PARLAMENTUL
ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAŢILOR

SENATUL

LEGE
PENTRU APROBAREA STRATEGIEI DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

CAPITOLUL I
DISPOZIŢII GENERALE

Art. 1 Se aprobă Strategia de dezvoltare teritorială a României, prevăzută în anexa nr. 1 care face parte integrantă din prezenta lege.

Art. 2 În sensul prezentei legi, termenii şi expresiile de mai jos au următoarea semnificaţie:

a) evaluarea impactului teritorial - proces desfăşurat cu scopul identificării, descrierii şi stabilirii, în funcţie de fiecare caz şi în conformitate cu legislaţia în vigoare, a efectelor directe şi indirecte, sinergice, cumulative, principale şi secundare ale unui proiect asupra teritoriului;

b) metodologie de calcul şi aplicare a indexului de dezvoltare teritorială – instrument prin care se urmăreşte evoluţia fenomenelor la nivelul teritoriului prin raportare la următoarele dimensiuni: competitivitatea teritorială, coeziune teritorială, dezvoltare durabilă.

Art. 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 şi direcţiile de implementare pentru o perioadă de timp de 20 de ani, la scară regională, interregională, naţională, cu integrarea aspectelor relevante la nivel transfrontalier şi transnaţional.

Art. 4 (1) Strategia de dezvoltare teritorială a României are ca scop promovarea coeziunii şi competitivităţii teritoriale, dezvoltarea durabilă şi accesului comunităţilor la oportunităţi de dezvoltare, în conformitate cu valorile fundamentale ale drepturilor omului şi politicile Uniunii Europene.

(2) Strategia de dezvoltare teritorială a României se implementează cu respectarea principiului descentralizării şi autonomiei locale, în conformitate cu dispoziţiile legale în vigoare.

Art. 5 (1) Strategia de dezvoltare teritorială a României cuprinde prevederi cu caracter director, obligatorii pentru strategiile, politicile şi programele în profil teritorial şi pentru documentaţiile de amenajarea teritoriului şi urbanism.

Art. 6 (1) În scopul creşterii coeziunii şi competitivităţii teritoriului naţional, Strategia de dezvoltare teritorială a României se implementează cu respectarea următoarelor principii strategice:

a) principiul concentrării – acordarea unei atenţii deosebite zonelor care concentrează o mare masă economică şi de capital uman prin dezvoltarea infrastructurilor administrative, logistice, economice şi de transporturi capabile să gestioneze eficient zonele de intensă creştere economică;

b) principiul conectării – acordarea unei atenţii deosebite politicilor investiţionale de interconectare a teritoriului la pieţele economice internaţionale prin crearea unei infrastructuri de transporturi capabile să gestioneze eficient fluxurile de oameni şi mărfuri;

c) principiul cooperării – sprijinirea cooperării la nivelul administraţiei publice în scopul asigurării unei planificări eficiente şi implementării unor proiecte strategice cu relevanţă la scară metropolitană, regională sau naţională.

d) principiul coordonării – asigurarea coordonării şi corelării între strategiile, politicile şi programele în profil teritorial în scopul armonizării obiectivelor de dezvoltare specifice diferitelor domenii sectoriale şi niveluri teritoriale.

(2) În elaborarea strategiilor, programelor şi politicilor în profil teritorial, autorităţile administraţiei publice centrale şi autorităţile administraţiei publice locale urmăresc integrarea principiilor prevăzute la alin. (1), contribuind la implementarea unei viziuni strategice de dezvoltare a întregului teritoriu naţional.

CAPITOLUL II
CADRUL INSTITUŢIONAL

Art. 7 Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice este organul de specialitate al administraţiei publice centrale, cu rol în coordonarea procesului de implementare, monitorizare şi actualizare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României.

Art. 8 În scopul coordonării şi monitorizării procesului de implementare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României, Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice îndeplineşte următoarele atribuţii:

a) elaborează, o dată la trei ani, raportul periodic privind implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României, în vederea prezentării în faţa Parlamentului. Raportul se va realiza pe baza analizelor anuale privind starea teritoriului, a analizei privind implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României şi a analizelor privind evaluarea impactului teritorial al implementării strategiilor, programelor şi politicilor în profil teritorial implementate de către autorităţile administraţiei publice centrale.

b) gestionează bazele de date teritoriale aferente sistemului naţional de observare a dinamicii teritoriale şi indexului de dezvoltare teritorială;

c) elaborează Planul de implementare al Strategiei de dezvoltare teritorială a României în cooperare cu instituţiile administraţiei publice centrale cu atribuţii în domeniile vizate de Strategia de dezvoltare teritorială a României şi monitorizează implementarea acesteia;

d) informează autorităţile administraţiei publice centrale şi locale cu privire la obligaţiile specifice ce decurg din Strategia de dezvoltare teritorială a României;

e) actualizează indexul de dezvoltare teritorială.

Art. 9 (1) În vederea corelării cu prevederile Strategiei de dezvoltare teritoriale a României, Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice elaborează rapoarte privind evaluarea impactului teritorial al strategiilor, programelor şi politicilor în profil teritorial elaborate de către autorităţile administraţiei publice centrale.

(2) Rapoartele privind evaluarea impactului teritorial prevăzute la alin. (1) se elaborează de către Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice anterior demarării procedurii de transparenţa decizională în administraţia publică pentru respectivele strategii, programe şi politici în baza documentației transmise de către instituția inițiatoare.

Art. 10 (1) Evaluarea impactului teritorial al strategiilor, programelor şi politicilor în profil teritorial se realizează pe baza metodologiei de calcul şi aplicare a indexului de dezvoltare teritorială şi pe baza datelor şi analizelor furnizate prin intermediul sistemului informaţional integrat denumit Observatorul teritorial.

(2) Evaluarea impactului teritorial al strategiilor, programelor şi politicilor în profil teritorial se realizează de către Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice, în conformitate cu procedura de evaluare a impactului teritorial al strategiilor, programelor şi politicilor în profil teritorial elaborate de către autorităţile administraţiei publice centrale.

Art.11 (1) În vederea implementării Strategiei de dezvoltare teritoriale a României se aprobă următoarele metodologii, prevăzute în anexa nr. 2 care face parte integrantă din prezenta lege:

a) Anexa nr. 2.a) - Metodologia de identificare şi evaluare a peisajelor;

b) Anexa nr. 2.b) - Metodologia de identificare a aşezărilor informale;

c) Anexa nr. 2.c) - Metodologia de calcul şi aplicare a indexului de dezvoltare teritorială.

(2) În cadrul Ministerului Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice se constituie o unitate de monitorizare şi evaluare, cu atribuţii specifice privind observarea teritoriului şi implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României.

CAPITOLUL III
DISPOZIŢII TRANZITORII ŞI FINALE

Art. 12 În termen de 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice va elabora şi supune spre aprobare Guvernului, proiectul de lege privind dezvoltarea zonelor metropolitane.

Art. 13 În termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice va elabora şi supune spre adoptare Guvernului, proiectul de hotărâre a Guvernului privind procedura de evaluare a impactului teritorial al strategiilor, programelor şi politicilor în profil teritorial elaborate de către autorităţile administraţiei publice centrale.

Art. 14 (1) Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice va elabora, la intervale de 3 ani, începând cu intrarea în vigoare a prezentei legi, Raportul periodic privind implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României.

(2) În termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice va elabora şi 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 actualizează la intervale de 3 ani, pe baza concluziilor raportului periodic privind implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României.

PREŞEDINTELE CAMEREI DEPUTAŢILOR

VALERIU-ŞTEFAN ZGONEA

PREŞEDINTELE SENATULUI

CĂLIN-CONSTANTIN-ANTON POPESCU-TĂRICEANU

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1
Titlul proiectului de act normativ

LEGE PRIVIND APROBAREA STRATEGIEI DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situaţiei actuale	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 care trebuie valorificate printr-o gestionare mai bună a teritoriului național atât la nivel strategic cât și la nivel operațional. 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 pieţele din Asia și Orientul Mijlociu, dar și către cele din vecinătatea estică a UE. La nivel european activitatea economică și populaţia continuă să fie concentrate în zona central-europeană numită adesea Pentagon (poligon format prin unirea metropolelor Londra – Paris – Milano – Munchen – Hamburg). În acelaşi timp, zonele ultra periferice care au handicapuri naturale şi caracteristici geografice nefavorabile, devin tot mai puţin atractive pentru activitățile economice și pentru populaţie. Infrastructura insuficient dezvoltată a României, incapabilă să preia eficient fluxurile de mărfuri și oameni din vestul Europei, crează bariere importante care adâncesc şi mai mult problemele sociale contribuind la scăderea atractivităţi teritoriului naţional pentru investitori. Accesibilitatea României către zona dezvoltată din centrul Europei este destul de scăzută, din cauza distanţei fizice ridicate, dar şi a barierelor geografice (Munţii Carpați) şi a infrastructurii mai slab dezvoltate (numărul insuficient de autostrăzi sau a reţelelor feroviare de mare viteză). În pofida acestor dezavantaje reale, poziţia geografică a teritoriului naţional și deschiderea la Marea Neagră constituie un potenţial care necesită a fi valorificat şi care poate contribui la repoziționarea ţării noastre ca actor cheie în circuitele economice între vest şi est. Pe plan național, există încă disparităţi profunde cauzate de bariere naturale, accesibilitate redusă către unele zone rurale sau montane, dar şi acces scăzut la servicii publice de interes general. Aceste disparităţi conduc spre un grad scăzut de coeziune şi de participare a cetăţenilor la viața publică, precum şi

	la imposibilitatea valorificării potenţialului întregului teritoriu naţional. Competitivitatea scăzută a zonelor urbane cu potenţial economic şi slaba conectare a acestora cu pieţele internaţionale, decalajele semnificative în dezvoltare între diferitele zone de la nivelul teritoriului, lipsa unei infrastructuri consolidate care să susţină dezvoltarea economică, precum și necesitatea asigurării unei dezvoltări policentrice a oraşelor sau protejarea mediului înconjurător, constituie elemente ce justifică nevoia asumării unei noi perspective de dezvoltare a teritoriului naţional. Orașele sunt porți de interconectare la nivel global. Acestea reprezintă noduri logistice, financiare, aglomerări de populaţie şi locuri cu o concentrare de activităţi economice. În pofida saltului major realizat în comunicaţiile digitale, infrastructura de transport rămâne un mijloc important de interconectare a oraşelor și a oamenilor. În ultimele două decenii, rețeaua de localităţi din România a cunoscut o transformare semnificativă, mai ales în ceea ce privește procesul de reașezare a populației, de reorganizare a legăturilor în teritoriu şi în interiorul localităţilor, de evoluție rapidă a periferiilor și a comunelor limitrofe 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. România deține un pol de importanţă europeană (capitală) şi 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 oraşelor fac parte din categoria oraşelor mici, cu populaţii 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). Restul reţelei urbane din România este compusă din orașe mici și mijlocii (aprox. 90% din totalul oraşelor). 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. România se află în prezent pe o traiectorie de creştere economică pozitivă. Această realitate şi dinamică economică se datorează unui cumul de factori macroeconomici, dar şi potenţialului teritoriului naţional de a genera creştere. În pofida acestei relansări economice, România ocupă încă o poziţie fragilă în rândul economiilor competitive. Aceste diferenţe în dezvoltare se manifestă atât în plan extern prin raportare la statele Uniunii Europene, dar şi în plan intern, între diferitele zone de la nivelul teritoriului naţional. România manifestă încă o capacitate scăzută de retenţie a populaţiei, fapt relevat de cifrele relativ crescute legate de mobilitate. La aceasta se adaugă declinul demografic accentuat având implicaţii deosebite în ceea ce priveşte dezvoltarea ţării noastre. Aceste două componente importante ale dezvoltării (economia şi populaţia) evidenţiază traiectorii de dezvoltare ce pot fi influenţate prin formularea unor politici teritoriale care să răspundă nevoilor actuale de dezvoltare.

	Fie că este vorba despre politicile sectoriale de mediu, transport, agricultură, educaţie, sănătate sau alte domenii, deciziile de politică publică produc efecte la nivel teritoriului şi implicit asupra vieţilor oamenilor. Pentru ca efectele politicilor să devină convergente este necesar ca deciziile publice să ia în considerare teritoriul transformând particularităţile locale sau regionale în politici integrate teritorial. Teritoriul generează imaginea globală care poate contribui semnificativ la fundamentarea deciziilor de politică publică. În conformitate cu Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, activităţile principale de amenajare a teritoriului şi de urbanism constau în transpunerea la nivelul întregului teritoriu naţional a strategiilor, politicilor şi programelor de dezvoltare durabilă în profil teritorial, precum şi urmărirea aplicării acestora în conformitate cu documentaţiile de specialitate legal aprobate. Strategiile, politicile şi programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial, menționate anterior, se fundamentează pe Strategia de dezvoltare teritorială a României. 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 şi direcţiile de implementare pentru o perioadă de timp de peste 20 de ani, la scară regională, interregională, naţională, cu integrarea aspectelor relevante la nivel transfrontalier şi transnaţional (art. 14.alin (3) în conformitate cu Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, cu modificările și completările ulterioare). În conformitate cu Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, cu modificările și completările ulterioare Strategia de dezvoltare teritorială a României este elaborată de către Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administrației Publice sub coordonarea primului-ministru, şi se aprobă prin lege. Strategia de dezvoltare teritorială a României este 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. Prin intermediul Strategiei de dezvoltare teritorială a României, 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 . Strategia de dezvoltare teritorială a României 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. În conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 1/2013 privind organizarea si 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 coformitate cu art. 4, pct. I, lit. c) Ministerul

	Dezvoltării Regionale și Administrației Publice corelează politicile și strategiile sectoriale de dezvoltare pentru asigurarea unei strategii guvernamentale coerente de dezvoltare teritorială regională şi naţională a României. În acest sens, Strategia de dezvoltare teritorială a României reprezintă unul dintre demersurile cheie ale ministerului pentru realizarea funcției de planificare strategică. 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 documentaţiile operaționale (planuri de urbanism), precum şi celelalte strategii de dezvoltare de la nivel naţional cu relevanţă şi impact teritorial. Strategia de dezvoltare teritorială a României este un instrument care poate contribui semnificativ la asigurarea bunei guvernanțe sprijinind realizarea unui proces de decizie publică bine fundamentat, mult mai riguros și mult mai predictibil pentru oameni. Plecând de la realităţile teritoriale, Strategia de dezvoltare teritorială a României reprezintă documentul de planificare a dezvoltării teritoriului naţional, pentru orizontul de timp 2035. Strategia de dezvoltare teritorială a României reprezintă un instrument strategic prin care se urmărește asigurarea **priorităților de dezvoltare teritorială** stabilite prin Acordul de Parteneriat cu Uniunea Europeană: **(1)** 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, **(2)** promovarea parteneriatelor rural-urbane, **(3)** consolidarea rețelei urbane prin dezvoltare policentrică și specializare teritorială, **(4)** creșterea accesibilității și conectivității, **(5)** acces echitabil la servicii de interes general.
2. Schimbări preconizate	Strategia de dezvoltare teritorială a României reprezintă **viziunea** asumată a Guvernului şi Parlamentului României privind dezvoltarea teritoriului naţional 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”*. Pentru a atinge viziunea de dezvoltare Strategia de dezvoltare teritorială a României are **cinci obiective generale** pentru orizontul 2035: - Asigurarea unei integrări funcţionale a teritoriului naţional în spaţiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a reţelelor energetice, de transporturi și broadband; - Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spaţii urbane şi rurale de calitate, atractive şi incluzive; - Dezvoltarea unei reţele de localităţi competitive şi coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor urbane funcționale; - Protejarea patrimoniului natural și construit şi valorificarea elementelor de identitate teritorială;

	- Creşterea capacităţii instituţionale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială. Strategia de dezvoltare teritorială a României conţine două categorii de prevederi, respectiv: ▪ **Prevederi strategice** care orientează procesul de dezvoltare şi furnizează reperele strategice de dezvoltare ale teritoriului naţional pentru orizontul de timp 2035 (viziune strategică, 5 obiective generale, 18 obiective specifice şi 10 linii directoare de planificare). Liniile directoare de planificare influențează direct procesul de planificare teritorială, la confluența nivelelor strategic și operațional, aliniind obiectivele, politicile și programele cu priorități aplicate la nivel teritorial. Liniile directoare de planificare sunt elemente obligatorii care vor fi preluate fără modificări în toate documentațiile de planificare spațială (strategice și operaționale) la nivel național. Liniile directoare 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 operaţionale** prin intermediul cărora sunt operaţionalizate prevederile strategice. Acestea au rolul de a arăta modul prin care pot fi realizate viziunea de dezvoltare şi obiectivele Strategiei de dezvoltare teritorială a României. Astfel, prevederile operaţionale reprezintă „instrumente operaţionale" de realizare a prevederilor strategice ale Strategiei de dezvoltare teritorială a României, acestea fiind reprezentate la nivel naţional şi zonal. Prevederile palierului operaţional de la nivelul Strategiei de dezvoltare teritorială a României sunt următoarele: - **Măsuri teritoriale la nivel naţional** - aceste măsuri teritoriale ţintesc întreg teritoriul naţional sau anumite teritorii cu specific geografic şi corespund celor 3 categori de sisteme teritoriale analizate, respectiv: sistemul teritorial conectiv, sistemul teritorial al aşezărilor umane, sistemul teritorial al componentelor naturale. - **Măsuri teritoriale integrate la nivel zonal** – acestea ţintesc anumite zone de la nivelul teritoriului, precum: zone urbane, zone rurale, zone transfrontaliere, zona costieră, zone montane şi zone în declin demografic sau economic. Măsurile teritoriale integrate la nivel zonal se declină în tipuri de acţiuni şi exemple de proiecte strategice în următoarea succesiune ierarhică: acţiuni – aceste prevederi operaţionale reprezintă, după caz, un proiect generic (ex. renovarea centrelor istorice) și exemple de proiecte – reprezintă expresia teritorială a acţiunilor, acestea fiind localizate teritorial la nivel de unitate administrativă. Exemplele de proiecte nu sunt evidenţiate la nivel de perimetru, soluţiile tehnice finale şi amplasamentul lor urmând a fi stabilite prin planurile urbanistice și alte documentații tehnice specifice şi evaluate ulterior în conformitate cu legislaţia specifică de mediu.
3. Alte informaţii	Procesul de elaborare a Strategiei de dezvoltarea teritorială a României fost inițiat în anul 2012 prin aprobarea de către Guvernul României a „*Planului de acţiune pentru elaborarea Strategiei de dezvoltare teritorială a*

	României", document prin care a fost stabilit cadrul instituţional necesar desfăşurării acestui demers amplu de planificare strategică teritorială la scară naţională. În perioada 2012 – 2014 a fost derulat un amplu demers instituțional și de cercetare pentru fundamentarea și elaborarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României , care s-a bazat atât pe expertiză națională și internațională contractată în cadrul proiectului "*Dezvoltarea de instrumente şi modele de planificare strategică teritorială pentru sprijinirea viitoarei perioade de programare post 2013*" finanțat prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007 – 2013. 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 capacităţii de planficare spațială, precondiție pentru dezvoltarea urban*ă": Raportul *Oraşe competitive – Remodelarea geografiei economice a României* şi Raportul *Consolidarea capacității de planificare spațială – Precondiție pentru dezvoltarea urbană sustenabilă*; ▪ Proiect *„Coordonarea şi selecţia eficientă şi transparentă a proiectelor de infrastructură finanţate din instrumente structurale şi de la bugetul de stat pentru perioada 2014 - 2020":* Raportul *Criterii de prioritizare a proiectelor de dezvoltare a infrastructurii locale*. De asemenea în fundamentarea strategiei s-au utilizat concluziile proiectului "*Suport pentru elaborarea şi dezvoltarea de mecanisme pentru implementarea şi coordonarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României*", implementat în 2013 - 2014 cu sprijinul expertizei Agenţiei Olandeze pentru Energie şi Schimbări Climatice. Analiza teritoriului naţional şi a dinamicilor care îl caracterizează a avut la bază un demers metodologic complex utilizând metode de cercetare şi analiză adaptate problematicilor relevante pentru fundamentarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României. Procesul de fundamentare a fost abordat pe **trei paliere de analiză**, astfel: ▪ **analiza teritoriului naţional în context european** (a evidențiat provocările teritoriului național prin raportare la dinamicile la nivel european); ▪ **analiza teritorială la scara întregului teritoriu naţional**. Pentru a asigura coerenţa demersului de cercetare teritorială şi implicit a procesului de planificare, elementele de analiză au fost grupate în raport cu trei categorii de sisteme cu relevanţă în planificarea teritorială: - **sistemul teritorial conectiv** – cuprinde totalitatea infrastructurilor conective ale teritoriului naţional (transport, energie, broadband); - **sistemul teritorial al aşezărilor umane** - cuprinde domeniile teritoriale legate în mod direct de concentrarea activităților umane, în mod specific totalitatea localităţilor din România şi echiparea acestora (analiza reţelei de localităţi 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 (patrimoniu natural, arii protejate). Analiza teritoriului la scară naţională s-a realizat prin prisma variabilelor de potenţial care contribuie la dezvoltarea teritoriului, precum şi 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. Această abordare a procesului de fundamentare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României a permis identificarea unor măsuri teritoriale care să răspundă atât nevoilor întregului teritoriu naţional, cât şi provocărilor de la nivelul unor zone specifice. Demersul de fundamentare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României s-a concretizat într-un set de 25 de studii de fundamentare care au explorat o serie de problematici relevante pentru procesul de planificare strategică teritorială. Studiile au fost încadrate în **7 domenii tematice**, respectiv: - structuri demografice şi evoluţie socială (3 studii); - dezvoltare economică (sectoare economice) (5 studii); - protecţia mediului şi valorificarea resurselor naturale (4 studii); - comunicaţii şi infrastructură de transport (2 studii); - reţeaua de localităţi (5 studii); - cultură şi patrimoniu (2 studii); - zonele transfrontaliere (1 studiu); - zonele cu specific geografic (1 studiu); - administraţie publică şi planificare (2 studii). Procesul de fundamentare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României a fost susţinut de o echipă complexă de peste 30 de experți sectoriali (sociologi, economiști, arhitecți, urbaniști, 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 şi pachete de măsuri teritoriale, acțiuni și proiecte pentru diferite tipuri de zone.

Secțiunea a 3-a

Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
1^1. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

2^1. Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2^2. Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Impactul social	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Impactul asupra mediului	Strategia de dezvoltare teritorială a României a fost supusă procedurii de realizare a evaluării strategice de mediu prevăzută de Hotărârea Guvernului nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe, cu modificările și completările ulterioare- **Decizia de emitere a avizului de mediu nr. 97383/DM/25.04.2016**.
5. Alte informaţii	-

Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât şi pe termen lung (pe 5 ani)

Indicatori	**Anul curent**	**Următorii 4 ani**				**Media pe 5 ani**
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, **plus,** **din care:** a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit; (ii) impozit pe venit. b) bugete locale: (i) impozit pe profit. c)bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuţii de asigurări.	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

care: a)buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri şi servicii b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri şi servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri şi servicii						
3. Impact financiar plus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
4. Propuneri pentru acoperirea creşterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-	-	-	-	-	-
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor şi/sau cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
7. Alte informaţii	-	-	-	-	-	-

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislaţiei în vigoare

1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: **a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;**	**a)** Se va avea în vedere revizuirea **Planului de amenajare a teritoriului național**: - **Secţiunea I - Reţele de transport** (Legea nr. 363/2006); - **Secţiunea a II-a - Apa** (Legea nr. 171/1997); - **Secţiunea a III-a - Zone protejate** (Legea nr. 5/2000); - **Secţiunea a IV-a - Reţeaua de localităţi** (Legea nr. 351/2001); - **Secţiunea a V-a - Zone de risc natural** (Legea nr. 575/2001); - **Secţiunea a VIII -a - Zone cu resurse turistice** (Legea nr. 190/2009).
b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	**b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.** - proiect de Lege privind dezvoltarea zonelor metropolitane; - proiect de Hotărâre a Guvernului privind procedura de evaluare a impactului teritorial al strategiilor, programelor şi politicilor în profil teritorial elaborate de către autorităţile administraţiei publice centrale; - proiect de Hotărâre a Guvernului privind Planul de implementare al Strategiei de dezvoltare teritorială a României; - Sistematizarea fondului activ al legislației prin intermediul codificării – Codul Amenajării Teritoriului, Urbanismului şi Construcţiilor.
1^1. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislaţia în domeniul achiziţiilor publice.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislaţia comunitară în materie în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	
4. Hotărâri ale Curţii de Justiţie a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative şi/sau documente internaţionale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații	-

Secțiunea a 6-a
Consultări efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informaţii privind procesul de consultare cu organizaţii neguvernamentale, institute de cercetare şi alte organisme implicate	Participarea tuturor actorilor relevanți la procesul de consultare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României precum și colaborarea interinstituțională strânsă au avut o importanță semnificativă pentru finalizarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României și pentru asigurarea unui proces de realizare a deciziilor publice privind dezvoltarea teritoriului național bine fundamentat, mult mai riguros și mult mai predictibil. 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 cosultare 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 şi Administraţiei Publice pentru fundamentarea dimensiunii teritoriale a Acordului de Parteneriat 2014 – 2020. În perioada 6 – 12 martie 2015 a fost derulat un proces de consultare scrisă, proiectul strategiei fiind transmis spre consultare către 233 de instituții relevante, principalele categorii de instituții fiind prezentate mai jos: - ministere și autorități publice centrale aflate în subordinea/autoritatea/coordonarea ministerelor; - structuri asociative ale autorităților publice locale; - instituţii ale prefectului; - consilii județene; - consilii locale; - agenții de dezvoltare regională; - autorități de management; - birouri de cooperare transfrontalieră; - mediul academic și de cercetare – în principal universități și institute de cercetare; - organizații neguvernamentale; - camere de comerţ şi industrie.

	În total 53 de instituții au răspuns solicitării Ministerului Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice, dintre acestea 39 au transmis propuneri care au fost analizate, majoritatea dintre acestea fiind preluate în versiunea finală a proiectului strategiei. Consultarea interinstituţională precum şi a publicului larg a continuat în perioada 2014 – 2016 în cadrul procesului de evaluare strategică de mediu fiind organizate în acest sens şase reuniuni ale grupului de lucru. Consultarea factorilor relevanţi a fost realizată în conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică, republicată
2. Fundamentarea alegerii organizaţiilor cu care a avut loc consultarea, precum şi a modului în care activitatea acestor organizaţii este legată de obiectul proiectului de act normativ	În procesul de identificare a factorilor interesați a fost avut în vedere caracterul orizontal al Strategiei de dezvoltare teritorială a României urmărindu-se implicarea tuturor ministerelor responsabile de domeniile de politică sectorială, a structurilor asociative a autorităților locale precum și a actorilor relevanți pentru dezvoltarea teritoriului.
3. Consultările organizate cu autorităţile administraţiei publice locale, în situaţia în care proiectul de act normativ are ca obiect activităţi ale acestor autorităţi, în condiţiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităţilor administraţiei publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Au fost consultate structurile asociative: Asociaţia Comunelor din România, Asociaţia Oraşelor din România, Asociaţia Municipiilor din România, Uniunea Naţională a Consiliilor Judeţene din România
4. Consultările desfăşurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Având în vedere că nu a fost întrunit Consiliul de planificare strategică, proiectul de lege a Strategiei de dezvoltare teritorială a României a fost analizat în cadrul *Grupului de lucru interinstituțional pentru sprijinirea activităților realizate în cadrul procesului de elaborare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României* din care fac parte instituții relevante pentru aprobarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României.
5. Informaţii privind avizarea de către: **a) Consiliul Legislativ** **b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării** **c) Consiliul Economic şi Social** **d) Consiliul Concurenţei** **e) Curtea de Conturi**	Este necesar avizul Consiliului Legislativ şi al Consiliului Economic şi Social.

6. Alte informaţii	Nu au fost identificate

Secțiunea a 7-a
Activităţi de informare publică privind elaborarea şi implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societăţii civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	A fost respectată transparența decizională în conformitate cu Legea nr. 52/2003. Proiectul de lege a fost publicat pentru consultare pe site-ul web al ministerului.
2. Informarea societăţii civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum şi efectele asupra sănătăţii cetăţenilor sau diversităţii biologice	Strategia de dezvoltare teritorială a României și Raportul de mediu au fost publicate spre consultare publică pe site-ul web www.mdrap.ro, secțiunea "Dezvoltare teritorială – Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR)" și site-ul web www.sdtr.ro și au fost publicate anunțuri în mass media în data de 19.02.2016 și 22.02.2016 având în vedere obligaţiile stabilite prin Hotărârea Guvernului nr.1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri şi programe, cu modificările și completările ulterioare.
3. Alte informaţii	-

Secțiunea a 8-a
Măsuri de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autorităţile administraţiei publice centrale şi/sau locale – înfiinţarea unor noi organisme sau extinderea competenţelor instituţiilor existente	**Măsuri privind cadrul instituțional** În scopul coordonării şi monitorizării procesului de implementare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României, Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice: a) elaborează, o dată la trei ani, raportul periodic privind implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României, în vederea prezentării Parlamentului României; b) gestionează bazele de date teritoriale aferente sistemului naţional de observare a dinamicii teritoriale şi indexului de dezvoltare teritorială; c) elaborează Planul de implementare al Strategiei de dezvoltare teritorială a României în cooperare cu instituţiile administraţiei publice centrale cu atribuţii în domeniile vizate de Strategia de dezvoltare teritorială a României şi monitorizează implementarea acesteia; d) informează autorităţile administraţiei publice centrale şi locale cu privire la obligaţiile specifice ce decurg din Strategia de dezvoltare teritorială a României; e) actualizează indexul de dezvoltare teritorială.

	În vederea corelării cu prevederile Strategiei de dezvoltare teritorială a României, Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice elaborează rapoarte privind evaluarea impactului teritorial al strategiilor, programelor şi politicilor în profil teritorial elaborate de către autorităţile administraţiei publice centrale. Rapoartele privind evaluarea impactului teritorial sunt elaborate de către Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice anterior demarării procedurii de transparenţa decizională în administraţia publică pentru respectivele strategii, programe şi politici în baza documentației transmise de către instituția inițiatoare. Evaluarea impactului teritorial al strategiilor, programelor şi politicilor în profil teritorial se realizează pe baza metodologiei de calcul şi aplicare a indexului de dezvoltare teritorială şi pe baza datelor și analizelor furnizate prin intermediul sistemului informaţional integrat denumit Observatorul teritorial. Evaluarea impactului teritorial al strategiilor, programelor şi politicilor în profil teritorial se realizează de către Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice, în conformitate cu procedura de evaluare a impactului teritorial al strategiilor, programelor şi politicilor în profil teritorial elaborate de către autorităţile administraţiei publice centrale. În vederea implementării Strategiei de dezvoltare teritorială a României se vor utiliza următoarele metodologii: a) Metodologia de identificare şi evaluare a peisajelor; b) Metodologia de identificare a aşezărilor informale; c) Metodologia de calcul şi aplicare a indexului de dezvoltare teritorială. În cadrul Ministerului Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice se va constitui o unitate de monitorizare și evaluare, cu atribuţii specifice privind observarea teritoriului și implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României. Totodată, este prevăzut în cadrul Strategiei de dezvoltare teritorială a României un plan de acțiuni prioritare corespunzătoarea celor 5 obiective strategice formulate.
2. Alte informaţii	-

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat alăturatul proiect de **Lege pentru aprobarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României**, care în forma prezentată a fost avizat de ministerele interesate şi de Consiliul Legislativ pe care îl supunem adoptării.

VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ŞI ADMINISTRAŢIEI PUBLICE
VASILE DÎNCU

AVIZĂM FAVORABIL:

VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL ECONOMIEI, COMERȚULUI ȘI RELAȚIILOR CU MEDIUL DE AFACERI
COSTIN GRIGORE BORC

MINISTRUL AFACERILOR INTERNE
PETRE TOBĂ

MINISTRUL AGRICULTURII ȘI DEZVOLTĂRII RURALE
ACHIM IRIMESCU

MINISTRUL CULTURII
CORINA ȘUTEU

MINISTRUL EDUCAȚIEI NAȚIONALE ȘI CERCETĂRII ȘTIINȚIFICE
ADRIAN CURAJ

MINISTRUL ENERGIEI
VICTOR VLAD GRIGORESCU

MINISTRUL FINANŢELOR PUBLICE
ANCA DANA DRAGU

MINISTRUL FONDURILOR EUROPENE
CRISTIAN GHINEA

MINISTRUL JUSTIȚIEI
RALUCA ALEXANDRA PRUNĂ

MINISTRUL MEDIULUI, APELOR ȘI PĂDURILOR
CRISTIANA PAȘCA PALMER

MINISTRUL MUNCII, FAMILIEI, PROTECŢIEI SOCIALE ŞI PERSOANELOR VÂRSTNICE
DRAGOŞ - NICOLAE PÎSLARU

MINISTRUL COMUNICAȚIILOR ȘI PENTRU SOCIETATEA INFORMAŢIONALĂ
MARIUS – RAUL BOSTAN

MINISTRUL SĂNĂTĂȚII
VLAD VASILE VOICULESCU

MINISTRUL TINERETULUI ŞI SPORTULUI
ELISABETA LIPĂ

MINISTRUL TRANSPORTURILOR
DAN MARIAN COSTESCU

MINISTRUL PENTRU CONSULTARE PUBLICĂ ȘI DIALOG CIVIC
VICTORIA - VIOLETA ALEXANDRU

MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE

Anexa nr. 1

STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI

România policentrică 2035

Coeziune şi competitivitate teritorială, dezvoltare şi şanse 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 16
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 naţional 25
2.2.1 Sistemul teritorial al componentelor naturale 25
Diagnostic - Sistemul teritorial al componentelor naturale 29
2.2.2 Sistemul teritorial al așezărilor umane 30
Diagnostic – Sistemul teritorial al așezărilor umane 33
2.2.3 Sistemul teritorial conectiv 34
Diagnostic - Sistemul teritorial conectiv 43
2.3 Provocări demografice 44
2.4 Capacitatea administrativă 52
2.4.1 Zone urbane 55
Zone metropolitane 60
Orașe mici 61
Tipologia localităților urbane – spre o specializare teritorială 64
2.4.2 Zone rurale 67
2.4.3 Zone transfrontaliere 81
2.4.4 Zone montane 87
2.5.5 Zona costieră 92
2.6 Elemente de analiză a altor categorii de zone cu specific socio-economic 97
2.7 Diagnostic teritorial 114
2.8 Diagnostic teritorial din perspectiva IDT 122
2.9 Disparități urban-rural și interregionale 125
2.10 Tendințe și provocări teritoriale majore 127
2.10.1 Principalele tendințe teritoriale 127
2.10.2 Provocări teritoriale prioritare 129

CAPITOLUL 3 - VIZIUNE ŞI OBIECTIVE STRATEGICE 132

3.1 Viziunea de dezvoltare a teritoriului național 132
3.2 Scenariul de dezvoltare a teritoriului naţional – România policentrică 134
3.2.1 Premise de construire a scenariului 134
3.2.2 Orizontul 2035 136
3.3 Obiectivele Strategiei de dezvoltare teritorială a României 138

3.4.1 Obiective generale 138
3.4.2 Obiective specifice 138
3.4 Fluxuri investiţionale publice recomandate pentru orizontul de timp 2035 149
3.3.1 Investiţii în infrastructura conectivă 161
3.3.2 Investiţii în infrastructura edilitară 161
3.3.3 Investiții în consolidarea instituțiilor publice 162
3.5 Linii directoare de planificare 163
3.6 Principii şi criterii în formularea programelor naţionale de investiţii ce cuprind o componentă de echipare a teritoriului 165
3.6.1 Criterii pentru selectarea proiectelor privind dezvoltarea infrastructurii de drumuri 166
3.6.1.1 Criterii pentru prioritizarea infrastructurii de drumuri judeţene 166
A. Legătura pe care o realizează proiectul de infrastructură propus cu oportunităţile de dezvoltare 166
B. Legătura cu infrastructura majoră de circulaţie 167
C. Traficul pe drumurile judeţene 167
3.6.1.2 Criterii pentru prioritizarea investiţiilor privind infrastructura de drumuri comunale 167
3.6.2 Criterii de prioritizare a investiţiilor privind infrastructura de apă şi apă uzată 168
3.6.2.1 Criterii de prioritizare a investiţiilor privind alimentarea cu apă 169
3.6.2.2 Criterii de prioritizare a investiţiilor privind infrastructura de apă uzată 169
3.6.2.3 Criterii de prioritizare a proiectelor privind infrastructura socială 169
3.6.2.4 Criterii de prioritizare a proiectelor privind infrastructura culturală 171
3.6.2.5 Criterii de prioritizare a investiţiilor în infrastructura sportivă 172
CAPITOLUL 4 - MĂSURI TERITORIALE 174
4.2 Măsuri teritoriale la nivel național 176
4.2.1 Măsuri pentru sistemul teritorial conectiv 176
4.2.2 Măsuri pentru sistemul teritorial de aşezări 181
4.2.3 Măsuri pentru sistemul teritorial al componentelor naturale 187
4.3 Măsuri teritoriale integrate la nivel zonal 192
4.3.1 Măsuri teritoriale pentru zonele urbane 192
4.3.2 Măsuri teritoriale pentru zonele rurale 209
4.3.3 Măsuri teritoriale pentru zonele montane 220
4.3.4 Măsuri teritoriale pentru zonele transfrontaliere 226
4.3.5 Măsuri teritoriale pentru Zona costieră 238
CAPITOLUL 5 - IMPLEMENTAREA STRATEGIEI DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI 243
5.1 Cadrul de operaţionalizare 243
5.1.1 Dimensiunea normativă 243
5.1.2 Dimensiunea strategică 244
5.1.3 Dimensiunea investiţională 247
5.2 Procesul de coordonare a implementării SDTR 248
5.3 Sistemul de monitorizare și evaluare al SDTR 249

5.3.1 Aranjamente instituționale necesare activităţii de monitorizare şi evaluare 249
5.3.2 Actori şi responsabilităţi 250
5.3.3 Rezultatele sistemului de monitorizare și evaluare 250
5.3.4 Indicatori de monitorizare și evaluare 250
5.3.5 Culegerea datelor: surse şi furnizori 251
5.3.6 Observatorul Teritorial 252
5.4 Plan de acțiuni prioritare 253
Anexe metodologice 263

Listă de figuri

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

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

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

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

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

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. Evoluţia populaţiei vârstnice, total şi 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 localităţi după etnia predominantă (2002) Sursa: Agregare informaţii raport Minorităţi 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: ANCPI)

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 populaţiei, 2012 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

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

Figura 36. Zona montană conform Convenţiei Carpaţilor, cu includerea Munţiilor 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 capacităţii de planficare spațială, precondiţie 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 localităţilor conform valorilor Indexului de Dezvoltare Teritorială

Figura 47. Competitivitatea teritoriului naţional 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 investiţiilor în judeţul 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 capacităţii de planficare*

spațială, precondiţie 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 creştere economică pozitivă. Această realitate şi dinamică economică se datorează unui cumul de factori macroeconomici, dar şi potenţialului teritoriului naţional de a genera creştere. În pofida acestei relansări economice, România ocupă încă o poziţie fragilă în rândul economiilor competitive. Aceste diferenţe în dezvoltare se manifestă atât în plan extern prin raportare la statele Uniunii Europene, dar şi în plan intern, între diferitele zone de la nivelul teritoriului naţional.

#2. România manifestă încă o capacitate scăzută de retenţie a populaţiei, fapt relevat de cifrele relativ crescute legate de mobilitate. La aceasta se adaugă declinul demografic accentuat fapt ce prezintă implicaţii deosebite în ceea ce priveşte dezvoltarea ţării noastre.

#3. Aceste două componente importante ale dezvoltării (economia şi populaţia) evidenţiază traiectorii de dezvoltare ce pot fi influenţate prin formularea unor politici teritoriale care să răspundă nevoilor actuale de dezvoltare.

#4. Fie că este vorba despre politicile sectoriale de mediu, transport, agricultură, educaţie, sănătate sau alte domenii, deciziile de politică publică produc efecte la nivel teritoriului şi implicit asupra vieţilor oamenilor. Pentru ca efectele să devină convergente este necesar ca deciziile publice să ia în considerare teritoriul transformând particularităţile locale sau regionale în politici integrate teritorial. 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 documentaţiile operaționale (planuri de urbanism), precum şi celelalte strategii de dezvoltare de la nivel naţional cu relevanţă şi impact teritorial.

#6. SDTR este un instrument care poate contribui semnificativ la asigurarea bunei guvernanțe sprijinind realizarea unui proces de deciziei publică bine fundamentat, mult mai riguros și mult mai predictibil față de oameni.

#7. Plecând de la realităţile teritoriale, Strategia de dezvoltare teritorială a României reprezintă exerciţiul de planificare a dezvoltării teritoriului naţional, pentru orizontul de timp 2035, furnizând răspunsuri la următoarele întrebări cheie:

- Care sunt măsurile şi proiectele care contribuie la creşterea capacităţii teritoriului naţional de a genera creştre economică şi implicit de a menţine şi atrage o forţă de muncă inovativă?
- Care sunt zonele de la nivelul teritoriului care necesită intervenţii specifice pentru valorificarea sau protecţia capitalului natural şi construit?
- Cum poate fi asigurat echilibrul între politicile economice, de mediu şi culturale în vederea planificării coerente a procesului de dezvoltare, precum şi de a conserva identitatea teritoriului naţional?
- Cum trebuie „echipat” teritoriul naţional pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare?

#8. Răspunsurile la aceste întrebări încadrează procesul de planificare strategică a teritoriului național şi fixează cadrul de operaţionalizare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României.

#9. Strategia structurează demersul de planificare în jurul a două perspective principale:

- **Perspectiva investiţională** – se traduce printr-un ansamblu de măsuri teritoriale şi proiecte strategice care configurează teritoriul naţional în raport cu traiectoria economică, demografică şi de planificare a resurselor şi care are drept scop creşterea capacităţii zonelor de a genera performanţă economică şi creştere demografică pozitivă;
- **Perspectiva de direcţionare** – se traduce într-un set de principii şi măsuri teritoriale care au drept scop fixarea cadrului şi măsurilor de protecţie a spaţiului natural şi construit în raport cu sistemul de planuri şi documentaţii de amenajarea teritoriului şi urbanism.

#10. Având la bază perspectivele enunţate care configurează rolul strategiei în raport cu politicile sectoriale şi sistemul de planificare teritorială, măsurile şi proiectele identificate prin procesul de planificare sunt încadrate în **două paliere operaţionale**, respectiv:

- măsuri teritoriale şi proiecte adresate unor provocări manifestate la întreg teritoriu naţional şi prin a căror implementare se urmăreşte atingerea unui impact la scară naţională;
- măsuri teritoriale şi 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 urmăreşte obţinerea unui impact semnificativ la nivelul teritoriilor

#11. Strategia de dezvoltare teritorială a României furnizează un model complet de dezvoltare a teritoriului naţional, în succesiunea: *analiză - diagnostic - viziune - scenarii – obiective strategice – obiective specifice - măsuri naţionale - 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 funcţionale a teritoriului naţional în spaţiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a reţelelor energetice, de transporturi și broadband;
- Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane şi rurale de calitate, atractive şi incluzive;
- Dezvoltarea unei reţele de localităţi competitive şi coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor urbane funcționale;
- Protejarea patrimoniului natural și construit şi valorificarea elementelor de identitate teritorială;
- Creşterea capacităţii instituţionale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.

#13. Strategia de dezvoltare teritorială a României reprezintă viziunea asumată a Guvernului şi Parlamentului României privind dezvoltarea teritoriului naţional pentru orizontul de timp 2035**: România în 2035 este o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții atractive de viață și locuire pentru cetățenii săi şi are 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 şi urbanismul, cu modificările şi completările ulterioare, activităţile principale de amenajare a teritoriului şi de urbanism constau în transpunerea la nivelul întregului teritoriu naţional a **strategiilor, politicilor şi programelor de dezvoltare durabilă în profil teritorial**, **precum şi urmărirea aplicării acestora în conformitate cu documentaţiile de specialitate legal aprobate.**

#2. **Strategiile, politicile şi programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial, menţionate 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 şi direcţiile de implementare pentru o perioadă de timp de peste 20 de ani, la scară regională, interregională, naţională, cu integrarea aspectelor relevante la nivel transfrontalier şi transnaţional** (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 şi Administraţiei 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 şi este aprobată prin lege.

#5. În elaborarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României, au fost urmărite **principiile strategice** privind:

- racordarea teritoriului naţional la reţeaua europeană şi intercontinentală a polilor de dezvoltare şi a coridoarelor de transport;
- dezvoltarea reţelei de localităţi şi structurarea zonelor funcţionale urbane;
- promovarea solidarităţii urban-rural şi dezvoltarea adecvată a diferitelor categorii de teritorii;
- consolidarea şi dezvoltarea reţelei de legături interregionale;
- protejarea, promovarea şi valorificarea patrimoniului natural şi 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/operaționale. 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 si 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 coformitate cu art. 4, pct. I, lit. c) MDRAP corelează politicile şi strategiile sectoriale de dezvoltare pentru asigurarea unei strategii guvernamentale coerente de dezvoltare teritorială regională şi naţională a României. În acest sens, SDTR reprezintă unul dintre cele mai importante demersuri ale ministerului pentru realizarea funcției de planificare strategică.

#9. Direcţiile de implementare ale strategiei se detaliează prin măsuri şi acţiuni stabilite pentru o perioadă de peste 20 de ani de la data aprobării strategiei. În termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a legii de aprobare a SDTR, MDRAP elaborează şi 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 are în vedere principiul transparentei și al consultării instituțiilor relevante pentru implementare strategiei. Planul de implementare se actualizează la intervale de 3 ani, pe baza concluziilor raportului periodic privind implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României.

1.2 Metodologia de elaborare a strategiei

#10. Procesul de elaborare a strategiei fost inițiat în anul 2012 prin aprobarea de către Guvernul României a „Planului de acţiune pentru elaborarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României”, document prin care a fost stabilit cadrul instituţional necesar desfăşurării acestui demers amplu de planificare strategică teritorială la scară naţională.

#11. 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 şi modele de planificare strategică teritorială pentru sprijinirea viitoarei perioade de programare post 2013*” finanțat prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007 – 2007.

#12. 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 capacităţii de planficare spațială, precondiţie pentru dezvoltarea urban*ă” finanțat prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007 – 2013: Raportul Orașe competitive – Remodelarea geografiei economice a României şi Raportul Consolidarea capacității de planificare spațială – Precondiție pentru dezvoltarea urbană sustenabilă.
- Proiect *„Coordonarea şi selecţia eficientă şi transparentă a proiectelor de infrastructură finanţate din instrumente structurale şi de la bugetul de stat pentru perioada 2014-2020”:* Raportul privind criterii de prioritizare a proiectelor de dezvoltare a infrastructurii locale.

#13. Participarea tuturor actorilor relevanți la procesul de consultare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României precum și colaborarea interinstituțională strânsă au avut o importanță semnificativă pentru finalizarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României și pentru asigurarea

unui proces de realizare a deciziilor publice privind dezvoltarea teritoriului național bine fundamentat, transparent, mult mai riguros și mult mai predictibil.

#14. 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 cosultare 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 şi Administraţiei Publice pentru fundamentarea dimensiunii teritoriale a Acordului de Parteneriat 2014 – 2020. În perioada 6 – 12 martie 2015 a fost derulat un proces de consultare scrisă, proiectul strategiei fiind transmis spre consultare către 233 de instituții relevante, principalele categorii de instituții fiind prezentate mai jos:

- ministere și autorități publice centrale aflate în subordinea/autoritatea/coordonarea ministerelor;
- structuri asociative ale autorităților publice locale;
- instituţii ale prefectului;
- consilii județene;
- consilii locale;
- agenții de dezvoltare regională;
- autorități de management;
- birouri de cooperare transfrontalieră;
- mediul academic și de cercetare – în principal universități și institute de cercetare;
- organizații neguvernamentale;
- camere de comerţ şi industrie.

#15. În total 53 de instituții au răspuns solicitării Ministerului Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice, dintre acestea 39 au transmis propuneri care au fost analizate, majoritatea dintre acestea fiind preluate în versiunea finală a proiectului strategiei.

#16. Consultarea interinstituţională precum şi a publicului larg a continuat în perioada 2014 – 2016 în cadrul procesului de evaluare strategică de mediu fiind organizate în acest sens şase reuniuni ale grupului de lucru.

#17. Consultarea factorilor relevanţi a fost realizată în conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică, republicată http://www.mdrap.ro/lege-strategie-dezvoltare-teritoriala şi a prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale administraţiei publice locale, cu modificările şi completările ulterioare.

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

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

- analiza teritoriului naţional în context european (a evidențiat provocările teritoriului național prin raportare la dinamicile la nivel european);
- analiza teritorială la scara întregului teritoriu naţional. Pentru a asigura coerenţa demersului de cercetare teritorială şi implicit a procesului de planificare, elementele de analiză au fost grupate în raport cu trei categorii de sisteme cu relevanţă în planificarea teritorială:

- sistemul teritorial conectiv – cuprinde totalitatea infrastructurilor conective ale teritoriului naţional (transport, energie, broadband);
- sistemul teritorial al aşezărilor umane - cuprinde domeniile teritoriale legate în mod direct de concentrarea activităților umane, în mod specific totalitatea localităţilor din România şi echiparea acestora (analiza reţelei de localităţi 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 (patrimoniu natural, arii protejate).

Analiza teritoriului la scară naţională s-a realizat prin prisma variabilelor de potenţial care contribuie la dezvoltarea teritoriului, precum şi 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.

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

#21. 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.

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

- structuri demografice şi evoluţie socială (3 studii);
- dezvoltare economică (sectoare economice) (5 studii);
- protecţia mediului şi valorificarea resurselor naturale (4 studii);
- comunicaţii şi infrastructură de transport (2 studii);
- reţeaua de localităţi (5 studii);
- cultură şi patrimoniu (2 studii);
- zonele transfrontaliere (1 studiu);
- zonele cu specific geografic (1 studiu);
- administraţie publică şi planificare (2 studii).

#23. Procesul de fundamentare a SDTR a fost susţinut de o echipă complexă de peste 30 de experți sectoriali (sociologi, economiști, arhitecți, urbaniști, 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 2035și scenariul de dezvoltare teritorială și obiectivele generale și specificede dezvoltare a teritoriului național, precum şi pachete de măsuri teritoriale, acțiuni și proiectepentru diferite tipuri de zone.

#24. 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 şi Administraţiei Publice a inițiat elaborarea SDTR cu scopul de a crea un instrument strategic de planificare teritorială la nivel național pentru sprijinirea şi direcționarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel naţional, cu scopul valorificării oportunităţilor şi a nivelului de dezvoltare al fiecărui teritoriu, ţinând 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.

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

- perspectiva naţională - SDTR este un document la scară naţională care oferă un cadru naţional 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 naţional pentru orizontul de timp 2035.

#26. Caracterul integrator al SDTR este reflectat prin accentul pus pe teritoriul naţional prin necesitatea încadrării în teritoriu a intereselor naţionale integrate, pe termen lung.

#27. Corelarea cu proiectele de dezvoltare ale unor zone și implicit ale unor comunităţi este primordială în cadrul SDTR datorită faptului că aceasta poate influenţa la nivel teritorial viitorul acestora, prin generarea unor politici integrate. Această corelare se realizează prin consultări și colaborare cu autorităţile administrative publice locale în cursul procesului de implementare.

#28. Procesul de elaborare a Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României a fost structurat pe două niveluri, astfel:

#29. Nivelul tehnic - demersul de fundamentare și natura studiilor teritoriale au determinat un proces de planificare strategică teritorială cu caracter tehnico-ştiinţific. Nivelul tehnic a vizat:

- evaluarea stării teritoriului național în 2014;
- viziunea asupra teritoriului naţional în 2035;
- modalitățile practice de realizare a viziunii la nivelul teritoriului naţional.

#30. 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 obligaţia 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.

#31. SDTR conţine **două categorii de prevederi**, respectiv:

- **Prevederi strategice** care orientează procesul de dezvoltare şi furnizează reperele

strategice de dezvoltare ale teritoriului naţional pentru orizontul de timp 2035. Prevederile strategice sunt următoarele: **viziune strategică, 5 obiective generale, 18 obiective specifice şi 10 linii directoare de planificare.**

Liniile directoare de planificare influențează direct procesul de planificare teritorială, la confluența nivelelor strategic și operațional, aliniind obiectivele, politicile și programele cu priorități aplicate la nivel teritorial. Liniile directoare de planificare sunt elemente obligatorii care vor fi preluate fără modificări în toate documentațiile de planificare spațială (strategice și operaționale) la nivel național. Liniile directoare 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 operaţionale** prin intermediul cărora sunt operaţionalizate prevederile strategice. Aceste au rolul de a arăta modul prin care pot fi realizate viziunea de dezvoltare şi obiectivele SDTR. Astfel, prevederile operaţionale reprezintă „instrumente operaţionale" de realizare a prevederilor strategice ale SDTR, ele fiind reprezentate la nivel naţional şi zonal.

  Prevederile palierului operaţional de la nivelul SDTR sunt următoarele:

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

1.3 Dimensiunea teritorială a dezvoltării la nivel european – principale repere

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

#32. 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 funcţiune de bază, au un rol important. Este esenţială crearea unor condiţii de viaţă acceptabile în mediul rural, în privinţa tuturor aspectelor economice, sociale, culturale și ecologice precum şi a infrastructurilor şi dotărilor, făcând diferenţa între regiunile rurale sub-dezvoltate şi periferice și cele aflate în vecinătatea marilor conurbaţii.

- zonele urbane contribuie la dezvoltarea Europei și prezintă de obicei probleme de controlare a creşterii. O structură urbană echilibrată necesită implementarea sistematică a planurilor de folosinţă a terenurilor şi aplicarea liniilor directoare pentru dezvoltarea activităţilor economice în beneficiul condiţiilor de viaţă ale orăşenilor.
- zonele de frontieră, mai mult decât altele, necesită o politică de coordonare între state. Scopul acestei politici este de a deschide frontierele şi de a institui cooperarea şi consultările transfrontaliere şi folosirea comună a dotărilor de infrastructură.
- zonele montane: având în vedere importanţa acestor zone, datorată funcţiunilor ecologice, economice, sociale, culturale și agricole pe care le îndeplinesc şi 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 importanţă deosebită și adecvată conservării și dezvoltării regiunilor montane.
- regiunile cu deficienţe de structură în care condiţiile de viaţă şi muncă au progresat puţin, mai ales din motive istorice, sau care au rămas în urmă datorită schimbărilor bazei lor economice, necesită o asistenţă specială pentru ştergerea diferenţelor care există între condiţiile de viaţă şi 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 şi 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 şi 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 şi o urbanizare coordonată, având în vedere cerinţele de conservare a mediului și caracteristicile regionale.

Perspectiva dezvoltării spaţiale a Europei - ESDP (1999)

#33. Documentul stabileşte pentru prima dată un cadru pentru a asigura o dezvoltare teritorială durabilă şi echilibrată a teritoriului european, bazat pe acceptarea necesităţii unei viziuni pan europene asupra viitorului Europei.

#34. Din acest proces a rezultat o primă versiune a Perspectivei de dezvoltare teritorială a Europei (European Spatial Development Perspective - ESDP), propusă şi discutată la Noordwijk în 1997. Acel proiect a fost considerat prea ambiţios în afirmaţiile şi ilustrările privind viitorul Europei. Ulterior, ESDP a fost aprobată în 1999 la Potsdam şi a constituit o primă încercare de identificare a consensului asupra direcţiei către care să se îndrepte Europa. Dezvoltarea spaţială echilibrată costituie motivul central al acestui document. În document se precizează faptul că teritoriul constituie una dintre dimensiunile politicii europene, în condiţiile în care existenţa disparităţilor în privinţa dezvoltărilor spaţiale constituie una dintre caracteristicile Europei. Din punct de vedere al obiectivelor, dezvoltarea echilibrată şi durabilă a spaţiului pleacă de la cei trei piloni ai dezvoltării durabile: societatea, economia, mediul.

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

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

- promovarea şi încurajarea dezvoltării generate de funcţiunile urbane şi de îmbunătăţirea relaţiilor dintre oraşe şi sate;
- promovarea unor condiţii de accesibilitate mai echilibrate;

- facilitarea accesului la informaţie şi cunoaştere;
- reducerea degradării mediului;
- valorificarea şi protecţia resurselor şi patrimoniului natural;
- valorificarea patrimoniului natural ca factor de dezvoltare;
- dezvoltarea resurselor energetice în menţinerea securităţii;
- promovarea unui turism de calitate şi durabil;
- limitarea preventivă a efectelor catastrofelor naturale.

Carta de la Leipzig pentru orașe europene durabile (2007)

#36. 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 guvernanță indispensabile realizării acesteia și, în acest scop, să creeze cadrul necesar la nivel naţional;
- 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)

#37. 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.

#38. 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)

#39. 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.

#40. 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.

#41. 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 potenţialului teritorial sau coordonarea politicilor sectoriale.

#42. Conceptul de coeziune teritorială include mai multe direcții majore, astfel:

- dezvoltarea armonioasă a teritoriului;
- valorificarea elementelor de potenţial 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.

#43. 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 potenţialului teritorial. Coeziunea teritorială presupune o consolidare a dimensiunii teritoriale în ansamblul politicilor comunitare și naţionale, pentru valorizarea legăturilor dintre diferitele politici sectoriale şi utilizarea potenţialului specific fiecărui tip de teritoriu.

#44. Coeziunea teritorială înseamnă în primul rând recunoaşterea diversităţii teritoriale şi nevoia de a construi pe baza acestei diversităţi pentru a genera dezvoltare socio-economică. Cunoaşterea teritoriului este importantă pentru formularea şi implementarea politicilor de dezvoltare multisectoriale integrate, iar planificarea strategică creează condiţiile optime pentru ca fiecare dintre teritorii să-şi valorifice potenţialul și să-şi crească nivelul de concentrare al activităților. Mai mult, teritoriile nu sunt elemente izolate și nu pot avea succes decât împreună. Integrarea, cooperarea şi 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.

#45. Cercetările recente în domeniu arată că dezvoltarea rapidă are loc prin intermediul zonelor care concentrează forţa economică. În condiţii normale, oraşele concentrează din ce în ce mai multe resurse economice și umane care conduc la creşterea urbanizării, generând o gamă largă de oportunităţi, permiţând oamenilor să ocupe locuri de muncă de calitate mai bine remunerate, companiilor să recruteze angajaţi cu abilităţi potrivite, capitalurilor şi ideilor să circule mai eficient. Pe măsură ce resursele se concentrează în jurul anumitor centre, economiile locale cresc accelerat, iar oraşele propulsează economia cu mai multă forţă și consistenţă decât înainte.

#46. Soluţia pentru realizarea coeziunii cu zonele mai puţin dezvoltate, care rămân în urmă, este de a conecta oamenii care locuiesc aici cu oportunităţile din oraşele mari. Pe termen lung se va realiza convergența standardelor de viaţă, iar avantajele conferite de zonele competitive se vor distribui și către comunităţile mai sărace din apropiere, pentru că oamenii care au părăsit zonele deficitare aduc înapoi cu ei capital, locuri de muncă şi idei. Oraşele mici și mijlocii pot beneficia de creşterea generată de aglomerări prin cooperare şi prin furnizarea serviciilor de bază către populaţia din zonele rurale.

#47. 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.

#48. 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.

#49. 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.

#50. 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)

#51. Provocările dezvoltării teritoriale sunt:

- expunerea sporită la globalizare: transformările structurale după criza economică globală;
- provocările integrării europene şi 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 şi cultural vulnerabil.

#52. Priorități teritoriale pentru dezvoltarea Uniunii Europene sunt:

- promovarea dezvoltării teritoriale policentrice și echilibrate;
- încurajarea dezvoltării integrate în oraşe, regiuni rurale şi specifice;
- integrarea teritorială în regiunile funcţionale transfrontaliere şi transnaţionale;
- asigurarea competitivităţii globale a regiunilor pe baza economiilor locale puternice;
- îmbunătăţirea conexiunilor teritoriale pentru indivizi, comunităţi 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 şi amenajarea teritoriului (2001)

#53. Activitatea de amenajare a teritoriului este reglementată în prezent în România de Legea nr. 350/ 2001 privind urbanismul şi 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 naţional și local pentru asigurarea echilibrului în dezvoltarea diferitelor zone ale ţării, urmărindu-se creşterea coeziunii și eficienţei relaţiilor economice și sociale dintre acestea;
- obiectivele principale ale amenajării teritoriului sunt: dezvoltarea economică și socială echilibrată a regiunilor şi zonelor, cu respectarea specificului acestora; îmbunătăţirea calităţii vieţii oamenilor şi colectivităţilor umane; gestionarea responsabilă a resurselor naturale şi protecţia mediului; utilizarea raţională a teritoriului;
- planul de amenajare a teritoriului naţional are caracter director și reprezintă sinteza

programelor strategice sectoriale pe termen mediu şi lung pentru întreg teritoriul ţării, planul de amenajare a teritoriului naţional este compus din secţiuni specializate.

#54. Activităţile principale de amenajare a teritoriului şi de urbanism constau în transpunerea la nivelul întregului teritoriu naţional a strategiilor, politicilor şi programelor de dezvoltare durabilă în profil teritorial, precum şi urmărirea aplicării acestora în conformitate cu documentaţiile de specialitate legal aprobate.

#55. Strategiile, politicile şi 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.

#56. 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 şi direcţiile de implementare pentru o perioadă de timp de peste 20 de ani, la scară regională, interregională, naţională, cu integrarea aspectelor relevante la nivel transfrontalier şi transnaţional.

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

- racordarea teritoriului naţional la reţeaua europeană şi intercontinentală a polilor de dezvoltare şi a coridoarelor de transport;
- dezvoltarea reţelei de localităţi şi structurarea zonelor funcţionale urbane;
- promovarea solidarităţii urban-rural şi dezvoltarea adecvată a diferitelor categorii de teritorii;
- consolidarea şi dezvoltarea reţelei de legături interregionale;
- protejarea, promovarea şi valorificarea patrimoniului natural şi cultural.

Strategia Naţională de Dezvoltare Durabilă România Orizonturi 2013-2020-2030

#58. 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 naţionale și europene, în particular prin Programul operațional regional și Programele operaționale sectoriale.

#59. 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)

#60. 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.

#61. 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 naţional, 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, țintind 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.

#62. **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

#63. 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 operaţionale finanţate 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.

#64. 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.

#65. 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.

#66. 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: intrumentele 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.

#67. 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 guvernanță teritorială și cooperarea între diverse așezări și, în plus, va crește responsabilitatea beneficiarilor locali. Investițiile teritoriale integrate vor avea la bază nevoile locale pentru a stimula dezvoltarea integrată și cooperarea la nivel trans-sectorial și subregional, conducând astfel la sinergii între fondurile structurale europene și alte surse de finanțare (de exemplu, bugetul național sau local) și evitând finanțarea de proiecte disparate sau divergente.

#68. 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.

#69. 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.

#70. Acțiuni comune în domeniul cooperării teritoriale europene pot viza: îmbunătățirea cercetării și inovării și a infrastructurii TIC, dezvoltarea turismului și promovarea patrimoniului cultural şi 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 disparităţi 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. Discrepanţa 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 comerţul şi fluxurile de idei au cunoscut o intensificare. Cele mai puţin 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 dificultăţi datorate poziţiei și caracteristicilor geografice nefavorabile devin tot mai puţin atractive pentru investiții. Mobilitatea continuă din sud-estul Europei către vestul și nordul Europei creează de asemenea disparităţi teritoriale marcante.

#3. România este o ţară de dimensiuni medii la nivelul UE, fiind situată în partea central sud-estică a Europei, la jumătatea distanţei dintre Oceanul Atlantic şi Munţii Urali, în interiorul și exteriorul arcului munţilor Carpați, pe cursul inferior al Dunării, cu ieşire la Marea Neagră. România este a 12-a ţară ca suprafaţă din UE, cu o formă circulară/elipsoidală, măsurând în linie dreaptă circa 735 km de la est la vest şi 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 şi maritime, litoralul românesc al Mării Negre având lungimea de 245 km.

#4. Suprafața României este de 238.391 km², iar populația României era de 20.121.641 locuitori la recensământul din anul 2011, densitatea fiind de circa 84 locuitori/ km². 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 km², populație în anul 2011 de 1.883.425 locuitori, și o densitate de circa 8.300 locuitori/ km^2.

2.2 Analiza teritoriului naţional

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

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

- analiza teritoriului naţional în context european;
- analiza teritorială prin raportarea la scara întregului teritoriu naţional;
- 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 naţional, cât şi provocărilor de la nivelul unor zone specifice.

#8. Analiza teritoriului la scară naţională s-a realizat prin prisma variabilelor de potenţial care contribuie la dezvoltarea teritoriului, precum şi a vectorilor de constrângere a procesului de dezvoltare.

#9. Pentru a asigura coerenţa demersului de cercetare teritorială şi implicit a procesului de planificare, elementele de analiză au fost grupate în raport cu trei categorii de sisteme cu relevanţă în planificarea teritorială:

- **Sistemul teritorial conectiv** – cuprinde totalitatea infrastructurilor fizice de transport, inclusiv reţelele energetice şi broadband;
- **Sistemul teritorial de localităţi urbane şi rurale** - cuprinde domeniile teritoriale legate în mod direct de concentrarea activităților umane, în mod specific totalitatea localităţilor din România şi 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 (patrimoniu 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 (patrimoniu 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 naţional (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

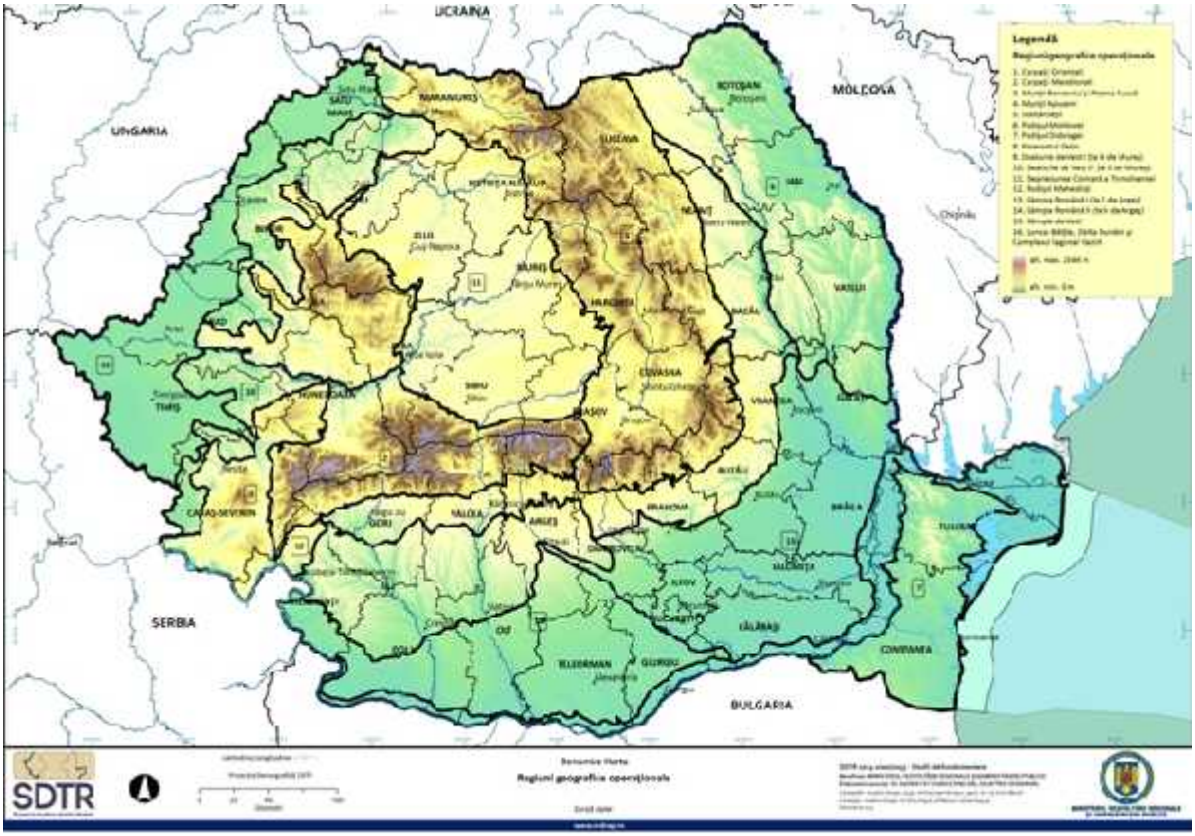


Figura 2. Relief și zone geografice la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

#12. Cele 3 trepte morfologice majore cuprinse pe teritoriul României sunt:

- treapta înaltă, a munţilor Carpaţi;
- treapta medie, care corespunde Subcarpaţilor, dealurilor şi podişurilor;
- treapta joasă, a câmpiilor, luncilor şi Deltei Dunării.

#13. Cele trei trepte sunt distribuite relativ proporțional pe întreg teritoriul naţional - 35% munţi, 35% dealuri și podişuri 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 naţionale și 9 din cele 15 parcuri naturale. Zona de dealuri și podișuri a fost supusă unor intervenţii antropice extinse (așezări urbane şi rurale, infrastructură, exploatări forestiere, 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 excepţia (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 variaţii impuse de relief: mai arid în partea de est, cu diferenţe mai mari de temperatură între vară și iarnă; mai blând în partea de vest, datorită influenţei maselor oceanice și a efectului de barieră al Carpaţilor; cu influenţe submediteraneene în partea de sud-vest; mai rece în Carpați și în depresiunile intramontane. Aceste diferenţe climatice se adaugă varietăţii reliefului și fac posibilă o mare diversitate a vegetaţiei. Astfel, România este singurul stat european în care se întâlnesc 5 regiuni biogeografice: alpină (în Munţii Carpați), pontică (în zona costieră), stepică (în partea de est şi sud-est), panonică (în partea de vest) și continentală (în restul ţării). Datorită acestor condiţii, România se bucură de o biodiversitate extrem de ridicată, la care contribuie şi prezenţa zonelor montane şi a zonelor umede (în special lunca și Delta Dunării), dar și intervenţia antropică mai redusă.

#16. Rețeaua hidrografică este diversificată pe tot teritoriul național. Deşi România dispune de numeroase surse de apă dulce, activităţile antropice au afectat calitatea apelor de suprafaţă 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/potenţial 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 condiţii bune pentru practicarea unei agriculturi diversificate, dar culturile agricole sunt orientate spre monocultură, producţia fiind sub potenţial și inconstantă.

Suprafaţa cultivată în sistem ecologic este circa 4% din teritoriul naţional.

#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 m³ 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 (ţiţei, 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 şi activitatea generaţiilor 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 legislaţiei aferente, dar şi 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. Potenţialul României în domeniul materiilor prime critice, cu risc ridicat al unei penurii de aprovizionare în următorii 10 ani și care sunt importante în lanţul 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 suprafaţa României: forestiere, pajişti, de apă dulce și salmastră, marine și de coastă, subterane, habitate naturale şi semi-naturale. Pe teritoriul României există 79 rezervaţii ştiinţifice, 13 parcuri naţionale, 190 monumente ale naturii, 671 rezervaţii naturale, 15 parcuri naturale, 3 Rezervaţii ale Biosferei, 12 situri Ramsar, 273 situri de importanţă comunitară.

#26. La nivel internațional se remarcă cele trei Rezervaţii ale Biosferei - Delta Dunării, Retezat, Pietrosul Rodnei și cele 12 zone umede protejate prin Convenția Ramsar - Delta Dunării, Insula Mică a Brăilei, Lunca Mureşului, Complexul Piscicol Dumbrăviţa, Lacul Techirghiol, Parcul Natural Porțile de Fier, Tinovul Poiana Stampei, Parcul Natural Comana, Confluenţa Olt-Dunăre, Lacul Bistreţ, Lacul Iezer-Călăraşi și Lacul Suhaia. Ca zonă de protecție și de interes special, Delta Dunării este cu o suprafață de 5.800 km² 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 naţional. Din acest total, ariile de interes comunitar (siturile Natura 2000) acoperă cea mai mare parte, suprafaţa lor fiind aproximativ de trei ori mai mare decât cea a ariilor protejate de interes naţional (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 condiţiile în care comunităţile umane din ariile protejate sunt fragile.

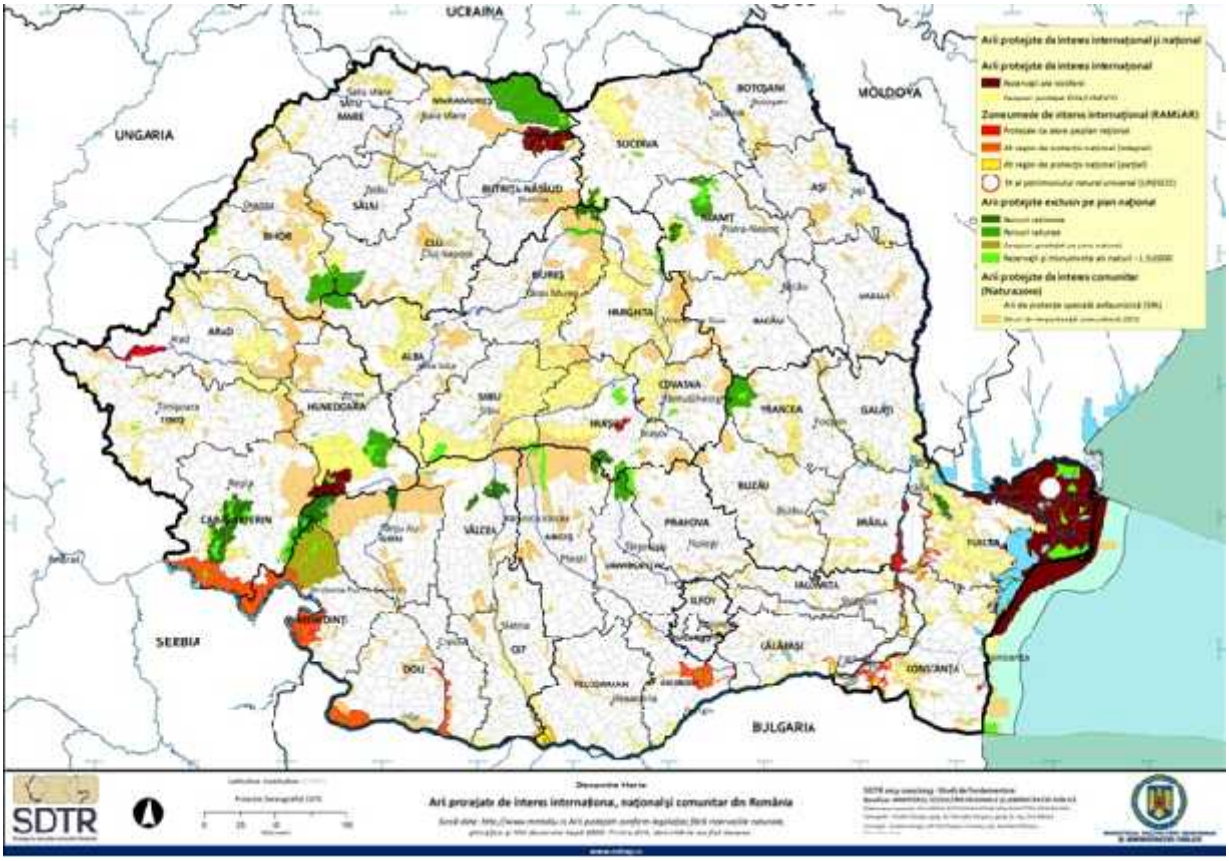


Figura 3. Arii protejate la nivel naţional (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Diagnostic - Sistemul teritorial al componentelor naturale	
Puncte tari	***Puncte slabe***
1. diversitatea formelor de relief, din care rezultă bogăția de resurse naturale; 2. distribuția proporțională a formelor de relief în raport cu teritoriul naţional; 3. rețea hidrografică bine dezvoltată și care se întinde pe întreg teritoriul; 4. complexitatea structurii geologice ce conține resurse naturale regenerabile și neregenerabile;	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 neregenrabile; 2. distribuție neuniformă a vegetației forestiere pe formele de relief și pe județele țării; 3. vulnerabilitatea crescută în fața hazardurilor

Diagnostic - Sistemul teritorial al componentelor naturale	
5. fond funciar important,cu peste 60% destinat terenurilor agricole; 6. vegetație variată și bogată; 7. existența de arii naturale protejate de interes naţional; situri natura 2000, situri ramsar; 8. tipologia și varietatea resurselor naturale a favorizat dezvoltarea așezărilor umane, mai ales în zona de deal/ subcarpatică.	naturale: zonă seismică extinsă, zone cu risc în ceea ce privește inundațiile, zone cu risc în ceea ce privește seceta și deșertificarea; 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.
Disparități	
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 (patrimoniu construit, infrastructura culturală);
- cooperare teritorială (nivel naţional și transfrontalier).

#31. Sistemul tradiţional al aşezărilor umane cu amplasare primară pe bazine hidrografice, deja modificat prin ierarhia dată de drumurile comerciale, este în curs de modificare din cauza funcţiunilor contemporane, a orientării economice, a sistemelor de transport și deschiderii către coooperarea transfrontalieră. Funcţiunile dominante determină tipuri specifice de localităţi - industriale, comerciale, culturale, administrative, de importanţă transfrontalieră.

#32. În ultimele două decenii, rețeaua de localităţi din România a cunoscut o transformare semnificativă, mai ales în ceea ce privește procesul de reașezare a populației, de reorganizare a legăturilor în teritoriu şi în interiorul localităţilor, 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 importanţă europeană (capitală) şi o serie de oraşe mari care polarizează teritoriul național. La nivelul rețelei naționale de localități urbane, municipiul București prezintă un grad ridicat de polarizare. Majoritatea oraşelor fac parte din categoria oraşelor mici, cu populaţii 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 oraş de peste 200.000 locuitori, excepţie făcând regiunea de dezvoltare Sud-Est în care două oraşe - Galaţi și Constanţa - au peste 200.000 locuitori.

#34. Restul rețelei urbane din România este compusă din oraşe mici și mijlocii (aprox. 90% din totalul oraşelor). 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 spaţiului construit.

#36. Serviciile comunitare (sănătate, educaţie și asistență socială) sunt strâns legate de nivelul de dezvoltare economică a comunităţii. Pe toate cele 3 domenii zonele subdezvoltate din punct de vedere al serviciilor sunt Muntenia şi Oltenia şi numai în secundar Moldova, care are o situaţie mai bună în domeniul asistenţei sociale şi educaţiei și care la anumiţi indicatori surclasează alte regiuni mai dezvoltate economic. Sub aspectul serviciilor comunitare Bucureştiul este de departe cea mai dezvoltată zonă a României. Cea mai săracă zonă sub aspectul serviciilor comunitare este plasată în sudul ţării, 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. Judeţele în care se constată o concentrare a obiectivelor din categoria monumente şi ansambluri de arhitectură sunt: Sibiu (801), Braşov (782), Argeş (767), Mureş (736), Prahova (723) și Iaşi (703). Sistemul de protecţie este bazat pe legislaţia aferentă monumentelor istorice și patrimoniului arheologic, dar aplicarea legislaţiei are probleme majore de eficienţă, în condiţiile unui context economic dificil. Teritoriul protejat reprezintă circa 0,5% din teritoriul naţional, patrimoniul rural este sub-reprezentat iar patrimoniul urban este supra-reprezentat. De asemenea, centrele urbane şi rurale nu beneficiază de protecţie, iar operaţiunile de reabilitare a patrimoniului sunt relativ puţin 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 migraţiei tinerilor, degradării vieţii 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 şi ecoturismul.

#39. Există la nivelul teritoriului naţional 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 colectivităţilor locale. Autoritățile care au în patrimoniu case de cultură, cămine culturale, colecţii artistice și muzee fac faţă cu greutate cheltuielilor de întreţinere a imobilelor. Absenţa politicilor publice de educare şi culturalizare a populaţiei din mediul rural a condus la apariţia disparităţilor rural-urbane în domeniul cultural, care a condus treptat la degradarea localurilor infrastructurilor culturale. Din punct de vedere al indicelui vitalităţii culturale locale, la nivel naţional, 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, Timişoara - 0,84, Alba Iulia - 0,57, Iaşi - 0,56, Bistriţa - 0,52. Oraşele mari (București, Cluj-Napoca, Timişoara, Oradea, Constanța, Sibiu) întrunesc condițiile cele mai avantajoase pentru dezvoltarea produselor culturale.

#40. La nivel naţional 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 Asociaţiile de Dezvoltare Intercomunitară (ADI), care reprezintă structuri de cooperare înființate de unităţile 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 asociaţii 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 reprezentanţi ai sectorului public și ai celui privat, reprezentate de Grupurile de Acţiune Locală (GAL), create pentru a implementa o strategie integrată pentru dezvoltarea teritoriului și pentru a facilita demararea proiectelor finanţate din PNDR privind inițiativele de dezvoltare locală. LEADER este acoperit in prezent de 163 de GAL-uri selectate, acoperind o suprafața de cca. 142.000 Km2 , reprezentând aproximativ 63% din teritoriul eligibil si cca. 58% din populația eligibila.

#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	
Puncte tari	***Puncte slabe***
1. existența a circa 20 de Zone urbane funcționale pe teritoriul țării, dintre care cel puțin 3 cu vocație internațională: București, Timișoara, Cluj-Napoca; 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; 3. distribuția relativ bine echilibrată la nivel teritorial a celor 320 de localități urbane (din care 103 de municipii); 4. un element aparte îl constituie oraşele pereche de pe Dunăre: Calafat-Vidin, Bechet-Rahova, Turnu-Măgurele-Nicopole, Giurgiu-Ruse, Oltenița-Turtucaia, Călăraşi-Silistra, ce prezintă potențial pentru cooperarea transfrontalieră; 5. forme de cooperare diverse, atât la nivel urban/ rural, cât și la nivel rural/ rural sau la nivel transfrontalier; 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, Braşov, Argeş, Mureş, Prahova și Iaşi; 7. infrastructură culturală la nivelul localităților urbane, cele mai importante centre fiind: București, Cluj- Napoca, Sibiu, Timișoara, Iași, Alba Iulia, Constanța.	1. Caracterul rural pronunțat al teritoriului naţional, majoritatea județelor fiind încadrate în tipologia celor periferice și semi-periferice, rurale și puțin accesibile; 2. Prezența unor județe cu un număr mai mic de 4 orașe (Giurgiu, Bistriţa Năsăud, Brăila, Galaţi și Sălaj); 3. Majoritatea orașelor aparțin categoriei orașelor mici, cu o populație cuprinsă între 5.000 și 20.000 de locuitori; reţea urbană compusă din oraşe mici și mijlocii (aprox. 90% din totalul oraşelor); 4. Echiparea deficitară a orașelor apărute după 1990 cu dotări specific urbane; 5. Creșterea necontrolată și nejustificată a intravilanelor orașelor (cu 70%) fără corelarea procesului de expansiune cu evoluţia populaţiei; 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; 7. Distribuția neuniformă și echiparea slabă a dotărilor culturale la nivelul mediului rural; 8. Lipsa unei strategii coerente și integrate de valorificare a potențialului dat de capitalul cultural, ca element de atracție și de revitalizare.
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 investiţiile străine directe naţionale; și lipsa unui competitor puternic la nivel naţional; 3. Regiunile extracarpatice 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;	

Diagnostic – Sistemul teritorial al așezărilor umane
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;
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 întrerupere de la Brăila până la Mehedinți;
6. Disparităţile urban-rural intrajudeţene sunt maxime în județele Cluj, Iaşi și Dolj;
7. Polii urbani 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);
- reţele de telecomunicații şi
- reţele de transport a energiei.

#44. Configuraţia actuală a reţelei de transport este rezultatul unei îndelungate evoluţii, poziţia şi 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 priveşte transportul european, România este traversată în zona de sud, est şi vest de trei din cele zece coridoare pan-europene: IV (Arad - Bucureşti - Constanţa/ Craiova), VII (fluviul Dunărea) şi IX (Iaşi - Bucureşti - Giurgiu), lăsând partea nordică a ţării 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 şi funcţional, un sistem competitiv și sustenabil, prin sprijinirea mobilității, și, în același timp, reducerea emisiilor de carbon. Mobilitatea este extrem de importantă pentru piața internă și se reflectă în calitatea vieții cetățenilor europeni, prin libera (și eficienta) circulație a bunurilor și, mai ales, a oamenilor. În acest context, a fost proiectată Rețeaua de Transport Trans-European (TEN-T), care are drept scop principal crearea unei infrastructuri de transport feroviar, rutier, maritim, pe căi navigabile interioare și aerian, asigurând astfel buna funcționare a pieței interne, nevoile de mobilitate dar și pentru a sprijini politicile de coeziune economică, socială și teritorială pe teritoriul Uniunii Europene, dar și în relație cu statele învecinate.

#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 direcţia est-vest. Investiţiile majore canalizate de coridoarele de transport urmăresc aceste direcţii, accentuând astfel în zonele periferice poziţia 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 şi nordul ţării) 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 Bucureşti-Ilfov, regiunea Sud, Sud-Vest și Nord. Regiunile Nord-Vest şi Vest, aşezate la intersecţia axelor de comunicare N-S și E-V, dispun de o reţea destul de densă, dezvoltată şi repartizată echilibrat în teritoriu. Se înregistrează o degradare a celei mai mari părţi a reţelei rutiere, în ciuda faptului că în ultimele două decenii au fost modernizaţi peste 5.000 km de drum naţional. Ponderea drumurilor modernizate în teritoriu este scăzută, ceea ce are consecinţe negative în atragerea unor largi teritorii în activităţi economice productive, limitând atât desfacerea produselor agricole în centrele urbane, cât și posibilitatea ca zonele cu potenţial agroturistic să fie atrase în circuitul economic naţional.

#48. Cu doar 693 km operaţionali de autostradă, România se află pe unul dintre ultimele locuri în UE în privinţa densităţii reţelei de autostrăzi, raportată atât la populaţie cât şi la suprafaţă. Astfel, densitatea autostrăzilor din România este cu puţin mai mare decât jumătate din cea oferită de reţeaua de autostrăzi din Polonia şi aproape de 20 de ori mai redusă decât cea din Germania. Lipsa reţelei de autostrăzi face ca transportul rutier în România (ca de altfel în general în partea central-estică a Europei) să fie mult mai puţin rapid decât la nivel european, diferența fiind accentuată și de Munții Carpați, care constituie un obstacol dificil de traversat fără investiții majore. Completarea reţelei TEN-T rutiere, mai ales celei centrale, din care remarcăm coridorul 4 de transport (Bucureşti – Piteşti – Sibiu – Timişoara şi ramura sudică Timişoara – Drobeta Turnu Severin – Calafat – Craiova - Bucureşti), dar și celelalte segmente (Giurgiu – Bucureşti – Buzău – Focşani – Bacău – Suceava și Sebeş – Turda – Târgu Mureş – Paşcani – Iaşi), va fi esenţială pentru reducerea timpilor de călătorie pe teritoriul României.

#49. Faptul că s-a considerat prioritară reabilitarea reţelei de drumuri naţionale, neglijându-se atât valoric cât şi calitativ rețeaua de drumuri judeţene/comunale adânceşte discrepanţele regionale şi împiedică dezvoltarea teritorială omogenă a ţării. O serie de analize elaborate de Universitatea Al. I. Cuza din Iaşi, CUGUAT-TIGRIS arată diferenţele de accesibilitate din prezent, precum şi gradul de ameliorare al accesibilităţii în cazul creşterii vitezei medii de rulare pe diferitele categorii de drumuri. Din aceste hărţi rezultă că sunt teritorii care ar beneficia mai mult de reabilitarea drumurilor comunale și judeţene, ameliorându-și considerabil accesibilitatea (de ex: Munţii Vrancei, parte din Dobrogea, Munţii Apuseni, etc. – regiuni care au probleme de accesibilitate).

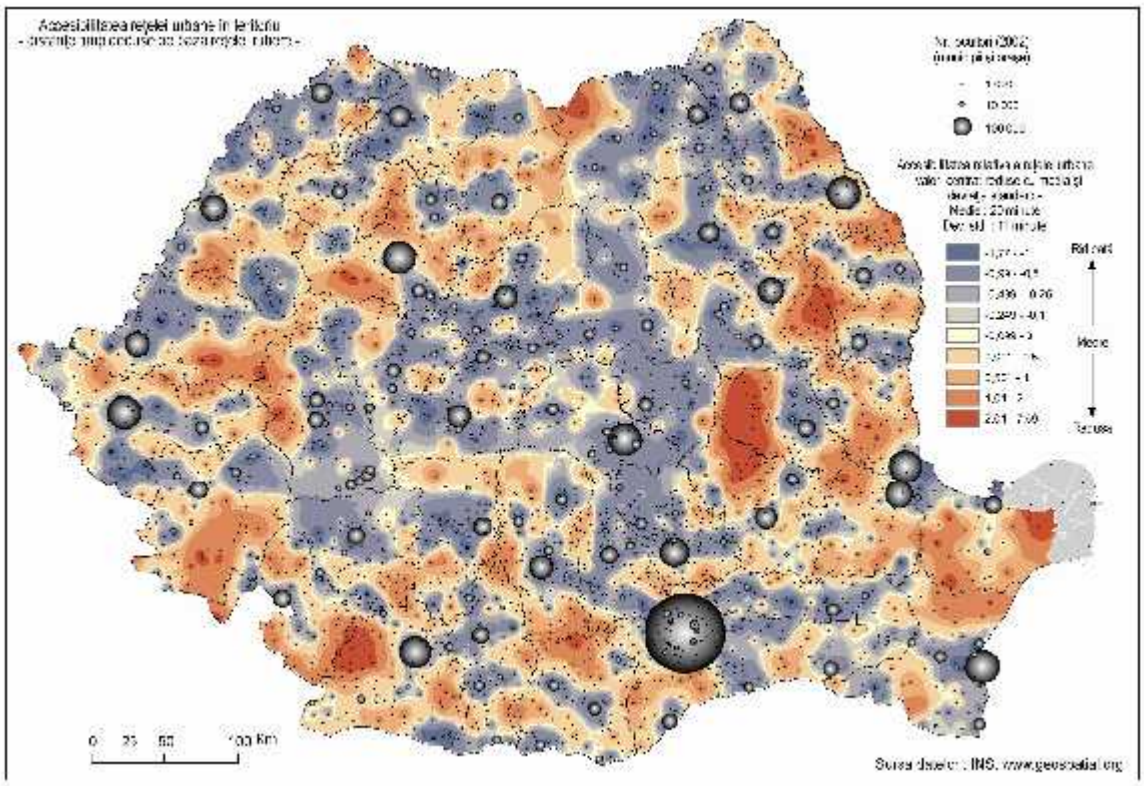


Figura 4. Accesibilitatea reţelei urbane în teritoriu (Sursa: CUGUAT-TIGRIS)

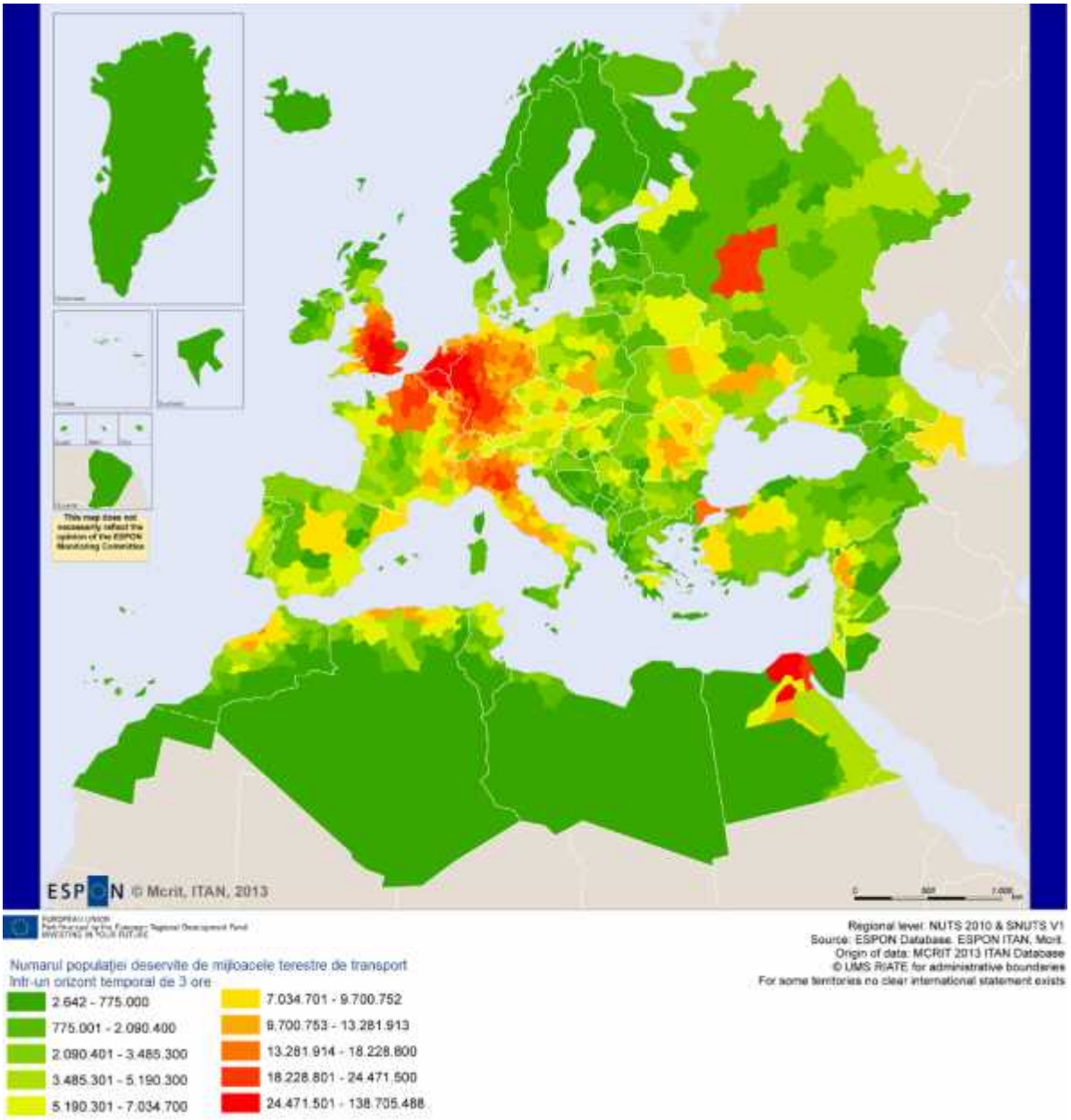


Figura 5 – Accesibilitatea la nivelul teritoriului european și al țărilor vecine (Sursa: ITAN-Integrated Territorial Analysis of the Neighbourhood - ESPON)

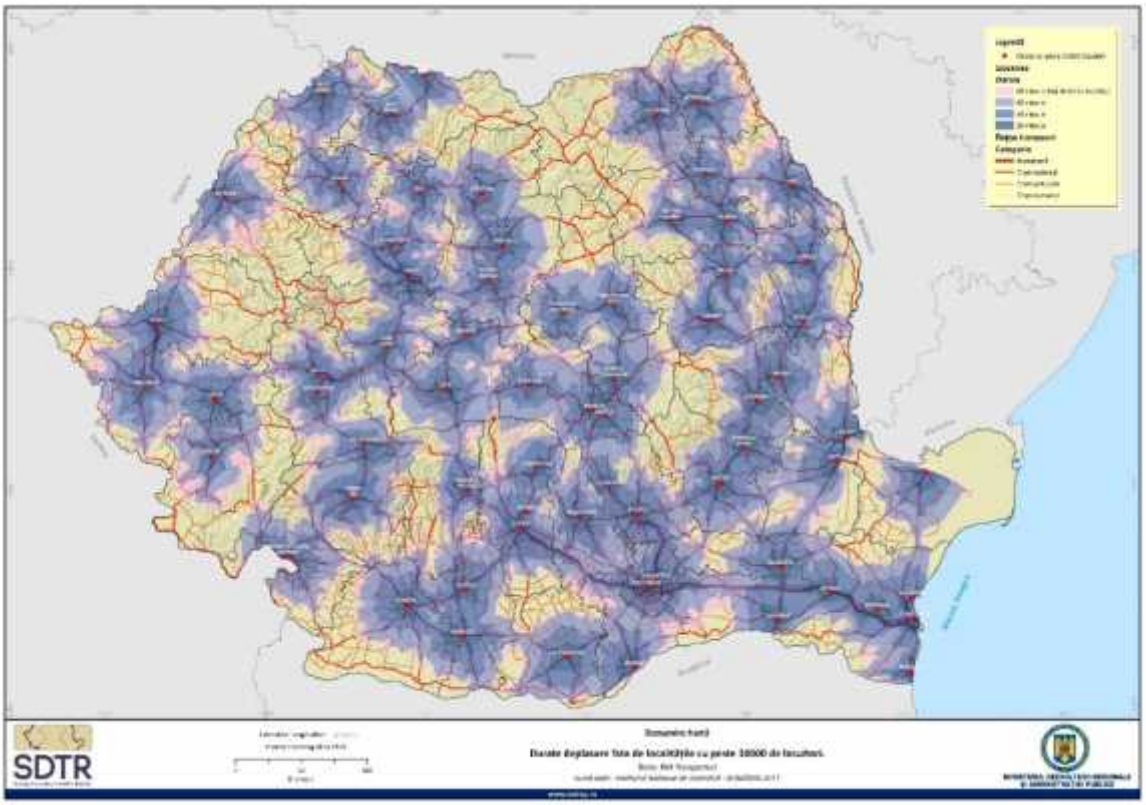


Figura 6 – Durata de deplasare față de localități cu peste 30.000 locuitori (Sursa: Studii de fundamentare SDTR)

#50. De asemenea, conexiunile interregionale sunt adesea insuficiente. Barierele naturale formate de lanţul Carpaţilor dar şi de principalele râuri duc frecvent la apariţia 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 Carpaţilor (alternativele la defileul Oltului pot duce la ocoluri de sute de km; în cazul în care drumul naţional din Defileul Dunării este blocat este necesară ocolirea până la Reşiţa; traversarea Carpaţilor Orientali pe direcţia Bistriţa – 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-Galaţi și Tulcea). O altă legătură interregională care este afectată de o îngustare este cea dintre Muntenia şi Moldova, podul peste Buzău de la Mărăcineni fiind lipsit de alternative viabile pentru un trafic însemnat pe o rază foarte mare (opţiunea de ocolire prin Brăila presupunând de asemenea un traseu mult prelungit).

#51. Rețeaua feroviară are configuraţia 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 reţelei este de 45,9 km/1.000 km², patru dintre regiunile de dezvoltare și multe din judeţele ţării depășind această medie. Regiunea Bucureşti-Ilfov are cea mai mare densitate de căi ferate - 165,3 km/ 1.000 km², ceea ce înseamnă de aproape patru ori media naţională. Densitatea căilor ferate din România se ridică la două treimi din cea germană, și este mai redusă cu aproape un sfert faţă de cea din Polonia. Performanţa utilizării căii ferate din România, chiar cu nivelul scăzut de calitate a serviciilor, măsurate prin viteza comercială, este doar la jumătate faţă de media UE. În transportul de mărfuri, se înregistrează o proporţie de 28% din totalul tonelor/km transportat, ceea ce ne situează la aproape jumătate de maxima UE. Se poate

aştepta ca investiţiile în infrastructura feroviară să conducă cel puţin la o stabilizare a utilizării acesteia în transportul de mărfuri, ceea ce apoi va genera efecte benefice și pentru reducerea congestiei arterelor rutiere şi diminuarea efectelor negative ale transportului mărfurilor pe şosele.

#52. În ceea ce priveşte căile feroviare, finanţarea deficitară din ultimele două decenii a condus la o degradare continuă a acestora, având ca efect direct o creştere 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 consecinţă a scăderii cererii de transport au fost dezafectate liniile nerentabile şi 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, Călăraşi, Brăila, Galaţi şi 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 şi 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 şi feroviar congestionat din Europa. Portul Constanţa beneficiază de o poziţionare geografică avantajoasă, fiind situat pe rutele a 2 coridoare de transport ale reţelei centrale transeuropene de transport (TEN – T core): Coridorul Orient/Est-mediteranean şi Coridorul Rin-Dunăre. Totodată, portul Constanţa este localizat la intersecţia rutelor comerciale care leagă pieţele statelor fără ieșire la mare din Europa Centrală şi de Est cu regiunea Transcaucaz, Asia Centrală şi Extremul Orient. Hinterlandul portului Constanţa acoperă state ca Austria, Ungaria, Serbia, Bosnia şi Herţegovina, Bulgaria, Republica Moldova şi Ucraina. Căile navigabile interioare sunt utilizate sub capacitate, desfăşurarea navigaţiei pe Dunăre nu se poate realiza pe toată perioada anului. Traficul de mărfuri containerizate reprezintă o oportunitate insuficient exploatată în prezent. Dintre toate porturile româneşti numai portul Constanţa beneficiază de facilităţi intermodale care asigură interoperabilitatea între toate modurile de transport. Un obstacol în dezvoltarea traficului pe Dunare îl constituie faptul ca nici un port fluvial nu este dotat cu facilităţi de transfer intermodal ceea ce face imposibilă integrarea acestora în fluxurile internaţionale 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, distanţa de 3 ori mai mică între canalul Suez şi portul Constanţa faţă de distanţa canal Suez – Rotterdam, precum şi creşterea economică a statelor din Europa Centrală şi de Sud-Est au determinat o dezvoltare semnificativă a portului Constanţa, care a ajuns în anul 2008 pe poziţia 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 Constanţa) din piaţa europeană în perioada 1995-2007 (OECD, 2010)

#55. Deschiderea la Marea Neagră şi capacitatea portului Constanţa de a genera un trafic consistent reprezintă un avantaj teritorial pentru conectarea la fluxurile mondiale. Constanţa 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 îmbunătăţirea semnificativă a legăturilor interioare, în special a transportului feroviar (prin modernizarea liniilor ferate) dar şi crearea unei alternative eficiente pentru transportul rutier (prin dezvoltarea reţelei de autostrăzi), diminuând astfel timpul de acces și costurile de transport dinspre şi către Europa Centrală și lărgind astfel aria de colectare și de desfacere a mărfurilor care tranzitează portul Constanţa.

#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, şi este dominat de aeroportul Henri Coandă din Bucureşti. Din cei peste 10,5 milioane de pasageri transportaţi, 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 Bucureşti și Traian Vuia din Timişoara, iar reţeaua TEN-T globală cuprinde aeroporturile Constanţa, Tulcea, Craiova, Sibiu, Cluj-Napoca, Oradea, Baia Mare, Bacău, Suceava și Iaşi. România în calitatea sa 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 îmbunătăţirea capacităţii de trafic, a siguranţei zborurilor, precum şi a eficienţei serviciilor de navigaţie aeriană furnizate în cele două state prin implementarea, printre altele, a unor facilităţi care să permită utilizarea unor traiecte de zbor optimizate care să nu mai ţină seama de actualele frontiere naţionale, cu rezultate pozitive şi în ceea ce priveşte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră şi a consumului de combustibil, implicit minimizarea impactului aviaţiei 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 Bucureşti nu reuşeşte încă să se impună drept un hub aerian important la nivel european. După numărul de aterizări și decolări, aeroportul Bucureşti 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 tranzitaţi în acelaşi an, principalul aeroport al capitalei nu se afla în primele 40 aeroporturi europene.

#58. În corelare cu poziţia oraşelor din România la nivel global în ceea ce priveşte sectorul de servicii și cel financiar, Municipiul Bucureşti, prin Aeroportul Internațional Henri Coandă București, reprezintă principala poartă către Europa și către restul lumii, cu conexiuni rezonabile către destinaţii din afara continentului european, dar având la rândul său doar o importanţă regională. Chiar și în condiţiile unor valori reduse şi generalizate de accesibilitate pentru întreg spaţiul naţional, se pot distinge trei aeroporturi care preiau rolul de puncte de deservire pentru regiunile pe care le polarizează. Este vorba despre aeroporturile din Timişoara, Cluj-Napoca și într-o măsură mai mică Iaşi.

#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 naţional de transport au o vechime apropiată de durata normală de funcţionare (32-48 ani – conform HG nr.

2139/2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea şi duratele normale de funcţionare a mijloacelor fixe, cu modificările și completările ulterioare), cca. două treimi din acestea atingând deja durata de funcţionare normală. Totuşi starea tehnică reală a instalaţiilor se menţine la un nivel corespunzător ca urmare a faptului că se desfăşoară un program riguros de mentenanţă și că s-a impus un program susţinut de retehnologizare și modernizare a instalaţiilor și echipamentelor.

#61. Reţeaua de transport și distribuţie de gaze este într-un stadiu avansat de depreciere, cu 64% din totalul lungii reţelei de distribuţie fiind mai veche de 25 de ani și aproximativ 46% din echipamentele de distribuţie fiind mai vechi de 15 ani. În anul 2010, existau 866 de localităţi – dintre care 72% în zonele rurale – neracordate la reţelele 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 naţional, plasând România pe locul 4 în Europa. Deși s-a reuşit digitalizarea completă a reţelei de comunicaţii, operatorii de servicii nu au dezvoltat reţeaua de comunicaţii spre mediul rural. De obicei, operatorii de reţea dezvoltă servicii cu precădere în mediul rural plasat în jurul oraşelor, localităţile depărtate de reşedinţele de judeţ având acces mai redus la serviciile de comunicaţii. Datorită faptului că dezvoltarea reţelei de comunicaţii este strâns corelată cu dezvoltarea unei reţele de alimentare cu energie electrică stabilă pentru localităţi și este dependentă de existenţa unor drumuri de acces moderne care să ofere şi siguranţa traseelor, este necesar se asigure sincronizarea între extinderea celor trei reţele.

#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 județelelor 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.

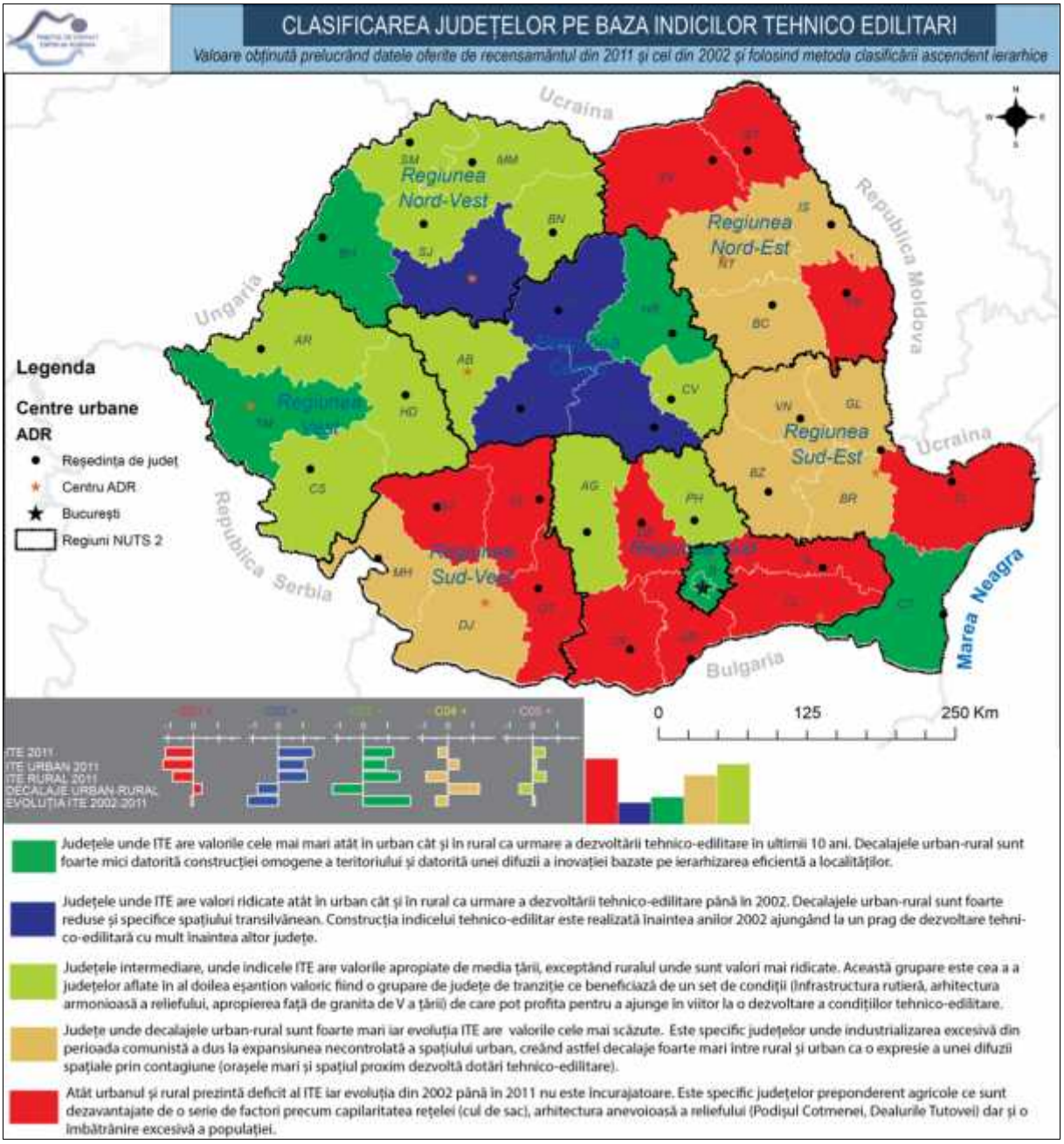


Figura 7. Clasificarea pe baza indicilor tehnico edilitari (Sursa: raport PCER-UAUIC)

Diagnostic - Sistemul teritorial conectiv	
Puncte tari	***Puncte slabe***
1. România este traversată de trei din cele zece coridoare pan-europene: IV (Arad - Bucureşti - Constanţa/ Craiova), VII (Fluviul Dunărea) şi IX (Iaşi - Bucureşti - Giurgiu), traversând zonele de Sud, Est şi Vest ale țării; 2. cea mai mare densitate de drumuri în regiunile Bucureşti-Ilfov (47,9%), Regiunea Sud, Regiunea Sud-Vest, Regiunea Nord; 3. regiunile Nord-Vest şi Vest, aşezate la intersecţia axelor de comunicare N-S și E-V, dispun de o reţea bine dezvoltată şi repartizată echilibrat în teritoriu; 4. existența unor proiecte în curs de derulare în ceea ce privește extinderea rețelei rutiere de mare viteză; 5. reţeaua feroviară are configuraţia determinată în principal de caracteristicile reliefului și accentuează rolul de polarizare pe care îl joacă marile centre urbane, dintre care se detașează capitala București; 6. România beneficiază de poziția avantajoasă dată de frontierele cu Marea Neagră, dar și de fluviul Dunărea; principalul port maritim este Constanța; 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; 8. în ceea ce privește transportul intermodal, principalele puncte de terminal pentru România sunt: București, Timișoara, Constanța, Craiova; 9. dependență energetică medie; rezerve minerale încă neexploatate; 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; 11. conexiune bună la rețelele de telecomunicații, în special în mediul urban.	1. rețeaua de transport rutier deficitară, incompletă și fără posibilități de interconectare prea rapide; 2. calitatea slabă a drumurilor; ponderea ridicată a drumurilor nemodernizate; 3. situaţia critică a drumurilor locale din mediul rural; Inexistența traseelor de rezervă (existând pericolul izolării unor areale, cât şi a întreruperii legăturilor între marile regiuni ale României); 4. partea nordică a ţării nu are conexiuni directe la rețeaua TEN-T; 5. autostrăzile ocupă un mic procent din lungimea rețelei rutiere; 6. rețele feroviare nemodernizate sau slab dezvoltate; 7. lipsa facilităților intermodale, în special fluvial-feroviar, în porturile dunărene; 8. lipsa unui sistem integrat de transport al persoanelor sau mărfurilor, pe distanțe lungi; 9. slaba irigare a zonelor urbane funcționale din cauza lipsei unei integrări a unui sistem inter-modal la nivelul regiilor autonome de transport; 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; 11. consum ridicat de energie electrică a consumatorilor industriali în defavoarea consumatorilor non-casnici și costuri sporite pentru cei din urmă; 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; 13. număr mic al utilizatorilor de internet în mediul rural; ultimul loc ocupat de România la nivelul UE în ceea ce privește utilizarea internetului. 14. slaba valorizare a porturilor fluvio-maritime Brăila, Galați, Tulcea, Sulina

Diagnostic - Sistemul teritorial conectiv
Disparități
1. localitățile din zonele rurale, și mai ales din zonele muntoase, sunt cele mai greu accesibile; 2. zonele cele mai defavorizate și greu accesibile rămân cele din Nordul, Sud-Estul țării și cele limitrofe regiunilor muntoase; 3. acces limitat al persoanelor la internet, cu valori reduse pentru Regiunile Nord-Est, Sud-Est, Sud-Vest.

2.3 Provocări demografice

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

#68. Cauzele declinului demografic sunt legate de fertilitatea scăzută (1,3 copii/femeie), ceea ce nu asigură înlocuirea generaţiilor, mobilitatea externă (ale cărei valori sunt ridicate, dar nu sunt cuantificate exact - în special, în cazul mobilității temporare pentru muncă). Dintre cei plecaţi 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 populaţiei este legată de mortalitatea generală – care înregistrează încă valori ridicate în România, deşi 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, populaţia 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, populaţia României ar putea scădea cu 7,5% până în 2035, aceasta fiind a patra scădere din spaţiul european, după cele înregistrate de Bulgaria (-15,3%), Letonia (-12,7%) și Lituania (-10,6%).

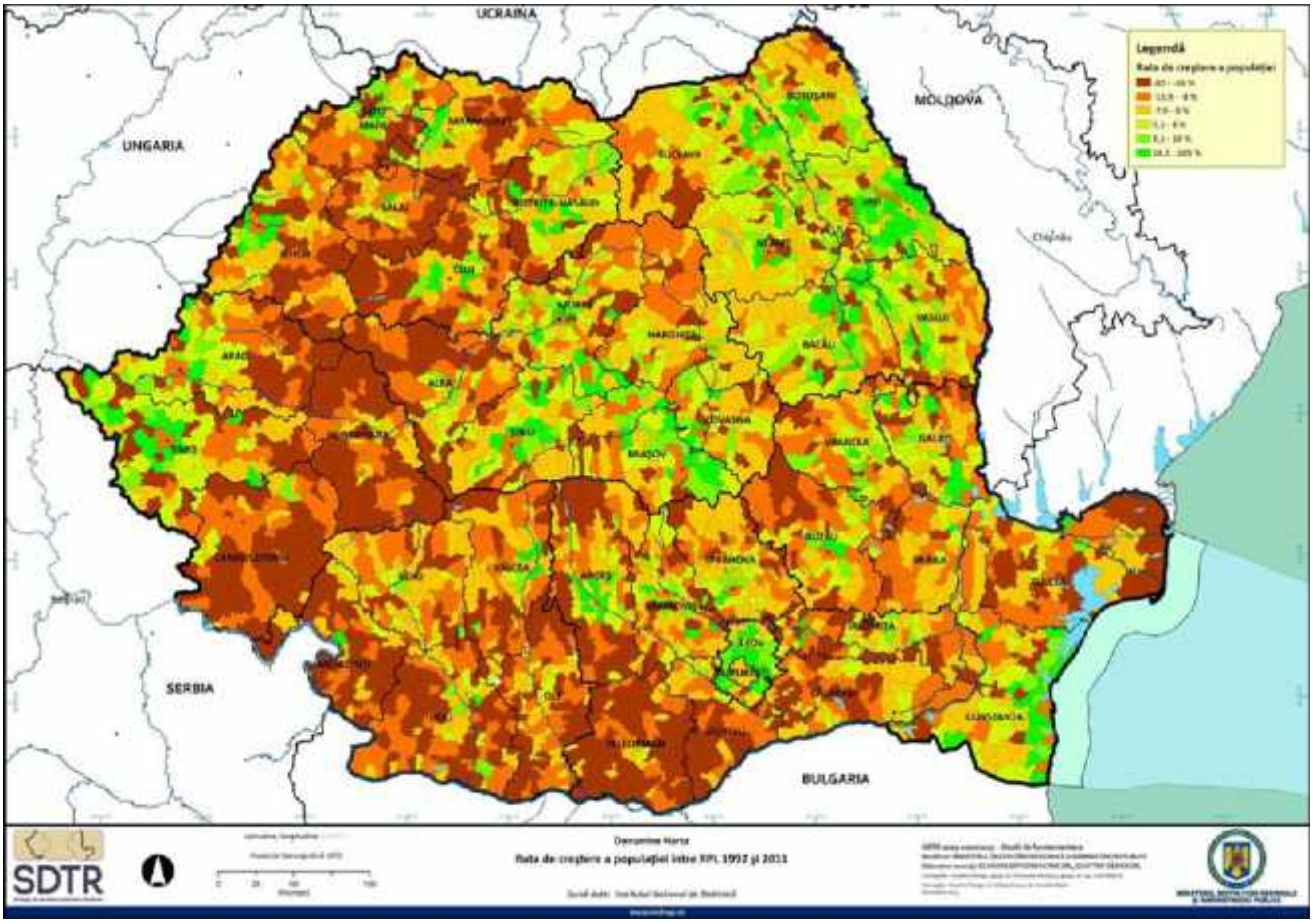


Figura 8. Scăderea populației la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

#70. În profil teritorial populaţia este și va fi în scădere în toate regiunile ţării. INS arată că, până în anul 2030 este anticipată o diminuare mai accentuată a populaţiei în regiunile Sud-Muntenia (cu peste 425 mii locuitori) şi Sud-Vest Oltenia (cu aproape 400 mii locuitori).

#71. Speranţa de viaţă la naştere reprezintă un indicator important pentru starea de sănătate a populaţiei. La nivel naţional a înregistrat o evoluţie ascendentă continuă atât pentru mediul urban, cât şi pentru cel rural. Contribuţia cea mai importantă la creşterea speranţei de viaţă la naştere după 1996 a avut-o reducerea mortalităţii la vârstele adulte şi avansate şi, 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**
Total populație	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
Urban	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
Rural	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)

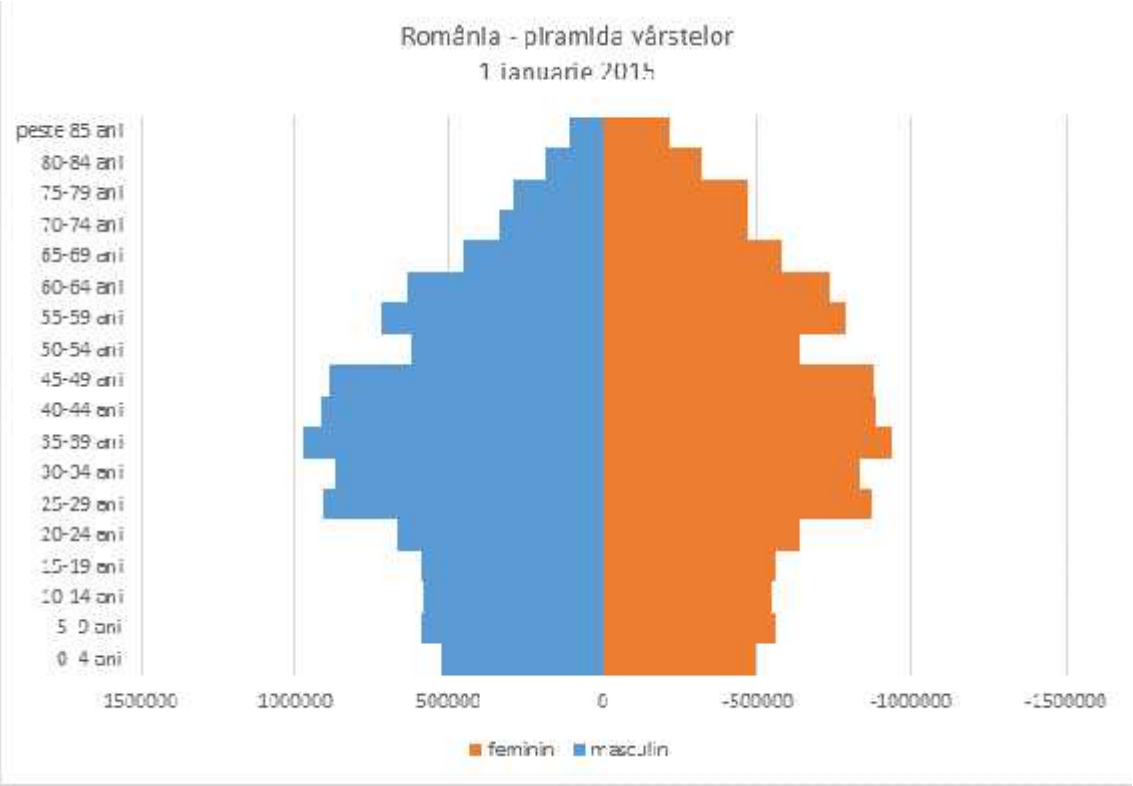
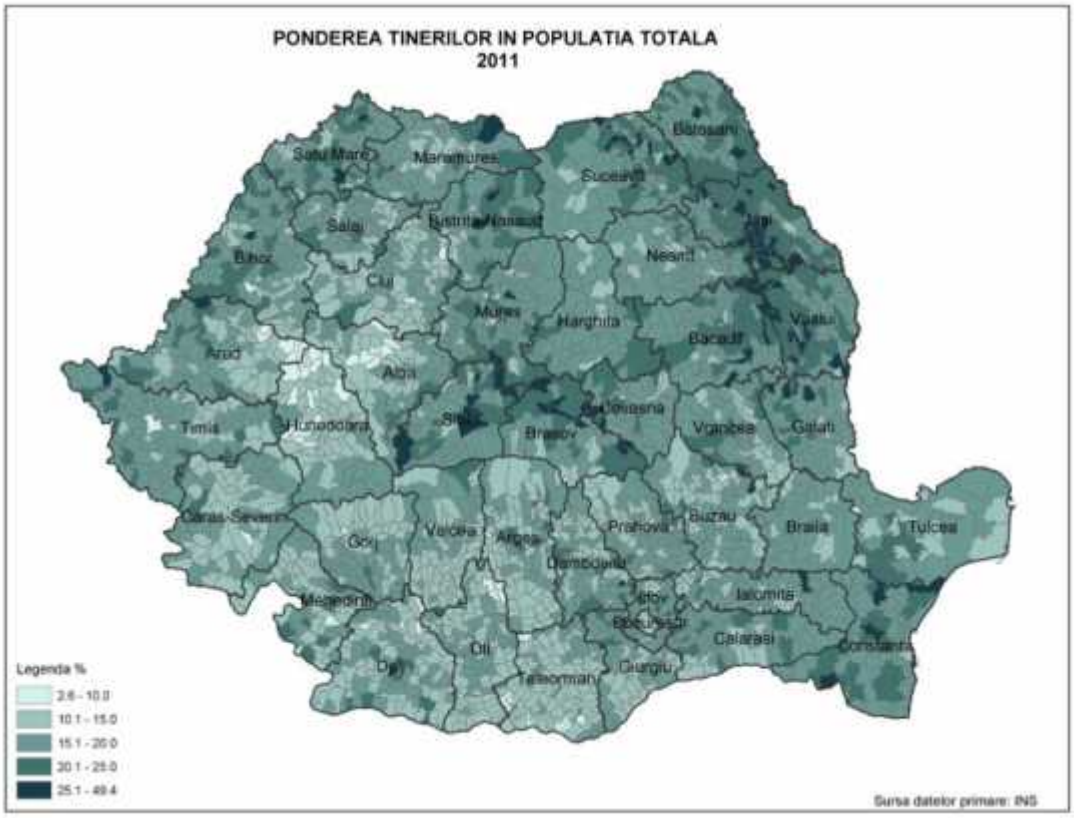


Figura 10. Piramida populației, România, 2015, % total populație (Sursa datelor: INS)



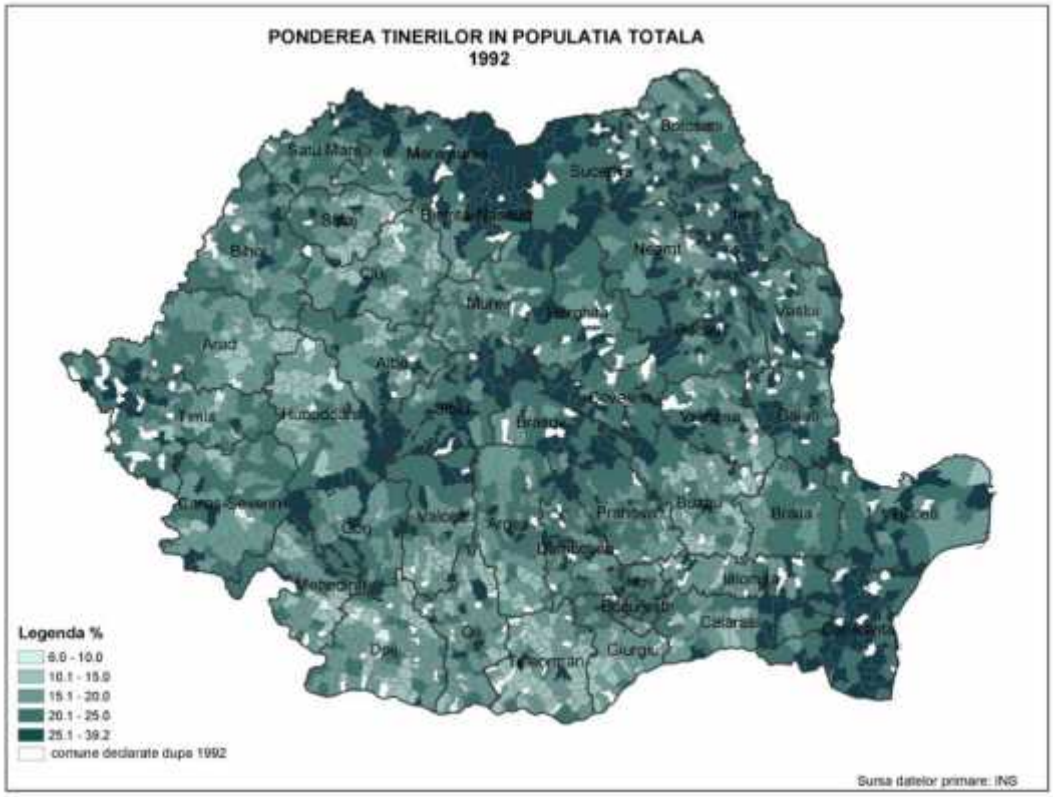


Figura 11. Pondere tineri din total de populație (Sursa: INS)

#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 populaţiei, evidenţiind o populaţie cu semne avansate de îmbătrânire demografică. Vârful ascuţit al piramidei denotă o durată medie de viaţă redusă. Problema principală pe termen lung este reprezentată de baza îngustă a piramidei (şi cu tendinţă continuă de îngustare), care pune sub semnul întrebării sustenabilitatea pe termen mediu şi lung a sistemelor de asigurări sociale pentru pensii și pentru sănătate, relevând încă o dată necesitatea unor măsuri de stimulare a natalităţii și realizarea unor politici publice eficiente în domeniul educaţiei, sănătăţii, locuirii, reconcilierii vieţii de familie cu cea profesională.

#73. Gradul de dependență demografică (ian. 2012) (raportul dintre populaţia 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 depăşită de alte state recent intrate în UE: Cehia, Polonia, Slovacia, Slovenia. Valori ridicate ale ratei de dependenţă demografică indică o pondere mare a persoanelor vârstnice sau a copiilor.

#74. În corelaţie strânsă cu acest indicator, *ponderea populaţiei de 60 de ani* și peste, evidenţiază o accelerare a fenomenului de îmbătrânire a populaţiei, tendinţă caracteristică nu doar mediului rural, dar şi celui urban. Ponderea populaţiei de 65 de ani și peste are o creştere aproape paralelă cu media UE 27 în ultima decadă.

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

Figura 12. Evoluţia populaţiei vârstnice, total şi rural. (Sursa datelor: INS)

#75. Scăderea populaţiei este cauzată de diminuarea numărului de naşteri, ratele reduse de fertilitate, îmbătrânirea populaţiei și amploarea fenomenului de mobilitate. Potrivit datelor statistice, la nivel naţional nu s-a înregistrat creştere naturală după 1992. De asemenea rata de creştere (calculată din însumarea ratei sporului natural și a soldului migratoriu) s-a menţinut 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 natalităţii pentru localităţile din zona Moldovei și o creştere la nivelul zonei polarizate de Bucureşti, la nivelul judeţului Timiş (jumătatea vestică), Braşov, 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 şi Letonia. Ca evoluţie în timp, România a avut tradiţional o mortalitate infantilă foarte ridicată, dar diferenţa faţă de UE 27 tinde să se reducă în ultimii ani.

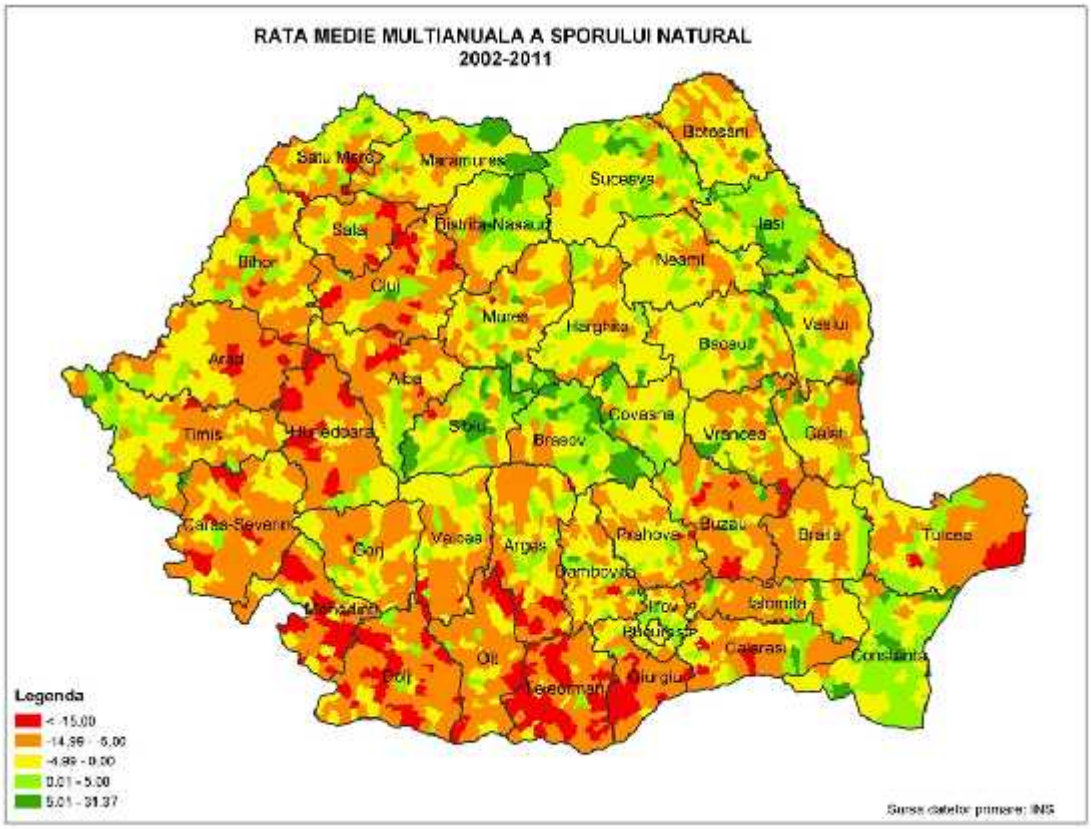


Figura 13. Rata sporului natural (Sursa datelor: INS)

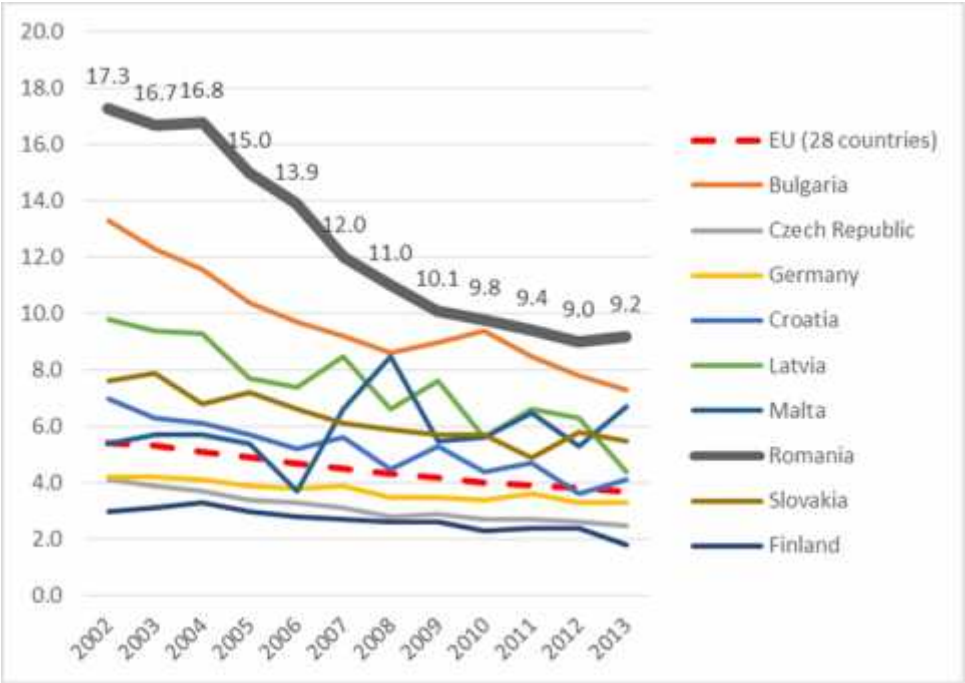


Figura 14. Evoluția ratei mortalității infantile la nivelul unor state membre UE (Sursa: prelucrare după datele Eurostat)

#78. Mortalitatea infantilă a înregistrat o tendinţă de scădere după anul 1990 atât în mediul urban cât și în cel rural. La nivel naţional rata mortalităţii infantile s-a redus de la 26,9 (1990) la 9,8 decese la 1000 de copii născuţi-vii (2010).

#79. Una dintre tendinţele principale post 1989 este reprezentată de restructurarea fluxurilor migratorii interne între urban și rural în contextul crizei economice din anii 1990 care a lovit în special populaţia din urban, prin creşterea şomajului și a costurilor aferente locuinței. Datele INS evidenţiază clar amploarea tot mai mare a fenomenului migraţiei de la oraş la sat. Dacă până în anul 1997, plecau mai multe persoane din mediul rural în cel urban, tendinţa a început să se inverseze: anual, aproximativ 28000 de persoane au părăsit oraşele în favoarea satelor. În 2010, un număr record de peste 133.000 de români au părăsit oraşul și s-au stabilit la ţară. După cum arată prof. V. Gheţău, migraţia urban-rural este, în cea mai mare parte o migraţie de retur care a determinat revenirea în rural. Criza, lipsa locurilor de muncă și şomajul, cheltuielile mari de întreţinere de la bloc şi preţurile mai ridicate ale alimentelor sunt principalele motive care îi determină pe români să se mute în mediul rural (aşa-numita migraţie de subzistenţă).

#80. Capacitatea redusă a economiei naţionale de a genera locuri de muncă remunerate corespunzător a încurajat și încurajează exodul de forţă de muncă calificată (dar nu numai) în afara frontierelor ţării. Mobilitatea masivă (externă şi internă) din zonele mai puţin dezvoltate (rurale și oraşe mici) a generat dezechilibre şi chiar depopulări în profil teritorial (Muntenia, judeţele limitrofe Dunării, din jurul capitalei, dar şi în regiuni din centrul Transilvaniei și sudul Olteniei), atunci când nu a fost compensată de natalitate precum în Moldova și Maramureş.

#81. La nivelul UE 27, creşterea populaţiei din ultimii ani s-a datorat ratelor nete de mobilitate ridicate, iar românii sunt consideraţi cei mai mobili, fiind urmaţi de polonezi și germani. În intervalul 2001-2009, numărul românilor aflaţi în afara frontierelor ţării a înregistrat cea mai mare creştere 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 populaţiei de etnie maghiară a înregistrat o evoluţie uşor negativă, alături de germani, în timp ce populaţia roma a înregistrat o creştere uşoară. Acest fapt se datorează atât fertilităţii ridicate din cadrul populaţiei rome (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. Situaţia 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
Croaţi	1	1	-	-
Germani	-	-	5	3
Greci	-	-	1	-
Maghiari	115	82	127	93
Romi	-	4	132	260
Ruşi-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 Minorităţi din România – dinamici demografice și identitare 2010)

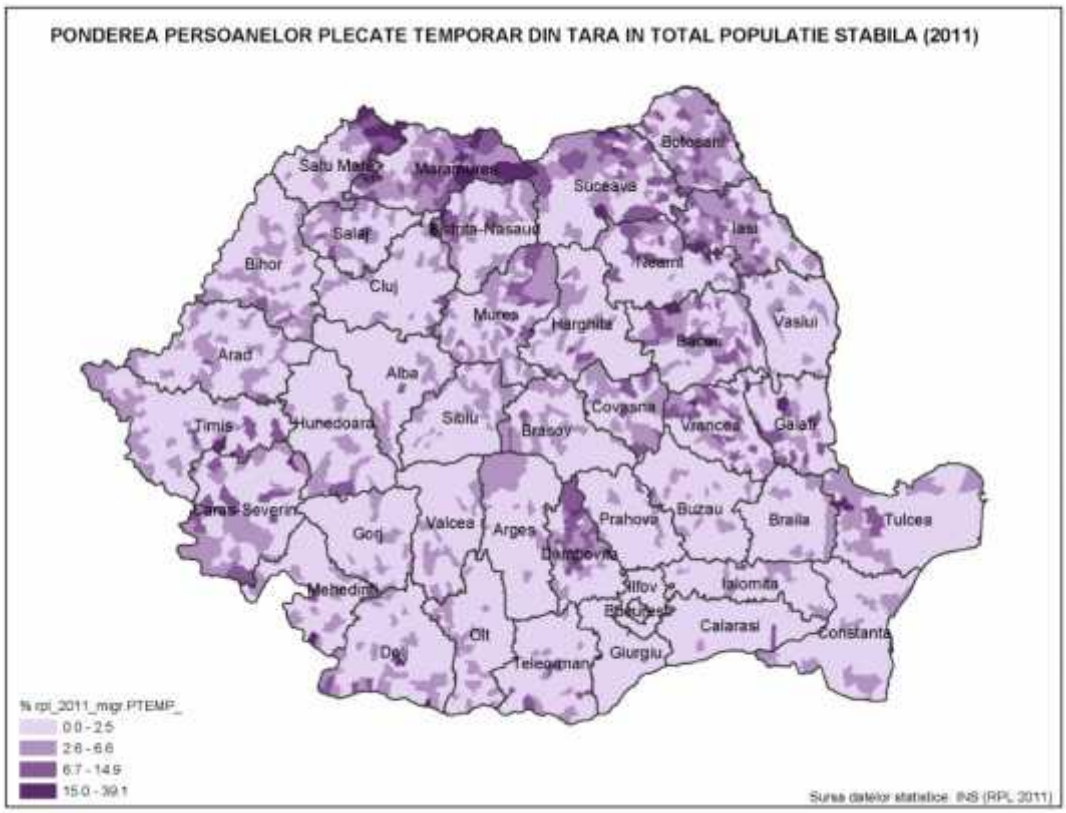


Figura 16. Ponderea persoanelor plecate temporar din țară din în total populație stabilă (2011)

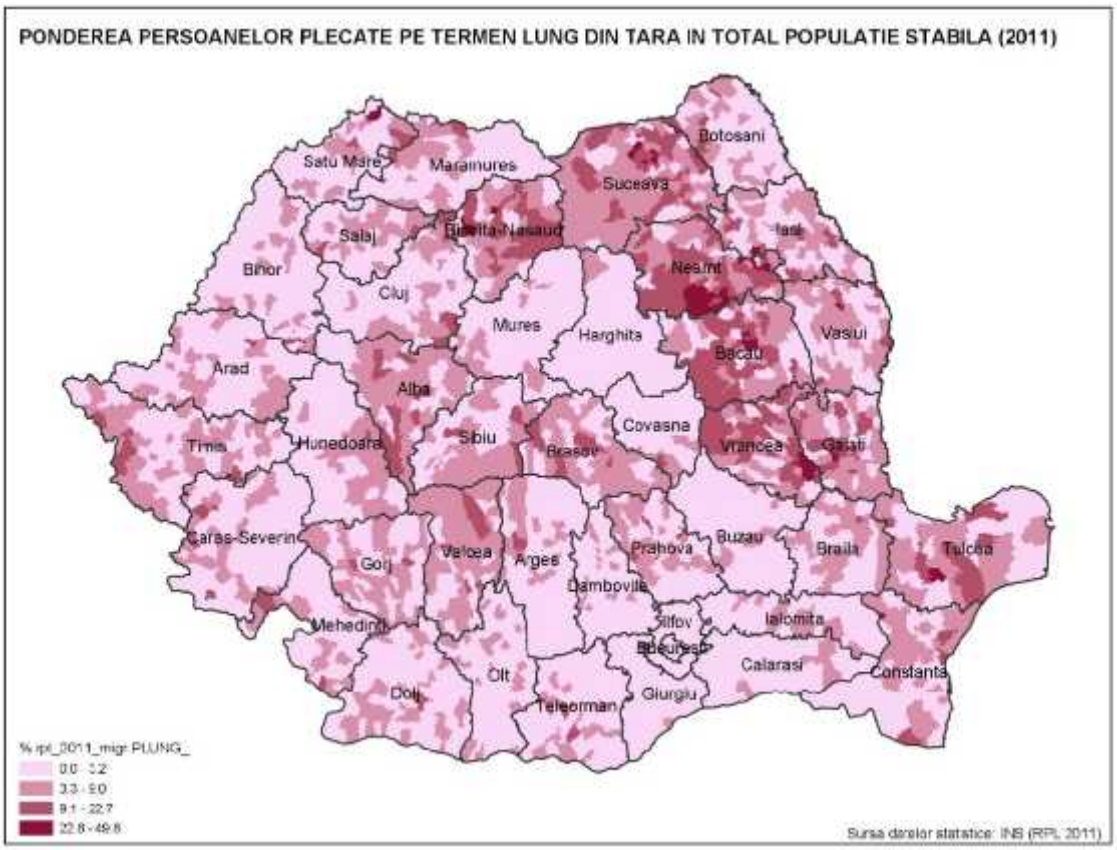


Figura 17. Ponderea persoanelor plecate pe termen lung din țară din în total populație stabilă (2011)

2.4 Capacitatea administrativă

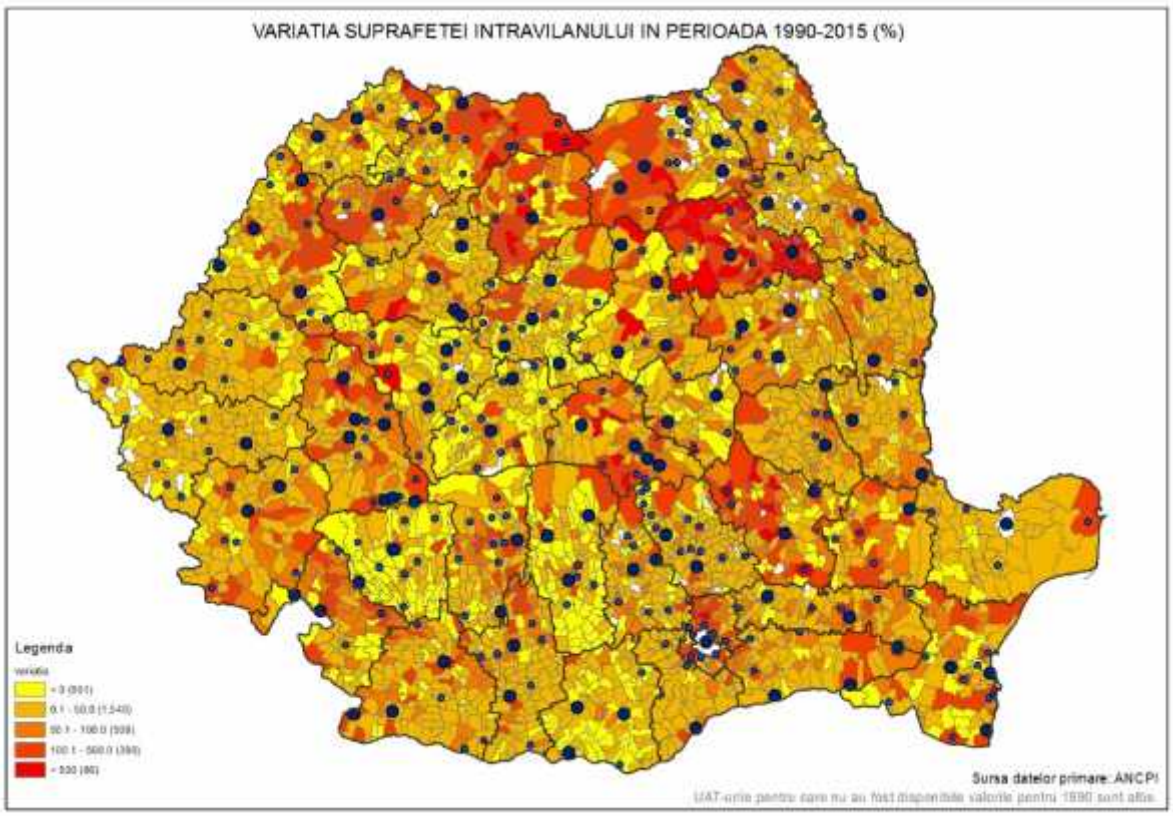
#84. Reformele în structura administrației inițiate în ultimii 10 ani, în special ca urmare a unor recomandări/ condiționalități ale unor instituții internaţionale precum Banca Mondială sau Comisia Europeană, au formulat coordonatele drumului de parcurs pentru asigurarea capacității administrative corespunzătoare 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 susţinerea politică a noilor iniţiative, cât şi capacitatea de coordonare a acestora de la nivelul administraţiei s-au diminuat considerabil.

#85. Prin Hotărârea nr. 909/2014 Guvernul României a aprobat o nouă strategie în domeniul administrației publice - Strategia pentru consolidarea administraţiei publice 2014 - 2020 şi constituirea Comitetului naţional pentru coordonarea implementării Strategiei pentru consolidarea administraţiei 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 naţionale pentru diverse sectoare. Aproape fiecare instituție publică are o strategie elaborată şi aprobată oficial în ultimii 5 ani. Impactul teritorial nu este acelaşi pentru orice domeniu de planificare – sectorul transporturilor, este mult mai relevant pentru teritoriu decât, de exemplu, o strategie în sectorul justiţiei. Teritoriul este atât bază pentru o cunoaştere reală a fenomenelor concrete, cât și vector de integrare prin însăşi natura sa, deoarece la nivelul teritoriului se întâlnesc toate sectoarele societăţii - educaţie, sănătate, mediu, energie, etc. Documentaţiile de amenajarea teritoriului, deşi prin definiţie au un caracter strategic, nu sunt în fapt expresia asumării unor programe publice decât în rare cazuri, ci exerciţii care încorporează cunoştinţe specifice tehnice, dar nu demonstrează acoperirea zonei de management și administraţie publică. Planificarea strategică teritorială necesită o corelare între argumentul tehnic şi voinţa 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 perioada pe fondul lipsei de reglementare, monitorizare și implementare a unor planuri de dezvoltare susternabile. Astfel, de exemplu, din 1990 până în 2008 suprafaţa intravilanelor localităţilor a crescut cu 70%. Această dezvoltare spaţială a ariilor urbane nu se corelează însă cu evoluţia ponderii populaţiei urbane (aceasta fiind aflată în stagnare şi chiar în declin).



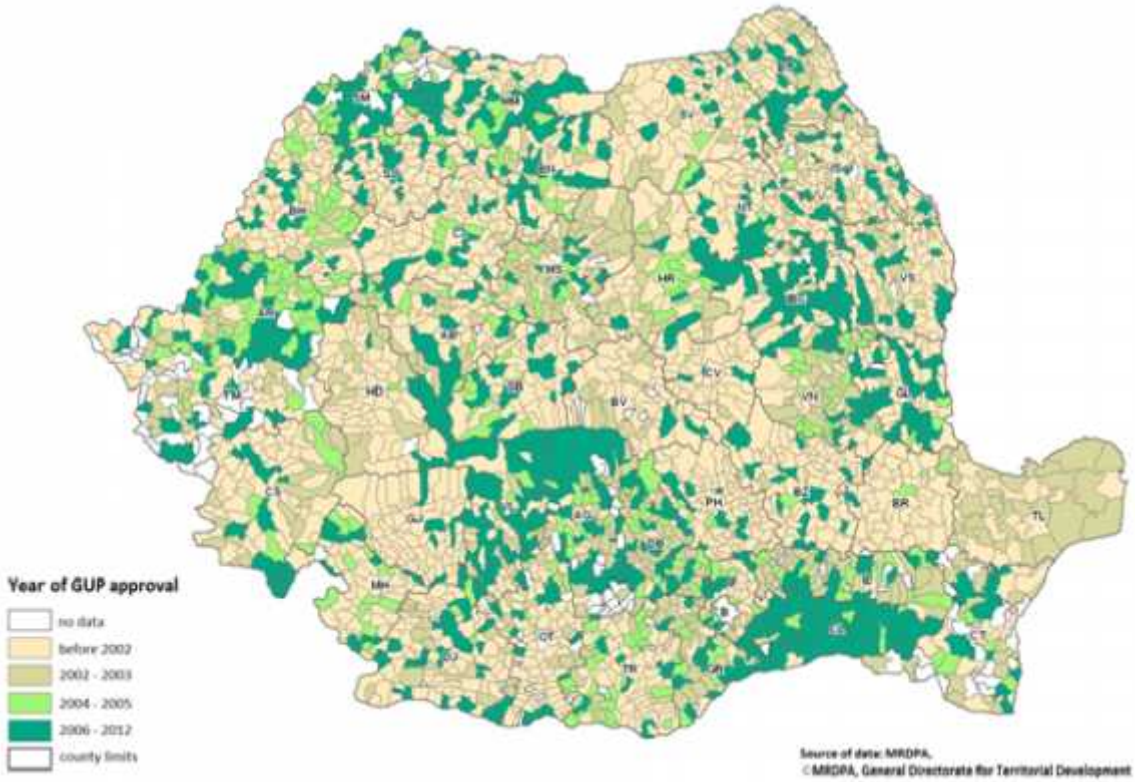


Figura 18. Variația suprafeței intravilanului și anul aprobării planului de urbanism general (Sursa datelor primare: ANCPI și analiză MDRAP)

#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.

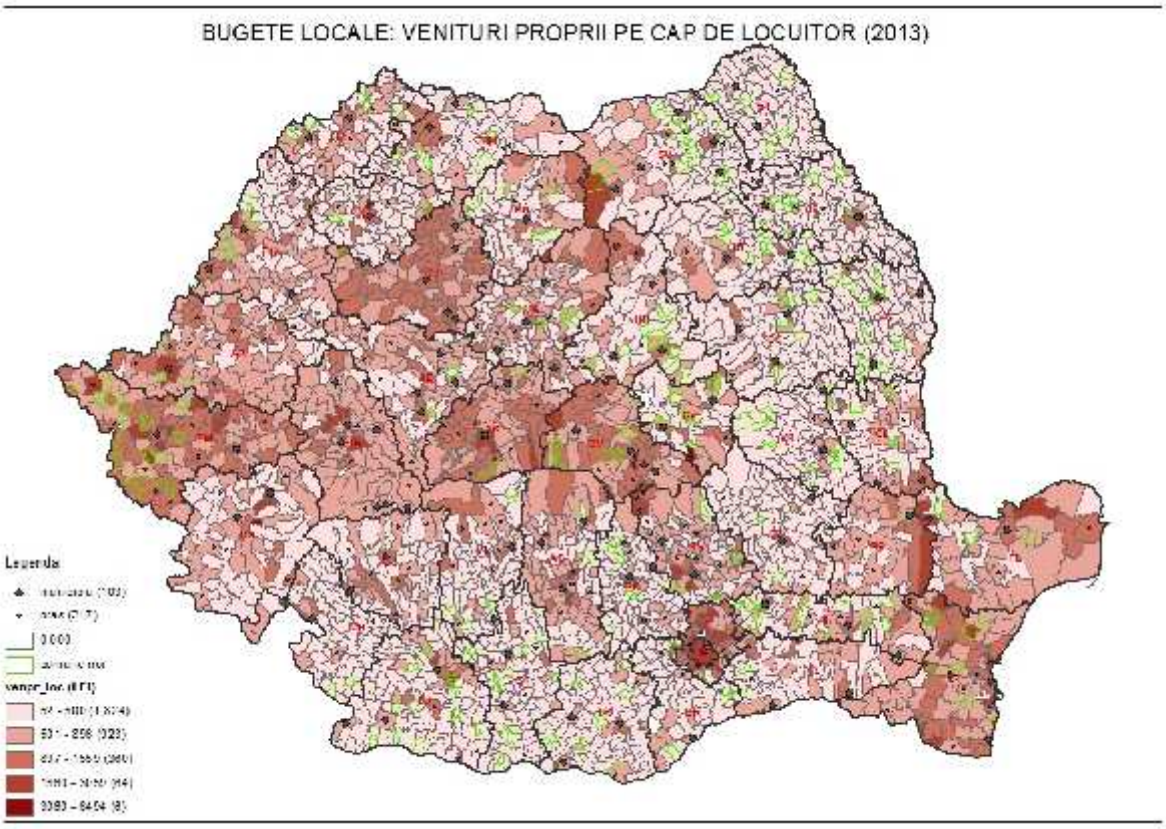


Figura 19. Veniturile proprii din bugetele locale pe cap de locuitor

(Sursa datelor primare: Direcţia pentru Politici Fiscale şi Bugetare Locale, MDRAP)

Zonificarea teritoriului național și principalele elemente de diagnostic

#90. Complementar procesului de fundamentare adresat întregului teritoriu naţional, fundamentarea strategiei s-a bazat şi pe o analiză realizată la nivelul unor zone cu specific geografic. Astfel, în vederea operaţionalizării 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 şi alte zone cu o localizare variabilă în raport cu dinamicile socio-economice de la nivelul teritoriului (ex. zone în declin demografic, zone cu potenţial 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 localităţi urbane – 103 municipii și 217 oraşe**. Conform raportului Băncii Mondiale, *Oraşe competitive. Remodelarea economiei geografice a României (2013)*, *„pe hârtie, România este una dintre cel mai slab urbanizate ţări din Europa. Parţial, 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% faţă de datele oficiale – adică 65% faţă de 55%.

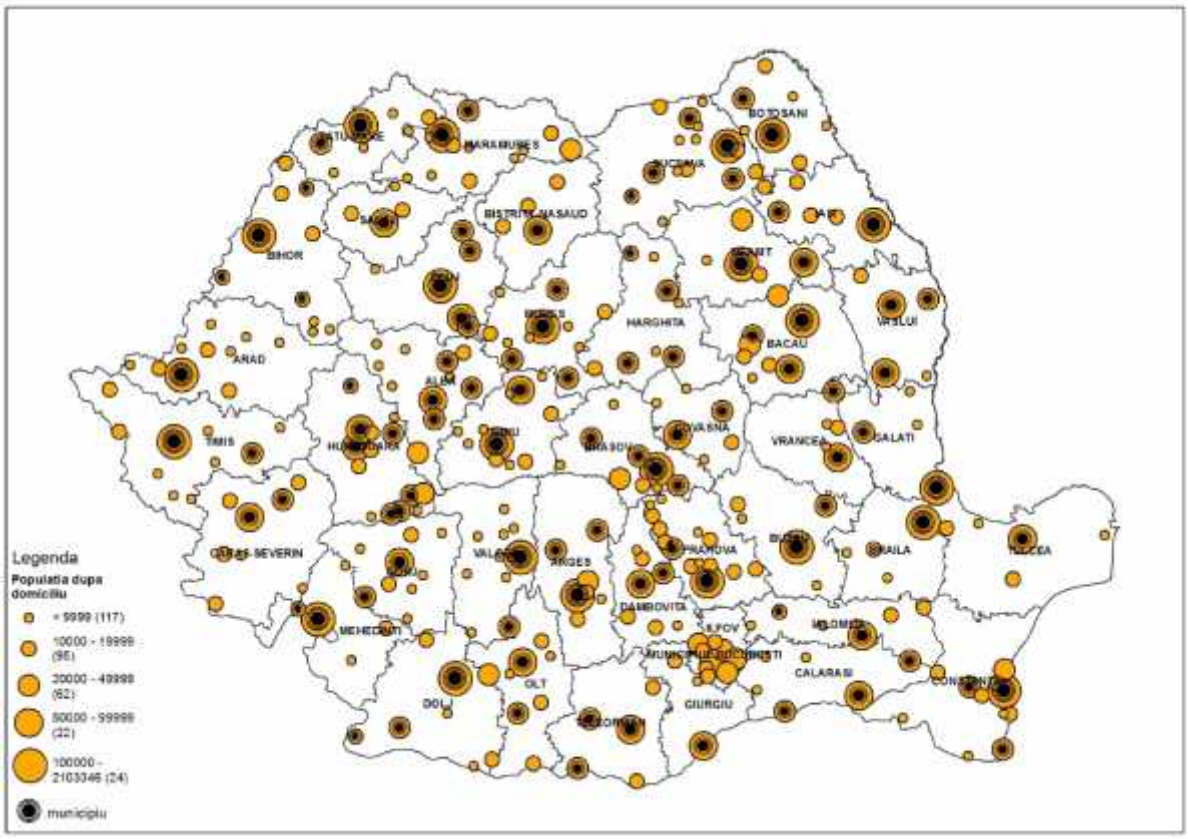


Figura 20. Rețeaua urbană în anul 2015 - categorii de mărime demografică a orașelor (Sursa: DGDRI/MDRAP)

#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 Bucureştiului a cauzat o slabă dezvoltare economică a oraşelor adiacente, pe o rază de aproximativ 100 de km ne-existând un oraş cu o populaţie mai mare de 50.000 de locuitori (cu excepţia Ploieştiului), prin urmare, cele existente sunt incapabile să contrabalanseze sau să fructifice influenţa Capitalei.

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

#95. Tendinţa de (re)ruralizare este evidentă în cazul oraşelor mici și mijlocii (Ianoş I., 2006) și se manifestă prin renunţarea la facilităţile urbane (alimentare cu apă curentă, termoficare), care au devenit prea scumpe pentru o parte din locuitorii urbani, creşterea populaţiei ocupate în agricultură, la care se adaugă un flux important al migraţiei de reîntoarcere și extinderea urbană necontrolată în afara spaţiului destinat locuinţelor, unde acestea sunt lipsite de regulă de cele mai elementare facilităţi (atât zone prospere cât și zone sărace).

România – Evoluţia împărţirii administrativ-teritoriale (1968-2012)				1968	2012	Creştere localitate1968-2012	Creştere 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%
	Reşedinţe de comună			2561	2861	-11%	-	22.9%	-
	Localităţi componente			9775	9652	-1%	-	77.3%	-
	Total localităţi rurale		11	12366	12487	+1%	-	90.8%	-
Total unităţi 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 oraşe noi, dar pentru cele mai multe dintre acestea, această trecere de la rural la urban nu a fost dublată şi de asigurarea dotărilor şi a serviciilor pe care, trebuie să le îndeplinească un oraş.

#97. În perioada 1990 - 2012 se evidenţiază o *scădere accentuată a populaţiei urbane din oraşele mari* (peste 100.000 locuitori), precum şi *reducerea numărului de oraşe mijlocii* (între 20 și 100 mii locuitori) în urma declinului lor demografic. În paralel s-a înregistrat o *creştere a numărului de oraşe mici* (sub 20 mii locuitori), *precum şi a populaţiei totale a acestora*. Aceste tendinţe sunt cauzate de un spor natural negativ, de migraţia populaţiei din oraşe către rural (ca efect al restructurării industriale) sau în zonele periurbane, cu precădere în zonele de polarizare ale marilor municipii inclusiv în oraşele 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 natalităţii. Această degradare continuă a structurii pe vârste este considerată mult mai gravă de specialiştii demografi decât scăderea numărului populaţiei totale.

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

#100. Totuși, oraşele mari aflate în plin proces de expansiune a serviciilor pot fi enumerate printre câştigătoarele perioadei de tranziţie (Benedek, 2005). La polul opus, se află oraşele mici și mijlocii, centrele industriei prelucrătoare în declin, oraşele miniere, reşedinţele de judeţ cu populaţie 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 populaţia în declin şi îmbătrânită, dependentă de prestaţii și servicii de asistenţă 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 şi comunităţi defavorizate (2013)*.

#102. Istoricul zonelor sărace intraurbane urmează traiectoria descrisă de politica de industrializare a oraşelor (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 naţională de sărăcie; (2) condiţii de locuit mizere; (3) rată mare de şomaj și sub-angajare (4) dependenţa de ajutorul social; (5) proporţie mare a familiilor monoparentale; (6) preponderenţă mare a minorităţii de etnie romă; (7) rată mare de delincvenţă; (8) reputaţie socială negativă.

#103. Provocările orașelor identificate plecând de la caracteristicile urbanizării, problemele înregistrate cu potenţial ridicat de risc, aspectele asupra cărora marja de intervenţie 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 oraşe mijlocii;
- tendinţă de ruralizare a oraşelor mici și mijlocii, asociată riscului de deteriorare a nivelului de trai al populaţiei aflate în aceste zone;
- extinderea urbană necontrolată în afara spaţiului destinat locuințelor și creşterea ponderii activităţilor agricole;
- scăderea accentuată a populaţiei urbane din oraşele mari precum şi reducerea numărului de oraşe mijlocii, cauzate de un proces lent de îmbătrânire demografică, de migraţia populaţiei din oraşe către rural şi periurban / respectiv polarizării urbane;
- dezechilibre ale economiei oraşelor ca urmare a restructurării industriale şi crizei financiare începute în 2008;
- existenţa unor probleme de mediu în zonele urbane.

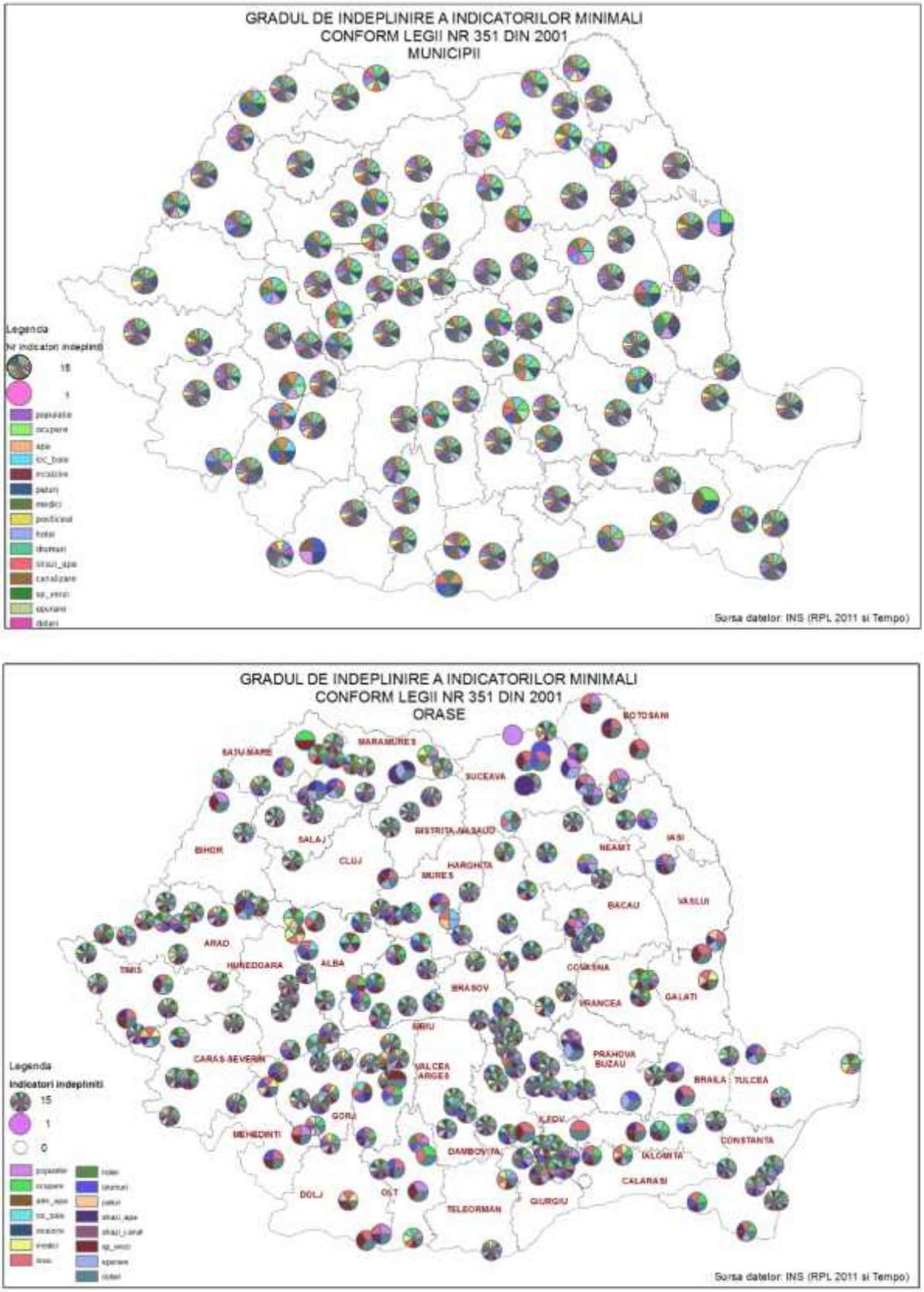


Figura 22. Gradul de îndeplinire a principalilor indicatori minimali pentru: a) municipii, b) orașe

#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.

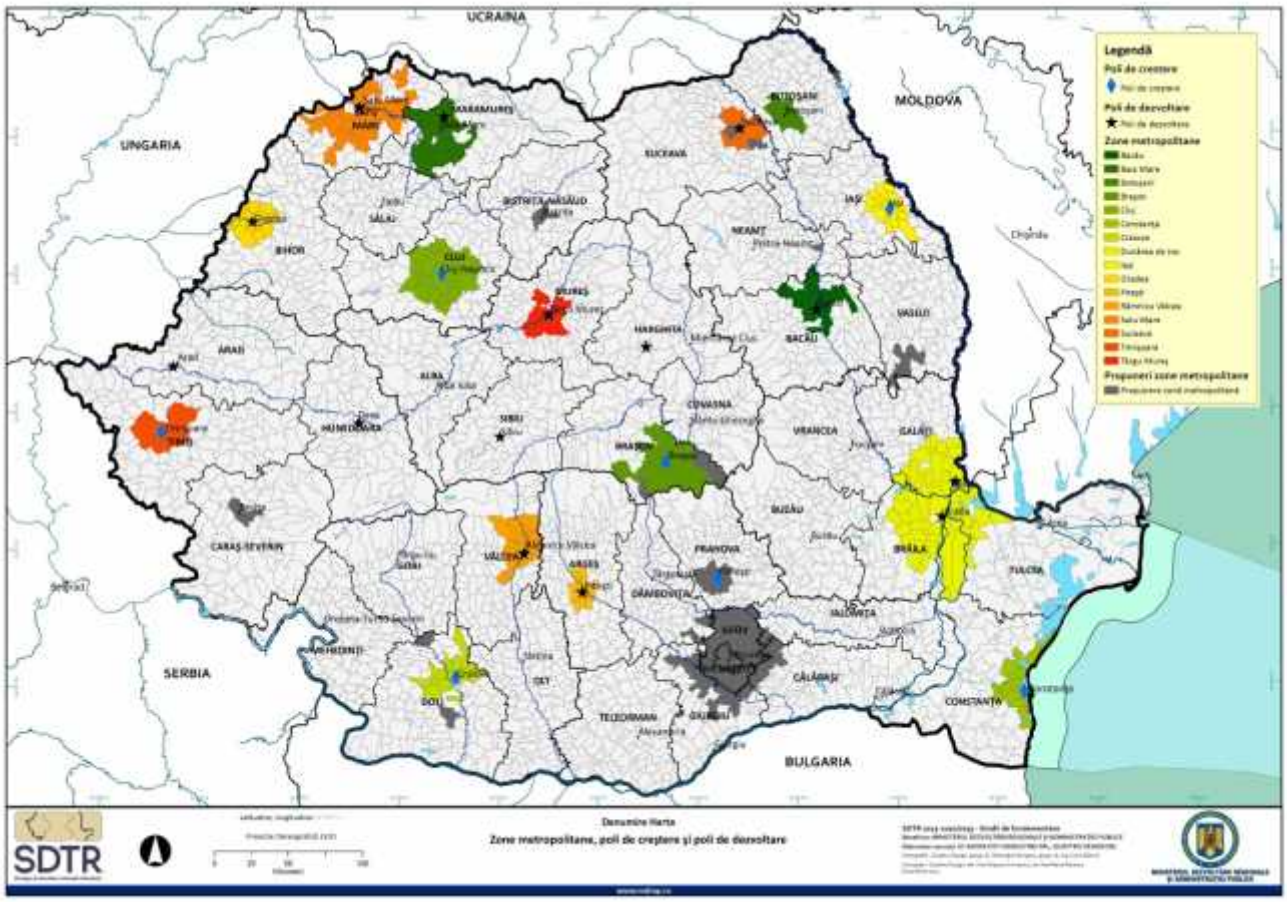
#106. Deși există un cadru legal pentru dezvoltarea metropolitană în România și au existat programe care au finanțat proiecte în baza unei dezvoltări metropolitane (de exemplu, pentru a putea accesa fonduri aferente Programului Operaţional Regional, cei şapte poli de creştere ai României au aplicat ca entități metropolitane), cadrul legal actual nu stabilește suficiente intrumente 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 evidenţă dezvoltarea rapidă a zonelor din proximitatea oraşelor mari – creând, implicit, o nevoie de redefinire a zonelor funcţionale la nivel naţional. Cele mai multe oraşe mari (cum sunt Timişoara, Cluj-Napoca și Iaşi) s-au extins către exterior în ultimele două decenii, iar acum fac parte din zone economice funcţionale care și-au depăşit cu mult frontierele convenţionale. Multe dintre companiile noi s-au localizat la periferia acestor oraşe, iar oamenii fac naveta către aceste oraşe, în căutarea de oportunităţi 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 localităţilor către asociaţiile 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;
HCL)*



Orașe mici

#110. În paralel cu politica de dezvoltare a oraşelor cu rol major în teritoriul naţional și cu cea de reducere a disparităţilor teritoriale, este necesară consolidarea palierului oraşelor 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 tendinţe sunt cauzate de un spor natural negativ, de migraţia populaţiei din oraşe către rural (ca efect al restructurării industriale) sau în zonele periurbane, cu precădere în zonele de polarizare ale marilor municipii inclusiv în oraşele mici din această zonă, ca urmare a fenomenului de expansiune urbană, sau mai ales, ca urmare a declarării unui număr 60 localităţi drept oraşe.

#112. În urma ierarhizării valorilor ratelor sărăciei putem extrage câteva caracteristici ale oraşelor sărace: oraşe mici care au înregistrat declin demografic în ultimii ani, oraşe cu funcţie predominant agricolă sau oraşe care au avut funcţii industriale (ex. miniere), oraşe noi declarate după 1968 (cu precădere cele declarate după 2000). Oraşele mici, în general, concentrează sărăcia comunitară, în principal din cauza infrastructurii fizice deficitare. În plus, din cauza dependenţei de o singură întreprindere şi/sau sub-dezvoltarea sectorului privat la nivel local, oraşele mici sunt cele mai vulnerabile la restructurările din economie şi 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 găsire a unui loc de muncă pe măsura calificării lor sunt sporite.

#114. Diminuarea forţei de atracţie oraşelor mici se produce fie din cauza declinului economic, fie din cauza apropierii spaţiale de alte centre urbane care le modifică relaţiile cu localităţile rurale învecinate. Un exemplu relevant este dat de oraşele recente cu profil funcţional predominant agricol.

#115. În cazul orașelor mici și nu numai, probleme de dezvoltare deosebite se înregistrează în cazul tipurilor de *oraşe monoindustriale*: majoritatea aparţin, din punct de vedere al specializării, industriei grele (extractivă, metalurgică, chimică, a construcţiilor de maşini), restul fiind monospecializate în ramurile industriei uşoare şi alimentare. Cele mai multe oraşe monoindustriale au apărut ca o consecinţă a urbanizării din perioada comunistă, bazată pe decizii politice de planificare socio-economică centralizată. Importanţa acestor oraşe în structura urbană naţională a scăzut lent până la începutul secolului XXI, în contextul amplelor transformări produse în plan economic şi social. Ponderea lor din numărul total de oraşe la nivelul ţării a crescut de la 13,6% în 1968 la 16,5% în anul 1992 şi 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 tehnico-edilitară deficitară (de exemplu au mai puțin de 25% din lungimea totală a străzilor modernizată). La acestea se adaugă o serie de orașe din zona montană, cu o rețea stradală foarte extinsă și care cuprinde inclusiv drumuri de acces în zonele montane și turistice, precum și drumuri de legătură cu trupurile izolate ale localităților și a căror modernizare completă ar implica un efort investițional substanțial (de ex. Vișeu de Sus etc.).

#119. Totodată, poate fi menţionată evaluarea accesibilităţii turistice potenţiale a oraşelor mici din România în urma căreia au rezultat 5 categorii:

- oraşe mici bine conectate la infrastructura tehnică generală, având resurse turistice importante, dar lipsite de o infrastructură turistică adecvată (o parte din staţiunile turistice cu tradiţie, dar cu structuri de cazare nemodernizate: Târgu Ocna, Techirghiol, Geoagiu, Buziaş);
- oraşe mici cu vestigii istorice și obiective culturale, dar cu accesibilitate redusă de

transport și dotări turistice necorespunzătoare (Ocna Mureş, Oraviţa, Murfatlar, Sulina);

- staţiuni turistice urbane recunoscute (Sinaia, Predeal, Bușteni);
- staţiuni balneo-climaterice: Călimăneşti-Căciulata, Băile Olăneşti;
- staţiuni balneare: Băile Govora;
- oraşe mici, cele mai avantajate din punct de vedere al dezvoltării turistice (Sinaia, Predeal, Băile Herculane, Călimăneşti, Eforie);
- oraşe mici deprivate din punct de vedere al accesibilităţii turistice potenţiale.

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

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

#122. Din punct de vedere calitativ, din cauza vechimii documentaţiilor, cu precădere la oraşele mici și mijlocii, se constată deficiențe în privinţa 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 naţional.

#124. În România, putem vorbi de trei tipuri de evoluţie:

- oraşele mici, localizate în zone rurale extinse, care deţin mai multe funcţii de deservire ale acestor zone rurale şi care prezintă zone de influenţă relativ bine conturate (atât oraşe mici cu nivel de dezvoltare mediu: Babadag, Lipova, Haţeg, dar și oraşe cu nivel de dezvoltare scăzut: Moldova Nouă, Vânju Mare, Hârlău, Hârşova etc.);
- oraşele mici mai dezvoltate amplasate în apropierea unor centre urbane mari, de cele mai multe ori cu funcţii administrative, a căror forţă de polarizare o absoarbe pe cea a oraşelor mici (Mioveni în apropierea municipiul Piteşti, Plopeni lângă Ploieşti, Ghimbav în proximitatea Braşovului, Eforie lângă Constanţa);
- oraşele mici mai puţin dezvoltate ale căror zone de influenţă sunt înglobate în zonele de influenţă ale unor oraşe mai dezvoltate (indiferent de distanţa faţă de acestea). În această ultimă categorie pot fi menţionate: Ocnele Mari (încadrat în zona de influenţă a municipiului Râmnicu Vâlcea), Bumbeşti Jiu (încadrat în zona de influenţă a municipiului Târgu Jiu), Amara (încadrat în zona de influenţă a municipiului Slobozia), Broşteni (Vatra Dornei), Salcea (Suceava), Bucecea (Botoşani), Livada (Satu Mare), Miercurea Nirajului (Târgu Mureş). Totodată, după unele criterii de delimitare a zonelor de influenţă, oraşele mari pot îngloba mai multe centre urbane mici din judeţ în zona lor de influenţă: Râmnicu Vâlcea (Ocnele Mari, Băile Govora, Băile Olăneşti), Ploieşti (Plopeni, Urlaţi, Boldeşti Scăeni), Constanţa (Techirghiol, Ovidiu, Năvodari), Baia Mare (Baia Sprie, Cavnic, Tăuţii Măgherăuş), Sibiu (Tălmaciu, Cisnădie, Ocna Sibiului), Arad (Curtici, Nădlac, Pecica).

#125. Rolul oraşelor mici în dezvoltarea zonelor înconjurătoare este puternic dependent de configuraţia politică locală şi de strategiile de dezvoltare la nivel naţional și judeţean. Aceste oraşe pot contribui la dezvoltarea zonei înconjurătoare: ca centre de piaţă pentru produsele agricole din comunele

învecinate, fie pentru consumatorii locali, fie ca puncte de legătură către pieţele naţionale şi de export, ca centre de producţie şi distribuţie a bunurilor şi serviciilor către ruralul învecinat, ca centre de creştere și de consolidare pentru activităţile non agricole și ocupare prin dezvoltarea de IMM-uri sau prin localizarea unor filiale ale unor întreprinderi mari, prin atragerea de migranţi din mediul rural prin cererea de forţă de muncă neagricolă scăzând presiunea asupra oraşelor mari.

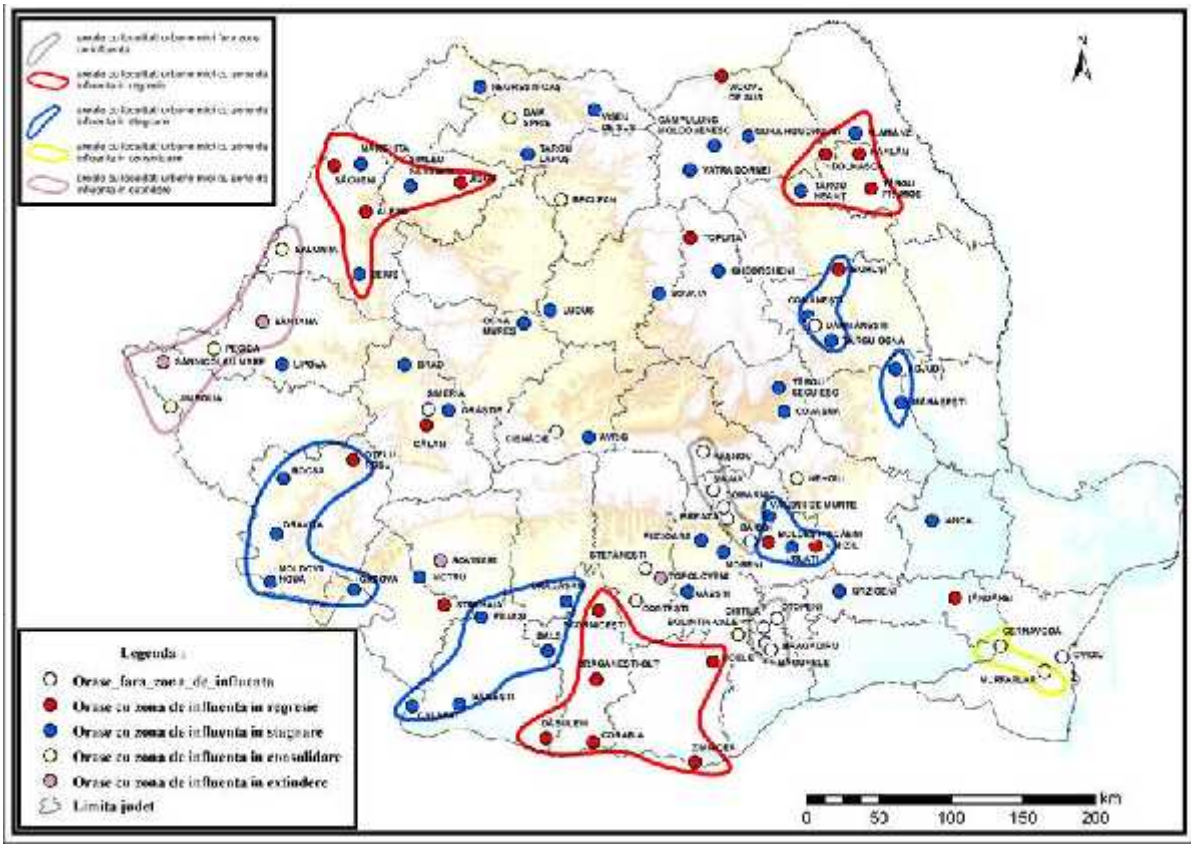


Figura 24. Tipologie arii de polarizare a orașelor mici

(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 reţelei de localităţi, cu prioritate specializarea teritorială, structurarea rețelei de localități și formarea zonelor funcţionale urbane;
- promovarea solidarităţii urban-rural;
- dezvoltarea adecvată a diferitelor categorii de teritorii;
- configurarea şi susţinerea unor pachete de proiecte adaptate specificului teritorial în vederea valorizării potenţialului existent al localităţilor.

#127. Toate aşezările urbane necesită intervenţii care să le crească atractivitatea, astfel încât să îşi poată menţine populaţia şi să poată juca rolul de polarizare a teritoriului învecinat;

#128. Chiar dacă este necesară o anumită concentrare a fondurilor şi invetiţiilor în localităţile urbane cu puternic potenţial de dezvoltare, oraşele mici şi mijlocii nu trebuie dezavantajate şi necesită susţinere (asigurarea serviciilor de interes general, creşterea accesibilităţii către principalii poli

urbani etc.)

#129. Aşezările urbane trebuie să îşi consolideze punctele forte, care le asigură un rang superior (ex: finanţarea dezvoltării aeroporturilor sau a intervenţiilor vizând creşterea calităţii învăţământului superior în oraşele de importanţă internaţională).

Criteriul utilizat pentru clasificarea localităţilor este rolul teritorial conferit de: statutul administrativ, poziţia geografică, poziţia în reţeaua de localităţi, nivelul de echipare şi dotare, potenţialul cultural şi ecologic.

Metodologia detaliată de clasificare este prezentată în anexă la strategie.

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

Municipiu capitală, de importanţă naţională şi europeană,

Municipii poli regionali principali cu potenţial transnațional,

Municipii poli regionali secundari,

Municipii poli judeţeni principali,

Municipii și orașe poli judeţeni secundari,

Municipii și orașe centre urbane cu rol zonal,

Municipii și orașe centre urbane cu funcţii specializate.

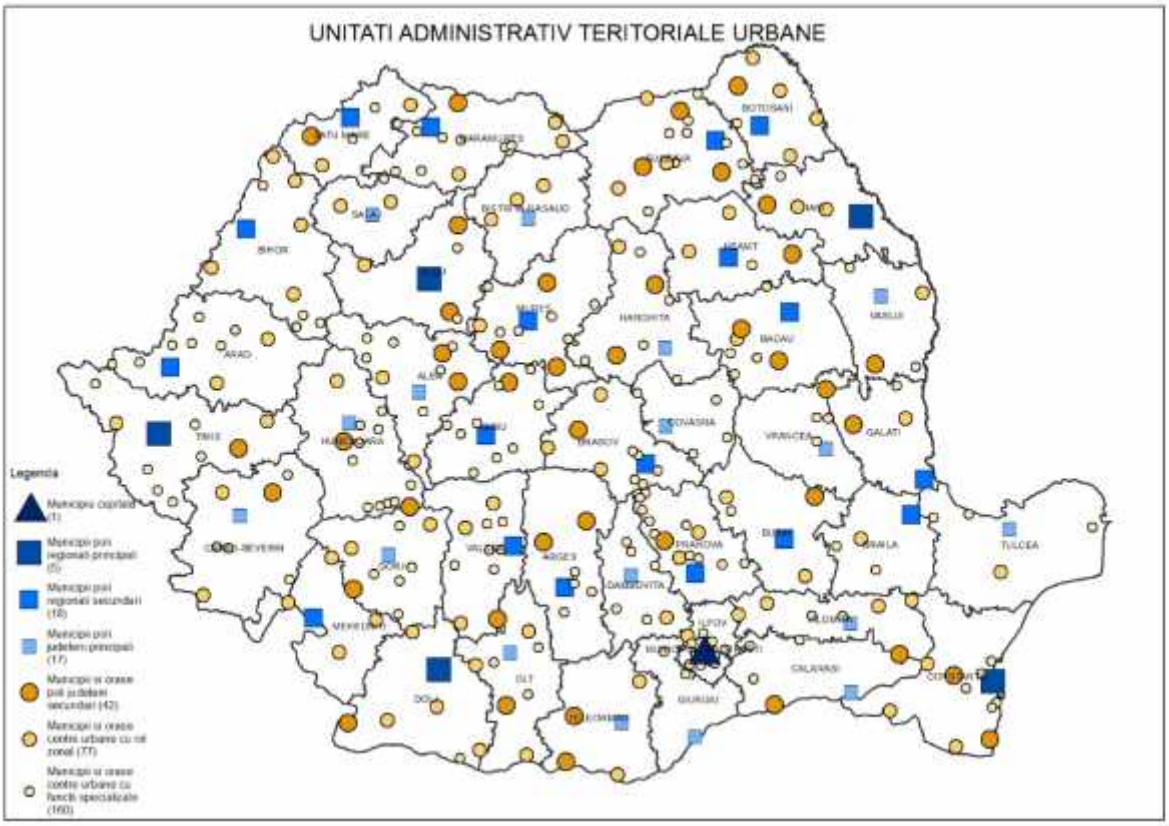


Figura 25. Clasificarea unităților administrativ-teritoriale urbane
(Sursa: Studiul de fundamentare în vederea revizuirii PATN secțiunea Rețeaua de localități și analiză MDRAP)

Analiza SWOT – Zone urbane	
Puncte tari	**Puncte slabe**
1. existența unei rețele de orașe bine dezvoltate, cu o medie de 8 orașe pe județ; 2. repartizare echilibrată a oraşelor și municipiilor în profil teritorial; 3. instituirea mai multor parteneriate între localităţi – zone metropolitane, asociaţii de dezvoltare intercomunitare, grupuri de acţiune locală; 4. prezenţa unor oraşe cu o economie puternică ce concentrează masă economică; 5. apariţia parcurilor industriale, tehnologice și a clusterelor; 6. concentrarea la nivel urban a populaţiei cu nivel educațional superior și un grad ridicat de pregătire; 7. localizare celor mai performante unități spitalicești; 8. oferta culturală complexă (festivaluri, expoziții, concerte, lansări de carte etc.) susţinută de un număr impresionant de instituţii culturale; 9. existenţa unui patrimoniu cultural-istoric deosebit: centre isorice, vestigii arheologice, monumente istorice și arhitecturale; 10. foarte bună conexiune la rețelele de telecomunicații; 11. prezența rețelei de transport feroviar; 12. concentrarea infrastructurii de inovare.	1. tendinţa de polarizare economică și socială generată de capitală; 2. existenţa unui număr ridicat de oraşe mici cu caracter mono-funcţional care sunt vulnerabile în contextul restructurării economice post 1989; 3. scăderea accentuată a populaţiei urbane; 4. îmbătrânirea populaţiei urbane; 5. formarea de zone enclavizate în cadrul oraşului, ce favorizează segregarea socială; 6. numeroase zone afectate de sărăcie extremă; 7. economia informală; 8. fenomenul de expansiune urbană ce afectează orașele mari; 9. lipsa unor centuri verzi de protecţie în jurul oraşelor; 10. problema spațiilor verzi; 11. bună parte din noile dezvoltări urbane (locuințe individuale) nu sunt conectate la reţelele edilitare; 12. închiderea a peste 60 de spitale în 2011 (majoritatea în orașe mici); 13. numeroase localităţi urbane nu îndeplinesc indicatorii stabiliţi prin Legea nr. 351/2001, cu modificările şi completările ulterioare în ceea ce priveşte dotările minimale specifice; 14. lipsa de racordare și adaptare a noilor zone construite la sistemul major de transport; 15. lipsa reconversiei funcţionale a marilor frişe industriale; 16. scăderea numărului de creșe și gradiniţe; 17. degradarea fondului construit în zonele istorice; 18. lipsa cadastrului unitar la nivel naţional; 19. o mare parte din orașe au documentaţii de urbanism expirate; 20. capacitate administrativă insuficientă structuri de management neperformante, cooperare inter-instituţională ne-adecvată şi calitatea slabă a serviciilor furnizate către cetăţeni; 21. nivelul ridicat al concentraţiilor de particule în suspensie și Nox.

Oportunităţi	Ameninţări
1. potenţial pentru cooperarea transfrontalieră (orașe dublete); 2. potențial de formare a zonelor funcționale urbane; 3. dezvoltarea de proiecte de regenerare urbană în vederea integrării sociale şi economice a cartierelor defavorizate; 4. existenţa de rezerve de teren în cadrul oraşelor, prin reconversia funcţională a fostelor zone industriale sau militare, în care pot fi realizate noi imobile de locuințe; 5. existenţa programelor naţionale destinate extinderii și modernizării reţelelor edilitare; 6. obligativitatea instituită prin Legea nr. 350/2001 cu modificările și completările ulterioare pentru oraşele de rang 0, 1 şi 2 de a elabora planuri integrate de mobilitate urbană; 7. revizuirea PATN - Rețeaua de localități; 8. posibilitatea utilizării unor fonduri europene disponibile în vederea sprijinirii dezvoltării sectorului cultural; 9. un accent important pus pe dimensiunea urbană în perioada de finanţare 2014-2020; 10. potențial turistic; 11. potențial de dezvoltare a transportului intermodal pentru orașele cu funcții speciale.	1. lipsa unor programe adresate orașelor mici sub 10.000 locuitori; 2. mobilitatea externă; 3. lipsa unei dezvoltări coordonate a localităţilor (cooperarea urban-rural, urban-urban) va conduce la o dezvoltare haotică și nesustenabilă a acestora; 4. lipsa intervenţiilor focalizate pe diverse zone din oraşe; 5. dependența economică a locuitorilor din orașele mici față de administrația publică locală prin sistemul de ajutoare; 6. capacitatea redusă de colectare a veniturilor la bugetul local; 7. capacitate redusă de planificare strategică a administrațiilor locale; 8. risc de poluare accidentală; 9. lipsa unor politici de locuire.

2.4.2 Zone rurale

#131. Aşezările rurale reprezintă cea mai veche formă și componentă a peisajului geografic al României (Cucu V., 2007). Localizarea lor geografică este legată de valorificarea unor condiţii geografice favorabile de dezvoltare, varietatea reliefului influenţând activităţile economice rurale şi concentrarea sau dispersia satelor.

#132. Suprafața cumulată a spațiului rural românesc este de 208.068 km2, 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^2. Metodologia OCDE pentru noţiunea de ruralitate conduce la cifre diferite, însă permite comparaţii cu alte state membre. Astfel se constată că în conformitate cu această definiţie teritoriul României este 59,8% rural, 39,4% intermediar și doar 0,8% urban.

Figura 26. Suprafața ocupată de zonele rurale

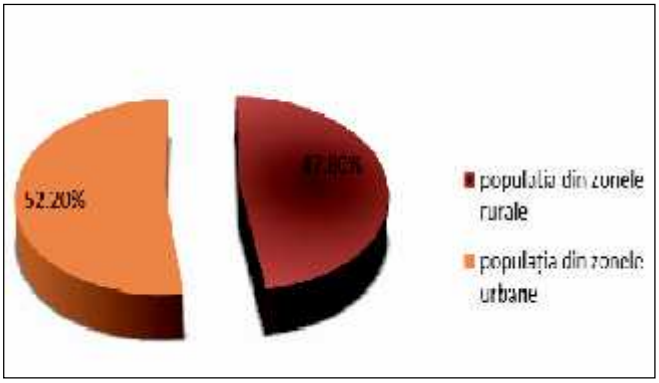


Figura 27. Populația din spațiul rural românesc

Surse: GIS 2013 MDRAP

#133. Literatura geografică prezintă mai multe tipuri majore de aşezări umane după criteriul favorabilităţii: aşezări din zona de câmpie, din zona de dealuri, de tip subcarpatic, din zona montană, de tip carpatic, aşezări 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, şi în special pe seama înfiinţării de comune noi. O analiză pe judeţe arată că nu există factori obiectivi care să explice aceasta tendinţă, pentru că noile comune nu s-au înfiinţat doar în zonele cu populaţie rară (distanţa), cu condiţii dificile de mediu (izolare), ci şi în zonele cu comune existente foarte mari sau acolo unde condiţiile economice o permiteau.

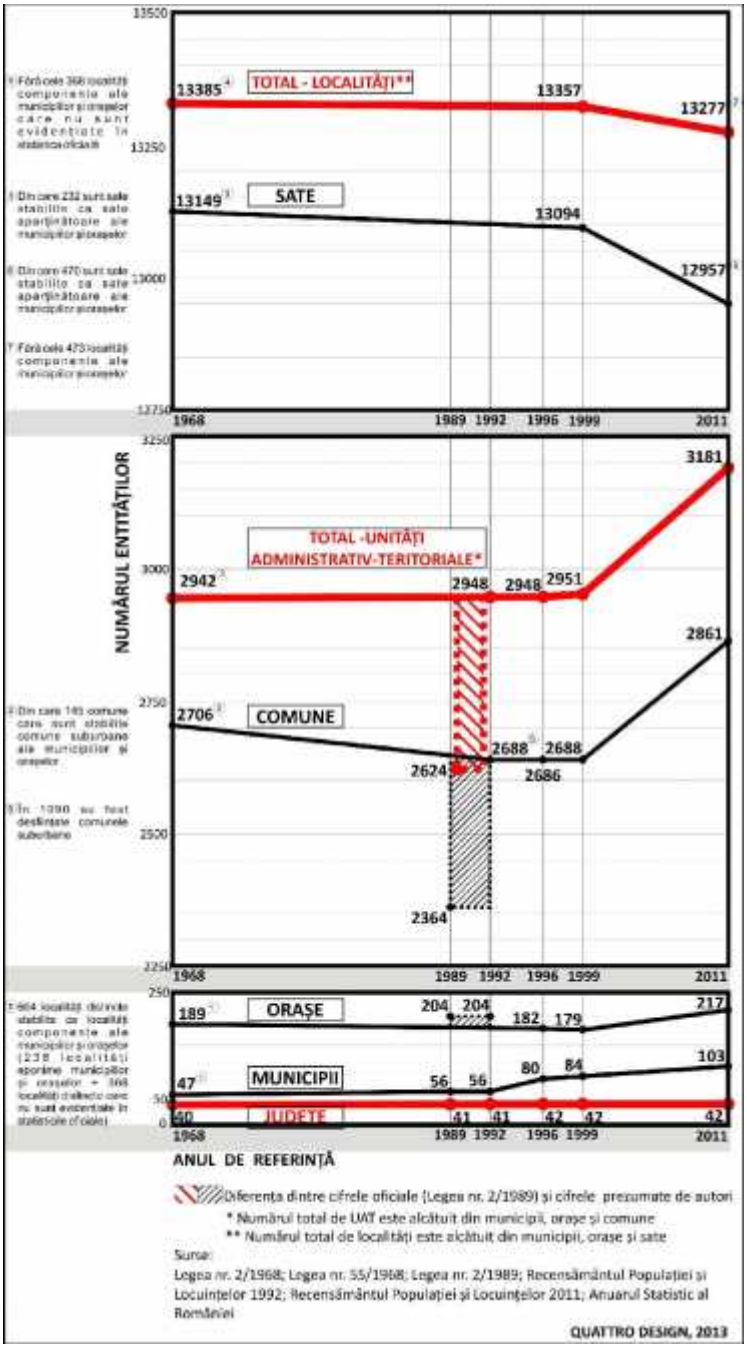


Figura 28. Evoluția numărului de localități și UAT în perioada 1968-2011, date statistice (Sursa: Studii de fundamentare a SDTR)

#135. Chiar dacă după 1990 au fost declarate o serie de oraşe noi, se menţin zone vaste profund rurale şi slab polarizate, unde rolul centrului urban coordonator este luat de aşezări rurale cu funcţii de loc central (Bozovici pentru Ţara Almăjului, Lechinţa pentru o parte a Câmpiei Transilvaniei, Podu Turcului pentru Colinele Tutovei etc).

#136. Din punct de vedere al distribuţiei în teritoriu, populaţia României are un nivel de ruralitate mult mai pronunţat, ponderea populaţiei rurale din România reflectă incidenţa mai mare a acesteia faţă de alte ţări din UE, unde aşezările rurale sunt mai puţin populate şi la scară mai redusă, ca alternativă faţă de concentrările urbane. În raport cu datele Eurostat din anul 2012, 45,5% din populaţie locuieşte este în zona rurală, 43,9% în regiuni intermediare şi 10,6% în zona urbană.

Populaţia rurală nu este distribuită uniform. Majoritatea comunelor cu mai puţin de 50 locuitori/ km² sunt grupate în partea de vest a ţării și a Deltei Dunării, comparativ cu zonele din est şi din sud, unde predomină comunele. Astfel, densitatea medie a populaţiei este de 79,88 locuitori/ km² la nivel naţional. Numărul persoanelor expuse riscului de sărăcie sau de excluziune socială din România, în anul 2011, era de 29,4% din populaţie, comparativ cu media UE 27 de 8,8% în 2011.

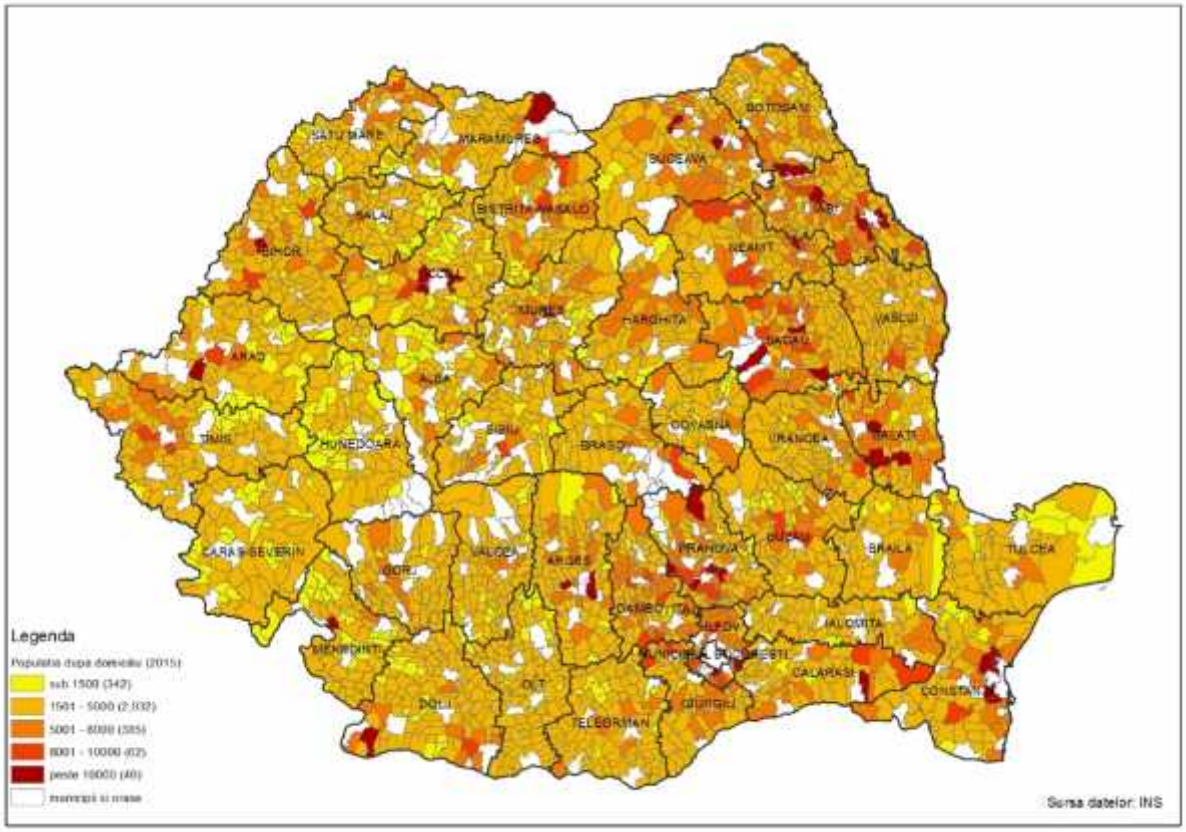


Figura 29. Rețeaua de comune, 2015 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

#137. Ca și în cazul declarării orașelor existența criteriilor minimale pentru declararea unei comune nu este însoţită 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 populaţiei tind să se concentreze în jurul unui centru urban *(BM, Competitive cities).* Chiar dacă multe comunităţi rurale depind de agricultura de subzistenţă, acestea pot beneficia şi de apropierea faţă de un oraş mai mare (unde îşi pot vinde produsele şi pot accesa servicii cu mai mare uşurinţă). Regiunile identificate ca având potenţial mare de urbanizare includ: (a) suburbiile polilor de creştere existenţi (de exemplu, Cluj-Napoca, Timișoara, Iaşi etc.); (b) conurbaţia Bucureşti-Ploieşti-Târgovişte; 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 şi 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 urmăreşte 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 populaţiei ocupate din România, rata ocupării în mediul rural înregistrează un procent de 58,8%. Salariaţii din cadrul populaţiei ocupate erau reprezentaţi într-o proporţie de 67,3%, iar din total salariaţi din România, cei din rural erau 24,7%. În ceea ce priveşte numărul patronilor din România, aceştia erau în procent de 1,2%, iar cei din rural 0,6%. Lucrătorii pe cont propriu erau reprezentaţi într-un procent de 34,6%, iar lucrătorii familiali neremuneraţi erau în proporţie de 27,3%. Majoritatea şomerilor, aproximativ 276.900 persoane (73% din total șomeri), aparţin mediului rural.

#142. Lipsa de oportunităţi ocupaţionale în mediul rural a dus la o severă excluziune de pe piaţa muncii a locuitorilor din rural. Dependenţa faţă de agricultura de subzistenţă reprezintă un punct slab al forţei de muncă din România, activităţile independente fiind mai degrabă asociate cu subzistenţa în agricultură decât cu antreprenoriatul, aşadar numărul persoanelor care desfăşoară activităţi 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 tendinţelor observate în ultimii 10 ani în ce priveşte 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 exploataţii 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 exploataţiile cu personalitate juridică;
- a scăzut importanţa 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 interesaţi 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, activităţile de producţie la scară redusă, producerea de energie regenerabilă etc.

#147. În lucrările de specialitate au fost identificate o serie de tipuri funcţionale caracteristice aşezărilor rurale româneşti:

- cu funcţii predominant agricole
  - funcţii cerealiere şi de cultură a plantelor industriale – Câmpia Română: Bărăgan, Vlaşca, Teleorman, Romanaţi, Câmpia de Vest),
  - funcţii viticole (SubCarpații de Curbură),
  - funcţii legumicole (ariile periurbane din jurul oraşelor),
  - funcţii rezidențiale (ariile periurbane din jurul oraşelor mari).
- cu funcţii agro-industriale (localităţi situate în arii agricole și în care au apărut activităţi industriale de prelucrare a produselor agricole, localităţi cu funcţii miniere, localităţi cu activităţi industriale complexe generate de descentralizarea activităţilor din marile centre industriale;
- turistice (funcţia turistică a apărut ulterior celei agricole prin valorificarea unor resurse intrate în exploatare mai târziu, practicarea agroturismului și a turismului rural plus reşedinţele secundare tot mai numeroase);
- agro-piscicole (lunca Dunării, Delta Dunării și sistemul lacustru Razelm-Sinoe, litoral);
- agricole și de servicii
  - cu funcţii de târg,
  - cele în care sunt amplasate depozite, unităţi medicale specializate, licee, unităţi de asistenţă socială etc;
- cu funcţii 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 deţin o echipare tehnico-economică și servicii corespunzătoare cerinţelor imediate ale populaţiei, centre care îndeplinesc funcţii social-economice supra-locale (Ţurcănaşu, 1998);

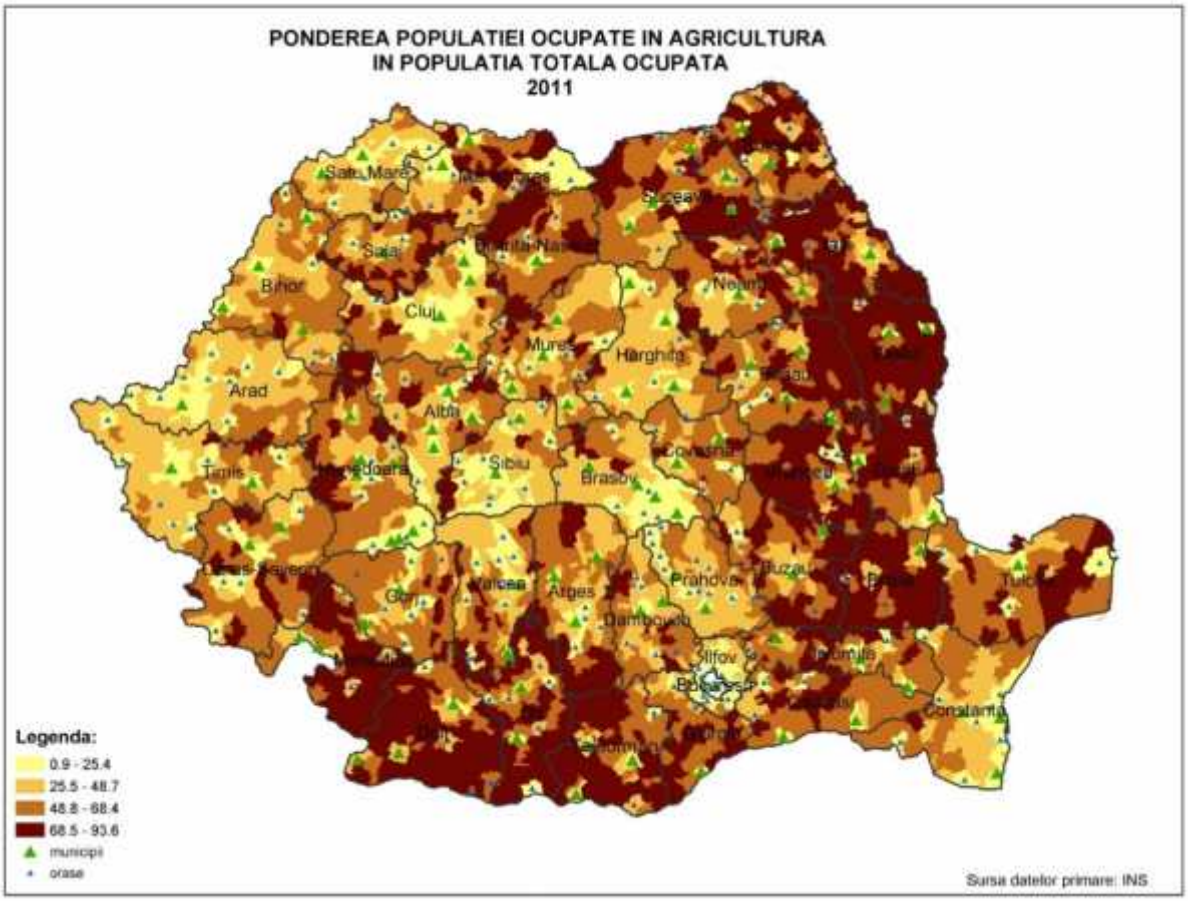


Figura 30. Ponderea populației ocupată în agricultură, 2011 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

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

- reabilitarea drumurilor
  - 80% din drumurile publice sunt judeţene și comunale;
  - 25% din comune nu pot utiliza drumurile în perioadele cu precipitaţii;
  - accesul la serviciile medicale și educaţionale este limitat şi 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 localităţi rurale erau racordate la reţele de distribuţie a apei, însă ponderea locuinţelor 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 instalaţie de canalizare în mediul rural) La nivelul anului 2012, 616 localităţi rurale aveau acces la canalizare publică;
- managementul deşeurilor (nivelul scăzut de racordare la serviciile de salubritate, colectare aleatorie a deşeurilor solide, colectare selectivă (în foarte puţine cazuri), echipamentul existent este învechit şi insuficient, predominanţa depozitelor

neconforme etc);

- rețeaua publică de alimentare cu energie electrică (95% dintre locuințe au instalaţie electrică);
- alimentarea cu gaze a localităţilor rurale este influenţată de poziţia lor geografică în raport cu sursele și cu aglomerațiile urbane majore (la nivelul anului 2012, în 650 localităţi 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 instituţiile publice);
- educaţie şi formare
  - dotări deficitare ale unităţilor şcolare şi preşcolare (mobilier, utilităţi de bază, sisteme de încălzire, materiale didactice, echipamente IT, lipsa personalului didactic calificat în unele şcoli, etc.);
  - nivel scăzut de instruire al populaţiei rurale;
  - risc crescut de abandon şcolar / părăsire timpurie a şcolii.
- 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 asistenţă socială pentru vârstnici, copii
  - se confruntă cu multe deficienţe, având o dezvoltare teritorială inegală în mediul rural,
  - din cauza lipsei de fonduri, serviciile sunt subdezvoltate și specialiştii aproape inexistenţi,
  - puţine primării au un compartiment de asistenţă socială, cele mai multe având doar 1 sau 2 persoane pe comună cu atribuţii specifice (dar care desfășoară și alte activități);
- infrastructura culturală (cămine culturale)
  - în prezent, din cauza reducerii sprijinului financiar acordat domeniului, deşi majoritatea căminelor culturale beneficiază de un sediu propriu, dotarea acestora este nesatisfăcătoare şi multe și-au încetat activitatea servind altor destinaţii,
  - absenţa 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 şi amenajare a digurilor, sisteme de detecţie şi alarmare, etc.).

#149. Unele studii arată că în România, mediul rural în sine este o sursă de excluziune socială, pentru multe localităţi rurale accesul la condiţii minimale de viaţă 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 populaţia săracă din România trăieşte în localităţi 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 întrerupere de la Brăila până la Mehedinți. În estul Moldovei există mai degrabă pungi de sărăcie rurală în Vaslui și Botoşani, dar în sud sărăcia este continuă pe arii

extinse (Sandu, 2013).

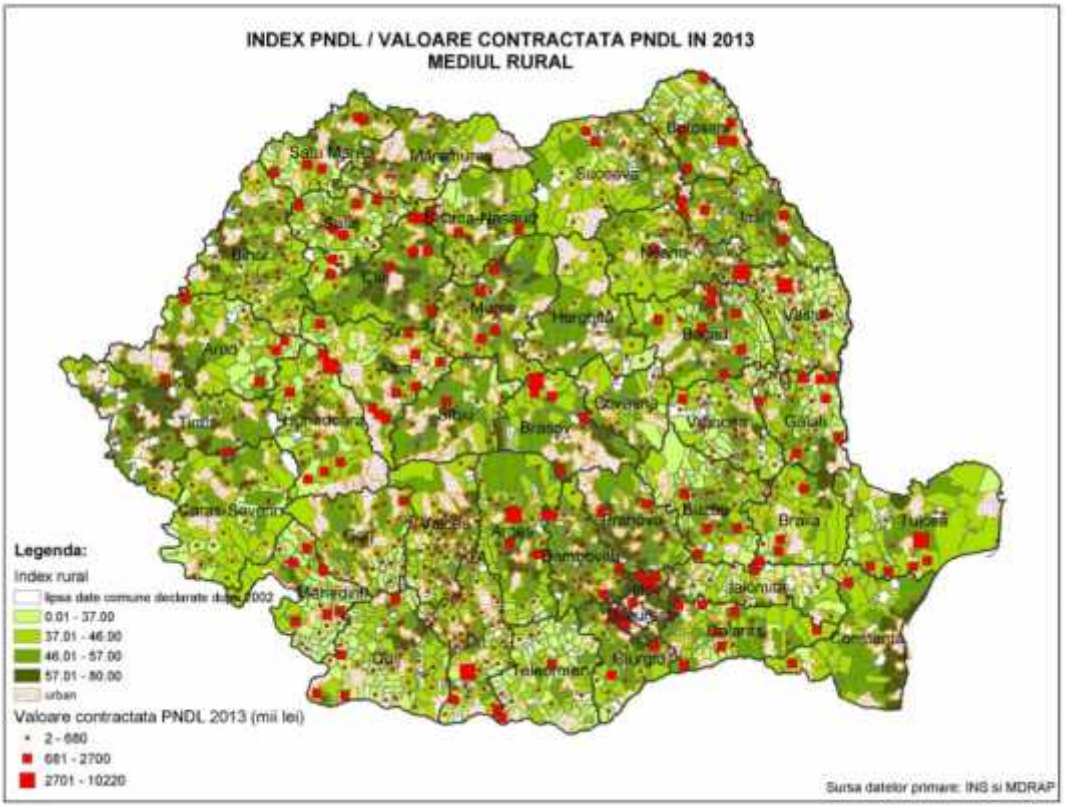


Figura 31. Gradul de dezvoltare locală și asigurarea cu infrastructură tehnico-edilitară și fonduri alocate din programul PNDL, 2013 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

#150. În spaţiul rural au fost identificate şapte mari zone turistice de importanţă deosebită: Carpaţii Meridionali, Munţii Banatului, Munţii Apuseni, Carpaţii de Curbură, Zona Maramureşului, Bucovina, Litoralul Mării Negre și Delta. Ariile de concentrare ale comunelor cu potenţial turistic ridicat sunt amplasate, în general în zonele montane şi deltaice cu peisaje spectaculoase precum și în vecinătatea litoralului Mării Negre. Din păcate, în multe zone rurale cu potențial, activităţile turistice sunt slab dezvoltate în raport cu potenţialul natural și patrimoniul cultural existent. Cu toate acestea, Master Planul pentru Dezvoltarea Turismului Național 2007-2026 arată că există suficiente unităţi de cazare rurale disponibile atât în sectorul celor înregistrate cât şi al celor neînregistrate, neoficiale, care se consideră a avea o pondere mai mare în zonele rurale.

#151. Produsul turistic rural pare absent, deşi s-au făcut paşi importanţi 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 unităţilor de cazare, cât și ca număr de locuri disponibile. Trebuie avut în vedere potenţialul uriaş în privinţa spaţiului rural de care dispune România în multe cazuri de excepţie, 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-meşteşugăresc, rural-gastronomic, rural-arhitectural, rural-etnofolcloric, etc.), funcţională (agroturism, ecoturism ş.a.), tematică (legate de specificul unor anumite activităţi: dezvoltarea unor pensiuni viticole, pomicole, pentru creşterea animalelor, piscicole, hipice etc.) sau pur și simplu legate de dezvoltarea turismului de aventură, departe de tumultul marilor aglomeraţii urbane.

#152. În privința patrimoniului construit, doar trei comune dețin un număr mare de monumente istorice: Pietroasele, judeţul Buzău (71 M.I.), Merei, jud. Buzău (60 M.I.) și Roşia Montană, judeţul 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 discontinuităţile sau golurile din sistemul urban: zone locuite (exclusiv zonele alpine și delta) unde nu există oraşe pe o rază de cel puţin 25-30 km și deci posibilitatea unei serviri corecte a populaţiei în scopul satisfacerii nevoilor sociale şi de consum, de bază şi specializate (Pascariu 1999). Aceste zone sunt caracterizate de stagnare / regres economic şi demografic fiind necesară consolidarea funcţiilor teritoriale ale localităţilor 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 naţional - Secţiunea a IV-a - Reţeaua de localităţi, cu modificările și completările ulterioare, se regăsesc aceste "zone lipsite de oraşe pe o rază de circa 25-30 km, care necesită acţiuni prioritare pentru dezvoltarea de localităţi cu rol de servire intercomunală": un număr de 17 areale cu suprafeţe cuprinse între cca. 900 și 4200 de km2, având populaţii cuprinse între 31.500 și 215.000 locuitori.

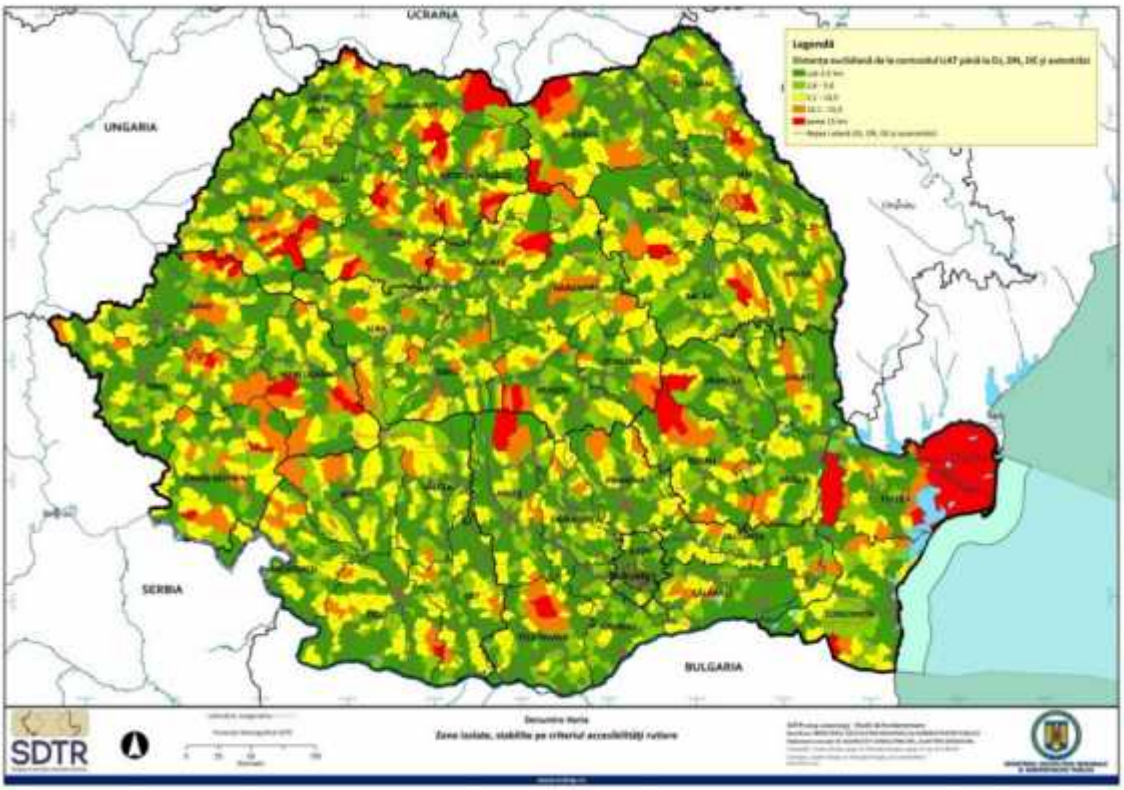


Figura 32. Zone depărtate, stabilite pe criteriul accesibilității (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

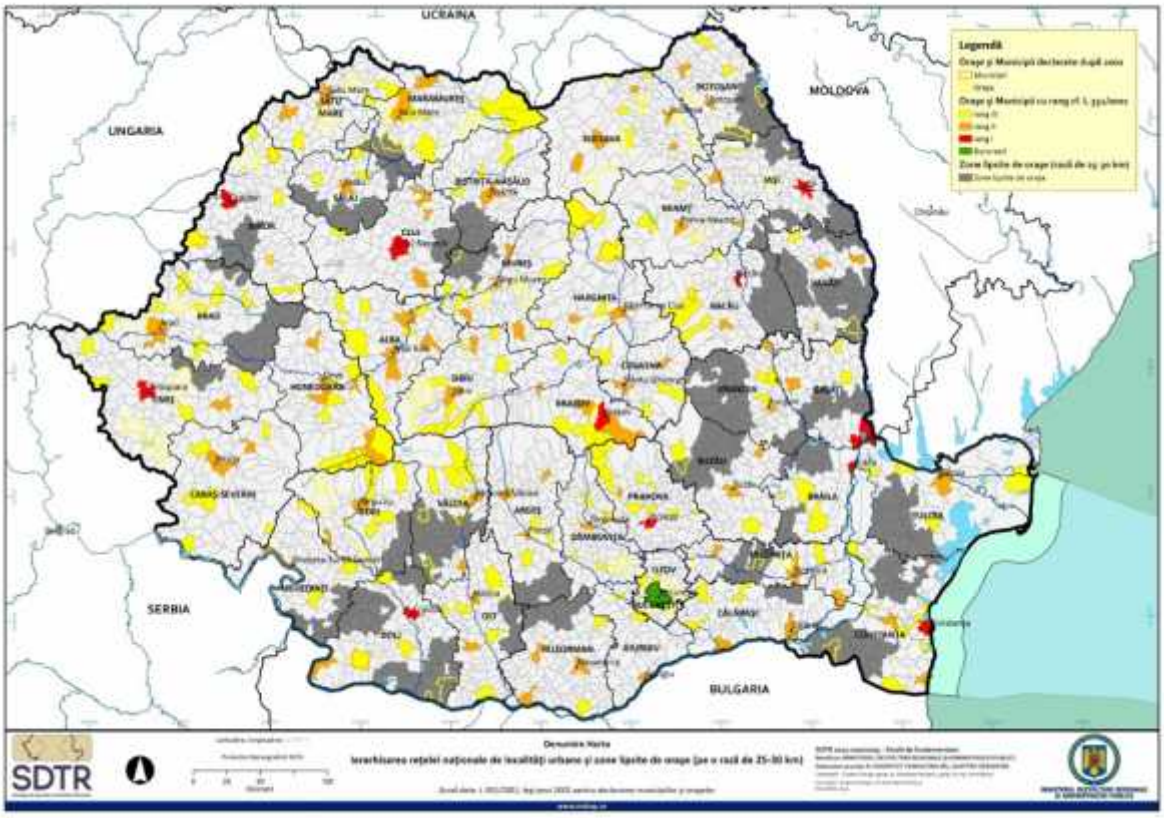


Figura 33. Ierarhizarea UAT după Legea nr. 351/2001, 2013 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

#155. Compararea prevederilor PATN – Secţiunea a IV-a, Reţeaua de localităţi (Legea nr. 351/2001) în ceea ce priveşte zonele lipsite de oraşe cu situaţia oraşelor 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.

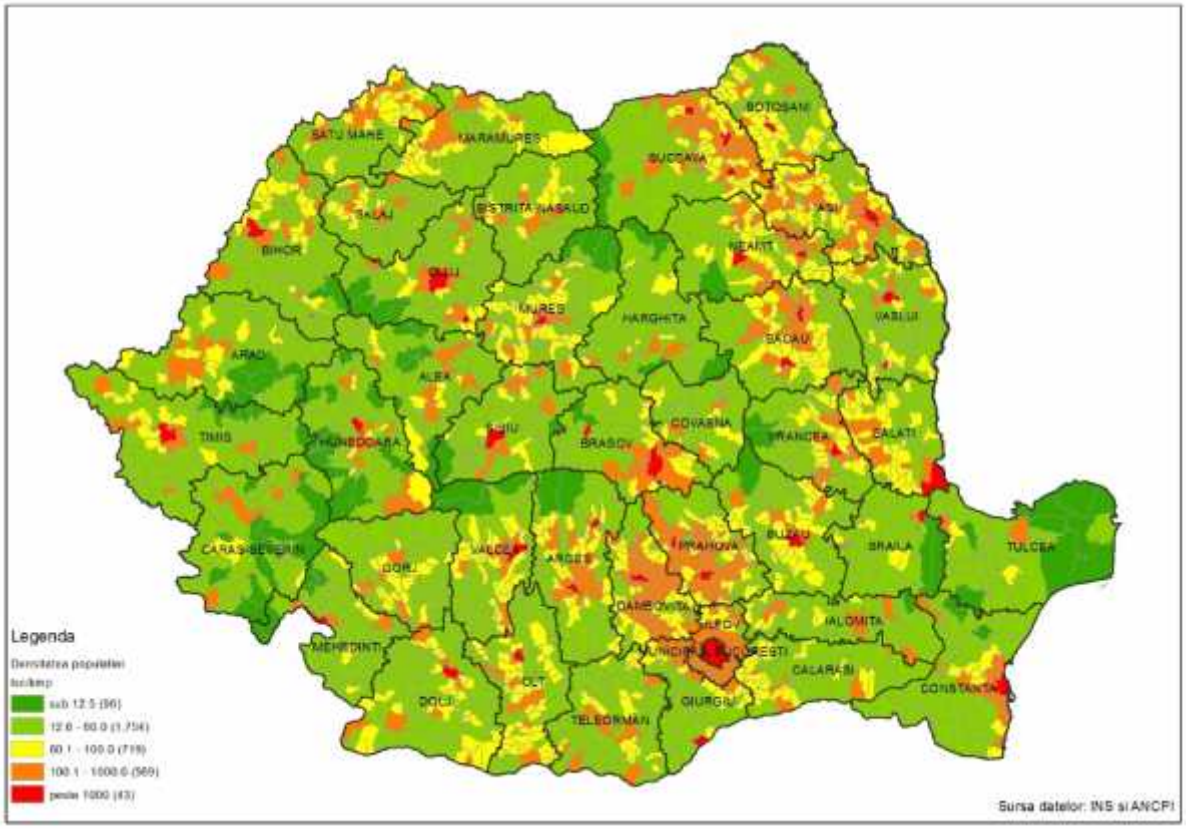


Figura 34. Zone slab populate – UAT rurale după densitatea populației, 2015

(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 abrupți, fie zone inundabile, fie soluri degradate peste care se pot suprapune condiții climatice improprii). Moștenirea istorică a acestor așezări se reduce la o economie de subzistență, la adaptarea necesităților la un schimb economic bazat pe troc. Principalul mijloc de trai se bazează strict pe resursele naturale locale: creșterea animalelor, pescuit, vânătoare. Pe lângă acestea se mai dezvoltau o serie de meșteșuguri adaptate necesităților locale: dulgheri, constructori, fierari, croitori. Pentru unele zone, cum sunt Munții Apuseni, printre meșteșuguri se număra și mineritul. Perioada de industrializare a țării a favorizat migrația unei părți din populația acestor așezări spre localități apropiate, care beneficiau de un aflux economic susținut industrial.

#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**
1. resurse naturale aflate în general în stare bună de conservare; 2. suprafață agricolă semnificativă cu o pondere mare a terenului arabil și potențial de diversificare a culturilor; 3. condiții naturale, pedoclimatice pentru agricultura ecologică; 4. jumătate din suprafaţa agricolă este utilizată în exploataţii comerciale mari, orientate către piață; 5. capacitatea de asociere la nivel local; 6. existența unor grupuri și asociații de producători recunoscute; 7. dezvoltarea turismului rural și a agroturismului din ultimii ani; 8. existența unui număr semnificativ de comune dezvoltate în imediata apropiere a orașelor mari (reședințe de județ) incluse în zone metropolitane; 9. menținerea centrelor de urbanizare (comunele cu peste 10000 locuitori); 10. tendinţă de creștere a sectorului de produse ecologice; 11. pondere ridicată de acoperire a zonelor importante din punct de vedere al protecţiei mediului (arii protejate naţionale, situri Natura 2000); 12. existenţa pe lista Patrimoniului Mondial UNESCO a 7 grupe de monumente sau locuri din România: Delta Dunării, aşezările săseşti cu biserici fortificate din Transilvania, Mănăstirea Horezu, Bisericile pictate din nordul Moldovei, Cetatea Sighişoara, bisericile de lemn din Maramureş şi fortăreţele dacice din Munţii Orăştiei; 13. amenajarea de puncte de acces public la internet în bandă largă în zonele rurale; 14. creșterea numărului de muzee etnografice (săteşti) realizate la iniţiativa unor persoane	1 depopularea şi accentuarea dezechilibrelor demografice (îmbătrânire, mortalitate infantilă); 2 slaba diversificare a activităţilor economice; 3 nivel scăzut al veniturilor monetare pe gospodărie; 4 număr mic al utilizatorilor de internet în mediul rural; 5 extinderea spațiului locuit în zone de risc natural sau antropic; 6 afectarea agriculturii prin ocuparea unor terenuri cu potenţial agricol (expansiunea urbane); 7 diminuarea activităților tradiționale de C&D în agricultură; 8 accesibilitate redusă a unor localități rurale; 9 echipare necorespunzătoare a teritoriului (servicii de alimentare cu apă, canalizare, epurare); 10 număr mic de spaţii de colectare a produselor agricole produse în gospodării; 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; 12 patrimoniul rural este subreprezentat (în special în ariile caracterizate de o densitate mare a aşezărilor şi de o vitalitate mare a populaţiei); 13 degradarea căminelor culturale.

fizice sau a unor instituţii publice locale; 15. existenţa unor asociaţii profesionale constituite la nivel naţional, prin intermediul cărora se asigură asistență şi promovare zonelor rurale turistice; 16. 37 de podgorii recunoscute național și internațional; 17. organizarea periodică unor piețe, târguri, oboare în unele localități rurale;	
Oportunităţi	**Ameninţări**
1. dezvoltarea unor localități rurale cu funcții de loc central în ariile profund rurale; 2. valorificarea experienței GAL din 2007-2013; 3. existenţa programelor naţionale destinate extinderii și modernizării reţelelor edilitare; 4. revizuirea PATN Rețeaua de localități; 5. posibilitatea utilizării unor fonduri europene disponibile în vederea sprijinirii dezvoltării sectorului cultural; 6. disponibilitatea fondurilor europene pentru sectorul agricultură și dezvoltare rurală prin PNDR; 7. includerea comunelor în asociațiile de dezvoltare intercomunitară la nivel de județ pentru utilități publice (managementul deșeurilor / salubritate, servicii de alimentare cu apă); 8. valorificarea tradițiilor culinare; 9. amplificarea exploatării turistice a valorilor peisagistice și de viață rurală; 10. existența unor institute de cercetare în domeniul agriculturii cu diferite specializări: Dăbuleni, Ostrov, Vidra și stațiuni de cercetare-dezvoltare agricolă; 11. refacerea sistemelor de irigații; 12. conectarea unităţilor şcolare la internet prin conexiuni broadband; 13. implementarea Programului Naţional de Dezvoltare Locală; 14. Asociația Comunelor din România.	1. mobilitatea externă pentru muncă; 2. lipsa unei dezvoltări coordonate a localităţilor (cooperarea urban-rural); 3. dependența economică a locuitorilor față de administrația publică locală prin sistemul de ajutoare; 4. capacitatea redusă de colectare a veniturilor la bugetul local; 5. capacitate redusă de planificare strategică a administrației locale; 6. afectarea zonelor cu potenţial natural prin activități agricole; 7. absenţa din obiectivele politicii de dezvoltarea a obiectivului de susţinere a nivelului cultural al populaţiei; absenţa ideilor de susţinere, în principal, a culturii populaţiei care locuieşte în mediul rural; 8. incapacitatea de cofinanțare a proiectelor în vederea accesării fondurilor europene.

2.4.3 Zone transfrontaliere

#160. *Schema de Dezvoltare a Spaţiului Comunitar (SDEC)* defineşte 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.

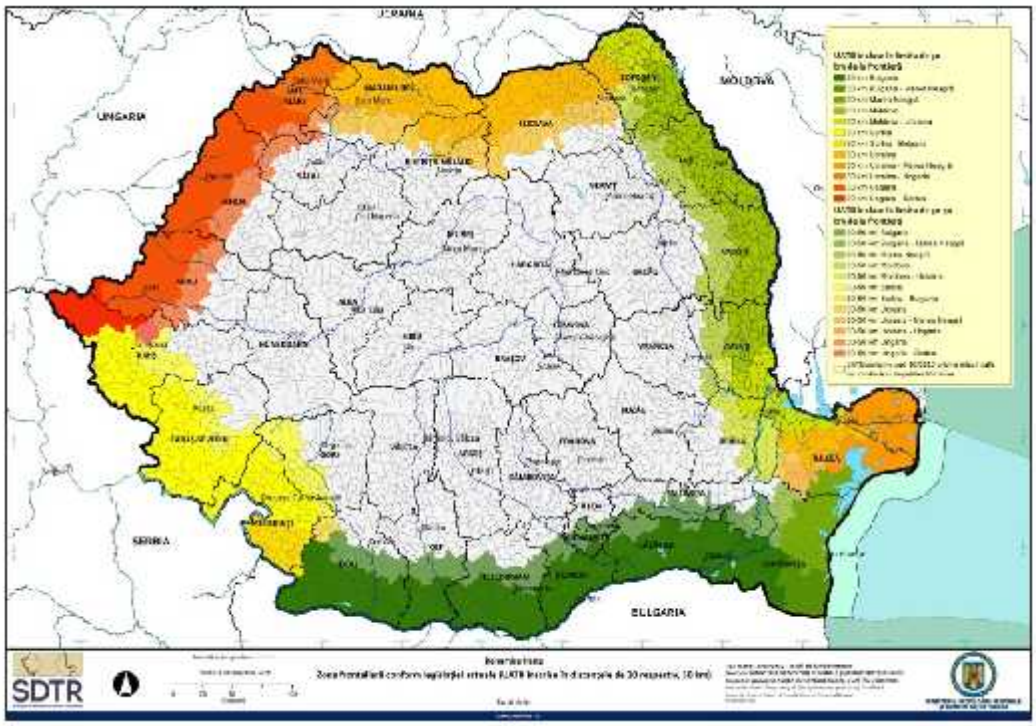


Figura 35. Zona de frontieră conform legislaţiei actuale, UAT înscrise în distanţele de 30, respectiv 50 km (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

#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 (tendință imprimată de nivelul de dezvoltare a țării), însă există discrepanțe în dezoltarea fiecarei 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 influențeaza 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 vecie (Râul Prut, Dunarea, relief muntos în partea de Nord și Sud-Vest). Totodată, Dunărea are o influenţă 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 populaţiei 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 activităţi economice este mult mai scăzut;
- peisaj variat, mediu natural în general bine conservat, păduri și resurse naturale au un important potenţial 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 şi o importanţă europeană. De o şi mai mare importanţă este parcul natural care cuprinde întinsele areale împădurite quasi-naturale şi zonele carstice din sudul Banatului montan, defileurile unice ale Dunării cu Cazanele și Porţile de Fier și părţi întinse din zona muntoasă a nord-estului Serbiei, puţin afectate de intervenţia omului. Acest mare spațiu protejat poate servi ca refugiu şi 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 posibilităţi pe care le oferă „turismul integrat”;
- depopularea şi îmbătrânirea populaţiei situate în zonele de frontieră, regiunile în care s-a accentuat evoluţia negativă sunt cele care au înregistrat de-a lungul timpului probleme economice importante. Regiunea Nord-Est are în componenţă unele dintre cele mai sărace judeţe, în care s-a accentuat ritmul de pierdere a populaţiei, ca de exempu Vasluiul, a cărui rată de creştere negativă s-a mărit de la –1,4% la –13,1%. În aceeaşi categorie intră și judeţe cu potenţial economic apreciabil cum ar fi Iaşul (0,7%, -5,5%) și Suceava (-1,9%, -7,8%). În cazul Regiunii Sud-Est doar judeţul Constanţa a înregistrat o uşoară reducere a ratei de scădere a populaţiei (-4,5%, -4,3%). În aceeaşi situaţie se găseşte și Regiunea Sud-Vest Oltenia unde, toate judeţele, inclusiv Doljul, au înregistrat o accentuare a procesului de reducere a populaţiei (date INS – recensământul populației);
- cu o densitate a drumurilor doar de 33 km la 100 de km2 pe zona de frontieră cu Republica Moldova și Ucraina, 22,95-km/100 km2 pe zona de frontieră cu Bulgaria, accesibilitatea are un caracter limitat iar standardul de viaţă este redus din cauza infrastructurii subdezvoltate;
- centre de afaceri și inovare concentrate în centrele urbane ale zonelor de frontieră (Iaşi, Oradea, Arad, Timişoara, Craiova, Galaţi);
- legături și parteneriate încheiate între instituţii publice locale, judeţe şi regiuni devin din

ce în ce mai importante și au o pondere destul de insemnată. 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 autorităţilor 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 şi 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 exploatate. 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 necoordonate 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 terţe (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 entităţi din România din aria de eligibilitatea 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 şi 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 şi celelalte țări. De altfel, România a beneficiat tot timpul de faptul ca rute comerciale importante care leaga vestul Europei de Asia se găsesc pe teritorul 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 conecteaza sistemul feroviar din România cu cel din ţările ex-sovietice. Un exemplu este portul Galaţi unde cele două sisteme feroviare (ecartament european şi ecartament ex-sovietic) se intersectează cu celelalte moduri de transport (fluvial, maritim, rutier) iar lipsa facilităţilor intermodale moderne îngreunează transferul mărfurilor şi impiedică 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 irigării 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 ridicărea 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 trasfrontaliere. 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 susţinerea dezvoltării investiţiilor interne și internaţionale, care să conducă la creşterea volumului activităţii turistice și respectiv, a circulaţiei turistice. Stimularea dezvoltării ofertei turistice de calitate care să permită creşterea încasărilor, contribuţiei sectorului turistic în PIB, veniturilor nete ale populaţiei precum şi sporirea gradului de absorbţie a forţei de muncă este încă deficitară din cauza lipsei produselor integrate de turism oferite de fiecare zona în parte.

Analiza SWOT – Zone transfrontaliere	
Puncte tari	**Puncte slabe**
1. Prezența unor orașe mari (poli de creștere / poli de dezvoltare) cu potențial de arie urbană funcțională în aceste zone și în proximitatea acestora; 2. Distribuția relativ echilibrată a orașelor mici cu potențial de polarizare a zonelor profund rurale; 3. Existența unor orașe cu potențial de centre de transport intermodal; 4. Extinderea rețelelor broadband în centrele urbane; 5. Localizarea unor întreprinderi inovatoare (România - Ungaria, România - Bulgaria); 6. Zone rurale cu potențial agricol însemnat generat de condițiile fizico-geografice (extinderea terenului arabil);	1. Grad scăzut de modernizare al infrastructurii de transport; 2. Declinul demografic cauzat în principal de mobilitatea netă negativă; 3. Nivel educațional scăzut al populației din zonele rurale; 4. Practicarea agriculturii în special pentru acoperirea nevoilor de consum ale gospodăriilor (zonele rurale sărace ex. România - Moldova, România - Bulgaria); 5. Nivel scăzut de dezvoltare și utilizare al e-government; 6. Lipsa de conexiuni de transport între regiunile învecinate, manifestată indeosebi la frontiera cu Bulgaria și la frontiera cu Ucraina și Republica Moldova din cauza diferențelor de ordin tehnic și normativ – dar și lipsa

7. Zona cu potențial piscicol ridicat (ex. Romania -Bulgaria); 8. Prezența unor sectoare industriale cu valoare adăugată ridicată (automotive – Dolj, Timiș, Arad); 9. Prezența unor parcuri industriale; 10. Existența unor intervenții consistente prin numărul de proiecte implementate în care entități din România sunt promotori în perioada 2007-2013; 11. Creșterea ușoară a suprafețelor împădurite în ultimii ani; 12. Ameliorarea recentă a capacității autorităților de prevenire a efectelor inundațiilor; 13. Forță de muncă ieftină; 14. Potențial turistic însemnat (în special România –Serbia, România - Bulgaria, Marea Neagră); 15. Resurse importante de apă (Dunărea); 16. Prezența mai multor sisteme de transport: rutier, naval, feroviar și aerian;	conexiunilor cu celelalte regiuni mai dezvoltate; 7. Lipsa facilităților intermodale în punctele de conexiune a sistemelor feroviare din România și țările învecinate; 8. Vulnerabilitate ridicată la schimbările climatice (conform studiilor ESPON); 9. Degradarea infrastructurii portuare și feroviare; 10. Absența unor terminale necesare dezvoltării transportului intermodal; 11. Valori multianuale ridicate ale mortalității infantile (mediul rural); 12. Conectarea insuficientă a Dunării cu celelalte sisteme de transport la nivel european; 13. Lipsa locurilor de muncă în activități non-agricole (România - Bulgaria, Romania - Moldova); 14. Productivitate scăzută a muncii; 15. Competitivitate scăzută a activităților agricole.
Oportunităţi	**Ameninţări**
1. Îmbunătățirea relațiilor inter-statale este evidentă între România și țările vecine de la semnarea Tratatelor de bază pentru înțelegere, cooperare și bună vecinatate; 2. Acorduri politice au fost semnate între autoritățile locale de-a lungul frontierei, aceste conducând la intensificarea contactelor transfrontaliere și a schimburilor; 3. Tendința de intensificare a legăturilor de cooperare de afaceri în ultimii ani; 4. Crearea de euroregiuni ce au oferit un cadru pentru creșterea cooperării transfrontaliere între autoritățile locale, guvernele regionale, precum și ONG-uri; 5. Reţelele trans-europene care traversează zonele transfrontaliere; 6. Potențialul navigabil al Dunării (coridor TEN-T);	1. Accentuarea declinului demografic și a fenomenului de îmbătrânire demografică; 2. Mobilitatea forței de muncă calificate în statele UE dezvoltate; 3. Restricționarea circulației transfrontaliere a persoanelor și a bunurilor prin procedurile de centralizare și birocratice de stat pentru călătoriile transfrontaliere și comerț; 4. Nepotrivirile de competențe și responsabilități pentru organizațiile / instituțiile implicate în cooperarea transfrontalieră; 5. Riscurile naturale (secetă, inundații, etc.); 6. Riscurile de poluare transfrontalieră; 7. Lipsa de informare și implicare a populației în prevenirea riscurilor; 8. Birocrația și lipsa armonizării normelor tehnice, a sistemelor investiționale, cât și implementarea politicilor publice

7. Existența minorităților etnice de pe ambele părți ale unor frontiere; 8. Posibilități de navetism (Ro-Hu); 9. Condiții favorabile pentru producția energiilor regenerabile; 10. Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării; 11. Noul proiect de pod România-Bulgaria; 12. Crearea de infrastructură de afaceri comună; 13. Elaborarea unor strategii comune de dezvoltare la diferite niveluri administrative.	regionale/naţionale eligibile pentru proiecte de cooperare teritorială europeană; 9. Complexitatea cadrului normativ de cooperare/diferențele față de cadrul normativ aplicabil la frontierele interioare UE; 10. Absența cooperării dintre institutele de R&D și mediul de afaceri.

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 împrejmuiri 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.

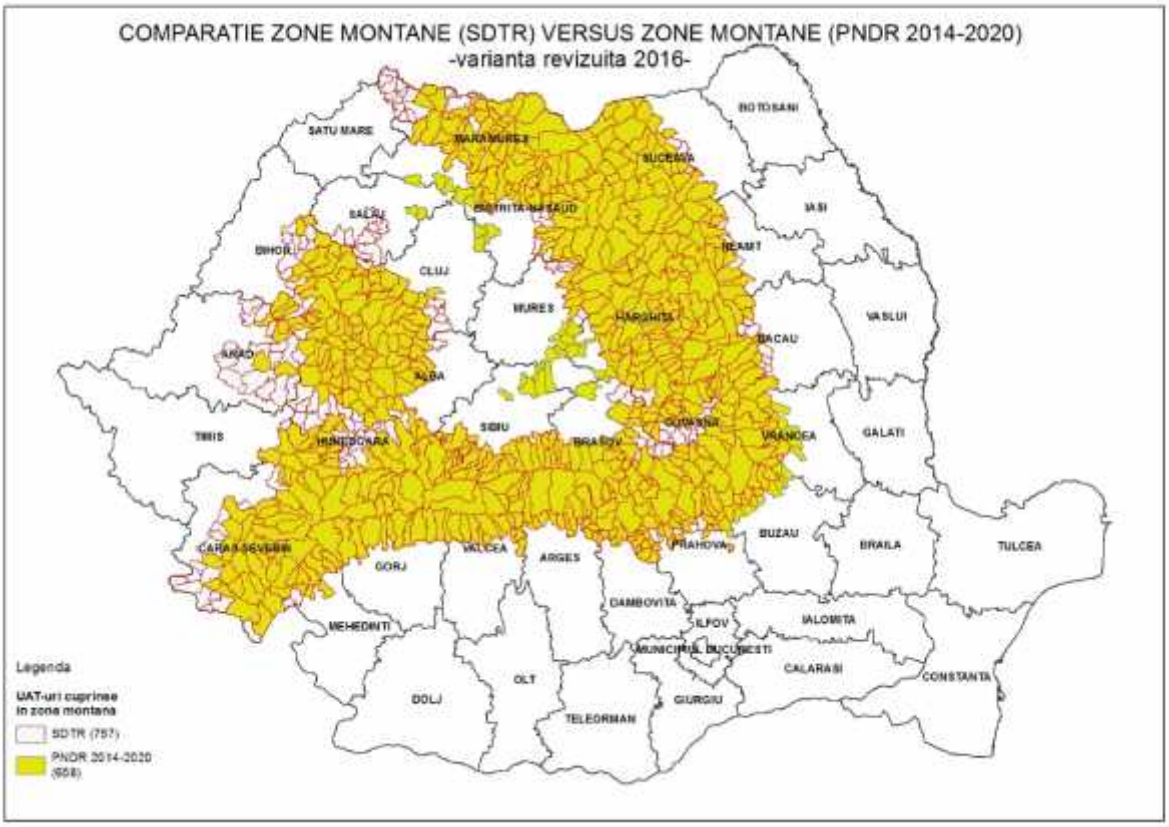


Figura 36. Zona montană conform Convenţiei Carpaţilor,

PNDR 2014-2020 și alte adaptări (Sursa: analiza MDRAP)

#180. Plafonul maxim al așezărilor permanente în Carpați este marcat de localitățile Fundata (satul component Fundăţica 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/km2) sunt legate în primul rând de ariile depresionare și de prezența unor orașe mari (Valea Jiului, Baia Mare, Hunedoara, Resița, Depresiunea Brașov, Văile Prahovei, Trotusului și Bistriței). Densitățile cele mai reduse (sub 50 loc/km2) reprezintă o mare parte din spațiul carpatic și caracterizează ariile locuite temporar cu folosința pastorală, forestieră sau turistică.

#182. Oraşele din Carpați sunt localizate pe văi, în depresiuni, în areale cu resurse de subsol (Petroşani, Hunedoara, Reşiţa etc.) și cu izvoare minerale, în apropierea trecătorilor şi de-a lungul căilor de circulaţie transcarpatică (Braşov, 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 funcţie importantă (extractivă, turistică, de transport). Aşezările rurale reprezintă peste 9/10 din numărul total al aşezărilor 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 consecinţe negative în atragerea unor largi teritorii în activităţi economice productive, limitând atât desfacerea produselor agricole în centrele urbane, cât și posibilitatea ca zonele cu potenţial agroturistic să fie atrase în circuitul economic naţional (de exemplu zona subcarpatică a Munteniei și Olteniei, podişul Mehedinţi, Munţii Apuseni).

#184. Multe zone nu dispun de reţele rutiere de transport suficiente între localităţi foarte slab dezvoltate (de exemplu, în Delta Dunării, Munții Apuseni, Carpații de Curbură, podişul Mehedinţi), determinând chiar izolarea unor localităţi.

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

#186. Activitatea de extracţie a minereurilor a dus la modificări importante ale peisajului natural montan: defrişarea pădurilor, apariţia unor mari excavaţii (în arealele de exploatare a materialelor de construcţie, în cadrul marilor bazine carbonifere, în regiunile de extracţie a sării - Coştiui, Ocna Şugatag), apariţia haldelor de steril (frecvente în grupa nordică a Carpaţilor Orientali, în Carpații Occidentali, în Depresiunea Petroşani 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 deţine 66 % (volumul mediu anual al scurgerii fiind de 23,1 mil. m3) din resursele naţionale de apă (Geografia României, vol. I, 1983) s-au realizat numeroase amenajări hidroenergetice. Lacurile antropice, care au luat naştere prin construirea de baraje, au funcţii complexe: regularizarea debitelor cursurilor de apă, alimentare cu apă (potabilă și industrială), producerea de energie electrică, turism, piscicultură - păstrăvării.

#188. Economia agricolă montană este legată strâns de creşterea animalelor. La nivel naţional păşunile și fâneţele montane sunt cele mai productive și ocupă suprafeţele cele mai mari (pajiștile din Carpați). Chiar dacă statistica naţională nu particularizează situaţia din munte, unele cercetări sugerează nu doar o regresie a economiei agricole montane, ci o destructurare economică. Gospodăriile montane sunt majoritar de tip mixt, pluriactive, ocupaţia de bază fiind creşterea animalelor, în funcţie de zonă şi tradiţii dominând bovinele sau ovinele și/sau pomicultura.

#189. Exploatarea lemnului, ocupație cu tradiție în România, a dus la dezvoltarea reţelei de drumuri forestiere care trebuie continuată și concentrată în special în zonele care prezintă rămâneri 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 localităţi sunt specializate în prelucrarea acestei resurse, în primul rând centre de cherestea, dar și de prefabricate, mobilă etc.: Bixad, Sighetu Marmaţiei, Vişeu de Sus, Vama, Moldoviţa, Frasin, Falcău, Gura Humorului, Sucevița, Putna, Bistriţa Bârgăului, Susenii Bârgăului, Vatra Dornei, Lunca Bradului, Răstoliţa, 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 activităţilor) și, în particular, localităţi rurale în dezvoltare turistică (Maramureş, Oaş, Culoarul Rucăr-Bran, Mărginimea Sibiului, Munţii 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 activităţile turistice pot varia de la drumeţii 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 comparaţie cu celelalte zone, însă tendinţa 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 acelaşi an, circulaţia turistică în staţiunile din zona montană a fost de 998.468 turişti.

#193. Având în vedere faptul că România este o ţară eminamente carpatică cu o cerere predominantă pentru produsul turistic montan în ultimele două decenii, chiar dacă şi aici tendinţa a fost uşor descendentă (în favoarea celui litoral în cazul rezidenţilor români), acesta ar trebui să fie produsul turistic „de forţă” al ţării noastre. Atractivitatea zonei montane este sporită și de complexitatea activităţii 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 şi 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, ş.a. Peste 40 de staţiuni turistice de interes naţional și local s-au dezvoltat până în prezent în arealul Carpatic, unele cu profil balnear, altele cu profil pentru odihnă şi recreere, fiind atestate de ANT.

#194. După 1990, la început, agroturismul s-a practicat în aşezări din culoarul Rucăr-Bran (localităţile Şirnea, Peştera, Rucăr, Podul Dâmboviţei, Moeciu ş.a.), depresiunile din Bucovina (Vatra Dornei, Câmpulung Moldovenesc, Gura Humorului, Valea Putnei, Valea Suceviţei), precum şi în Munţii 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 (Săpânţa, Firiza, Valea Brodinei, Pojorâta, Lacu Roşu, Ceahlău, Lepşa, Oituz ş.a.), Carpații Meridionali (Bâlea, Arpaş, Sadu, Brădişor, Topleţ ş.a.), Munţii Banatului (Semenic – Văliug, Bozovici, Valea Beiului ş.a.), Munţii Apuseni (Gilău, Remeţi, Chişcău, Vaşcău ş.a.), Subcarpaţi (Cislău, Miloştea, Tismana).

#196. Pe măsură ce capacitatea de cazare s-a mărit şi s-a modernizat în staţiunile de la poalele munţilor, nu au mai fost întreţinute refugiile și cabanele simple de adăpost din arealul subalpin şi alpin, ceea ce nu încurajează drumeţiile și turismul cu adevărat specific muntelui, ci mai mult forme asociate, conexe în depresiunile submontane şi 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 condiţii, fiind relevant exemplul marcajelor deteriorate sau absente de pe traseele turistice, absenţa 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.

Analiza SWOT – Zone montane	
Puncte tari	**Puncte slabe**
1. Relieful diversificat - potenţial natural uriaș; 2. Prezența unor arii de populare străveche; 3. Aproape 50% din populație se află în mediul urban; 4. Suprafețe extinse de pajiști naturale; 5. Creșterea numărului de unități de cazare (pensiuni turistice și agroturistice); 6. Creșterea numărului de turiști în ultimii ani; 7. Posibilităţi extrem de variate pentru turism – rural, istoric, cultural, sportiv; 8. Prezența barajelor și a centralelor hidroenergetice (pe Bistriţa, Buzău, Argeş, Lotru, Sadu, Râu Mare, Someş etc); 9. Includerea a 57% din suprafața zonei montane în cadrul siturilor Natura 2000; 10. Existența unui număr însemnat de monumente istorice (amplasate în peste 650 localități); 11. Prezența izvoarelor minerale de diferite categorii (depresiunea Maramureș, Munții Rodnei, Baraolt, Bodoc, Cernei etc).	1. Condiții restrictive de trai în anumite zone (altitudine, microrelief, climă, sol); 2. Declin demografic constant și îmbătrânirea populației; 3. Reducerea populației școlare; 4. Slabe conexiuni transcarpatice rutiere și feroviare; 5. Existența unui număr mare de așezări mici izolate (ex. Munții Apuseni) fără acces la transport public; 6. Acces redus la rețele de alimentare cu apă, canalizare / epurare, gaze naturale; 7. Număr insuficient de unități de procesare pentru produsele agricole; 8. Degradarea infrastructurii turistice (marcaje, indicatoare) și a rețelei de cabane și refugii montane; 9. Număr redus de centre de informare privind turismul montan; 10. Predominarea unităţilor de cazare de confort redus (1 sau 2 stele); 11. Infrastructură de acces (rutieră și feroviară) deficitară către obiective turistice; 12. Subdimensionarea dotărilor pentru practicarea sporturilor de iarnă; 13. Scăderea constantă a duratei medii a sejurului în staţiunile montane în ultimii 15 ani; 14. Lipsa semnalului GSM în anumite zone; 15. Absența învățământului profesional cu profil de agricultură montană.
Oportunităţi	**Ameninţări**

1. Exploatarea potenţialului pentru sporturi extreme; 2. Potențial hidronergetic ridicat; 3. Programele de facilitare a accesului la TIC pentru comunităţile dezavantajate din punctul de vedere al cunoaşterii prin telecentre (Ministerul pentru Societatea Infromațională); 4. Existența tradițiilor legate de producerea și procesarea produselor agricole cu specific montan; 5. Conservarea unor zone etnofolclorice tradiţionale; 6. Valorificarea produselor agroalimentare cu înaltă valoare biologică; 7. Posibilități de valorificare a produselor nelemnoase din pădurile montane (fructe de pădure); 8. Creșterea numărului de cereri (în special din mediul urban și din afara granițelor) pentru turism în zone nepoluate și cu activități tradiționale; 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; 10. Aprobarea documentului Orientări strategice naționale pentru dezvoltarea durabilă a zonei montane defavorizate (2014 - 2020).	1. Abandonul școlar al copiilor (accesibilitate redusă a unităților școlare); 2. Lipsa controlului asupra respectării regulilor în ariile naturale protejate; 3. Absența planurilor de management pentru ariile protejate; 4. Creșterea alarmantă a tăierilor ilegale de pădure; 5. Braconajul / suprapășunatul; 6. Degradarea constantă a calității pășunilor și fânețelor; 7. Riscul de poluare accidentală a râurilor; 8. Menținerea sistemelor de încălzire a locuințelor bazate pe lemne; 9. Accesibilitatea scăzută la piețele de desfacere pentru produse agricole specifice; 10. Pierderea ocupațiilor tradiționale.

2.5.5 Zona costieră

#198. Litoralul românesc se desfăşoară pe 247.4 km lungime și se diferenţiază în două sectoare: unul nordic, jos, deltaic-lagunar şi unul sudic, mai înalt, cu faleză:

#199. *Sectorul nordic*, extins pe 165 km (67 % din litoralul românesc), se desfăşoară între braţul Musura şi Capul Midia şi se caracterizează prin procese de acumulare, cu precădere în faţa gurilor Dunării, formând delte secundare; în apele acestui sector se desfăşoară 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 desfăşoară între Capul Midia şi Vama Veche, este înalt (5-38 m), rectiliniu, cu faleză întreruptă de mici golfuri (lagune și limane), barațe de cordoane marine: Taşaul, Siutghiol, Techirghiol, Tatlageac, Mangalia ş.a. În

comparaţie cu sectorul nordic, mai puţin populat şi modificat, acesta suportă un grad mare de încărcătură umană cu activităţile socio-economice asociate cu modificările legate de porturi (Midia, Constanţa, Mangalia) și de staţiunile balneomaritime, care constituie un adevărat lanţ. Portul Constanţa este cel mai mare din întregul bazin al Mării Negre și are perspective de a deveni foarte important pe continentul european, graţie amplasării la contactul dintre:

- *axa fluvială a Europei pe direcţia 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 şi ţărilor din spaţiul caucazian prin portul Constanţa către ţările 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 şi din cauza căruia se pierd anual suprafeţe 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 adăposteşte rezerve semnificative de petrol și gaze naturale, care pot contribui la ameliorarea balanţei energetice a României. Apele Mării Negre au o faună relativ bogată, remarcându-se, de exemplu prezenţa sturionilor.

#203. Densitatea medie a populației în zona costieră se situează în jurul valorii de 100 locuitori / km2, valoarea maximă fiind înregistrată în municipiul Constanța (peste 2000 loc/km2). Zona beneficiază de o pondere a populației tinere peste media națională. Litoralul (cu mici excepții) se numără printre puținele arii din România care au înregistrat creștere a numărului de locuitori între ultimele două recensăminte.

#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 naţională 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 inters local.

#206. Constanța are o rețea rutieră mai dezvoltată decât media naţională. *Transportul rutier* se realizează în zona costieră pe autostrada A2 (București-Constanța, drumul european E60 (Oradea-Bucuresti-Constanta-Vama Veche-Istanbul), care traverseaza Dunarea peste podul rutier Giurgeni-Vadu Oii. Alte şosele 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 premizele unei dezvoltări economice generale, datorită punerii în valoare a potențialul 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 Constanţa și Tulcea, în zonă aflându-se și Aeroportul Tuzla.

#209. Staţiunile 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 şi Mangalia). Litoralul a pierdut mare parte din interesul pentru turiştilor străini și nu reușește să concureze cu alte destinaţii turistice de litoral din regiune.

#210. Mai mult de un sfert din turismul intern, după numărul de turişti (cu o medie de 26,5 % în perioada 1995-2008) este concentrat în zona litorală, tendinţa 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 turiştilor români în 2011 a fost pentru zona litorală. Produsul turistic litoral înregistrează o tendinţă ascendentă, cu următoarea nuanţă: devine preferabilă pentru rezidenţii români (numărul acestora fiind în creştere, atingând valoarea de 50 % în 2011 din total), însă se remarcă o scădere continuă a turiştilor străini care vin pe litoralul românesc după anul 2000, ceea scoate în evidenţă inatractivitatea produsului turistic litoral pentru rezidenţii europeni. Şi aceasta din mai multe motive: deşi structura de cazare a crescut de la an la an, tendinţa 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 şi de strategie, construirea haotică și extinderea absolut dezorganizată a infrastructurii generale şi specifice (lipsa spaţiilor de parcare, zgomotul infernal, lipsa spaţiilor verzi, ambuteiajele auto etc.).

#211. Delta Dunării este cea mai mare deltă din Europa (şi, implicit, cel mai întins teritoriu umed de pe continent, categorie de o excepţională atenţie pe plan mondial în contextul dezvoltării durabile și a protecţiei mediului) ocupă o suprafaţă de circa 5 050 km^2, din care 4 340 km^2 pe teritoriul României (inclusiv complexul lagunar Razelm și sectorul de câmpie litorală). În cazul Deltei, mai mult decât în cazul oricărei alte unităţi geografice a ţării, se impune stoparea valorificării economice dirijate sau întâmplătoare, respectându-se întrutotul statutul de rezervaţie a biosferei, ceea ce înseamnă o contribuţie cu adevărat esenţială a României la patrimoniul mondial UNESCO și la Convenţia Ramsar.

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

#213. Statutul de rezervaţie naturală și preponderenţa mediului acvatic conferă o specificitate deosebită facilităţilor de transport în zona Delta Dunării, legătura cu şi între localităţile 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 localităţile din Delta Dunării și municipiul Tulcea).

#214. La nivelul zonei costiere există și 36 arii protejate de interes naţional, 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 Dorbrogei.

#215. În zona costieră a României, una dintre activităţile 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 jumatatea nordică a litoralului României, unde este concentrat pescuitul de sturioni și de scrumbie de Dunăre; în partea sudica predomină pescuitul artizanal. În prezent, navele de pescuit la Marea Neagră folosesc pentru acostare porturile Mangalia, Constanţa şi Sulina, dar în nici unul din aceste porturi nu există facilităţi pentru navele de pescuit.

Analiza SWOT – Zona costieră	
Puncte tari	**Puncte slabe**
1. concentrarea populației cu precădere în mediul urban; 2. existența zonei metropolitane Constanța (cu funcții economice complexe și servicii de importanță județeană); 3. evoluția pozitivă a zonei sudice a litoralului din ultimii ani; 4. tendința de creștere a numărului de turiști pe litoral și în Delta Dunării; 5. tendința de diversificare a ofertei de agrement de pe litoral; 6. autostrada București-Constanța; 7. modernizarea căii ferate București-Constanța; 8. situarea aeroporturilor Constanța (Mihail Kogălniceanu) și Tulcea, precum și a Aeroportului Tuzla în proximitatea zonei costiere; 9. importanța strategică a portului Constanța; 10. valorificarea resurselor de hidrocarburi; 11. spațiu multietnic; 12. localizarea Clusterului maritim românesc (sediul la Constanța); 13. centrul universitar Constanța; 14. orașele Eforie și Techirghiol cu statut de stațiuni balneoclimatică / balneară (HG).	1. necesitatea de modernizare a conexiunilor porturilor maritime cu hinterlandul 2. existența unor arii rurale mai puțin dezvoltate la nord de Constanța; 3. expansiunea urbană necontrolată; 4. competitivitate redusă a sectorului piscicol marin; 5. infrastructura rutieră deficitară în nordul zonei costiere; 6. densitate scăzută a populației în localitățile din Delta Dunării; 7. scăderea numărului populației școlare pe fondul declinului demografic constant; 8. sezonalitatea activităților turistice specifică litoralului (mai-septembrie); 9. slaba reprezentare a şcolilor de arte şi meserii și a şcolilor postliceale; 10. disparități urban-rural în accesul la servicii de sănătate; 11. dependența exclusivă de transportul naval a orașului Sulina, comunelor Crișan, Sfântu Gheorghe, etc.; 12. infrastructură pentru servicii culturale slabă, subdimensionată, nediversificată; 13. existența unor zone cu deficit de vegetaţie forestieră.
Oportunităţi	**Ameninţări**
1. revitalizarea unor tradiții locale ale minorităților etnice (ex. zona Deltei) și reinventarea unor tradiții locale multiculturale (în sudul litoralului); 2. canalul Dunăre Marea Neagră; 3. menținerea interesului UE pentru dezvoltarea relațiilor comerciale prin portul Constanța; 4. utilizarea resurselor regenerabile de energie	1. degradarea constantă a numeroase unități hoteliere în special în sudul litoralului; 2. poluarea litoralului și a Deltei precum și procesele de degradare a plajei și falezei ţărmul Marii Negre; 3. lipsa unor prevederi specifice clare privind elementele componente ale zonei de protecție la nivelul zonei

eoliană; 5. potențial pentru dezvoltarea acvaculturii ecologice; 6. potențial pentru agrement nautic și pescuit sportiv; 7. recunoaştere internaţională a valorilor de patrimoniu existente în Delta Dunării; 8. investițiile private în turism și servicii conexe; 9. Programul de cooperare transfrontalieră România-Bulgaria; 10. Programul ENPI de cooperare transfrontalieră în Bazinul Mării Negre 2007-2013 11. Strategia UE privind bazinul maritim al Mării Negre; 12. Politica maritimă integrată a UE; 13. Masterplanul Protecția și reabilitatea zonei costiere; 14. fondurile europene pentru refacerea plajelor; 15. Proiectul „Sistem integrat pentru gestionarea deșeurilor din localitățile din Delta Dunării; 16. promovarea turismului pentru sănătate.	costiere; 4. concurența dată de produsul turistic similar în Bulgaria, Croaţia şi Slovenia şi alte ţări din zonă; 5. supra-exploatarea resurselor piscicole; 6. mobilitatea forței de muncă în afara țării; 7. declinul unor ramuri industriale la nivelul orașelor componente zonei; 8. efectele nocive ale schimbărilor climatice asupra zonei costiere (secete frecvente și prelungite, aridizare); 9. afectarea infrastructurii portuare și a conditiilor de transport fluvial ca urmare a modificarii regimului de curgere a Dunării și intensității crescute a evenimentelor meteorologice extreme; 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; 11. lipsa informării cu privire la ofertele și potențialul litoralului românesc; 12. nerespectarea prevederilor privind regimul construcțiilor pe litoral.

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 % faţă de media UE (Raportul Băncii Mondiale **Orașe competitive – Remodelarea geografiei economice a României** realizat în cadrul proiectului MDRAP “Consolidarea capacităţii de planficare spațială, precondiţie pentru dezvoltarea urbană” finanțat prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007 – 2013). Bucureşti și Ilfov sunt singurele excepţii 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 tranzacţii transfrontaliere este scăzut, iar centrele mari de dezvoltare economică lipsesc.

#217. În Planul Naţional 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 salariaţi în industria românească a fost cauzată în principal de declinul industriei prelucrătoare. În intervalul 1990-2010, oraşele care au suferit grave forme de dezindustrializare (peste 50%) provin predominant din categoria oraşelor mici (160) și din subcategoria medie inferioară (între 20000 şi 50000 locuitori), 52 de oraşe. Se pot delimita câteva areale de declin industrial accentuat: nordul Moldovei, valea Dunării românești, sudul Transilvaniei, judeţele Maramureş și Hunedoara-Gorj.

#222. Specializarea funcţională ca trăsătură a sistemului urban românesc dinainte de 1990, este marcată de specializarea într-o anumită ramură industrială, de regulă aceasta fiind reprezentată de construcţiile de maşini, chimie sau siderurgie. Industria unor oraşe mici și mijlocii era caracterizată de existenţa uneia sau a două întreprinderi industriale, serviciile fiind reduse la minim (Ianoş, Tălângă, 1994). Cele mai multe oraşe monoindustriale au apărut ca o consecinţă a urbanizării din perioada comunistă, bazată pe decizii politice de planificare socio-economică centralizată. Importanţa acestor oraşe în structura urbană naţională a scăzut lent până la începutul secolului XXI, în contextul amplelor transformări produse în plan economic şi social. Ponderea lor din numărul total de oraşe a crescut de la 13,6% în 1968 la 16,5% în anul 1992 şi a scăzut la 9,0% în anul 2002. Dintre centrele ce îşi menţineau încă statutul monoindustrial în 2002 ies în evidenţă cele din judeţele Hunedoara și Gorj, în special cele din bazinele carbonifere Valea Jiului și Motru-Rovinari. La polul opus, dispar din categoria oraşelor monoindustriale cele din gruparea Dâmboviţa-Prahova-Braşov, excepţii 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 dependenţa populaţiei 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 subvenţiilor acordate

de stat fac ca în perioada următoare aceste zone să se transforme în zone în declin industrial. Exemple: zone din judeţul Neamţ (regiunea Nord-Est), Galaţi și Brăila (regiunea Sud-Est), Prahova, Călăraşi, Teleorman, Dâmboviţa (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 apariţia unei situaţii economice precare și instabile în judeţele Botoşani, Iaşi și Vaslui. De asemenea, există zone de declin industrial și cu şomaj ridicat, în special în arealele din jurul localităţilor urbane: Roman, Suceava, Paşcani, Fălticeni, Rădăuţi, Vaslui, Negreşti, Huşi, Buluşi, Dărmăneşti, Moineşti, Comăneşti, Paşcani, Tîrgu Frumos, Tîrgu Neamţ, Botoşani și Dorohoi, cu platformele industriale adiacente.

#225. Restructurările industriale care au avut loc în procesul tranziţiei la economia de piaţă, au avut ca efect creşterea ratei şomajului în marile centre de industrie grea existente la nivelul regiunii Sud-Est (Galaţi, Brăila, Buzău) și în micile centre urbane mono-industriale. Activitatea intensă din zona construcţiilor de locuințe proprietate privată a preluat o parte din forţa de muncă disponibilizată, şocul social al disponibilizărilor din industrie fiind atenuat, cu toate acestea oraşele mici nu au reuşit să-şi găsească echilibrul pierzând în continuare locuri de muncă (Babadag, Negru vodă, Hârşova, Făurei, Tulcea, Măcin etc). Principalele cauze ale situaţiei existente în oraşele mici cu industrie restructurată sunt lipsa investiţiilor străine și a unei infrastructuri dezvoltate. Zonele industriale ale Subcarpaţilor de Curbură Buzău, Focşani, Mărăşeşti, Adjud, Odobeşti, Tecuci) şi Dunării de Jos (Brăila, Galaţi, Tulcea, Măcin şi 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 Hârşova, oraşele Nehoiu (Buzău), Mărăşeşti (Vrancea).

#226. Trăsătura esenţială a regiunii Sud Muntenia este reprezentată de împărţirea acesteia în două arii cu caracteristici geografice și socio-economice diferite. Partea de nord a regiunii (judeţele Argeş, Dâmboviţa și Prahova) se caracterizează printr-un grad ridicat de industrializare, Prahova deţinând locul 1 pe ţară în ceea ce priveşte producţia industrială. Partea sudică a regiunii (judeţele Călăraşi, Giurgiu, Ialomiţa și Teleorman) este o zonă tradiţional subdezvoltată, dar cu întinse suprafeţe agricole, care pot sta la baza dezvoltării unei agriculturi specializate pe anumite tipuri de culturi, corespunzătoare condiţiilor pedologice din regiune. Vechea structură a economiei regiunii, care a cunoscut o dezvoltare industrială masivă în anii '70, şi-a pus amprenta pe profilul regiunii, încă dominat de industrie şi agricultură şi cu un sector terţiar cu o evoluţie ascendentă. O parte dintre activităţile industriale au supravieţuit şi sunt motorul creşterii economice, o altă parte nu a avut şanse de restructurare și a lăsat fără viitor mai multe oraşe mici. Restructurarea industrială a avut efecte majore în oraşele mici și mijlocii, monoindustriale, a căror industrie era dependentă de marile întreprinderi din centrele polarizatoare, și anume: Fundulea - judeţul Călăraşi, Bolintin Vale – judeţul Giurgiu, Turnu Măgurele – judeţul Teleorman, Urziceni, Feteşti, Ţăndărei – judeţul Ialomiţa. Oraşele mari au înregistrat reduceri mici ale forţei de muncă industrială, de cele mai multe ori sub media naţională, fiind avantajate de diversificarea industrială şi de mediul economic mai atractiv (exemplu: Municipiul Ploieşti). Restructurarea industriei din ultimii 20 ani, a determinat închiderea unor unităţi industriale din zone monoindustriale, ducând la apariţia unor probleme sociale grave în ariile aferente localităţilor: Mizil, Plopeni (uzină de armament), Urlaţi, Valea Călugărească (combinatul de îngrăşăminte chimice), Şotânga, Costeşti, Stoieneşti (minerit) și Câmpulung Muscel (uzina de automobile Aro) - din judeţele nordice, dar şi a unora din judeţele sudice: Turnu Măgurele, Zimnicea, Alexandria, Videle, Giurgiu, Olteniţa, Călăraşi, Slobozia şi Feteşti. Probleme și dezechilibre economice au apărut și în localităţile a căror activitate economică se baza numai pe industria extractivă, unele dintre acestea, precum Filipeşti și Ceptura din judeţul Prahova, fiind încadrate în categoria zonelor defavorizate, cu scopul de a atrage investiţii majore. Din păcate însă, respectivele măsuri au avut un impact redus asupra situaţiei socio-economice, fiind încă necesare acţiuni 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, Petroşani, Uricani, Petrila, Lupeni, Vulcan), a fost puternic afectat de restructurările masive înregistrate în sectorul industriei. Zona Hunedoara-Deva, culoarul Haţeg-Călan, Deva, zona minieră din sudul judeţului Caraş-Severin şi zona minieră din nordul judeţului Hunedoara (Brad, Munţii Apuseni), precum şi fostele zone miniere, necesită lucrări urgente de infrastructură pentru reintroducerea în circuitul economic şi protejarea ecologică a aşezărilor afectate masiv de reziduurile activităţilor miniere (uraniu, metale rare). De asemenea, oraşele Bălan şi Vlăhiţa sunt caracterizate de un declin economic acentuat comparativ cu restul ţării. Mari disponibilizari din industria miniera au avut loc în Valea Jiului (Lupeni, Petrila, Uricani, Vulcan), Moldova Noua, Oravița, Anina, Ocna de Fier, Rusca Montana, Valea Jiului, Zona Brad etc.

#228. După 1990, în condiţiile unui proces de restructurare a economiei relativ încet şi 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 dependenţă faţă de activitatea minieră este foarte mare. În judeţul Gorj se găsesc cele mai multe întreprinderi cu profil extractiv. Activităţile de extracţie a cărbunelui se află în recesiune, procesul de restructurare minieră începând din 1997. Judeţul Olt este, de asemenea, unul dintre judeţele unde procesul restructurării industriale are drept consecinţă pierderea locurilor de muncă. Fostele centrele (mono)industriale: Balş, Rovinari, Caracal, Tg. Cărbuneşti, Motru, Strehaia, au avut o evolutie 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 Munţilor Apuseni și zona montană din nordul regiunii, cuprinzând arii însemnate de pe teritoriul judeţelor Maramureş, Satu Mare și Bistriţa-Năsăud. Printre localităţile aflate în declin industrial (cauzate de declinul sectorului minier și a celui industrial) putem aminti: Văşcău, Ştei, Popeşti sau Şuncuiuş (judeţul Bihor); Rodna sau Şanţ (judeţul Bistriţa-Năsăud); Iara sau Poieni (judeţul Cluj); Baia Sprie, Cavnic, Vişeu de Sus sau Borşa (judeţul Maramureş); Turţ sau Bixad (judeţul Satu Mare); Sărmăşag (judeţul Sălaj). Unele dintre aceste zone necesită măsuri de reconversie industrială. Sectorul extractiv a fost puternic afectat de restructurările din domeniul minier, situaţie care a atras după sine disponibilizări masive și a condus la declararea zonelor defavorizate Baia-Mare-Borşa-Vişeu. Sectorul industriei din Baia-Mare, este afectat de rezultatul unui referendum local pentru interzicerea acelor tipuri de activităţi care poluează oraşul. Odată cu diversificarea activităţii economice, zonele monoindustriale sau cele fragile structural au existat doar în localităţile mici, cu o economie bazată pe o singură ramură industrială, ca de exemplu: producţia componentelor electrice (Fărcaşa), fabricarea mobilei (Bobota, Foieni, Săcădat), producţia componentelor electronice (Valea Vinului, Păuleşti), fabricarea încălţămintei (Valea lui Mihai) şi fabricarea produselor alimentare (Foieni, Săcădat). Aceste localităţi respectă condiţiile ce definesc o structură productivă monoindustrială, concentrând peste 25% din locurile de muncă din localitate și peste 50% din cele din industrie. Totuşi există unele zone sau centre specializate pe anumite sectoare, acest lucru ne atrăgând după sine caracterul monoindustrial, deoarece, în acest caz, închiderea unor unităţi industriale nu determină neapărat apariţia 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 formeaza 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. Acelaşi proces este parcurs și de oraşele cu structuri productive monoindustriale în domeniile metalurgiei, chimiei și industriei constructoare: Abrud, Zladna, Luduş, Iernut, Aiud, Făgăraş, Victoria, Copşa Mică, Ocna Mureş, Târnăveni, Râşnov, Gheorgheni, Topliţa, 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 renunţe treptat la facilităţile 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 localităţile componente ale zonelor defavorizate aparţineau 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 Ialomiţa, Olt, Mehedinţi. Pe ansamblu harta dezvoltării sociale a rămas aceeaşi, dar la un nivel al IDUL mai ridicat în 2011. Comparând în timp valorile indicelului, remarcăm că două categorii – cea a judeţelor foarte sărace şi sărace – au dispărut. Toate judeţele şi-au îmbunătăţit valoarea indicelului, chiar și cele care erau foarte sărace în 2002, în 2011 sunt în categoria celor cu dezvoltare medie joasă. Există și câteva judeţe care au reuşit să îşi îmbunătăţească poziţia relativ la celelalte: Tulcea, Ialomiţa, Mehedinţi 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 localităţilor cu nivel de dezvoltare scăzut şi a trecut la nivel mediu ridicat.

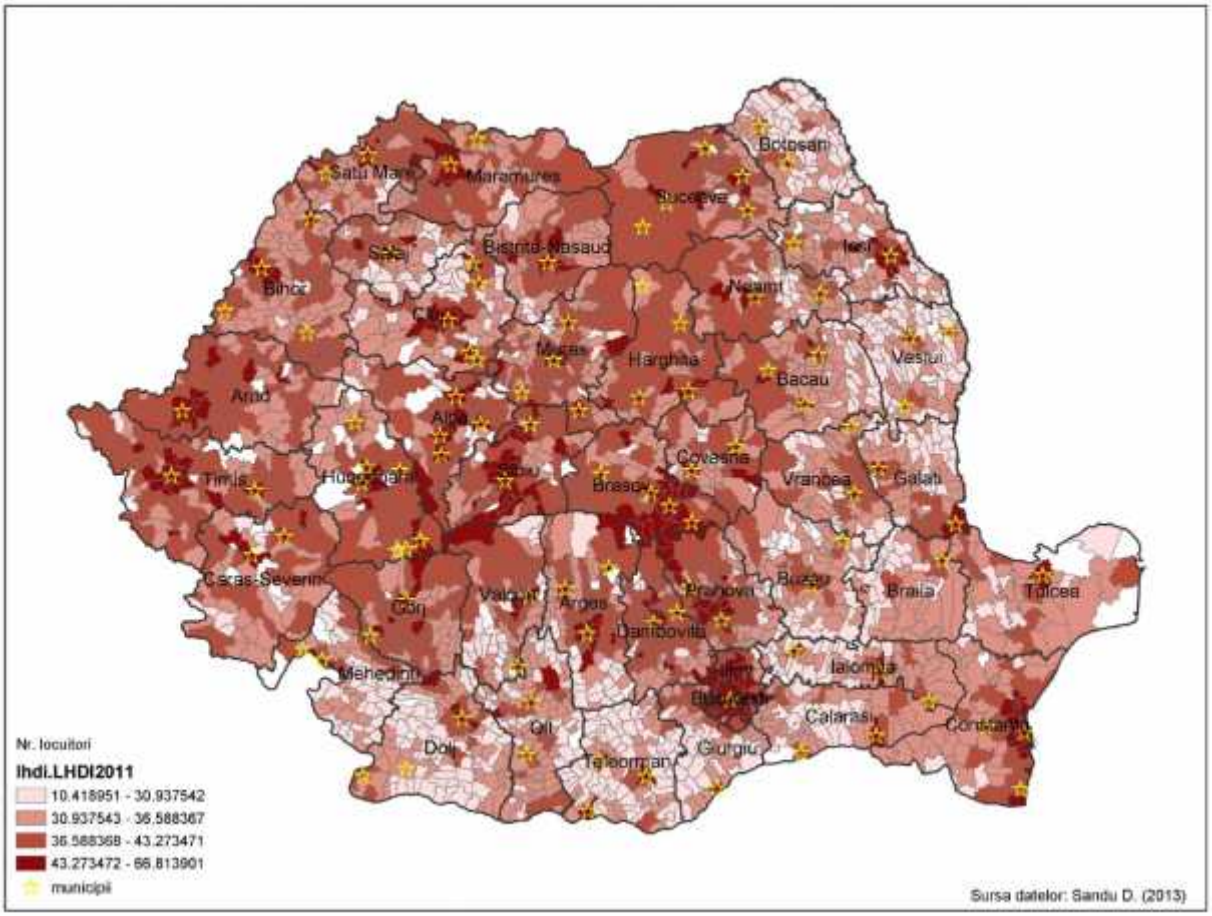


Figura 38. Distribuția valorilor IDUL 2011 la nivel LAU2

(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 Botoşani, dar în sud sărăcia este continuă pe arii extinse (Sandu, 2013). O posibilă explicaţie a poziţionării mai bune în timp a Moldovei este dată de mobilitatea în străinătate pentru muncă prin remitenţe şi 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 populaţiei, condiţionată prin forma de relief specifică satului este și ea importantă în trasearea diferenţelor teritoriale. În localităţile de câmpie predomină activităţile agricole cerealiere care sunt asociate cu un nivel redus al veniturilor. Comunităţile sărace de la câmpie au, de asemenea, și condiţii de locuire și dotări proaste care afectează valoarea generală a indicelui.

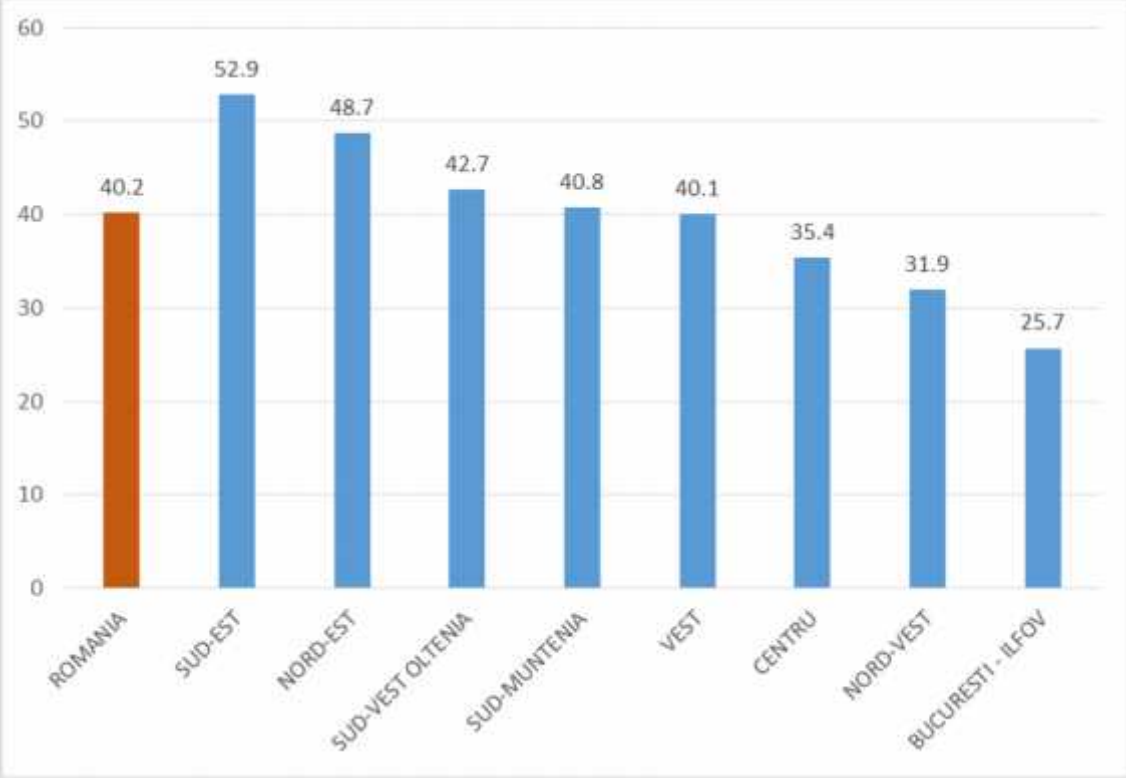


Figura 39. Rata riscului de sărăcie și excluziune socială în anul 2014 (%) (Sursa datelor: INS)

#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 hărţilor de sărăcie atât ale mediului urban, cât şi ale celui rural putem trage concluzia că apropierea comunelor de oraşe 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-şi accentueze nivelul de sărăcie. Au fost depistate astfel o serie de arii rurale cu risc ridicat de sărăciei și nivel scăzut al dezvoltării comunitare (aşa cum a fost definit şi cuantificat de Sandu D. 2004):

- regiunea Nord-Est – triunghiul format de oraşele Botoşani-Săveni-Ştefăneşti, sudul judeţului Iaşi lipsit de centre urbane, comunele situate de-a lungul limitei dintre judeţele Bacău şi Vaslui, aria rurală din jurul oraşului Negreşti
- regiunea Sud-Est – aria rurală din nordul judeţului Galaţi, inclusiv vecinătăţile oraşului Bereşti, sudul și sud-vestul judeţului Vrancea (areal neurbanizat), nord-vestul judeţului Buzău, axa neurbanizată formată de limitele judeţelor Brăila și Tulcea, aria din jurul oraşului recent Băneasa
- regiunea Sud – aria rurală din jurul oraşului Mizil, comunele amplasate la graniţa dintre Giurgiu şi Teleorman, aria rurală situată la nord de Roşiori de Vede, zona centrală neurbanizată a judeţului Călăraşi, ariile rurale din jurul oraşelor noi Căzăneşti și Fierbinţi Târg
- regiunea Sud-Vest – ariile polarizate de oraşele Baia de Aramă și Strehaia, zona de graniţă dintre Dolj şi Mehedinţi, ariile rurale ce gravitează în jurul oraşelor noi Băbeni,

Berbeşti, Bălceşti, aria rurală din nordul judeţului Olt fără centre urbane apropiate,

- regiunea de Vest – zona de graniţă dintre Timiş şi Hunedoara, aria polarizată de Făget, aria polarizată de Moldova Nouă, aria rurală din sud-estul judeţului Arad fără oraşe apropiate,
- regiunea Nord-Vest – aria rurală polarizată de Salonta, aria rurală din jurul oraşului Săcueni, comunele localizate la limita judeţelor Cluj şi Mureş, sudul judeţului Bistriţa Năsăud,
- regiunea Centru – zona rurală din jurul oraşului Câmpeni, aria rurală ce gravitează în jurul oraşelor Sărmaşu, Luduş, Iernut, aria polarizată de Agnita, partea de nord a judeţului Braşov (polarizată de Rupea), comunele din apropierea oraşelor Baraolt şi 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 disfuncţionalităţi, perturbaţii de dezvoltare, presiuni asupra mediului înconjurător sau acţiuni sociale nocive, ca efect al unor măsuri politice aberante (cazul satelor sistematizate), depopularea prin exod rural etc. (Otiman, 2005). La acestea se adaugă orașele mici declarate după anul 2000, care păstrează încă un profil economic specific unor localități rurale, cu o pondere ridicată a populației ocupate în activități agricole, la care se adaugă sectorul public (administrație, apărare, sănătate, educație, servicii sociale, etc.) și, uneori, activitățile turistice. În această categorie intră orașele: Ștefănești (Botoșani), Dragomirești, Solca, Bechet, Berești, Ocnele Mari, Dolhasca, Bucecea, Nucet, Liteni, Piatra Olt, Tismana, Ciacova, Băile Tușnad, Sărmașu, Ocna Sibiului, Broșteni, Băneasa, Vașcău, Murgeni, Milișăuți, Vânju Mare, Săliștea de Sus, Miercurea Nirajului, Isaccea, Flămânzi, etc. În acest context, aceste orașe se confruntă, în general, cu un fenomen de navetism accentuat către polii economici apropiați sau cu 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 ştiinţifice și tehnologice, zonele libere, zonele defavorizate, zone de restructurare industrială cu potenţial de creştere economică, zone asistate, incubatoare de afaceri. Cea mai mare parte din acestea sunt / au fost localizate în mediul urban sau în localităţile rurale din apropierea oraşelor. 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.

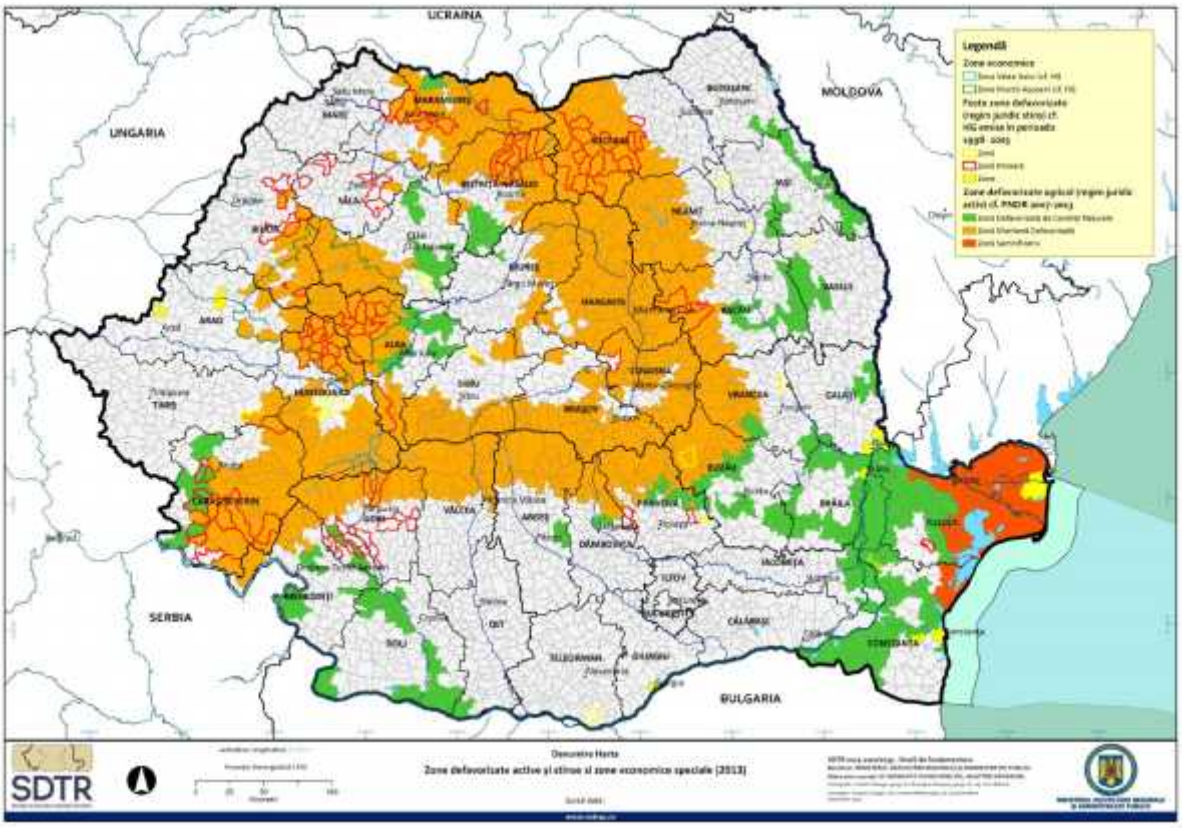


Figura 40. Zone defavorizate active și stinse și zone economice speciale

(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 potenţialul antreprenorial al judeţelor României pornind de la un set de 33 de indicatori și utilizează analiza cluster pentru a evidenţia a 8 grupe de judeţe (clustere) şi astfel pentru a depista „arii locale de dezvoltare" cu spirit antreprenorial dezvoltat (Bucureşti, Bihor, Cluj, Timiş, Braşov, Prahova, Iaşi, Constanţa).

#240. Potrivit raportului Băncii Mondiale, *Competitive Cities*, cele mai dezvoltate regiuni ale României creează o „punte de dezvoltare" între Bucureşti (nucleul economic al României) şi vestul ţării. Judeţele Timiş şi Cluj, care găzduiesc mari centre economice (Timişoara şi Cluj-Napoca), sunt pe locul doi, după Bucureşti, ţinând cont de nivelul PIB-ului pe cap de locuitor, fiind considerate ca două dintre cele mai dinamice regiuni ale ţării. Dintotdeauna au avut de cîştigat de pe urma faptului că oraşele din aceste judeţe au beneficiat de un anumit nivel economic şi a vecinătăţii cu frontiera de vest. Braşov, Sibiu, Bihor şi Arad au beneficiat și ele de pe urma vecinătăţii cu frontiera de vest. La celălalt capăt de ţară, Constanţa a avut de câştigat dat fiind că are cel mai mare port cu ieşire la Marea Neagră, lucru care îi asigură un acces uşor la pieţele 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. Piaţa muncii din România s-a concentrat în jurul a câtorva oraşe aflate în creştere, o tendinţă care cel mai probabil va continua şi în viitor. De obicei, creşterea cererii de forță de muncă determină o presiune pe creșterea salariilor şi productivităţi lucrătorilor. Un model similar de concentrare apare și când se are în vedere distribuţia angajaţilor în sectoarele cu salarii ridicate, cu câteva oraşe ieşind în evidenţă ca fiind mai eficiente în atragerea acestor tipuri de domenii: București, Cluj-Napoca, Arad, Timișoara, Brașov şi 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 creştere 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 Bucureşti, județele Cluj, Ilfov, Timiş, Argeş, în timp ce vânzările minime sunt înregistrate în judeţele Călăraşi, Tulcea, Ialomiţa, Teleorman, Vaslui. Evident că vânzările din sectorul de servicii financiare sunt dependente de populaţie, nivel de trai și nivelul de dezvoltare economică din aceste judeţe, 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 judeţe în 2011, faţă de zece judeţe cu 11 ani în urmă. Aceasta este o consecinţă naturală a aglomerării, deoarece firmele preferă să se localizeze în aceeaşi regiune, pentru a putea accesa o rezervă calificată de muncă, furnizori de încredere şi resurse comune de cunoştinţe şi inovare.

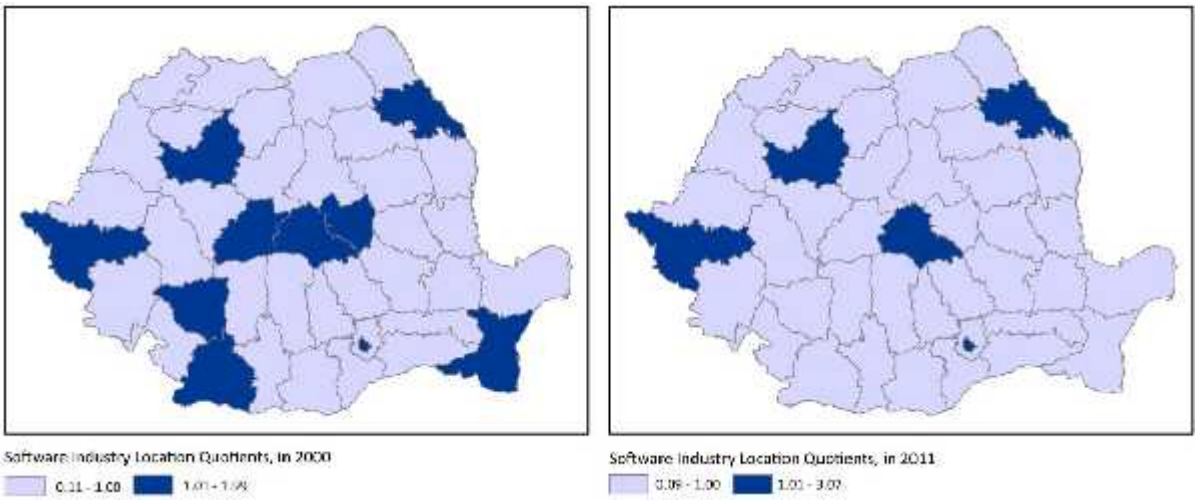


Figura 41. Concentrarea în spațiu a industriei software

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

#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.

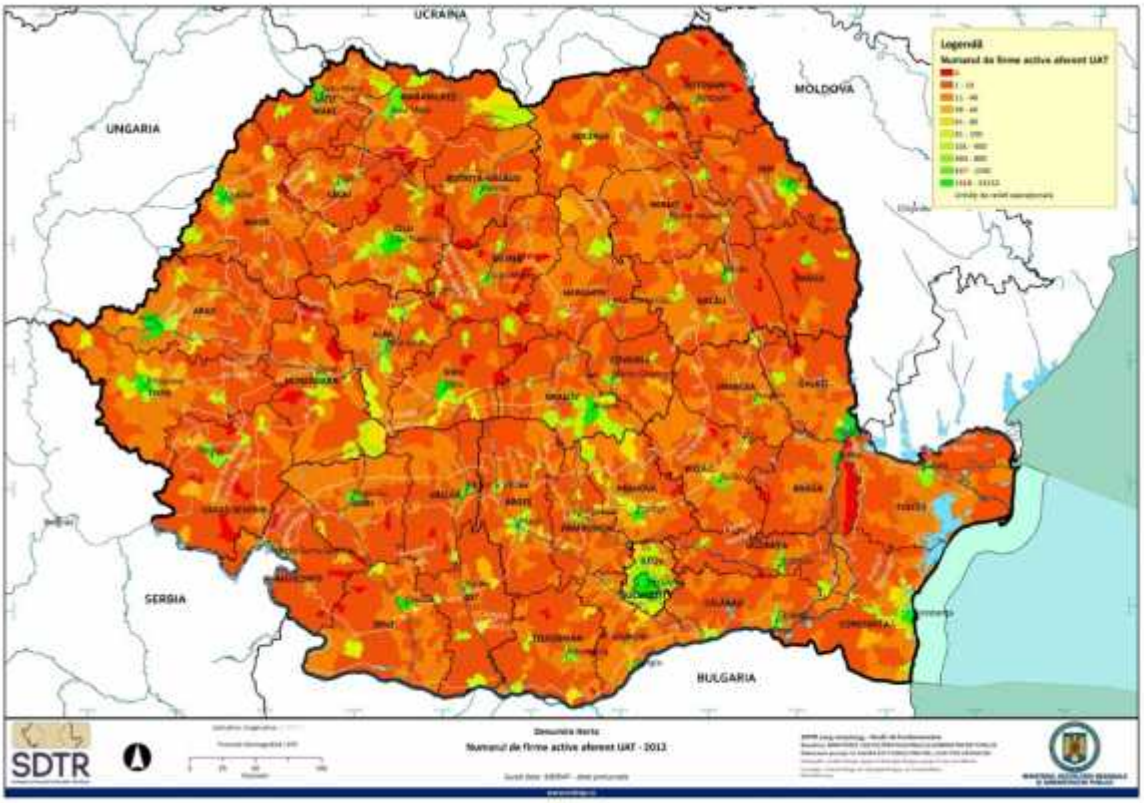


Figura 42. Distribuția firmelor active la nivel de UAT, 2012

(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-Brașov, Negrești Oaș, Dărmănești etc.

#249. Potrivit *Ziarului Financiar*, la nivelul anului 2011 funcţionau 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 comerţul 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 şi 2012 se află în Slobozia, Carei (ulei), Buzău, Țăndărei, Roman (fabricarea zahărului), București, Brașov (produse lactate). Un studiu coordonat de prof. Mereuță evidențiază sectoare ce pot fi considerate puncte tari sau relativ tari în domeniul exporturilor românești (fabricarea produselor din cauciuc și mase plastice, fabricarea echipamentelor electrice, agricultură, vânătoare și servicii anexe, fabricarea autovehiculelor de transport rutier, a remorcilor şi semiremorcilor, industria metalurgică, prelucrarea lemnului, fabricarea substanţelor și a produselor chimice, fabricarea calculatoarelor şi a produselor electronice și optice), dar și sectoare cu oportunităţi importante de succes (industria alimentară, fabricarea produselor farmaceutice, industria construcţiilor 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, Brașov, Craiova, Iași. Un număr redus de firme industriale se înregistrează în județe precum: Vaslui, Brăila, Ialomița, Călărași, Dolj, Mehedinți.

		Timpul petrecut cu mașina până în centrul orașului			60 min. de la marginea orașului
		20 min.	**40 min.**	**60 min.**	
a		350.000	452.000	767.000	945.000
	% din veniturile firmelor la nivel național	3,16%	3,41%	5,43%	6,00%
Cluj-Napoca		360.000	482.000	620.000	905.000
	Veniturile firmelor	3,29%	3,48%	3,71%	4,47%
	Populație	328.000	423.000	582.000	943.000
	% din veniturile firmelor la nivel național	1,47%	1,52%	1,60%	2,20%
	Populație	302.000	470.000	787.000	.080.000
	% din veniturile firmelor la nivel național	1,43%	1,60%	2,70%	2,94%
Constanţa	*Populație*	312.000	492.000	620.000	716.000
	% din veniturile firmelor la nivel național	2,51%	4,12%	4,54%	4,67%
	Populație	328.000	485.000	615.000	868.000
	% din veniturile firmelor la nivel național	2,65%	2,83%	2,98%	3,54%
	Populație	305.000	556.000	2.724.000*	554.000*
	% din veniturile firmelor la nivel național	2,89%	3,44%	43,17%*	47,24%*
Bucureş	*Populație*	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%

Tabel. 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, precondiție 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 agenţii economici se localizează având acces la infrastructură și utilităţi 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 şi oraşelor.

#253. Desfăşurat în perioada 2004-2007 de către Autoritatea Naţională pentru Cercetare Ştiinţifică, Programul INFRATECH a urmărit crearea şi dezvoltarea unei reţele naţionale a entităţilor 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 activităţi acreditate în diferite domenii cu potenţial ridicat de inovare (biotehnologii, energii neconvenţionale şi regenerabile, tehnologia informaţiei și comunicaţii, optoelectronică, laseri, fizica radiaţiei, optică, spectroscopie, fizică tehnică, microelectronică etc.). De asemenea, la nivelul a 4 centre universitare importante (Bucureşti, Iaşi, Timişoara şi Galaţi) funcţionează parcuri ştiinţifice și tehnologice. Toate cele patru parcuri se concentrează pe software şi telecomunicaţii. Informaţiile disponibile sugerează că cel mai performant parc ştiinţific este cel care funcţionează în Galaţi, 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.

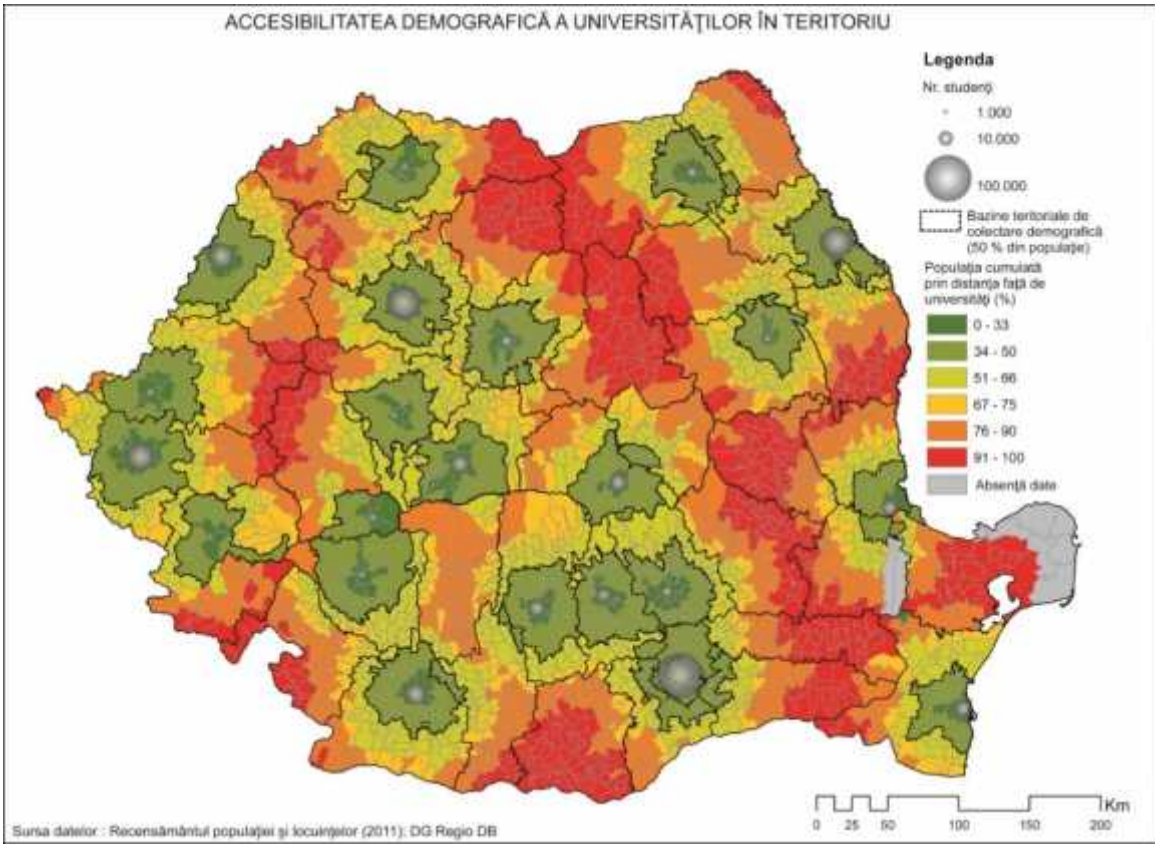


Figura 44. Accesibilitatea demografică a universităților în teritoriu (Sursa: Studiu UAIC)

#256. O serie de studii au încercat să identifice potenţiale clustere în România. Definiţia clusterului este întâlnită și în legislaţia noastră (HG nr. 918/2006 din 12 iulie 2006 pentru aprobarea Programului de stimulare a cercetării, dezvoltării şi 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 creşterii competitivităţii operatorilor economici. „Polul de competitivitate" este o asociere de întreprinderi, organizaţii de cercetare-dezvoltare și formare profesională, ce acţionează 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 pieţe. Acelaşi raport din 2011 arată că, în România, clusterele, 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 tradiţie: cazul clusterului de furnizori de componente pentru industria automotive (Dacia-Renault) sau al celui Textil NE, fie se datorează localizării unor firme multinaţionale, cum este cazul clusterului Automotive Vest. O importanţă deosebită a avut-o Programul Cadru 7, pe baza căruia s-au creat 4 poli de competitivitate (Geotermal NV, Automotive Vest, Pro Wood, Textil NE), altele cel puţin 3 fiind generate după aceeaşi metodologie (Green Energy Covasna, Textil NE și ICT Vest). 11 dintre clusterele identificate deţin potenţial de a deveni poli de competitivitate de interes naţional, potrivit autorilor raportului menţionat.

#257. Structurile de clustere agricole din România și polii 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 dificutatea 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 pentrun sector, ducând la atragerea unor investiții străine importante, în jurul cărora să poată gravita furnizorii de la nivelul teritorial. În momentul de față, clusterele 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 construcţia echipamentelor tehnice pentru agricultură şi industrie alimentară), Clusterul Regional al Produselor și a Industriei Alimentare “AGROFOOD” creat în 2011, la Sfântu Gheorghe (judeţul Covasna), în scopul susţinerii întreprinderilor pentru a oferi produse şi servicii competitive pe pieţele naţionale şi internaţionale, Clusterul agro-alimentar AgroFood Crişana 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 activităţi de inovare și transfer tehnologic atât la nivel regional, cât şi la nivel transfrontalier, Clusterul Ind Agro Invest Timişoara și Agro-Food Cluster Bucureşti Ilfov bazat pe experienţa majoră în domeniu Institutului Naţional de Cercetare-Dezvoltare pentru Maşini și Instalaţii 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 naţional, 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 viniviticolă în România. Zona cu potențial a fost corelată în mod armonios cu profesioniști 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. Deşi România are un potenţial turistic extraordinar, atât natural, cât și antropic, nu reuşeşte 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 naţional sunt mai mici decât cheltuielile generate de

activități turistice, ambele cifre fiind mici în comparație cu țările UE.

#260. Având în vedere că Bucureştiul polarizează majoritatea înnoptărilor în unităţi de cazare turistică la nivel internaţional, reiese foarte clar predominanţa turismului de afaceri în dauna celorlalte, specificul turistic balnear, litoral sau montan de tradiţie al României nemaifiind competitiv la nivel european, în condiţiile în care turismul medical şi cel curativ sunt din ce în ce mai proeminente într-o Europă afectată din plin de fenomenul de îmbătrânire demografică. Funcționarea eficientă și competivitatea 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 atît 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, Transfăgărășanul, 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 săseşti din centrul Transilvaniei, Culoarul Rucăr-Bran, zona mănăstirilor din Bucovina și Oltenia; traseul Dunării și zonele rurale şi urbane adiacente. Principala resursă din punct de vedere turistic a acestor zone o constituie specificul cultural al obiectivelor majore (monumente istorice), peisajul (cuprinzând locuirea, activităţile 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 Bucureşti are rolul principal în ierarhia urbană naţională, printr-o accesibilitate net superioară față de celelalte oraşe, la nivel naţional și internaţional, precum şi printr-o prezenţă dominantă în rețeaua economică și administrativă. Rețeaua policentrică de oraşe secundare este echilibrată în restul teritoriului de cele 7 centre regionale (polii de creștere) având dimensiuni relativ apropiate, cu diferenţe în funcţiile economice îndeplinite. Dezvoltarea echilibrată la nivel teritorial se sprijină în primul rând pe oraşele București, Constanța, Brașov, Cluj-Napoca, Timişoara. 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. Oraşele medii și mari constituie un potenţial important pentru dezvoltarea aşezărilor şi zonelor aflate în proximitate. Acestea deţin o poziţie strategică în raport cu axele de dezvoltare europene și o infrastructură economică și socială relativ dezvoltată. Capitala României, precum și orașele mari ce polarizează funcţii teritoriale, activităţi, dotări, populaţie, instituţii, etc. conduc la acumularea de noi diferenţe între acestea şi restul teritoriului național. Dezvoltarea dezechilibrată teritorial conduce la regiuni defavorizate, precum regiunea de dezvoltare Nord-Est, urmată la mică distanţă 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 depedințe. Din acestă perspectivă se evidențiază mai ales zonele de influență 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 (paiantă, chirpici, lemn, etc.), cu confort redus și lipsite de dotări tehnico-edilitare. În acestă 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 extracarpatice 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 nerambusabile. 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 extracarpatice 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. Oraşele mici au multe probleme nesoluţionate şi puţine resurse la dispoziţie în comparaţie cu oraşele medii și mari. Se constată o creştere a şomajului în majoritatea oraşelor industrializate anterior anului 1990, dependente de o singură ramură a industriei și accentuată de pierderea pieţelor pentru aceste industrii. Efectul concentrării populaţiei în oraşe cu peste 100.000 locuitori, sau în vecinătatea acestora, coroborat cu fragilizarea structurilor socio-economice ale oraşelor 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. Disparităţile economice și ocupaţionale accentuate se evidenţiază atât inter cât și intra-regional. Având în vedere ponderea importantă a zonelor rurale la nivelul teritoriului naţional, 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 înscriși 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.

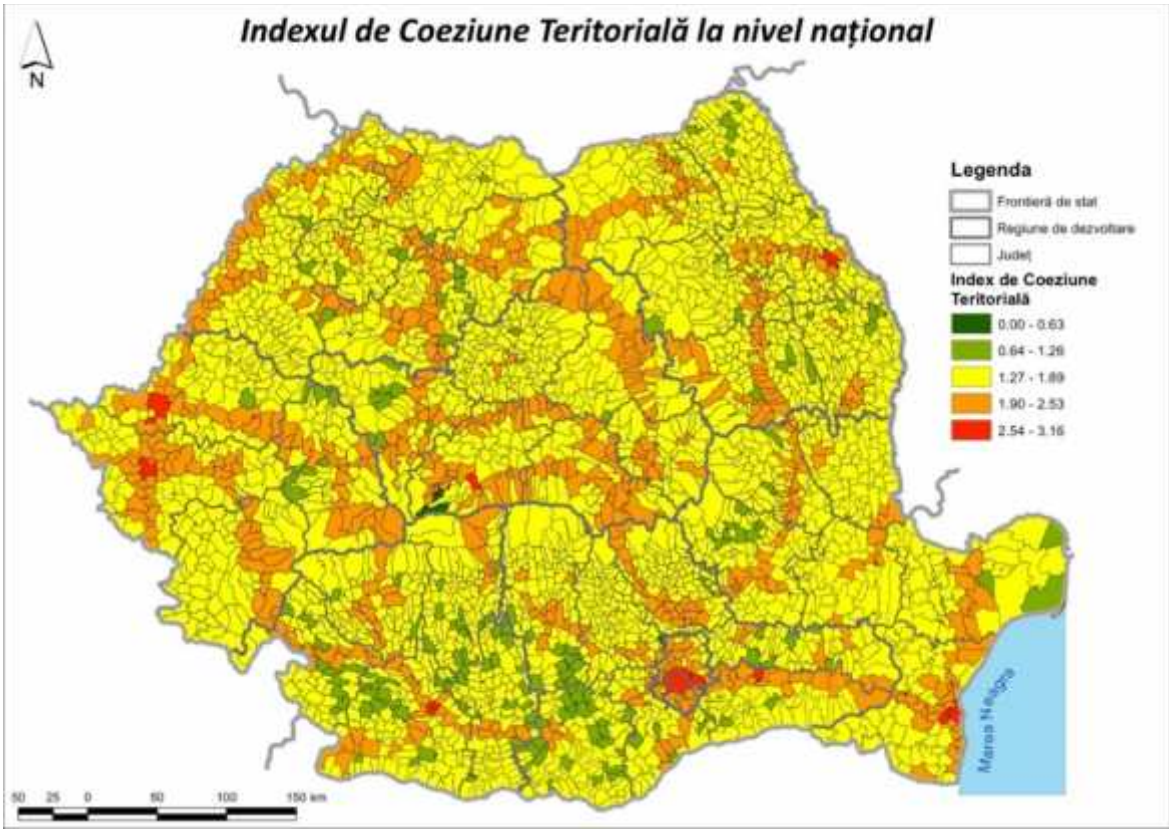


Figura 45. Coeziunea teritorială conform valorilor Indexului de Dezvoltare Teritorială

#286. Procesul de dezvoltare a serviciilor comunitare în perioada de după 1990 a fost grevat de o serie de deficienţe, descentralizarea serviciilor a condus la disparităţi teritoriale mari, diferenţe între comunităţile active și bogate faţă de cele pasive și sărace, iar reorganizarea sistemului de învăţământ și de sănătate s-a realizat cu deficienţe majore mai ales în orașe mici și mediul rural. Serviciile oferite de mediul privat s-au dezvoltat de asemenea inegal, dublând de regulă inegalităţile în dezvoltarea sistemului public, cele mai multe instituţii de învăţământ private sau unităţi sanitare fiind situate în centrele urbane de tradiţie, 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.

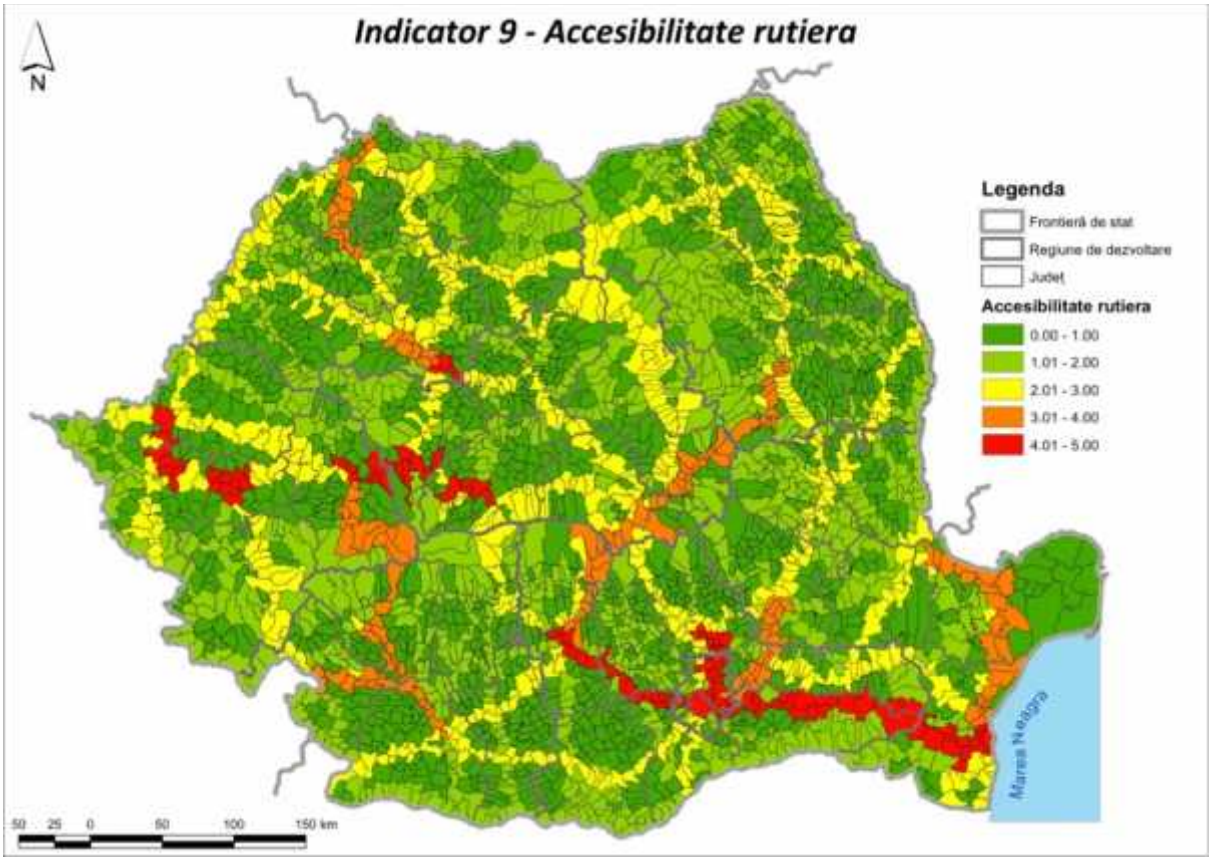


Figura 46. Accesibilitatea localităţilor conform valorilor Indexului de Dezvoltare Teritorială

#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 localităţi 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.

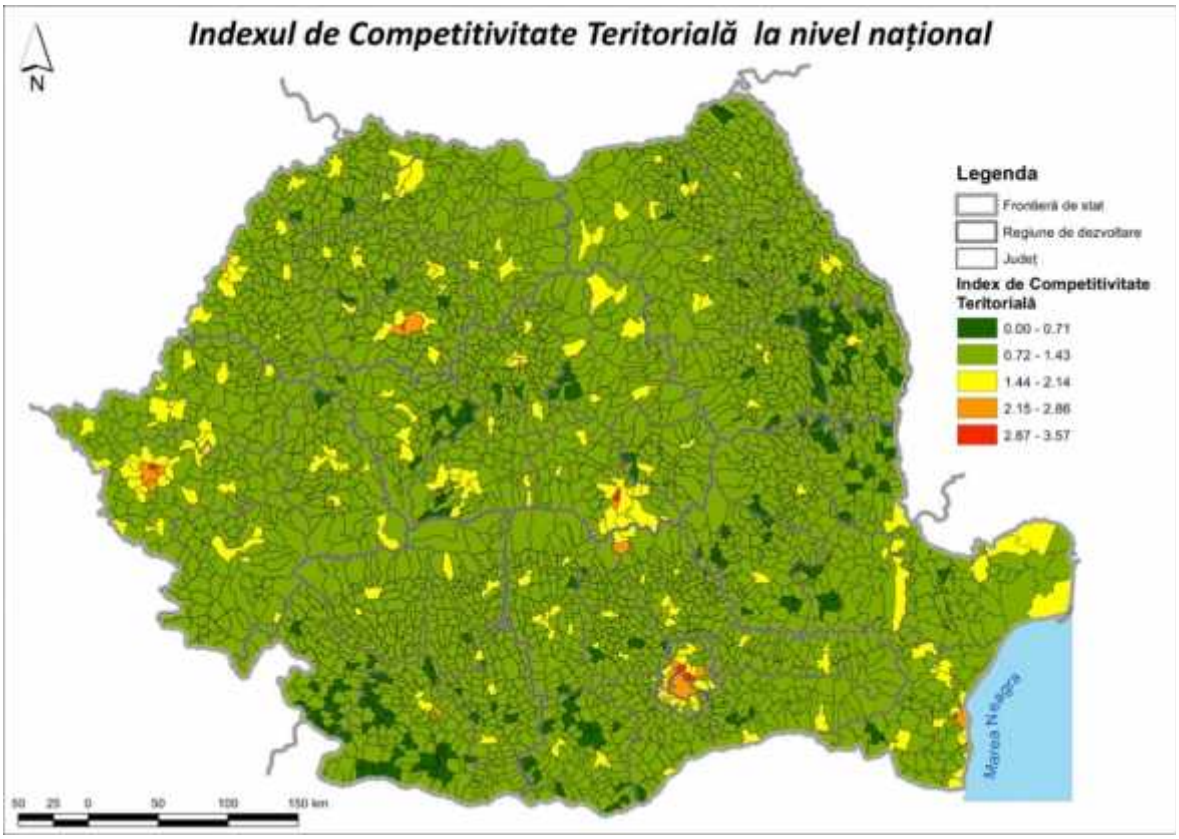


Figura 47. Competitivitatea teritoriului național conform valorilor Indexului de Dezvoltare Teritorială

#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 extracarpatice 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 fărâmițate 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-climatice 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 forţei 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 creştere a temperaturii medii anuale şi o scădere însemnată a precipitaţiilor, 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 deşertificare (ex. sudul Câmpiei Române), cele supuse inundaţiilor frecvente (ex. zona de confluenţă 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 comparaţie 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 creşterea preţurilor energiei și implicit a preţului 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 polilor 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.

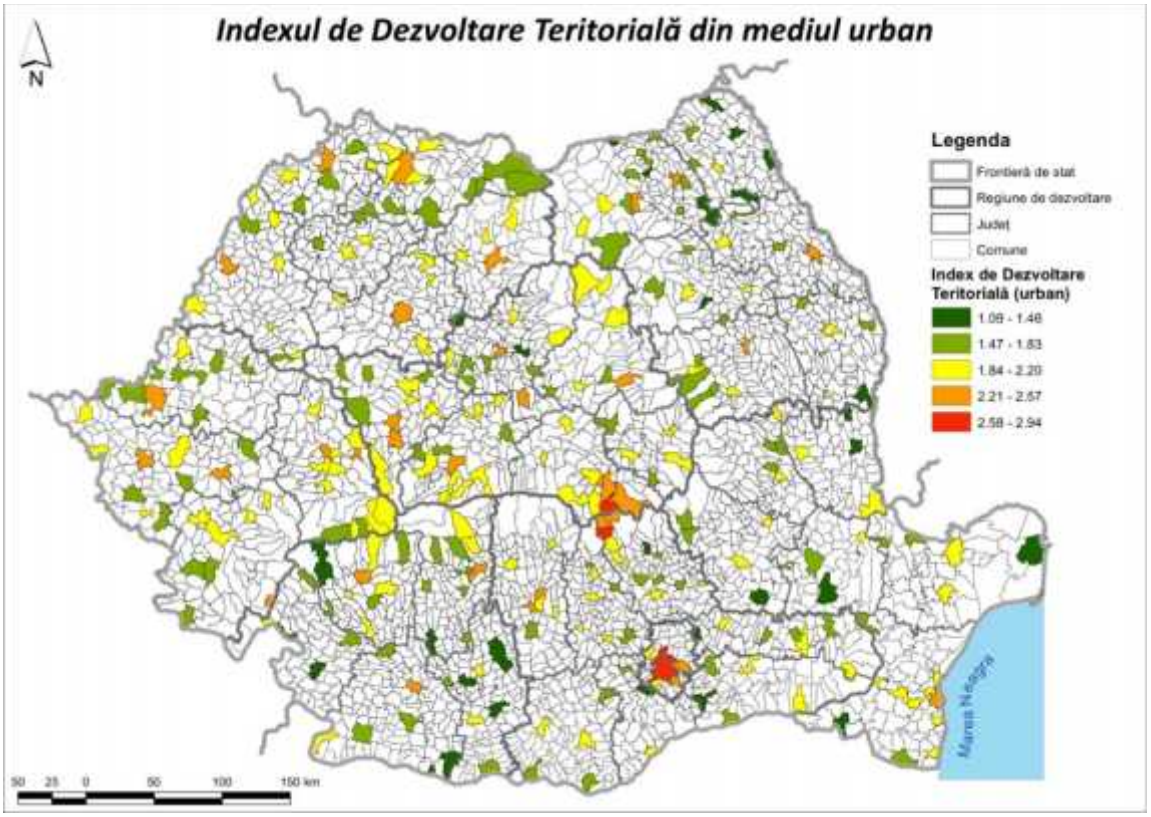


Figura 48 – Valori ale Indexului de Dezvoltare Teritorială pentru mediul urban

#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, Flâmânzi, 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 subzistență, 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, Ștefăneștii de Jos etc. – în jurul municipiului București; Cristian, Hărman, Sânpetru – municipiul Brașov; Dumbărvița, Giroc, Ghiroda, Șag, Giarmata, Sânandrei – municipiul Timișoara; Șelimbăr, Cristian – municipiul Sibiu; Cârcea – municipiul Craiova; Florești, Baciu, 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.

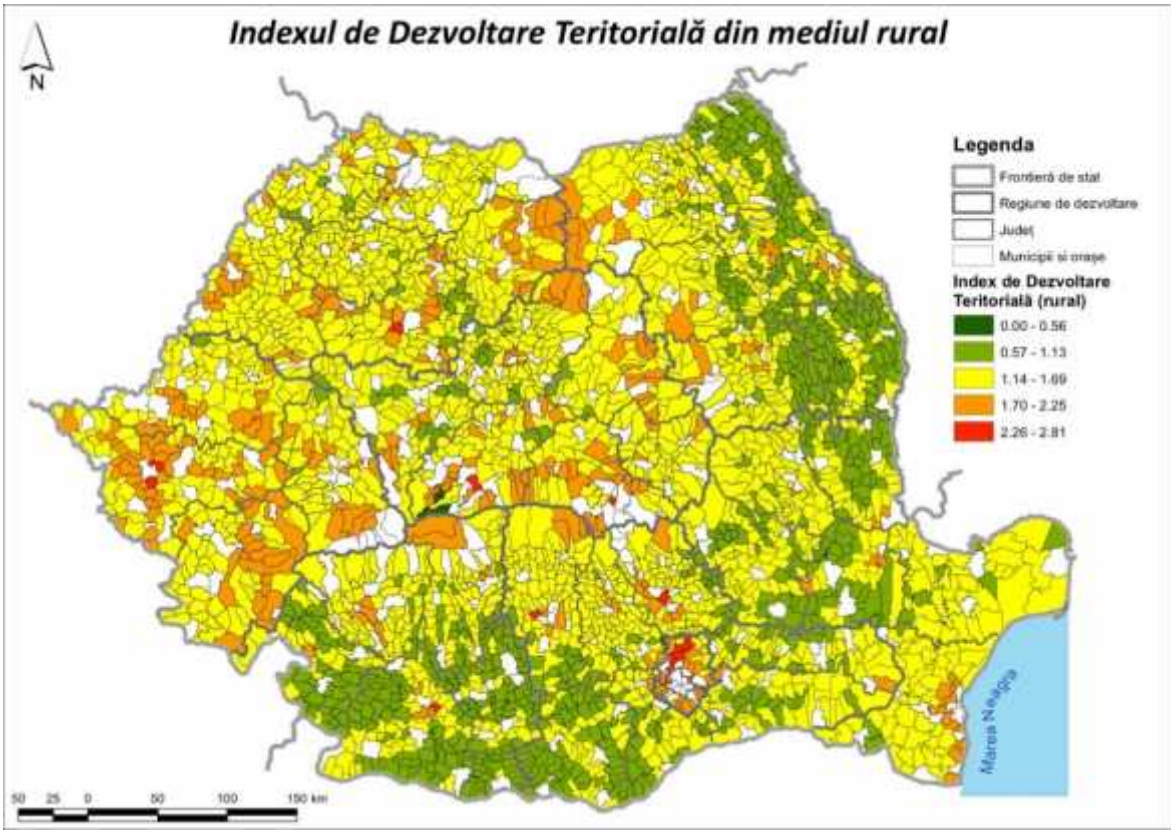


Figura 49 – Valori ale Indexului de Dezvoltare Teritorială pentru mediul rural

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

#322. Și alți indicatori demografici prezintă valori ridicate pentru mediul rural: mortalitatea și mortalitatea infantilă. Se menţin și decalaje în ceea ce priveşte valoarea indicatorului privind speranța de viață în favoarea persoanelor (de ambele sexe) din mediul urban. Durata medie de viaţă a populaţiei din mediul urban este superioară celei din mediul rural, cu 1,99 ani. Vârsta medie a populaţiei rurale este ușor mai mare decât a locuitorilor din orașe.

#323. Fluxurile migratorii urban-rural (29,9%) și urban-urban (30,0%) au deţinut cele mai mari ponderi în structura migraţiei 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 Bucureşti-Ilfov,) ponderea populaţiei ocupate urbane s-a menţinut superioară celei rurale. Populaţia din mediul rural este ocupată predominant în agricultură.

#325. Trei sferturi din numărul total al salariaţilor au rezidența în mediul urban și rural.

#326. Rata șomajului BIM a fost substanţial 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 menţinut şi chiar au crescut diferenţele între mediul urban și cel rural (raportul fiind de 6,8 ori atât în cazul medicilor cât şi în cazul personalului mediu sanitar).

#328. Scăderea mai accentuată a numărului de grădiniţe a fost înregistrată în mediul urban. Majoritatea unităţilor din învăţământul primar şi gimnazial se află în mediul rural (70%). Cu toate acestea în anul şcolar/universitar 2011 / 2012, rata netă de cuprindere (3-23 ani) în învăţământ este diferențiată pregnant între cele două medii: 85% în urban față de doar 44% în rural). Inclusiv gradul de promovabilitate în învăţământul primar şi gimnazial înregistrează mici diferenţe pe medii de

rezidenţă: 97,6% în urban faţă de 96,2% rural.

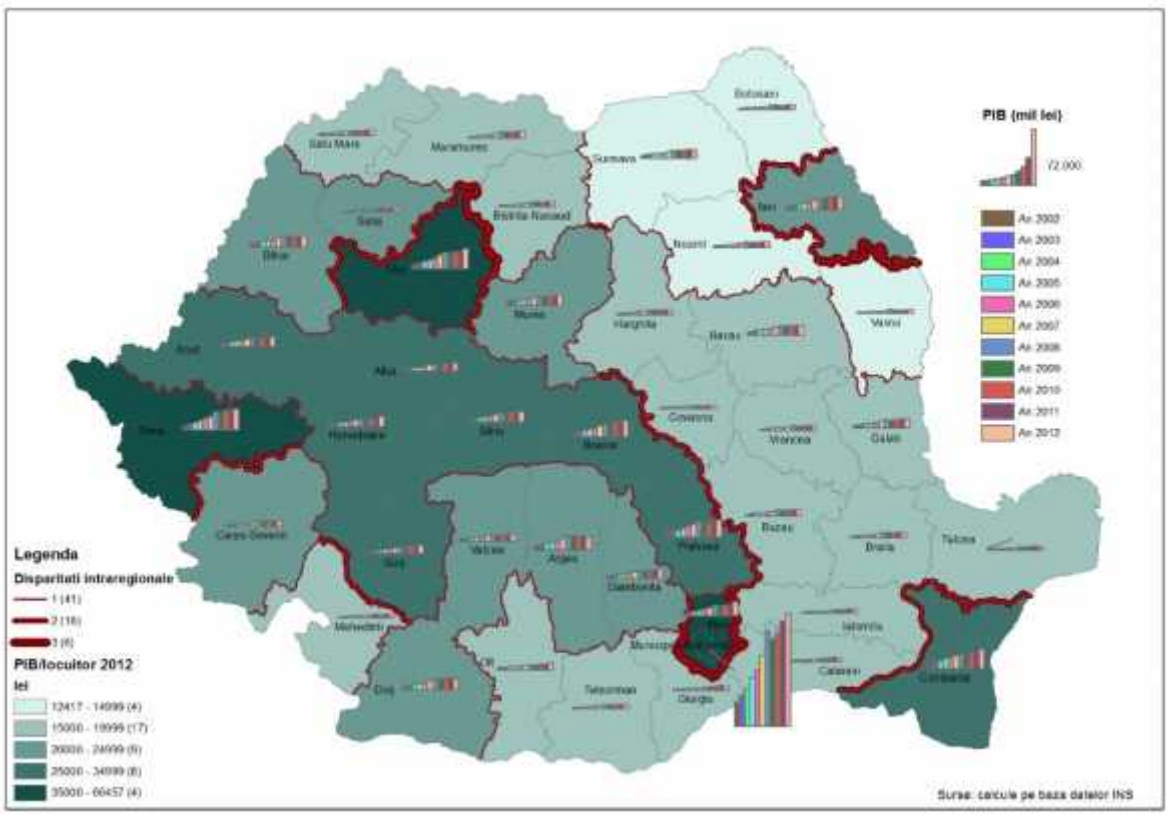
#329. În ultimii ani abandonul şcolar afectează, în principal, populaţia şcolară de la sate, în timp ce majoritatea absolvenţilor învăţământului superior domiciliază în mediul urban (90%).

#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 proporţie de peste 60% din salarii, în timp ce principala sursă a veniturilor gospodăriilor rurale o reprezintă producţia agricolă (peste 40% din totalul veniturilor). Diferenţele de nivel şi structură a cheltuielilor de consum sunt mari și în plan regional: cel mai înalt nivel mediu lunar pe persoană s-a înregistrat în regiunea Bucureşti-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 suprafaţă locuibilă, raportul urban / rural este relativ apropiat de numărul de locuințe (54% în urban şi 46% în rural).

#333. Incidenţa sărăciei este mult mai mare în mediul rural, faţă de mediul urban. Numărul persoanelor sărace care trăiau în localităţi rurale a reprezentat peste 70% din populaţia 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 şi Sud-Est, respectiv de patru ori în Sud-Vest Oltenia, decât în regiunea Bucureşti-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;
- creşterea interesului pentru natură în general (dezvoltarea unei conştiinţei colective cu privire la necesitatea protecţiei capitalului natural prin educarea și informarea populaţiei privind protecţia, gestionarea și valorificarea resurselor naturale), pentru activităţi în natură, locuire în condiţii satisfăcătoare de mediu, alimentaţie sănătoasă, etc.;
- reliefarea importanței ecosistemelor şi peisajelor la nivel european și, implicit, creşterea importanţei acestora la nivel național;
- accentuarea diferenţelor dintre diferitele teritorii după criterii ecologice.

Patrimoniu natural

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

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

Importanța marilor aglomerări urbane

- în opoziție cu declinul general al populaţiei în teritoriul României, rata de creştere a populaţiei are valori pozitive în unele oraşe mici și în vecinătatea marilor oraşe, situaţia fiind relativ mai bună în NE, NV, centru, SE şi V;
- valorile negative mari sunt în zone cu accesibilitate redusă şi nivel economic scăzut, în zone rurale în depopulare, în zone în declin industrial și în unele oraşe mari (unde se constată o creştere a populaţiei 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 populaţiei în teritoriu este determinat, în primul rând, de extinderea masei economice a oraşelor mari, care formează sisteme urban-rural integrate. Astfel, în cazurile Timişoara-Arad, Iaşi, Oradea, Satu Mare și

Brăila-Galați se formează sisteme cu potențial transfrontalier; Timişoara are o populaţie de circa 300.000 de locuitori și generează aproximativ 3% din venitul total al firmelor din ţară; Zona urbană funcţională a oraşului Bucureşti se întinde până la Ploieşti, Piteşti, Târgoviște, Giurgiu şi Călăraşi, 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 localiățile 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 investiţii în scopul conectării acestora la infrastructura imobiliar-edilitară și servicii de bază ;
- dezvoltare nestructurată a localităţilor, fără prevederea reţelelor stradale şi edilitare, echipamentelor și serviciilor;
- dezvoltarea sistemului de localităţi 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 oraşelor mari care a determinat apariția fenomenului expansiune urbană necontrolată;
- începutul formării exigenţelor în ceea ce priveşte 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 construcţiilor şi datorită scăderii accentuate a calităţii spaţiului public aferent, urmare atât a retrocedării spaţiilor 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 şi diminuarea treptată a preţurilor locuințelor;
- deprecierea forţei de muncă în construcţii, datorată câştigului mic în domeniu şi emigrării muncitorilor calificaţi;
- creșterea preţului serviciilor publice de furnizare a utilităţilor, în special în oraşe.

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

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

#337. În domeniul comunicațiilor se manifestă următoarele tendințe principale:

- digitalizarea reţelei de comunicaţii și dezvoltarea acesteia prin acoperirea zonelor „albe" va determina obţinerea accesului utilizatorilor la informaţii corecte și sigure;
- reducerea interesului unor operatori pentru dezvoltarea reţelei broadband, mai ales pentru zonele depărtate de centrele de judeţ, 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, deşi strategiile de dezvoltare locală nu sunt cerute prin lege. Mai mult decât atât, multe autorităţi locale sunt dornice să elaboreze strategii sectoriale care să răspundă unei anumite direcţii prevăzute pentru oraş. 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 naţional, 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 naţional 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. Potenţialul geografic şi demografic al României nu este valorizat, ceea ce are ca efect direct performanţele slabe obţinute 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 şi construirea lanţurilor de producţie până la vârful valorii adăugate nete;
- vulnerabilitatea României faţă 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 atribuţiilor şi resurselor între administraţia publică la nivel central şi local, în vederea creării unui sistem politico-administrativ mai eficient, responsabil şi democratic, precum şi reformarea sistemului de organizare administrativ - teritorială şi 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 unităţile administrativ-teritoriale este un obstacol major în identificarea şi susţinerea 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. Populaţia 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 ţări din vestul Europei, doar zona Bucureşti-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 (Bucureşti, Prahova, Braşov), spre deosebire de situația la nivel european, ceea ce generează o specificitate în sens negativ a teritoriului naţional, 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 şi 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 naţional este locuit de comunități relativ izolate, care nu cooperează; această situație face ca teritoriul naţional să fie practic divizat în 4-5 insule teritoriale între care legăturile sunt sporadice.

#352. Procentul semnificativ al teritoriului profund rural din totalul teritoriului naţional (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 condiţii pedoclimatice excelente, respectiv lunca Dunării – Bărăgan – Siret - Prut, acestea sunt totuși și locurile cu nivelul cel mai pronunţat al sărăciei. Cauzele principale o reprezintă lipsa de performanță a sectorului agricol și gradul de periferialitatea cronică.

#354. Calitatea locuirii deficitară atât în mediu rural (prin absenţa infrastructurii de bază apă-canal, energie, acces, şi comunicaţie) cât și în mediul urban majoritar de oraşe mici (prin deficite mari de servicii de interes general, infrastructură de acces comunicaţie.

#355. Zonele de ruralitate profundă reprezintă cea mai importantă provocare. Zeci de localităţi au pierdut funcţia determinantă a existenţei lor –agricultura de subzistenţă - astfel devenind așezări cu perspective clare de dispariţie. 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 pieţele internaţionale.

#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 menţine nivelul de siguranţă în exploatare a fost redusă viteza de circulaţie. Cauza principală o reprezintă degradarea continuă a infrastructurii feroviare ca urmare a unei lipse cronice de finanţare. 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 atenţie deosebită transportului pe căile navigabile interioare în special datorită faptului că, în comparaţie cu celelalte moduri de transport, este cel mai ieftin cel mai puţin poluant şi 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 distanţe mai lungi de 300 km un procent de 30% la transportul feroviar şi pe căile navigabile. Pentru a atinge acest obiectiv, în ceea ce priveşte transportul pe căile navigabile interioare, principala direcţie va fi „optimizarea pieţei interne a transportului pe căile navigabile interioare, eliminarea barierelor care împiedică utilizarea acesteia pe scară mai largă”.

#362. În acelaşi context, o atenţie deosebită se acordă porturilor maritime şi fluviale. O reţea bine dimensionată şi dezvoltată de porturi interioare (fluviale) este o precondiţie necesară pentru a creşte ponderea transportului de marfă şi 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 şi a unui program pentru dezvoltarea porturilor dunărene româneşti pe termen scurt, mediu şi lung ţinând cont de interesele naţionale, regionale şi locale în scopul promovării creșterii economice, precum și de cerințele legislative privind protecția mediului; creşterea rolului porturilor ca noduri logistice în cadrul reţelei de transport a României; identificarea infrastructurii necesare pentru creşterea eficienţei porturilor şi a optimizării relaţiilor de transport; dezvoltarea porturilor româneşti din punct de vedere al performanţelor şi eficientizării costurilor; promovarea dezvoltării porturilor ca zone industriale; elaborarea unui program de dezvoltare clar şi concis care să aibă ca rezultat pentru principalele părţi implicate (publice şi private) o descriere clară a etapelor de dezvoltare a porturilor; elaborarea unui plan de acţiune pentru modernizarea administraţiei portuare în special din punct de vedere al deciziei investiţionale şi al promovării oportunităţilor 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 naţional 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 ŞI OBIECTIVE STRATEGICE

3.1 Viziunea de dezvoltare a teritoriului național

România în 2035 este o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții atractive de viață și locuire pentru cetățenii săi şi are 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 pieţele din Asia și Orientul Mijlociu, dar și pe cele din vecinătatea estică a UE.

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

#3. Accesibilitatea României către zona dezvoltată din centrul Europei este destul de scăzută, din cauza distanţei fizice ridicate, dar şi barierelor geografice (Munţii Carpați) şi infrastructurii mai slab dezvoltate (lipsa autostrăzilor sau a reţelelor feroviare de mare viteză).

#4. În pofida acestor dezavantaje reale, poziţia geografică a teritoriului naţional și deschiderea la Marea Neagră constituie un potenţial ce necesită a fi valorificat şi care poate contribui la repoziționarea ţări noastre ca actor cheie în circuitele economice între vest şi est.

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

#6. Competitivitatea scăzută a zonelor urbane cu potenţial economic şi slaba conectare a acestora cu pieţele internaţionale, decalaje semnificative în dezvoltare între diferitele zone de la nivelul

teritoriului, lipsa unei infrastructuri consolidate care să susţină dezvoltarea economică, precum și necesitatea asigurării unei dezvoltări policentrice a oraşelor sau protejarea mediului înconjurător, constituie elemente ce justifică nevoia asumării unei noi perspective de dezvoltare a teritoriului naţional.

#7. Oraşele sunt porţi de interconectare la nivel global. Ele reprezintă noduri logistice, financiare, aglomerări de populaţie şi locuri cu o concentrare de activităţi economice. În pofida saltului major realizat în comunicaţiile digitale, infrastructura de transport rămâne un mijloc important de interconectare a oraşelor și a oamenilor.

#8. Viziunea de dezvoltare a teritoriului naţional este puternic ancorată în schimbările care au loc în societate şi în dinamica spaţială, agregând într-o abordare integrată de planificare obiectivele locale, regionale, naţionale şi europene, urmărind mobilizarea interesului investiţional către România, prin îmbunătăţirea accesibilităţii, a echipării teritoriului, consolidării infrastructurii economice și sociale.

#9. Aceste deziderate se traduc în două direcţii principale de acţiune 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 potenţial economic şi 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 dezvoltări zonelor urbane cu o densitate mare de locuitori;*
- *conectarea teritoriilor: depăşirea factorului distanţă;*
- *cooperarea: depăşirea factorului de divizare;*
- *coordonarea: eficientizarea proceselor de planificare;*
- *transparența decizională: deciziile privind implementarea strategiei sunt transparente;*
- *consultare pubică: conturarea opțiunilor de dezvoltare împreună cu cetățenii și instituțiile interesate.*

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

#12. În acord cu viziunea de dezvoltare, pentru punerea în valoare şi utilizarea potenţialului 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 spaţii de calitate;*

- *Creşterea atractivităţii zonelor rurale şi valorificarea potenţialului unic şi specific de dezvoltare;*
- *Protejarea patrimoniului natural și cultural și valorificarea identităţii teritoriale;*
- *Consolidarea rolului zonelor urbane funcţionale ca centre de dezvoltare la nivelul teritoriului și conectarea acestora cu zonele de performanţă economică europene şi 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 şi coordonare a strategiilor şi politicilor sectoriale ancorat în dinamicile teritoriale naţionale.*

3.2 Scenariul de dezvoltare a teritoriului naţional – 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 naţional și a cărui implementare are ca efect creşterea competitivităţii teritoriului odată cu reducerea disparităţilor 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 naţional, care transpun modalitatea de structurare a obiectivelor şi măsurilor teritoriale.

#15. Scenariul adoptat în SDTR se bazează pe realităţile teritoriale ale României, precum și pe tendinţele de dezvoltare la nivel european, constituind un exerciţiu de modelare a dezvoltării spaţiului naţional și ţintind spre realizarea dezideratelor de coeziune și competitivitate teritorială.

#16. Scenariul **România Policentrică** urmărește dezvoltarea teritoriului naţional la nivelul unor nuclee de concentrare a resurselor umane, materiale, tehnologice şi de capitaluri (oraşe mari/ medii), în perspectiva anului 2035 şi conectarea eficientă a acestor zone de dezvoltare cu teritoriile europene. Astfel, sistemul policentric românesc va servi ca interfaţă funcţională între teritoriul european vestic şi spaţiul 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 naţional, 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 investiţionale şi de reglementare structurate în jurul principiilor enunţate.

3.2.1 Premise de construire a scenariului

#18. România se află printre statele cu un grad mediu de policentrism. Capitala Bucureşti are rolul principal în ierarhia urbană, în special printr-o accesibilitate net superioară celorlaltor oraşe, precum și printr-o prezenţă dominantă în rețeaua corporaţiilor economice și în sistemul administrativ. Rețeaua policentrică de oraşe secundare este echilibrată în restul teritoriului, cele 7 centre regionale având dimensiuni apropiate, cu unele diferenţe în funcţiile economice îndeplinite. Dezvoltarea policentrică se sprijină în primul rând pe oraşele **Bucureşti, Constanţa, Craiova, Braşov, Cluj-Napoca, Timişoara şi Ploieşti**. Municipiul Iaşi funcţionează izolat de rețeaua polilor de creştere, ajutând dezvoltarea economică din regiunea nord-est, dar neputând să rezolve singur disparităţile accentuate din acestă parte a ţării. Chiar dacă România este stat membru al Uniunii Europene,

comparând cu reţeaua de infrastructură din cadrul Uniunii, ţara pare a fi deconectată de regiunile centrale şi vestice ale Europei. Acest lucru este și mai evident în ceea ce priveşte şoselele şi 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 pieţele şi metropolele europene, precum şi consolidarea infrastructurilor naţionale în scopul facilitări schimburilor de oameni și mărfuri între oraşele ţări.

#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 naţională este de doar 15,8%, la nivelul anul 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 oraşele intens populate propulsează economia. În cadrul scenariului Romania policentrică dezvoltarea economică rapidă a teritoriului naţional are loc prin intermediul „zonelor cu mare potenţial”, care concentrează o mare forţă economică ca urmare a dinamicii pieţei. Soluţia 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 viaţă se va realiza, pe măsură ce avantajele conferite de zonele de vârf se vor distribui și către comunităţile din apropiere, iar oamenii care au părăsit zonele mai slab dezvoltate aduc înapoi cu ei capital, locuri de muncă şi idei contribuind la transformarea zonelor prin valorificarea potenţialului specific şi consolidarea funcţiei de locuire.

#23. Pe măsură ce România se va dezvolta, avantajul teritorial se va baza mai puţin 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 creşterea conectivităţii și accesibilităţii între marile oraşe și consolidarea poziţiei zonelor puternic urbanizate, odată cu asigurarea unor servicii optime de bază care să deservească oraşele mici și localităţile rurale, plecând de la următoarele ipoteze ce guvernează dezvoltarea unui teritoriu:

- *Existența unor rețele de transport eficiente și diversificate care să interconecteze oraşele 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;*

- *Oraşele din zonele transfrontaliere au o capacitate crescută de cooperare şi pot pune bazele unor sisteme urbane funcţionale care să permită gestionarea eficientă a fluxurilor de oameni, mărfuri;*
- *Accesul oamenilor la oportunităţi reprezintă un element de atractivitate în configurarea spaţiului urban și rural de calitate;*
- *Teritoriile policentrice prezintă un potenţial mai mare de asigurare a unui echilibru în dezvoltare în detrimentul celor mai puţin policentrice. Acest lucru poate fi asigurat prin susţinerea dezvoltări unor centre urbane majore la nivelul teritoriului naţional și conectarea acestora cu oraşele mici și zonele rurale.*

#25. Având la bază acest model de dezvoltare, România policentrică 2035 afirmă că la nivel naţional zonele urbane funcţionale reprezintă porţi de dezvoltare a teritoriului care contribuie la dezvoltarea unei reţele policentrice bine conectată la marile metropole europene, având capacitatea de a genera performanţă economică la nivelul întregului teritoriu naţional. Totodată, zonele rurale reprezintă spaţii atractive de locuit prin promovarea potenţialului unic natural şi a unor servicii sociale de bază accesibile.

#26. Scenariul România policentrică 2035 înglobează principiile cooperării, concentrării și conectivităţii prin prisma a **patru piloni de acţiune**, astfel:

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

#27. Fiecare pilon este construit în armonie cu obiectivele Strategiei Europa 2020, respectiv creşterea 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 funcţionale sunt motoare de dezvoltare a teritoriului naţional, bine conectate în rețeaua de localităţi de la nivel naţional și european.

#29. Zonelele rurale sunt puternic conectate la motoarele economice ale teritoriului naţional, devenind adevăraţi poli de dezvoltare durabilă a teritoriului caracterizaţi prin condiţii atractive de viaţă şi servicii sociale accesibile. Există o infrastructură conectivă bine dezvoltată care leagă oraşele mici și localităţile 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 naţional. 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 potenţialului turistic. Regiunile cu deficienţe 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 **direcţii de dezvoltare:**

La nivel local:

- îmbunătăţirea infrastructurii care conectează oraşele și zonele înconjurătoare acestora, în vederea extinderii masei lor economice;
- asigurarea unor instituții publice performante în zonele mai slab dezvoltate (în special în domeniile educaţie, sănătate, infrastructura de bază pentru serviciile publice etc.), pentru a promova mobilitatea oamenilor şi pentru a contribui la creşterea standardului de viaţă;
- promovarea investiţiilor în calitatea vieţii în zonele cu potențial ridicat de creștere, pentru a spori capacitatea de a atrage şi păstra capitalul uman necesar;
- valorificarea potenţialului propriu a spaţiului rural;
- proiectarea şi implementarea unor măsuri care să vizeze grupurile marginalizate și minoritare, în vederea susţinerii participării acestora la procesele de dezvoltare, ca părţi active ale economiei.

La nivel regional şi internaţional:

- îmbunătăţirea 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 carenţe);
- reducerea distanţei faţă de pieţele importante din UE și din alte zone, prin îmbunătăţirea infrastructurii și încurajarea fluxurilor transfrontaliere de oameni, capital şi 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, tendinţele pentru orizontul de timp 2035 şi ţintele europene de dezvoltare cu relevanţă teritorială. Având ca reper situaţia actuală a teritoriului naţional și oportunităţile de dezvoltare, SDTR propune o serie de obiective de dezvoltare cu relevanţă pentru diferite zone de la nivelul teritoriului naţional, cu o sferă de impact diferită în funcţie de specificul geografic şi caracteristicile socio-economice, funcţionale şi culturale ale teritoriului.

#34. Astfel, demersurile strategice angrenate de Strategia de dezvoltare teritorială a României sunt încadrate în **5 obiective generale de o importanţă deosebită pentru teritoriul naţional**. 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 funcţionale a teritoriului naţional în spaţiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a reţelelor energetice, de transporturi și broadband;**

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

#37. **OG. 3 Dezvoltarea unei reţele de localităţi competitive şi coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane;**

#38. **OG. 4 Protejarea patrimoniului natural și construit şi valorificarea elementelor de identitate teritorială;**

#39. **OG. 5 Creşterea capacităţii instituţionale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.**

3.4.2 Obiective specifice

#40. ***OG. 1 Asigurarea unei integrări funcţionale a teritoriului naţional în spaţiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a reţelelor energetice, de transporturi și broadband***

#41. România este situată în partea Central Sud-Estică a Europei, la jumătatea distanţei dintre coasta Atlanticului și Munţii Urali, în interiorul și exteriorul arcului Munţilor Carpați, pe cursul inferior al Dunării, cu ieşire la Marea Neagră. Analiza poziționării geografice a ţării noastre oferă o serie de avantaje importante. Unul din avantajele legate de poziţionarea teritoriului naţional 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 poziţia 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 tendinţă de izolare a ţării noastre faţă de ţările vecine în detrimentul poziţiei geografice benefice. Constanţa se poate dinstinge prin poziţionare strategică, ca un hub important pentru mărfurile ce sosesc sau pleacă spre Orientul Mijlociu şi Asia şi poate suplini aglomerarea Portului Rotterdam, dar lipsa unor conexiuni rutiere şi feroviare

dezvoltate ale Portului Constanţa cu vestul Europei face ca România să piardă această poziție strategică de Poartă Europeană de mărfuri.

#42. Având în vedere rolul important pe care îl poate avea România în spaţiul european, precum şi pentru a situa ţara noastră pe o traiectorie de dezvoltare durabilă și competitivă, integrarea funcţională a teritoriului naţional în spaţiul 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.

#43. **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 naţional și piețele din spațiul european.**

#44. Una din cauzele principale ale unei conectări insuficiente ale teritoriului naţional la spaţiul european este dată de barierele naturale. Arcul Carpatic constituie o cauză principală în conturarea acestor disparităţi, datorate dificultăţilor de traversare şi a limitelor de conectivitate a reţelelor de transport trans-carpatice. 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 reţelele de transporturi, legături care, dacă sunt întrerupte, pot cauza întârzieri majore în trafic sau chiar blocaje și inaccesibilități.

#45. Partenerii comerciali ai României care nu fac parte din UE includ Turcia, Rusia, Ucraina, Serbia şi Republica Moldova, în ordinea importanţei. O piaţă mai îndepărtată, cea a SUA, este clasată pe locul 16 în topul celor mai importanţi 20 de parteneri comerciali ai României.Totodată SUA este cel de-al treilea partener non-membru UE ca importanţă, după Turcia şi Rusia. În general, comerţul cu partenerii non-UE are ca obiect diferite zone de activitate de pe teritoriul ţării, beneficiind de o oarecare concentrare în funcţie de fiecare partener comercial. Cu toate acestea, distribuţia geografică a domeniilor exportatoare care deservesc ţările non-UE nu este eficientă din punct de vedere al distanței; de exemplu, judeţele din vestul ţării exportă către Rusia şi Republica Moldova, în timp ce Prahova, din sudul României, colaborează cu Ucraina. Această situaţie 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 spaţiul european şi integrat funcţional implică pregătirea condiţiilor teritoriale care să susţină creşterea semnificativă a fluxurilor de bunuri și servicii către nord, est, sud și sud-vest.

#46. Un pas important în consolidarea poziţiei teritoriului naţional constă în sporirea conectivităţii teritoriului naţional, 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 şi Turcia. O astfel de rută ar putea avea relevanţă pentru dezvoltarea economică a partenerilor implicaţi, cu consecinţe pozitive în special pentru statele din cadrul Parteneriatului Estic. De asemenea, crearea coridorului de transport Asia–Caucaz–Europa (refacerea „Drumului Mătăsii”) reprezintă un vector important de dezvoltare a teritoriului, în acest context fiind lansată anul trecut cursa feribot pe ruta Constanţa (România)-Batumi (Georgia)-Ilzichiovsk (Ucraina), o conexiune importantă de transport maritim în Marea Neagră şi un pas important în dezvoltarea legăturilor comerciale şi a coridorului de transport internaţional. La aceste inițiative se adaugă dezvoltarea coridorul Marea Neagră – Marea Caspică, inițiativă promovată de România şi Turkmenistan, proiect prin care se urmărește includerea Georgiei şi Azerbaidjanului şi pentru care şi-au exprimat interesul şi alte state sau proiectul de transport combinat Viking, la care România a aderat anul trecut, proiect care leagă regiunile Mării Negre şi Mării Baltice, în cadrul căruia sunt implicate companii de cale ferată, maritime, case de expediţii şi administraţii portuare din Lituania, Belarus, Ucraina, Republica Moldova, România, Bulgaria și Turcia.

#47. **OS 1.2 Dezvoltarea și extinderea infrastructurii portuare și aeroportuare, precum și a legăturii acestora cu centrele urbane naţionale în scopul consolidării poziției României de nod logistic regional.**

#48. Datele arată că o mare parte din importurile și exporturile naţionale sunt reprezentate de bunuri intermediare, ceea ce înseamnă că acele costuri de transport sunt mai importante ca oricând, în fiecare etapă a lanţului 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 – şi din zone mai îndepărtate – devine foarte importantă în vederea reducerii costurilor de transport și creşterii competitivităţii companiilor cu sediul în România.

#49. Cele mai multe din exporturile României (adică aproximativ 70 %) au ca destinaţie UE și provin în principal din vestul României, ca urmare a faptului că multe din firmele cu sediul în părţile de est şi sud ale Carpaţilor continuă să se confrunte cu costuri de transport ridicate. Îmbunătăţirea infrastructurii de conectare de-a lungul „punţii de dezvoltare", care leagă municipiul Bucureşti și Marea Neagră de Europa de Vest se aşteaptă să reducă aceste costuri de transport și să asigure un sprijin semnificativ pentru domeniile exportatoare. Traficul aerian a cunoscut o creştere, însă infrastructura aeroportuară continuă să fie dintre cele mai scăzute din Europa, ceea ce indică necesitatea de a continua extinderea capacităţilor logistice și dezvoltarea unei infrastructuri adecvate care să conecteze aeroporturile cu centrele din apropiere.

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

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

#52. România beneficiază de o infrastructură complexă şi diversificată de reţele naţionale de transport (pentru energie electrică, gaze naturale, ţiţei și produse petroliere), de capacităţi de rafinare, dar şi de transport maritim şi capacităţi portuare importante la Marea Neagră. Capacitate disponibilă în sistemul naţional de transport de gaze naturale poate asigura solicitările utilizatorilor, dar durata de funcţionare este depăşită pentru 70% din conductele de transport gaze naturale și a aproximativ 27% din staţiile de reglare măsurare.

#53. Multe dintre instalaţiile de exploatare a resurselor primare, producere, transport și distribuţie a energiei sunt învechite și depăşite tehnologic, cu consumuri și costuri de exploatare mari. Poziția geografică este favorabilă pentru a participa la dezvoltarea proiectelor de magistrale pan-europene de ţiţei și gaze naturale.

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

#55. În plan național, un obiectiv principal urmărit de Strategia de dezvoltare teritorială a României constă în dezvoltarea unei reţele de localităţi complet echipată cu infrastructură tehnico-edilitară și eficient interconectată în scopul asigurării unor spaţii urbane şi rurale de calitate, atractive şi incluzive.

#56. Starea teritoriului la nivelul anului 2016 este caracterizată încă de disparităţi profunde în ceea ce priveşte echiparea localităţilor cu infrastructură tehnico-edilitară. Totodată, slaba accesibilitate către marile oraşe sau în zonele rurale şi montane reprezintă elemente care adâncesc aceste

disparităţi de la nivelul teritoriului.

#57. O altă problemă ce necesită a fi semnalată este dată de distribuţia şi accesul la servicii sociale a comunităţilor din anumite arii geografice.

#58. Pentru orizontul de timp 2035, Strategia de dezvoltare teritorială a României stabileşte un set de obiective specifice cu rol în reducerea disparităţilor în ceea ce priveşte accesul populaţiei la infrastructură de utilităţi publice, la servicii sociale de calitate și îmbunătățirea conectivității la nivelul teritoriului național.

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

#60. Echiparea locuințelor reprezintă o problemă majoră, în special în zonele rurale sărace, unde asigurarea utilităţilor este dificilă. Locuirea informală sau insalubră reprezintă o problemă încă relativ localizată, însă cu evidente tendințe de creștere.

#61. În unele zone din estul şi sudul ţării mai puţin de 40 % din populaţie are acces la apă curentă şi 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.

#62. În plus față de investiţile în infrastructură nouă, este de asemenea important ca infrastructura existentă să fie reabilitată. Multe regiuni au avut reţele mai vaste de infrastructură, dar în anii de tranziţie aceste reţele fie s-au diminuat, fie s-au deteriorat. Reţelele de servicii de utilități publice au fost adesea supradimensionate (pentru că se presupunea că populaţia este în continuă creştere), au fost proiectate fără a se lua în considerare costul ciclului de viaţă, și au fost prost administrate în anii ’90, astfel că în ultimele două decenii acestea au suferit un proces accentuat de degradare.

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

#64. 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 faţă de cea din Polonia.

#65. Analizele privind dezvoltarea economică și demografia indică faptul că există mai multe zone de la nivelul teritoriului ce necesită o conectivitate crescută pentru a susţine procesele de dezvoltare. Astfel, zona economică a Bucureştiului, regiunea de nord-est mărginită de judeţele Iaşi, Bacău, Piatra Neamţ, Suceava și Botoşani, conurbaţia Timişoara-Arad, dreptunghiul format din Cluj, Alba, Sibiu şi Târgu Mureş şi zona metropolitană a Constanţei sunt doar câteva dintre zonele ce necesită intervenţii în dezvoltarea şi diversificarea infrastructurii de transport.

#66. 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 şi oraşul polarizator.

#67. Conectivitatea crescută a oraşelor are ca efect scurtarea distanţei economice dintre zonele defavorizate din punct de vedere a accesibilităţii și cele cu potenţial economic, facilitând în acest mod fluxurile de persoane, bunuri și servicii către motoarele de creştere ale României. Îmbunătăţirea infrastructurii de transport ar trebui să vizeze centrele economice cu potenţial ale ţării atât cu zonele înconjurătoare din imediata apropiere – aflate la circa 1 oră distanţă – cât şi oraşele mai depărtate, cu un nivel scăzut de dezvoltare economică.

#68. **OS 2.3 Creşterea atractivităţii spaţiilor urbane și rurale prin îmbunătăţirea funcţiilor rezidenţiale, dezvoltarea unor spaţii publice de calitate și a unor servicii de transport adaptate nevoilor şi specificului local.**

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

#70. Localităţile urbane şi rurale sunt spaţii caracterizate de o diversitate geografică, culturală şi economică. De la zone urbane care pun în evidenţă o varietate de servicii culturale și de petrecerea timpului liber, la zone rurale cu un patrimoniu şi o identitate culturală unică, toate aceste locuri evidenţiează o serie de funcţiuni care deservesc populaţia de pe întreg teritoriul naţional.

#71. Îmbunătăţirea calităţii spaţiilor urbane şi rurale necesită adoptarea unor măsuri strategice de consolidare a identităţii locale şi de creştere a calităţii vieţii, bazate pe avantajele create de marea diversitate naturală, culturală și peisajeră din mediile urban și rural, precum şi de reducere a barierelor în ceea ce priveşte accesul la servicii sociale de calitate.

#72. În plan teritorial, intervenţiile care vizează creşterea atractivităţii spaţiilor urbane și rurale vizează îmbunătăţirea funcţiei rezidenţiale şi a celor conexe, îmbunătăţirea spaţiilor publice și implicit de creştere a calităţii peisajului, asigurarea unei distribuţii echitabile și echilibrate a serviciilor sociale.

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

#74. În mediul urban, locuinţa individuală amplasată în zonele centrale ale localităţilor (în special în oraşele mici și în zonele extracarpatice) are un confort scăzut, în primul rând din cauza stării proaste a fondului construit şi a suprafeţei locuibile mici. Locuinţele individuale recent construite în noile extinderi și în comunele din imediata vecinătate a orașelor mari suferă din cauza accesibilităţii dotărilor comunitare, a costului ridicat de construire (inclusiv al terenului) şi a densităţii adesea excesive. Parcelările de locuințe din zone semi-centrale, realizate înainte de 1945, reprezintă adesea soluţia de locuire individuală cu gradul cel mai mare de confort. Locuinţa colectivă este, în general, bine echipată. Problemele ei specifice decurg, după caz, din învechire (structură, instalaţii), vulnerabilitate la riscuri naturale (seism), calitatea slabă sau uzura fizică și morală a unităţii de locuit (finisaje, dimensionare, organizare funcţională), amplasare în oraş, densitate excesivă, cost ridicat de întreţinere și funcţionare sau calitatea spaţiilor comune interioare și exterioare.

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

#76. În ceea ce privește mobilitatea persoanelor, sistemele de transport în comun sunt furnizate doar în orașele cu o suprafaţă sau populaţie 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 depăşită, iar stațiile de transport nu sunt amenajate corespunzător.

#77. **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 a populației.**

#78. Unul din obiectivele majore la nivel european stabilite pprin UE 2020 prevede creşterea gradului de incluziune socială prin crearea unor oraşe puternice şi incluzive care să genereze locuri de muncă şi să contribuie la reducerea decalajelor în dezvoltare.

#79. În România, serviciile sociale au avut o evoluţie în general ascendentă, caracterizată prin creşterea efortului public în direcţia organizării lor și prin diversificarea nevoilor adresate. Cu toate acestea, procesul de dezvoltare a serviciilor sociale s-a soldat cu o serie de deficienţe: disparităţi teritoriale mari, cu diferenţe între comunităţile active și mai bogate faţă de cele pasive și sărace, sistem de învăţământ deficitar, mai ales în mediu rural şi în localităţi de mici dimensiuni, servicii sociale de interes general inegal distribuite (ONG dezvoltate inegal), instituţii de învăţământ private și unităţi sanitare private polarizate în centrele tradiționale universitare, mai bine dezvoltate economic.

#80. Zonele mai puțin dezvoltate au şi deficienţe mai mari la sistemul serviciilor de asistenţă socială, deşi problemele sociale sunt cu siguranţă mai multe. Moldova face excepţie, în special judeţul Iaşi, în care există multe persoane vulnerabile, dar sistemul este bine dezvoltat. Cele mai puţin dezvoltate zone se găsesc în Oltenia şi Muntenia. Acoperirea inegală a serviciilor de sănătate se datorează diferenţelor în nivelul de dezvoltare socio-economică în general, sub-dezvoltării asistenţei primare și ambulatorii și preferinței sistemului pentru asistența specializată și spitalizată, precum și lipsei de infrastructură și conectivitate în mediile rurale.

#81. Cele mai importante probleme ale sistemului de educaţie cu impact teritorial sunt proporţia ridicată a unităţilor şcolare cu stare precară a cladirilor, lipsa de utilităţi elementare (predominant în mediul rural), dotări precare, lipsa sălilor specializate și plecarea personalului didactic din sistem.

#82. Din punct de vedere al accesului la serviciile sociale, de sănătate şi de educaţie, cele mai slabe rezultate se înregistrează în Oltenia urmată de Dobrogea, Muntenia şi Moldova. De asemenea, judeţele de la frontiera de est şi sud au o acoperire slabă a serviciilor. Județele de la frontieră au o situaţie proastă a acoperirii cu servicii, cu excepţia zonei de nord și vest, în Maramureş, Crişana și Banat, unde acoperirea este bună. În restul țării, acoperirea cu servicii este echilibrată, oraşele Cluj, Timişoara şi Iaşi polarizează în interiorul judeţelor, dar nu inhibă dezvoltarea judeţelor vecine. Cel mai bine se situează zona centru, cu o situaţie peste medie la majoritatea indicatorilor analizaţi.

#83. ***OG. 3 Dezvoltarea unei reţele de localităţi competitive şi coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane***

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

#85. Toate aceste caracteristici, împreună cu capitalul uman, au dat naştere la activităţi economice specifice potenţialului local, legătura cea mai evidentă dintre potenţialul natural și activităţile economice locale fiind exemplificat de activităţile turistice.

#86. Dincolo de potenţialul natural al localităţilor, un rol foarte important în conturarea activităţii economice a acestora este dat de potenţialul localităţilor ce rezultă din capitalul uman acumulat, infrastructura industrială existentă (ex. parcuri industriale și tehnologice) care contribuie la dezvoltarea unui profil economic al localităţii. Aceste dotări de infrastructură, multe din ele moştenite din perioada comunistă și transformate în spaţii noi cu altă destinaţie economică, reprezintă elemente de potenţial care împreună cu alți factori, precum profilul instituţiilor educaţionale sau forţa de muncă existentă, determină conturarea unui anumit tip de activitate

economică.

#87. Astfel de activităţi economice sunt reprezentate de industria de automotive foarte prezentă pe teritoriul României.

#88. OS 3.1 Dezvoltarea unor centre urbane specializate şi inteligente cu vocaţie de poli internaţionali şi racordarea lor eficientă la reţeaua urbană europeană

#89. Tendinţele de dezvoltare urbană la nivel global evidenţiează 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 şi unor servicii financiare şi logistice de calitate.

#90. Reţeaua de localităţi din România conţine o serie de oraşe care întrunesc aceste condiţii pentru dezvoltare, în special oraşele cu o populaţie de peste 100.000 de locuitori. Aceste oraşe au o vocaţie de poli internaţionali în reţeaua de localităţi urbane din Europa şi au capacitatea de a genera performanţă economică la nivelul întregului teritoriu.

#91. Pentru a atinge acest deziderat, unul din obiectivele specifice pentru orizontul de timp 2035 constă în crearea condiţiilor teritoriale pentru dezvoltarea oraşelor mari cu potenţial de creştere şi consolidarea relaţiei şi poziţiei acestora în reţeaua de metropole europene. Astfel, acest lucru se poate realiza printr-o specializare teritorială în acord cu profilul de dezvoltare al acestora, dar şi ţinând cont de avantajele competitive generate de localizarea lor la nivelul teritoriului.

#92. În acest sens, dincolo de intervenţiile teritoriale care vizează echiparea completă a acestora şi conectarea lor eficientă în reţeaua de localităţi, un rol important îl ocupă sprijinirea modalităţilor de cooperare economică de tip cluster, precum şi de dezvoltarea de parcurilor tehnologice.

#93. OS 3.2 Încurajarea dezvoltării zonelor urbane funcţionale în jurul oraşelor cu rol polarizator la nivelul teritoriului

#94. Modelul de dezvoltare promovat de SDTR pleacă de la argumentul conform căruia localităţile nu se dezvoltă izolat, ci printr-o interacţiune puternică, în special în cazul acelor oraşe care au o funcţie polarizatoare al nivelul teritoriului pentru localităţile din proximitate.

#95. Acest rol polarizator este pus în evidenţă atât de fluxurile intense de navetişti, precum şi de numărul mare de firme care îşi desfăşoară activitatea în zonă.

#96. Aceste miscări de forţă de muncă, precum şi activitatea economică intensă dau naştere la zone urbane funcţionale caracterizate de sinergii puternice la nivelul teritoriului.

#97. Din această perspectivă, un interes major pentru SDTR este dat de asigurarea condiţiilor pentru dezvoltarea acestor zone urbane funcţionale.

#98. Dacă principala caracteristică a acestor zone este dată de mişcarea forţei de muncă, măsurile teritoriale vizează dezvoltarea serviciilor de transport pentru teritoriul functional (mobilitatea persoanelor), precum şi a infrastructurii necesare capabile să gestioneze traficul generat de schimburile economice şi mişcările forţei de muncă.

#99. Dintr-o altă perspectivă, dinamicile de la nivelul zonelor urbane funcţionale pun în evidenţă importanţa reconsiderării relaţiilor urban-rural în perspectiva dezvoltării. Astfel, abordarea integrată a politicilor de dezvoltare la nivel urban presupune nu doar articularea acţiunilor la nivelul oraşului, dar şi integrarea în perspectiva de dezvoltare şi a zonei rurale din proximitatea oraşului.

#100. 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 şi o gestiune calitativă a resurselor naturale.

#101. **OS 3.3 Consolidarea rolului localităţilor rurale cu potenţial de polarizare în scopul asigurării unei accesibilităţi crescute a populaţiei rurale la servicii de interes general.**

#102. Spaţiul rural prezintă disparităţi profunde în special din perspectiva accesului populaţiei din mediul rural la servicii de interes general. Cu toate astea, există o serie de localităţi din mediul rural cu o infrastructură medicală calitativă, servicii educaţionale sau bancare ce deservesc nu doar populaţia comunei, dar şi populaţia din localităţile rurale din proximitate. Totodată, aceste localităţi evidenţiează o dinamică economică pozitivă generată de o activitate economică semnificativă.

#103. În acest context, SDTR afirmă necesitatea consolidării acestor localităţi în reţeaua de localităţi rurale prin dezvoltarea unor comune „poli rurali" care să asigure accesul populaţiei din mediul rural la servicii de calitate.

#104. Acest lucru poate fi atins prin măsuri teritoriale şi proiecte de dezvoltare pentru localităţile rurale, precum şi prin consolidarea parteneriatului rural-urban.

#105. **OS 3.4 Sprijinirea dezvoltării sistemelor urbane şi axelor de dezvoltare de la nivelul teritoriului prin asigurarea unor intervenţii integrate territorial**

#106. Strategia de dezvoltare teritorială afirmă necesitatea dezvoltării spaţiilor cu o anumită coerenţă de la nivelul teritoriului prin promovarea unor măsuri integrate care să maximizeze potenţialul de dezvoltare al acestor spaţii. Plecând de la acest model de dezvoltare, SDTR propune pentru orizontul de timp 2035 consolidarea oraşelor cu potenȚial de a constitui un sistem urban, precum şi consolidarea axelor de dezvoltare de la nivelul teritoriului.

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

#108. Patrimoniul natural și cultural este format din zone terestre, maritime și fluviale conţinând valori naturale constituite din ecosisteme, parcuri, rezervaţii, şi rezerve naturale, valori culturale formate din obiective culturale și situri arheologice.

#109. Protejarea patrimoniului natural și construit şi valorificarea elementelor de unicitate și identitate reprezintă condiţii esenţiale pentru realizarea unei dezvoltări durabile a teritoriului naţional.

#110. 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 naţional, dintre care 64 încadrate în categoria I. La nivel internaţional au fost declarate: trei Rezervaţii ale Biosferei (Delta Dunării, Retezat, Pietrosul Rodnei) şi opt Situri Ramsar (Delta Dunării, Insula Mică a Brăilei, Lunca Mureşului, Complexul Piscicol Dumbrăviţa, Lacul Techirghiol, Parcul Natural Porţile 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 importanţă comunitară și 108 arii de protecţie specială avifaunistică.

#111. Ca zone de protecţie şi de interes special, Delta Dunării este cea mai extinsă zonă umedă din Europa cu o suprafaţă de 5.050 km2 (din care 4.340 pe teritoriul României) şi este o rezervaţie a biosferei de interes mondial, beneficiind de atenţie şi monitorizare specială din partea UNESCO. Din păcate, toate zonele protejate sunt încă supuse intervenţiilor antropice, dar şi schimbărilor climatice și se constituie ca puncte vulnerabile ce necesită atenţie specială.

#112. România are un patrimoniu cultural-istoric şi etno-folcloric de mare valoare şi atractivitate turistică. În total există 29.540 de obiective de patrimoniu, înscrise în Lista monumentelor istorice a MCPN şi

8 situri înscrise pe lista patrimoniului mondial UNESCO.

#113. Din punct de vedere al indicelui vitalităţii culturale locale, la nivel naţional, 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, Timişoara - 0,84, Alba Iulia - 0,57, Iaşi - 0,56, Bistriţa - 0,52. Oraşele mari (Bucureşti, Cluj - Napoca, Timişoara, Oradea, Constanţa, Sibiu) întrunesc condiţiile cele mai avantajoase dezvoltării produselor culturale.

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

#115. Protejarea patrimoniului și capitalului natural este un element esenţial în dezvoltarea durabilă și echilibrată a teritoriului naţional cu implicaţii asupra calităţii vieţii locuitorilor. Consolidarea măsurilor de protecţie şi adoptarea unor acţiuni de regenerare a spaţiului natural reprezintă linii de forţă în echilibrarea relaţiei dintre dezvoltarea economică și necesitatea asigurării unor spaţii naturale de calitate.

#116. Zona de dealuri și podişuri a fost supusă intervenţiilor extinse ale activităţii umane (aşezari urbane şi rurale, elemente de infrastructură, exploatări 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 şi intens exploatate, arealele naturale ce s-au păstrat reprezentând o excepţie, însă prezintă o vulnerabilitate relativ crescută în faţa intervenţiilor umane, dar și a hazardului.

#117. 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 activităţile turistice. Din punct de vedere climatic, zonele cele mai expuse sunt cele în curs de deşertificare (exemplu: Sudul Cîmpiei Române), cele supuse inundaţiilor frecvente (exemplu: zona de confluenţă a Siretului cu Dunărea), zonele cu alunecări de terenuri sau zonele costiere.

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

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

#120. **OS 4.2 Protejarea şi reabilitarea patrimoniului construit în scopul conservării identităţii naţionale şi creşterii atractivităţii spaţiilor culturale cu potenţial turistic deosebit.**

#121. România deține un patrimoniu cultural unic caracterizat printr-o diversitate de forme obiective de manifestare, de la cetăţi la biserici, de la conace la muzee în aer liber, distribuţia monumentelor cu valoare arhitecturală şi istorică fiind relativ echilibrată la nivelul teritoriului naţional.

#122. Existenţa a 29.540 de obiective de patrimoniu, înscrise în Lista monumentelor istorice a Ministerului Culturii şi a 8 situri înscrise pe lista patrimoniului mondial UNESCO este doar unul din elementele reprezentative pentru identitatea culturală a teritoriului naţional, identitate ce necesită a fi conservată și promovată în politicile naţionale de dezvoltare.

#123. Importanta moştenire culturală a regiunilor oferă o serie de resurse ce pot susţine un turism competitiv şi în dezvoltare, capabil să dea naştere unei activităţi economice bazate pe valorificarea

potenţialului specific al teritoriului.

#124. În pofida existenţei acestei diversităţi a patrimoniului cultural, o bună parte din moştenierea arhitecturală se află în declin şi în grad avansat de degradare, necesitând derularea unor proiecte concrete de restaurare arhitecturală în scopul conservării valorilor şi valorificării potenţialului dat de patrimoniu, ca punct de atracţie şi de revitalizare a zonelor și de includerea acestora în reţele turistice.

#125. **OS 4.3 Reducerea vulnerabilităţii zonelor supuse riscurilor naturale.**

#126. Dezvoltarea acţiunilor de protecţie a mediului și integrarea domeniilor de acţiune se poate realiza prin aplicarea unei politici de echilibru între conservare și dezvoltare, stimularea şi susţinerea iniţiativelor publice și private de protejare a mediului corelate cu alte domenii și conectarea măsurilor de protecţie cu strategiile de dezvoltare locală şi teritorială.

#127. Condiţiile naturale de relief, de substrat litologic şi de climă specifice României, coroborate cu existența unui procent foarte redus de împădurire din anumite zone şi cu modul de gospodărire a fondului funciar, au dus la creșterea accentuarea proceselor de torenţializare a reţelei hidrografice şi de eroziune a solului. În numeroase zone ale ţării aceste procese, înregistrate cu precădere în regiunile de munte şi de dealuri înalte, afectează grav sistemele de lucrări pentru gospodărirea apelor şi de interes hidroenergetic, căile de comunicaţii, diverse localităţi, instalaţii industriale, terenuri agricole şi silvice, drumuri forestiere, precum şi alte obiective economice şi sociale.

#128. Există zone cu vulnerabilitatea ridicată la riscuri naturale (inundaţii, alunecări de teren, viituri) ca urmare a lipsei lucrărilor de protecţie specifice și a degradării în timp a celor existente. Aceste zone trebuie rehabilitate cu prioritate.

#129. **OS 4.4 Asigurarea echilibrurlui în dezvoltarea mediului rural şi urban prin protejarea resurselor funciare agricole și forestiere şi limitarea extinderii intravilanului localităţilor.**

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

#131. Oraşele ar trebui încurajate să se dezvolte compact prin promovarea unui model de dezvoltare urbană care să asigure standarde optime de calitate a vieţii, odată cu protejarea valorilor peisajului urban şi a capitalului de mediu.

#132. ***OG 5 Creşterea capacităţii instituţionale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială***

#133. Dimensiunea administrativă reprezintă cadrul de implementare a acţiunilor rezultate din procesul de planificare a dezvoltării teritoriului naţional și de mobilizare a factorilor interesaţi spre atingerea obiectivelor strategice. Vectorul care pune în mişcare cumul de acţiuni strategice în scopul dezvoltării teritoriului naţional este dat de necesitatea asigurării interesului naţional 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 şi o schimbare de viziune asupra modalităţii de abordare

a proceselor de dezvoltare şi asupra factorilor care determină dezvoltarea.

#134. Astfel, Strategia de dezvoltare teritorială a României pune un accent deosebit în procesul de planificare pe spaţii coerente de dezvoltare caracterizate de interacţiuni puternice bazate pe schimburi socio-economice, precum axe de dezvoltare, zone urbane funcţionale şi sisteme urbane, fapt ce presupune diversificarea formelor de guvernanţă și consolidarea structurilor de cooperare de la nivelul teritoriului.

#135. Această nouă perspectivă de dezvoltare presupune depăşirea frontierelor administrative, afirmând necesitatea unei mai mari disponibilităţi din partea diferitelor niveluri de guvernare de a coopera și de a coordona acţiuni pentru realizarea unor obiective comune. În plus, aceasta corespunde noului obiectiv de coeziune teritorială introdus de Tratatul de la Lisabona, care recunoaşte 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.

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

#137. **OS 5.1 Consolidarea capacităţii structurilor de guvernanţă la niveluri multiple şi diversificarea formelor de cooperare între structurile administraţiei publice.**

#138. 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 şi întărirea legăturilor de cooperare atât pe verticală, cât şi pe orizontală între structurile administraţiei publice, precum și dezvoltarea unor noi instrumente de planificare capabile să gestioneze eficient procesele de dezvoltare de la nivelul teritoriului.

#139. Localităţile rurale şi urbane sunt organisme vii, iar spaţiul din interiorul și din jurul acestora este proiectat, reproiectat, configurat şi modificat ca urmare a dinamicilor de dezvoltare. Aceste spaţii noi evidenţiază dinamici și provocări unice care depăşesc frontierele administrative ale unei comune, oraş sau judeţ. Modalitatea de gestionare a dinamicilor de dezvoltare caracteristice acestor zone, precum și tipul intervenţiilor de corectare a dezechilibrelor sau de maximizare a avantajelor competitive necesită noi forme de cooperare între administraţiile publice și noi instrumente de răspuns, succesul acestor intervenţii depinzând de capacitatea administraţiilor publice de a coopera şi coordona acţiunile în cadrul unor demersuri comune.

#140. **OS 5.2 Consolidarea instrumentelor de planificare spaţială şi a instituţiilor cu rol în gestionarea și planificarea proceselor de dezvoltare a teritoriului (sau de amenajare a teritoriului).**

#141. În ultimul deceniu, România a cunoscut o proliferare a planurilor, strategiilor şi politicilor de dezvoltare la toate nivelurile administrative. Totuşi, multe dintre aceste iniţiative demonstrează o lipsă a corelării spaţiale în ceea ce priveşte obiectivele și acţiunile propuse şi dovedesc o abordare teritorială slab integrată.

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

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

capacităţi.

#144. **OS 5.3 Consolidarea capacităţii de cooperare şi planificare în domeniul transfrontalier şi transnaţional.**

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

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

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

#148. În acest context, creşterea capacităţii instituţiilor de cooperare în domeniul planificării, precum şi extinderea eforturilor de planificare strategică teritorială la nivelul tuturor zonelor transfrontaliere ale României reprezintă direcţii importante pentru Strategia de dezvoltare teritorială a României.

3.4 Fluxuri investiţionale publice recomandate pentru orizontul de timp 2035

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

#150. 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 ţările aflate în curs de dezvoltare, oamenii și firmele au tendinţa de a se concentra într-un număr mai mare sau mai mic de oraşe, iar aceste oraşe 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, iniţiind investiţii publice în zonele defavorizate și încercând să redirecţioneze capitalul privat dinspre zonele de vârf către cele cu lacune. După cum arată rezultatele economice, astfel de programe au rareori rezultatele aşteptate. 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 potenţial și să susţină dezvoltarea acestora, în detrimentul măsurilor ce au ca scop uniformizarea proceselor de dezvoltare de la nivelul teritoriului.

#151. După cum o arată performanţele ţărilor dezvoltate, creşterea din zonele de vârf se difuzează de obicei și asupra restului ţării, mai întâi către împrejurimile imediate, apoi, treptat, și către celelalte. Aceste zone de vârf sunt adesea cele care oferă cele mai multe oportunităţi precum: acces la educaţie 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 oportunităţi poate fi simplificat printr-un bun sistem de transport în public, conectarea sectoarelor cu perspective mai reduse la sectoarele centrale performante.

#152. Investiţiile cheie în infrastructură sunt esenţiale 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 investiţie făcută ar trebui să aibă la bază o nevoie, estimată în urma analizei și cercetării atente – ar trebui să poată conta pe date şi fapte puternice și să fie monitorizată continuu pentru a se asigura că efectele dorite sunt, într-adevăr, realizate.

#153. Investiţiile publice au un rol important în modelarea alegerilor oamenilor privitoare la locul de muncă sau de viaţă.

#154. În conformitate cu estimările Băncii Mondiale nevoile de investiţii în sectoare cheie la nivelul României depaşesc suma de 125 de miliarde de euro.

Sector prioritar	Nevoi de investiţii (în mil. Euro)	Alocări din Programe Europene pe 2014-2020*	Bugetul de stat/judeţean /local	Împrumuturi	Parteneriate Publice Private	Deficit de finanţare
Autostrăzi	€ 13,254[1]	€ 1,742[1]	€ 824[1]	€ 2,935[1]	€ 1,897[1]	€ 5,856
Drumuri expres	€ 10,367[1]	€ 586[1]	€ 491[1]	€ 772[1]	-	€ 8,518
Drumuri naţionale	€ 2,292[1]	€ 445[1]	€ 73[1]	€ 268[1]	-	€ 1,506
Variante de ocolire	€ 332[1]	€ 181[1]	€ 34[1]	€ 117[1]	-	€ 0
Drumuri judeţene	€ 6,413[2]	€ 946[3]	€ 1,774[10]	-	-	€ 3,693
Drumuri comunale	€ 4,728[4]	€ 440[5]	€ 3,428[10]	-	-	€ 4,288
Căi ferate	€ 14,382[1]	€ 2,070[1]	€ 1,626[1]	-	€ 810[1]	€ 9,876
Metrou	€ 9,880[14]	€ 683[1]	€ 200[15]	-	-	€ 8,997
Infrastructură portuară	€ 3,381[1]	€ 619[1]	€ 486[1]	-	-	€ 2,276
Infrastructură aeroportuară	€ 1,421[1]	€ 552[1]	€ 434[1]	-	-	€ 435
Infrastructură multimodală	€ 316[1]	€ 70[1]	€ 55[1]	-	-	€ 191
Apă-Canal	€ 23,804[6]	€ 3,014[7]	€ 2,880[11]	€ 1,200[12]	-	€ 16,710
Deșeuri	€ 352[18]	€ 352	?			
Cadastru	€ 1,300[19]	€ 313[3]	€ 600[20]			€ 387
Situri poluate istoric	€ 8,500[21]	€ 338[22]	€ 35[20]			€ 8,127
Termoizolare locuințe	€ 5,300[24]	€ 1,187[23]	€ 1,006		€ 184	€ 2,923
Infrastructură socială în zone rurale *(educaţie, sănătate, cultură, sport)*	€ 3,705[8]	€ 522[9]	€ 788[11]	-	-	€ 2,395
Program de investiții integrate (inclusiv Planul de Mobilitate) **în București**	€ 5,654	€ 500	€ 5,154	-	?	€ 0
Programe de investiții integrate (inclusiv Planuri de Mobilitate) **în reședințele de județ**	€ 5,977[13]	€ 2,746	€ 2,890	-	€ 251	€ 0
Programe de investiții integrate în celelalte municipii (63) și orașe (217)	€ 3,568[13]	€ 2,614[16]	€ 954	-	-	€ 0
ITI Delta Dunării	€ 1,114[17]	€ 1,114[1]				€ 0
TOTAL	**€ 125,939**	**€ 19,568**	**€ 22,312**	**€ 5,292**	**€ 3,143**	**€ 76,178**

1) *Master planul General de Transport al României*
2) *Date estimate, folosind standardele de cost ale MDRAP pentru reabilitarea/modernizarea drumurilor judeţene, bazat pe analiza individuală a consiliilor judeţene în ceea ce priveşte nevoile judeţene pentru reabilitarea/modernizarea drumurilor judeţene.*
3) *Programul Operaţional Regional 2014-2020*
4) *Valori estimate, folosind standardele de cost ale MDRAP pentru modernizarea drumurilor comunale, pe baza datelor Institutului Naţional de Statistică privind kilometrii de drumuri comunale de piatră sau pământ.*
5) *Programul Naţional de Dezvoltare Rurală 2014-2020.*
6) *Valori estimate din master planurile regionale pe apă-canal.*
7) *Programul Operaţional Infrastructură Mare 2014-2020, Programul Naţional de Dezvoltare Rurală 2014-2020.*
8) *Estimări făcute de Banca Mondială pentru Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice.*

9) *Programul Operaţional Regional 2014-2020, Programul Naţional de Dezvoltare Rurală 2014-2020.*
10) *Potenţiale alocări ale Programului Naţional de Dezvoltare Locală pe 2014-2020 şi potenţiale alocări ale consiliilor judeţene în aceeaşi perioadă.*
11) *Potenţiale alocări ale Programului Naţional de Dezvoltare Locală pe 2014-2020 şi potenţiale alocări ale autorităţilor publice sub-naţionale în aceeaşi perioadă.*
12) *Împrumuturi ce ar putea fi făcute de către companiile regionale de apă.*
13) *Propunere făcută de Banca Mondială pentru Axa 4 a POR 2014-2020.*
14) *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru București.*
15) *Potențiale alocări de la Bugetul de Stat prin Ministerul Transporturilor.*
16) *POR 2014-2020 – estimări.*
17) *Nevoi identificate în programele operaționale europene pe 2014-2020 (POCU, POC, POIM, POR, POCA, POAT, PNDR, POPAM)*
18) *Nevoi definite în POIM 2014-2020. Nu a fost elaborată o strategie clară pe acest domeniu.*
19) *Estimări MDRAP*
20) *Potențiale alocări de la bugetul de stat și bugetele locale*
21) *Plan Național de Acțiune pentru Gestionarea Siturilor Contaminate din România*
22) *POR 2014-2020 și POIM 2014-2020*
23) *POR 2014-2023*
24) *Estimare pornind de la datele de la recensământul 2011 și folosind standardele de cost pentru reabilitare termică ale MDRAP.*

#155. Având în vedere necesarul de investiții în vederea finanțării lucrărilor care pot contribui la atingerea obiectivelor de coeziune și competitivitate este necesară o mai bună corelare, coordonare, prioritizare și monitorizare a tuturor investițiilor publice finanțate prin fonduri naționale și europene. În acest sens SDTR asigură dimensiunea teritorială a acestui proces de coordonare și monitorizare a investițiilor care trebuie realizate la nivel național, pentru toate tipurile de teritorii, pe un orizont de timp de peste 20 de ani.

#156. În acest sens este necesară planificarea multi-anuală în mod coordonat a tuturor investițiilor publice prin care să se asigure o continuite, o sinergie și un impact cumulat la nivelul teritoriului național. Un astfel de model de planificare multi-anuală pe obiectivele de finanțare relevante pentru politicile comunitare a fost elaborat de către Banca Mondială și poate fi avut în vedere pentru realizarea și implementarea la nivel național a unui astfel de instrument.

Alocări făcute în cadrul programelor operaționale cu finanțare europeană
Alocări făcute de la bugetul de stat 25 mld.euro până în 2023
Alocări făcute de la bugetele locale și județene aprox 22 mld. euro
Alocări făcute de mediul privat și ONG, inclusiv aranjamente PPP

Model de instrument de coordonare a investițiilor
Prioritățile finanțate din fonduri europene în 2014-2023 și propuneri de alocări bugetare din alte surse

AXĂ/MĂSURĂ PRIORITARĂ	ACTIVITĂȚI	BUGET (mil. euro)	Beneficiari
Programul Operațional Regional			
AP 1 - Transfer tehnologic	Crearea, modernizarea, extinderea, dotarea entităților de inovare și transfer tehnologic (ITT)	206.51	IMM, APL, ONG
	Alocări de la bugetele locale pentru infrastructură de business ITT	25	
	Investiții private în dotarea entităților ITT	206	
AP 2 – Competitivitate IMM	Construcția / modernizarea și extinderea spațiului de producție /servicii al IMM-urilor, inclusiv dotare cu active corporale și necorporale	877.11	IMM
	Alocări de la bugetul de stat pentru IMM-uri (de ex., scheme de Minimis)	63	
	Investiții private	940	
AP 3 – Sprijinirea tranziției către o	Eficiență energetică a clădirilor publice, rezidențiale, inclusiv investiții în iluminatul public	1187.28	APL, APC APL, APC

economie cu emisii scăzute de carbon	Alocări de la bugetuele locale pentru investiții integrate în regenerare urbană (blocuri, spații interstițiale, iluminat public, îngropare cabluri, parcări, spații verzi, locuri de joacă)	822	
	Alocări de la bugetul de stat pentru investiții integrate în regenerare urbană	184	
	Investiții private pentru reabilitarea termică a blocurilor și reabilitarea spațiilor interstițiale	184	
	Transport urban (căi de rulare / piste de bicicliști / achiziție mijloace de transport ecologice / electrice etc.)	1187.28	
	Alocări de la bugetele locale pentru investiții integrate în sistemele de transport urban	1647	
	Alocări de la bugetul de stat pentru investiții integrate în sistemele de transport urban	183	
AP 4 – Dezvoltare urbană	Transport urban (căi de rulare / piste de bicicliști / achiziție mijloace de transport ecologice / electrice etc.)	1126.41	APL, (reședinte de județ)
	Alocări de la bugetul reședințelor de județ și împrumuturi pentru investiții integrate în sistemul de transport urban	1853	
	Clădiri pentru activități educative, culturale și recreative; zone verzi de mici dimensiuni, piețe publice, scuaruri, părculețe etc., străzi urbane și utilități de bază la scară mică.	125.15	
	Alocări de la bugetul de stat pentru investiții locale în infrastructură socială	31	
	Alocări de la bugetele locale pentru investiții în infrastructura socială	6	
	Revitalizarea zonelor urbane (reconversia și refuncționalizarea terenurilor abandonate etc.)	58.82	
	Infrastructura de educație (creșe, grădinițe, licee tehnologice, școli profesionale și tehnice).	76.47	
	Alocări de la bugetele locale pentru investiții în infrastructura educațională	150	
AP 5 – Regenerare urbană și patrimoniu cultural	Restaurarea, protecția și conservarea patrimoniului cultural	326.97	APL, ONG, Unități de cult
	Alocări de la bugetele locale pentru restaurarea, protecția și conservarea patrimoniului cultural	137	
	Alocări de la bugetul de stat (de ex. Ministerul Culturii, MDRAP) pentru restaurarea, protecția și conservarea patrimoniului cultural	56	
	Investiții private pentru restaurarea, protecția și conservarea patrimoniului cultural	143	
	Regenerarea și revitalizarea zonelor urbane (modernizare spații publice, reabilitare terenuri abandonate etc).	139.53	
AP 6 – Infrastructură de transport rutier	Modernizarea / reabilitarea rețelei de drumuri județene care asigură conectivitatea, directă sau indirectă cu reteaua TEN T	1068.36	CJ
	Alocări de la bugetul CJ-urilor pentru modernizarea / reabilitarea rețelelor de drumuri județene.	1360	CJ
	Alocări de la bugetul de stat (de ex. PNDL) pentru modernizarea / reabilitarea rețelelor de drumuri județene	408	CJ
AP 7 – Valorificarea potențialului turistic	Dezvoltarea infrastructurii turismului balnear	118.89	APL
	Alocări de la bugetele locale pentru dezvoltarea infrastructurii turismului balnear	7	APL
	Investiții private în dezvoltarea infrastructurii turismului balnear	55	Firme private
AP 8 – Infrastructură sanitară și socială	Reabilitare / modernizare / construcție infrastructură de sănătate	638.3	APL, Furnizori de servicii sociale acreditați
	Alocări de la bugetele locale și județene pentru reabilitare / modernizare / construcție infrastructură de sănătate	83	
	Reabilitare / modernizare infrastructură socială	125.15	
	Alocări de la bugetele locale și județene pentru reabilitare / modernizare / construcție infrastructură socială	45	
AP 9 – Comunități marginalizate (CLLD)	Acțiuni integrate prin: investiții în infrastructura de sănătate, educație, servicii sociale, locuințe sociale, activități de economie socială, amenajarea spațiului urban degradat	101.41	APL, IMM, ONG, unități de cult, etc
	Alocări de la bugetele locale pentru investiții integrate în zone urbane marginalizate	5	
	Alocări de la bugetul de stat (de ex. Ministerul Muncii, MDRAP) pentru investiții integrate în zone urbane marginalizate	25	
	Investiții în infrastructură socială în zone urbane marginalizate făcute de către ONG-uri și unități de cult	2	
AP 10 – Infrastructura	Reabilitare / modernizare / construcție infrastructura de educație	352.19	APL, Universități

educațională	Alocări de la bugetele locale pentru reabilitarea / modernizarea infrastructurii educaționale	50	
	Alocări de la bugetul de stat (de ex. MDRAP, Ministerul Educației) pentru reabilitarea / modernizareaa infrastructurii educaționale	150	
	Investiții în infrastructura educațională făcute de universități	50	
AP 11 – Cadastru	Integrarea datelor existente și extinderea înregistrării sistematice în zonele rurale ale României; servicii îmbunătățite de înregistrare cadastrală;	312.89	ANCPI
	Alocări de la bugetul de stat pentru realizarea unui sistem integrat de cadastru	500	ANCPI
	Alocări de la bugetele locale și județene pentru completarea cadastrului	100	UAT
AP 12 – Asistență tehnică	Sprijin pentru AM și organisme intermediare (ADR-uri)	221.28	AMPOR, OIPOR
Inițiativă națională	Program de consolidare a clădirilor publice și private cu risc seismic	300	MDRAP
	Programe locale de consolidare a clădirilor publice și private cu risc seismic	100	APL, CJ
	Investiții private în consolidarea clădirilor cu risc seismic	150	Asociații de locatari, firme private, instituții
Inițiativă locală	Strategie integrată de dezvoltare a zonei metropolitane București	5300	PMB, Primăriile de sector, CJ Ilfov, CJ Prahova, CJ Dâmbovița. CJ Giurgiu, CJ Călărași, CJ Ialomița
Programul Operațional Infrastructură Mare			
AP 1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metrolului	Autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale, inclusiv variante de ocolire (din Fondul de Coeziune)	1920	CNADNR
	Alocări de la bugetul de stat și împrumuturi pentru autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale, inclusiv variante de ocolire	4110	CNADNR
	Aranjamente PPP pentru autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale, inclusiv variante de ocolire	899	PPP
	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare, inclusiv achiziția materialului rulant	1408	CFR
	Alocări de la bugetul de stat pentru dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare, inclusiv achiziția materialului rulant	1910	CNADNR
	Îmbunătățirea condițiilor de navigare pe Dunăre și brațele Dunării, modernizarea și dezvoltarea capacității porturilor și achiziția de nave	256	Ministerul Transporturilor; Administratorii canalelor navigabile; Parteneriate cu alți potențiali beneficiari
	Alocări de la bugetul de stat pentru îmbunătățirea condițiilor de navigare pe Dunăre și brațele Dunării, modernizarea și dezvoltarea capacității porturilor și achiziția de nave	128	Ministerul Transporturilor; Administratorii canalelor navigabile; Parteneriate cu alți potențiali beneficiari
	Alocări UAT-uri pentru investiții în și în zona porturilor	30	APL, CJ
	Extinderea rețelei de metrou în București și achiziții de material rulant	682.67	METROREX
	Alocări de la bugetul de stat pentru extinderea rețelei de metrou	300	METROREX
	Alocări de la bugetul PMB pentru reabilitarea zonelor din jurul stațiilor de metrou	15	PMB
AP 2 – Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient	Autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale, inclusiv variante de ocolire (din FEDR)	1224.69	CNADNR
	Alocări de la bugetul de stat și împrumuturi pentru autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale, inclusiv variante de ocolire	2388	CNADNR
	Aranjamente PPP pentru autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale, inclusiv variante de ocolire	998	PPP
	Creșterea accesibilității zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T (autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale)	127.79	CNADNR
	Alocări de la bugetul de stat și împrumuturi pentru rețeaua de drumuri naționale	1500	CNADNR
	Investiții în infrastructura aeroportuară	53.25	CJ

	Alocări de la bugetul de stat pentru investiții în infrastructura aeroportuară	432	CJ
	Alocări de la bugetele consiliilor județene pentru investiții în infrastructura aeroportuară	70	CJ
	Modernizare / dezvoltare de terminale intermodale	95.42	Administratori de infrastructură de transport pentru toate modurile; APL; Operatori de terminale intermodale
	Alocări de la bugetul de stat pentru modernizare / dezvoltare de terminale intermodale	51	Administratori de infrastructură de transport pentru toate modurile; APL; Operatori de terminale intermodale
	Alocări de la bugetul APL pentru modernizare / dezvoltare de terminale intermodale	5	APL
	Creşterea gradului de siguranţă şi securitate pe toate modurile de transport şi reducerea impactului transporturilor asupra mediului	85.19	Administratori de infrastructură de transport pentru toate modurile; APL; Poliția rutieră și Poliția Transporturi
	Alocări de la bugetul de stat pentru creşterea gradului de siguranţă şi securitate pe toate modurile de transport şi reducerea impactului transporturilor asupra mediului	100	CNADNR
	Reducerea timpului de staţionare la punctele de comunicare transnaţională	21.3	Ministerul Transporturilor; ANAF; Operatorul de infrastructură la punctul de trecere a frontierei; Poliția rutieră / Poliția Transporturi / Poliția de frontieră
	Creşterea sustenabilităţii şi calităţii transportului feroviar (modernizare gări, achiziție de material rulant, mers cadențat, electrificarea liniilor)	447.28	Ministerul Transporturilor; CFR
	Alocări de la bugetul de stat și împrumuturi pentru creşterea sustenabilităţii şi calităţii transportului feroviar (modernizare gări, achiziție de material rulant, mers cadențat, electrificarea liniilor)	331	Ministerul Transporturilor; CFR
	Alocări de la bugetul APL-urilor pentru reabilitarea și modernizarea piețelor gărilor	40	APL
AP 3 – Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	Proiecte integrate de consolidare şi extinderea sistemelor integrate de management al deșeurilor	351.86	ADI
	Alocări de la bugetul CJ-urilor și al APL-urilor pentru proiecte integrate de consolidare și extinderea sistemelor integrate de management al deșeurilor	50	ADI
	Proiecte integrate de apă și apă uzată (noi și fazate)	2846.84	ADI; ANAR
	Împrumuturi contractate de companiile regionale de apă	1277	ADI
AP 4 – Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric	Creşterea gradului de protecţie şi conservare a biodiversităţii şi refacerea ecosistemelor degradate	240	Ministerul Mediului / ANPM / GNM / ANAR / ANAP; Instituții de cercetare; Universități; ONG-uri; Custozi / Administratori ai ariilor naturale protejate; APL / APC
	Alocări de la bugetul de stat pentru creşterea gradului de protecţie şi conservare a biodiversităţii şi refacerea ecosistemelor degradate	100	
	Creşterea nivelului de evaluare şi monitorizare a calităţii aerului la nivel naţional prin dezvoltarea instrumentelor de monitorizare	15.29	Ministerul Mediului
	Reducerea suprafeţelor poluate istoric	140	APL
	Alocări de la bugetul de stat pentru reducerea suprafețelor poluate istoric	25	
	Alocări APL pentru reducerea suprafețelor poluate istoric	10	
AP 5 – Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi	Reducerea efectelor şi a pagubelor asupra populaţiei cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice, în principal de inundaţii şi eroziune costieră	402.35	ANAR; PPP

gestionarea riscurilor	Creşterea nivelului de pregătire pentru o reacţie rapidă şi eficientă la dezastre a echipajelor de intervenţie	50	IGSU
AP 6 – Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susţinerii unei economii cu emisii scăzute de carbon	Creşterea producţiei de energie din resurse regenerabile mai puţin exploatate (biomasă, biogaz, geotermal)	83.86	UAT; Societăţi comerciale
	Investiţii private în infrastructura de producere a energiei din surse regenerabile	84	
	Reducerea consumului de energie la nivelul consumatorilor industriali	11.52	Societăţi comerciale
	Reducerea consumului mediu de energie electrică la nivelul locuinţelor (proiecte demonstrative la nivelul regiunilor acoperite de operatorii de distribuţie concesionari)	38.12	Operatori de distribuţie concesionari ai serviciului public de energie electrică
	Program Naţional pentru încurajarea consumului de energie la nivelul locuinţelor	50	
	Creşterea economiilor în consumul de energie primară produsă prin cogenerare de înaltă eficienţă	63.52	Societăţi comerciale / reprezentatul desemnat al unui parc industrial
AP 7 – Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate	Modernizarea / reabilitarea sistemelor de termoficare în Botoşani, Oradea, Iaşi, Râmnicu Vâlcea, Bacău, Timişoara, Focşani	99.42	APL
	Alocări de la bugetul APL-urilor pentru modernizarea / reabilitarea sistemelor de termoficare	12	
	Modernizarea / reabilitarea sistemului de termoficare în Municipiul Bucureşti	176.47	PMB
	Alocări de la bugetul PMB pentru modernizarea / reabilitarea sistemului de termoficare	50	
AP 8 – Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale	Creşterea capacităţii Sistemului Energetic Naţional pentru preluarea energiei produse din resurse regenerabile	23.53	Transelectrica
	Alocări de la bugetul de stat pentru creşterea capacităţii Sistemului Energetic Naţional pentru preluarea energiei produse din resurse regenerabile	24	
	Creşterea gradului de interconectare a Sistemului Naţional de Transport a gazelor naturale cu alte state vecine	51.7	Transgaz
	Alocare de la bugetul de stat pentru creşterea gradului de interconectare a Sistemului Naţional de Transport a gazelor naturale cu alte state vecine	52	
Programul Operaţional Competitivitate			
AP 1 - Cercetare, dezvoltare tehnologică şi inovare în sprijinul competitivităţii economice şi dezvoltării afacerilor	Mari infrastructuri Cercetare şi Dezvoltare (CD)	952.57	Întreprinderi private
	Dezvoltarea unor reţele de centre CD, coordonate la nivel naţional şi racordate la reţele europene şi internaţionale de profil şi asigurarea accesului cercetătorilor la publicaţii ştiinţifice şi baze de date europene şi internaţionale		Clustere de inovare
	Crearea de sinergii cu acţiunile de Cercetare, Dezvoltare şi Inovare (CDI) ale programului-cadru ORIZONT 2020 al Uniunii Europene şi alte programe CDI internaţionale		Întreprinderi start-up şi spin-off
	Atragerea de personal cu competenţe avansate din străinătate pentru consolidarea capacităţii CD		Întreprinderi şi angajaţi
	Stimularea cererii întreprinderilor pentru inovare prin proiecte de CDI derulate de întreprinderi individual sau în parteneriat cu institutele de CD şi universităţi, în scopul inovării de procese şi de produse în sectoarele economice care prezintă potenţial de creştere		Întreprinderi, universităţi, centre de cercetare
	Credite, garanţii şi măsuri de capital de risc în favoarea IMM-urilor inovative şi a organizaţiilor de cercetare care răspund cererilor de piaţă		IMM şi centre de cercetare
	Parteneriate pentru transfer de cunoştinţe		Parteneriate pentru transfer de cunoştinţe
	Investiţii în cercetare, dezvoltare şi inovare făcute de firme private, universităţi şi centre de cercetare	250	Întreprinderi, universităţi, firme de cercetare
AP 2 - Tehnologia Informaţiei şi Comunicaţiei (TIC) pentru o economie digitală competitivă	Sprijinirea creşterii valorii adăugate generate de sectorul TIC şi a inovării în domeniu prin dezvoltarea de clustere	639.2	Microîntreprinderi, IMM, consorţii
	Implicarea sectorului privat în dezvoltarea de clustere	5	
Iniţiativă naţională	Alocări de la bugetul de stat pentru investiţii în cercetare şi dezvoltare	1500	Universităţi, centre de cercetare, firme private
Iniţiativă privată	Investiţii private în cercetare şi dezvoltare	1500	Firme private, universităţi, centre de cercetare
Programul Operaţional Capital Uman			
AP 1 - Iniţiativa locuri de muncă pentru tineri	Creşterea ocupării tinerilor NEET (fără loc de muncă şi fără implicare în sistemul educaţional sau într-un program de training) şomeri cu vârsta între 16 - 24 ani,	304.87	Tinerii NEET şomeri, înregistraţi la SPO

	înregistrați la Serviciul Public de Ocupare (SPO) şi cu rezidența în regiunile eligibile (Centru, Sud-Est şi Sud Muntenia)		
	Îmbunătăţirea nivelului de competenţe, inclusiv prin evaluarea şi certificarea competențelor dobândite în sistem non-formal şi informal al tinerilor NEET şomeri cu vârsta între 16-24 ani, cu rezidența în regiunile eligibile (Centru, Sud-Est şi Sud Muntenia) – regiuni unde rata şomajului în rândul tinerilor depăşeşte 25%		
AP 2 - Îmbunătățirea situației tinerilor din categoria NEETs	Creşterea ocupării tinerilor NEET şomeri cu vârsta între 16 - 24 ani, înregistrați la Serviciul Public de Ocupare, cu rezidența în regiunile eligibile (București-Ilfov, Nord-Est, Nord-Vest, Vest, Sud-Vest Oltenia)	427.27	Tinerii NEET şomeri, înregistrați la SPO
	Îmbunătăţirea nivelului de competenţe, inclusiv prin evaluarea şi certificarea competențelor dobândite în sistem non-formal şi informal al tinerilor NEET şomeri cu vârsta între 16 - 24 ani, înregistrați la Serviciul Public de Ocupare, cu rezidența în regiunile eligibile (București-Ilfov, Nord-Est, Nord-Vest, Vest, Sud-Vest Oltenia)		
	Creşterea numărului tinerilor NEET inactivi înregistrați la Serviciul Public de Ocupare		
AP 3 - Locuri de muncă pentru toți	Participarea angajaților la programe de formare profesională (cursuri de calificare de nivel 2-4 conform Cadrului Național al Calificărilor, cursuri de scurtă durată, de specializare şi perfecționare etc.) în concordanță cu cerințele locurilor de muncă din sectoarele economice cu potențial competitiv identificate conform SNC şi din domeniile de specializare inteligentă conform SNCDI. O atenţie deosebită va fi acordată participării la programe de formare profesională a angajaţilor vârstnici	1295.81	Angajați
	Evaluare / validare şi certificare pentru recunoaşterea competențelor aferente cerințelor locurilor de muncă din sectoarele economice cu potențial competitiv identificate conform SNC şi din domeniile de specializare inteligentă conform SNCDI		
	Stimularea angajatorilor pentru organizarea de programe de învățare la locul de muncă		Angajatori
AP 4 - Incluziunea socială şi combaterea sărăciei	Reducerea numărului de persoane aflate în risc de sărăcie şi excluziune socială din comunitățile marginalizate în care există populație aparținând minorității roma, prin implementarea de măsuri integrate	1110.19	Persoanele expuse riscului de sărăcie şi excluziune socială
	Reducerea numărului de persoane aflate în risc de sărăcie şi excluziune socială din comunitățile marginalizate (non roma), prin implementarea de măsuri integrate		
	Îmbunătăţirea alfabetizării digitale a populației din comunități dezavantajate prin susținerea procesului de formare în cadrul rețelei PAPI (e-incluziune)		
	Reducerea numărului de persoane aparținând grupurilor vulnerabile care au depăşit situația de vulnerabilitate prin furnizarea unor servicii sociale / medicale / socio-profesionale / formare profesională etc. adecvate nevoilor specifice în vederea integrării socio-profesionale		
	Program național de combatere a sărăciei și excluziunii	700	
AP 5 - Dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității (DLRC)	Reducerea numărului de persoane aflate în risc de sărăcie şi excluziune socială din comunitățile marginalizate (roma şi non-roma) din orașe cu peste 20.000 locuitori, cu accent pe cele cu populație aparținând minorității Roma, prin implementarea de măsuri / operațiuni integrate în contextul mecanismului de DLRC.	211.97	Persoanele expuse riscului de sărăcie şi excluziune socială
	Reducerea numărului de persoane aflate în risc de sărăcie şi excluziune socială din comunitățile marginalizate din zona rurală şi orașe cu o populație de până la 20.000 locuitori prin implementarea de măsuri / operațiuni integrate în contextul mecanismului de DLRC		
AP 6 - Educație și competențe	Sprijinirea participării la învăţământul ante-preşcolar şi preşcolar în special a grupurilor cu risc de PTS, cu accent pe copiii aparținând minorității roma și a celor din mediul rural	1478.63	Elevi și personal didactic
	Activități menite să reducă riscul de PTS pentru elevii aparținând grupurilor vulnerabile, cu accent pe elevii aparținând minorității roma şi elevi din mediul rural / comunitățile dezavantajate socio-economic		
	Activități menite să readucă în sistemul de educație și formare tineri și adulți care nu și-au finalizat educația obligatorie		
	Perfecționarea profesională specializată pentru personalul didactic din învățământul preuniversitar în vederea extinderii unor practici manageriale noi, a utilizării TIC în procesul de predare, a promovării unor servicii educaţionale de calitate orientate pe nevoile elevilor, a furnizării unor programe de calitate pentru educația timpurie, pentru prevenirea şi reducerea timpurie a părăsirii şcolii, a utilizării metodelor activ-participative de educaţie bazate pe noul curriculum centrat pe competenţe cheie şi pe nevoile elevilor, în special în cazul personalului care lucrează cu copiii aparținând grupurilor vulnerabile, inclusiv copii aparținând minorității roma, copii cu nevoi speciale, copii din comunitățile dezavantajate socio-economic		
	Program național de investiții în sistemul de învățământ pre-universitar	650	

AP 7 - Asistență Tehnică	În vederea asigurării unui cadru coerent și unitar de funcționare a instituțiilor responsabile cu gestionarea Fondului Social European în perioada 2014-2020, axa de asistență tehnică din cadrul POCU va acoperi nevoile de finanțare pentru implementarea în bune condiții a Programului Operațional Capital Uman, prin acoperirea cheltuielilor cu personalul.	304.86	Echipe de implementare a proiectelor POCU
Inițiativă națională	Program Național de e-Educare a populației din zonele rurale, mai ales zonele rurale izolate și zonele cu comunități marginalizate	50	Populația din zonele rurale
Programul Național de Dezvoltare Rurală			
M 1 - Acțiuni pentru transferul de cunoștințe și acțiuni de informare	Nivel ridicat de informare tehnică, economică și de management al afacerii pentru a îndeplini standardele UE (siguranță alimentară, sănătatea animalelor, norme de mediu etc.) și pentru a face față unui mediu concurențial.	67	MADR
M 2 - Servicii de consiliere, servicii de gestionare a fermei	Potențialul uman activ în agricultură și industria agro-alimentară trebuie să fie pregătit corespunzător, prin furnizarea de servicii individuale de consiliere	71	Întreprinderi. Fermieri
M 4 - Investiții în active fizice	Investiții în active fizice în agricultură și în sectorul de prelucrare în scopul de a moderniza și îmbunătăți productivitatea și competitivitatea în sectorul agroalimentar.	2413	Întreprinderi. Fermieri
	Investiții private în active fizice în domeniul agricol	300	
M 6 - Dezvoltarea fermelor și a întreprinderilor	Reînnoirea generațiilor, inclusiv încurajarea tinerilor fermieri de a se stabili în mediul rural	1105	Întreprinderi. Fermieri
M 7 - Servicii de bază și reînnoirea satelor în zonele rurale	Dezvoltarea economică și socială durabilă a zonei rurale prin îmbunătățirea infrastructurii rurale și serviciilor de bază existente (drumuri comunale, infrastructură de apă-canal, patrimoniu cultural)	1298	ADI, APL
	Alocări de la bugetul de stat (de ex. PNDL, Fondul de Mediu) pentru investiții în infrastructură locală (apă-canal, drumuri comunale, patrimoniu cultural, sănătate, educație, sport)	4135	
	Alocări de la bugetele locale și de la bugetele județene pentru investiții în infrastructură locală (apă-canal, drumuri comunale, patrimoniu cultural, sănătate, educație, sport)	2931	
M 8 - Investiții în dezvoltarea zonelor împădurite și în îmbunătățirea viabilității pădurilor	Creșterea suprafeței ocupate cu păduri prin promovarea împăduririi suprafețelor agricole și neagricole, conform obiectivelor Strategiei Naționale pentru Dezvoltare Durabilă a României, Orizonturi 2013-2020-2030	124	APL, ROMSILVA
	Program Național de împăduriri	300	
	Inițiative locale de împădurire	15	
	Inițiative private și ale ONG-urilor pe împăduriri	25	
M 9 - Înființarea de grupuri și organizații de producători în agricultură și silvicultură	Adaptarea producţiei la cerinţele pieţei, integrarea producătorilor agroalimentari pe piaţă și utilizarea lanţurilor scurte, prin asocierea producătorilor agricoli.	20	Organizații de producători
M 10 - Agromediu și climă	Încurajarea fermierilor în practicarea unei agriculturi durabile care să asigure gestionarea durabilă a resurselor naturale	1070	Fermieri
M 11 - Agricultură ecologică	Creșterea producției și exportului produselor ecologice, ca urmare a creșterii cererii pe piața externă	236	Întreprinderi. Fermieri
M 13 - Plăți pentru zone care se confruntă cu constrângeri naturale sau cu alte constrângeri specifice	Compensarea economică a dezavantajelor întâmpinate de fermieri în desfășurarea activităților agricole, legate de capacitatea de producţie scăzută a terenurilor agricole şi de costurile suplimentare pe care le implică menţinerea activităţilor agricole în zone cu constrângeri	1355	Întreprinderi. Fermieri
M 15 - Servicii de silvomediu, servicii climatice și conservarea pădurilor	Completarea măsurilor de conservare a biodiversității și a resurselor de sol pe terenuri forestiere din Fondul Forestier Național, prin promovarea de angajamente voluntare care să conducă la consolidarea gestionării durabile a terenurilor forestiere	117	APL, Întreprinderi
M 16 – Cooperare	Cooperare între actorii implicați în dezvoltarea rurală	31	Parteneriate
M 17 - Gestionarea riscurilor	Stimularea implicării fermierilor în scheme de prevenire și gestionare a riscurilor prin intermediul fondurilor mutuale pentru agricultură	200	Fermieri
M 19 - Sprijin pentru dezvoltarea locală LEADER	LEADER – dezvoltarea teritorială echilibrată	636	ADI

	Alocări de la bugetele locale pentru investiții integrate prin Grupuri de Acțiune Locală (GAL-uri)	63	
M 20 - Asistență Tehnică	Sprijin pentru implementarea PNDR	210	Beneficiari PNDR
Inițiativă națională	Program Național de informatizare a satelor din România – infrastructură IT în școli și instituții publice (de ex. biblioteci, cămine culturale), sisteme wireless.	50	APL
Inițiativă națională	Proiectul RoNET de acoperire a „zonelor albe" cu infrastructură de internet în bandă largă, mai ales în zonele ne-atractive pentru firmele TIC private	350	APL
Inițiativă privată	Investiții private în infrastructura de internet în bandă largă	350	Beneficiari privați și publici
Programul Operațional Capacitate Administrativă			
AP 1 - Administrație publică și sistem judiciar eficiente	Dezvoltarea și introducerea de sisteme și standarde comune în administrația publică ce optimizează procesele decizionale orientate către cetățeni și mediul de afaceri în concordanță cu SCAP (Strategia pentru Consolidarea Administrației Publice 2014-2020)	326.38	SGG, Ministere de Linie și Autorități administrative autonome
	Dezvoltarea și implementarea de politici și instrumente unitare și moderne de management al resurselor umane		
	Dezvoltarea și implementarea de sisteme standard și instrumente moderne și eficiente de management la nivelul instituțiilor din sistemului judiciar		
	Creșterea transparenței și responsabilității sistemului de achiziții publice în vederea aplicării unitare a normelor și procedurilor de achiziții publice și reducerea neregulilor în acest domeniu		
	Alocări de la bugetul de stat pentru proiecte de întărire a capacității administratve	50	
	Alocări de la bugetele locale și județene pentru proiecte de întărire a capacității administrative	150	
AP 2 - Administrație publică și sistem judiciar accesibile și transparente	Introducerea de sisteme și standarde comune în administrația publică locală ce optimizează procesele orientate către beneficiari în concordanță cu SCAP	187.69	SGG, Ministere de Linie și Autorități administrative autonome
	Creșterea transparenței, eticii și integrității în cadrul autorităților și instituțiilor publice		
	Asigurarea unei transparențe și integrități sporite la nivelul sistemului judiciar în vederea îmbunătățirii accesului și a calității serviciilor furnizate la nivelul acestuia		
AP 3 - Asistență tehnică	Asigurarea suportului necesar Autorității de Management pentru implementarea diferitelor etape ale PO CA	39.11	SGG, Ministere de Linie și Autorități administrative autonome
	Activităţi de publicitate și informare specifice PO CA		
Programul Operațional Asistență Tehnică			
AP 1 - Întărirea capacității beneficiarilor de a pregăti și implementa proiecte finanțate din FESI și diseminarea informațiilor privind aceste fonduri	Întărirea capacității beneficiarilor de proiecte finanțate din FESI (Fonduri Europene Structurale și de Investiții) de a pregăti și implementa proiecte	78.63	Beneficiarii POAT, POIM și POC
	Asigurarea transparenței și credibilității FESI și a rolului Politicii de Coeziune a UE		
AP 2 - Sprijin pentru coordonarea, gestionarea și controlul FESI	Îmbunătățirea cadrului de reglementare, strategic şi procedural pentru coordonarea și implementarea FESI	64.34	Beneficiarii POAT, POIM și POC
	Dezvoltarea și menținerea unui sistem informatic funcțional și eficient pentru FSC, precum și întărirea capacității utilizatorilor săi		
AP 3 - Creșterea eficienței resurselor umane implicate în sistemul de coordonare, gestionare și control al FESI în România	Dezvoltarea unei politici îmbunătățite a managementului resurselor umane care să asigure stabilitatea, calificarea și motivarea adecvată a personalului care lucrează în cadrul sistemului de coordonare, gestionare și control al FESI	108.23	Beneficiarii POAT, POIM și POC
Programul Operațional pentru Pescuit și Afaceri Maritime			
POPAM	Creșterea producției în acvacultură și procesare	223.7	PPP, persoane juridice publice sau private
	Creșterea profitabilității operatorilor, conservarea biodiversității și protecția mediului, menținerea și crearea de locuri de muncă, în special în zonele pescărești		
	Intervenţii de tip CLLD cu scopul de creștere al potenţialului zonelor cu specific pescăresc, pentru a promova noi surse de venit pentru comunitățile pescărești prin activități specifice sectorului (procesare, marketing) sau prin diversificare (mediu, turism, educație) și pentru a proteja și încuraja biodiversitatea în zonele vizate. Intervenţiile CLLD vor fi folosite și pentru combaterea riscului de sărăcie și		

	excluziune socială a persoanelor care trăiesc în comunitățile pescărești, de o manieră integrată și prin activarea comunității.		
	Alocări de la bugetele locale pentru programe integrate de investiții	5	
Programul de Cooperare Transfrontalieră			
România-Bulgaria	Promovarea investițiilor destinate abordării unor riscuri specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrelor și dezvoltarea unor sisteme de gestionare a dezastrelor	258.5	IGSU
	Conservarea, protejarea, promovarea și dezvoltarea patrimoniului natural și cultural		APL, CJ
	Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor, precum și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și infrastructuri ecologice		APL, CJ
	Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale		CJ, APL
	Dezvoltarea și îmbunătățirea unor sisteme de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus, și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local		CJ, APL
	Promovarea sustenabilității și calității locurilor de muncă și sprijinirea mobilității forței de muncă prin integrarea piețelor forței de muncă transfrontaliere, inclusiv mobilitatea transfrontalieră, inițiativele comune locale în domeniul ocupării forței de muncă, servicii de informare și de consiliere și formarea comună		Angajați
	Consolidarea capacității instituționale a autorităților publice și a părților interesate și o administrație publică eficientă prin promovarea cooperării juridice și administrative și a cooperării între cetățeni și instituții		APL, CJ
România-Republica Moldova	Cooperare instituțională în domeniul educațional în vederea creșterii accesului la educație și a calității acesteia	89.1	Elevi
	Promovare și sprijin pentru cercetare și inovare		IMM, Universități, Centre de cercetare
	Promovarea și conservarea patrimoniului cultural şi istoric		APL, CJ
	Dezvoltarea infrastructurii de transport transfrontalier şi a infrastructurii TIC		CNADNR, CJ, APL
	Sprijin pentru dezvoltarea serviciilor de sănătate şi a accesului la sănătate		CJ, APL
	Sprijin pentru activităţi comune în vederea prevenirii dezastrelor naturale şi antropice, precum şi acţiuni comune în timpul situaţiilor de urgenţă		IGSU
	Prevenirea şi combaterea criminalităţii organizate şi cooperarea poliţiei		Poliția
România-Ucraina	Cooperare instituțională în domeniul educațional în vederea creșterii accesului la educație și a calității acesteia	66	Elevi
	Promovare și sprijin pentru cercetare și inovare		IMM, Universități, Centre de cercetare
	Promovarea și conservarea patrimoniului cultural şi istoric		APL, CJ
	Dezvoltarea infrastructurii de transport transfrontalier şi instrumentelor TIC		CNADNR, CJ, APL
	Sprijin pentru dezvoltarea serviciilor de sănătate şi a accesului la sănătate		CJ, APL
	Sprijin pentru activităţi comune în vederea prevenirii dezastrelor naturale şi antropice, precum şi acţiuni comune în timpul situaţiilor de urgenţă		IGSU
	Prevenirea şi combaterea criminalităţii organizate şi cooperarea poliţiei		Poliția
România-Republica Serbia	Promovarea ocupării forței de muncă și îmbunătățirea serviciilor de bază pentru o creștere favorabilă incluziunii	18.19	Populația în risc de sărăcie și/sau excluziune
	Protecția mediului și managementul riscurilor	21.15	CJ, IGSU
	Mobilitate sustenabilă și accesibilitate	21.15	CNADNR, CJ, APL
	Atractivitate pentru un turism sustenabil	18.82	APL, CJ
	Asistență Tehnică	8.81	Beneficiari RO-SB
România-Ungaria	Protejarea în comun și utilizarea eficientă a valorilor comune și resurselor (Cooperarea în domeniul valorilor comune și resurselor)	48.5	APL, CJ
	Îmbunătățirea mobilității transfrontaliere durabile și eliminarea blocajelor (Cooperare în domeniul accesibilității)	34.99	APL, CJ
	Îmbunătățirea ocupării forței de muncă și promovarea mobilității forței de muncă transfrontaliere (Cooperare în domeniul ocupării forței de muncă)	55.07	Angajați

	Îmbunătățirea serviciilor de îngrijire a sănătății (Cooperare în domeniul sănătății și prevenției bolilor)	57.03	APL, CJ
	Îmbunătățirea prevenirii riscurilor și gestionării dezastrelor (Cooperare în domeniul prevenirii riscurilor și gestionării dezastrelor)	9.55	IGSU
	Promovarea cooperării transfrontaliere între instituții și cetățeni (Cooperarea instituțiilor și comunităților)	4.01	APL, CJ
Bazinul Mării Negre	Promovarea în comun a afacerilor şi antreprenoriatului în sectoarele turism şi cultură	49	Întreprinderi
	Creşterea oportunităţilor comerciale transfrontaliere şi modernizarea sectorului agricol şi a celor conexe		Întreprinderi
	Îmbunătățirea sistemului de monitorizare în comun a mediului		Ministerul Mediului
	Promovarea în comun a unor acţiuni având ca scop conştientizarea privind deşeurile maritime şi riverane		Ministerul Mediului
Ungaria-Slovacia-România-Ucraina	Promovarea culturii locale și protejarea patrimoniului istoric	81.3	APL, CJ
	Protecția mediului, atenuarea şi adaptarea la schimbările climatice		Ministerul Mediului
	Îmbunătățirea accesibilității în regiuni, dezvoltarea transportului şi a reţelelor şi sistemelor comune de transport		CNADNR
	Provocări comune în domeniul siguranței și securității		Poliția

#157. SDTR se aliniează la principiile recomandate de OECD privind investiţiile publice urmărind formularea unor recomandări privind orientarea investiţiilor directe pentru orizontul de timp 2035 În acest context, conform recomandărilor formulate de OECD, impactul investiţiilor publice depinde în mare măsură de trei factori cheie:

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

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

  Unul din principiile importante subsumate acestui pilon constă în realizarea investiţiilor prin intermediul unei strategi 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 şi demografice; avantajele competitive locale şi capacitatea de inovare) şi politica de investiţii. Acest lucru poate fi realizat cel mai bine prin intermediul unei strategii integrate. În continuare, alte principii subsumate acestui pilon de acţiune 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 interesaţi);
  - dezvoltarea parteneriatelor orizontale la nivelul administraţiei publice.

- consolidarea capacităţii administrative şi sprijinirea reţelelor de cunoştinţe la toate nivelurile;

  Acest pilon pune accentul pe consolidarea capacităţii investiţionale pe întreg ciclul de politică publică, de la planificarea strategică a investiţiilor la monitorizarea impactului acestor investiţii. Dintre principiile subsumate acestui pilon subliniem următoarele:
  - utilizarea metodolor de evaluare exante în selectarea investiţiilor publice;
  - evaluarea diferitelor tipuri de riscuri asociate investiţiilor (ex. riscuri financiare, sociale, de mediu);
  - implicarea factorilor interesaţi în ciclurile de planificare a investiţiilor (ex. societatea civilă, autorităţile locale, partenerii economici);
  - mobilizarea actorilor privaţi în scopul finanţării investiţiilor.

- Asigurarea unui cadru de reglementare eficient în derularea investiţiilor publice

Acest pilon se concentrează pe asigurarea unui cadru eficient în ceea ce priveşte finanţele publice, managementul finanţelor publice, achiziţiile publice şi managementul calităţii la toate nivelurile de guvernare.

3.3.1 Investiţii în infrastructura conectivă

#158. 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.

#159. Economia României a cunoscut o creştere de cel puţin două ori între 1995 şi 2009, în timp ce dezvoltarea noii infrastructuri rutiere a rămas foarte mult în urmă. În marea majoritate a judeţelor, densitatea rutieră nu s-a schimbat cu mai mult de 14,6 % între 1990 și 2011. Două judeţe – Mehedinţi și Vrancea – au pierdut din infrastructura rutieră în aceeaşi perioadă. Oraşul Bucureşti este singurul care şi-a dezvoltat, în forţă, structura rutieră.

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

#161. În mod evident, la fel ca în cazul infrastructurii rutiere, densitatea reţelei feroviare trebuie corelată cu performanţa 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 localităţi cu o densitate demografică mare, localităţi cu densitate economică mare, sau, în cazul ideal, localităţi cu densitate demografică și economică mare.

#162. În ceea ce priveşte conectivitatea prin intermediul transportului aerian, pentru acele localităţi unde traficul aerian a crescut continuu în ultimii ani, este foarte important nu doar ca politicile investiţionale să ţintească extinderea capacităţii aeroporturilor, dar și să asigure o mai bună legătură cu zonele învecinate. Cu cât este mai uşor pentru populaţie să aibă acces la aeroporturi, cu atât mai mult va creşte 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.

#163. 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 oportunităţile de transport public între oraşe, precum și opţiunile de transport public în zona metropolitană a oraşelor.

3.3.2 Investiţii în infrastructura edilitară

#164. 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 utilităţi publice.

#165. Dezvoltarea începe de la aceste minime standarde de trai, o prezumpție care trebuie să ghideze investițiile de la nivel local, județean și regional. Astfel, în zonele mai puțin dezvoltate, prioritatea principală trebuie să rămână asigurarea standardelor calitative de echipare

#166. Autorităţile locale trebuie, prin urmare, să facă investiţii pentru a crea condiţii de atragere a cât mai multor oameni, cu precădere în asigurarea unei echipări complete a oraşelor cu infrastructură de utilităţi publice.

#167. Unele dintre investițiile cheie în zonele slab dezvoltate ar trebui să se concentreze pe asigurarea de servicii de bază pentru a exista condiţii de trai asemănătoare la nivelul întregii ţări, măsurate pe baza unor indicatori standard precum: acces la servicii publice, calitatea serviciilor și rezonabilitatea (costul serviciilor).

#168. Este interesant de evidenţiat că zonele peri-urbane ale Bucureştiului, Timişoarei, Clujului, Constanţei, sau ale Sibiului, au acces mai bun la sisteme de apă şi canalizare. Practic, oraşele au un efect polarizator, permiţând comunităţilor învecinate să se bucure de propria lor prosperitate. Această realitate ar trebui sa fie luată în vedere atunci când sunt prioritizate investiţile în extinderea și dezvoltarea reţelelor de servicii publice. Pentru a permite sustenabilitatea acestor servicii, şi pentru a menţine costurile de operare şi mentenanţă la un nivel moderat, noile reţele de servicii publice ar trebui să fie dezvoltate cu prioritate în jurul centrelor urbane mari din zonele mai slab dezvoltate.

#169. 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.

#170. În plus faţă de investiţile în infrastructură nouă, este de asemenea important ca infrastructura existentă să fie reabilitată. Multe regiuni au avut reţele mai vaste de infrastructură, dar în anii de tranziţie aceste reţele fie s-au diminuat, fie s-au deteriorat.

#171. 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 ţării. Astfel, necesitatea consolidării instituţiilor de management al serviciilor de utilităţi reprezintă o prioritate în asigurarea dezvoltării unei infrastructuri eficiente.

3.3.3 Investiții în consolidarea instituțiilor publice

#172. Rolul instituţiilor publice în promovarea creşterii economice a României este definit în mod inerent prin stadiul de dezvoltare actual al ţării. O primă prioritate este aceea de a îmbunătăţi conectivitatea şi accesibilitatea, ceea ce va permite oamenilor să identifice oportunităţile din România şi din străinătate și să profite de acestea. De asemenea, Guvernul poate pune în valoare instituţiile statului pentru ca acestea să furnizeze serviciile publice de bază la un nivel standard. Această măsură permite obţinerea unui standard de viaţă similar pentru persoanele din zonele cu potențial mare de creștere şi pentru zonele mai puțin dezvoltate, ceea ce asigură că toată lumea are acces la servicii de educaţie bune, la pieţe imobiliare care funcţionează, la servicii de sănătate convenabile ca preţ 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 ş.a.m.d.).

#173. Alte instituţii importante sunt cele care asigură asistenţa medicală, accesul la justiţie şi servicii de utilități publice de bază, precum apa curentă, canalizare și cele de transport. Consolidarea rolului acestor instituţii în teritoriu reprezintă o condiţie esenţială pentru creşterea calităţii vieţii, precum și asigurării unei gestiuni eficiente a proceselor de dezvoltare.

3.5 Linii directoare de planificare

#174. 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.

#175. **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.**

#176. **SDTR stabilește 10 linii directoare de planificare, respectiv:**

1. Încurajarea concentrării locuirii în intravilanul existent al unităților administrativ – teritoriale și limitarea dezvoltării urbane în zone care nu sunt deja echipate cu infrastructura tehnico-edilitară.

#177. Scopul urmărit este un teritoriu naţional 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.

#178. Scopul urmărit este un teritoriu național cu zone productive separate de cele rezidențiale, pentru optimizarea activităților umane. Disparităţile funcţionale care apar prin mixarea zonelor industriale şi a celor rezidenţiale duc la scăderea nivelului de trai și la probleme sociale, astfel că separarea celor două funcţiuni 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)/ reconversiei fondului construit existent și limitarea extinderii nejustificate a intravilanului ca urmare a dinamicii populației și a dinamicii economice - interzicerea construirii în zone verzi.

#179. Scopul urmărit este un teritoriu naţional cu resurse naturale protejate, folosind eficient spațiul deja construit. Crearea de locuri de muncă şi consolidarea funcţiilor 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.

#180. Scopul urmărit este un teritoriu național cu zone rezidențiale concentrate, pentru evitarea dispersiei locuirii în teritoriu. Tendinţa de migraţie spre periferia oraşelor pentru dezvoltarea ansamblurilor rezidenţiale poate duce la un dezechilibru funcţional și social, activităţile din centrele oraşelor (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

#181. 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.

#182. Scopul urmărit este un teritoriu național eficient și sustenabil din punct de vedere energetic, în condițiile riscului energetic crescut la nivel european. Preţul energiei și emisiile în creştere atrag atenţia asupra necesităţii aplicării unor soluţii durabile în materie de energie, inclusiv în dezvoltarea teritorială.

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

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

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

#184. Scopul urmărit este un teritoriu naţional 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 investiţiilor. 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 şi limitarea derogării de la planurile de dezvoltare urbană și teritorială în vigoare.

#185. Scopul urmărit este un teritoriu naţional 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.

#186. Scopul urmărit este creșterea transparenței procesului de planificare teritorială și urbană, pentru asigurarea controlului democratic asupra dezvoltării României. Buna funcţionare şi dezvoltare a teritoriului nu se poate face decât prin colaborarea tuturor actorilor implicaţi în procesul de elaborare a strategiilor de dezvoltare și implicarea publicului larg.

3.6 Principii şi criterii în formularea programelor naţionale de investiţii ce cuprind o componentă de echipare a teritoriului

#187. Modul de alocare a investiţiilor în teritoriu influenţează direct oportunităţile de dezvoltare ale populaţiei, dar şi performanţele economice ale zonelor urbane sau rurale. Astfel, pentru a maximiza impactul teritorial al investiţiilor şi a consolida avantajele oferite de anumite condiţii de dezvoltare, autorităţile publice care au în gestiune programe de investiţii, cu precădere cele finanţate prin intermediul bugetului de stat, pot ţine cont de următoarele principii şi 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 acelorași termene 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.
- **Transparenţă decizională:** toate deciziile privind stabilirea priorităților și alocarea de resurse se adoptă în condiții de transparență;
- **Consultare publică:** conturarea priorităților de investiții în raport cu așteptările cetățenilor și a instituțiilor interesate (fie ele publice sau private).

#188. Un buget multianual clar este cea mai importantă condiţie pentru selectarea optimă a proiectelor pentru finanţare. Totodată, un buget clar ar trebui să faciliteze definirea unor priorităţi clare.

#189. Principalul document strategic, care poate ghida investiţiile privind echiparea teritoriului în viitor, este Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR).

#190. SDTR propune un set de criterii de alocare a investiţiilor plecând de la nevoile teritoriale, politicilor europene în anumite domenii, dar şi sustenabilităţii bugetelor locale ale autorităţile publice. Astfel, criteriile propuse sunt structurate în raport cu principalele tipuri de infrastructură necesară pentru echiparea teritoriului naţional pentru a răspunde provocărilor şi a spori oportunităţile de dezvoltare.

#191. Criteriile pot servi drept repere în realizarea şi implementarea programelor de investiţii naţionale, în special a acelor programe finanţate de la bugetul de stat.

#192. În acest context, sunt prezentate criteriile pe care autorităţile publice care derulează programe de investiţii naţionale ar trebui să le adopte în formularea programelor de investiţii ce cuprind o componentă teritorială. Criteriile sunt structurate astfel:

- Criterii de alocare a investiţiilor care ţintesc dezvoltarea infrastructurii de drumuri judeţene şi comunale;
- Criterii de alocare a investiţiilor care ţintesc dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu apă şi apă uzată de la nivel de regiune, judeţ şi localitate;

- Criterii de alocare a investiţiilor care ţintesc dezvoltarea infrastructurii sociale de la nivel de judeţ şi localitate (infrastructură de sănătate, educaţională, sportivă şi culturală).

3.6.1 Criterii pentru selectarea proiectelor privind dezvoltarea infrastructurii de drumuri

#193. 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.

#194. Populația din toate regiunile ar trebui să aibă mai uşor 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 cetăţenilor la servicii de calitate, în special la acele servicii oferite de oraşele mari. Harta de mai jos oferă o perspectivă asupra infrastructurii de drumuri de la nivel judeţean care se conectează la un pol de creştere pe distanţa de 60 de minute.

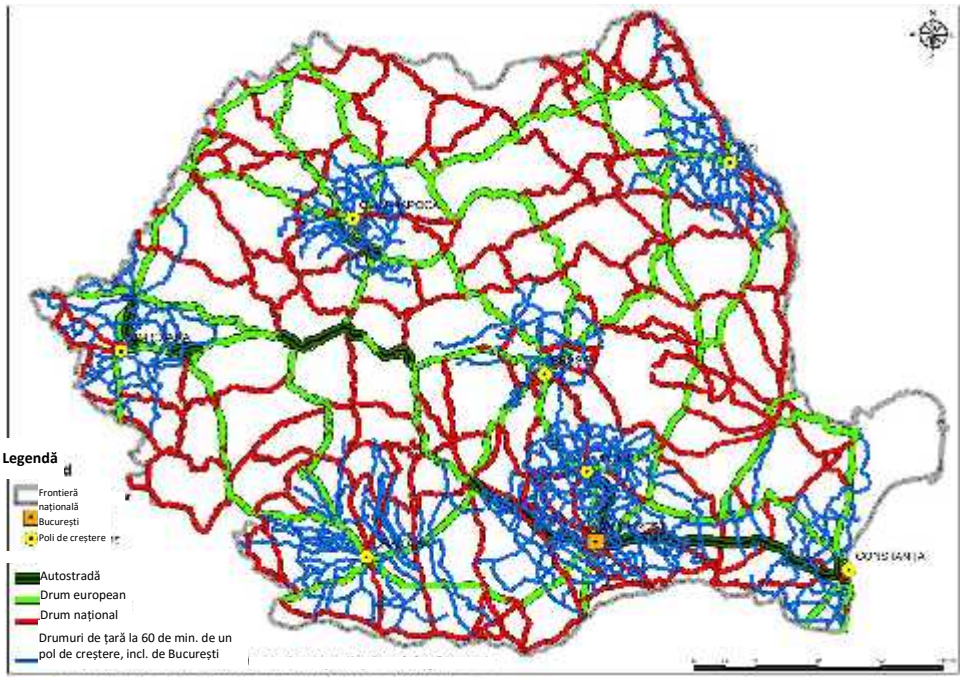


Figura 51 Drumurile județene care se conectează la un pol de creștere într-o zonă de acces de 60 de minute

3.6.1.1 Criterii pentru prioritizarea infrastructurii de drumuri judeţene

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

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

a.1) legătura cu un pol de creştere;

a.2) legătura cu o reşedinţă de judeţ;
a.3) legătura cu un oraş cu peste 10.000 de locuitori;
a.4) legătura cu un oraş cu mai puţin de 10.000 de locuitori.

B. Legătura cu infrastructura majoră de circulaţie

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

C. Traficul pe drumurile judeţene

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

#196. Harta de mai jos prezintă prioritizarea investiţiilor în infrastructura de drumuri la nivelul judeţului Prahova prin aplicarea unuia din criteriile prezentate mai sus.

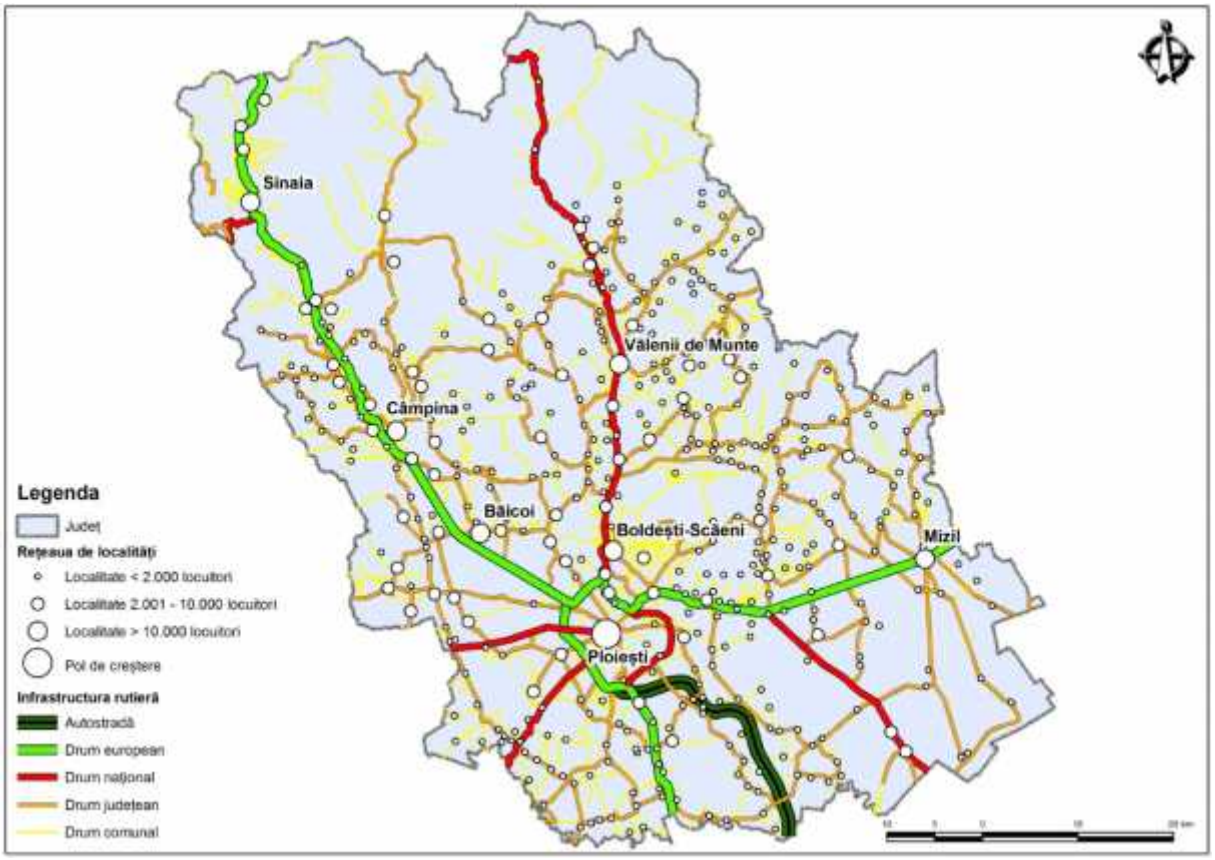


Figura 52 Ordonarea după prioritate a investiţiilor în judeţul Prahova

3.6.1.2 Criterii pentru prioritizarea investiţiilor privind infrastructura de drumuri comunale

#197. În privinţa criteriilor de prioritizare a proiectelor de infrastructură de drumuri comunale, o etapă

importantă în prioritizarea investiţiilor o constituie etapa de determinare a eligibilităţii comunelor. Astfel, investiţiile trebuie să abordeze în special comunele cu o populaţie de peste 1.000 de locuitori în detrimentul acelor comune ccu o populaţie stabilă situată sub acest prag.

#198. Următoarele criterii sunt relevante pentru alocarea investiţiilor la acest nivel:
a.1) populaţia stabilă;
a.2) densitatea populaţiei;
a.3) valoarea Indicelui de dezvoltare umană locală;
a.4) valoarea Indicelui sustenabilităţii financiare a bugetului local.

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

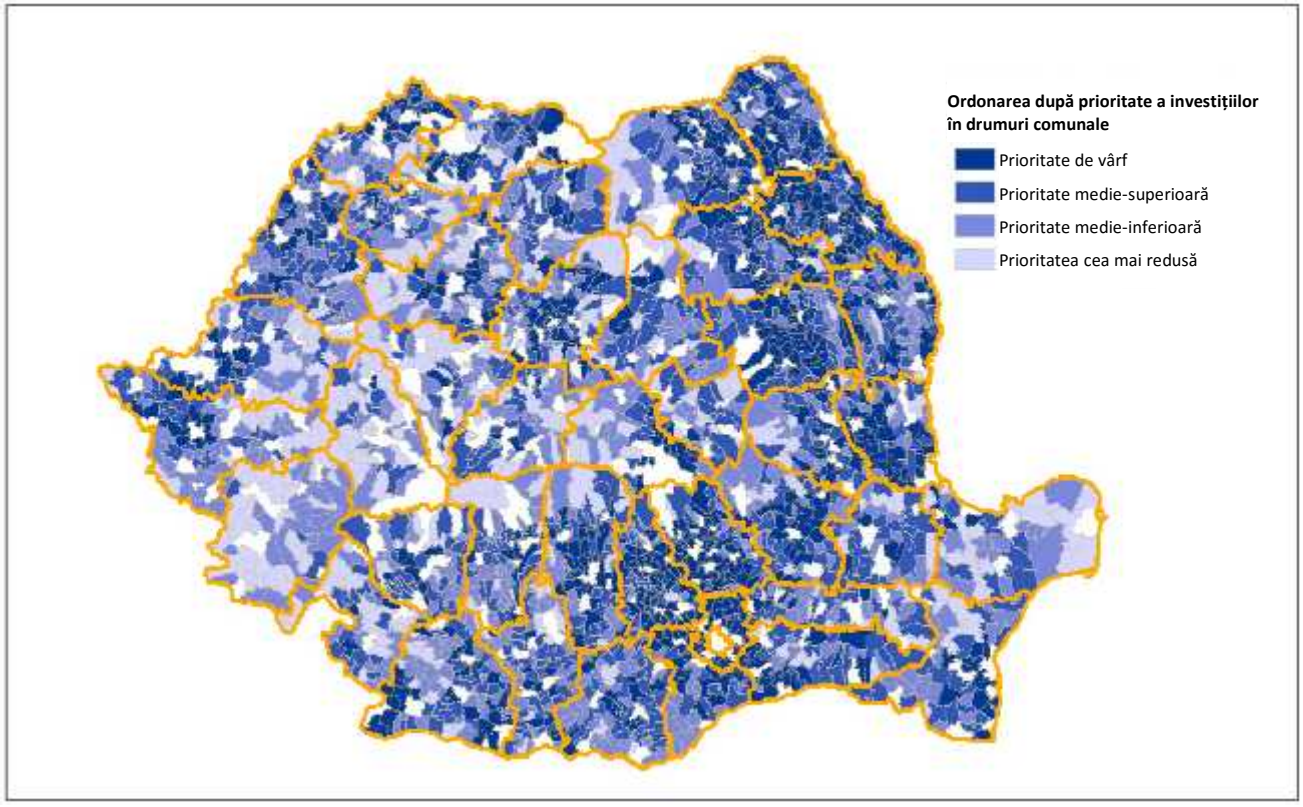


Figura 53 Ordonarea după prioritate a investițiilor în drumurile comunale în funcție de localitate

3.6.2 Criterii de prioritizare a investiţiilor privind infrastructura de apă şi apă uzată

#200. 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 investiţiilor privind alimentarea cu apă

#201. Aceste criterii se împart în două categorii principale: criterii aplicabile proiectelor de la nivel judeţan şi criterii aplicabile proiectelor de la nivel local.

#202. **Criterii de prioritizare a investiţiilor de la nivel judeţean:**

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

#203. **Criterii de prioritizare a investiţiilor la nivel de localitate:**

Un prim pas în identificarea acestor proiecte constă în stabilirea localităţilor cu o populaţie peste 50 de locuitori. Conform Acquis-ului UE în materie de apă, aceste localităţi ar trebui tratate cu prioritate în ceea ce priveşte alimentarea cu apă, localităţile cu o populaţie sub 50 de locuitori nefiind o prioritate.
a.1) populaţia din localitate fără acces la apă furnizată în reţea;
a.2) nivelul de dezvoltare al localităţii conform IDUL;
a.3) valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;
a.4) existenţa sau nu a localităţii într-un sistem regional din cadrul Master-Planului regional privind apa.

3.6.2.2 Criterii de prioritizare a investiţiilor privind infrastructura de apă uzată

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

#204. **Criterii de prioritizare a investiţiilor pentru nivelul regional**

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

#205. **Criterii de prioritizare a investiţiilor la nivel de localitate**

În privinţa modului de prioritizare a proiectelor dedicate infrastructurii de apă uzată, vor avea prioritate acele proiecte care deservesc o comunitate de cel puţin 2.000 de locuitori echivalenţi.
a.1) Contribuţia proiectului la obţinerea unei mai bune calităţi a corpurilor de apă;
a.2) Populaţia din localitate fără acces la sistemul de canalizare;
a.3) Nivelul de dezvoltare al localităţii aşa cum este măsurat de Indicele dezvoltării umane locale;
a.4) Valoarea Indecelui privind sustenabilitatea financiară conform bugetului local;
a.5) Încadrarea sau nu a localităţii 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 judeţean şi de localitate poate fi realizată pe baza următoarelor criterii de ordonare după prioritate:

#206. **Criterii de prioritizare a investiţiilor în infrastructura de sănătate**

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

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

a.1) speranţa de viaţă;
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 populaţiei de peste 65 de ani din populaţia totală;
a.5) numărul de locuitori raportat la numărul de farmacii.

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

a.1) ponderea populaţiei de peste 65 de ani din totalul populaţiei;
a.2) număr de locuitori raportat la numărul de doctori;
a.3) număr de locuitori raportat la numărul de farmaci;
a.4) distanţa până la cel mai apropiat spital;
a.5) rata medie a mortalităţii.

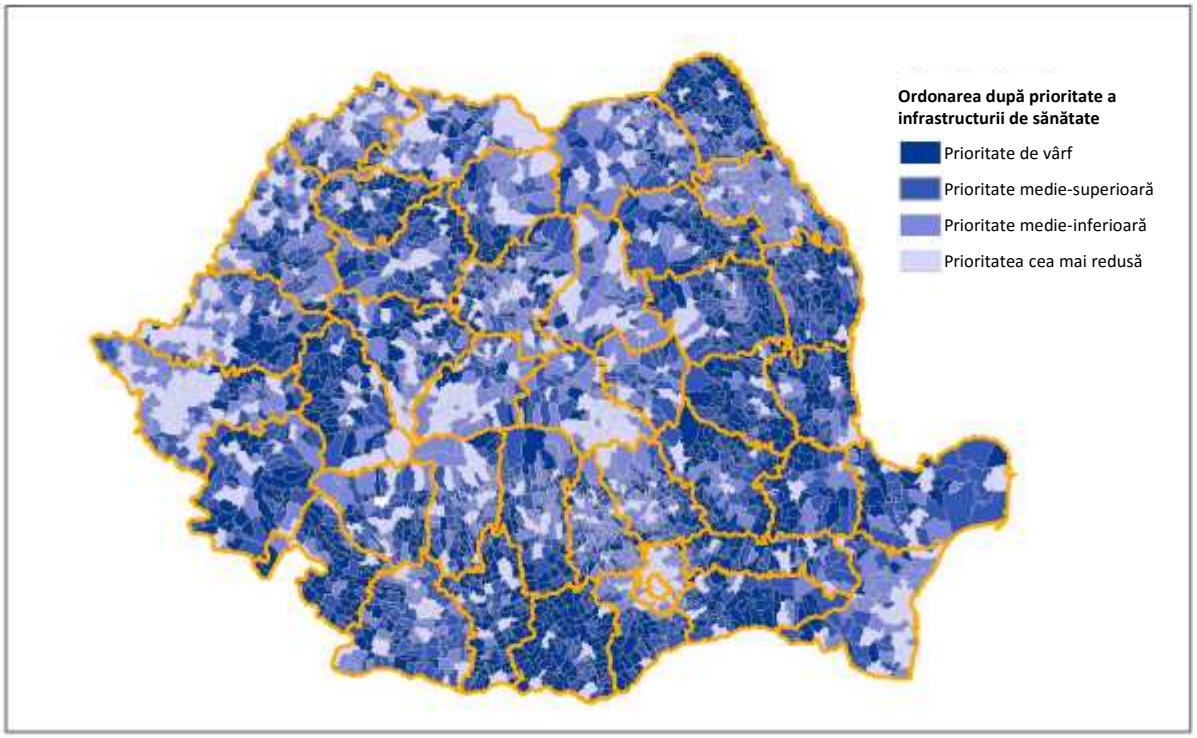


Figura 54 Ordonarea după prioritate a infrastructurii de sănătate

#209. **Criterii de prioritizare a proiectelor privind infrastructura educaţională**

Proiectele din această categorie sunt prioritizate la nivel de judeţ şi de localitate ţinând cont de următoarele criterii:

#210. **Criterii de prioritizare la nivel de judeţ**

a.1) ponderea populaţiei preşcolare şi şcolare dîn totalul populaţiei;
a.2) rata abandonului şcolar;
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 dişcipline sportive raportat la 1.000 de elevi.

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

a.1) Numărul de copii cu vârstă şcolară şi preşcolară;
a.2) Ponderea populaţiei cu nivel de educaţie 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.

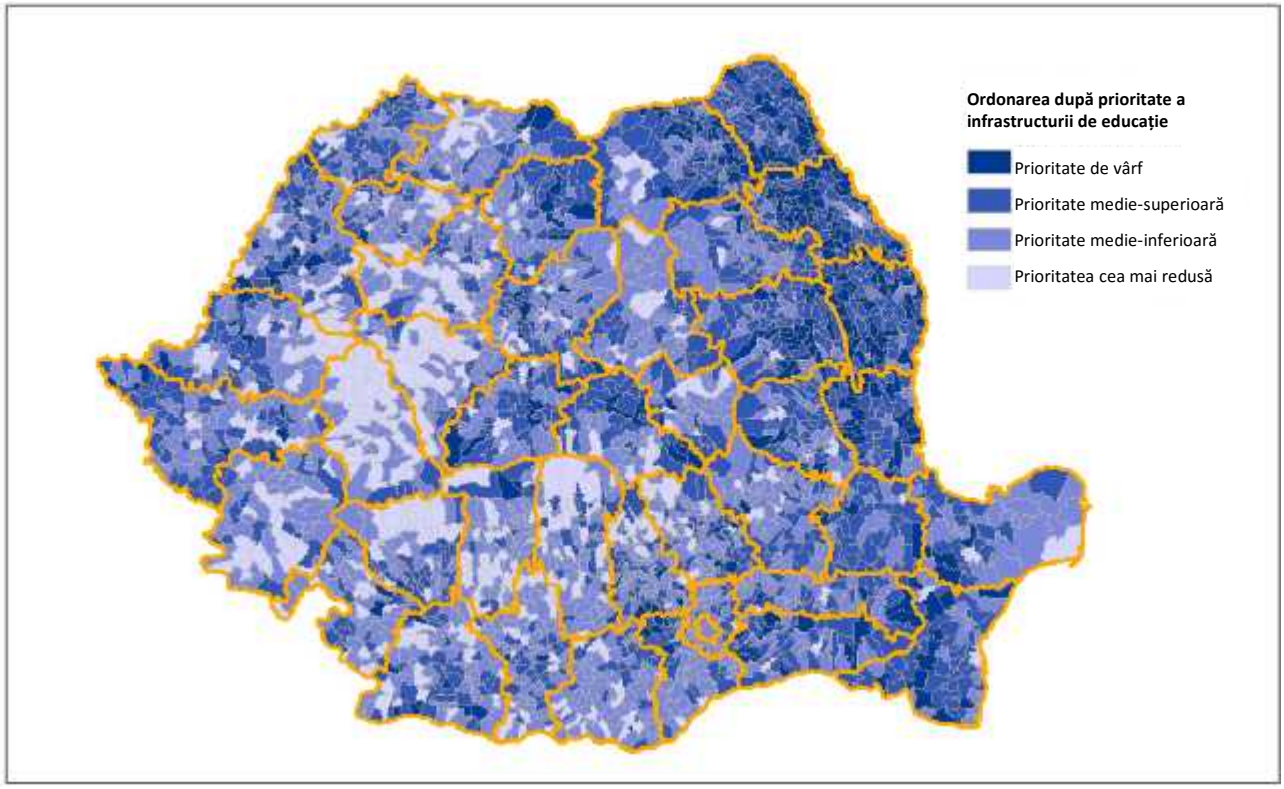


Figura 55 Ordonarea după prioritate a investițiilor în infrastructura educațională în funcție de localitate

3.6.2.4 Criterii de prioritizare a proiectelor privind infrastructura culturală

Criteriile de alocare a investiţiilor în infrastructura culturală se declină la nivel judeţean şi la nivel de localitate. Astfel, pentru nivelul judeţean, pot fi utilizate următoarele criterii de alocare a investiţiilor:

#212. **Criterii de prioritizare a infrastructurii la nivel judeţean**

a.1) Număr de muzee;
a.2) Număr de turişti;
a.3) Număr de locurid e muncă în instituţii 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.

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

a.1)Numărul mediu de turişti;

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.

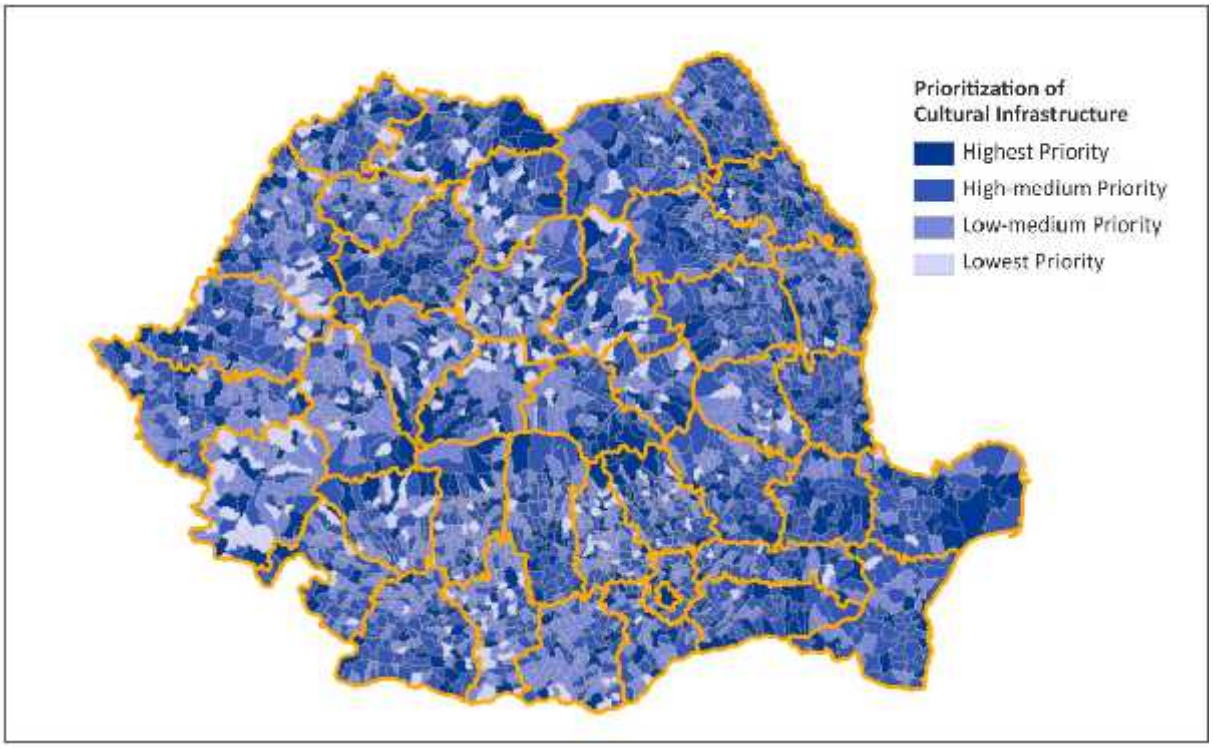


Figura 56 Nevoia de infrastructură culturală

3.6.2.5 Criterii de prioritizare a investiţiilor în infrastructura sportivă

Alocarile de investiţii pentru nivelul judeţean sau de localitate în infrastructura sportivă ar trebui să ţină cont de următoarele criterii:

#214. **Criterii de prioritizare pentru nivelul judeţean**

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

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

a.1) Ponderea populaţiei tinere în totalul populaţiei;
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 sustenabilităţii financiare a bugetului local.

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

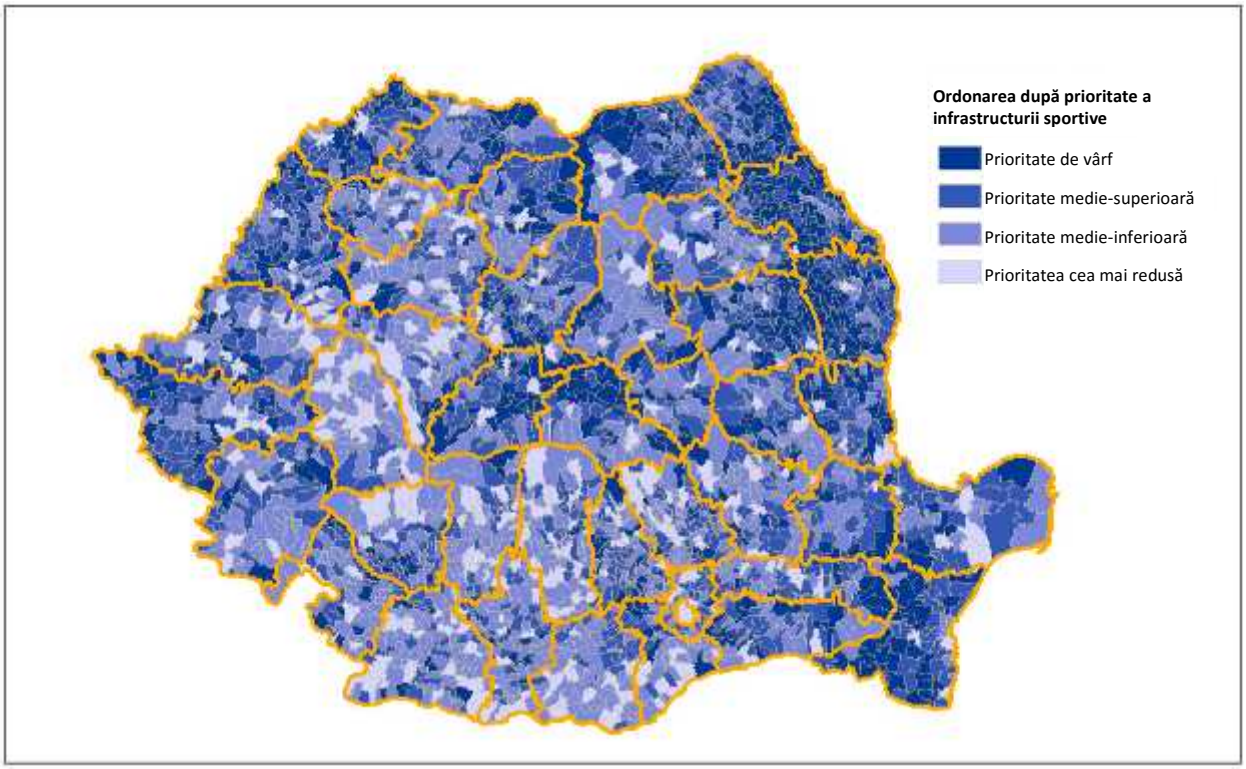


Figura 57 Ordonarea după prioritate a investițiilor în infrastructura sportivă în funcție de localitate

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 naţional, constituind documentul strategic cu rol de direcționare pentru documentaţiile 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 şi 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 şi reguli de gestiune a spaţiului naţional împreună cu investiţiile care structurează şi configurează acest spaţiu;
- **Dimensiunea teritorială a politicilor sectoriale** – asigură integrarea în profil teritorial a politicilor sectoriale şi 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 şi acţiuni** pe **două niveluri de operaţionalizare**: **nivel național și nivelul zonelor specifice.**

4.1 Cadrul metodologic de operaţionalizare 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 aşezări, 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 interesaţi.

#7. Pentru fiecare măsură au fost indicate câteva exemple de proiecte, care îndeplinesc criteriile prezentate mai jos. Acesteaau 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 beneficiează 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 naţional:** reprezintă un pachet de măsuri teritoriale şi ţinte strategice care răspund unei provocări cu o localizare neomogenă la nivelul teritoriului naţional sau care sunt generate de o politică sectorială; sunt acele măsuri teritoriale care privesc sfera întregului teritoriu naţional și sunt încadrate în trei sisteme teritoriale, respectiv:

  - **Măsuri pentru sistemul teritorial conectiv**

    Sistemul teritorial conectiv conţine totalitatea infrastructurilor de conectare a teritoriului naţional în scopul valorificării avantajelor competitive ale teritoriului și asigurării unui spațiu funcţional 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 şi a viziunii de dezvoltare a reţelei de aşezări din România.

  - **Măsuri pentru sistemul teritorial de aşezări**

    Măsurile pentru sistemul teritorial de aşezări reprezintă categoria de intervenţii care au drept scop modelarea condiţiilor de dezvoltare a reţelei de aşezări de la nivelul teritoriului naţional. Măsurile sunt ghidate de viziunea de dezvoltare a reţelei de aşezări urbane şi rurale din România şi ţintesc orizontul de timp 2035.

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

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

    Măsurile sunt reprezentate atât de acţiuni strategice care converg spre valorificarea potenţialului teritorial, cât şi de acţiuni ce urmăresc protejarea spaţiului natural, diminuarea riscurilor naturale și conservarea valorilor naturale ale teritoriului naţional.

- **Măsurile teritoriale la nivel zonal**

#10. Reprezintă modalitatea de operaţionalizare a obiectivelor Strategiei de dezvoltare teritorială a României la nivelul unor teritorii specifice care pun în evidenţă particularităţi 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 şi zone cu deficiențe structurale/în declin.

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

4.2 Măsuri teritoriale la nivel național

4.2.1 Măsuri pentru sistemul teritorial conectiv

#12. Măsurile pentru sistemul teritorial conectiv au drept scop creşterea conectivităţii teritoriului naţional, precum şi consolidarea legăturilor oraşelor din România la reţeaua de localităţi urbane.

4.2.1.1 Măsură – Creşterea conectivităţii teritoriului naţional la spaţiul european.

#13. România continuă să deţină o poziţie periferică față de masa economică a UE, aceasta fiind o caracteristică inerentă datorată poziției geografice. Acesta este parţial și motivul pentru care regiunile din partea vestică a ţării au avansat mai mult decât regiunile din est şi sud, care sunt mai depărtate de centrul economic al UE. De aceea, cele mai multe proiecte actuale de infrastructură sunt orientate către vestul ţării.

#14. Soluția pentru a încuraja creşterea multi-dimensională/direcțională (adică nu doar creşterea orientată către vest) o reprezintă **reducerea restricţiilor/ blocajelor la trecerea frontierei dintre România şi ţările învecinate, cum ar fi Serbia, Republica Moldova, Ucraina, pentru extinderea comerțului și transportului dintre UE, incluzând România, și ţări din regiunea Mării Negre, cum sunt Turcia, Georgia, Armenia şi Azerbaidjan sau ţări ale coridoului TRACECA, schimbând prin aceasta poziţia României, de la una periferică la una de mare importanță în cadrul relaţiilor comerciale externe ale Uniunii Europene**.

#15. Creșterea accesibilității României la nivel internaţional reprezintă o direcţie majoră de dezvoltare pentru pieţele globale prin îmbunătăţirea infrastructurii și stimularea fluxurilor transfrontaliere de oameni, capital şi idei. Prin aşezarea sa geografică, România reprezintă o zonă de intersecţie a mai multor magistrale de transport, care leagă nordul de sudul Europei, şi vestul de estul acesteia, necesitatea conexiunilor fiind atribuită și celor 70% din exporturile ţării noastre care se îndreaptă spre Europa occidentală. Cu toate astea, România rămâne limitată din cauza infrastructurii rutiere subdezvoltate, aceasta fiind o barieră în faţa dezvoltării și creşterii economice.

#16. Deşi 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 relaţiilor transfrontaliere reprezintă un pas spre sporirea conectivităţii 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 şi diversificarea reţelei 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 acţiunile importante pentru valorificarea poziţiei teritoriului naţional.**

#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 distanţă 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 ţări care sunt deservite de acest tip de transport sunt Marea Britanie (366 milioane de tone), Italia (325 milioane de tone) şi 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 distanţe 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 – Îmbunătăţirea conectivităţii la nivelul teritoriului naţional

#24. Îmbunătăţirea relaţiilor şi diminuarea disparităţilor dintre zonele dezvoltate și cele mai puţin 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 naţional va avea consecinţe 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 reţea policentrică se bazează pe o infrastructură de transport eficientă care să asigure mobilitatea persoanelor şi schimbul de mărfuri la nivelul întregului teritoriu naţional. Oraşele mari au un potenţial important de creştere în reţeaua de localităţi din România, maximizarea acestui avantaj constând în asigurarea unei interconectări eficiente a acestor zone cu potenţial 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 şi pentru a reduce dependența regiunilor de centrul coordonator București.

#29. Polii de creştere 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 funcţionale care susțin dezvoltarea socio-economică bazată pe oferta de locuri de muncă, oportunităţi legate de educaţie şi de servicii.

#30. Astfel, una din intervenţiile majore în ceea ce priveşte 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 relaţionată cu o dezvoltare economică eficientă. Conform modelului gravitaţional elaborat în cadrul Raportului Băncii Mondiale **Oraşe Competitive - Remodelarea geografiei economice a României**, s-a constatat de asemenea necesitatea unei conexiuni între Braşov şi Sibiu, pentru întărirea sinergiilor puternice dintre cele două oraşe.

#31. Un alt proiect important constă în consolidarea conexiunilor fizice cu zona urbană funcţională cea mai importantă din ţară, Bucureştiul, prin autostrăzile A1, A2, și A3 care fac legătura cu vestul, estul şi nordul ţării.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 naţional. 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 oportunităţile din capitală și în acelaşi timp ar îmbunătăţi urbanizarea regiunii. O dezvoltare prin sporirea masei economice datorită conexiunilor mai bune ar fi benefică pentru oraşele 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 îmbunătăţirea infrastructurii rutiere prin construirea Autostrăzii Piteşti-Craiova. Tronsoanele Constanţa-Bucureşti și Bucureşti-Piteşti creează deja o legătură care poate fi continuată cu autostrada Piteşti-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 Bucureştiul. Legătura poate fi extinsă, mai departe, către vest, pe traseul Craiova – Filiași – Drobeta-Turnu Serverin – 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 Bucureşti-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 investiţii şi asigurarea condiţiilor necesare pentru susținerea unei axe de dezvoltare urbană pe această direcție cu potențial de polarizare și zona de nord a Bulgariei.

#34. Necesitatea şi importanţa acestui proiect au fost relevate şi de cercetările întreprinse de experţii Băncii Mondiale în cadul Raportului **Oraşe Competitive - Remodelarea geografiei economice a României** subliniind faptul că cea mai directă legătură rutieră care conectează Sofia de Bucureşti 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 ţară la alta ar trebui, în principiu, să conducă la beneficii comerciale mutuale, podul recent inaugurat între Calafat şi Vidin este situat în afara oricărei rute comerciale majore din România. În fapt, acest pod uneşte două dintre cele mai slab dezvoltate regiuni din cele două ţări.

#36. În acest context, ruta ce leagă oraşele Sofia şi Bucureşti 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 national 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 obligaţiilor României ca stat membru a Uniunii Europene, reţeaua 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 in prioritățile UE privind politica de transport având în vedere faptul că segmentul Calafat – Craiova – Alexandria – Bucureşti 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 trebui să îl consituie 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 creşterii atractivităţii turistice a teritoriului constă în finalizarea şoselei Transalpina (Dn. 67C – comuna Voineasa).

#42. Totodată, sistemul de transport trebuie completat prin consolidarea reţelei de transport feroviar. Starea reţelei de căi ferate din România s-a degradat continuu, ceea ce a dus la reducerea vitezei de circulaţie. Cu peste 1.000 de puncte periculoase, viteza medie a trenurilor este de aproape 50 de kilometri pe oră pe ansamblul reţelei feroviare. Dacă în 1990 un tren rapid ajungea de la Bucureşti la Iaşi în cinci ore și 40 de minute, în prezent acelaşi tren parcurge distanţa de 406 kilometri în şapte ore şi 16 minute. Această situaţie este valabilă pentru mai multe rute. Procentul liniilor scadente la reparaţii 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. Oportunităţile zonei funcţionale a capitalei pot fi extinse şi către zone mai slab dezvoltate din România, prin conexiuni îmbunătăţite. Astfel, este necesară o ierarhizare a priorităţii investiţiilor 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 şi posibilitatea îmbunătăţirii conexiunii pe coridorul Braşov-Ploieşti-Bucureşti, de exemplu printr-o linie ferată de mare viteză, dat fiind că aceasta este ruta

feroviară cu cel mai mare număr de pasageri din ţară. Infrastructura feroviară de mare viteză ar putea fi, ulterior, integrată în reţeaua metropolitană de transport a celor trei municipii, realizând transferul uşor de la un mijloc de transport la altul.

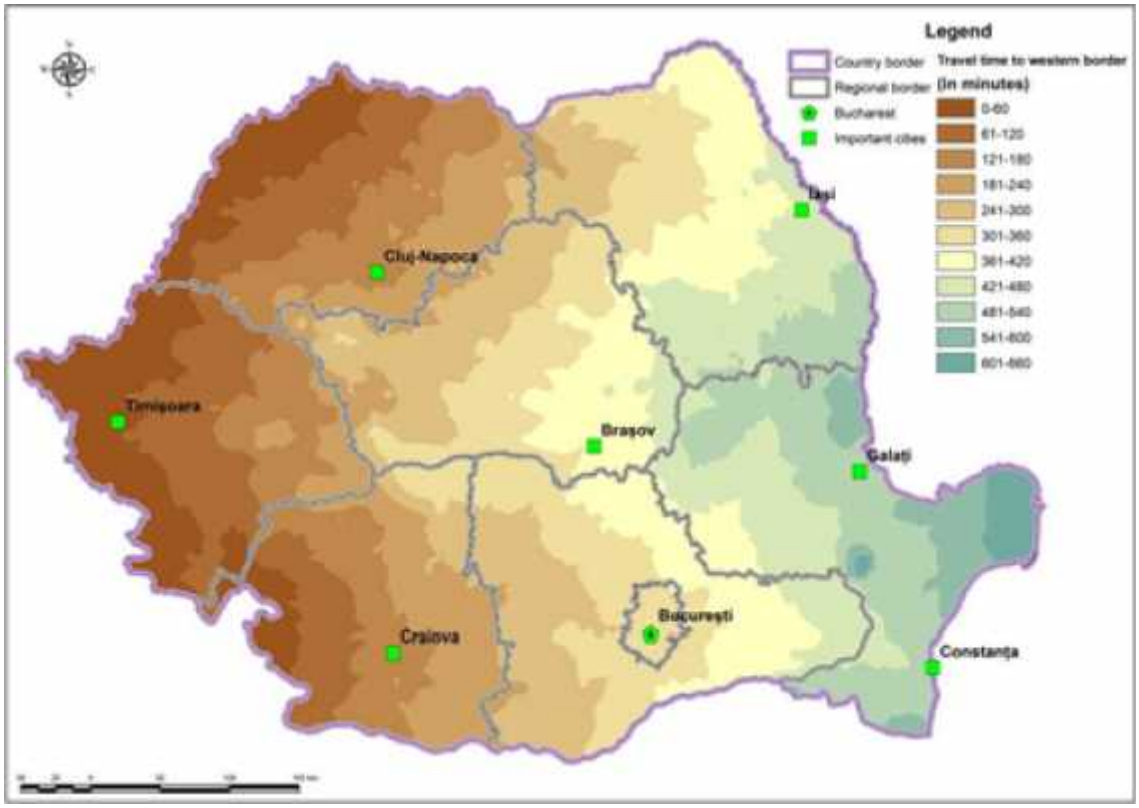


Figura 58. Accesibilitate spre frontiera de vest luând în considerare infrastructura disponibilă la ora actuală

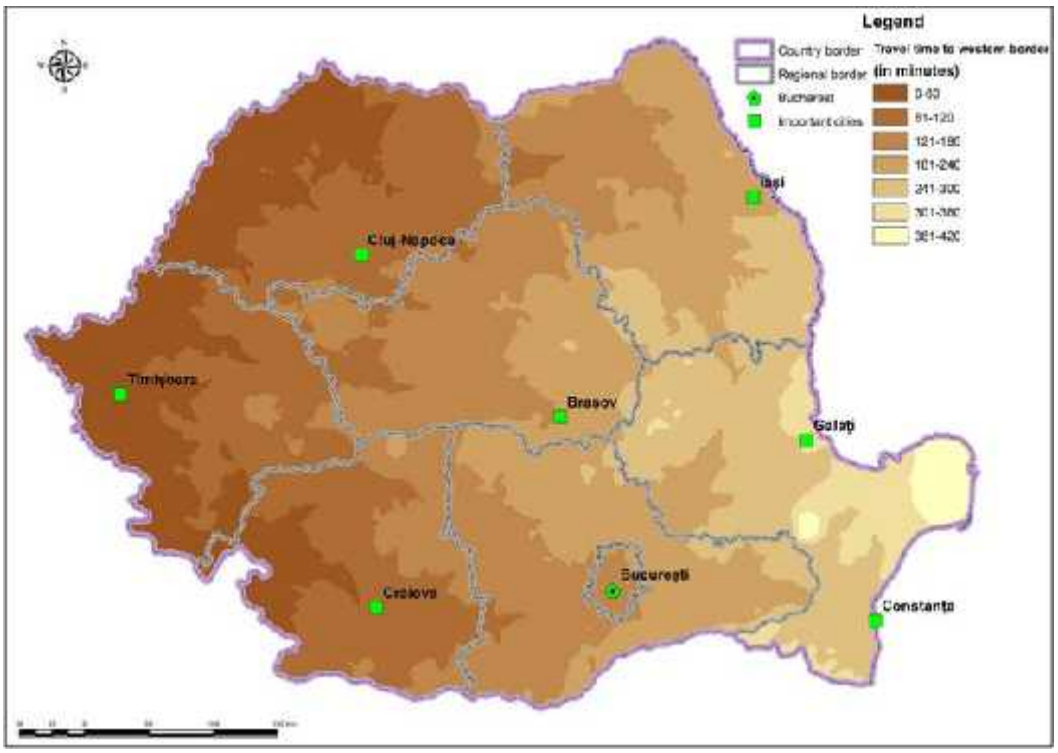


*Figura 59. Accesibilitate spre frontiera de vest luând în considerare infrastructura propusă (Sursa: Raportul Băncii Mondiale **Orașe competitive – Remodelarea geografiei economice a României** realizat în cadrul proiectului MDRAP "Consolidarea capacității de planificare spațială, precondiție pentru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

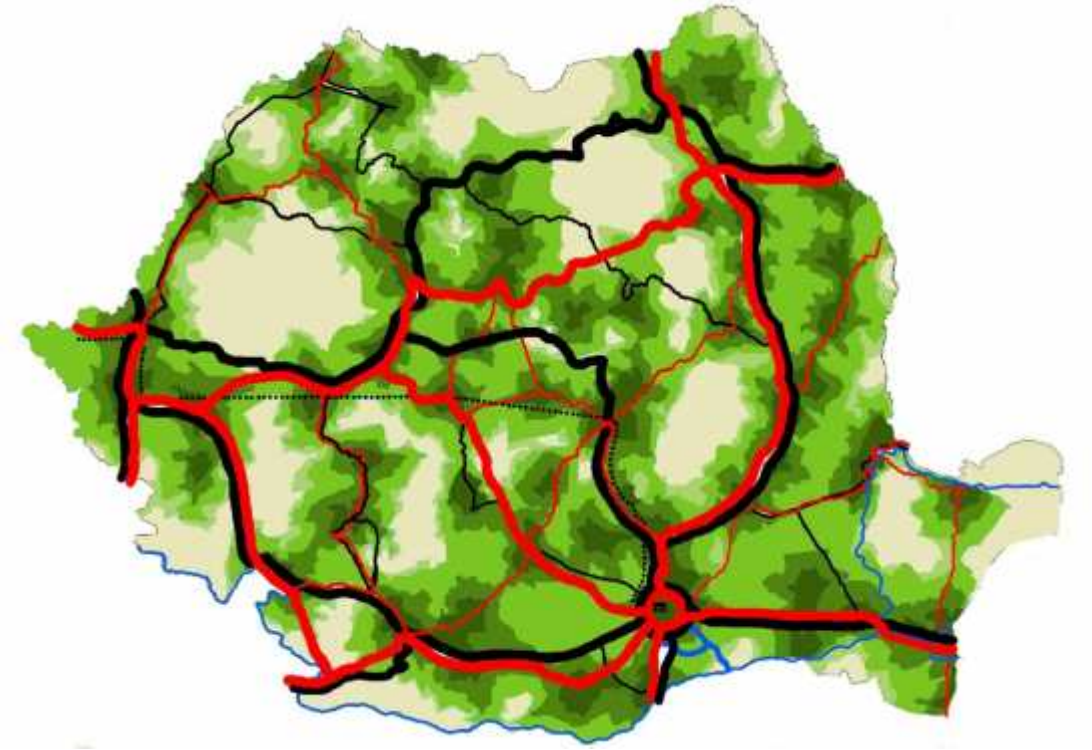


Figura 60. Accesibilitate locală și conectivitate națională – orizont 2035

4.2.2 Măsuri pentru sistemul teritorial de aşezări

#45. Pentru realizarea echilibrului între societate, economie şi mediu – obiectiv principal al amenajării teritoriului – structura teritoriului comunitar trebuie sa aibă ca opţiune importantă dezvoltarea spaţială policentrică și echilibrată, care să susţină 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 oraşe şi reţele urbane; formarea reţelelor urbane europene prin cooperare transnaţională;
- *la nivel naţional*, prin: încurajarea specializării regionale şi diviziunea muncii între regiunile urbane; îmbunătăţirea accesibilităţii la serviciile urbane;
- *la nivel regional,* prin: restructurarea regiunilor metropolitane prin îmbunătăţirea calităţii centrelor urbane secundare; îmbunătăţirea legăturilor între nodurile urbane; promovarea parteneriatelor urban-rural.

#47. Opţiunile strategice privind structurarea şi dezvoltarea unor reţele teritoriale constituite pe temeiul principiului policentricităţii vizează sintetic:

- dezvoltarea spaţială multipolară și echilibrată;
- consolidarea unor oraşe și zone urbanizate dinamice și competitive;
- diversificarea funcţională a oraşelor, ca suport al echilibrului în teritoriu;
- dezvoltarea reţelelor de transport ca suport al îmbunătăţirii legăturilor dintre centrele urbane și al cooperării în reţea;
- valorificarea potenţialelor funcţionale specifice ale unor centre urbane (în special turistic, educaţional, cultural);
- dezvoltarea parteneriatului urban-rural.

#48. Modelul de dezvoltare al sistemului de aşezări promovat de Strategia de dezvoltare teritorială a României pune un accent deosebit pe rolul important al proceselor de dezvoltare localizate la nivelul unor spaţii cu o anumită coerenţă şi dinamică teritorială, înţelegând faptul că dezvoltarea unui spațiu nu se realizează în izolare, traiectoria de creştere a unui teritoriu fiind dată de capacitatea acestuia de a gestiona eficient fluxurile de oameni și mărfuri, precum și de a asigura condiţii optime de viaţă pentru cetăţenii săi.

#49. În plan operaţional, intervenţiile publice care vizează sistemul teritorial de aşezări se concentrează pe realizarea următoarelor măsuri teritoriale cu aplicabilitate la scară naţională:

4.2.2.1 Măsură – Sprijinirea proceselor de dezvoltare localizate la nivelul axelor de dezvoltare de la nivel naţional și macroregional.

#50. Conform analizelor de fundamentare realizate, la nivel naţional, 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 evidenţă elemente de potenţial competitiv ce necesită adoptarea unor intervenţii de maximizare a avantajului competitiv.

Axele de dezvoltare de la nivel macroregional:

#52. Axa de dezvoltare constituită din trunghiul format din capitalele Bucureşti, Sofia şi Atena reprezintă principala poartă de dezvoltare economică din Sudul Europei. Valorificarea potenţialului strategic conferit de axa de dezvoltare Atena-Sofia-Bucureşti reprezintă un element important în dezvoltarea teritoriului naţional.

#53. Un rol important în maximizarea potenţialului 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 şi vestul Europei. Astfel, conectarea axei de dezvoltare Atena-Sofia-Bucureşti printr-o reţea de cale ferată de mare viteză reprezintă o intervenţie strategică importantă pentru consolidarea acestui culoar de dezvoltare. Totodată, se evidenţiază necesitatea realizării unui coridor nord-sud care să lege cele trei capitale cu estul Europei.

4.2.2.2 Măsură – Consolidarea sistemelor urbane cu potenţial de creştere și realizarea unei conectivităţi crescute a acestora cu localităţile 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 şi a oraşelor 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 Galaţi 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-Orăştie).

#60. Timişoara împreună cu Aradul constituie a doua cea mai mare zonă economică a României după Bucureşti. 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. Intervenţiile pentru consolidarea sistemelor urbane cu potenţial de la nivelul teritoriului se vor axa pe construirea de infrastructură conectivă care să faciliteze intensificarea fluxurilor de persoane și de mărfuri între aceste oraşe, 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 evidenţiază necesitatea derulării unor proiecte integrate în scopul valorificării avantajului competitiv creat de potenţialul lor comun la nivelul teritoriului.

4.2.2.3 Măsură – Revizuirea modelului de clasificare a municipiilor și oraşelor din România şi dezvoltarea unor instrumente de sprijinire a dezvoltării specifice potenţialului acestora

#63. Legea nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional - Secţiunea a IV-a Rețeaua de localităţi, stabileşte următoarea ierarhie pentru localităţi: rangul 0 - capitala ţării, municipiu de importanţă internaţională; rangul I - municipii de importanţă naţională, cu influenţă potenţială la nivel european (11 municipii); rangul II - municipii de importanţă inter-judeţeană sau cu rol de echilibru în rețeaua de localităţi (81 de municipii); rangul III - oraşe (172 oraşe) (în total 265 municipii și oraşe); rangul IV - sate reşedinţă de comună; rangul V - sate componente ale comunelor și sate aparţinând municipiilor şi oraşelor. În perioada 2002-2012, au fost declarate noi municipii și oraşe pentru care, în urma schimbării statutului juridic, nu a fost atribuit un nou rang al localităţilor, în conformitate cu prevederile Legii nr. 351/2001.

#64. Având în vedere importanţa concentrării capitalului investiţional pentru a răspunde unor categorii de nevoi și provocări urbane cu care se confruntă oraşele ţării și de a produce efecte multiplicatoare, se evidenţiază din ce în ce mai mult necesitatea de a formula și promova un sistem de clasificare a localităţilor urbane în funcţie de rolul lor teritorial, clasificare care să răspundă nevoilor actuale de dezvoltare a oraşelor și care să asigure o dezvoltare echilibrată a teritoriului naţional.

#65. Utilitatea unei astfel de clasificări a oraşelor românești (inclusiv un punct de plecare în delimitarea zonelor urbane funcționale) rezidă și în furnizarea unei tipologii pentru configurarea şi susţinerea unor pachete de proiecte adaptate specificului teritorial în vederea valorizării potenţialului existent al localităţilor.

#66. Având în vedere rolul teritorial al oraşelor 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 influenţă la nivel european, identitate istorică și culturală bine definită. Municipiul Bucureşti este inclus în rețeaua continentală ca metropolă de categoria a patra, cu acces ridicat la rețeaua de transport europeană, este sediul instituţiilor administraţiei publice centrale, având o bună relaţionare cu celelalte centre urbane importante şi cu localităţile din zona sa de influenţă. 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 oraşe 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 excelenţă în cercetare, formare/consolidare clustere economice, consolidarea relaţiilor dintre centrele universitare și centre de producţie, reabilitarea/dotarea instituţiilor culturale de reputaţie supraregională, încurajarea unor manifestări culturale cu participare internațională, construirea unor centre sportive regionale, construirea unui spital regional cu medicină de înaltă performanță.

Modelul oraşelor polarizatoare (nivel superior şi nivel intermediar)

#69. Celelalte reședințe de județ (poli regionali secundari și poli principali la nivel județean) și-au păstrat poziţiile fruntaşe în ierarhia urbană de-a lungul timpului. Zonele de influenţă sunt de regulă limitate la suprafaţa judeţelor de care aparţin, o importanţă deosebită având-o funcţiile 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 staţii de căi ferate şi autogări, reabilitare/extindere variante ocolire transport rutier, sprijinire sector IMM, inclusiv spin-off şi micro-întreprinderi high-tech, modernizare întreprinderi (dotarea cu utilaje, instalaţii, echipamente de înaltă tehnologie, automatizare proces producţie), încurajare parteneriate cu universităţi din municipiilor poli regionali principali cu potențial transnațional (filiale), modernizare campusuri universitare, modernizare și dotare secţii 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 staţiuni turistice, balneoclimatice și balneare, noduri de transport, porturi, puncte de trecere a frontierei, oraşe monoindustriale, oraşe cu profil predominant agricol sau de servicii. Predomină orașele mici (între 10.000 şi 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 pieţe noi, construire/reabilitare infrastructură de turism, crearea unor centre de informare și promovarea resurselor turistice naturale şi antropice, programe de adaptare învăţământ liceal la specificul zonei, crearea centrelor de colectare cereale, legume, fructe, conform specificului local, creare/reabilitare silozuri, crearea de unităţi de prelucrare produse agricole promovarea activităţi piscicole în localităţile cu tradiţie.

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 şi şcoli, modernizarea unităților medicale, crearea unor sisteme de transport public local pentru a asigura legătura orașelor mici cu centrele urbane apropiate (sub 30 km), reabilitarea şi valorificarea patrimoniului cultural, infrastructură de telecomunicaţii și date.

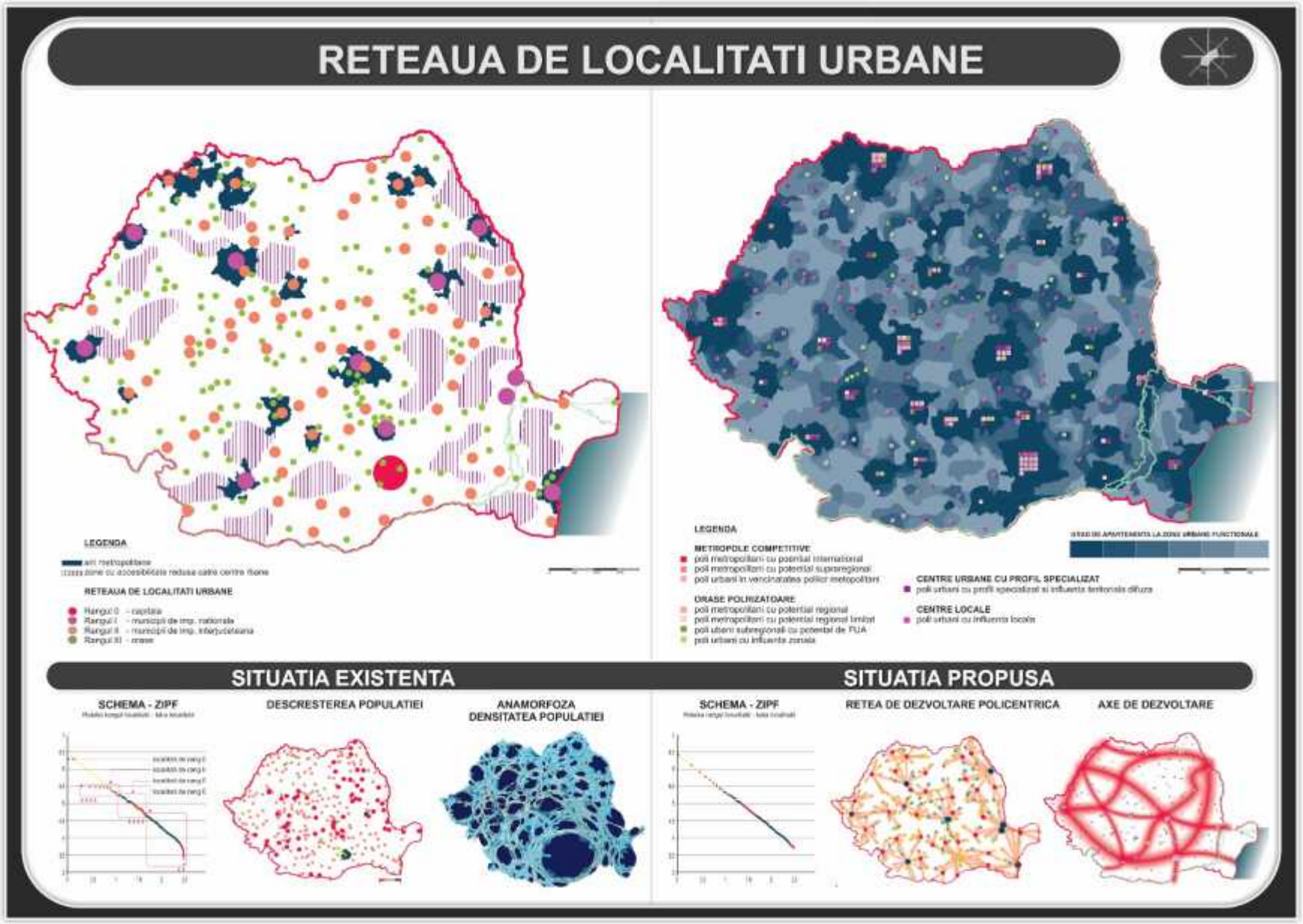


Figura 61. Zone urbane funcționale, orașe competitive și coezive – orizont 2035

4.2.3 Măsuri pentru sistemul teritorial al componentelor naturale

#73. Măsurile teritoriale din sfera resurselor naturale, mediului și schimbărilor climatice sunt de o importanţă 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 potenţialului generat de resursele naturale în dezvoltarea teritoriului, precum și prin identificarea măsurilor de protejare a patrimoniului natural în faţa riscurilor generate de schimbările climatice.

#75. Având la bază caracterul integrator al SDTR şi al activităţii de amenajarea teritoriului, măsurile cu ţinte privind zonele naturale urmăresc formularea unor răspunsuri integrate în profil teritorial pentru provocările legate de potanţialul natural și riscurilor la care mediul înconjurător este supus.

#76. La nivel mondial, sectorul energetic este într-un proces de transformare ce presupune creşterea atenţiei acordate resurselor regenerabile de energie și îmbunătăţirea eficienței energetice. Totodată, se reevaluează oportunitatea închiderii unor centrale nucleare într-o serie de ţări care şi-au propus încetarea producerii de energie electrică în astfel de centrale.

#77. Ţările 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 ţara 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 potenţialului de energie regenerabilă a teritoriului național.

#80. Potrivit ultimelor evaluări, potenţialul 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 potenţialului 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 jumatate 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 şi reabilitarea infrastructurii de transport a energiei în scopul asigurării unei conectări eficiente a localităţilor şi consolidarea capacităţii de export

#84. Reţelele electrice de distribuţie (RED) sunt caracterizate printr-un grad avansat de uzură fizică (circa 65%) a liniilor electrice de joasă, medie şi înaltă tensiune (110 kV), a staţiilor de transformare şi a posturilor de transformare. La aceasta se adaugă uzura morală, 30% din instalaţii fiind echipate cu aparataj produs în anii ’60. Consumul propriu tehnologic în reţelele de distribuţie (inclusiv pierderile comerciale) ca valoarea medie anuală este superioară mediei ţărilor din UE de 7,3%.

#85. Sistemul Naţional 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 funcţionare depăşită. Din totalul staţiilor de reglare și măsurare, aproximativ 27% sunt în funcţiune de peste 25 ani. Reţelele de distribuţie a gazelor naturale sunt caracterizate prin gradul ridicat de uzură al conductelor şi branşamentelor, circa 40% având durata normală de viaţă depăşită.

4.2.3.3 Măsura - Iniţierea de proiecte de modernizare și dezvoltare a unei oferte turistice competitive pe piaţa turistică europeană legată de exploatarea resurselor turistice ale munţilor Carpați (sporturi de iarnă, drumeţia montană, vânătoare și pescuit sportiv, sporturi extreme, etc.), Dunării și Deltei Dunării (croaziere, turism ecologic şi ştiinţific, etc.), Mării Negre (sejur, croaziere), staţiuni balneare și balneoclimatice.

#86. Potenţialul natural al României este dat de o mare varietate a peisajului (marin – cu plaje și posibilităţi de cură heliomaritimă, deltaic și montan - bogat împădurit şi cu întinse pajişti sau cu aspecte alpine, respectiv vârfuri piramidale, creste ascuţite, văi și circuri glaciare, unele adăpostind lacuri) şi o mare bogăţie 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 şi a posibilităţilor de drumeţie, agrement şi odihnă pentru care este necesară o valorificare mai eficientă prin dezvoltarea unei oferte turistice competitive unitare.

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

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

#88. Natura 2000 este o reţea de zone de conservare a naturii răspândită pe tot teritoriul UE. Scopul acesteia este de a asigura supravieţuirea pe termen lung a speciilor şi a habitatelor ameninţate. Conform directivelor UE privind natura, conservarea trebuie realizată prin luarea în considerare a necesităţilor economice, sociale, culturale, regionale şi 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 mulţi vizitatori și pentru a dezvolta activităţi economice legate de ecoturism, precum şi pentru a îmbunătăţi calitatea vieţii locuitorilor din aceste regiuni. Rețeaua Natura 2000 acoperă în prezent aproximativ 18 % din suprafaţa terestră a UE. Pentru a asigura faptul că biodiversitatea şi ecosistemele vor continua să contribuie la prosperitatea umană şi economică (de exemplu prin polenizare, purificarea apei și prevenirea inundaţiilor), aceste zone protejate şi zonele rurale mai extinse trebuie să fie gestionate corespunzător. Dezvoltarea „infrastructurii verzi", evitarea fragmentării peisajelor și reducerea impactului fragmentării prin reţele ecologice, în special Natura 2000, reprezintă cheia menţinerii 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 şi servicii valoroase din punct de vedere economic. Infrastructura reprezentată de piste și poteci corespunde, într-o măsură mult mai mare, dezideratelor ariilor protejate. De asemenea camping-ul organizat permite un contact strâns cu natura, în condiţiile în care nu depăşeşte anumite limite, putând fi controlat. Capacitatea de monitorizare, de pază şi 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 biom: păduri temperate de conifere, păduri temperate de foioase, pășuni, sisteme montane mixte și lacuri.

#93. Resursele naturale valorificabile ale Romaniei pot fi clasificare în două categorii: resurse neregenerabile (minerale și combustibili fosili) și resurse regenerabile (apă, aer, sol, floră, faună sălbatică, inclusiv cele inepuizabile: energia solară, eoliană, geotermală şi a valurilor). Între componentele resurselor naturale există legături și interacţiuni puternice, astfel că orice intervenţie asupra uneia induce, inevitabil, consecinţe şi asupra celorlalte.

#94. Resursele naturale neregenerabile din țara noastră sunt în principal resurse ale subsolului generatoare de energie (hidrocarburi: petrolul, gazele naturale şi zăcăminte de cărbuni), zăcăminte de minereuri feroase şi 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 ţară. Cele mai consistente emisii de poluanţi atmosferici provin din activităţile industriale (industria energetică, industria chimică și petrochimică, industria siderurgică și metalurgică, industria materialelor de construcţii, 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 esenţială în ciclul global al carbonului, datorită capacităţii lor de a extrage CO2 din atmosferă şi de a-l stoca în biomasa proprie şi în sol, comportându-se ca un rezervor. Creșterea suprafeței acestora și menținerea lor într-o structură corespunzătoare și o stare fitosanitară bună contracarează concentraţiile 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 şi/sau conversia destinației forestiere a terenurilor către alte folosințe poate genera emisii importante de gaze cu efect

de seră ca urmare a degradării biomasei şi/sau a mineralizării materiei organice din sol, transformându-le într-o sursă de CO2. 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 şi 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 deţin sisteme de colectare a apelor uzate – 2100 aglomerări umane), activităţilor agricole (creşterea animalelor şi utilizarea fertilizanţilor şi pesticidelor) și depozitării deşeurilor.

4.2.3.7 Măsură - Protejarea habitatelor naturale în faţa 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 și a celor având o dimensiune mică, crește riscul de inundație).

#101. Provocarea o reprezintă înțelegerea efectelor 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. Datele sugerează că o modalitate mai eficientă de adaptare la riscurile naturale decât concentrarea asupra infrastructurii fizice este reprezentată de utilizarea capacității naturii de a absorbi sau controla impactul riscurilor naturale 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, alunecările de teren și deșertificarea.

#102. Alunecări de teren semnificative au avut loc în anii 1979, 1983, 1997 și 2000-2012. Peste 35 de oraşe mari, 80 de orașe mici, 900 de sate și 7 bazine hidrografice care cumulează 539.589 ha (2,26% din teritoriul național) sunt evaluate ca fiind expuse riscului de alunecări de teren.

#103. Trebuie de asemenea avut în vedere riscul seismic. Expunerea României la riscul seismic este printre cele mai mari din Europa. Estimările arată că aproximativ 10.577 de gospodării ocupă 607 clădiri rezidenţiale incluse în Clasa I (cea mai mare) de risc seismic în întreaga ţară. Acest lucru înseamnă 10.577 locuinţe cu deficienţe structurale majore, majoritatea acestora fiind ocupate în prezent. Bucureştiul prezintă cel mai mare risc seismic dintre toate capitalele europene şi este unul dintre cele mai vulnerabile 10 oraşe din lume. Peste 60% din clădirile încadrate în Clasa I de risc seismic sunt situate

în Bucureşti – aproximativ 370 de clădiri cu 6.480 apartamente. Majoritatea locuinţelor din aceste blocuri de apartamente sunt ocupate. Peste 2.500 de blocuri din Bucureşti sunt instabile (încadrate în categoriile de la Clasa I la Clasa III de risc) şi necesită consolidare structurală. Multe dintre clădirile cu structură nesigură au fost construite înainte de 1960. Multe dintre clădirile construite înainte de 1940 prezintă un risc seismic mai mare deoarece construirea acestora a precedat adoptarea codurilor de construcţie rezistentă la seism din anii 1940.

Acțiuni:

#104. 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).

#105. Consolidarea Programului național privind proiectarea şi execuţia lucrărilor de intervenţie pentru reducerea riscului seismic la construcţiile cu destinaţia de locuinţă multietajate, încadrate prin raport de expertiză tehnică în clasa I de risc seismic şi care prezintă pericol public.

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

#106. 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 managementul 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 prevederle Directivei 2014/89/UE de stabilire a unui cadru pentru amenajarea spațiului maritim.

4.2.3.10 Măsură - Dezvoltarea spaţiilor verzi la nivel urban şi a centurilor verzi în jurul marilor oraşe.

#107. Organizația mondială a sănătății recomandă ca spațiile verzi la nivel urban, unde să se poată face și **activități** sportive , să fie la cel putin 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 spatților verzi cu precadere în marile ansambluri de locuit.

#108. 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 retea de spații verzi planificată coerent la nivel urban reprezintă și o bună măsură de adaptare a orașului la schimbările climatice.

#109. 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: Protecţia, valorificarea şi dezvoltarea socio-economică a „regiunii Deltei Dunării”

#110. Regiunea Deltei Dunării include Rezervația Biosferei „Delta Dunării” și aria învecinată și se compune din municipiul Tulcea, patru oraşe (Babadag, Isaccea, Măcin şi Sulina) şi treizeci şi două de comune. Delta propriu-zisă ocupă 3.510 km2 şi zona golfului din jurul lacului Razim-Sinoe (1.015 km2), inclusiv 863 km2 de lacuri. Populaţia conform recensământului din 2011, a fost de 183.822 locuitori în regiunea Deltei

Dunării, în care se va implementa investiţia teritorială integrată Delta Dunării. Din aceștia, 170.345 locuitori trăiesc în judeţul Tulcea, iar 13.477 locuitori în judeţul Constanţa.

#111. Cel mai mare oraş şi capitala judeţului, 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 braţe formând vastele zone umede dintre oraşul Tulcea şi Marea Neagră. Delta Dunării şi împrejurimile sale constituie una din cele mai izolate zone din România. Dată fiind poziționarea judeţului - frontiera cu Ucraina la nord şi aproximativ 3.000 m2 de teren mlăştinos care se extind în Marea Neagră la est. Teritoriul pune în evidenţă o serie de provocări specifice a căror rezolvare necesită investiţii în domenii multiple, precum: social, cultural, economic, de transport şi administrativ.

#112. În acest context, una din măsurile stabilite la nivelul Strategiei de dezvoltare teritorială a României urmăreşte realizarea unei investiţii teritoriale integrate în zona de referinţă, în baza unei Strategii Integrată de dezvoltare durabilă a Deltei Dunării.

#113. 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 şi muncesc), cu un sprijin echilibrat acordat mediului înconjurător şi comunităţii; o economie locală sănătoasă, durabilă, bazată pe natură şi turism cultural; şi care să includă un proces de planificare (rezidenţi, administraţii, mediu de afaceri). Viziunea pentru zonele înconjurătoare are în vedere dezvoltarea unei agriculturi şi a unui mediu de afaceri dinamic, cu reţea de centre de servicii urbane şi cu un sector turistic integrat în atracţiile Deltei Dunării.

4.3 Măsuri teritoriale integrate la nivel zonal

4.3.1 Măsuri teritoriale pentru zonele urbane

#114. Unul din obiectivele majore stabilite pentru dezvoltarea teritoriului naţional în orizontul de timp 2035 este focalizat pe dezvoltarea unei reţele 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 reţeaua de oraşe europene;
- asigurarea unei accesibilități crescute la nivelul teritoriului și a unei conectivități eficiente între orașele mari și zona urbană funcţională, precum şi
- asigurarea unei echipări complete cu infrastructură de utilități publice a zonelor urbane şi
- creşterea atractivităţii spaţiilor urbane și rurale prin îmbunătăţirea funcţiilor rezidenţiale, dezvoltarea unor spaţii publice de calitate și a unor servicii de transport adaptate nevoilor şi specificului local.

#115. În plan operaţional, implementarea acestor obiective strategice presupune adoptarea unui set de măsuri teritoriale şi a acţiunilor aferente pentru corectarea dezechilibrelor sau maximizarea avantajelor conferite de zonele urbane.

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

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

#117. Oraşele sunt parte a sistemelor urban-rurale. Cu cât aceste sisteme sunt mai integrate și mai sinergice, cu atât oraşele-nucleu devin mai eficiente.

#118. Cele mai multe oraşe mari (cum sunt Timişoara, Cluj-Napoca și Iaşi) sunt asemenea unor insule urbane înconjurate de zone rurale. În realitate, aceste oraşe s-au extins către exterior în ultimele două decenii, iar acum fac parte din zone economice funcţionale care și-au depăşit cu mult graniţele convenţionale. Multe dintre companiile noi s-au localizat la periferia acestor oraşe, iar oamenii fac naveta în căutarea de oportunităţi de muncă sau de locuire.

#119. Prin urmare, unele unităţi administrativ-teritoriale din imediata vecinătate a orașelor trebuie să fie privite şi încadrate în zone urbane funcţionale, odată cu proiectarea şi dezvoltarea infrastructurii de transport capabilă să preia fluxurile de oameni și mărfuri stabilite între centrul urban polarizator şi teritoriul de influenţă, respectiv localităţile aflate în proximitate.

#120. **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 (varianta sud), Cluj-Napoca (variantele nord și sud, centura Florești), Iași (varianta trafic ușor), Bacău, Târgu Mureș (varianta est), Oradea (inel de centură integrat), Brașov (varianta de ocolire Săcele-Hărman-Bod-Hălciu-Dumbrăvița-Vlădeni), Sibiu (varianta sud), Craiova (varianta sud), Botoșani, Galați, Ploiești (DN1-DN 72), Pitești (varianta vest), Arad (varianta est), Baia Mare (reabilitare și modernizare);
3. Extinderea pistelor de biciclete care să facă legătura între centrul urban și zona de influență urbană, inclusiv înființarea de stații de închiriere și dotarea autobuzelor cu suporturi de biciclete: Craiova, Brașov, Baia Mare, Oradea, Botoșani, Arad, Sibiu, Satu Mare, Timișoara, Târgu Mureș, Ploiești, Iași, Galați, Brăila;
4. Înființarea de trasee expres de transport în comun ecologic între orașele mari și aeroporturile care le deservesc: Iași, Craiova, Sibiu;
5. Extinderea capacităţiilor aeroportuare pentru transportul de mărfuri;
6. Sprijinirea dezvoltării infrastructurii de alimentare cu energie electrică a autovehiculelor prin dezvoltarea punctelor de încărcare.

#121. Aceste investiții se vor realiza în strânsă corelare cu **Planurile de Mobilitate Urbană Integrate** ale orașelor vizate, cele pentru cei 7 poli de creștere și Municipiul București fiind deja în curs de elaborare cu sprijinul BERD.

#122. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Trecerea în subteran a liniilor de cale ferată din municipiul Timișoara și înființarea unei linii de tren metropolitan între stațiile Timișoara Nord – Timișoara Est;**
- **Proiect - Construcția variantei de ocolire a municipiului Galați;**
- **Proiect - Rețea de stații self-service de închiriere a bicicletelor în Zona Metropolitană Botoșani;**
- **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 și dezvoltarea infrastructurii de utilități publice în vederea conectării și asigurării accesului populației din zonele urbane și zonele urbană funcțională la servicii de calitate.

#123. 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, oportunitățile zonei, echiparea tehnico-edilitară și accesul la facilitățile socio-culturale.

#124. 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 și localizărilor de centre comerciale sau a altor firme.

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

#126. 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 privește valorile mari ale indicelui tehnico-edilitar, în vreme ce din exteriorul arcului carpatic prezintă o omogenitate a valorilor mici spre medii ale nivelului de dotare tehnico-edilitară a localităților.

#127. 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.

#128. 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.

#129. Acest lucru subliniază necesitatea adoptării unor intervenţii de creştere a eficienței energetice pentru fondul construit și implicit de reducere a noxelor furnizate de instalaţiile 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.

#130. **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, Sălișteˌ 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, Țăndărei, Podu Iloaiei, Târgu Frumos, Dragomirești, Săliștea de Sus, Tăuții-Măgherăuși, Strehaia, Roznov, Ardud, Livada, Negrești-Oaș, Avrig, Dumbrăveni, Miercurea-Sibiului, Tălmaciu, 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, Pătârlagele, 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, Sălișteа, 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, Odorheiul 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, Săliștea de Sus, Borșa, Sighetu Marmației, 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, Sălișteа, 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 situateîn 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.

#131. **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 şi punerea în valoare a identităţii arhitecturale.

#132. Unul din obiectivele promovate de SDTR constă în protejarea și reabilitarea patrimoniului construit în scopul conservării identității naţionale şi creşterii atractivităţii spaţiilor culturale cu potenţial turistic deosebit (OS 4.2).

#133. România dispune de un patrimoniu urban construit ce pune în lumină elemente unice de identitate naţională. Cu toate astea, multe din obiectele arhitecturale sunt într-o stare avansată de degradare, fapt ce are un impact deosebit asupra peisajului urban, dar şi a siguranţei locuitorilor oraşului.

#134. Acest lucru este cu atât mai evident în centrele istorice ale unor oraşe care conţin o concentrare mare de patrimoniu arhitectural care crează o identitate aparte pentru zona urbană.

#135. Totodată trebuie avute în vedere măsurile de valorificare a patrimoniului comunitar nefolosit la nivel urban în vederea revitalizării comunitare şi dezvoltarea economică inovatoare.

Acţiune: Promovarea spre aprobare a Legii privind regenerarea urbană.

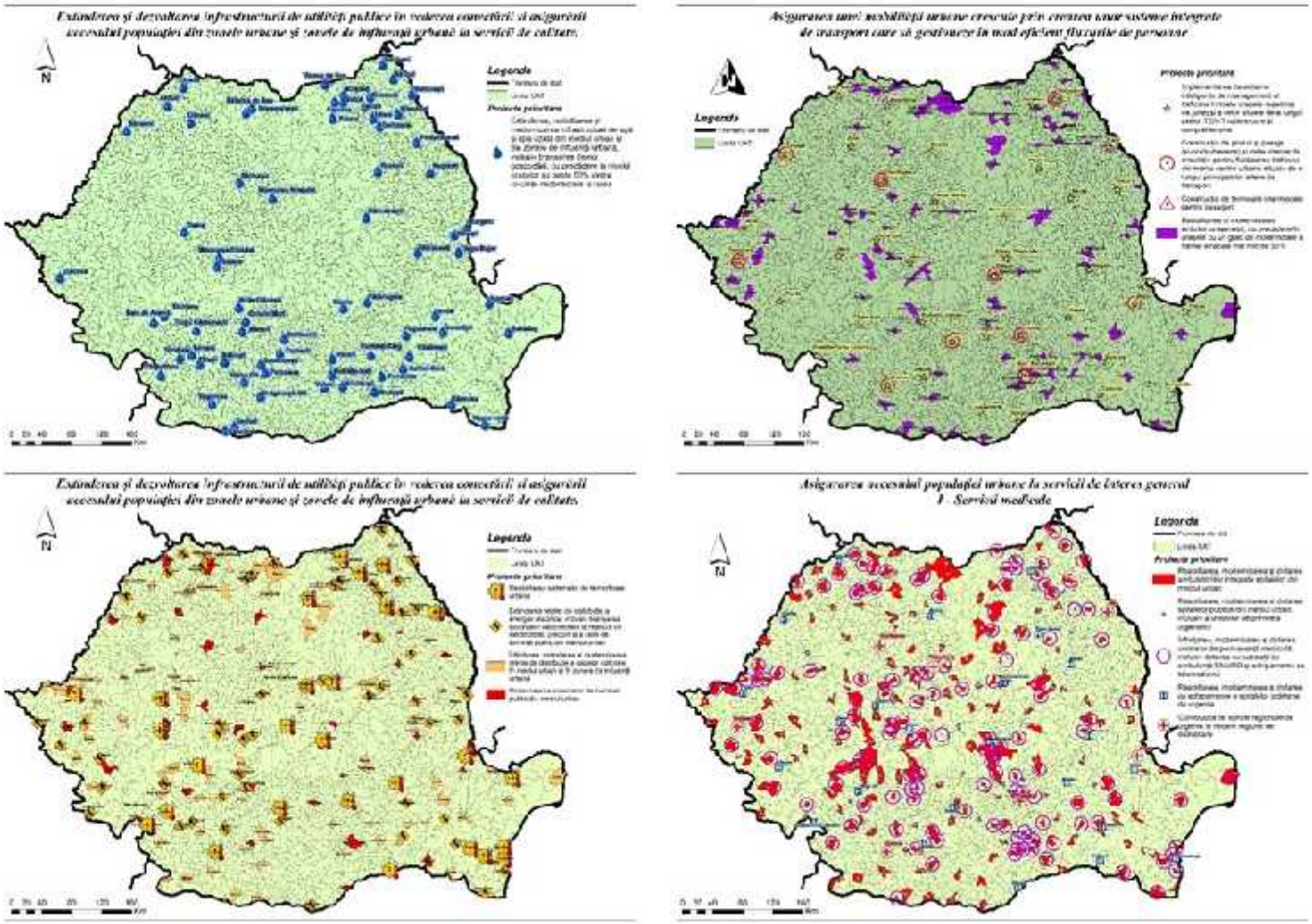


Figura 62 Proiecte propuse pentru zonele urbane - exemple

#136. **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 naţional - Secţiunea 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 operaţiunilor de regenerare urbană pentru centrele istorice,cu prioritate în orașele care dețin ansambluri urbane, conform Legii nr. 5/2000;
4. Realizarea operațiunilor de restaurare şi 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, Câmpeni, 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 Marmației, 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, Cisnădie, Dumbrăveni, Ocna Sibiului, Tălmaciu, Miercurea Sibiului, Sălișteː 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.

#137. **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

#138. Există un număr semnificativ de orașe mici care beneficiează de o infrastructură de sănătate insuficient dezvoltate 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.

#139. 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 accesta și orașul care deține dotări medicale corespunzătoare sunt greu realizate.

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

#141. **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, Bumbești-Jiu, Rovinari, Novaci, Târgu Cărbunești, Turceni, Gheorgheni, Toplița, Odorheiu Secuiesc, Vulcan, Brad, Hunedoara, Lupeni, Orăștie, Petroșani, Hațeg, Simeria, Fetești, Urziceni, Țăndărei, Pașcani, Hârlău, Buftea, Sighetu Marmației, 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, Odobești, 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, Sălișteа, Tălmaciu, Cehu Silvaniei, Ardud, Livada, Tășnad, Boldești-Scăeni, Bușteni, Comarnic, Plopeni, Slănic, Urlați, Drăgănești-Olt, Piatra-Olt, Potcoava, Scornicești, Roznov, Bicaz, Iernut, Miercurea Nirajului, Ungheni, Strehaia, Vânju Mare, Baia Sprie, Dragomirești, Sălișteа de Sus, Seini, Șomcuta Mare, Tăuții-Măgherăuș, Ulmeni, Bragadiru, Chitila, Măgurele, Otopeni, Pantelimon, Popești-Leordeni, Voluntari, Târgu Frumos, Podu Iloaiei, Amara, Căzănești, Fierbinți-Târg, Aninoasa, Călan, Geoagiu, Petrila, 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 naţională 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, Țăndărei, 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, Tălmaciu, 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.

#142. **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 şi mansardarea clădirii Şcolii Generale nr. 3 Liliești-Băicoi, pentru crearea unui spaţiu aferent derulării Programului „Şcoală după şcoală", 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 Bistriţa.**

4.3.1.5 Măsură – Realizarea unei politici în domeniul locuirii

#143. Creșterea urbanizării reprezintă una din principalele direcţii de acţiune ale Strategiei de dezvoltare teritorială a României. Acest lucru se traduce prin creşterea concentrării de populaţie în oraşe, în special în oraşele mari care exercită o forţă de atracţie datorită oportunităţilor de muncă și de petrecere a timpului liber.

#144. Dezvoltarea activităţii economice de la nivelul oraşelor a determinat modificări în structura populaţiei la nivel urban, în special în marile oraşe care au atras un un număr semnificativ de capital uman tânăr. Acest lucru presupune asigurarea fondului de locuire necesar pentru a acoperi nevoile tuturor categoriilor de populație.

#145. Chiar dacă sectorul construcţiilor de locuințe este în continuă dezvoltare, există o discrepanţă mare în ceea ce priveşte veniturile populaţiei din mediul urban. În continuare, există o populaţie tânără, cu venituri relativ scăzute, care nu pot accesa o locuinţă, precum şi populaţie dezavantajată cu o participare scăzută pe piaţa muncii.

#146. În acest context, necesitatea asigurării unei locuințe accesibile devine o prioritate pentru politica de locuire, în special în perspectiva obiectivului SDTR de susţinere a creşterii gradului de urbanizare din România.

#147. **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, Ardud, 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, Cisnădie, Tălmaciu, 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, Țăndărei, 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, Cavnic, 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, Cisnădie, Tălmaciu, 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, Bicaz, 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.

#148. **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 mobiliății urbane crescute prin crearea unor sisteme integrate de transport care să gestioneze în mod eficient fluxurile de persoane.

#149. Mobilitatea urbană este un factor important ce contribuie la atractivitatea unui oraș. Crearea unor condiții de viaţă calitative reprezintă o prioritate pentru Strategia de dezvoltare teritorială a României. Integrarea sistemelor urbane de transport și dezvoltarea infrastructurii de interconectare a acestora sunt acţiuni cheie pentru oraşul orizontului de timp 2035.

#150. **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, Tălmaciu, 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.

#151. 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.

#152. **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 Ploieşt;**
- **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.

#153. Capitala deţine un rol deosebit în sistemul de aşezări din România, atât prin funcţiile administrative date de acest statut special, precum și datorită dezvoltării activităţilor economice și concentrării de capital uman.

#154. Astfel, Bucureştiul este cel mai mare oraş din sistemul de aşezări din România din punct de vedere al numărului de locuitori, dar şi oraşul care generează cel mai mare procent din PIB-ul naţional. Acest avânt economic din ultimii ani a atras după sine un important bazin de capital uman, forţa sa de polarizare depăşind cu mult graniţele administrative, generând o serie de transformări în zona sa de influenţă urbană.

#155. Printre transformările notabile se numără: dezvoltarea localităţilor înconjurătoare și crearea de noi zone urbane cu funcţie dominantă de locuire, localizarea unor importante firme comerciale cu o importantă forţă de muncă, precum și intensificarea fluxurilor comerciale şi umane în întreaga zonă funcţională urbană.

#156. **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 parcări 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. Construția 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).

#157. **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 oraşelor împotriva vulnerabilităţiilor naturale și diminuarea riscurilor generate de schimbările climatice.

#158. Fondul construit de la nivel urban conţine un număr semnificativ de clădiri supuse riscurilor seismice. De cele mai multe ori, aceste clădiri sunt concentrate într-o zonă istorică a oraşului cu o istorie aparte în identitatea oraşului.

#159. Necesitatea protejării acestor clădiri și conservării identităţii arhitecturale reprezintă una din acţiunile importante pentru zonele urbane.

#160. O altă provocare importantă pentru zonele urbane este reprezentată de nivelul ridicat de poluare, în special în oraşele mari cu un trafic intens. Acesta este un factor important ce contribuie la scăderea atractivităţii spaţiilor urbane.

#161. **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, Strehaia, Orșova, Vânju Mare, Calafat, Segarcea, Bechet, Dăbuleni, Tismana, Bumbești-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, Țăndărei, Slobozia, Căzănești, Urziceni, Fierbinți-Târg, Băneasa, Negru Vodă, Murfatlar, Medgidia, Cernavodă, Năvodari, Ovidiu, Hârșova, Babadag, Sulina, Isaccea, Măcin, Însurăței, Ianca, Râmnicu Sărat, Pogoanele, Nehoiu, Pătârlagele, 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, Tălmaciu, Cisnădie, Sălișteа, Copșa Mică, Mediaș, Dumbrăveni, Agnita, Cugir, Sebeș, Zlatna, Abrud, Câmpeni, 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-Măgherăuș, Seini, Sighetu-Marmației, Borșa, Vișeu de Sus, Sălișteа 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.

#162. **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

#163. Dezvoltarea activităţii economice este strâns legată de existenţa unei infrastructuri logistice capabile să gestioneze fluxurile de bunuri și mărfuri în lanţurile de producători și vânzători, precum și de specializarea inteligentă a zonelor urbane.

#164. **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.

#165. **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

#166. Managementul terenurilor, ca parte componentă a managementului urban, pune în discuţie performanţele relaţionării mecanismelor pieţei funciare cu planificarea dezvoltării urbane, precum şi cu formelor de recuperare, prin sistemul de impozitare, a beneficiilor dezvoltării. Esenţial pentru perceperea dificultăţii activităţii de management al terenului este înţelegerea caracterului monopolistic al terenului, caracter dat de amplasament şi atributele sale fizice unice. Terenul reprezintă o ofertă fixă, este inelastic la creşterea cererii iar valoarea acestuia este diferită de preţ.

#167. Lipsa unei politici privind terenul urban, sau formularea ad-hoc a unei astfel de politici, crează distorsiuni în economia urbană și excluderea de pe piaţa funciară a unei largi categorii de oameni. O politică publică naţională privind terenurile urbane şi sub-urbane are ca scop asigurarea funcţionării eficiente, echitabile și durabile a pieţei imobiliare, din punct de vedere al mediului. Pentru implementarea unei astfel de politici, sunt necesare atât eliminarea distorsiunilor din piaţa de terenuri, cât şi stabilirea unui sistem eficient de instrumente de management privind folosirea şi 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 spaţiilor libere; descurajarea expansiunii teritoriale; protejarea terenului agricol.

#168. A gestiona terenul urban pentru a atinge obiective de echitate și de mediu reclamă o serie de politici și instrumente ce ghidează şi motivează comportamentul actorilor implicaţi în piaţa de terenuri. Aceste instrumente vor influenţa piaţa (ex. creşterea ofertei prin înlăturarea reglementărilor excesive, prin dezvoltarea infrastructurii, sau prin îmbunătăţirea informaţiei cadastrale), sau vor afecta procesul de management al terenurilor prin reglementări efective, subvenţii, informaţii de bază.

#169. **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 fundamenteze 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.

#170. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Sistemul informatic integrat de cadastru si publicitate imobiliara pentru mediul urban;**
- **Proiect - Dezvoltarea unui EcoParc Industrial şi a unui Centru Tehnologic pentru Energii Regenerabile în scopul valorificării resurselor naturale şi 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

#171. 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 evidenţiează 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.

#172. **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 orășenești de la nivelul orașelor cu mai puțin de 10.000 de locuitori;
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. 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. 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. 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.

#173. **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

#174. În privinţa reţelei de localităţi rurale din România, Strategia de dezvoltare teritorială stabileşte un set de obiective care are în vedere conservarea şi valorificarea spaţiului rural, promovarea unor spaţii rurale durabile care asigură condiţii de locuire şi recreere optime, precum şi creşterea accesibilităţii populaţiei din mediu rural la servicii de interes general prin consolidarea rolului teritorial al localităţilor rurale cu potenţial de deservire şi polarizare.

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

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

#176. Implicaţiile reţelei de transport asupra dezvoltării teritoriale sunt multiple.Astfel, la nivel intraregional, rețeaua de transport inadecvată condiţionează dezvoltarea oraşelor mici și mijlocii, a comunelor şi a satelor.Multe zone nu dispun de reţele rutiere de transport suficiente între localităţi foarte slab dezvoltate (de exemplu: în Delta Dunării, Munţii Apuseni, Carpații de Curbură, podişul Mehedinţi), determinând chiar izolarea unor localităţi. Forţa de muncă din zona rurală, care are o pondere de 45,2% în Romania, este dificil de valorificat dată fiind mobilitatea redusă care nu se poate îmbunătăţi din cauza infrastructurii de transport deficitare.

#177. Infrastructura precară nu impiedică doar accesul pe piaţă a produselor autohtone, ci descurajează şi investitorii interesaţi de agricultură. Vânzătorii en-gross de legume, fructe, lapte şi alte produse alimentare preferă să aducă marfă din străinătate, în loc să colecteze aceste produse de la fermierii români, întrucât costul transportului (inclusiv colectarea) şi 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 forţă de muncă şi terenuri la preţuri acceptabile.

#178. **Acţiuni:**

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.

#179. **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.

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

#181. Dacă în zone din Moldova de nord şi din partea centrală a Transilvaniei sensibilitatea la secetă este mai redusă, cu o frecvenţă a anilor secetoşi de 6-11%, în sudul şi estul ţării, în special în Dobrogea, estul Munteniei şi sudul Moldovei, sensibilitatea la secetă este puternică, frecvenţa anilor secetoşi fiind 40-63%. Aceste teritorii sunt tot mai afectate de aridizare și sunt potenţial predispuse la deşertificare.

#182. Șase din județele României au un procent de împădurire sub 10%. În cinci dintre acestea - județele Călăraşi, Teleorman, Constanţa, 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 %.

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

#184. 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 curenților, viiturilor, gheții și altele, protecţia diverselor obiective economice și sociale, creşterea calităţii aerului.

#185. Vegetația forestieră, în afară de rolul de stocare a carbonului în lemn şi 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 populaţie şi locuri de muncă – baze solide ale dezvoltării durabile în mediul rural.

#186. **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.

#187. **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 destinaţie silvică.**

4.3.2.3 Măsură: Extinderea accesului la Internet în bandă largă

#188. 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.

#189. **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 şi 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).

#190. **Exemplu de proiect:**

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

4.3.2.4 Măsură: Echiparea localiăților rurale cu infrastructură tehnico-edilitară.

#191. Studiile de fundamentare demonstrează existența unei discrepanțe majore în ceea ce privește accesibilitatea la rețele edilitare (alimentare cu apă, canalizare / epurare a apelor uzate, furnizare gaze naturale) între localitățile rurale și cele din mediul urban. Managementul defectuos al deșeurilor menajere și accesul redus la serviciile de salubritate reprezintă de asemenea o problemă pregnantă în mediul rural.

#192. **Acţiuni:**

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.

#193. **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.

#194. Populația din mediul rural se confruntă cu o calitate relativ scăzută a vieții, din cauza lipsei surselor de venituri și a ponderii crescute a agriculturii de subzistență. Dependenţa faţă de agricultura de subzistenţă reprezintă un punct slab al populației apte de muncă din România, activităţile independente fiind mai degrabă asociate cu subzistenţa în agricultură decât cu antreprenoriatul. Numărul persoanelor care desfăşoară activităţi independente atinge 2,1 milioane persoane (25% din totalul locurilor de muncă).

#195. **Acţiuni:**

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 pomicole;
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. Înfiinţarea de centre de dezvoltare economică pentru întreprinderile rurale.

#196. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Modernizarea și retehnologizare 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

#197. 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.

#198. **Acţiuni:**

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.

#199. **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.

#200. 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.

#201. **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 polilor rurali;
3. Înființarea și modernizarea bazelor sportive din mediul rural, cu precădere din polii rurali

#202. **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:

#203. Din punct de vedere al patrimoniului cultural, spatial rural pune în evidenţă o varietate de caracteristici specifice de valoare legate de identitatea culturală a acestor spaţii. Astfel, conservarea acestor valori de patrimoniu şi punerea lor în valoare în circuitele turistice reprezintă o prioritate principală pentru zonele rurale.

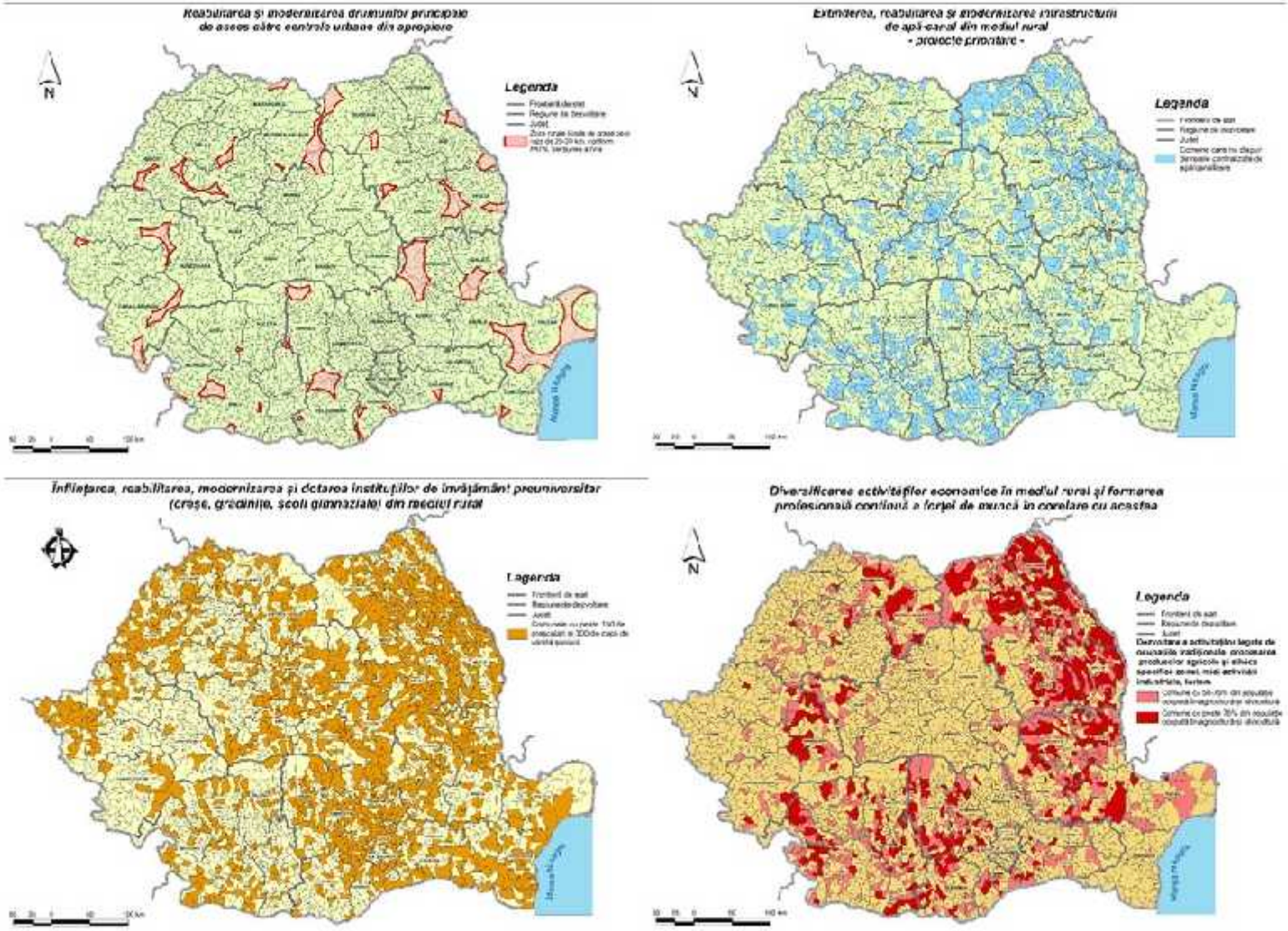


Figura 63. Proiecte propuse pentru zonele rurale - exemple

#204. 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.

#205. 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.

#206. Acțiuni**:**

1. Dezvoltarea infrastructurii turistice și de agrement din mediul rural (pentru turism balnear, de iarnă, ecologic, cultural, etc.), cu precădere în stațunile 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. Creşterea capacităţii de planificare a autorităţilor publice din mediul rural, precum şi a factorilor interesaţi de pe plan local, în scopul asigurării unui management eficient şi durabil a patrimoniului local în condiţiile valorificării turistice a acestor zone.

#207. 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.)

#208. 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, în multe cazuri, insuficiente raportat la atribuții și complexitatea problematicilor. 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 disparate.

#209. **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.

#210. **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 localităţilor cu rol de polarizare rurală și revitalizarea economică a ariilor rurale prin susținerea localităţilor rurale cu funcţie de loc central – comune poli rurali (din punct de vedere al mărimii demografice, al serviciilor oferite, care determină forţa de polarizare a acestor aşezări, al potenţialului economic local).

#211. Strategia de dezvoltare teritorială a României urmăreşte întărirea rolului în reţeaua de localităţi rurale a comunelor care se disting prin funcţiile pe care le îndeplinesc (terţiare, economice, social-culturale, financiare şi administrative), prin poziţia 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 funcţii social-economice supra-locale va fi elaborată după aprobarea SDTR.

#212. Acţiunile strategice care contribuie la implementarea acestei măsuri constau în stimularea dinamicii inițiativelor rurale, creşterea capacității economice a teritoriilor rurale, precum şi în încurajarea inovării prin susținerea polilor ruralai, în special în ceea ce priveşte promovarea resurselor naturale, culturale, turistice (stațiunile turistice și balneoclimaterice și cele cu potențial), creşterea producției agricole, industriale, artizanale, diversificarea ofertei de servicii pentru a răspunde nevoilor populației (inclusiv dinvecinătate).

#213. 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 polilor rurali, inclusiv dotarea acestora cu autosanitare și cu echipamente de telemedicine
3. Înființarea, modernizarea și dotarea centrelor de tip “After-School” din comunele polii rurali;
4. Înființarea, modernizarea și dotarea de campusuri școlare și de formare profesională continuă în comune polii 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 polii rurali;
6. Construcția, modernizarea și dotarea piețelor agroalimentare și a târgurilor din mediul rural, cu precădere a celor de la nivelul comunelor polilor rurali;
7. Înființarea și modernizarea bazelor sportive din mediul rural, cu precădere din comunele poli 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 polilor rurali.

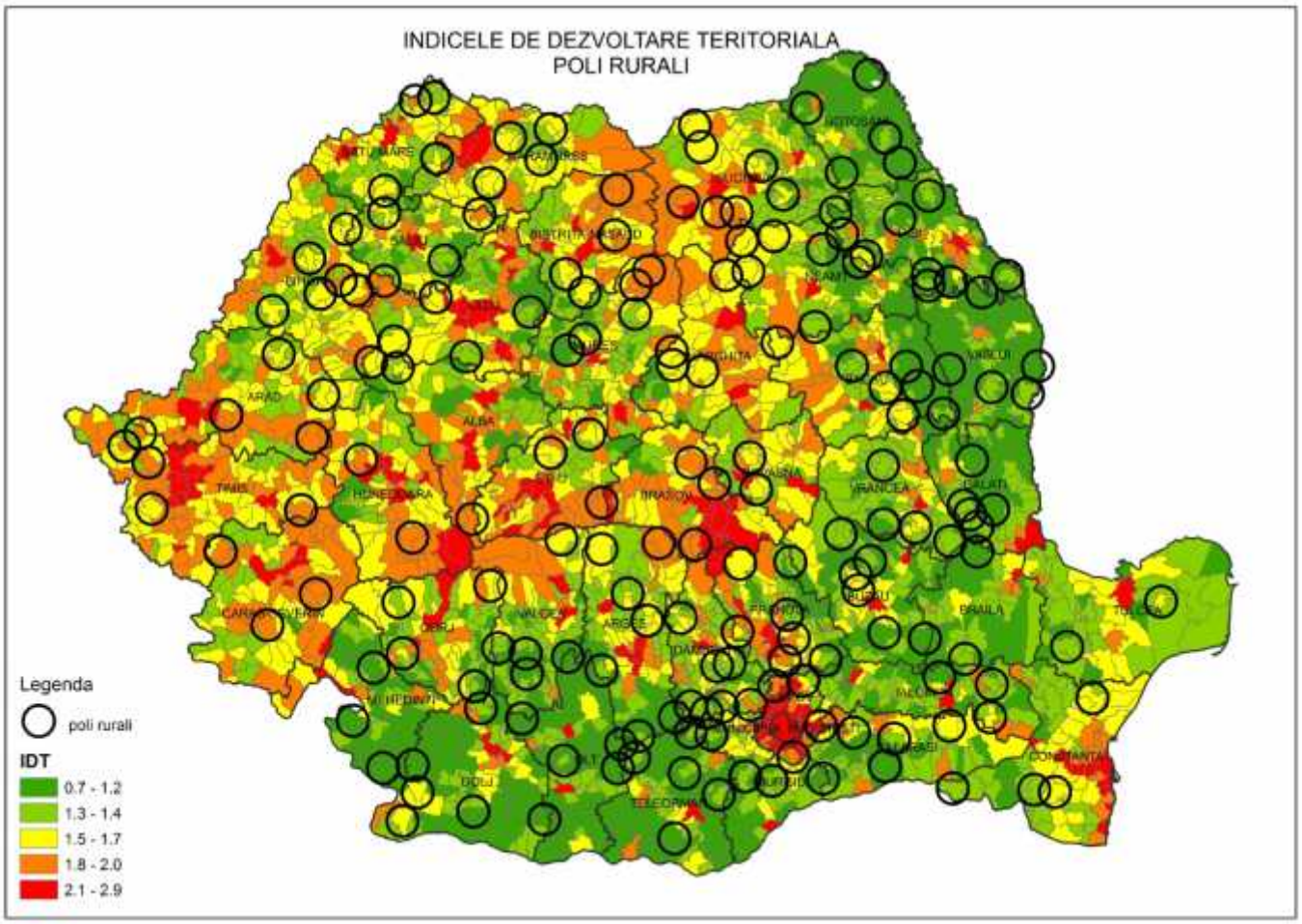


Figura 64 – Comune poli rurali conform Indexului de Dezvoltare Teritorială

#214. Selecţia comunelor polilor rurali se bazează pe Indexul de Dezvoltare Teritorială. Prezentarea metodologiei de aplicarei a Indexului de Dezvoltare Teritorială, precum şi comunele polii rurali relevaţi în urma aplicării metodologiei se regăsesc în anexă.

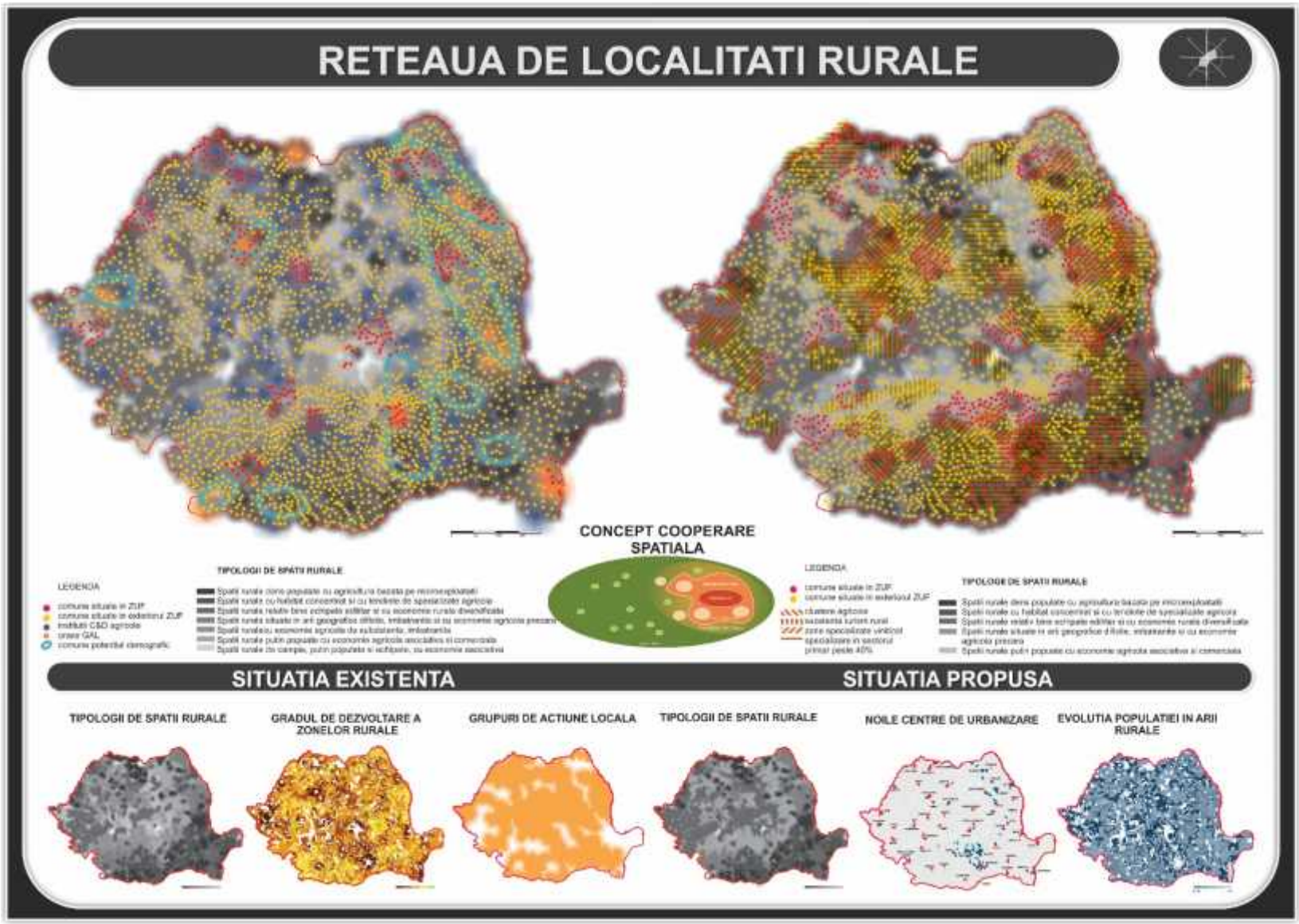


Figura 65. Zonele rurale: spații specializate, atractive și integrate teritorial – orizont 2035

4.3.3 Măsuri teritoriale pentru zonele montane

#215. 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 creștereapracticabilității drumurilor transmontane.

4.3.3.1 Măsură: Conectarea localităților montane la infrastructura de transport.

#216. 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). Îmbrăcămințile 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.

#217. 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.

10. **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

#218. 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.

#219. Acţiuni:

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.

#220. Exemplu 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

#221. 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.

#222. Acţiuni:

1. Realizarea/extinderea/reabilitarea/modernizarea sistemelor de alimentare cu apă și stații de tratare a apei în zonele montane, cu precădere în orașeleși 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 salubrizare.

#223. Exemplu **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

#224. 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.

#225. Acţiuni:

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 şi 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.

#226. 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.**

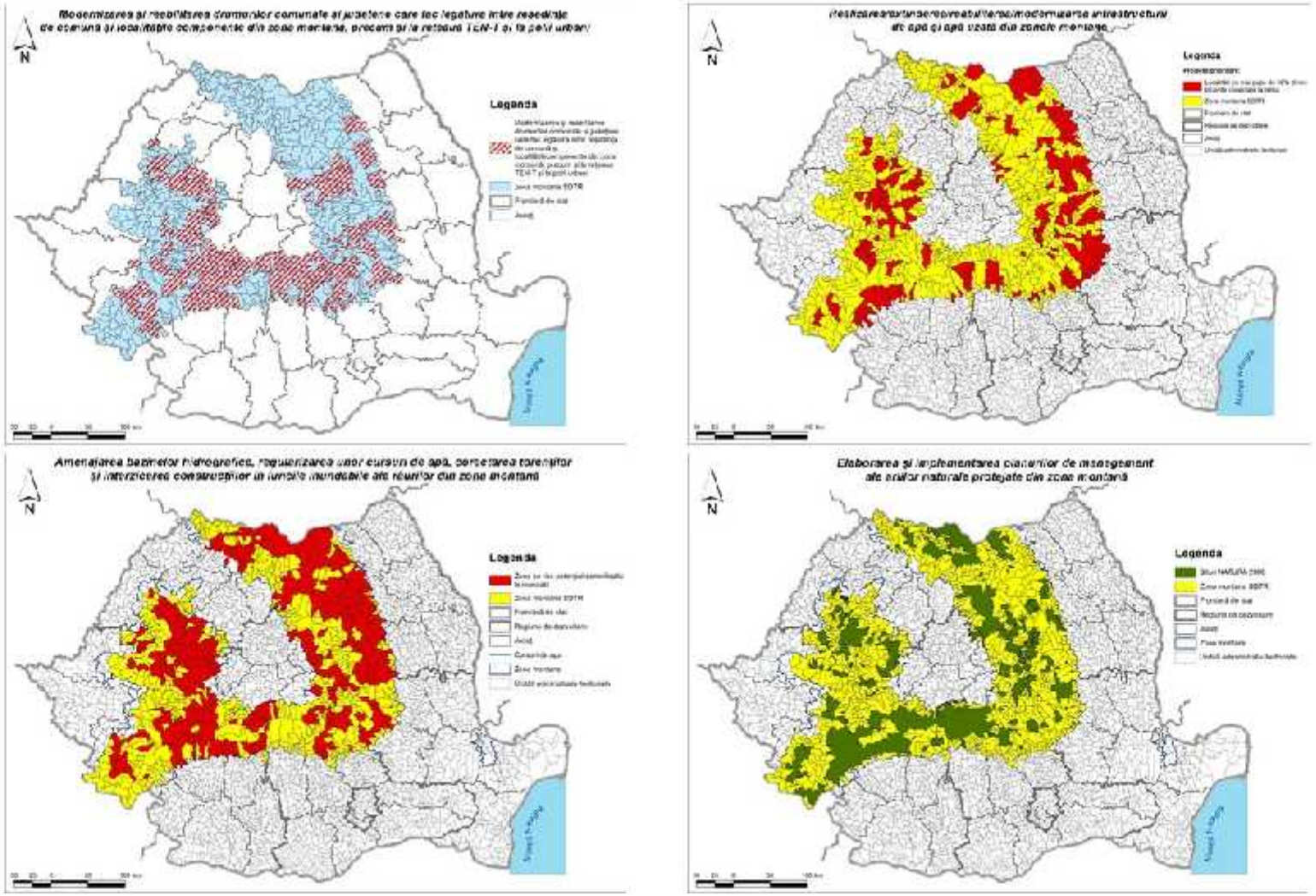


Figura 66. Proiecte propuse pentru zonele montane - exemple

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

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

#228. 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.

#229. 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.

#230. 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).

#231. Acţiuni:

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 concordanțeiinvestițiilor 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.

#232. Exemplu de proiect:

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

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

#233. 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.

#234. 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.

#235. 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.

#236. 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.

#237. Acţiuni:

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).

#238. Exemple de proiecte:

- **Proiect - Extinderea domeniului schiabil Poiana Brașov;**
- **Proiect - Construcția Centralei Hidroelectrice de Acumulare prin Pompaj Tarniţa;**
- **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.

#239. 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).

#240. 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 naționaleși 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 înfuncție de ponderea suprafețelor ariilor naturale protejate din totalul suprafeței relevă între primele poziții: Carpații Meridionali, Munții Apuseni.

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

#242. 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.

#243. Exemplu 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.

#244. 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.

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

#246. 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 facilitați culturale și reabilitarea și dotarea celor existente, cu precădere din orașele mici și din comunele poli rurali 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.

#247. Exemplu de proiect:

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

4.3.4 Măsuri teritoriale pentru zonele transfrontaliere

#248. Măsurile și acțiunile în zonele transfrontaliere sunt determinate, în principal, de provocările și nevoile specifice fiecărei zone, în corelare atât cu intervențiile în teritoriul naţional, pe ansamblu, cât şi 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 şi univocă determinare a intervenţiilor pe fiecare graniţă în linie cu obiectivele SUERD.

#249. În fapt, toate formele de cooperare teritorială – transfrontalieră, interregională şi transnaţională- trebuie să se ancoreze în prevederile SUERD, alături de opţiunile naţionale de dezvoltare aliniate, armonizate cu acest document de planificare strategică macroregională. Opţiunea de a urmări implementarea unor obiective macroregionale reprezintă o abordare inovativă a politicii de coeziune a UE, astfel încât interesul şi implicarea României în implementarea politicii de coeziune UE să capete o dimensiune teritorială concretă.

#250. În acest sens, având în vedere importanța strategiilor macroregionale în planificarea teritorială în zonele transfrontaliere, în descrierea măsurilor şi acţiunilor vor fi menţionate aspectele de relevanţă pentru SUERD.

#251. Deşi clasificarea zonelor de frontieră ar putea să se facă după multe şi diferite criterii relevate în capitolele dedicate analizei şi diagnosticului teritoriului naţional, la nivelul Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României s-a optat pentru abordarea acesteor zone specifice din punctul de vedere a

apartenenţei/neapartenenţei la spațiul Uniunii Europene. Motivul principal a acestei opţiuni rezidă în faptul că dezvoltarea zonelor transfrontaliere este dependentă maximal de capacitatea şi condiţiile de cooperare, în mod evident diferite pe tipurile de frontieră existente.

#252. Acţiunile au fost evidențiate în funcție de proximitatea zonei față de:

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

#253. Frontierele României, care sunt şi frontiere interne UE, au o serie de caracteristici distinctive, pe de o parte, iar pe de altă parte manifestă condiții de dezvoltare similare.

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

- Existenţa unui acquis comunitar într-o serie de politici-publice importante pentru dezvoltarea teritorială. Adaptarea legislaţiilor naţionale bazate pe regulamente/ directive UE este un proces în derulare;
- Raporturile interstatale sunt guvernate de principii şi acorduri/ tratate bazate pe valori europene;
- Sistemele de guvernare din statele cooperante şi-au asumat pro-activ procesul continuu de integrare europeană;
- Există o anume presiune generată de nevoia de competitivitate a teritoriilor naţionale în sensul armonizării opţiunilor, măsurilor pentru potenţarea avantajelor macroregionale;
- Există sisteme de date unionale EUROSTAT, ESPON care facilitează cunoaşterea zonelor de graniţă pe baza unor indicatori statistici standardizaţi şi monitorizaţi de instituţiile europene;
- Regiunile cooperante pe ambele frontiere fac parte din Macroregiunea Dunării, pentru care s-a adoptat ”Strategia UE pentru regiunea Dunării”, la iniţiativă României şi Austriei (SUERD este un mecanism comunitar de cooperare a statelor din bazinul Dunării, destinat dezvoltării economice şi sociale a macroregiunii dunărene prin consolidarea implementării în regiune a politicilor şi legislaţiei 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 Debreţin (14 februarie 1993), cuprinde zonele de frontieră a cinci ţări: Polonia, Slovacia, Ungaria, Ucraina, România şi are o populaţie de peste 14,7 milioane locuitori şi o suprafaţă de 145 km2. România este reprezentată în Asociaţia interregională “Euroregiunea Carpatica" de judeţele Satu Mare, Sălaj, Maramureş şi Botoşani, începând cu aprilie 1997. Din noiembrie 2000, a fost acceptat şi judeţul Harghita.

  Euroregiunea **“Dunăre – Criş - Mureş – Tisa**”/ (DCMT), având drept obiectiv dezvoltarea şi lărgirea relaţiilor dintre comunităţile şi autorităţile locale în domeniul economic, educaţie, cultură, sănătate, ştiinţă şi sport, precum şi colaborarea în perspectiva integrării europene. Parteneri sunt 4 judeţe din România (Timiş, Arad, Caraş Severin, Hunedoara), 4 din Ungaria (Csongrad, Bekes, Jasz-Nagykun-Szolnok, Bacs – Kiskun) şi regiunea Voivodina din Serbia.

La frontiera de sud se întâlnesc:

Euroregiunea "Dunărea 21" - cuprinde aşezări urbane şi rurale din zonele riverane Dunării, din România (oraşul Calafat, comunele Poiana Mare, Desa, Cetate şi Ciupercenii Noi), Bulgaria (oraşul Vidin şi localităţile Rujniti, Macriş, Belogradcic, Lom, Kula, Dimovo şi Novo Selo) şi Serbia (oraşul Zaicear şi localităţile Sokobania, Kladovo, Bolivat, Kniajevat, Bor, Negotin şi Madanpec). Ea a fost înfiinţată la 18 ianuarie 2002, la Vidin, de către primarii oraşelor Calafat, Vidin şi Zaicear. **Euroregiunea "Giurgiu – Ruse"** - înfiinţată la data de 23 aprilie 2001, la Giurgiu, înregistrată ulterior la Consiliul Europei, Euroregiunea Giurgiu – Ruse cuprinde Primăria Giurgiu, Primăria Ruse şi organizaţia neguvernamentală Agenţia Municipală Energetică din Ruse.

Euroregiunea "Dunărea de Sud" - creată în martie 2001. Euroregiunea cuprinde asociaţii de cooperare transfrontalieră din România şi Bulgaria. Din partea română, sunt membri ai Euroregiunii: Asociaţia Dunărea de Sud, formată din consiliile locale ale municipiilor Alexandria, Turnu Măgurele, Roşiorii de Vede şi Zimnicea (judeţul Teleorman), iar din partea bulgară, Asociaţia "Evroregion Dunav Jug". Euroregiunea are centrul la Sviştov (Bulgaria).

Euroregiunea "Danubius" - creată în 2002, la iniţiativa Consiliului judeţean Giurgiu şi Primăriei Ruse. Euroregiunea Danubius este o asociaţie care cuprinde judeţul Ruse, din partea bulgară, şi judeţul Giurgiu din partea româna;

Euroregiunea „Dunărea Inferioară" - a luat naştere la 15 noiembrie 2001, la Călăraşi, unde s-a semnat Acordul privind crearea Euroregiunii „Dunărea Inferioară". Euroregiunea este formată din judeţele Călăraşi, Ialomiţa şi Constanţa (România), iar din Bulgaria, Silistra şi Dobric;

Euroregiunea „Dunărea de Mijloc –Porţile de Fier" - creată la data de octombrie 2005, la Vidin din reprezentanţii consiliilor judeţene respective din România, Bulgaria şi Serbia şi Muntenegru. Euroregiunea include judeţele Mehedinţi (România), Vidin (Bulgaria) şi oraşul Kladovo – Districtul Bor (Serbia).

#255. Factorii distincţi de dezvoltare pe frontiere interne UE sunt următorii:

- Regimul de gestiune a punctelor de trecere a frontierei este diferit pe cele două secţiuni de frontieră: la graniţa de vest, cu Ungaria există un regim de intrare/ ieşire în zona Shengen în timp ce la graniţa de sud, cu Bulgaria există un regim de organizare şi funcţionare a punctelor de trecere - frontieră specifică statelor membre UE, niciunul nefiind în zona Shengen;
- La graniţa de vest există condiţii pedoclimatice similare, cu reţea de localităţi şi infrastructură de conectare destul de dezvoltată, în timp ce la graniţa de sud avem condiţii pedoclimatice şi reţele de conectare a localităţilor 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 graniţa de vest, există regiuni cooperante relativ dezvoltate şi relativ omogene, secţiunea de sud a frontierei de vest prezentând avantaje de dezvoltare pentru judeţele Timiş şi Arad. La graniţa de sud, regiunile cooperante sunt din păcate omogen subdezvoltate atât raportat la zona de influenţă, cât şi raportat la totalitatea regiunilor europene.

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

#256. Problema întregului sector dunărean comun cu Bulgaria este caracterizată de cercul vicios: din cauza cererii scăzute de tranasport intern nu se asigură condiţii de navigaţie fiabile, respectiv nu există cerere de transport datorită infrastructurii nesatisfăcătoare de transport fluvial.

4.3.4.1 Măsură: Valorificarea durabilă a potenţialului fluviului Dunărea şi a patrimoniului natural din zona transfrontalieră româno-bulgară

#257. 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 facilităţile de comunicare oferite de fluviu. Afirmăm necesitatea unei amenajări inteligente şi protective al patrimoniului natural.

#258. Malul nordic al fluviului este marcat de vulnerabilitate excesivă la inundaţii. Acţiunea antropică în această zonă este marcată de aceste riscuri care contribuie la formarea caracterului periferial al zonei.

#259. O soluţie este reprezentată de amenajarea zonei într-o manieră neinvazivă, conservatoare, de patrimoniu natural în vederea atragerii în circuitul de activităţi piscicole, agricole şi turistice, precum şi realizarea unor bazine de captare al debitului excedentar în vederea stocării şi utilizării resurselor de apă pentru activităţi specifice, în conformitate cu restricţiile identificate.

#260. Efectul implementării acestei acţiuni este reducerea vulnerabilităţii la inundaţii, reducerea riscului la hazard natural, viabilizarea teritoriului, valorificarea multiplă a potenţialului piscicol, agricol, turistic oferit de fluviu. Rezultatele scontate ale acestor intervenţii sunt lacuri de captare, sisteme de irigaţii, amenajări de spaţii pentru activităţi socio-economice diverse generatoare de locuri de muncă şi de prosperitate.

#261. Pentru abordarea sistematică şi organizată a soluţiilor este nevoie de analiza de detaliu al spaţiilor recomandate pentru asemenea investiţii ţinând cont de interdependenţa aspectelor de biosferă, de navigaţie, de activităţi economice etc.

#262. Odată identificate zonele propuse pentru investiţii este necesară mobilizarea capitalurilor necesare operaţionalizării acestor obiective.

#263. Desigur, orice intervenţie de amenajare ar trebui să se facă cu atragerea şi implicarea activă a partenerilor de-a lungul şi de-a latul fluviului. Dificultatea majoră pentru implementarea măsurii rezidă în deficienţele structurale profunde ale zonei transfrontaliere, dar şi din caracterul periferic faţă de zona de prosperitate dunăreană, datorită distanţei considerabile faţă de această zonă. În proiectarea acestor intervenţii se impune analiza atentă a condiţiilor de mediu în care se realizează intervenţiile.

#264. Componentă complementară intervenţiilor de regularizare o reprezintă valorificarea unor teritorii constituite de un număr de insule în albia Dunării aflate în condiţii aproape sălbatice cu floră şi faună puţin afectate de acţiune antropică.

#265. Atragerea acestor teritorii în circuitul activităţilor socio-economice se va baza pe studii de fezabilitate, studii tehnice şi financiare pentru fiecare sector de curs de apă/insulă.

#266. Rezultatul scontat al implementării acestor proiecte este crearea unor spaţii amenajate pentru diferite activităţi socio-economice, în principal turistice.

#267. 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.

#268. Acţiuni:

1. Amenajarea malului de nord în scop turistic și de agrement, cu conservarea şi valorificarea potenţialului 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-Galaţi) cu locuri de acostare pentru navele M.A.I/P.F.R., respectiv cheiuri amenajate pentru controlul navelor de marfă/agrement care transportă substanţe periculoase.

#269. 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: Îmbunătăţirea accesibilităţii prin dezvoltarea infrastructurii de navigație

#270. Potenţialul de transport pe Dunăre și pe râurile interioare Olt și Argeș este pronunţat subutilizat. Linia de acţiune ţinteşte valorificare Dunării și al râurilor interioare Olt și Argeş ca axe de transport în interesul vecinătăţilor imediate. Navigaţia internaţională (relativ) intensă nu are un corespondent de interes local, în beneficiul imediat al zonelor limitrofe. Una din acţiunile strategice principale acestei măsuri constă în dezvoltarea sistemului de navigaţie pe Dunăre.

#271. Fluxurile de transport au un caracter pronunţat de transport materiale şi marfă cu caracter internaţional. Prin acest proiect se propune ruperea cercului vicios menţionat în veriga sa de condiţii de navigaţie.

#272. Provocarea principală este asigurarea navigabilităţii, în toate perioadele, în condiţii de siguranţă. Refacerea şi întreţinerea şenalului navigabil reprezintă intervenţia centrală în cadrul acestui proiect, alături de echiparea adecvată a porturilor dunărene şi adaptarea flotei fluviale la condiţiile de navigaţie ecologică.

#273. Rezultatele scontate ale acestei acţiuni sunt condiţiile de navigare sigură şi ecologică, atractivă pentru transportatorii interni şi internaţionali în prelungirea axei coridorului de transport VII.

#274. Valorificarea rezultatelor acestei intervenţii este puternic dependentă de crearea unor centre de activităţi socio-economice dinamice pe secţiunea dintre Orşova şi Călăraşi.

#275. Acţiunea este de relevanţă maximă pentru SUERD, având în vedere şi interesul SM neparticipante la SUERD pentru această temă şi implicarea României alături de Austria în coordonarea ariei prioritare SUERD - 1.1 Căi navigabile interioare.

#276. Problema adresată de această măsură este aceea a dezvoltării complementare a infrastructurii de navigaţie. Complementaritatea specializărilor ar trebui să se bazeze pe înţelegeri între părţi în vederea creşterii atractivităţii întregii zonei transfrontaliere.

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

#278. 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.

#279. **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.

#280. 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.

#281. 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 guvernanță multinivel.

#282. 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.

#283. Acţiuni:

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 orășenești 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.

#284. 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

#285. Una din acţiunile strategice importante constă în realizarea secţiunii româno-bulgare a autostrăzii Mării Negre.

#286. Acţiunea se propune a fi răspuns la angajamentele României şi 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 şi Bulgaria. Efectul pozitiv pentru Dobrogea ar fi realizarea unei axe de transport majore nord sud în Dobrogea.

#287. 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.

#288. Exemplu de proiect:

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

4.3.4.5 Măsură : Dezvoltarea reţelei de localități

#289. Conceptul triunghiului de dezvoltare Medgidia-Călărași-Silistra-Dobrich propune să creeze echilibru între zona costieră a graniţei terestre şi zona fluvială, bazat pe perechea de centre urbane Călăraşi şi Silistra. Argument în favoarea abordării sunt iniţiativele locale de construcţii de drumuri transfrontaliere din POCTE RO BG 2007-2013 Lipniţa- Kainargea şi Dobromir-Krushari.

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

#291. 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 şoc seismic cu 25-30 de secunde în avans, creând posibilitatea deconectării sistemelor de utilităţi vulnerabile (sisteme de transport, energie electrică, gaze naturale etc.). Soluţia propusă este conectarea marilor furnizori de energie şi utilităţi publice la sistemul de semnalizare în vederea deconectării sistemelor vulnerabile. Efectul implementării proiectului este creşterea gradului de siguranţă a vieţii şi a bunurilor în raport cu cutremure de pământ catastrofale.

#292. Consolidarea axei de dezvoltare Constanța-Varna propune potenţarea condiţiilor existente în regiunea costieră UE la Marea Neagră. Soluţia propusă este adoptarea unui plan armonizat de

dezvoltare regiune transfrontalieră. Efectele, rezultatele acţiunii se vor materializa într-o zonă zonă costiere europene integrate.

#293. Acțiuni:

1. Crearea zonei de dezvoltare transfrontalieră Medgidia-Călăraşi-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 Constanţa – Varna.

III. Măsuri teritoriale pentru graniţa de vest, Ungaria

#294. 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 Timiş, 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 reţelei de localităţi prin concentrarea eforturilor pe axe de dezvoltare și comunicații

#295. Măsura ţinteşte (re)construirea sistemului de conectare modernă, bazat pe realităţile socio-economice la începutul secolului XXI. Se identifică câteva axe de dezvoltare cu potenţial de a asigura dinamica socio-economică a microregiunii:

- Timișoara – Arad – Satu Mare – Baia Mare;
- Timișoara – Arad – Szeged;
- Oradea – Debrecen;
- Satu Mare – Nyiregyhaza.

#296. **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.

#297. **Exemple de proiecte:**

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

4.3.4.7 Măsură: Managementul integrat al resurselor de apă la nivelul bazinelor hidrografice în scopul asigurării calităţii apelor şi rezilienţa la catastrofe naturale şi tehnologice

#298. Măsura se justifică prin poziţia cheie pe care au cursurile superioare a râurilor din România care curg spre vest şi necesitatea realizării unor sisteme integrate de planificare şi intervenţie în aria extinsă a bazinului hidrografic al Tisei.

#299. 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.

#300. Exemple de proiecte:

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

4.3.4.8 Măsură: Dezvoltarea şi consolidarea serviciilor medicale şi de urgenţă pentru zona transfrontalieră

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

#302. 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.

#303. Exemplu de proiect:

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

IV. Măsuri 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 reţelelor de localităţi din zona transfrontalieră

#304. Acţiunea are ca scop reducerea efectului defavorizant, periferic a localităţilor vizate şi crearea unui mediu de dezvoltare mai integrat şi mai operaţional.

#305. 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 frontier;
4. Protecţia patrimoniului natural transfrontalier.

#306. Exemple de proiecte:

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

Frontiera de est cu Republica Moldova

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

#307. Sectorul dintre Iaşi și Giurgiuleşti al Prutului reprezintă o barieră naturală care separă regiunea transfrontalieră în două. Rețeaua de localităţi și sistemul de conectare dintre localităţi este deficitară.

#308. Acțiuni:

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

#309. Exemple de proiect:

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

4.3.4.11 Măsură: Protejarea zonei transfrontaliere

#310. Vulnerabilitatea la inundaţii a localităţilor de pe ambele maluri ale râului se datorează bazei de observare și cunoaştere cvasi-inexistente. Proiectul româno-ucraineano-moldav de avertizare timpurie pe Prutul de sus și pe Siret a creat posibilitatea dezvoltării unui sistem de prevenţie şi de rezilienţă performante, prin reducerea hazardului evenimentelor defavorabile. Gestiunea integrată (şi complementară acolo unde se impune) a hazardului de inundaţii cere ca autorităţile să creeze planuri de intervenţii și alocare de resurse în consultare reciprocă.

#311. Acțiune: Implementarea de sisteme de gestiune integrată a riscurilor naturale.

4.3.4.12 Măsură: Consolidarea infrastructurii de conectare a zonei transfrontaliere

#312. 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 vulnerabilităţii la inundaţii, prin gospodărirea potenţialului 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 creştere Iaşi la navigaţia dunăreană şi maritimă, adresând izolarea accentuată al capitalei istorice a Moldovei. Proiectul poate contribui major la un sistem integrat de protecţie a patrimoniului natural.

#313. Conducta de gaz cofinanţată din fonduri europene dedicate cooperării teritoriale cu statele partenere în politica de vecinătate est, va fi funcţională la începutul anului 2015. Utilizarea performantă a elementului de infrastructură astfel realizat cere în continuare eforturi de cooperare între părţi atât din punct de vedere infrastructural dar şi comercial şi financiar.

#314. Reţeaua europeană de transport energie electrică prevede conectarea sistemelor similare din statele partenere în politica de vecinătate de est, inclusiv interconectarea reţelei naţionale de transport RO cu sistemul Republicii Moldova şi a Ucrainei. În acest sens proiectele de inter-conectare, susținute prin Programului ENPI de cooperare transfrontalieră 2007-2013 și alte surse de finanțare trebuie continuate și în următoarea perioadă de programare financiară.

#315. Infrastructura de transport rutier și feroviar trasfrontalieră este una deficitară, numărul podurilor peste Prut fiind foarte mic. Proiectul de Pod de la Fălciu (RO) ţinteşte reducerea discontinuităţilor dintre reţelele de transport rutier din România şi Republica Moldova. Locaţia propusă se justifică prin necesitatea unei conexiuni mai scurte şi mai rapide între Bârlad şi Cantemir (MD) şi prin asigurarea unui punct de trecere frontieră suplimentară între PTF Oancea şi PTF Albiţa. 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).

#316. Un obstacol determinant în dezvoltarea zonei metropolitane Iaşi este absenţa accesului rutier între Iaşi şi Ungheni. Podul actual de cale ferată este pe ecartament normal şi monolinie. Prin urmare,

este necesară dezvoltarea unui terminal de CF cu ecartament larg la Iaşi, şi conducerea acestuia peste graniţă pe podul rutier şi de CF propus.

#317. Între Rădăuţi Prut şi Lipcani s-a construit din fonduri ISPA un pod peste Prut. Accesul dinspre Rădăuţi Prut este îngreunat de faptul că între pod şi 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 cerinţelor europene. Prin urmare, e necesară realizarea tuturor elementelor de infrastructură suplimentare pentru operaționalizarea podului nou-construit.

#318. 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.

#319. 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: Protecţia patrimonului natural al Deltei Dunării

#320. 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.

#321. 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: Îmbunătăţirea infrastructurii de accesibilitate şi de comunicaţie

#322. Defileul Dunării oferă peisaje de o rară frumuseţe, puţin atinsă de acţiunea antropică. Crearea facilităţilor de mobilitate acvatice, velo sau pietonală ar contribui la valorificarea acestei zone.

#323. 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.

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

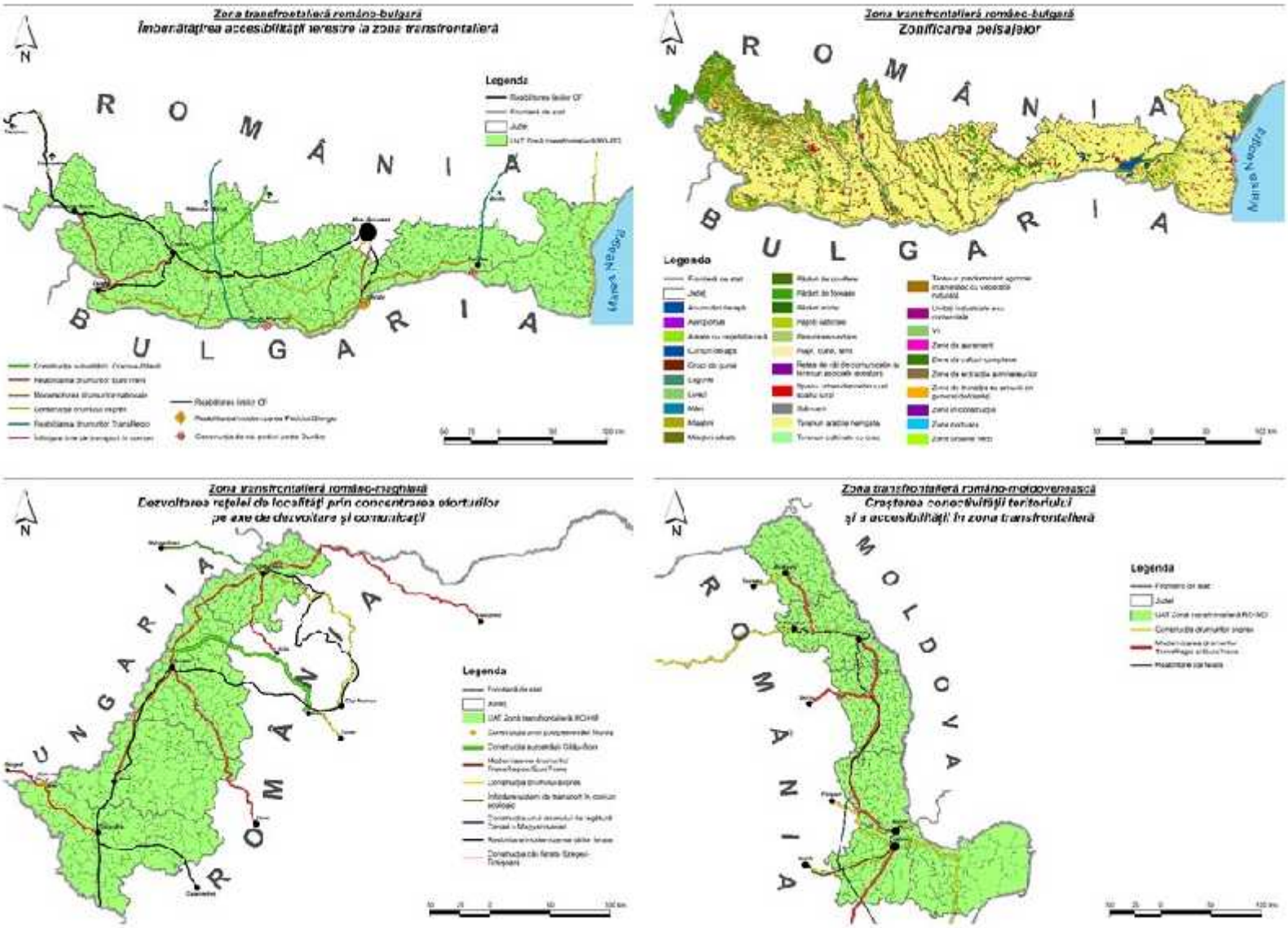


Figura 67. Proiecte propuse pentru zonele transfrontaliere - exemple

Frontiera de sud-vest terestră cu Serbia

4.3.4.15 Măsura: Dezvoltarea și consolidarea axei transfrontaliere Timișoara-Belgrad

#325. În Zona Metropolitană Timișoara și în zona transfontalieră 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.

#326. Zona mai este caracterizată de prezența unor reţelele de navigaţie şi de irigaţii construite la sfârşitul secolului XIX, abandonate, din care numai canalul Bega mai este funcţional, dar care reprezintă un potenţial de dezvoltare important.

#327. Aria de polarizare a Timişoarei, dar şi conectarea acesteia la polul metropolitan Belgrad face necesară o accesibilitate sporită în direcţia sud / sud-vest, inclusiv oferirea unei alternative de acces la coridorul IV pan-european. Crearea unei axe de dezvoltare Timişoara -Belgrad poate facilita schimburi de toate felurile cu o piaţă emergentă în care interesele economice pot fi promovate mutual.

#328. Acțiune: Modernizarea infrastructurii de transport rutier și feroviar care asigură legătura dintre Timișoara și Belgrad, precum și accesul la zona transfrontalieră.

#329. Exemplu de proiect:

- **Proiect - Reabilitarea drumului EuroTrans Timișoara-Moravița.**

4.3.5 Măsuri teritoriale pentru Zona costieră

#330. Zona costieră prezintă specificităţi teritoriale marcate de următoarele realităţi:

#331. Zona costieră din România împreună cu zona similară din Bulgaria reprezintă şi 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 şi de propunerea de directivă privind gestiunea integrată costieră şi planificare spaţială maritimă.

#332. Zona costieră din România (şi din Bulgaria) este şi zonă transfrontalieră de tip bazin maritim şi în consecinţă teritoriu eligibil pentru programe de cooperare teritorială europeană.

#333. Deşi comunicarea Comisiei Uniunii Europene privind Oportunităţile de Creştere Albastră pentru creşterea durabilă în regiuni maritime nu se face nicio referire concretă la Marea Neagră, este evident că pe termen mediu şi lung propunerile cuprinse în Comunicare vor fi aplicabile şi României.

#334. Aceste realităţi impun odată în plus tratarea specifică a zonei.

#335. Planul integrat de management costier va deveni o obligaţie a statelor membre, după adoptarea propunerii de directivă menţionată. Este de dorit ca filozofia de dezvoltare durabilă în zone maritime subsumată în conceptul de Creştere Albastră să fie adoptată şi de România. Toate măsurile şi acţiunile propuse se înscriu ca propuneri pentru susţinerea tendinţelor menţionate.

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

#336. Acţiune: Sprijinirea dezvoltării reţelei de localităţi din zona costieră

#337. Acţiunea are ca obiectiv dezvoltarea echilibrată a reţelei de localităţi cu atenţie deosebită pe conservarea identităţii teritoriale şi naturale a subzonelor.

#338. Obiectivul este specializarea potrivită a funcţionalităţii localităţilor astfel ca direcţii diferite de dezvoltare să nu se jeneze reciproc, astfel de exemplu obiectivele de nod energetic al Constanţei ar trebui să nu influenţeze capacitatea turistică din Mamaia-Năvodari.

#339. Exemplu de proiect:

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

4.3.5.2 Măsură: Intervenţii pentru conservarea şi valorificarea subsistemului natural costier

#340. Problema din ce în ce mai frecventă a unor precipitaţii hiper-abundente care crează dificultăți acute în funcţionalitatea localităţilor costiere. Intervenţii în sistemele de stocarea a apelor excedentare, dar și în sistemele de canalizare a localităţilor sunt necesare.

#341. Acţiunea curenţilor marini dar și efectele schimbărilor climatice au generat pierderi importante de faleză pe coasta românească. Intervenţiile sunt de mare complexitate și presupun construcţii dificile. Intervenţiile trebuie proiectate și realizate în cooperare maritimă intensă, în vederea obţinerii certe a rezultatelor scontate.

#342. Nu în ultimul rând, protecţia patrimoniului natural unic al Deltei Dunării trebuie să realizeze echilibrul acţiunilor 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.

#343. Acţiuni:

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

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

4.3.5.3 Măsură: Intervenţii pentru asigurarea conectivităţii zonei de coastă, atât faţă de teritoriul de influență cât și între centrele costiere româneşti.

#345. Dublarea și electrificarea căii ferate Constanţa-Mangalia și a căii ferate Medgidia-Tulcea ar creşte potenţialul transportului multimodal în zona costieră. Conectarea nodului TEN-T Constanţa cu centrele socio-economice complementare Tulcea şi Mangalia ar facilita construirea unei axe de dezvoltare dobrogene. De asemenea, modernizarea reţelei aeroportuare existente (Tulcea, Mihail Kogălniceanu), concomitent cu extinderea sa cu amenajări pentru hidroavioane, în conexiune cu porturile navale, respectiv la Mangalia, Constanţa şi Sulina, ar contribui semnificativ la creșterea conectivității zonei costiere. Efectul intervenţiilor ar crea modalităţi rapide de transport de pasageri între zone de interes turistic ridicat.

#346. 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, Constanţa şi Mangalia este esenţială.

#347. O altă prioritate o reprezintă promovarea portului Constanţa ca nod european energetic, prin realizarea unei infrastructuri de încărcare-descărcare de conteinere specializate pentru gaz lichefiat în portul Constanţa şi a unei staţii de mare capacitate pentru procesarea gazului lichefiat și punerea în circuitul naţional și european de gaze naturale. Inițiativa are la bază strategii energetice și acorduri politice între țările riverane Mării Negre, dar şi în directivele europene privind politicile legate de combustibilii utilizaţi în navigaţie şi transport rutier bazat pe gaz lichefiat.

#348. 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 gazul petrolier lichefiat.

Exemple de proiecte:

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

4.3.5.4 Măsură: Dezvoltarea potenţialului turistic a zonei costiere româneşti

#349. 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.

#350. 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, Instanbul, Burgas).

#351. Acțiuni:

1. Dezvoltarea infrastructurii de primire a turiștilor și vizitatorilor, precum şi a infrastructurii de agrement şi 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.

#352. 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: Iniţierea şi promovarea politicii maritime integrate la Marea Neagră şi susţinerea iniţiativelor de „creştere albastră”

#353. Măsura ţinteşte 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 „creştere albastră” se bazează pe exploatarea neinvazivă a resurselor maritime de orice natură, de la extracţia de hidrocarburi până la pescuitul maritim.

#354. Planificarea maritimă integrată europeană la Marea Neagră are şanse să atragă atenţia spaţiului UE asupra potenţialului Mării Negre numai prin demonstrarea unei cooperări exemplare între România şi Bulgaria.

#355. Acțiuni:

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

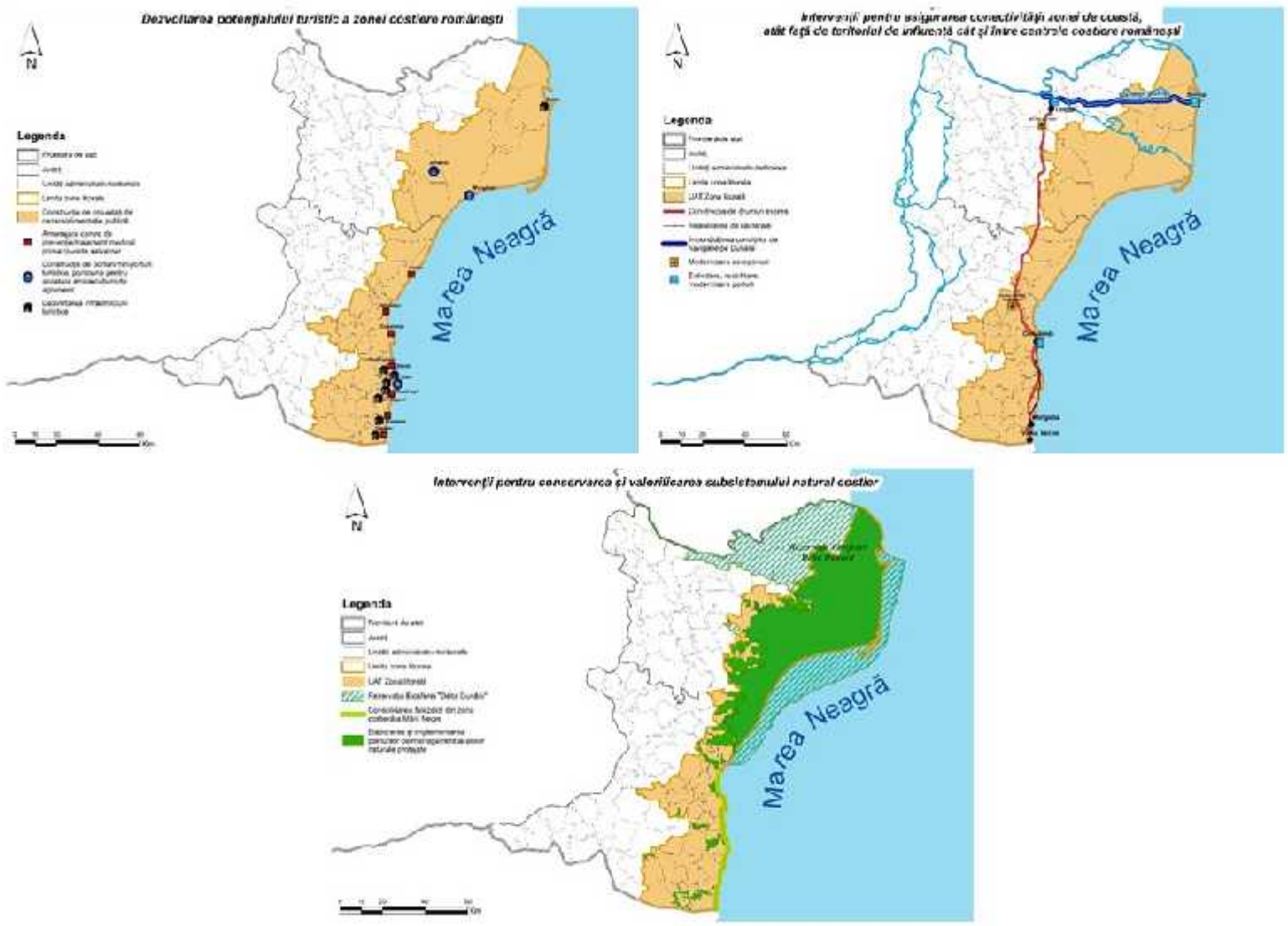


Figura 68. Proiecte propuse pentru zonele costiere - exemple

CAPITOLUL 5 - IMPLEMENTAREA STRATEGIEI DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI

5.1 Cadrul de operaţionalizare

#1. Cadrul de operaţionalizare stabileşte o serie de măsuri în scopul implementării cu succes a Strategiei de dezvoltare teritorială a României, cât şi pentru atingerea ţintelor stabilite pentru orizontul de timp 2035. Direcţiile de implementare ale strategiei se detaliează prin măsuri şi acţiuni stabilite pentru o perioadă de peste 20 de ani de la data aprobării strategiei. În termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a legii de aprobare a SDTR, MDRAP elaborează şi 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 are în vedere principiul transparentei și al consultării instituțiilor relevante pentru implementare strategiei. Planul de implementare se actualizează la intervale de 3 ani, pe baza concluziilor raportului periodic privind implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României.

#2. Măsurile de implementare sunt încadrate în **trei dimensiuni cheie**, astfel:

- **Dimensiunea normativă şi de reglementare** - conţine totalitatea acţiunilor care au drept scop modificarea şi consolidarea cadrului normativ şi de reglementare (ex. acţiuni 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 instituţionale care constituie baza cooperării multisectoriale), dar și acțiunile cu privire la consolidarea unei proceduri, a unor instrumente sau a unor abordări de lucru (ex. acţiuni privind corelarea bazelor de date şi informaţii sau a procedurilor de lucru – avizelor);
- **Dimensiunea investiţională** – conţine totalitatea acţiunilor care stabilesc cadrul intervenţiilor de finanţare a măsurilor teritoriale şi acţiunilor Strategiei de dezvoltare teritorială a României (ex. acţiuni de prioritizare a investiţiilor sectoriale în raport cu obiectivele şi măsurile teritoriale stabilite la nivelul SDTR).

5.1.1 Dimensiunea normativă

#3. Strategia de dezvoltare teritorială a României reprezintă documentul strategic naţional pentru întreg sistemul de planificare a teritoriului național.

#4. Prin natura sa, SDTR este un document cu caracter director conţinând un set de măsuri teritoriale şi acţiuni strategice cu rol în modelarea spaţiului naţional în scopul asigurării unor condiţii atractive de viaţă pentru populaţie şi pentru susţinerea dezvoltării economice.

#5. În conformitate cu dispoziţiile Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, SDTR contribuie la fundamentarea politicilor sectoriale în profil teritorial, precum şi la asigurarea corelării acestor politicii în acord cu nevoile teritoriale.

#6. Cadrul legal general al amenajării teritoriului şi urbanism creează o ierarhie complexă şi clară de planuri şi strategii pentru toate nivelurile administrative. Toate aceste planuri sunt obligatorii şi trebuie aprobate și avizate în conformitate cu prevederile cadrului normativ, prevederile lor devenind obligatorii pentru toate părţile 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 judeţean sunt foarte vechi iar majoritatea unităţilor administrativ-teritoriale deţine planuri de urbanism general care nu sunt actualizate, fiind elaborate în perioada 1999 – 2005 ceea ce face ca prevederile lor să nu mai răspundă necesităţilor de dezvoltare sau realităţilor socio-economice sau referitoare la regimul proprietăţii.

#7. Corelarea planurilor teritoriale judeţene cu planurile de la nivel superior (de exemplu, planul naţional) se face mai uşor 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 şi autorizaţii de construire. Puține unităţi administrativ-teritoriale urmăresc în procesul de implementare a acestor planuri dezvoltarea de investiţii care să transforme în realitate viziunea de dezvoltare.

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

- Reformarea cadrului legislativ și metodologic în domeniul amenajării teritoriului, urbanismului, autorizării construcţiilor şi implementării investiţiilor;
- Sistematizarea fondului activ al legislației prin intermediul codificării;
- Revizuirea sistemului de planuri de amenajare a teritoriului naţional (PATN) și actualizarea cu prioritate a PATN- Reţeaua de localităţi;
- Introducerea sistemelor de e-guvernare în domeniul amenajarii teritoriului, urbanismului și autorizării construcțiilor;
- Realizarea de metodologii clare şi simplificate pentru toate categoriile de documentaţii, în format GIS compatibil cu cerințele impuse de directiva INSPIRE;
- Dezvoltarea de ghiduri în sprijinul autorităţilor administraţiei publice locale;
- Finanţarea unui program de cercetare în domeniul amenajării teritoriului şi în domeniul 66
- protecţiei mediului.

5.1.2 Dimensiunea strategică

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

#11. **Domeniul dezvoltării regionale**

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

- Furnizarea unor criterii de prioritizare a investiţiilor în infrastructura de apă uzată la nivel regional şi de localitate, infrastructura de drumuri;
- Fundamentarea necesarului de infrastructură pentru consolidarea polilor de creştere şi a zonelor urbane funcţionale;
- Relaţia urban-rural şi a infrastructurii conective pentru zonele periurbane.

#13. **Domeniul culturii**

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

- SDTR oferă o evaluare a situaţiei patrimoniului naţional construit prin raportare la anumite areale teritoriale;
- SDTR furnizează un set de criterii de prioritizare a alocărilor de investiţii în ceea ce priveşte infrastructura culturală:;
- SDTR susţine şi promovează regnerarea 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 naţional;
- SDTR furnizează o perspectivă asupra zonelor cu potenţial de dezvoltare a „industriilor creative" prin raportare la forţa de muncă creativă şi la concentrări de patrimoniu cultural construit.

#15. **Domeniul sănătăţii**

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

- Furnizarea unor criterii de prioritizare a investiţiilor în infrastructura de sănătate la nivel judeţean şi de localitate;
- Stabilirea unui model de dezvoltare a comunităţilor 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 şi competitivităţii naţionale**

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

- Furnizarea unui model de dezvoltare şi de alocare a investiţiilor pentru zonele urbane cu potenţial economic;
- Stabilirea infrastructurii de echipare a teritoriului care să faciliteze dezvoltarea unei economi competitive (ex. consolidarea infrastructurii portuare – Portul Constanţa);
- Stabilirea axelor de dezvoltare ce necesită investiţii în scopul susţinerii unei economi competitive;
- Stabilirea unui model de dezvoltare a zonelor transfrontaliere bazat pe cooperare, concentrarea investiţiilor pe poli transfrontalieri, stabilira infrastructurii conective care consolidează poziţia geostrategică a României.

#19. **Domeniul incluziunii sociale**

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

- Furnizarea unui model de dezvoltare a comunităţilor rurale prin accentuarea accesului la servicii de bază şi echipare tehnico-edilitară;
- Furnizarea unui model de dezvoltare urbană care pune accentul pe participarea deplină a populaţiei la viaţa urbană (acoperere 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 şi 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 şi conectarea zonelor rurale profunde la servicii;
- Formularea unor măsuri de dezvoltare axate pe consolidarea unor comune „poli rurali” ccu rol de deservire la populaţiei rurale;
- Promovarea zonelor urbane de calitate care constituie un avantaj potenţial în raport cu dezvoltarea turistică.

#23. **Domeniul infrastructurii de transport**

#24. Referitor la domeniul transporturilor şi Master Planului naţional de transport 2014-2020, SDTR asigură dimensiunea teritorială în raport cu următoarele elemente:

- Identificarea zonelor economice cu potenţial de dezvoltare şi a infrastructurii necesare pentru a susţine această creştere;
- Identificarea infrastructurii de transporturi necesară pentru a susţine dezvoltarea policentrică a teritoriului naţional;
- Identificarea infrastructurii necesare pentru a susţine dezvoltarea transfrontalieră (poli transfrontalieri);
- Furnizarea unui set de criterii de prioritizare a necesarului de investiţii în infrastructura de drumuri judeţene şi locale.

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

#26. În raport cu domeniul dezvoltării durabile şi 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 oraşelor mari din România (centuri verzi, spaţii verzi);
- Formularea unor măsuri dedicate Deltei-Dunării.

#27. Dinamicile urbane globale rămân o necunoscută pentru majoritatea autorităţilor locale. Acest lucru se întâmplă pentru că oraşele sunt greu de studiat. În primul rând există o problemă a datelor. Datele locale sunt de cele mai multe ori greu de obţinut şi, chiar şi atunci când acestea sunt disponibile, domeniul şi scara la care se face analiza ridică o serie de provocări. Este bine cunoscut faptul că zonele funcţionale ale oraşelor exced de cele mai multe ori limitele unității administrativ - teritoriale. Astfel, pentru a înţelege economia unui oraş şi impactul social şi de mediu al acesteia, trebuie să privim lucrurile la scară mult mai largă. Felul în care trebuie definită această scară în mod precis şi corect este totuşi o problemă care nu a fost rezolvată până acum. Având în vedere dinamica oraşelor, de cele mai multe ori este greu să le comparăm cu o linie de referinţă stabilă de-a lungul unor perioade mai lungi de timp.

#28. România nu dispune înca de un cadastru general conţinând date esenţiale complete pentru întregul teritoriu al ţarii privind delimitarea unitaţilor teritorial-administrative, a proprietaţilor, a suprafeţelor cu destinaţie economică (inclusiv imobiliar-edilitare), imobilelor, ecosistemelor terestre și acvatice (inclusiv arealele protejate), siturilor cu valoare istorică (inclusiv cele arheologice) sau cele facând parte din patrimoniul cultural.

#29. Una dintre provocările principale ale instituţiilor cu responsabilități în amenajarea teritoriului și urbanism din Romania este lipsa de resurse umane specializate. Pentru cele mai multe dintre acestea, specialiştii însărcinaţi cu problemele de amenajare a teritoriului și urbanism vin din domeniul arhitecturii. România are cea mai mică densitate de arhitecţi pe 1.000 de persoane din UE, aşa încât se poate spune că nu există numărul absolut necesar de specialişti pentru a prelua o astfel de sarcină.

Situaţia este şi mai îngrijorătoare când se compară diferite regiuni din România. Pe lângă cifrele absolute, România duce lipsă de combinaţia de calificări necesară pentru amenajarea teritoriului. Există foarte puţini specialişti în dezvoltare urbană şi planificare strategică teritorială cu o formaţie în sociologie şi demografie urbană, economie urbană sau calitatea mediului. Există doar câteva universităţi din România care predau urbanismul (în special în Bucureşti, Cluj-Napoca și Iași), iar acestea nu pot acoperii necesitatea actuală de specialişti în domeniul amenajării teritoriului.

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

- Înfiinţarea agenţiilor de dezvoltare metropolitană;
- Realizarea unui sistem de bănci de date urbane;
- Realizarea observatorului teritorial naţional şi a unui sistem de observatoare transfrontaliere;
- Realizarea cadastrului general;
- Implementarea unui program de instruire a specialiştilor din domeniul planificării de la diferite paliere administrative;
- Constituirea unui comitet interministerial cu rol în coordonarea şi corelarea măsurilor teritoriale ale SDTR în procesul de implementare;
- Înfiinţarea unei structuri la nivelul MDRAP responsabile cu monitorizarea şi implementarea SDTR.

5.1.3 Dimensiunea investiţională

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

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

- Sprijinirea cercetării şi inovării, precum şi a asocierilor dintre instituţii, firme în domenii de cercetare;
- Dezvoltarea unei reţele de transport durabilă care să asigure conexiuni rapide între localităţile ţării şi principalele oraşe, precum şi între principalele oraşe şi pieţele externe de desfacere;
- Promovarea dezvoltării durabile prin asigurarea unor investiţii accelerate în infrastructura de apă şi canal, eficienţă energetică, precum şi protecţia habitatelor;
- Crearea de comunităţi sustenabile prin revitalizarea centrelor urbane poluate, a ansamblelor de locuit şi a spaţiilor urbane;
- Consolidarea capacităţii zonelor rurale prin sprijinirea unei economii diversificate în acord cu potenţialul local;
- Încurajarea dezvoltării oraşelor mici şi a zonelor rurale cu potenţial;
- Accelerarea dezvoltării a 7 zone urbane funcţionale cu potenţial competitiv internaţional;
- Susţinerea creşterii axelor de dezvoltare printr-o mai bună integrare funcţională a localităţilor;
- Protejarea integrităţii şi calităţii capitalului natural şi cultural al României, inclusiv a peisajelor;
- Necesitatea combaterii tendinţelor de dezvoltare urbană (fenomenul de suburbanizare) prin încurajarea locuririi în interiorul oraşelor, reciclarea terenurilor contaminate din oraş;

- Accentuarea rolului important al centrului oraşului de punct economic şi de locuire;
- Dezvoltarea zonelor rurale cu potenţial în scopul reducerii migraţiei capitalului uman de la nivelul acestor zone;
- Diminuarea tendinţei 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, acţiunile instituţiilor publice şi actorilor privăţi ale căror decizii influenţează dezvoltarea spaţială necesită o corelare strânsă. Unul din principiile de bază care stă la baza procesului de implementare a SDTR este reprezentat de cooperarea interinstituţională 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;
- Instituţii 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 şi private cu activităţi relevante pentru dezvoltarea teritoriului (ex. furnizarea de utilităţi, gestionarea deşeurilor, etc.). Integrarea activităţilor acestor organizaţi din perspectiva SDTR necesită:

#35. Stabilirea unui mecanism interinstituţional de cooperare pe orizontală şi verticală presupune:

- Cooperarea strânsă între instituţiile relevante în procesul de stabilire şi detaliere a acţiunilor necesare pentru implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României;
- Preluarea prevederilor strategiei la nivelul programelor, strategiilor sectoriale, dar şi la nivel local;
- Atribuirea unor competenţe clare privind implementarea SDTR;
- Integrarea prevederilor SDTR la nivelul planurilor şi programelor derulate la diferite paliere administrative. Acest lucru presupune:
  - politicile publice, strategiile de dezvoltare şi programele de finanţare 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 ţintele şi 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. Activităţile de monitorizare au în vedere în principal urmărirea progresului realizat pe parcursul implementării strategiei, în timp ce activităţile de evaluare compară realizările de la anumite momente (activitățile implementate și modul în care au fost implementate) cu ţintele anterior propuse, inclusiv modul de implementare a politicilor specifice. Diferite instituţii şi organizaţii implicate în implementarea politicilor vor furniza date pe măsură ce contribuie la desfăşurarea 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 naţional la diferite intervale de timp. Pentru monitorizarea dinamicilor teritoriale se va utiliza Metodologia de calcul şi aplicare a indexului de dezvoltare teritorială a României, precum şi Observatorul Teritorial.

#39. **Monitorizarea gradului de realizare a măsurilor, activităţilor şi proiectelor stabilite la nivelul SDTR** – această activitate urmăreşte monitorizarea prevederilor strategice şi operaţionale de la nivelul SDTR, inclusiv a matricei ţintelor stabilite.

#40. **Monitorizarea și evaluarea impactului teritorial al programelor de investiţii** – această activitate are **două componente:**

a) monitorizarea programelor naţionale;
b) monitorizarea programelor operaţionale prin intermediul unei metodologii de evaluare a impactului teritorial.

5.3.1 Aranjamente instituționale necesare activităţii de monitorizare şi evaluare

#41. Pentru desfăşurarea activităţilor de monitorizare şi evaluare este necesară planificarea clară a activităţilor care vor fi realizate, a mijloacelor şi informaţiilor necesare.

#42. Etapa următoare constă în definirea indicatorilor şi identificarea instituţiilor furnizoare de date.

#43. În cadrul MDRAP se va constitui o unitate de monitorizare și evaluare, cu atribuţii specifice pe cele treicomponente ale activităţii:

- starea teritoriului (inclusiv indicatori privind coeziunea teritorială și competitivitate);
- impactul teritorial al strategiilor, programelor şi politicilor în profil teritorial elaborate de către autorităţile administraţiei 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 definitivați în cadrul procesului consultativ cu actorii relevanţi.

#45. Calitatea datelor oferite în vederea monitorizării şi evaluării SDTR este deosebit de importantă pe tot parcursul activităţii. Cooperarea dintre MDRAP şi instituţiile implicate în culegerea şi furnizarea datelor este importantă pentru a asigura buna înţelegere şi definire a indicatorilor, precum şi pentru definirea unor metodologii comun agreate de culegere a datelor.

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

5.3.2 Actori şi responsabilităţi

#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 Investiţiilor Publice, înfiinţată în cadrul Ministerului Finanţelor Publice, va contribui la întărirea controlului calităţii în procesele de elaborare, prioritizare, evaluare şi gestionare a proiectelor noi de investiţii publice. Cele 4 principii luate în considerare în acordarea şi justificarea punctajelor pentru proiectele de investiţii publice sunt:

- justificarea economică şi socială a proiectului,
- impactul de mediu,
- suportabilitatea şi sustenabilitatea financiară,
- oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naţionale şi performanţa în implementare.

#49. La nivelul ministerelor/agenţiilor vor fi monitorizate acele aspecte acceptate şi înglobate în strategiile sectoriale. Astfel, ministerele şi agenţiile care se vor implica în mod concret în implementarea SDTR au responsabilitatea culegerii indicatorilor specifici care le permit o bună desfăşurare a activităţii. Aceste date trebuie raportate către MDRAP astfel încât să se asigure o alimentare periodică a bazei de date.

#50. Pentru programele implementate de către administraţia publică locală, responsabilitatea monitorizării este în sarcina autorităţilor administraţiei publice locale de la nivelul judeţelor, comunelor, oraşelor, municipiilor, precum şi instituţiile 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 şi politicilor în profil teritorial implementate de către autorităţile administraţiei publice centrale. Raportul periodic 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 şi politicilor în profil teritorial elaborate de către autorităţile administraţiei publice centrale.**

5.3.4 Indicatori de monitorizare și evaluare

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

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

#53. Cele trei dimensiuni sunt indici compoziţi 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 localități 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 şi aplicare a Indexului de Dezvoltare Teritorială este prezentată în anexa al strategie.

5.3.5 Culegerea datelor: surse şi furnizori

#57. Institutul Naţional 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 Naţional 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, aşa cum sunt datele din domeniile ocupare, educaţie, sănătate, locuire, transporturi, cultură, turism etc. Indicatorii culeşi periodic sunt completaţi cu alţi indicatori agreaţi 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 administraţia publică locală se referă la informaţii raportate privind persoanele eligibile şi beneficiarii măsurilor/programelor, 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 prezentaţi 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 definitivate prin consultare cu actorii relevanţi.

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

Obiectiv general	Indicatori	Sursa de date	Metoda	Când se colectează şi când se raportează
OG.1 Asigurarea unei integrări funcţionale a teritoriului naţional în spaţiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a reţelelor energetice, de transporturi și broadband				
OG.2 Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spaţii urbane şi rurale de calitate, atractive şi incluzive				
OG.3 Dezvoltarea unei reţele de localităţi competitive şi coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane				
OG.4 Protejarea patrimoniului natural și construit şi valorificarea elementelor de identitate teritorială				
OG.5 Creşterea capacităţii instituţionale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială				

5.3.6 Observatorul Teritorial

#65. Observatorul teritorial (OT) este un sistemul informaţional integrat utilizat ca instrument pentru fundamentarea tehnică a deciziilor privind dezvoltarea teritoriului naţional pentru îmbunătăţirea calităţii şi eficienţei serviciilor specifice furnizate de MDRAP către administraţia publică locală, în vederea reducerii duratei de livrare a serviciilor publice în domeniile de competenţă ale MDRAP.

#66. Obiectivul OT este acela de a crea un sistem de observare teritorială care să furnizeze informaţii şi analize relevante cu privire la starea teritoriului, cu posibilitatea elaborării de analize şi cuantificări ale impactului teritorial al programelor publice în domeniul amenajării teritoriului, urbanismului, locuirii şi dezvoltării regionale.

#67. Prin intermediul OT se vor realiza analize privind teritoriul naţional (inclusiv informaţii socio-economice care determină profilul teritoriului naţional şi al unităţilor administrativ-teritoriale, se vor eficientiza procedurile specifice domeniului amenajării şi urbanismului (prin elaborarea unei baze de date actualizate şi a unui fond cartografic unitar), va fi evaluat impactul teritorial al politicilor şi programelor (prin furnizarea de date, metodologii şi instrumente corespunzătoare procedurii de evaluare a impactului teritorial al unor politici şi programe publice).

#68. OT (coordonat de MDRAP, în colaborare cu instituţii de profil din cadrul judeţelor, municipiilor şi oraşelor) va fi construit sub forma unui sistem informatic geografic (GIS) care va integra toate funcţiunile necesare în vederea utilizării sale de către autorităţile administraţiei publice centrale şi locale ca instrument tehnic informaţional în sprijinul politicilor publice de dezvoltare teritorială, oferind oportunitatea realizării unei baze complexe de date teritoriale la nivel local, regional şi naţional.

5.4 Plan de acțiuni prioritare

#69. Complementar procesului de monitorizare a dinamicilor teritoriale stabilit la nivelul SDTR, a fost elaborat un set de ţinte instituţionale şi investiţionale corelate măsurilor stabilite la nivelul strategiei.

#70. Ţintele stabilite au rol de monitorizare a procesului de implementare a strategiei, determinările temporale stabilite pentru aceste ţinte urmând să facă obiectul unui proces de dezbatere şi consultare cu instituţiile responsabile

#71. În termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a legii de aprobare a SDTR, MDRAP elaborează şi 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 are în vedere principiul transparentei și al consultării instituțiilor relevante pentru implementare strategiei. Planul de implementare se actualizează 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	
OG 1 Asigurarea unei integrări funcţionale a teritoriului naţional în spaţiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a reţelelor energetice, de transporturi și broadband							
1.	**Negocierea şi semnarea documentelor tehnice şi politice necesare racordării României la reţelele paneuropene de transport energie**	Acord încheiat pentru racordare la noile reţele paneuropene de transport energetic	0	1	✓		Termen scurt
2.	**Semnarea unui acord interguvernamental și pregătirea documentaţiilor tehnice (studii de fezabilitate, etc.)**	Acord interguvernamental semnat	0	1	✓		Termen mediu
3.	**Elaborarea de strategii instituţionale pentru toate zonele transfrontaliere**		1	5	✓		Termen mediu
4.	**Racordarea României la reţelele pan-europene energetice**	Creşterea volumului de export a energiei	-	+ 20%		✓	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	
		electrice					
		Scăderea importurilor de gaze		x%		✓	Termen mediu
		Documentații tehnice	0		✓		Termen mediu
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	-	1		✓	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	
		Carpații Orientali					
		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 transport	-	5		✓	Termen lung
		Creşterea capacităţii de manipulare intermodală în Giurgiu, Constanţa, Bucureşti, 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 Baziaş la Sulina		800 km		✓	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	
17.	**Realizarea a minim 5 sisteme de infrastructură de transport între oraşele 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 capacităţii de traversare a podului Giurgiu-Ruse;				✓	Termen lung
		Pod rutier la Ungheni		1		✓	Termen lung
18.	**Modernizarea rețelei de transport feroviar**	Creşterea lungimii infrastructurii de cale ferată de mare viteză		+ %		✓	Termen lung
		Creşterea 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
OG 2 Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spaţii urbane şi rurale de calitate, atractive şi incluzive							

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	
20.	**Realizarea de strategii pentru zonele urbane funcţionale**	Număr de strategii	15	40	✓		Termen mediu
21.	**Revizuirea Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) - secţiunea Reţeaua 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 nivelul anului 2011*	Apă 100% urban 70% rural		✓	Termen mediu
		Creșterea ponderii locuitărilor conectați la stații de epurare a apelor uzate	45% *La nivelul anului 2014*	75%		✓	Termen mediu
23.	**Realizarea a cel puțin 5 sisteme de servicii publice integrate transfrontalier, din care cel puțin 2 servicii medicale**	Număr de sisteme de servicii publice integrate transfrontalier	0	5		✓	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	
		Număr de sisteme de servicii medicale integrate transfrontalier	0	2		✓	Termen mediu
24.	**Constituirea a cel puţin 4 zone metropolitane competitive la nivel european**	Număr de strategii pentru zonele metropolitane		4	✓		Termen mediu
		Număr sisteme de echipare tehnico-edilitare complete		4		✓	Termen lung
25.	**Rețea metropolitană de transport public pentru principalele zone metropolitane**	Creșterea numărului de pasageri		+ X %		✓	Termen mediu
		Asigurarea accesului din orice punct la centrul unei zone funcționale cu potențial internațional		Cel mult 1 oră		✓	Termen mediu
26.	**Bucureşti 2035 – Transformarea capitalei într-un pol competitiv la nivel european**	Canalul Bucureşti - Dunăre amenajat				✓	Termen lung
		Inelele circulare amenajate	2			✓	Termen lung
		Hub aeroportuar internaţional regional amenajat	1			✓	Termen lung
		Creștere a cifrei de afaceri a industriilor	+ %			✓	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	
		creative					
OG 3 Dezvoltarea unei reţele de localităţi competitive şi coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor urbane funcționale							
27.	**Realizarea a minim 30 de strategii pentru GAL-uri finalizate**	Număr de strategii pentru GAL-uri finalizate		30	✓		Termen scurt
28.	**Dezvoltarea a minim 100 de comune poli rurali în afara ariilor de polarizare a centrelor urbane**	Realizarea unui program de investiții dedicat consolidării polilor rurali		1		✓	Termen scurt
		Dinamica populatiei polilor rurali		Pozitivă		✓	Termen lung
29.	**Asigurarea accesului echitabil al locuitorilor la servicii de interes general**	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 urgenţă		Max. 30 minute		✓	Termen mediu
		Asigurarea accesului populației școlare la o unitate şcolară		Max. 60 minute		✓	Termen mediu
30.	**Adoptarea Strategiei locuirii**	Strategia locuirii adoptată		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	
31.	**Proiecte de investiții pentru creşterea stocului de locuinţe sociale la nivel de unitate administrativă**	Creșterea numărului de clădiri cu funcţiuni de locuire şi destinaţie socială la nivel de UAT		15%		✓	Termen lung
32.	**Adoptarea metodologiei pentru identificarea aşezărilor informale**	Metodologie adoptată			✓		Termen scurt
33.	**Realizarea unui proiect de inventariere a aşezărilor informale**	Proiect de inventariere a aşezărilor informale realizat		1	✓		Termen scurt
OG 4 Protejarea patrimoniului natural și construit şi valorificarea elementelor de identitate teritorială							
34.	**Aprobarea metodologiei de regenerare urbană**	Metodologie de regenerare urbană aprobată	0	1	✓		Termen scurt
35.	**Realizarea de hărţi de risc pentru toate tipurile de risc, pe întreg teritoriul României**	Hărti de risc complete la dispoziţia decidenţilor			✓		Termen scurt
36.	**Reabilitarea a 10 centre istorice**	Număr de centre istorice reabilitate	0	10		✓	Termen lung
37.	**Planuri de prevenţie, pregătire şi intervenţie pe feluri de risc şi pe tot teritoriul României**	Număr de planuri			✓		Termen scurt
38.	**Lucrări hidrotehnice specifice de apărare contra inundaţiilor**	Creșterea lungimii digurilor construite, inclusiv pe Dunare	Total X km Y km pe	Total X km Y km pe		✓	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	
			Dunăre	Dunăre			
		Asigurarea captării apei în bazine de refugiu	m^3 apă	m^3 apă		✓	Termen mediu
39.	**Realizarea de lucrări de reabilitare structurală a clădirilor publice**					✓	Termen mediu
40.	**Realizarea de lucrări de îmbunătăţire funciară şi irigaţii pentru întreg teritoriul României**					✓	
41.	**Realizarea de lucrări de împădurire**	Împădurirea zonele defrişate	70%			✓	Termen lung
42.	**Dotarea cu echipamentul specific de intervenţie a fiecărui centru regional**	Număr centre regionale și județene echipate complet				✓	Termen mediu
OG 5 Creşterea capacităţii instituţionale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială							
43.	**Realizarea sistemului cadastral românesc**	Cadastre de specialitate			✓		Termen mediu
		Sisteme informaţionale cadastrale specifice			✓		Termen mediu
44.	**Unificarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul şi a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor într-o singură lege a dezvoltării**	Codul urbanismului (CUT, POT, spaţii verzi pe cap de locuitor, limitarea extinderii intravilanului)	0	1	✓		Termen scurt
45.	**Revizuirea metodologiei privind**	Cadrul metodologic	0	1	✓		Termen

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	
	conţinutul cadru al documentaţiilor de amenajare a teritoriului şi a planurilor de urbanism	revizuit					scurt
46.	**Modificarea şi 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 investiţionale cu relevanţă SUERD finanţate din cadrul programelor operaţionale**	Număr de proiecte finanţate		10		✓	Termen mediu

Anexe metodologice

A. Informaţii 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 naţional - Secţiunea a IV-a Rețeaua de localităţi oferă instrumentul de delimitare a celor două spații geografice. Potrivit acestei legi, unitățile administrativ - teritoriale de bază (denumite ulterior unităţi administrativ - teritoriale) sunt **municipiile, oraşele şi comunele**.

#2. Potrivit Legii nr. 351/2001, ierarhizarea localităţilor pe ranguri este următoarea:

- rangul 0 - Capitala României, municipiu de importanţă europeană;
- rangul I - municipii de importanţă naţională, cu influenţă potenţială la nivel european;
- rangul II - municipii de importanţă inter-judeţeană, judeţeană sau cu rol de echilibru în rețeaua de localităţi;
- rangul III - oraşe;
- rangul IV - sate reşedinţă de comună;
- rangul V - sate componente ale comunelor și sate aparţinând municipiilor şi oraşelor.

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) şi localităţile urbane şi rurale aflate în zona imediată, la distanţe de până la 30 km, între care s-au dezvoltat relaţii 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, unităţile administrativ-teritoriale de bază din aceste zone se pot asocia într-un parteneriat voluntar în scopul înființării de zone metropolitane aferente spaţiului urban. Asocierea contribuie la întărirea complementarităţilor între aceste unități și factorii de decizie interesaţi în dezvoltarea teritoriului; (2) Zonele metropolitane prevăzute la alin. (1) funcţionează ca entităţi independente fără personalitate juridică; (3) Zonele metropolitane pot funcţiona pe un perimetru independent de limitele unităţilor administrativ-teritoriale, stabilit de comun acord de autorităţile administraţiei publice locale.”*

<u>Propuneri de delimitare a zonelor metropolitane</u>

#6. Zona economică funcţională a oraşelor se întinde, de obicei, dincolo de zona administrativă. Cu cât cresc mai mult oraşele, cu atât această zonă devine mai mare. În ţările cele mai dezvoltate, zonele economice

funcţionale ale oraşelor sunt descrise ca zone-tampon de circa o oră de mers cu maşina, acesta reprezentând timpul maxim pe care majoritatea oamenilor sunt dispuşi 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 eficiente 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 posibilităţi de evaluare a fenomenului urban, în clasificarea localităţilor. Un argument important în acest sens este corelaţia strânsă care se stabileşte între mărimea demografică a oraşelor şi funcţiile acestora. Clasificarea oraşelor după numărul locuitorilor este considerată cea mai elementară, **oraşele mici fiind reprezentate de acele localităţi cu o populaţie 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: – Autostradă – Magistrală feroviară – Aeroport internațional – Gară, autogară – Acces la un port fluvial în limita a 60km – Nod intermodal.
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 Instituţii publice de cercetare-dezvoltare Entităţi de Inovare şi Transfer Tehnologic Parcuri Ştiinţifice şi 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: – Autostradă – Magistrală feroviară – Aeroport internațional – Gară, autogară – Nod intermodal.
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 Instituţii publice de cercetare-dezvoltare Entităţi de Inovare şi Transfer Tehnologic Parcuri Ştiinţifice şi 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: – Autostradă – Magistrală feroviară – Aeroport – Gară, autogară – Acces la un port fluvial în limita a 60km – Nod intermodal.
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 reputație regională / județeană
Competitivitate	Minim 1 entitare de Inovare şi 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 reputație 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 **spaţiu rural**, conform OMAPDR 143/610/2005, sunt definite zonele aparţinând comunelor, precum și zonele periurbane ale oraşelor sau municipiilor, în care se desfăşoară, cu respectarea prevederilor legislaţiei în vigoare, activităţi încadrate în următoarele domenii economice: a) producţie agricolă vegetală şi/sau zootehnică, silvică, de pescuit şi acvacultură; b) procesarea industrială a produselor agricole, silvice, piscicole și de acvacultură, precum și activităţi meşteşugăreşti, artizanale și de mică industrie; c) servicii de turism şi 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 gospodarească a localităților rurale.” Localitatea rurală (sat), conform Legii nr. 351/2001, are următoarele caracteristici:* majoritatea forţei de muncă se află concentrată în agricultură, silvicultură, pescuit, oferind un mod specific şi viabil de viaţă locuitorilor săi, şi care prin politicile de modernizare îşi va păstra şi în perspectivă specificul rural; majoritatea forţei 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 localităţile 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^2 sau direct, prin numărul de locuitori,
- reducerea numărului de locuitori și îmbătrânirea demografică – pe fondul scăderii natalității (și al intensificării emigrării);

- situarea la distanţe mari faţă 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 distanţe mari faţă de drumurile judeţene clasate (peste 10, respectiv 15 km). Cazuri particulare în România sunt cele reprezentate de localităţile din Delta Dunării precum şi 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/km2 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/km2. În acest fel s-a redactat un amendament (Notificare a Comisiei Europene). În Carta Verde a Dezvoltării Regionale se precizează: „Testul de densitate a populaţiei se referă la regiunile NUTS 3, în care aceasta este sub 12,5 locuitori/km2”.

#16. Pentru SDTR poate fi considerat pragul de 12,5 loc/km2 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/km2 se încadrează în zone slab populate.

#17. Din considerente operaţionale, 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 menţionat că depopularea priveşte şi sate componente ale UAT în raport cu satele reşedinţă 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: concordanţa cu definirea zonelor transfrontaliere din programele de cooperare teritorială și facilitarea aplicării unor măsuri adaptate în aceste teritorii, datorită posibilităţii utilizării aparatului administrativ existent.

2. Definirea bazată pe distanţa faţă de frontieră

#21. Principalul dezavantaj al definirii administrative este acela că nu diferenţiază 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 interacţiunea cu vecinii este mult mai ridicată decât în celălalt capăt al judeţelor de frontieră.

#22. O posibilitate ar fi definirea zonelor transfrontaliere în conformitate cu unele acorduri de mic trafic de frontieră, prin care populaţia din unităţile administrativ-teritoriale aflate la o distanţă de cel mult 30 km de la frontieră primeau anumite drepturi. Astfel, pot fi definite zonele transfrontaliere pe baza criteriului distanţă, incluzând toate comunele aflate la mai puţin de 30 km de frontieră. Avantajele acestei abordări sunt: concentrarea pe teritoriile care interacţionează semnificativ cu statele vecine și corelarea cu definiţii deja aplicate de autorităţi.

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 interacţionează semnificativ cu statele vecine și delimitarea pe criterii funcţionale. Există însă şi unele dezavantaje: definirea mai dificilă, bazată pe modele de accesibilitate, precum și posibilitatea apariţiei unor erori din cauza deficienţelor 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 completarile 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, convenţiile și înţelegerile dintre România şi statele vecine, cu luarea în considerare a faptului că principiul general acceptat de dreptul internaţional fluvial este acela că frontiera trece pe mijlocul şenalului navigabil principal, iar la apele curgătoare nenavigabile, pe la mjlocul 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* – fâşia de teren situată de o parte și de alta a frontierei de stat, stabilită în baza acordurilor şi convenţiilor de frontieră încheiate de România cu statele vecine în scopul evidenţierii și protejării semnelor de frontieră;
- *fâşie de protecţie a frontierei de stat* – fâşia de teren constituită de-a lungul frontierei de stat în scopul protejării semnelor de frontieră şi 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 Poliţiei de Frontieră Române, se pot executa activităţi cum sunt: mineritul, exploatările de ţiţei, de gaze, de ape minerale, de ape termale, exploatările forestiere, balastiere sau de cariere, lucrările de îmbunătăţiri funciare şi irigaţii, îndiguirile, lucrările ori construcţiile pe cursurile de apă, lucrările de asigurare a condiţiilor de navigaţie, construcţiile 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 şi 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 definiţii de acest tip, reţinem ca fiind operaţională definiţia 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 apartinând zonei de frontieră". Această definiţie a fost extrapolată şi pentru celelalte frontiere ale ţării.

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, Munţii Măcinului încep de la circa 40 m, Almăjul şi Locva încep de la 70-100 m (lacul și depresiunile defileului Dunării), Munţii Zarand, de la 160 m (Câmpia de glacis a Şiriei), la fel Munţii Oaş și Igniş. În schimb, restul Carpaţilor, care au sub ei dealuri sau podişuri, 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 excepţia unor văi transversale, unde limita este mai coborâtă).

#34. De asemenea, se ridică și problema munţilor joşi în raport cu dealurile înalte, care adesea îi depăşesc. De exemplu, unele culmi sau vârfuri subcarpatice ating peste 900-1000 m, iar anumiţi munţi joşi au sub 600 m (467 m în Măcin, 500-735 m în Locva, 549 m în Dognecea, sau 400-800 m în Oaş). Diferenţa 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) 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 acelorași 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 diferenţă de relief de 300 m pe o rază de 7 km;
- altitudini între 300-1000 m, dar și teritorii cu diferenţă de relief de 300 m pe o rază de 7 km;
- altitudini sub 300 m cumulativ cu 50 m deviaţie faţă 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/oraşe, municipii) > 600 m;

- altitudinea medie la nivelul LAU2 între 400 şi 600m şi 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 geografi).

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 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 criterii 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 atâția factori perturbatori). Indiferent de modul în care se delimitează zona costieră a unui stat, este importantă politica privind buna gestionare a spațiului respectiv. Eurostat, în 2010, a utilizat NUTS3 pentru caracterizarea zonei costiere și a definit-o ca fiind o regiune de frontieră maritimă unde mai mult de jumătate din populație se află în arealul de 50 km de mare. Această abordare a generat problema zonelor costiere slab populate. S-a mai propus extinderea spre mare dar și spre uscat de la limita țărmului cu același număr de metri, abordare criticabilă prin importanța care trebuie acordată comunităților locale și dezvoltării socio-economice a zonei.

#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 autorităţilor publice locale. În scopul delimitării zonei costiere şi stabilirii măsurilor pentru protecţia mediului zonei costiere, autoritatea publică centrală pentru protecţia mediului și gospodărirea apelor și autoritatea publică centrală pentru agricultură, alimentaţie şi păduri, cu consultarea autorităţilor administraţiei publice locale şi a Statului Major al Forţelor Navale, vor clasifica zona costieră în zone funcţionale, pe baza unor criterii omogene de utilizare și de gestiune a spaţiului. În proiectul Metodologie privind elaborarea şi conţinutul cadru al documentaţiilor 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 şi a coordoanelor litorale, a lagunelor marine, limanelor fluvio-marine; influenţa factorilor climatici, hidrografia subterană și de suprafaţă, răspândirea vegetaţiei și faunei caracteristice;
- Factori socio-economici: dependența economică a unor localități rurale sau urbane de litoral: activităţi portuare, circulaţia mărfurilor, depozitare, pescuit şi prelucrarea peştelui, turism, cure terapeutice etc.
- Izocrona de 30’ pentru mijloacele de transport în comun pe căi rutiere şi feroviare, izocrona de 30’ pentru autoturisme pe căile rutiere principale;
- Sistemele zonale de alimentare cu apă, utilizarea în comun a unor resurse energetice majore şi a rampelor de depozitare a deşeurilor.

#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-Constanţa 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 autorităţile locale prin documentaţii 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.

- Staţiuni turistice - de interes naţional 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 criterii 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).

- Staţiuni climatice și balneoclimatice, staţiuni climatice și staţiuni balneoclimatice

#52. Conform OG nr. 109/2000; HG nr. 1.016 din 12 octombrie 2011: a) prin staţiune balneară se înţelege localitatea sau/și arealul care dispune de resurse de substanţe minerale, ştiinţific dovedite și tradiţional recunoscute ca eficiente terapeutic, de instalaţii specifice pentru cură și care are o organizare ce permite acordarea asistenţei medicale balneare în condiţii corespunzătoare; b) prin staţiune climatică se înţelege localitatea sau/și arealul situat în zone cu factori climatici benefici și care are condiţii pentru asigurarea menţinerii și ameliorării sănătăţii și/sau a capacităţii de muncă, precum şi a odihnei și reconfortării; c) prin staţiune balneoclimatică se înţelege localitatea sau/și arealul care îndeplineşte condiţiile prevăzute la lit. a) şi b). Au fost stabilite 41 staţiuni de *interes naţional și 48 staţiuni de interes local.*

- Zone libere – Sulina, Constanţa Sud - Basarabi, Galaţi, Brăila, Giurgiu, Curtici-Arad

#53. Cf. Legii nr. 84/1992: Sulina (100,89 ha), cf. HG nr. 156/1993; Constanţa Sud (134,6 ha) şi Basarabi (11,4 ha), cu administraţie unică, cf. HG nr. 410/1993, HG nr. 191/1997, HG nr. 788/1997; Galaţi (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 deficienţă de structură, fie din pricina declinului activităţilor extractive sau industriale, fie din supraaglomerarea specifică procesului de tranziţie 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 nivelelor de dezvoltare, înregistrate pe unităţi administrative elementare. Datorită evidenţelor statistice, cu foarte puţini indicatori elementari relevanţi s-au folosit în prima etapă doar 8 indicatori, acoperind o mare parte a spectrului de caracteristici ale nivelului de dezvoltare: rata creşterii recente a populaţiei, suprafaţa locuibilă/locuitor, număr de locuitori/medic, ponderea populatiei active din total populaţie, gradul de analfabetism, mortalitatea infantilă, numărul de abonamente telefonice la 1000 locuitori. După standardizarea valorilor şi obţinerea unui indicator general de dezvoltare, pentru fiecare comună s-a trecut la agregarea spaţială a acestora, obţinându-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 umană, 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 masuri 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.

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:

Criterii/subcriterii	**Punctaj**
Coerența cu obiectivele SDTR/ Relevanța pentru obiectivele SDTR	
- Proiectul răspunde obiectivelor SDTR	10
- Proiectul nu răspunde obiectivelor SDTR	0
Coerența cu strategiile existente	
- 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
- Încadrarea în tipurile de teritorii din SDTR1	
- Proiectul se încadrează în mai multe tipuri de teritorii	10
- Proiectul se încadrează într-un singur tip de teritoriu	7
Apartenența la mediul rural [2]	
- Comune poli rurali	10
- Alte comune	7
Apartenența la mediul urban[3]	
- 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
Corelarea cu problemele identificate la nivelul tipurilor de teritorii	
- Proiectul răspunde la mai mult de două probleme	10
- Proiectul răspunde la două probleme	7
- Proiectul răspunde la o singură problemă	4
Asigurarea egalității de șanse și eliminarea discriminării (Categorii defavorizate[4]**)**	

[1] Zone urbane, zone rurale, zone transfrontaliere, zone montane, zone costiere, zone cu slăbiciuni structurale/în declin

[2] Se aplică doar în cazul proiectelor localizare în mediul rural

[3] Se aplică doar în cazul proiectelor localizate în mediul urban

- Proiectul sprijină mai mult de două categorii defavorizate	10
- Proiectul sprijină două categorii defavorizate	7
- Proiectul sprijină o categorie defavorizată	4
Integrarea principiilor de dezvoltare durabilă	
- 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
Societate informațională	
- Proiectul dezvoltă/implementează instrumente/soluții/aplicații informatice moderne	10
- Proiectul nu dezvoltă/implementează instrumente/soluții/aplicații informatice moderne	0
Finanțarea proiectului	
- 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
Complexitatea proiectului	
- 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
Tipul investiției	
- Proiectul presupune o investiție nouă	10
- Proiectul presupune o modernizare/îmbunătățire a unei investiții existente	7
Mărimea proiectului	
- Proiect major (valoare peste 50 mil. Euro sau 25 mil. Euro pentru proiectele de mediu)	10
- Proiectul nu este unul major	7

[4] Tineri sub 18 ani care părăsesc sistemul instituţionalizat de protecţie a copilului, Familii care au mai mult de 2 (doi) copii, Familii monoparentale, Copii în situaţii de risc, Persoane care au părăsit timpuriu şcoala, Femei, Persoane aflate în detenţie, Persoane anterior aflate în detenţie, Delincvenţi juvenili, Persoane dependente de droguri, Persoane dependente de alcool, Persoane fără adăpost, Victime ale violenţei în familie, Persoane afectate de boli care le influenţează viaţa profesională şi socială (HIV/SIDA, cancer etc.), Imigranţi, Refugiaţi, Persoane care solicită azil, Persoane care trăiesc din venitul minim garantat, Persoane care locuiesc în comunităţi izolate, Victime ale traficului de persoane, Persoane afectate de boli ocupaţionale, Altele (de specificat)

Experiență în derularea proiectelor	
- Solicitantul nu a mai beneficiat de finanțare	7
- Solicitantul a mai beneficiat de finanțare	10
Parteneriat	
- 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
Coerența cu tipurile de acțiuni din cadrul SDTR	
- 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

Anexa nr. 2

Anexa nr. 2.a) - Metodologia de identificare şi evaluare a peisajelor

1. Cadru normativ

Prezenta metodologie se elaborează în baza legii 451/2002 pentru ratificarea Convenţiei Europene a Peisajului.

Convenţia ţine seama de sursele legale existente la nivel internaţional în domeniul protecţiei şi managementului patrimoniului natural şi cultural, de amenajarea teritoriului, de autonomia locală şi cooperarea transfrontalieră.

În conformitate cu prevederile convenţiei, statele semnatare ale convenţiei se obligă să:

- Să recunoască juridic peisajele ca o componentă esenţială a cadrului de viaţă pentru populaţie;
- Să stabilească şi să implementeze politicile peisajului care au ca scop protecţia, managementul şi amenajarea acestuia;
- Să stabilească proceduri de participare pentru publicul larg, autorităţile regionale şi locale, precum şi pentru alţi factori interesaţi la definirea şi implementarea politicilor peisagere;
- Să integreze peisajul în politicile de amenajare a teritoriului, de urbanism şi în cele culturale, de mediu, agricole, sociale şi economice, precum şi în alte politici cu posibil impact direct sau indirect asupra peisajului;
- Să mărească gradul de conştientizare a societăţii civile, organizaţiilor private şi autorităţilor publice în ceea ce priveşte valoarea peisajelor şi rolul transformării lor;
- Să promoveze formarea de specialişti prin programe pluridisciplinare de formare în politica, protecţia, managementul şi amenajarea peisajului;
- Să introducă instrumente care au ca scop protecţia, managementul, amenajarea peisajului.

2. Scop

Scopul prezentei metodologi este de a furniza un cadru minimal pentru identificarea peisajelor de la nivelul teritoriului naţional.

3. Termeni utilizaţi

În sensul prezentei metodologii, termenii de mai jos au următoarele înţelesuri:

A) Peisaj - desemnează o parte de teritoriu perceput ca atare de către populaţie, al cărui caracter este rezultatul acţiunii şi interacţiunii factorilor naturali şi/sau umani;

B) Percepţia peisajului de către comunitate - proces de natură cognitivă ce implică recunoaşterea de către indivizii aparţinând unei comunităţi a unor valori comune de patrimoniu cu semnificaţie deosebită pentru comunitate;

C) Unitate teoretică de peisaj - zonă teritorială rezultată prin suprapunerea unor straturi de date;

D) Limite peisajere - Limite clare, bazate pe elemente geomorfologice de peisaj cum ar fi taluzuri abrupte sau margini de pădure;

E) Peisaje de tranziție, zone întinse sau restrânse, unde se face trecerea de la o unitate de peisaj la alta;

F) Criterii de identificare a peisajelor – indici teritoriali de identificare a unei zone peisagere;

G) Descriptori – etichete aferente unui criteriu de identificare a peisajului care descriu un criteriu de identificare a peisajului;

H) Element peisager – Caracteristică de peisaj identificat în urma aplicării unui criteriu de identificare a peisajului.

4. Principii de aplicarea metodologiei

În aplicarea metodologiei de identificare a peisajelor, autorităţile locale vor ţine cont de următoarele principii:

A) Principiul participării comunităţii – acest principiu urmăreşte oferirea oportunităţii publicului de a-şi exprima opinia asupra peisajelor identificate şi de a participa la activitatea de identificare a peisajelor;

B) Principiul continuităţii vizuale – Întrucât zona de definire a unei unităţi peisagere este rareori suprapusă doar pe limitele administrative ale unei unităţi administrativ-teritoriale, identificarea peisajelor este o activitate ce tranşcede graniţele administrative;

C) Principiul valorificării şi protejării peisajelor – acest principiu are în vedere promovarea acelor măsuri care urmăresc punerea în valoare a peisajului şi protejarea acestuia contra riscurilor şi hazardelor;
D) Principiul mixităţii valorilor peisagistice - acest principiu se referă la posibilitatea încadrării într-o unitate peisageră a mai multor elemente de peisaj (ex. arhitectură industrială, patrimoniu construit, etc.).

5. Domeniu de aplicare

Metodologia de identificare a peisajelor se aplică titularilor de planuri de amenajarea teritoriului şi documentaţii de urbanism, în conformitate cu dispoziţiile legii 350/2001 pentru amenajarea teritoriului şi urbanism, cu completările şi modificările ulterioare.

6. Etape metodologice

În vederea identificării peisajelor, titularii de planuri de amenajarea teritoriului şi de documentaţii de urbanism vor urmări următoarele etape:

6.1 Etapa 1 – studiu de birou

Studiul de birou reprezintă prima etapă în identificarea peisajelor ce are drept rol determinarea existenţei sau nu a unui peisaj valoros la nivelul unităţii administrativ-teritoriale. În acestă etapă se reconstruieşte „povestea" peisajului respectiv prin stabilirea legăturii acestuia cu elemente semnificative din punct de vedere istoric şi de etnografie locală. Fiecare generație modifică peisajul pentru un anumit scop, dar, în general, există încă „rămășițe" care pot fi utilizate pentru a înțelege evoluția peisajului.
Studiul de birou se poate baza pe informaţii provenite din diferite surse, precum: imagini fotografice şi/sau înregistrări video, documente de atestare, studii monografice, pictograme, documente informative locale.
Dintre activităţile ce pot fi întreprinse în această etapă subliniem următoarele:

- Studierea geomorfologiei zonei de referinţă;
- Evoluţia utilizării terenurilor;
- Istoricul local;
- Caracteristici demografice;
- Coerenţa logică a peisajului;
- Unităţile teritoriale de suprapunere a peisajului.

6.2 Etapa 2 - Constituirea comitetului consultativ

Evaluarea unui peisaj în scopul determinării valorii acestuia este o activitate ce presupune percepţia spaţiului, recunoaşterea elementelor peisagere care dau valoare acelui peisaj sau legătura „peisajului" cu evoluţiile socio-istorice ale comunităţii. În acest context, având în vedere semnificaţia peisajului pentru comunitate, dar şi modul de a percepe respectivul peisaj, este necesară constituirea unui comitet consultativ cu rol în definirea peisajului. Comitetul poate fi constituit din reprezentanţi ai autorităţii publice locale, direcţii de patrimoniu de la nivel judeţean, experţi muzeografi, membrii ai comunităţii locale.
Dintre activităţile ce pot fi întreprinse de comitetul consultativ menţionăm:

- Documentarea şi realizarea de studii de specialitate asupra unor elemente care susţin valoarea peisagistică;
- Delimitarea zonei peisagistice;
- Formularea de propuneri privind integrarea peisajului într-un plan de dezvoltare şi de protecţie.

6.3 Etapa 3 – studiu de teren asupra unităţii peisagere

Această etapă are în vedere analiza zonei ce conpune unitatea peisagistică prin realizarea unor vizite de teren. În această etapă se încearcă delimitarea cât mai exactă a unităţii peisagere, precum şi definirea elementelor peisagere ccare conferă valoare peisajului. Studiul pe teren oferă o importantă perspectivă la nivelul solului, care arată modul în care peisajul este perceput de oameni. Acest demers are o importanţă deosebită în identificarea elementele cheie sau caracteristice care nu sunt evidente din studiul de birou, precum şi în înregistrarea calităţilor estetice și de percepție a zonei.
În această etapă autoritatea locală, împreună cu comitetul consultativ, poate utiliza următoarele metode de investigare a percepţiei comunităţii:

- Ancheta de teren (intervievarea membrilor comunităţii);

- Documentare şi studii monografice;
- Realizarea de capturi foto-imagistice sau înregistrări video.

În stabilirea limitelor peisajului se vor urmări:

- Limite clare, bazate pe elemente geomorfologice de peisaj cum ar fi taluzuri abrupte sau margini de pădure;
- Peisajele de tranziţie.

Tot în această etapă vor fi definite principalele elemente peisagere prin aplicarea unui set de criterii de identificare a peisajului.

Criteriile de identificare a peisajului sunt prezentate în anexa 1 a prezentei metodologii.

6.4 Etapa 4 – Încadrarea şi clasificarea peisajului

În urma aplicării criteriilor de identificare a peisajului stabilite în anexa 1, vor fi definite elementele definitorii ale peisajului. Acest lucru presupune stabilirea caracteristicilor dominante ale peisajului, precum şi a caracteristicilor secundare care participă la crearea acelui peisaj.

Pentru a fi considerat „peisaj" este necesar să fie întrunit minim unul din criteriile stabilite de prezenta metodologie.

Unităţile peisajere vor fi identificate şi reprezentate grafic, precum şi prin intermediul reprezintărilor cartografice după modelul prezentat în anexa 2 la prezenta metodologie.

6.5 Etapa 5 – Realizarea memoriului de prezentare

Această etapă constă în realizaea unui mod unitar de prezentare a unităţii peisagere. Astfel, memoriul de prezentare a peisajului va conţine următoarele elemente:

- Piese scrise – prezentarea zonei, prezentarea elementelor peisagistice, prezentarea, după caz, a reglementărilor aplicabile unităţii peisagere;
- Piese desenate – Prezentarea diagramei unităţii/unităţilor peisagere, suport cartografic.

I. Criterii de identificare a peisajului

1. INDICATORI HIDRO-GEOMORFOLOGICI

1.1. Prezența apei

0-Fără prezență vizibilă a apei
1-Puțuri, iazuri
2-Râuri, pârâuri, izvoare
3-Lacuri, râuri cu debit mare, peisaj marcat de eroziune
4-Peisaj marin, zone umede

1.2. Prezența rocilor vizibile, peisaj mineral

0-Fără prezență vizibilă a mineralelor
1-Prezență pietre
2- Prezență stânci
3- Prezență puternică a rocilor
4-Peisaj mineral

1.3. Caracteristici de relief

0-Plat
1-Cu văi
2-Deschis, văi clar definite dar largi
3-Văi înguste
4- Abrupturi stâncoase

2. INDICATORI AI POTENȚIALULUI NATURAL

2.1. Suprapunere a tipurilor de zone protejate

0-Fără zone naturale protejate
1 Prezența unei zone protejate Natura 2000
2 Prezența mai multor zone protejate Natura 2000
3-Suprapunere de zone protejate Natura 2000 și zone protejate la nivel național
4-Sit natural excepțional (zonele protejate recunoscute pe plan internațional)

2.2. Vulnerabilitatea la următoarele amenințări: eroziune, deşertificare, alunecări de teren și inundații

0-Vulnerabilitatea la toate aceste amenințări
1-Vulnerabilitatea la trei dintre aceste amenințări

2-Vulnerabilitatea la două dintre aceste amenințări
3-Vulnerabilitatea la una din aceste amenințări
4-Fără vulnerabilitate la niciuna din aceste amenințări

2.3. Complexitatea şi diversitatea ecosistemelor, în special fauna şi flora
0- un ecosistem unic de mică valoare, monocultură
4- 4 sau mai multe ecosisteme pe unitatea de peisaj: păduri şi zone umede, etc.

2.4. Infrastructura ecologică pentru adaptarea la schimbările climatice
0- Fără prezență

3. INDICATORI DE ARHITECTURĂ ŞI ZONE CONSTRUITE

3.1 Prezența a arhitecturii tradiționale
0-Nu există construcții cu arhitectură tradițională
1-Foarte puține case sau construcții tradiționale
2-Câteva construcții cu arhitectură tradițională
3-Prezența importantă a construcțiilor cu arhitectura tradițională, apariția de grupuri de construcții cu arhitectură vernaculară
4-Zone construite tradiționale tipice, în majoritate cu arhitectură tradițională

3.2 Prezența construcțiilor înregistrate ca patrimoniu
0-Nu sunt monumente istorice
1-Foarte puține monumente istorice (categoria B în România sau de importanță locală în Bulgaria)
2-Puține monumente istorice (categoria B sau de importanță locală) sau un monument categoria A sau de importanță națională în Bulgaria
3-Număr important de monumente istorice (ansamblu de categoria B sau de importanță locală) sau câteva de categoria A sau monumente de importanță națională
4-Concentrarea de monumente categoria A sau de importanță națională sau prezența a monumentelor protejate internațional sau a siturilor de patrimoniu cultural, cum ar fi cele UNESCO

3.3 Prezența de construcțiilor noi
0-Nu sunt construcții recente
1-Foarte puține construcții noi, împrăștiate
2-Câteva construcții noi, început recent a unui sistem de urbanism
3- Număr important de construcții noi semnificative (construcții înalte sau de dimensiuni mari)
4- Cartiere / sate complet noi care sunt parte integrantă din peisaj

3.4 Prezența a arhitecturii industriale
0-Fără arhitectură industrială
1-Prezență nesemnificativă a arhitecturii industriale
2-Câteva construcții industriale abandonate (trafic sau poluare, inclusiv fonic, nesemnificativ)
3- Câteva construcții industriale în funcțiune(trafic sau poluare, inclusiv fonic, semnificativ)
4 Prezență foarte importantă a arhitecturii industriale, conglomerate sau fabrici mari, fie în uz sau abandonate

4. DEZVOLTAREA URBANĂ ŞI INDICATORII DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

4.1. Axa accesibilitate/infrastructură de transport (0> 4)
0 -Fără accesibilitate
1-Acces dificil în zona, infrastructura în stare proastă sau puține alternative, strangulări de trafic sau fundături, topografie sinuoasă sau dificilă
2-Posibilități medii de acces cu cel puțin un drum național sau județean,
linii de cale ferată în zonele marginală nefuncționale permanent
3 -Accesibilitate bună - una sau mai multe drumuri naționale sau transport feroviar de calitate medie-bună, eventual cu mai multe alternative
4-Accesibilitate foarte bună cu mai multe alternative de transport
(cale ferată, rutier, port sau aeroport), precum şi o foarte bună conectare între ele

4.2. Raportul dintre mediul construit şi cel natural (0> 100% = 0> 4))
0 -Mediu natural cu prezență discretă a mediului construit sau construcții punctuale

1 -Mediu construite cu tipologie foarte difuză, parte integrantă în peisaj

2 -Mediu construit şi natural în amestec omogen, pondere perceptuală egală

3 -Mediu construit dominant, formând fâşii sau coridoare urbanizate care fragmentează mediul natural

4 -Unitățile de peisaj sunt formate din zone urbane dense în care spațiul neconstruit rezultă din modul de ocupare a terenului, parcuri urbane, spații publice

4.3. Prezența zonelor valoroase (sau protejate) construite (0-4 pentru fiecare unitate peisaj) (0> 4) (Prezența zonelor valoroase se poate referi și la caracteristici unice prezente în unele localități, fără statut de zone protejate)

0-Fără prezență a zonelor valoroase

1 -Mici ansambluri rurale sau urbane cu considerate a fi de valoare locală

2- Una sau mai multe zone sau ansambluri cu statut de protecție sau valoare recunoscută la nivel local

3-Una sau mai multe zone sau ansambluri cu statut de protecție sau valoare recunoscută la nivel național

4- Una sau mai multe zone sau ansambluri cu statut de protecție sau valoare recunoscută la nivel supranațional

4.4. Dinamica urbană: declin, stabilitate sau creştere (0> 4)

0- Declin, prezența vizibilă a clădiri în stare de degradare, părăsite sau construcții industriale dezafectate

1- Semne ușoare de declin, cu clădiri părăsite și locuințe în stare proastă

2- Relativ stabil, cu foarte puține schimbări în ultimii ani

3 -Expansiune și creștere a densității urbane scăzute

4- Expansiune agresivă recentă însoțită de creșterea densității urbane

4.5. Tipologii: zone locuire permanentă, locuințe împrăștiate, sate grupate, orașe mici și mijlocii, orașe mari și metropole (0> 4)

0- Localități structurate pe modele ineficiente de ocupare a terenului

1- Localități cu modele non-coezive amestecate, dar cu o structura recognoscibilă

2- Localități cu plan prestabilit sau dezvoltate organic, cu structură clară

3- Localități cu plan prestabilit sau dezvoltate organic, cu structură distinctivă

4- Localități cu grad înalt de dezvoltare, trăsături distinctive extrem de individualizate

5. INDICATORII DE REFERITORI LA AŞEZĂRILE UMANE

5.1 Varietatea și distribuția grupurilor etnice 0-întreaga populație este parte a unui singur grup etnic 1- <5% din populație aparține unui alt grup etnic decât majoritatea 2- <10% din populație aparține unui alt grup etnic decât majoritatea 3- <20% din populație aparține unui alt grup etnic decât majoritatea 4-> 25% din populație aparține minorităților etnice

5.2 Rata natalității

0- zone nelocuite

1- Declin (relativ la înregistrări din trecut cât și la cifrele naționale)

2- Stabil (relativ la înregistrări din trecut cât și la cifrele naționale)

3- Creștere (relativ la înregistrări din trecut cât și la cifrele naționale)

4- Creștere puternică (relativ la înregistrări din trecut cât și la cifrele naționale)

6. INDICATORI AI PATRIMONIUL IMATERIAL

6.1 Prezența tradiției meșteșugărești

0-Fără tradiție meșteșugărească

1- Orientare utilitară față de piețele și nevoile locale

2 -Prezența de competențe meșteșugăreşti într-un singur domeniu distinctiv

3- Reputație de excelență meșteșugărească la nivel național pentru cel puțin un domeniu distinct

4- Reputație de excelență meșteșugărească la nivel internațional pentru cel puțin un domeniu distinct, suficient de important pentru a fi luată în considerare o cerere de înscriere în lista patrimoniului cultural imaterial UNESCO

6.2 Evenimente festive tradiționale și folclorice comunitare

0- Nici unul

1-Unul sau mai multe evenimente necunoscute în afara comunității sau diferite cu cele naționale
2-Unul sau mai multe evenimente cunoscute în afara zonei pentru anumite caracteristici distinctive folclorice
3-Unul sau mai multe evenimente recunoscute pentru caracteristici tradiționale / folclorice specifice importante
4-Unul sau mai multe evenimente ale căror origini ancestrale precum și păstrarea tradițiilor folclorice unice sunt suficient de importante pentru a fi luată în considerare o cerere de înscriere în lista patrimoniului cultural imaterial UNESCO

6.3 Reputația peisajului local în comunitățile de amatori sau în sectorul turistic
0- Nici una
1- Număr scăzut de imagini, picturi sau cărți poștale ale peisajului disponibile pe internet sau la vânzare în magazinele locale
2- Număr mediu de imagini, picturi sau cărți poștale ale peisajelor disponibile pe internet sau în magazinele locale și regionale
3- Număr important de imagini, picturi sau cărți poștale ale peisajelor disponibile pe internet sau în la magazin de suveniruri locale și naționale
4- Disponibilitate mare de imagini, pictură sau cărți poștale ale peisajului pe internet sau în magazine locale, naționale sau internaționale, reprezentare iconică sau simbolică a regiunii sau țării

II. Modul de reprezentare grafică a unităţii peisagere

Diagrama este un element vizual creat pentru o mai bună comparație între unitățile de peisaj. Scopul ei este de crea o reprezentare grafică a principalelor caracteristici ale unităților de peisaj, pentru a înțelege cu mai mare ușurință care sunt cele mai importante elemente ale fiecărei unități. Rezultatul acesteia nu este o evaluare, ci mai degrabă o descriere standardizată a principalelor caracteristici ale peisajului.

Anexa nr. 2.b) - Metodologie de identificare a aşezărilor informale

I. Dispoziţii generale

1.1 Scop

(A) Prezenta metodologie are ca scop stabilirea procedurilor şi a etapelor de identificare a locuințelor, locuirii şi aşezărilor informale.

1.2 Definiţii

În sensul prezentei metodologi, termenii de mai jos au următoarele înţelesuri:

(A). O aşezare informală – reprezintă o aşezare umană în care locuinţele au fost construite fără a deţine un titlu legal de proprietate şi/sau utilizarea terenurilor în scopuri rezidenţiale. Aspectele legate de ilegalitate fac referire în principal la conformitatea cu normele de amenajare, zonare şi de construcţie şi, cel mai important, la situaţii de proprietate, de exemplu la ocuparea ilegală a terenurilor publice sau private. De cele mai multe ori, rezidenţii nu deţin drepturi de proprietate asupra terenurilor şi locuinţelor şi riscă să fie evacuaţi. Uneori această vulnerabilitate este amplificată de inadecvarea generală a locuinţelor, de accesul la servicii, transport, educaţie şi sănătate care rezultă din marginalizarea fizică şi juridică a acestor aşezări din comunitatea urbană extinsă (Comitetul Economic pentru Europa, 2008).

(B) Aşezările informale sunt formaţiuni rezidenţiale ilegale cărora le lipseşte infrastructura de bază, siguranţa ocupării, condiţii adecvate de locuire etc (UNECE 2009).

(C) Aşezările informale sunt grupări de locuinţe dezvoltate, de regulă, la marginea localităţilor urbane sau rurale, în care ocuparea terenurilor are un statut ilegal în cea mai mare parte, iar construcţiile sunt neautorizate sau respectă parţial autorizaţiile obţinute, cărora le lipseşte accesul la infrastructura tehnico-edilitară de bază, condiţii adecvate de locuire etc. şi pun în pericol siguranţa şi starea de sănătate a populaţiei rezidente (INCD URBAN-INCERC – Analiză privind aşezările informale în România).

1.3 Contextul european al fenomenului de informalitate

(A) Problema aşezărilor informale face obiectul de cercetare al unor organisme internaţionale al căror domeniu de activitate îl constituie dezvoltarea durabilă, urbanismul, coeziunea teritorială şi locuirea. Cea de-a doua Conferinţă a Naţiunilor Unite privind Aşezările Umane (Agenda Habitat II, Istanbul, 1996) indică pentru prima dată scopul elaborării politicilor de dezvoltare urbană şi integrată.

(B) Studiul aşezărilor informale vine în contextul dreptului la locuire şi implicit la o locuinţă adecvată care face obiectul a numeroase rezoluţii, declaraţii, rapoarte etc. Astfel, dreptul la locuinţă adecvată devine un obiectiv încă din 1948, articolul 25.1. al Declaraţiei Universale a Drepturilor Omului elaborată de O.N.U. fiind edificator în acest sens: “Orice persoană are dreptul la un standard de viaţă adecvat pentru sănătatea şi bunăstarea lui însuşi şi a familiei lui, incluzând asigurarea hranei, a locuinţei, îngrijire medicală şi serviciile medicale necesare,...” Convenţia pentru Apărarea Drepturilor Omului şi a Libertăţilor Fundamentale, cunoscută şi sub numele de „Convenţia Europeană a Drepturilor Omului” elaborată de Consiliul Europei şi intrată în vigoare în anul 1953, Carta Socială Europeană adoptată la Torino în anul 1961, Convenţia Internaţională cu privire la Drepturile Economice, Sociale şi Culturale (1966), Convenţia internaţională privind Eliminarea Tuturor Formelor de Discriminare Rasială (1965), Declaraţia privind progresul social şi dezvoltarea (1969), Declaraţia de la Vancouver privind Aşezările Umane (1976), Convenţia privind Eliminarea Tuturor Formelor de Discriminare Împotriva Femeilor (CEDAW) din 1979, Declaraţia Organizaţiei Naţiunilor Unite privind Dreptul la Dezvoltare (1986), Convenţia Internaţională privind Drepturile Copilului (1989) fac referire la dreptul fundamental pe care fiecare persoană îl are la o locuinţă adecvată, drept ce se constituie într-o datorie a societăţii ca întreg şi obligaţie a autorităţilor publice la toate nivelurile.

(C) Carta de la Lepzig pentru Oraşe Durabile (2007) prevede faptul că “renovarea locuinţelor existente poate avea un impact semnificativ asupra eficienţei energetice şi asupra îmbunătăţirii calităţii vieţii rezidenţilor”. Astfel, “locuinţele sănătoase, adecvate şi accesibile ca preţ pot creşte atractivitatea cartierelor atât pentru tineri, cât şi pentru bătrâni”.

(D) Carta Drepturilor fundamentale ale Uniunii Europene, semnată la 7 decembrie 2007, prevede că în scopul combaterii marginalizării sociale şi a sărăciei, Uniunea recunoaşte şi respectă dreptul la asistenţă socială şi locuinţe, astfel încât să asigure o existenţă decentă pentru toţi cei care nu dispun de resurse suficiente.
(E) Raportul Protecţiei Sociale şi a Incluziunii Sociale, elaborat şi gestionat de Comisia Europeană, Direcţia Generală pentru Ocuparea Forţei de Muncă, Afaceri Sociale şi Egalitatea de Şanse în anul 2010 dezbate pe larg problema persoanelor fără adăpost şi a excluziunii de la locuinţe. Conform acestuia, toate statele membre trebuie să aibă ca prioritate identificarea persoanelor fără adăpost şi problema excluziunii de la locuinţe adecvate, prin includerea acestora în strategii naţionale, regionale sau locale în scopul creşterii gradului de conştientizare, îmbunătăţirea coordonării politicilor şi punerea lor în aplicare şi mai ales identificarea resurselor.
1.4. Domeniu de aplicare
(A) Metodologia de identificare a aşezărilor informale se aplică atât la nivel de unitate de locuit cât şi la nivelul grupărilor de locuințe, atât în mediul rural cât și în cel urban.
1.5. Instituții responsabile
(A) Autoritățile publice locale sunt responsabile cu identificarea așezărilor informale și cu intervențiile de combatere a acestui fenomen (prin structurile de urbanism, control și disciplina în construcții, sănătate publică și poliția locală).
(B) Autoritățile publice locale realizează baza de date cu privire la numărul de persoane ce locuiesc în așezări informale, suprafața ocupată de acestea și, nu în ultimul rând tipologia așezărilor informale. De asemenea, atoritățile publice locale vor întocmi un raport în cadrul căruia vor prezenta informațiile sus-menționate precum și riscurile la care este supusă populația rezidentă, vor monitoriza şi vor evalua impactul acțiunilor întreprinse.
(C) În identificarea așezărilor informale pot fi implicate și alte instituții, precum Inspectoratul de Stat în Construcții pentru situații de nerespectare a obligațiilor privind urmărirea comportării în timp a construcțiilor, Inspecția Sanitară de Stat pentru situații ce țin de sănătatea publică și Igiena habitatului.
(D) Autoritățile publice locale vor raporta anual Consiliului Județean din raza județului din care fac parte situația privind așezările informale. În urma centralizării situației din județ, consiliile județene vor raporta Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice.
1.6. Tipologie
(A) Zonă cu noi grupări de locuinţe în intravilan, la marginea satului/oraşului sau în extravilan, fără autorizaţie de construire și care prezintă riscuri pentru populația rezidentă (riscuri generate de sistemul constructiv necorespunzător, materialele folosite, lipsa ușilor/ferestrelor, etc);
(B) Zonă cu grupări de locuinţe situate în intravilan în zone care, conform Planului Urbanistic General, au funcţiuni care exclud locuirea
Exemple:
- Grupări de locuinţe situate în intravilan în zone care, conform PUG, nu au funcţiuni de locuire (în zone de risc cu alunecări de teren, inundaţii, zone industriale, în zona haldelor de steril, a depozitelor de deşeuri, în zona de protecţie şi siguranţă a reţelelor de circulaţie şi edilitare - electrice, gaz, telecomunicaţii - şi a conductelor de transport - gaze naturale, produse petroliere);

(C) Zonă ce cuprinde grupări de locuinţe de tipul coloniilor muncitoreşti (cu caracter iniţial temporar, devenit ulterior permanent) realizate pentru cazarea muncitorilor implicaţi în realizarea de lucrări hidrotehnice, diverse exploatări (carbonifere, metalifere etc.) sau a angajaţilor marilor combinate (siderurgice etc.);
(D) Locuinţe construite legal (ex: imobile de patrimoniu, imobile dezafectate etc.) şi ocupate ilegal de grupuri vulnerabile din punct de vedere social – locuire informală.
(E) În situația în care sunt înregistrate mai mult de 3 locuințe informale în cadrul aceluiaș imobil sau în imobile adiacente, zona ce le cuprinde pe acestea va reprezenta o așezare informală.
II. Identificarea locuințelor, locuirii și așezărilor informale
(A) Etapele de identificare a locuințelor, locuirii și așezărilor informale este un proces în care autoritățile administrației publice locale, prin structurile sus-menționate, identifică, evaluează, delimitează și monitorizează zonele care cuprind așezări sau locuințe informale.

(B) Etapele procesului de identificare a așezărilor și locuințelor informale sunt:

a) Etapa de identificare și delimitare a zonelor ce prezintă așezări sau locuințe informale – pe baza verificărilor pe teren (realizate în urma sesizărilor sau în urma controalelor periodice ale autorității publice locale) vor fi identificate zonele ce se confruntă cu locuințe, locuire sau așezări informale și vor fi delimitate pe un plan cadastral;
b) Etapa de diagnostic – în baza informațiilor de la etapa a) vor fi realizate verificări în cadrul acestor locuințe/zone în vederea identificării persoanelor rezidente, a materialelor constructive și pentru identificarea riscurilor existente;
c) Etapa elaborării raportului – pe baza informațiilor din primele două etape va fi realizat un raport ce va cuprinde delimitarea zonei, prezentarea tipologiei, a persoanelor rezidente, informații cu privire la construcție, prevederi ale Planului Urbanistic General pentru zona respectivă și identificarea riscurilor existente pentru populația rezidentă.

III. Monitorizare și raportare
A) Pe baza rapoartelor efectuale, la nivelul administrației publice locale va fi realizată o bază de date ce va cuprinde toate informațiile de la pct. c), lit. (B). Baza de date va fi actualizată la cel mult 1 an de zile.
B) În funcție de cele cuprinse în baza de date, fiecare UAT de bază care a identificat locuințe, locuire sau așezări informale va transmite un raport către Consiliul Județean pe raza căruia se află în care se va prezenta situația existentă și măsurile luate sau programate, pentru limitarea efectelor și eradicarea locuințelor, locuirii sau așezărilor informale. Raportul va fi înaintat cel târziu în luna decembrie și va fi actualizat anual.

Anexa nr. 2.c) - Metodologie de calcul şi aplicare a indexului de dezvoltare teritorială

Capitolul 1 Dispoziții generale

Definiții

Indexul de Dezvoltare Teritorială (IDT) a fost creat ca index 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. El reprezintă un indicator sintetic/ compozit 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 administrative similare (localități urbane de un anumit tip, localități rurale de un anumit tip).

Indexul de dezvoltare teritorială este un indicator sintetic care evidențiază unitățile administrative aflate sub media de dezvoltare sau peste media de dezvoltare a zonei respective, precum şi clasificarea/ierarhizarea localități în raport cu media de dezvoltare la nivel național si/ sau dintr-un anumit teritoriu.

IDT permite identificarea localităților mai puțin sau mai mult dezvoltate în raport cu media categoriei de localități, 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. În analiza comparativă realizată, a fost stabilit ca an de referință anul 2011, an pentru care există informații statistice la nivelul indicatorilor utilizați. Prin actualizarea anuală a informațiilor utilizate, indicele poate evidenția rata de dezvoltare/creștere a unui anumit teritoriu.

Domenii de aplicare:

- Monitorizarea SDTR raportat la evoluţia complexă a stării teritoriului, fiind un indice compozit;
- Evoluţia anumitor fenomene de la nivelul teritoriului prin raportare la fiecare dintre dimensiunile indexului:
  - Competitivitatea teritorială;
  - Coeziune teritorială;
  - Dezvoltare durabilă.
- Monitorizarea gradului de dezvoltare locală din perpectiva sistemului administrativ şi a serviciilor publice prestate (dacă i se adaugă şi alte componente / dimensiuni) în contextul implementării ***Strategiei pentru Consolidarea Administrației Publice 2014-2020***
- evaluarea nevoii generale de investiții în infrastructură la nivelul oraşelor şi comunelor şi a eficienței tuturor tipurilor de investiții din cadrul Programului Național de Dezvoltare Locală.

Instituții implicate / responsabile:

1. **Surse de date:**

- Institutul Naţional de Statistică, principalul furnizor de date: baza de date Tempo Online, recensămintele populației și locuințelor, recensământul general agricol etc
- Oficiul Național al Registrului Comerțului (Ministerul Justiției): datele privind agenții economici
- MDRAP (Direcția pentru Politici Fiscale şi Bugetare Locale): execuția bugetelor locale

2. **Prelucrarea datelor primare, agregarea indicatorilor, calculul indexului final, construirea setului de reprezentări cartografice și diseminarea informațiilor rezultate:**

- MDRAP (Direcția Generală Dezvoltare Regională și Infrastructură) prin intermediul Observatorului Teritorial.

Capitolul 2 Etape

Aspecte generale:

Construcția IDT s-a realizat multistadial pentru a permite raportări și comparații pe trei nivele:

N1-Nivel național-IDT s-a construit ca distribuție în raport cu media națională, pe UAT- indicele construit la acest nivel permite evidențierea ierarhiei tuturor localităților prin raportare la media națională a fiecărui indicator din care IDT este construit;

N2-Nivelul tipologic (pe tipuri de UAT)- urban rural- permite evidențierea ierarhiei UAT prin raportare la media națională pentru mediul urban, respectiv rural a indicatorilor;
N3-Nivelul categorial (pe categorii de UAT). În construcția IDT la acest nivel au fost luate în calcul următoarele categorii de localități:

- Comune cu populație sub 1499 locuitori;
- Comune cu populație între 1500-2999 locuitori;
- Comune cu populație între 3000-4999 locuitori;
- Comune cu populație între 5000-6999 locuitori;
- Comune cu populație peste 7000 locuitori;
- Orașe cu populație sub 20000 locuitori;
- Orașe cu populație între 20000 și 50000 locuitori;
- Orașe cu populație între 50000 și 100000 locuitori;
- Orașe cu populație peste 100000 locuitori.

Modalitatea de calcul a Indexului de Dezvoltare Teritorială s-a realizat prin metoda rangurilor reale, unul dintre instrumentele matematico-statistice cele mai eficiente pentru ierarhizarea multicriterială a unor entități teritoriale.

Aplicarea metodei rangurilor reale a presupus parcurgerea **următoarelor etape:**

1) **Selectarea indicatorilor care urmează a intra în compoziția rangului final al Indexului Dezvoltării Teritoriale (IDT)**

Pentru calcularea IDT au fost selectați următorii indicatori taxonomizați în trei categorii:

a) Indicatori pentru calcularea indicelui compozit de coeziune teritorială (ICT):

I1-**Rata migrației temporare a populației:** atractivitatea unei așezări este, de obicei, condiționată de nivelul său de dezvoltare economică, de accesibilitate, calitatea infrastructurii şi a fondului locativ, disponibilitatea şi calitatea serviciilor oferite locuitorilor, etc. Existența unui spor migratoriu pozitiv al populației este un indicator foarte relevant pentru capacitatea unei localități de a atrage forță de muncă şi noi locuitori;
I2-**Rata medie anuală de creștere a populației:** Dinamica populației unei așezări este relevantă pentru poziția pe care aceasta o are în sistemul teritorial din care face parte. Localitățile aflate în declin demografic se remarcă printr-o activitate economică precară, ocupare preponderentă în sectorul primar, infrastructură deficitară, accesibilitate redusă, etc;
I3-**Volumul populației**: Volumul populației este un indicator important al gradului de dezvoltare socio-economică a unei localități, deoarece creșterea economică se produce acolo unde există o masă critică de consumatori şi de resurse de muncă;
I4- **Dinamica construcției de locuințe:** Dinamica pieței imobiliare este una relevantă pentru gradul și traiectoria de dezvoltare ale unei localități. Localitățile cu o piață imobiliară dinamică indică existența unei cereri de spații locative, care poate şi fi acoperită cu resurse financiare. Creșterea stocului de locuințe este și o premisă pentru creșterea populației și pentru îmbunătățirea condițiilor de viață;
I5-**Calitatea locuirii:** Suprafață locuibilă per capita este un indicator relevant pentru calitatea fondului locativ existent într-o anumită localitate. Chiar dacă acest indicator este influențat de o serie de factori subiectivi (dinamica populației, dezvoltări imobiliare speculative, specificul arhitectural local, etc.), acesta rămâne semnificativ pentru standardul general de evaluare a calității vieții.
I6- **Rata de dependență a populației:** Rata de dependență al populației după vârstă este un indicator relevant pentru gradul de îmbătrânire a populației. Localitățile cu o piramidă echilibrată a vârstelor sunt cele mai dinamice, acestea având o populație stabilă și resurse importante de forță de muncă;
I7-**Gradul de deservire al populației** cu personal medical - Raportul personal medical – populație este unul foarte relevant pentru reflectarea calității actului medical, cu implicații pozitive asupra speranței de viață la nivelul respectivei populații;
I8- **Ponderea cheltuielilor cu servicii sociale în bugetul local** - Ponderea cheltuielilor cu asistență socială, educația și asistența medicală în bugetul local este un indicator al complexității problemelor sociale cu care se confruntă respectiva comunitate, comunitățile sărace fiind cele care alocă bugete semnificative pentru aceste categorii de cheltuieli, fiind dependente de transferuri sociale;
I9-**Accesibilitatea rutieră**: Nivelul de dezvoltare a unei localități este influențat direct de accesibilitatea acesteia. Calitatea infrastructurii de transport are un impact major asupra sinapselor

teritoriale (coridoare de dezvoltare) care leagă polii de creştere de la diferite niveluri teritoriale. Aşezările situate de-a lungul autostrăzilor/drumurilor europene din reţeaua TEN-T central şi TEN-T extins, care sunt cele mai moderne şi cele mai circulate, sunt cele mai accesibile şi au potenţialul cel mai ridicat de a fi poli de dezvoltare. I9 s-a calculat ca indicator care a luat în considerare accesibilitatea la TEN-T central şi TEN-T extins , combinat cu accesibilitatea la diferitele tipuri de drumuri non TEN-T (autostrăzi, europene, naţionale, judeţene), rezultând clustere cărora li s-au asociat valori numerice (note);

I10-**Accesibilitatea feroviară**: Nivelul de dezvoltare a unei localităţi este influenţată direct de accesibilitatea acesteia. Calitatea infrastructurii de transport are un impact major asupra sinapselor teritoriale (coridoare de dezvoltare) care leagă polii de creştere de la diferite niveluri teritoriale. Cele mai bune perspective de dezvoltare le au acele aşezări care au acces la coridoarele de transport feroviar din reţeaua TEN-T central şi TEN-T extins. I10 s-a calculat luându-se în considerare accesibilitatea la TEN-T central şi TEN-T extins , combinat cu accesibilitatea la diferitele tipuri de căi ferate non TEN-T (magistrale, linii secundare) sau fără accesibilitate, rezultând clustere cărora li s-au asociat valori numerice (note).

b) Indicatori pentru calcularea indicelui compozit de competitivitate teritorială (ICOMT):

11 - **Rata antreprenorialului**: Competitivitatea unei aşezări se poate evalua şi prin prisma densităţii agenţilor economici, care să genereze numeroase locuri de muncă, să prelucreze resursele locale şi să ofere servicii populaţiei din respectivul teritoriu; I11 a fost calculat ca raport între numărul de unităţi locale active şi volumul populaţiei stabile din anul de referinţă;

I12 - **Ponderea ocupării formale**: Nivelul de dezvoltare economică al unei comunităţi poate fi fidel evaluată prin prisma capacităţii sale de a oferi oportunităţi de ocupare unui număr cât mai mare de locuitori. Indicatorul a fost calculat ca pondere a populaţiei ocupate cu statut de salariat în populaţia totală;

I13- **Rata şomajului:** este un alt indicator al gradului de dezvoltare economică, semnificativ pentru capacitatea unei aşezări de a oferi locuri de muncă locuitorilor şi a polariza forţa de muncă din regiunea din care face parte. O rată ridicată a şomajului desemnează un dezechilibru major al forţei de muncă, concretizat printr-un exces de forţă de muncă, care va trebui să caute un loc de muncă în alte localităţi. Indicatorul a fost calculat ca pondere a numărului mediu de şomeri pentru 2013 raportat la volumul populaţiei active;

I14-**Volumul mediu al veniturilor proprii încasate la bugetul local**- Volumul veniturilor proprii încasate la bugetul local al unei unităţi administrativ-teritoriale este indicator fidel al gradului de dezvoltare economică, evaluând pe de o parte existenţa unei baze solide de impozitare (numărul de agenţi economici, numărul de salariaţi, cuantumul salariilor, valorile proprietăţilor, etc.), a unui grad ridicat de colectare (lichiditatea persoanelor fizice şi juridice), precum şi existenţa unor resurse de dezvoltare pentru viitor. Indicatorul a fost calculat ca raport exprimat în lei între volumul veniturilor proprii la bugetul local şi populaţia stabilă;

I15-**Ponderea persoanelor cu studii superioare**: Ponderea persoanelor cu studii superioare este un indicator relevant pentru calitatea capitalului uman disponibil într-o anumită unitate administrativ-teritorială. O pondere ridicată a persoanelor cu studii superioare este o precondiţie pentru un nivel ridicat al productivităţii muncii, pentru dezvoltarea sectorului terţiar şi a antreprenoriatului. Indicatorul a fost calculat ca pondere a persoanelor cu studii superioare în populaţia stabilă de peste 10 ani;

I16- **Mărimea medie a exploataţiilor agricole**: Circa 70% din teritoriul naţional este ocupat de terenuri agricole, iar 30% din populaţie e ocupată în agricultură, mai ales în mediul rural. Mărimea medie a exploataţiilor agricole este un important indicator al competitivităţii acestui sector prioritar, cunoscând fiind faptul că o agricultură performantă se poate realiza doar în exploataţii de mari dimensiuni.

c) Indicatori pentru calcularea indicelui compozit de dezvoltare durabilă la nivel teritorial (IDDT):

I17- **Ponderea locuinţelor racordate la reţeaua de apă potabilă:** Ponderea locuinţelor conectate la reţeaua de alimentare cu apă este un indicator al nivelului de dezvoltare al serviciilor publice dintr-o localitate. Pe de altă parte, serviciile de utilităţi publice intră în gama serviciilor de bază, care ar trebui să fie disponibile pentru toate gospodăriile, indiferent de categoria lor. Indicatorul a fost calculat ca

pondere a locuințelor dotate cu instalație de alimentare cu apă în volumul total de locuințe pentru fiecare localitate.
I18- **Ponderea locuințelor racordate la rețeaua de canalizare:** Ca și alimentarea cu apă, accesul locuințelor la rețelele de canalizare este un serviciu de bază pentru populației și un indicator de dezvoltare a infrastructurii publice, suport pentru funcțiunile de locuire și economice. Indicatorul a fost calculate ca pondere a locuințelor dotate cu instalație de canalizare în volumul total de locuințe pentru fiecare localitate.
I19- **Consumul mediu de gaze naturale în scop casnic:** Dintre metodele de asigurare a agentului termic pentru sectorul rezidențial utilizate pe scară largă în România, gazele naturale au cel mai redus impact asupra mediului, consumul acestora/locuitor fiind un indicator al gradului de utilizare al acestora în raport cu alte tipuri de combustibili, dar și al calității locuirii. Indicatorul a fost calculat ca volum total de gaze naturale consumate casnic raportat la populația stabilă (mc/locuitor).
I20- **Ponderea suprafețelor împădurite-** Ponderea suprafețelor împădurite în totalul teritoriului administrativ reprezintă un indicator al potențialului ecologic local, cunoscut fiind faptul că fondul forestier are un impact pozitiv asupra mediului înconjurător. Indicatorul a fost calculat ca pondere a suprafeței ocupată de păduri raportată la suprafața administrativă totală.

2) **Calcularea rangurilor reale parțiale**. Pentru fiecare unitate administrativ teritorială "i" şi pentru fiecare indicator "j" care intră în compoziția indexului final se stabilește un rang real parțial (Rij), utilizând formule diferite în funcție de natura indicatorului "j", după cum urmează:

În cazul în care indicatorii care exprimă o situație cu atât mai favorabilă cu cât au valori mai mari (cum ar fi, de exemplu, numărul de salariați), rangul parțial se calculează cu formula:

$$R_j^i = n - \frac{a_j^i - a_j^{\min}}{a_j^{\max} - a_j^{\min}}(n-1) \quad , i = 1, 2...n ; j = 1, 2...m$$

unde:
aij= nivelul indicatorului j in unitatea i;
a minj=nivelul indicatorului j în unitatea teritorială cu performanță minimă;
a maxj= nivelul indicatorului j în unitatea teritorială cu performanță maximă;
n= numărul de unități teritoriale;
m=numărul indicatorilor incluşi în analiză.

În acest caz, unitatea teritorial-administrativă cu performanța cea mai ridicată va primi rangul 1, iar cea cu performanța minimă se va clasa pe poziția cu rangul n.
În cazul în care indicatorii exprimă o situație cu atât mai favorabilă cu cât au valori mai mici (cum ar fi, de exemplu, numărul de șomeri), rangul parțial se calculează cu formula:

$$R_j^i = n - \frac{a_j^{\max} - a_j^i}{a_j^{\max} - a_j^{\min}}(n-1)$$

unde:
aij= nivelul indicatorului j in unitatea i;
a minj=nivelul indicatorului j în unitatea teritorială cu performanță maximă;
a maxj= nivelul indicatorului j în unitatea teritorială cu performanță minimă;
n= numărul de unități teritoriale;
m=numărul indicatorilor incluşi în analiză.
Și în această situație, unitatea teritorial-administrativă cu performanța cea mai ridicată (amaxj) va primi rangul 1, iar cea cu performanța minimă (a minj) se va clasa pe poziția cu rangul n.

3) **Agregarea rangurilor parțiale** (Rij) pentru fiecare indicator "j" se face sub forma unor medii ponderate. Ponderea (Pj) acordată fiecărui indicator "j" are în vedere importanța

relativă a acestuia pentru scopul prezentului studiu. Suma acestor ponderi (coeficienți de importanță) este mereu egală cu unitatea (100% sau 1), sau poate fi reprezentată scalat, cu valori cuprinse între 1 şi s, în care s este valoarea maximă a scalei, corespunzătoare ponderii de 100%. În reprezentările grafice teritoriale Indicatorii și IDT final sunt reprezentați în pe baza a cinci trepte de scalare, în scopul evidențierii abaterilor de la valoare medie.

Calcularea rangului final real (Indexul Dezvoltării Teritoriale) al fiecărei unități administrativ-teritoriale ($i\ (\overline{R_i})$) presupune calculul mediei ponderate a rangurilor parțiale.

$$\sum_{j=1}^{m} p_j = 100\%$$

$$\overline{R_i} = \frac{\sum_{j=1}^{m} R_j' p_j}{100}, \; i = 1,2...n$$

4) **Stabilirea ierarhiei finale a unităților administrativ-teritoriale** se realizează pornind de la cea mai mică valoare a rangului final, care indică performanța minimă, la cea mai mare valoare a acestuia, care indică performanța maximă.

Observații:

Calculul IDT necesită date din recensăminte, care se colectează numai o dată la zece ani, ceea ce îngreunează monitorizarea periodică (intervale mai scurte de timp).

Pentru indicatorii ai căror sursă de date sunt RGPL 2011 şi RGA 2010, şi pentru care INS nu oferă prognoze la nivelul anului 2013, valorile aferente acestora vor fi considerate convențional constante pentru toți anii de analiză.