



"PROMOVĂM DEZVOLTAREA METROPOLITANĂ ÎN ROMÂNIA"

NOUTĂȚI

NEWS

Ghid privind dezvoltarea locală la nivel urban și metropolitan



Elaborat:

Prenume, Nume	Rolul în cadrul proiectului	Capitole
Adrian CRĂCIUN	Expert planificare strategică	Capitolul 1. Contextul general privind dezvoltarea zonelor metropolitane în România
		Capitolul 2. Planificarea teritorială integrată (SIDU) și mobilitate durabilă (PMUD) la nivel urban și metropolitan
		Capitolul 6. Concluzii privind dezvoltarea metropolitană la nivelul municipiilor din România
Paul Adrian PECE	Expert transport public	Capitolul 1. Contextul general privind dezvoltarea zonelor metropolitane în România
		Capitolul 3. Transportul public local și metropolitan (ADI-uri de transport public, contracte de delegare a gestiunii serviciului de transport public, operatori regionali de transport public)
		Capitolul 6. Concluzii privind dezvoltarea metropolitană la nivelul municipiilor din România
Zoltan-Csaba CORĂIAN	Expert incluziune socială	Capitolul 1. Contextul general privind dezvoltarea zonelor metropolitane în România
		Capitolul 4. Incluziunea socială și egalitate de șanse în cadrul zonelor metropolitane (integrarea comunităților marginalizate, măsuri active privind combaterea sărăciei, locuire incluzivă și combaterea marginalizării)
		Capitolul 6. Concluzii privind dezvoltarea metropolitană la nivelul municipiilor din România
Letiția MOȚOC	Expert dezvoltare economică locală	Capitolul 1. Contextul general privind dezvoltarea zonelor metropolitane în România
		Capitolul 5. Dezvoltarea economică locală și metropolitană (parcuri industriale, parcuri tehnologice, incubatoare de afaceri, scheme de ajutor de stat, facilități fiscale locale)
		Capitolul 6. Concluzii privind dezvoltarea metropolitană la nivelul municipiilor din România

Cuprins

Capitolul 1. Contextul general privind dezvoltarea zonelor metropolitane în România	7
Subcapitolul 1.1 Considerente generale.....	7
Subcapitolul 1.2 Cadrul legal privind dezvoltarea metropolitană	9
1.2.1 Abordarea europeană în domeniul metropolitan	9
1.2.2 Legislația națională privind zonele metropolitane	12
Subcapitolul 1.3 Situația existentă privind zonele metropolitane din România	14
Subcapitolul 1.4 Exemple de bună practică privind funcționarea zonelor metropolitane	21
1.4.1 ZONA METROPOLITANĂ ORADEA (ZMO).....	21
1.4.2 ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE (ZMBM).....	24
1.4.3 ZONA METROPOLITANĂ CLUJ NAPOCA (ZMCJ)	30
1.4.4 ZONA METROPOLITANĂ CONSTANȚA (ZMC).....	36
Capitolul 2. Planificarea teritorială integrată (SIDU) și mobilitate durabilă (PMUD) la nivel urban și metropolitan.....	45
Subcapitolul 2.1. Considerente generale.....	45
Subcapitolul 2.2 Cadrul legal privind planificarea teritorială (SIDU) și mobilitatea (PMUD) la nivel urban și metropolitan	48
Subcapitolul 2.3 Situația existentă privind planificarea teritorială și mobilitatea la nivelul municipiilor reședință de județ.....	50
Subcapitolul 2.4 Exemple de bună practică privind elaborarea SIDU și PMUD la nivel metropolitan	71
2.4.1 Zona Metropolitană Constanța	71
Subcapitolul 2.5 Recomandări pentru municipiile reședință de județ.....	75
Capitolul 3. Transportul public local și metropolitan (ADI-uri de transport public, contracte de delegare a gestiunii serviciului de transport public, operatori regionali de transport public).....	82
Subcapitolul 3.1 Considerente generale.....	82
Subcapitolul 3.2 Cadrul legal privind transportul public local la nivel urban și metropolitan	85
3.2.1. Autorități contractante	85
3.2.2 Operatori de transport public	86
3.2.3 Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local.....	89
Subcapitolul 3.3 Situația existentă în România privind ADI-urile de transport public la nivel metropolitan.....	95
Subcapitolul 3.4 Exemple de bună practică privind funcționarea transportului public metropolitan	100
3.4.1 Transportul public în ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE	100
Subcapitolul 3.5 Recomandări pentru municipiile reședință de județ.....	108

Capitolul 4. Incluziunea socială și egalitate de șanse în cadrul zonelor metropolitane (integrarea comunităților marginalizate, măsuri active privind combaterea sărăciei, locuire incluzivă și combaterea marginalizării)	112
Subcapitolul 4.1 Context general	112
Subcapitolul 4.2 Cadrul legal privind incluziunea socială și combaterea marginalizării	115
Subcapitolul 4.3 Situația existentă privind incluziunea socială și combaterea marginalizării la nivelul zonelor metropolitane din România	120
Subcapitolul 4.4 Exemple de bună practică privind incluziunea socială în cadrul zonelor metropolitane și combaterea marginalizării.....	128
4.4.1 Proiectul Pata-Cluj implementat de ZONA METROPOLITANĂ CLUJ NAPOCA ...	128
4.4.2 Proiectul Pata 2 implementat de ZONA METROPOLITANĂ CLUJ NAPOCA	138
Subcapitolul 4.5 Recomandări pentru municipiile reședință de județ	144
Capitolul 5. Dezvoltarea economică locală și metropolitană (parcuri industriale, parcuri tehnologice, incubatoare de afaceri, scheme de ajutor de stat, facilități fiscale locale)	149
Subcapitolul 5.1 Considerente generale.....	149
Subcapitolul 5.2 Cadrul legal privind dezvoltarea economică locală și metropolitană .	151
Subcapitolul 5.3 Situația existentă privind structurile de sprijin pentru afaceri (parcuri industriale, parcuri tehnologice, incubatoare, acceleratoare) la nivelul zonelor metropolitane din România	156
Subcapitolul 5.4 Exemple de bună practică privind funcționarea structurilor de sprijin pentru afaceri.....	161
5.4.1 Parcuri industriale din MUNICIPIUL ORADEA ȘI ZONA METROPOLITANĂ ORADEA	161
Subcapitolul 5.5 Recomandări pentru municipiile reședință de județ	172
Capitolul 6. Concluzii privind dezvoltarea metropolitană la nivelul municipiilor din România	175
Bibliografie:	183

Listă Figuri

Figura 1 - Stadiul asocierii în zone metropolitane la nivelul polilor de creștere și al polilor de dezvoltare din România, Sursa: Studiu Policentric	16
Figura 2 - Harta Municipiilor reședință de județ, Sursa: Legea 246/2022 privind zonele metropolitane.....	18
Figura 3 - Zona Metropolitană Oradea, Sursa: ZMO	22
Figura 4 - Extras PATZM Zona Metropolitană Baia Mare, Sursa: ZMBM.....	25
Figura 5 - Extras PATZM Zona Metropolitană Baia Mare, Sursa ZMBM.....	26
Figura 6 - Conceptul de Dezvoltare al Zonei Metropolitane Baia Mare, Sursa: ZMBM	29
Figura 7 - Culoarul de dezvoltare metropolitană, Sursa: ZMBM	30
Figura 8 - Zona Metropolitană Cluj Napoca, Sursa: Zona Metropolitană Cluj Napoca	31
Figura 9 - Obiective strategice, Sursa: Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Polului Național de Creștere - Zona Metropolitană Constanța, https://www.zmc.ro/	73
Figura 10 - Investiții vs Compensații de serviciu de transport public, Sursa: Raport aferent anului 2021 cu privire la monitorizarea implementării Politicii publice alternative la politicile publice inițiate de Guvern în domeniul transportului public local și metropolitan de călători din România, realizată în cadrul proiectului METROPOLITAN, cod SMIS 111265/ cod SIPOCA 156	96
Figura 11 - Compensații de transport public 2020 vs. 2021, Sursa: Raport aferent anului 2021 cu privire la monitorizarea implementării Politicii publice alternative la politicile publice inițiate de Guvern în domeniul transportului public local și metropolitan de călători din România, realizată în cadrul proiectului METROPOLITAN, cod SMIS 111265/ cod SIPOCA 156	98
Figura 12 - Delimitarea teritorială a Zonei Metropolitane Baia Mare, Sursa: www.zmbm.ro	102
Figura 13 - Rata riscului de sărăcie sau excluziune socială pe regiuni de dezvoltare din România, Sursa: date INS, Prelucrare autor	114
Figura 14 - Rata deprivării materiale severe pe regiuni de dezvoltare din România, Sursa: date INS, Prelucrare autor	115
Figura 15 - Rata sărăciei relative în UE27, Sursa: date EUROSTAT, Prelucrare autor	121
Figura 16 - Rata riscului de sărăcie sau excluziune socială în România (AROPE) (%), Sursa: date INS, Prelucrare autor	122
Figura 17 - Rata riscului de sărăcie sau excluziune socială în România (AROPE) (populația după rezidență, milioane), Sursa: date INS, Prelucrare autor	123
Figura 18- Rata riscului de sărăcie sau excluziune socială pe regiuni de dezvoltare în România, intervalul 2007-2020, Sursa: date INS, Prelucrare autor	124
Figura 19 - Rata deprivării materiale severe pe regiuni de dezvoltare în România (%), Sursa: date INS, Prelucrare autor	125
Figura 20 - Distribuția parcurilor industriale la nivel național, Sursa: MDLPA, https://www.mdlpa.ro/	160
Figura 21 - Distribuția parcurilor industriale în Municipiul Oradea și Zona Metropolitană Oradea, Sursa: ADLO, https://www.adlo.ro/	161
Figura 22 - Numărul de firme în Zona Metropolitană Oradea și Oradea, 2020, Sursa: ZMO, https://zmo.ro/	164
Figura 23 - Numărul de firme în Zona Metropolitană Oradea și Oradea, 2020, Sursa: ZMO, https://zmo.ro/	165
Figura 24 - Ansamblu de locuințe de serviciu, Sursa: ADLO, https://www.adlo.ro/	169

Listă Tabele

Tabel 1 - Stadiul asocierii în zone metropolitane la nivelul polilor de creștere și polilor de dezvoltare din România, Sursa: Studiu Policentric	15
Tabel 2 - Populația României la 1 iulie 2022, pe medii și în zonele metropolitane ale polilor de creștere și polilor de dezvoltare din România, Sursa: Autorul studiului.....	17
Tabel 3 - Populația României la 01 iulie 2022, pe municipii reședință de județ și zonelor metropolitane aferente acestora, delimitate conform Legii 246/2022 privind zonele metropolitane, Sursa: Autorii studiului	20
Tabel 4 - Populația periurbană ZMC, Sursa: date INS, Prelucrare autor	38
Tabel 5 - Ponderea grupurilor vulnerabile identificate și ponderea categoriilor de servicii sociale existente aferente acestora - pe medii de rezidență (%), Sursa: Analiza și evaluarea grupurilor vulnerabile în vederea stabilirii nevoii de servicii sociale din cadrul proiectului „Implementarea unui sistem de elaborare de politici publice în domeniul incluziunii sociale la nivelul MMJS”	128

Listă Abrevieri:

AC - Autoritate Contractantă

ADI - Asociație de Dezvoltare Intercomunitară

ADLO - Agenția de Dezvoltare Locală Oradea

ANRSC - Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice

APL - Autoritate Publică Locală

APITSIAIR - Asociația Parcurilor Industriale, Tehnologice, Științifice și a Incubatoarelor de Afaceri din România

ARF - Autoritatea de Reformă Feroviară

CSP - Contract de Servicii Publice

CSC - Centrul Social Comunitar

DASM - Direcția de Asistență Socială și Medicală (Primăria Cluj Napoca)

ESDP - European Spatial Development Perspective (Perspectivei Dezvoltării Spațiale Europene)

ESPON - European Observation Network for Territorial Development and Cohesion

FC - Fondul de Coeziune

FSAS - Facultatea de Sociologie și Asistență Socială (UBB)

FEDR - Fondului European de Dezvoltare Regională

FZMAUR - Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România

IMM - Întreprinderi Mici și Mijlocii

INS - Institutul Național de Statistică

OTP - Operator de Transport Public

OUG - Ordonanță de Urgență a Guvernului

METREX - Metropolitan Exchange (asociație constituită la nivel european din peste 50 de regiuni și zone metropolitane)

MMJS - Ministerul Muncii și Justiției Sociale

MTI - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

PI - Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 aprobat prin HG 1312/30.12.2021;

PMUD - Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

PUG - Plan Urbanistic General

PUZ - Plan Urbanistic Zonal

RIR - Rata Internă de Rentabilitate (limba engleză Internal Rate of Return)

ROE - Rentabilitatea Capitalului Propriu (limba engleză Return Of Equity)

SDL - Strategia de Dezvoltare Locală - Grupul de Acțiune Locală „Clujul Incluziv”

SIUD - Strategie Integrată de Dezvoltare Urbană

UAT - Unitate Administrativ Teritorială

UBB - Universitatea Babeș Bolyai

ZMBM - Zona Metropolitană Baia Mare

ZMC - Zona Metropolitană Constanța

ZMCJ - Zona Metropolitană Cluj Napoca

ZMO - Zona Metropolitană Oradea

ZNSE - Zone cu nivel scăzut de emisie

Capitolul 1. Contextul general privind dezvoltarea zonelor metropolitane în România

Subcapitolul 1.1 Considerente generale

Procesul de metropolizare joacă un rol de seamă în dezvoltarea spațiului european, proces în care metropolele au devenit motoare ale creșterii și principale puncte nodale de inovare. Economia creată de metropole și beneficiile activității se propagă spre centrele urbane mai mici din fiecare țară.

Competitivitatea și bunăstarea Zonelor Metropolitane ale Europei este esențială pentru realizarea obiectivelor Convenției Europene (coeziunea teritorială), a Strategiilor de la Lisabona și Goeteborg (competitivitate și dezvoltare economică durabilă), a Perspectivei Dezvoltării Spațiale Europene (ESDP - pentru îmbunătățirea echilibrului urban) și a celui de al patrulea Raport de Coeziune (pentru coeziune economică și socială).

Competitivitatea reclamă o abordare inclusivă a problematicii urbane sub aspect economic și social, responsabilă din punct de vedere al mediului. Competitivitatea și coeziunea urbană pot fi facilitate prin crearea unor instrumente eficiente pentru luarea deciziilor strategice și implementarea unor acțiuni în cadrul unor zone urbane funcționale (a se vedea rapoartele ESPON) și îndeosebi a celor cu caracteristici metropolitane. Recunoașterea și definirea zonelor metropolitane ale Europei este o cerință esențială pentru ca acestea să-și poată aduce contribuția la implementarea politicilor europene.

În esență, viitorul Europei pe termen lung depinde în mare măsură de competitivitatea și bunăstarea celor aproximativ 120 de zone metropolitane recunoscute, care cuprind peste 60% din populația Europei. Numărul zonelor metropolitane este în continuă creștere, fiecare având în componența sa un număr de municipii și orașe de mărimi diferite, interconectate și interdependente.

Procesul de metropolizare a condus la redefinirea orașelor sub aspectul dezvoltării lor teritoriale, aducând în prim-planul dezvoltării spațiale problema managementului teritoriilor metropolitane.

Teritoriile metropolitane ridică numeroase probleme strategice comune: managementul schimbărilor economice la scară națională și globală, a diversității sociale și culturale, a infrastructurii de comunicații și nu în ultimul rând a protejării patrimoniului natural și cultural.

Zonele metropolitane sunt:

- gazdă și promotori ai competitivității;
- au un rol important de jucat în dezvoltarea echilibrată și durabilă a Europei;
- trebuie să fie motoare ale creșterii în statele membre, noi și vechi;
- sunt coloana vertebrală a dezvoltării în cadrul și în afara UE.

Zonele metropolitane necesită o mai bună integrare internă. Economia globală nu mai este o structură ierarhică a statelor-națiuni și a economiilor acestora.

În prezent și în viitor, marea majoritate a actorilor se bazează pe rețele în cadrul și între zonele metropolitane.

Integrarea internă a zonelor metropolitane se referă la cooperarea și crearea de rețele în cadrul zonei metropolitane și cu zonele înconjurătoare. Aceasta permite tuturor forțelor comunității de afaceri și științifice, precum și organismelor publice să coopereze în folosul binelui general. În acest sens, orașele centrale au importanța lor, dar întregul potențial de dezvoltare poate fi pus în valoare numai în cadrul zonelor mai largi - metropolitane.

Zonele metropolitane îndeplinesc rolul de porți de intrare prin asigurarea accesului la cunoaștere, contribuind la transferul în practică a cunoștințelor. Ele cuprind, de

asemenea, noduri ale infrastructurii de trafic trans-european. Integrarea europeană a zonelor presupune și crearea unor alianțe strategice la nivel european, în scopul promovării creșterii, competitivității și integrării globale.

În acest scop, zonele metropolitane au nevoie de infrastructuri reale și virtuale (infrastructurile virtuale sunt rețelele de firme și organisme publice, precum și prezența în centrele de decizie precum Bruxellesul; infrastructurile reale sunt transportul de mărfuri și persoane pe drum, căi ferate, aer, târguri de comerț, capacități de cercetare și învățământ).

Față de amploarea și diversitatea problematicii pe care o ridică procesul de metropolizare, au fost elaborate numeroase studii și proiecte care analizează modul de funcționare a teritoriilor metropolitane și condițiile de organizare ale acestora.

Subcapitolul 1.2 Cadrul legal privind dezvoltarea metropolitană

1.2.1 Abordarea europeană în domeniul metropolitan

Modul în care a evoluat capacitatea autorităților locale din Europa de a se asocia în îndeplinirea responsabilităților lor pentru a oferi caracteristici superioare ale serviciilor publice a fost și este influențat de evoluțiile următoarelor aspecte instituțional-financiare:

- **Guvernarea locală:** structurile administrative, procesul de descentralizare - niveluri și dimensiuni ale acestora, alocarea responsabilităților, autonomia fiscală, transparența proceselor de luare a deciziilor, pe de o parte; dar și societatea civilă, grupurile de cetățeni, etc și implicarea lor în monitorizarea calității serviciilor publice;
- **Furnizarea serviciilor publice:** modul de utilizare a resurselor financiare, umane, tehnologice și informatice în producția de bunuri publice sub ghidajul autorităților responsabile cu guvernarea locală, varietatea furnizorilor de servicii publice locale cuprinzând structuri deconcentrate ale administrației centrale, agenții sau

întreprinderi publice cvasi-autonome, administrații publice locale, întreprinderi private, organizații ne-guvernamentale;

- **Elemente de încurajare:** de la anumite tradiții până la cadrul legislativ ce poate crea mediul instituțional propice, dar și stimulente financiare pentru autoritățile locale sau regionale în vederea asocierii sau politici de creștere a capacității prin dezvoltarea capitalului social astfel încât cetățenii și grupurile comunității să participe la actul guvernării locale și la furnizarea serviciilor.

Anumite competențe privind serviciile publice au fost alocate administrației publice locale în majoritatea statelor Uniunii Europene, astfel :

- **Planificarea teritorială și direcționarea dezvoltării:** în toate cazurile nivelul local este responsabil cu planificarea folosinței terenurilor, decizii privind autorizarea construcțiilor, conversii funcționale ale clădirilor și terenurilor, etc; firește, aceste planuri locale trebuie să fie corelate cu planuri regionale ce stabilesc strategii de amplasare a zonelor majore industriale, rutelor de transport, rezerve naturale de terenuri, etc., acestea fiind de obicei în responsabilitatea nivelului superior al administrației (departamente, regiuni, județe, etc).

- **Colectarea deșeurilor:** ca responsabilitate a administrației locale, colectarea și depozitarea deșeurilor s-a dovedit a fi unul din serviciile publice cel mai des furnizate prin asocieri dat fiind costurile mari ale rampelor de gunoi și nevoii de reglementare la o scară mai mare.

- **Transportul public:** invariabil, acest serviciu este în responsabilitatea autorităților locale, dar natura sa și modul de partajare a sarcinilor între diferite niveluri ale administrațiilor pot varia de la țară la țară. De regulă, autoritățile locale subvenționează acest serviciu, controlează traficul și organizează servicii speciale (de ex. transportul elevilor).

- **Parcuri, spații publice:** acestea sunt în toate cazurile în responsabilitatea autorităților locale, deși niveluri superioare ale administrației pot fi responsabile de anumite spații cu importanță deosebită ca rezervații naturale, trasee turistice sau chiar crematorii regionale.

- **Controlul sănătății publice:** serviciile de prevenire și control cum ar fi inspecția alimentară și controlul epidemiologic constituie servicii în responsabilitatea autorităților locale în cele mai multe state ale Uniunii Europene, dar în statele noi membre aceste servicii sunt furnizate de către administrația centrală.

- **Serviciile sociale:** administrația locală este invariabil responsabilă cu servicii sociale ca îngrijire la domiciliu pentru persoane vârstnice, protecția copilului, ajutoare pentru persoane cu handicap, etc; aceste servicii pot fi furnizate local, dar din ce în ce mai mult este căutată cooperarea cu sectorul privat și mai ales cu cel neguvernamental și de voluntariat.

Din documentele studiate referitoare la țările Uniunii Europene rezultă că rațiunile pentru care autoritățile locale au ales instrumentul cooperării metropolitane sunt aproximativ aceleași.

Motivul principal identificat în toate țările este dorința de a realiza un management eficient al resurselor locale. Acest lucru a condus la furnizarea anumitor servicii prin abordarea unor diverse forme de parteneriate instituționalizate la nivel național (Marea Britanie) sau chiar colaborare pentru rezolvarea unor probleme izolate (Republica Cehă). De asemenea, printre motivele care au condus la forme de cooperare intercomunitară se regăsesc și factorii de natură administrativă și financiară (de exemplu, atragerea de bani din fondurile nerambursabile ale Uniunii Europene).

Aceste forme de cooperare permit economii de scară prin reducerea costului mediu pe utilizator (costurile cresc într-o măsură mai mică odată cu creșterea numărului de beneficiari/utilizatori, realizându-se randamente pozitive), în special în domeniul infrastructurilor mari. Bineînțeles, cooperarea intercomunitară este creată și ca mod de a răspunde unei fragmentări excesive a administrației locale (aspect legat, de fapt, de economia de scară), cum este cazul în Franța (dar și România).

Un alt motiv este și cel al creșterii capacității administrației prin utilizarea unui sistem comun de măsurare a calității serviciilor, precum și posibilitatea crescută de angajare de personal calificat, sau chiar și cel de natură politică, cooperarea permițând comunităților să răspundă unei cereri crescute de noi servicii fără să

afecteze substanțial resursele financiare și de asemenea, permițând comunităților locale să asigure o dezvoltare echilibrată, atât din punct de vedere socio-economic, cât și teritorial.

1.2.2 Legislația națională privind zonele metropolitane

Politica de dezvoltare metropolitană reprezintă ansamblul politicilor elaborate de Guvern, prin organele administrației publice centrale, de autoritățile administrației publice locale și organismele regionale specializate, cu consultarea partenerilor socioeconomiici implicați, în scopul dezvoltării socio-teritoriale echilibrate și durabile ale unor arii teritoriale integrate din jurul municipiului București și a municipiilor reședință de județ.

Aplicarea politicilor de dezvoltare metropolitană se realizează în concordanță cu obiectivele și prioritățile generale de dezvoltare a României, precum și cu obiectivele Uniunii Europene în domeniul dezvoltării urbane și a coeziunii economice și sociale.

Principiile care stau la baza realizării politicii de dezvoltare metropolitană sunt:

- autonomia locală,
- subsidiaritatea,
- descentralizarea,
- cooperarea și parteneriatul.

Obiectivele de bază ale politicii de dezvoltare metropolitană în România sunt următoarele:

- a) diminuarea dezechilibrelor sociale și de dezvoltare teritorială existente la nivelul principalelor aglomerări urbane din România, precum și preîntâmpinarea producerii de noi dezechilibre;
- b) creșterea competitivității economice a României;
- c) eficientizarea actului de administrare la nivel local;
- d) dezvoltarea și creșterea eficienței serviciilor publice și a celor de interes public de la nivel local.

Obiectivele constituirii zonelor metropolitane în România sunt:

- a) dezvoltarea integrată și durabilă a teritoriului tuturor unităților administrativ-teritoriale care compun zona metropolitană;
- b) îmbunătățirea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare;
- c) îmbunătățirea, modernizarea, dezvoltarea și creșterea eficienței serviciilor publice și a celor de interes public;
- d) dezvoltarea economică integrată și creșterea competitivității economice;
- e) dezvoltarea resurselor umane și a capitalului uman, creșterea ratei de ocupare și combaterea excluziunii sociale și a dezechilibrelor sociale, pentru toate categoriile sociale;
- f) abordarea integrată a problematicii specifice grupurilor vulnerabile și comunităților marginalizate;
- g) administrarea integrată și eficientă a teritoriului.

Conform Legii nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, în vederea dezvoltării integrate a teritoriului din zona municipiului București și a municipiilor reședință de județ, unitățile administrativ-teritoriale de bază din aceste zone se pot asocia într-un parteneriat voluntar în scopul înființării de zone metropolitane.

Zona metropolitană cuprinde teritoriul unităților administrativ-teritoriale componente. Zonele metropolitane nu sunt unități administrativ - teritoriale și nu au personalitate juridică. Acestea sunt reprezentate din punct de vedere juridic prin intermediul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, constituite cu acest scop de către unitățile administrativ-teritoriale membre.

Municipiul București și municipiile reședință de județ împreună cu unitățile administrativ-teritoriale din zona de proximitate și influență au dreptul să coopereze și să se asocieze constituind, în condițiile legii civile, asociații de dezvoltare intercomunitară de tip metropolitan, cu personalitate juridică. Consiliile Județene pot participa în calitate de membrii în cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară de tip metropolitan.

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară de tip metropolitan se înființează cu acordul expres al consiliilor locale ale unităților administrativ-teritoriale componente. Asociațiile de dezvoltare intercomunitară de tip metropolitan își obțin personalitatea juridică prin înscrierea în Registrul asociațiilor și fundațiilor aflat la grefa judecătoriei în a cărei circumscripție își au sediul.

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară de tip metropolitan sunt persoane juridice fără scop patrimonial, de utilitate publică. Obiectivele proprii ale asociației de dezvoltare intercomunitară de tip metropolitan se subscriu scopului și obiectivelor dezvoltării metropolitane în România, conform Legii 246/2022, și sunt enumerate în statutul asociației. Autoritățile deliberative și executive de la nivelul fiecărei unități administrativ-teritoriale componente își păstrează autonomia locală, în condițiile legii.

Subcapitolul 1.3 Situația existentă privind zonele metropolitane din România

Din punct de vedere al stadiului asocierii în zone metropolitane, există diferențe între cele 20 de municipii cu statut de poli de creștere și poli de dezvoltare, exceptând Municipiul București (situație sintetizată mai jos tabelar și în formă grafică):

- **unele sunt constituite:** Zona Metropolitană Ploiești, Zona Metropolitană Constanța, Zona Metropolitană Galați-Brăila, Zona Metropolitană Iași, Zona Metropolitană Bacău, Zona Metropolitană Suceava, Zona Metropolitană Brașov, Zona Metropolitană Târgu Mureș, Zona Metropolitană Cluj, Zona Metropolitană Baia Mare, Zona Metropolitană Oradea, Zona Metropolitană Satu Mare, Zona Metropolitană Timișoara, Zona Metropolitană Deva, Zona Metropolitană Craiova;
- **altele sunt în curs de constituire:** Zona Metropolitană Pitești;
- **altele nu sunt constituite:** Zona Metropolitană Râmnicu Vâlcea, Zona Metropolitană Arad, Zona Metropolitană Sibiu.

Nr. crt.	Zona Metropolitană	Constituită	În curs de constituire	Neconstituită
1.	Zona Metropolitană București	✓	-	-
2.	Zona Metropolitană Ploiești	✓	-	-
3.	Zona Metropolitană Pitești	-	✓	-
4.	Zona Metropolitană Constanța	✓	-	-
5.	Zona Metropolitană Galați-Brăila	✓	-	-
6.	Zona Metropolitană Iași	✓	-	-
7.	Zona Metropolitană Bacău	✓	-	-
8.	Zona Metropolitană Suceava	✓	-	-
9.	Zona Metropolitană Brașov	✓	-	-
10.	Zona Metropolitană Sibiu	-	-	✓
11.	Zona Metropolitană Târgu Mureș	✓	-	-
12.	Zona Metropolitană Cluj	✓	-	-
13.	Zona Metropolitană Baia Mare	✓	-	-
14.	Zona Metropolitană Oradea	✓	-	-
15.	Zona Metropolitană Satu Mare	✓	-	-
16.	Zona Metropolitană Timișoara	✓	-	-
17.	Zona Metropolitană Arad	-	-	✓
18.	Zona Metropolitană Deva	✓	-	-
19.	Zona Metropolitană Craiova	✓	-	-
20.	Zona Metropolitană Râmnicu Vâlcea	-	-	✓

Tabel 1 - Stadiul asocierii în zone metropolitane la nivelul polilor de creștere și polilor de dezvoltare din România, Sursa: Studiu Policentric

Situația Capitalei se distinge prin anvergura (suprafață, populație, funcții, roluri) și complexitatea problemelor cărora trebuie să le facă față. În prezent, lipsa unei abordări structurate a dezvoltării Capitalei și a întregii zone de influență a acesteia constituie una din cele mai mari probleme în dezvoltarea teritorială a României.

Au fost elaborate o multitudine de studii de caz și studii de fundamentare, au fost inițiate proiecte de scară metropolitană, au fost elaborate câteva variante de

asociere și instituționalizare, funcționează un departament pentru dezvoltare metropolitană în cadrul Primăriei Generale a Municipiului București.

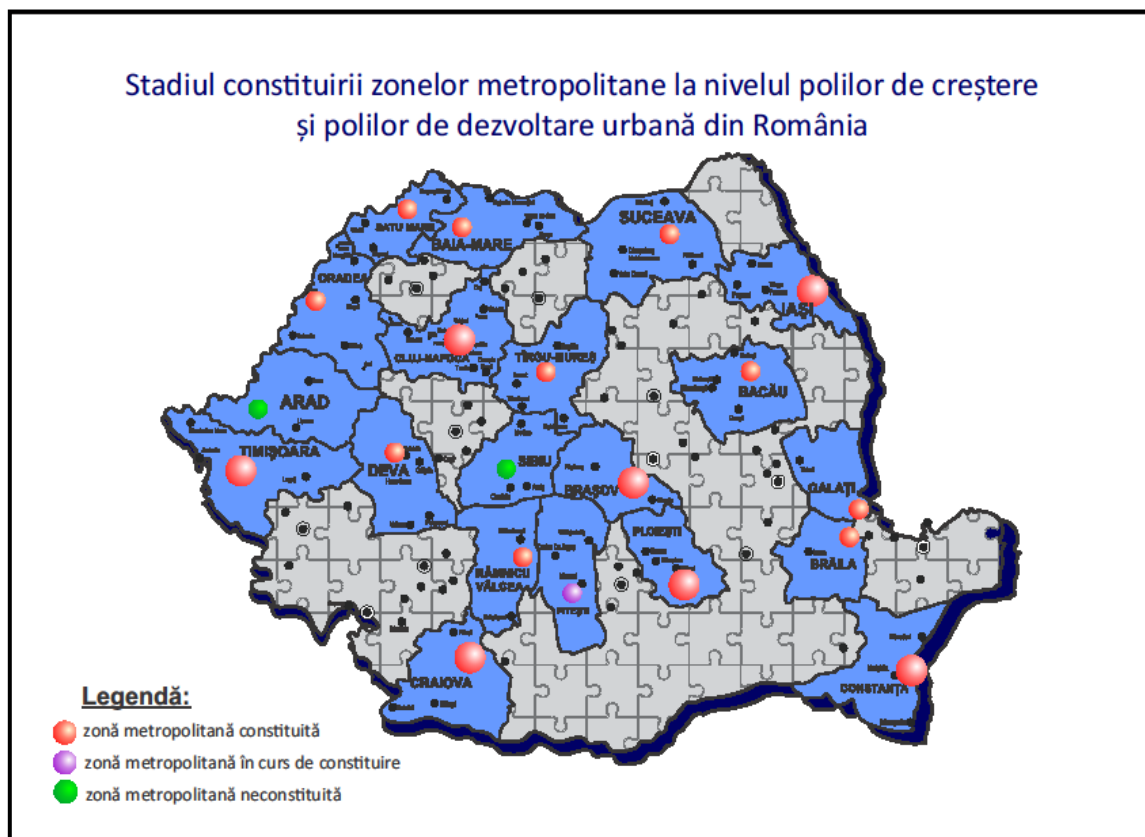


Figura 1 - Stadiul asocierii în zone metropolitane la nivelul polilor de creștere și al polilor de dezvoltare din România, Sursa: Studiu Policentric

Importanța zonelor metropolitane rezultă din ponderea mare a populației acestora (peste un sfert din populația totală, și aproape 50 % din populația urbană).

Nivel teritorial	Populația la 1 iulie 2022 - nr. locuitori	Populația la 1 iulie 2022 - procent -
România	21.942.721	100 %
Mediu urban	12.337.426	56,23 %
Mediu rural	9.605.295	43,77 %
Municipii - poli de creștere	2.129.984	9,70 % (17,26 % din pop. urbană)
Municipii - poli de dezvoltare urbană	1.453.441	6,62 % (11,78 % din pop. urbană)
Municipii - poli de creștere și poli de dezvoltare urbană	3.583.425	16,33 % (29,04 % din pop. urbană)

Municipii - poli de creștere și poli de dezvoltare urbană, inclusiv Municipiul București	5.745.706	26,18 % (46,57% din pop. urbană)
Municipii - reședință de județ (inclusiv mun. București)	8.110.562	36,96 % (65,73 din pop. urbană)
Zone Metropolitane aferente polilor de creștere	3.306.332	15,06 % (26,79 % din pop. urbană)
Zone Metropolitane aferente polilor de dezvoltare urbană	3.514.523	16,01 % (28,48 % din pop. urbană)
Zone Metropolitane aferente polilor de creștere și polilor de dezvoltare urbană (exclusiv mun. București)	6.820.855	31,08 % (55,28 % din pop. urbană)
Zone Metropolitane aferente Municipiilor reședință de județ fără statut de pol de creștere sau dezvoltare	2.958.541	13,48 % (23,98 % din pop. urbană)

Tabel 2 - Populația României la 1 iulie 2022, pe medii și în zonele metropolitane ale polilor de creștere și polilor de dezvoltare din România, Sursa: Autorul studiului

Mai jos, prezentăm o hartă privind unitățile administrativ teritoriale cuprinse în teritoriul metropolitan al municipiilor reședință de județ și al altor municipii, astfel cum au fost definite în Anexa nr. 2 la Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane din România:

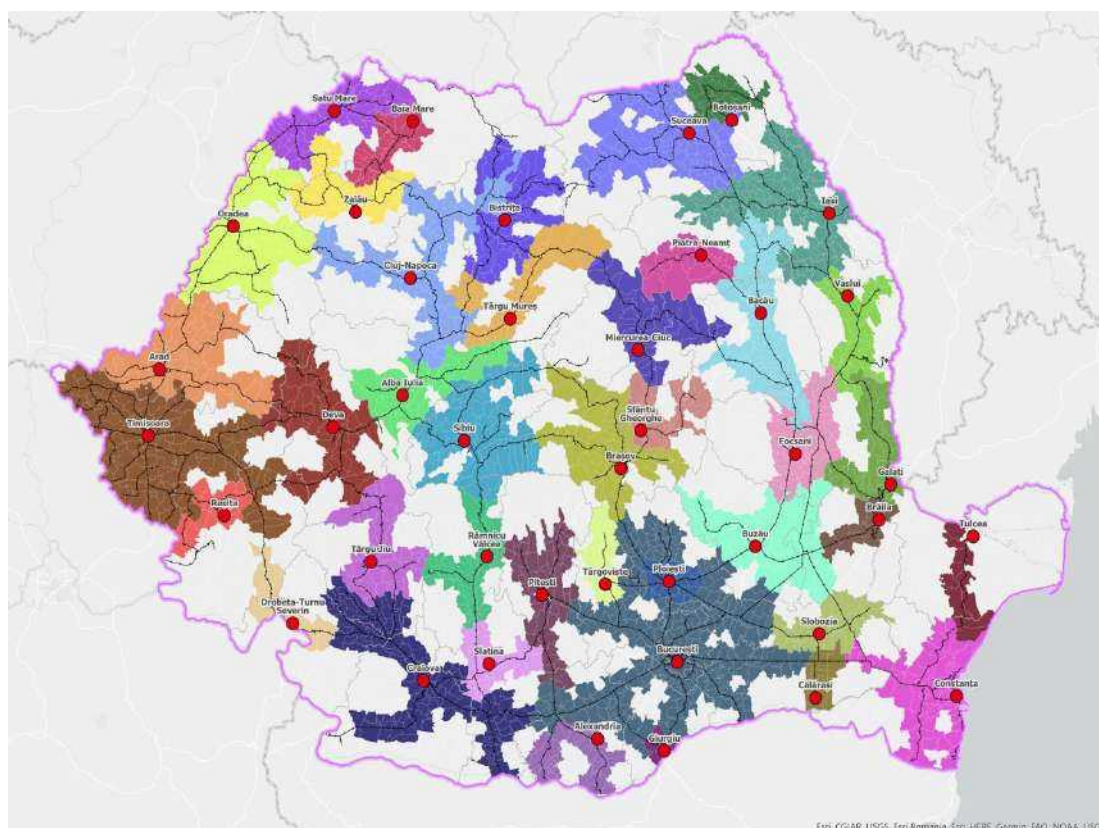


Figura 2 - Harta Municipiilor reședință de județ, Sursa: Legea 246/2022 privind zonele metropolitane

O analiză privind populația României la 01 iulie 2022, pe municipii reședință de județ și zonelor metropolitane aferente acestora, delimitate conform Legii nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, a fost realizată în anexa de mai jos:

Nr. crt.	Județ	Municipiu reședință	Populația municipiului la 01/07/2022 - nr. locuitori	Populația zonei metropolitane la 01/07/2022 - nr. locuitori
1.	Alba	Alba Iulia	72652	178819
2.	Arad	Arad	170969	307574
3.	Argeș	Pitești	167860	319296
4.	Bacău	Bacău	194004	304165
5.	Bihor	Oradea	218069	300425
6.	Bistrița Năsăud	Bistrița	94538	219130
7.	Botoșani	Botoșani	116025	196320
8.	Brașov	Brașov	285532	492699

9.	Brăila	Brăila	191262	229458
10.	Buzău	Buzău	126144	233367
11.	Caraș Severin	Reșița	80634	186862
12.	Călărași	Călărași	72529	121430
13.	Cluj	Cluj Napoca	328418	513573
14.	Constanța	Constanța	302976	483704
15.	Covasna	Sfântu Gheorghe	62117	117211
16.	Dâmbovița	Târgoviște	89253	117211
17.	Dolj	Craiova	291699	363610
18.	Galați	Galați	304692	361557
19.	Giurgiu	Giurgiu	63568	96607
20.	Gorj	Târgu Jiu	92229	164149
21.	Harghita	Miercurea Ciuc	40606	87017
22.	Hunedoara	Deva	66251	198657
23.	Ialomița	Slobozia	49716	93602
24.	Iași	Iași	393574	583151
25.	Maramureș	Baia Mare	140334	283981
26.	Mehedinți	Drobeta Turnu Severin	102003	142244
27.	Mureș	Târgu Mureș	143138	249822
28.	Neamț	Piatra Neamț	109107	198153
29.	Olt	Slatina	80354	145069
30.	Prahova	Ploiești	216134	386635
31.	Satu Mare	Satu Mare	115409	219287
32.	Sălaj	Zalău	68024	136783
33.	Sibiu	Sibiu	165025	293398
34.	Suceava	Suceava	121786	251790
35.	Teleorman	Alexandria	47388	98928
36.	Timiș	Timișoara	311651	482960
37.	Tulcea	Tulcea	82185	137060

38.	Vâlcea	Râmnicu Vâlcea	115244	195113
39.	Vrancea	Focșani	88933	187089
40.	Vaslui	Vaslui	142984	213022
41.	Capitala	București	2162281	2650691

Tabel 3 - Populația României la 01 iulie 2022, pe municipii reședință de județ și zonelor metropolitane aferente acestora, delimitate conform Legii 246/2022 privind zonele metropolitane, Sursa: Autorii studiului

Asocierea metropolitană este o provocare care presupune respectarea principiilor coeziunii economice, sociale și teritoriale, principiul specializării, al subsidiarității, al exclusivității, mai concret:

- armonizarea intereselor locale cu cele metropolitane, decizia asupra liniei strategice în dezvoltare, asupra obiectivelor și domeniilor de cooperare (dezvoltare economică, servicii, locuințe, mediu, energie, resurse umane, instituționale);
- armonizarea planurilor de dezvoltare într-un ansamblu la scară metropolitană;
- păstrarea valorilor locale și a identității culturale (urbane, rurale);
- armonizarea intereselor pe termen scurt cu cele pe termen lung privind dezvoltarea;
- configurarea mecanismelor de planificare și gestionare a dezvoltării.

Prin promovarea dezvoltării policentrice se poate pune baza unei strategii naționale eficiente privind dezvoltarea metropolitană, date fiind avantajele constituirii zonelor metropolitane:

- amenajarea integrată a teritoriului la nivel regional;
- diminuarea dezechilibrelor între centru și zona limitrofă;
- creșterea competitivității economice a localităților;
- management eficient și performant;
- dezvoltare durabilă.

În concluzie, constituirea zonelor metropolitane este absolut necesară pentru dezvoltarea regională echilibrată. Municipiile cu statut de pol de creștere sau dezvoltare, motoarele dezvoltării în România, sunt în stadii diferite de constituire și funcționare a zonelor metropolitane.

Formarea și consolidarea polilor de creștere și a polilor de dezvoltare ca elemente cheie ale unei rețele policentrice și echilibrate trebuie susținută prin politici integrate la nivel național, regional și local, implementate pe intervale mari de timp.

Conștientizarea autorităților administrației publice locale asupra beneficiilor aduse de o organizare spațială echilibrată în dezvoltarea socio-culturală a localităților, precum și implicarea lor în acest demers este deosebit de importantă.

Subcapitolul 1.4 Exemple de bună practică privind funcționarea zonelor metropolitane

1.4.1 ZONA METROPOLITANĂ ORADEA (ZMO)

Creată în 2005 (prima structură metropolitană din România), au început cu mici proiecte pentru a-și consolida poziția în cadrul membrilor (încrederea), pentru a-și demonstra abilitățile și ceea ce se poate realiza într-un grup mai mare. Au participat ca membri fondatori la înființarea FZMAUR, la nivel național (16 membri din România). Sunt membri METREX din 2006.

Autoritățile responsabile de cooperarea metropolitană, politică și administrativă, înființarea managementului zonei metropolitane: ZMO a fost înființată în 2005, este compusă din 12 autorități locale, Primari din 4 partide politice diferite.



Figura 3 - Zona Metropolitană Oradea, Sursa: ZMO

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Zona Metropolitană Oradea” este structurată pe trei niveluri, astfel:

Adunarea Generală a Asociaților- în calitate de organ decizional, compus din 12 reprezentanți ai celor 12 membri.

Consiliul Director - în calitate de organ de implementare - este format din cei 12 primari ai membrilor - unități administrative. Consiliul formulează soluții pentru implementarea hotărârilor Adunării Generale, în cadrul ședințelor ordinare, care se țin ori de câte ori este necesar, în funcție de proiectele pe plan local sau zona care necesită decizii colective.

Aparatul tehnic și operațional - personalul este plasat într-o unitate operațională și tehnică, cu atribuții de reprezentare în relațiile cu terții și reprezintă interfața dintre structurile organelor de conducere. Rolul acestei unități este de a îndeplini sarcinile conferite conform legislației și hotărârilor Adunării Generale și Consiliului Director. Echipa este formată din 7 angajați - 1 director general, 1 director de programe și proiecte, 3 manageri de proiect, un inginer și 1 asistent executiv, toți cu contracte de muncă pe perioadă nedeterminată.

ZMO concentrează aproximativ 75% din economia județului Bihor.

PAȘI PARCURȘI:

1. Funcționarea ca suport/consultanță în elaborarea și implementarea proiectelor asociației și ale celor 12 membri;
2. Realizarea planului de mobilitate urbană (PMUD) la nivel metropolitan, a strategiilor de dezvoltare locală a fiecărei UAT membră (SDL), precum și a strategiei de dezvoltare urbană integrată a municipiului Oradea (SIDU), unde sunt prevăzute și proiectele metropolitane;
3. Realizarea de către ADI ZMO a unor documentații tehnice (Studii de Fezabilitate/Proiecte Tehnice) de interes metropolitan (cuprinzând mai mulți membri), pentru spații verzi, piste de biciclete, drumuri de legătură etc.;
4. Implementarea de către ZMO a unor investiții pentru membrii săi: drumul de legătură Oradea-Sântandrei, drumul Oradea - Fughiu (Oșorhei).
5. Crearea Centrului Metropolitan, un spațiu renovat, cu destinații diverse: dezvoltare geotermală, cursuri, spații administrative.

Din analiza celor de mai sus, reiese că ADI Zona Metropolitană Oradea este Autoritate Contractantă, are capacitate, expertiza tehnică și juridică pentru a realiza integral proiecte de investiții în numele și pe cheltuiala membrilor.

BUNE PRACTICI:

- **ZMO** a înființat, de-a lungul timpului, 4 asociații sectoriale de dezvoltare intercomunitară, care funcționează ca entități distincte și independente, furnizând următoarele servicii de utilitate publică:

1. Gestionarea deșeurilor - Reosal;
2. Alimentare cu apă - Aparegio;
3. Transport în comun - Transregio;
4. Alimentare cu energie termică în sistem centralizat - Termoregio.

- **Contracte/protocoale/acorduri de cooperare** în cadrul membrilor asociației, în vederea dezvoltării infrastructurii comune (drumuri de legătură cu Sântandrei, Oșorhei, Biharia etc.);

- **Contracte/protocoale/parteneriate/acorduri de cooperare** și implementare la nivel național, cu Consiliul Județean Bihor și ministere, în vederea realizării infrastructurii (Ministerul Transporturilor pentru legătura cu Autostrada A3);

- Fond ZMO (rambursabil, 100.000 euro) - este un ajutor rambursabil, fără dobândă, acordat de ZMO membrilor săi, la cerere, pe o perioadă de 4 luni, pentru realizarea de investiții în comunitatea lor.

PROVOCĂRI ȘI OBSTACOLE

- Mixul factorilor politici;
- Bugetul restrâns de 1,5 euro/locuitor (aprox. 420.000 euro/an);
- Fondurile nerambursabile (ADI-urile nu au eligibilitate ca solicitant);
- Legislația privind proprietatea pe care se realizează investițiile (nu se pot face investiții pe terenuri/clădiri care nu se află în administrarea asociației);
- Unele proceduri birocratice care încetinesc activitățile (de exemplu, drumul de legătură cu autostrada A3 - procedura începută în 2014, iar drumul va fi finalizat în 2023).

1.4.2 ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE (ZMBM)

În luna aprilie 2012, a fost constituită Zona Metropolitană Baia Mare, prin modificarea actelor statutare ale Asociației Sistemul Urban Baia Mare (constituită în anul 2006), în conformitate cu noile prevederi legislative, și aderarea unor noi localități. În prezent, Zona Metropolitană Baia Mare este constituită din 17 localități, astfel:

1. Municipiul Baia Mare,
2. Orașele: Baia Sprie, Cavnic, Seini, Șomcuta Mare, Tăuții Măgherauș,
3. Comunele: Cernești, Cicârlău, Coaș, Copalnic Mănăstur, Mireșu Mare, Recea, Remetea Chioarului, Satulung, Șișești, Valea Chioarului.

Viziunea de dezvoltare:

Scopul acestei viziuni este acela de a agrega obiectivele socio-economice formulate la nivelul partenerilor asociației cu prioritățile naționale și regionale, precum și cu schimbările care au loc în prezent în dinamica spațială, economică și socială a zonei, conducând în final la:

- Un teritoriu competitiv economic, dominat de activități productive nepoluante (zone de transfer și parcuri tehnologice) și turism;
- Un loc de viață confortabil, într-un mediu curat, accesibil serviciilor și utilităților publice;
- O destinație atractivă în peisajul multicultural european prin variate moduri de expresie: limbă, muzică/port popular, arhitectură, gastronomie.



Figura 4 - Extras PATZM Zona Metropolitană Baia Mare, Sursa: ZMBM

Obiective strategice de dezvoltare:

- Îmbunătățirea calității vieții și înlăturarea disparităților sociale și economice dintre localități, în condițiile indicatorilor, elementelor și nivelului de dotare prevăzut în Legea 351/2001 privind PATN-secțiunea a 4-a rețeaua de localități, anexa 2 și 4;
- Consolidarea Polului Metropolitan Baia Mare, concomitent cu atragerea continuă de investiții și de localizare a întreprinderilor pe întreg teritoriul Zonei Metropolitane Baia Mare, pentru dezvoltarea continuă a unui bazin de locuri de muncă în această zonă și pentru menținerea populației din zonele rurale periurbane, prin investiții în obiective economice și în infrastructura locală;
- Promovarea Zonei Metropolitane Baia Mare la nivel regional, național și internațional, prin intermediul structurilor asociative naționale și europene.

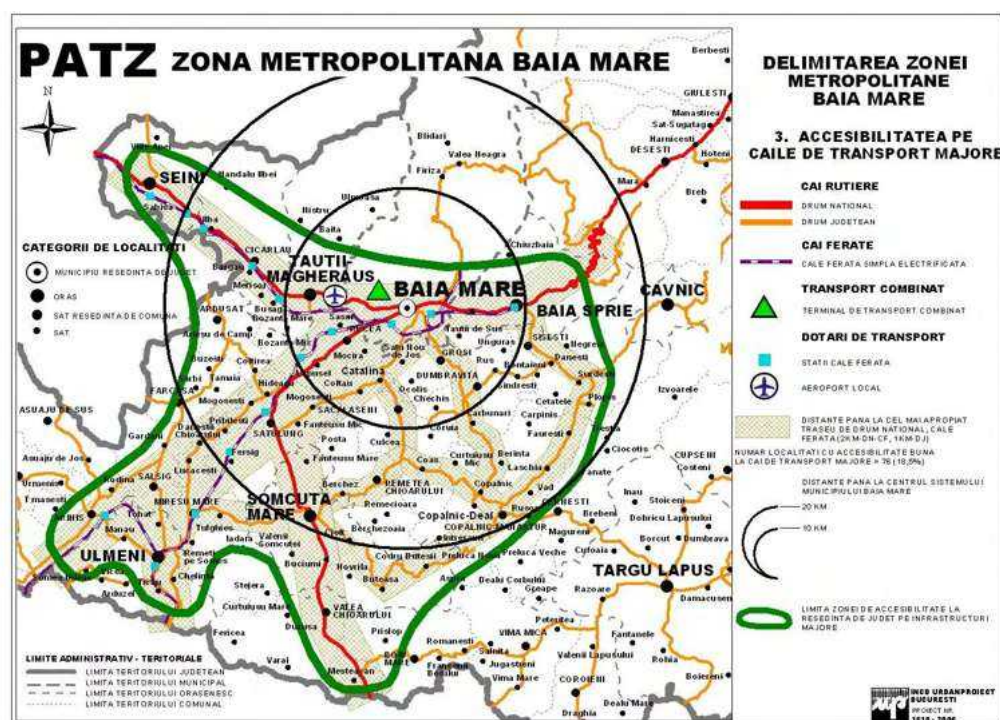


Figura 5 - Extras PATZM Zona Metropolitană Baia Mare, Sursa ZMBM

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară <Zona Metropolitană Baia Mare> are ca scop dezvoltarea durabilă a unităților administrativ-teritoriale care alcătuiesc asociația și a întregii zone limitrofe acestora, prin realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional și prin furnizarea în comun a unor servicii de utilități publice.

Principalele obiective, conform actului constitutiv și statutului asociației sunt:

- a) Dezvoltarea durabilă a întregii zone metropolitane și a tuturor unităților administrativ teritoriale care compun Asociația;
- b) Îmbunătățirea și dezvoltarea infrastructurii de transport, telecomunicații și energie a unităților administrativ teritoriale care compun Asociația și a întregii zone metropolitane;
- c) Dezvoltarea și modernizarea serviciului de transport public local;
- d) Dezvoltarea economică integrată;
- f) Promovarea investițiilor private și publice, în vederea dezvoltării durabile a zonei metropolitane și a unităților administrativ-teritoriale care o compun.

Prezentăm mai jos analiza SWAT privind Zona Metropolitană Baia Mare, din cadrul Conceptului de dezvoltare al ZMBM pentru perioada 2014-2030:

PUNCTE TARI:

- 1. Accesibilitate aeriană, feroviară, rutieră;
- 2. Apropiere de granița cu Ungaria și Ucraina;
- 3. Conexiuni rutiere modernizate cu polii regionali: Cluj Napoca, Oradea, Satu Mare;
- 4. Aeroportul internațional Maramureș;
- 5. Învățământ universitar, preuniversitar și vocațional bine dezvoltat;
- 6. Forța de muncă disponibilă și bine calificată;
- 7. Cooperarea teritorială între localitățile membre ale Zonei Metropolitane;
- 8. Existența unor mecanisme de guvernanță metropolitană funcționale;

PUNCTE SLABE:

- 1. Izolarea față de coridoarele paneuropene de transport;
- 2. Poluarea remanentă a solului;
- 3. Proprietatea fragmentată a terenurilor;
- 4. Existența unui patrimoniu construit aflat în stare avansată de degradare;
- 5. Scăderea demografică a populației datorită sporului natural și migrației forței de muncă;

6. Insuficiente resurse financiare ale bugetelor locale pentru investiții de infrastructură;

7. Insuficienta capacitate administrativă a administrațiilor locale;

OPORTUNITĂȚI:

1. Crearea regiunilor administrative cu efect direct asupra alocărilor financiare;
2. Fondurile structurale alocate României;
3. Programele de finanțare pentru perioada 2021 - 2027;
4. Existența unei strategii naționale și regionale de dezvoltare policentrică;
5. Strategia și Conceptul de dezvoltare 2010 - 2030 pentru Zona Metropolitană;
6. Accesarea unor resurse financiare pentru cofinanțarea proiectelor;
7. Existența unor proiecte prioritare la nivel metropolitan: Parcuri Industriale, Sistem de transport metropolitan, Centura metropolitană a Municipiului Baia Mare;

AMENINȚĂRI:

1. Instabilitatea legislativă cu efecte negative asupra planurilor de dezvoltare viitoare;
2. Capacitate administrativă redusă a Autorităților de Management, cu efect negativ asupra absorbției fondurilor;
3. Insuficienta expertiză locală în managementul de proiecte integrate;
4. Bugete locale dependente de transferuri financiare de la nivel central;
5. Resurse bugetare locale insuficiente pentru asigurarea mecanismului de prefinanțare a proiectelor majore;

Conceptul de Dezvoltare al Zonei Metropolitane pentru orizontul de timp 2030, împarte aria metropolitană în două zone de dezvoltare (ZD), astfel:

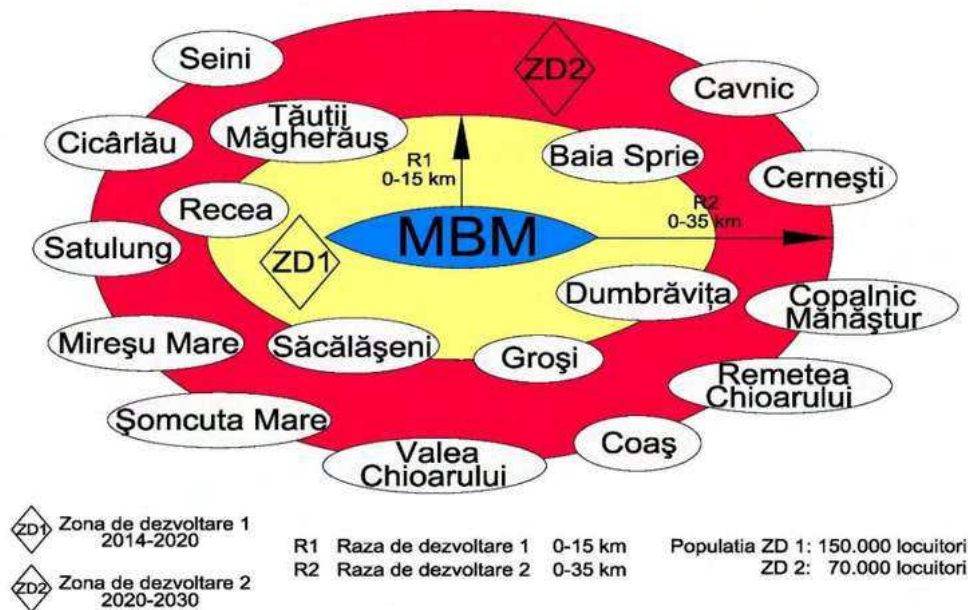


Figura 6 - Conceptul de Dezvoltare al Zonei Metropolitane Baia Mare, Sursa: ZMBM

Zona de Dezvoltare 1 (ZD1): care cuprinde Municipiul Baia Mare și localitățile aflate pe o rază de aprox. 15 km, în jurul acestuia;

Zona de Dezvoltare 2 (ZD2): care cuprinde localitățile, pe o rază de până la 35 km, cu excepție celor aflate în ZD1.

De asemenea, în cadrul ZD1, a fost identificat un **Culoar de Dezvoltare (CD)**, pe axa localităților: **Tăuții Măgherauș, Baia Mare, Recea, Groși, Baia Sprie**, care concentrează cele mai importante investiții locale (Adiss, Optibelt, Weidmuller, Eaton, Metro, Arabesque, Auchan, Brico Depot, ATP Exodus, Aramis, Italsofa) și infrastructuri de transport și afaceri (Aeroport, Vama, Transport public local, Șoseaua de Centură).

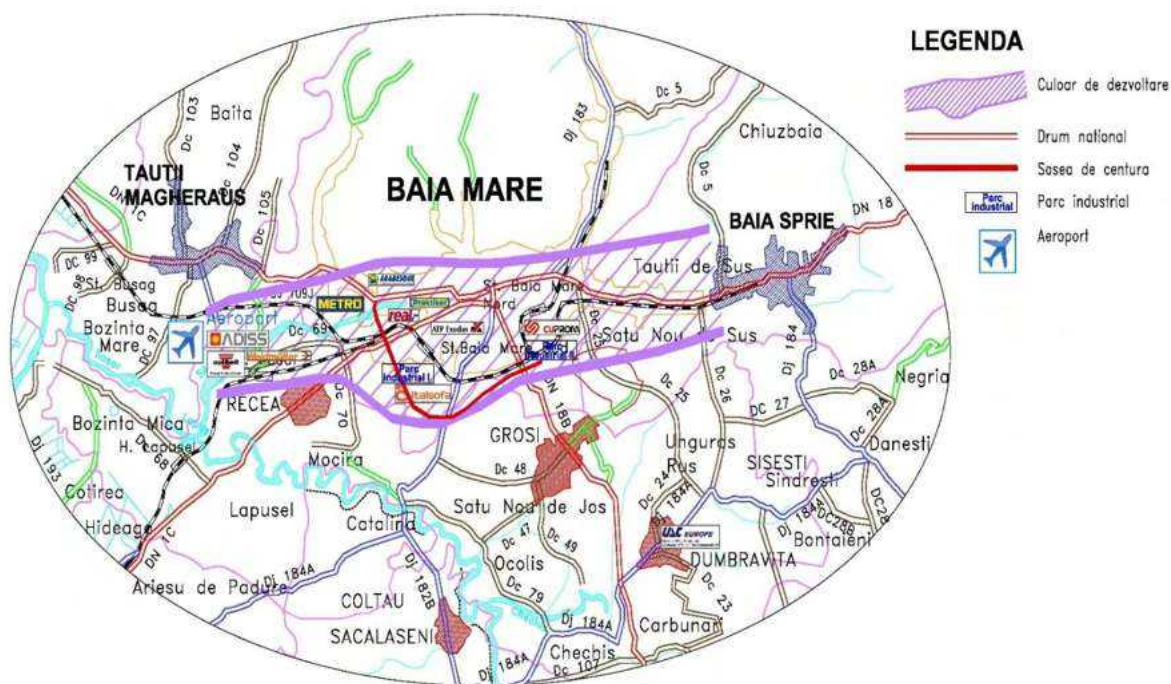


Figura 7 - Culoarul de dezvoltare metropolitană, Sursa: ZMBM

Cele mai importante programe aflate în derulare sunt:

1. Creșterea accesibilității și mobilității în cadrul Zonei Metropolitane;
2. Dezvoltare economică locală în cadrul Zonei Metropolitane;
3. Decontaminarea și ecologizarea siturilor poluate și introducerea lor în circuitul economic;

Cele mai importante proiecte (P) pentru perioada 2021 - 2027 sunt:

1. Extinderea și modernizarea sistemului de transport metropolitan;
2. Construirea Centurii Metropolitane a Municipiului Baia Mare;
3. Dezvoltarea unor infrastructuri de sprijinire a afacerilor: Parcuri Industriale, Incubatoare de Afaceri, Centre Expoziționale.

1.4.3 ZONA METROPOLITANĂ CLUJ NAPOCA (ZMCJ)

Zona Metropolitană Cluj (ZMC) este constituită ca o asociație de dezvoltare intercomunitară, din care fac parte următoarele unități administrativ teritoriale: Municipiul Cluj-Napoca și comunele Aiton, Apahida, Baci, Bonțida, Borșa, Căianu, Chinteni, Ciurila, Cojocna, Feleacu, Florești, Gilău, Gârbău, Jucu, Petreștii de Jos, Săvădisla, Sânpaul, Tureni și Vultureni.

- Specializarea: unitățile administrativ-teritoriale membre pot transfera către asociație unele activități specifice intrând în sfera lor de competență, cu acordul consiliului deliberativ al unității respective;
- Non-discriminarea și tratamentul egal: respectarea dreptului tuturor ființelor umane de a fi egale în demnitate, de a fi tratate cu respect și considerație și de a participa în condiții de egalitate la orice aspect al vieții economice, sociale, politice, culturale sau civile, indiferent de origine etnică, sex, religie, vârstă, dezabilități sau orientare sexuală.

Viziunea Zonei Metropolitane Cluj este aceea de a deveni un pol magnetic pentru servicii de cercetare, dezvoltare, inovare și tehnologia informației; mediul adecvat pentru antreprenori, profesioniști și tineri; locul unde te dezvolti, ai succes și îți crești copiii. (PIDU ZMC 2007-2013).

Ariile de competență a Zonei Metropolitane Cluj, acestea sunt: Amenajarea teritoriului zonal; Politici și programe sectoriale privind dezvoltarea economică, dezvoltarea socială, mobilitatea, locuințele, utilitățile și serviciile publice; Finanțarea și/sau cofinanțarea programelor și proiectelor prioritare de interes comun; Fiscalitatea proprietăților și managementul patrimoniului imobiliar; Mediul înconjurător; Politici și programe în domeniile sănătății, educației, locuirii, serviciilor sociale, ocupării, culturii, sportului și turismului; Organizarea instituțională și dezvoltarea resurselor umane; Alte aspecte care definesc particularitățile locale ale zonei.

Zona Metropolitană Cluj beneficiază de o infrastructură tehnico-edilitară relativ bine dezvoltată și care nu generează probleme majore cu privire la calitatea și continuitatea serviciilor comunitare de utilități publice (apă-canal, termoficare, alimentare cu gaze naturale și energie electrică, iluminat public, telecomunicații).

ZMC a supervizat sau a colaborat la elaborarea unor planuri și strategii de esențiale pentru dezvoltarea zonei metropolitane:

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al zonei metropolitane este un document strategic important realizat sub coordonarea ZMC. Scopul PMUD este de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilității în întreaga zonă metropolitană, acesta funcționând ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor

finanțate prin fondurile europene din perioadele de programare 2014-2020, 2021-2027 și pe mai departe. Toate proiectele de mobilitate din ultimii ani au la bază PMUD. Printre acestea, amintim creșterea în volum și calitate a spațiilor pietonale din Cluj-Napoca, extinderea transportului public în zona metropolitană, creșterea numărului de piste de biciclete, reînnoirea flotei de transport în comun, introducerea de autobuze electrice, creșterea numărului de linii de transport în comun, schimbarea sistemului de parcare (fără abonamente în centru), construcția de parkinguri supra și subterane ș.a.m.d.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană. Succesul economic al orașului și al hinterlandului său a devenit notoriu pe plan național, fiind reflectat intens în mass-media. Atragerea masivă a fondurilor europene, aplicarea pe scară largă a concursurilor internaționale de soluții pentru proiectarea și executarea unor lucrări majore, înmulțirea aplicațiilor de tip „smart city”, accelerarea sectorului industriilor creative, transformarea într-o metropolă a festivalurilor recunoscute pe plan european, crearea unui ecosistem antreprenorial performant - toate acestea au la bază și un document strategic elaborat sub coordonarea ZMC. Este vorba de „Strategia integrată de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Cluj-Napoca, pentru perioada de programare 2014-2020” (SIDU).

De asemenea, ZMCJ a fost implicată direct în elaborarea următorului SIDU, pentru perioada 2021-2030, realizat de Banca Mondială. Acest document pune bazele dezvoltării Clujului în această decadă, cu accent pe sustenabilitate, politici prietenoase cu mediul și tehnologii smart, dublate de dezvoltarea infrastructurii de mobilitate prin investiții masive la nivel metropolitan etc.

Inițiative și proiecte derulate:

În parteneriat cu Banca Mondială, ZMCJ derulează inițiativa „**Desenează metropola de mâine**”, un proiect unic pe plan național, prin care își propune să contribuie la regenerarea spațiilor publice din zona rurală a zonei metropolitane. Inițiativa presupune realizarea în co-design a unor concepte pentru revitalizarea centrelor civice din comunele aflate în ZMCJ, în concordanță cu bunele practici și recomandările de regenerare urbană din SIDU 2021-2030.

Până acum s-au realizat în acest proiect masterplanuri pentru Florești (2021), Gilău și Apahida (2022). După finalizarea conceptelor de regenerare, primăriile locale vor realiza documentațiile necesare, iar apoi ZMCJ și administrațiile locale vor căuta soluțiile optime de finanțare, pentru punerea lor în practică.

Inițiativa va continua pe măsură ce se elaborează noi concepte pentru comunele de pe teritoriul ZMCJ.

Tot în parteneriat cu Banca Mondială, ZM Cluj a lansat la sfârșitul anului 2022 **primul GIS metropolitan** din România. Este vorba de o hartă interactivă de mare complexitate, care poate fi accesată la adresa web <https://www.clujmet.ro/gis/>.

Pe GIS-ul metropolitan sunt disponibile în acest moment aproape 100 de straturi de informații, împărțite pe mai multe domenii, precum Mediu, Infrastructură, Educație, Sănătate, Demografie etc. Acestea, la rândul lor, sunt împărțite în subdomenii.

Astfel, de exemplu, un utilizator al hărții poate afla exact cum se intersectează traseul metroului cu cel al centurii metropolitane, care este cea mai apropiată farmacie de el sau dacă terenul pe care îl are la țară se află sau nu într-o zonă protejată. Platforma include și proiectele metropolitane majore ale Clujului.

Inițiativa se bucură de un mare succes la public și a fost reflectată intens în mass-media. GIS metropolitan Cluj este un proiect permanent în actualizare.

Proiecte verzi. ZMCJ a fost sau este implicată în mai multe proiecte de infrastructură ecologică și de concept, finanțate de UE.

În 2021 au înființat o pădure de parc - probabil prima din România - în zona Făget, cu benzi de ciclism și piste tematice, panouri de informare privind fauna și flora zonei. Intervenția a fost minimală, bazată pe un studiu științific. Proiectul, numit Urb4Dan, a fost finanțat prin programul Interreg, Programul Transnațional Dunărea.

Printr-un proiect Orizont 2020, numit Stardust, dezvoltă soluții tehnice urbane verzi și modele de afaceri inovatoare prin integrarea mai multor domenii, cum ar fi clădirile, mobilitatea și eficiența energetică, pentru a defini un nou concept urban. În acest scop, a fost format un consorțiu cu trei orașe-lider, Pamplona (Spania), Tampere (Finlanda) și Trento (Italia), care împărtășesc cele mai bune practici cu alte patru orașe: Derry (U.K.), Kozani (Grecia), Litoměřice (Cehia) și Cluj-Napoca.

În cadrul proiectului proGlg, finanțat tot prin Orizont 2020, ZM Cluj reproduce și adaptează soluțiile de regenerare urbană bazate pe natură pentru zonele industriale, deja testate de patru orașe-lider. Aceste orașe sunt Dortmund (Germania), Torino (Italia), Zagreb (Croatia) și Ningbo (China), în timp ce alte patru orașe Cascais (Portugalia), Pireu (Grecia), Zenica (Bosnia și Herțegovina) și Cluj-Napoca sunt partenere.

Proiecte sociale. Din anul 2014 sunt implicați în desegregarea comunității marginalizate de la Pata-Rât, zonă situată în apropierea fostei rampe de gunoi a Clujului.

Prin intermediul a două proiecte finanțate prin fonduri norvegiene au reușit să mute în Cluj-Napoca și comune din zona metropolitană 143 de persoane, iar alte peste 130 sunt în curs de mutare. Toate acestea s-au mutat ori se vor muta în locuințe sociale decente, cumpărate sau construite de ZMCJ.

Fiecare proiect a presupus o intervenție complexă pentru pregătirea familiilor în vederea mutării, selectarea beneficiarilor, achiziționarea/ construirea și mobilarea locuințelor și asistența post-mutare. Al doilea proiect are ca scop și elaborarea unei metodologii de relocare a persoanelor din zonele marginalizate, care să poată fi replicată oriunde în România.

Proiectele ZM Cluj de desegregare din Pata-Rât sunt considerate un model de Banca Mondială și au fost prezentate ca un exemplu de bune practici la World Family Summit 2022, forum mondial desfășurat sub egida ONU.

În afara proiectelor de desegregare derulate în Pata-Rât mai sunt sau au fost implicați și în alte proiecte sociale, care vizează accesul la muncă și educație sau combaterea violenței domestice.

Astfel, au instalat echipamentele necesare pe internet wireless în zona Pata-Rât, în cadrul proiectului Cluj Future of Work. Au urmărit astfel, un dublu scop: pe de o parte de a ușura accesul cetățenilor din zonă la serviciile online oferite de AJOFM și platformele private de recrutare; pe de altă, au facilitat accesul elevilor din Pata-Rât la educație online.

Tot în sfera socială, prin proiectul „Comunitate VeDe”, finanțat prin Programul Operațional Capital Uman, au înființat și licențiat primul centru metropolitan de consiliere și suport pentru victimele violenței domestice. După încheierea proiectului, și-au asumat continuarea funcționării acestuia, sub denumirea de Centrul Metropolitan pentru Egalitate de Gen.

Proiecte educative. Începând cu anul școlar 2014-2015, echipa ZM Cluj asigură accesul la învățământ pentru copiii din comunitatea Rampă, cea mai defavorizată din comunitățile de la Pata-Rât.

Activitatea a început ca parte a primului proiect de desegregare pe care l-au avut în Pata-Rât. După încheierea acestuia (2017), se continuă din sursele proprii ale ZMC.

De asemenea, prin proiectul OUT4ALL, cu finanțare europeană, se urmărește crearea unui mediu de învățare îmbunătățit în trei școli din zona metropolitană. În cadrul proiectului, vor avea loc activități integrate de educație în aer liber (outdoor) pentru 325 de elevi din ciclul primar de la cele trei școli.

Activitățile în natură vor implica folosirea tehnologiei, a scannerelor și a imprimantelor 3D și a software-urilor specializate. Microscope electronice vor fi conectate la tablete, elemente de curs vor fi printate 3D, copiii fiind încurajați să folosească tehnologia pentru studiu. De asemenea, ei vor fi implicați în alegerea temelor de studiu. Proiectul se desfășoară la școlile gimnaziale din Ciurila și Apahida și la Liceul Teoretic „Elf” din Cluj-Napoca.

1.4.4 ZONA METROPOLITANĂ CONSTANȚA (ZMC)

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Constanța este o structură asociativă de utilitate publică, constituită în conformitate cu prevederile Codului Administrativ și ale Legii nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, având ca scop dezvoltarea durabilă a unităților administrativ teritoriale care alcătuiesc asociația și a întregii zone limitrofe acestora, prin realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional și prin furnizarea în comun a unor servicii publice.

Aglomerarea urbană Zona Metropolitană Constanța adună localitățile aflate la cel mult 35 km de municipiul Constanța într-o entitate administrativă voluntară,

constituită pentru dezvoltarea uniformă socio-economică a localităților componente și este formată din 16 unități administrativ teritoriale, respectiv: municipiul Constanța, 5 orașe (Năvodari, Ovidiu, Murfatlar, Techirghiol și Eforie) și 10 comune (Agigea, Cumpăna, Valu lui Traian, Poarta Albă, Lumina, Corbu, Mihail Kogălniceanu, Tuzla, 23 August și Costinești) incluzând și satele aferente.

În cadrul acestui teritoriu, municipiul Constanța împreună cu localitățile învecinate concentrează o populație permanentă de 485.936 locuitori (64,5% din populația totală a județului), concentrată pe o suprafață de doar 30% din teritoriul județului și un număr mediu de populație flotantă și turiști în perioada sezonului balneo-turistic de peste 1.000.000 de persoane. Cea mai mare parte a populației este concentrată în mediul urban (485.936 locuitori din care 302.976 de locuitori în municipiul Constanța și 89.303 locuitori în celelalte orașe componente ale Zonei Metropolitane Constanța), restul populației de 93.657 locuitori fiind concentrată în mediul rural.

Unitatea administrativ teritorială	Populația permanentă	Populația sezonieră (iunie- septembrie)
Zona de nord și nord - vest		
Orașul Năvodari	43.195	103.818
Orașul Ovidiu	16.161	3.418
Comuna M. Kogălniceanu	9.874	1.823
Comuna Lumina	12.063	-
Comuna Corbu	6.525	3.800
Total zonă	87.818	112.859
Zona de vest		
Orașul Murfatlar	10.742	-
Comuna Valu lui Traian	17.709	-
Comuna Poarta Albă	5.861	-
Comuna Cumpăna	16.095	-
Total zonă	50.407	-
Zona de sud		
Orașul Eforie	10.820	203.410
Comuna Techirghiol	8.385	8.096

Comuna Agigea	9.200	1.500
Comuna Tuzla	7.171	3.200
Comuna Costinești	3.392	53.124
Comuna 23 August	5.767	2.350
Total zonă	44.734	271.680
Total zona periurbană		
Total general	182.960	< 1.000.000
Localități urbane	89.303	118.800
Localități rurale	93.657	66.000

Tabel 4 - Populația periurbană ZMC, Sursa: date INS, Prelucrare autor

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Constanța a fost fondată în anul 2007, iar în cei 16 ani de activitate, s-a specializat în accesarea programelor de finanțare europeană, atât prin pregătirea și implementarea unor proiecte proprii, cât și prin acordarea de asistență tehnică unităților administrativ teritoriale membre ale Asociației, dar și altor parteneri.

În mod direct, ADI ZMC a elaborat și implementat 20 proiecte cu o valoare totală de aproximativ 50 milioane lei, finanțate în cadrul mai multor programe operaționale, respectiv: Programul Operațional Regional 2007 - 2013, Programul Operațional Dezvoltarea Capacității Administrative, Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane, Programul Horizon, Programul Operațional Capital Uman, Programul Interreg.

Principalul obiect de activitate al Asociației este acela de a coordona activitatea de planificare strategică la nivelul întregului areal reprezentat de cele 16 unități administrativ teritoriale care formează Zona Metropolitană Constanța. În acest sens, la nivelul ADI ZMC sunt elaborate, monitorizate și evaluate principalele strategii integrate de dezvoltare și planuri de acțiune la nivel local: S.I.D.U. și P.M.U.D.

De asemenea, Asociația a manifestat o preocupare permanentă pentru dezvoltarea potențialului resurselor umane, în special a tinerilor, în scopul asigurării unui nivel optim de pregătire a acestora, care să le garanteze un acces facil la formare profesională și adaptarea la condițiile pieței muncii.

Asociația a conștientizat importanța și impactul resurselor umane asupra oricărei activități de dezvoltare, motiv pentru care a sprijinit în permanență inițiativele partenariale între actorii din mediul de afaceri și mediul educațional. În acest sens, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Zona Metropolitană Constanța” a implementat o serie de proiecte implementate prin Programul Operațional Dezvoltarea Resurselor Umane și Programul Operațional Capital Uman, având ca obiective facilitarea tranziției de la școală la viața activă, reconversia profesională sau stimularea antreprenorialului în rândul tinerilor sau a altor categorii vulnerabile. În același context, asociația s-a implicat permanent în organizarea și desfășurarea unor stagii de practică pentru studenți și elevi și în crearea unui ecosistem partenerial, care să faciliteze dialogul între mediul economic și mediul universitar.

Astfel ADI ZMC și-a adus contribuția la asigurarea unui nivel optim de dezvoltare a comunităților locale, prin formarea capitalului uman prin intermediul organizării stagiilor de practică și în dobândirea competențelor generale, punând accentul inclusiv pe promovarea măsurilor active de ocupare și pe dezvoltarea abilităților necesare în scopul creșterii inserției mai rapide pe piața muncii, în special pentru tineri.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Zona Metropolitană Constanța” a implementat proiectul „Stagii de practică pentru studenți competitivi pe piața muncii” - cod SMIS 136495, finanțat din POSDRU 2007-2013, acest proiect având ca obiectiv general dezvoltarea aptitudinilor de muncă pentru 375 de studenți ai Facultății de Drept și Științe Administrative în scopul creșterii inserției mai rapide pe piața muncii.

Activitățile desfășurate în cadrul proiectului s-au materializat în competențe crescute dobândite de studenți, în îmbunătățirea abilităților sociale ale acestora, în creșterea încrederii în sine. Rezultatele obținute au fost: efectuarea stagiului de practică (583 studenți), continuarea studiilor (574 studenți), găsirea unui loc de muncă (135 de studenți), toți indicatorii inițial stabiliți fiind cu mult depășiți.

În plus, proiectul a produs rezultate și după finalizarea acestuia, în cursul anului 2016 fiind facilitată efectuarea stagiului de practică pentru un număr de 13 studenți ai Facultății de Drept și Științe Administrative din cadrul Universității „Ovidius” Constanța.

Această inițiativă a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Constanța și-a asigurat continuitatea prin implementarea în perioada iunie 2018 - august 2020 a proiectului „Stagiul de practică - primul pas spre angajare!” - cod SMIS 109119, finanțat din Programul Operațional Capital Uman 2014-2020, având ca obiectiv creșterea șanselor de angajare a absolvenților Facultăților de Drept și Administrație Publică din județul Constanța, prin desfășurarea de măsuri active și inovative care să le sporească acestora gradul de informare și capacitatea de adaptare la cerințele pieței forței de muncă, în corelare cu nevoile specifice ale diversilor angajatori.

De asemenea, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Constanța a implementat în perioada octombrie 2020 - octombrie 2022 proiectul “Stagii de practica - succesul garantat în cariera aleasă!”, finanțat din Programul Operațional Capital Uman 2014-2020, care a avut ca obiectiv Facilitarea accesului pe piața muncii pentru 185 de elevi (ISCED 2-4, nivel de calificare 3-5) din domeniile economice cu potențial competitive identificate conform Strategiei Naționale de Competitivitate, precum și a SNCDI: turism și eco-turism, procesare alimente și băuturi, TIC din Regiunea Sud-Est, prin derularea de activități de învățare aferente stagiilor de practică pentru creșterea numărului absolvenților care găsesc un loc de muncă și stimularea participării la programe de învățare la locul de muncă a elevilor.

Obiectivul general al proiectului a generat și va continua să genereze un efect pozitiv pe termen lung prin integrarea pe piața muncii a cel puțin 39 de persoane.

În perioada septembrie 2016 - august 2020, asociația a implementat proiectul „PORTIS (PORT-Cities: Innovation for Sustainability/ Dezvoltare durabilă prin inovare)”, finanțat de Comisia Europeană prin programul Horizon 2020, linia de finanțare dedicată Mobilității pentru Dezvoltare (Mobility for Growth 5.5-2015), în parteneriat cu municipiul Constanța și cu alte 4 importante orașe portuare din Europa, respectiv: Anvers (Belgia), Aberdeen (Marea Britanie - Scoția), Trieste (Italia), Constanța (România), Klaipeda (Lituania).

Obiectivul general al proiectului a fost să identifice, demonstreze și să evalueze anumite seturi de măsuri integrate și inovatoare care să abordeze problemele orașelor portuare din Europa cu privire la mobilitate.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Constanța a fost prima structură de acest tip din țară care și-a asumat elaborarea și implementarea unor proiecte de infrastructură publică. În acest sens, opt clădiri neutilizate și aflate într-o stare avansată de degradare au fost preluate de către Asociație și au fost reabilitate și dotate, fiind transformate în Centre pentru tineret și redade utilizării către comunitate. Principalii beneficiari ai acestor proiecte sunt tinerii din Zona Metropolitană Constanța și în special cei care provin din comunități marginalizate și grupuri vulnerabile și care au putut avea acces la dotări și diverse servicii moderne de educație și dezvoltare personală. Suprafața totală a clădirilor reabilitate în cadrul celor opt proiecte de investiții a fost de cca. 7.000 mp.

În prezent, în cadrul Asociației se află în derulare un număr de 5 proiecte, în parteneriat cu diverse entități publice și private.

Proiectul “Planificare Strategică Integrată și administrație publică eficientă la nivelul Polului de Creștere” finanțat din Fondul Social European, prin Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020, constă în îmbunătățirea capacității administrative la nivelul UAT municipiul Constanța și a întregii sale Zone Urbane Funcționale, prin dezvoltarea capacității de planificare strategică integrată, eficientizarea proceselor de management și simplificarea procedurilor administrative, pentru a răspunde în mod fundamentat și coerent nevoilor comunităților locale.

De asemenea, unul din obiectivele specifice ale proiectului constau în dezvoltarea capacității de planificare strategică la nivelul UAT municipiul Constanța și a Zonei Metropolitane Constanța prin actualizarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană și a portofoliului de proiecte prioritare al Zonei Metropolitane Constanța.

Proiectul ”Incubator de afaceri Constanța”, finanțat în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020 - Axa prioritară 2 : „Îmbunătățirea competitivității întreprinderilor mici și mijlocii”, Prioritatea de investiții 2.1 : „Promovarea spiritului antreprenorial, în special prin facilitarea exploatării economice a ideilor noi și prin încurajarea creării de noi întreprinderi, inclusiv prin incubatoare de afaceri”, în parteneriat cu U.A.T. municipiul Constanța și Camera de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură, are ca obiectiv general crearea unui incubator de afaceri sectorial, destinat sectorului industriilor creative, într-un imobil cu regim de

înălțime S+P+4E+M, localizat în Municipiul Constanța, care își propune să devină primul hub regional al comunității antreprenoriale angrenată în sectorul industriilor creative din regiunea Sud-Est și să contribuie la sporirea competitivității regionale, la generarea de inovații și la crearea de noi locuri de muncă calificate și plătite competitiv.

Obiectivele specifice în cadrul acestui proiect sunt:

- reabilitarea și refuncționalizarea unei clădiri în suprafață construită de 2346 mp în cadrul căreia va funcționa un incubator de afaceri cu capacitatea de a găzdui simultan maxim 17 firme rezidente și 160 de persoane;
- asigurarea unui grad de ocupare de minim 71% (suprafață ocupată de rezidenți raportată la capacitatea totală a incubatorului) la 2 ani de la finalizarea proiectului;
- asigurarea unei rate de supraviețuire de minim 64% la 3 ani de la finalizare construcției în care va funcționa incubatorul de afaceri.

Proiectul „CiTyInnoHub ConsTanta INNOvation Hub, a center for the digital transformation of SMEs and PSOs in SE Romania Idquo”, Cod 101083582 DIGITAL 2021 EDHI01, finanțat în cadrul Digital Europe Programme, în parteneriat cu Universitatea Ovidius din Constanța, Patronatul Național al Femeilor de Afaceri din IMM, Camera de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură Constanța, Iceberg+ și Ernst & Young România.

Centrul de Inovare Digitală „CityINNOHub” din Regiunea Sud-Est reunește șase organizații cu expertiză complementară. Acesta a fost înființat pentru a contribui activ la transformarea digitală a IMM-urilor regionale, pentru a le crește competitivitatea, și a autorităților publice locale, pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor oferite comunităților.

Serviciile Centrului European de Inovare Digitală CiTyINNOHub se bazează pe:

- evaluarea maturității digitale;
- soluții digitale adaptate cerințelor;
- posibilitatea testării soluțiilor digitale înainte de a investi;
- consultanță în accesarea finanțărilor;

- instruirea în utilizarea și înțelegerea tehnologiei.

Proiectul „RE-VALUING URBAN QUALITY & CLIMATE NEUTRALITY IN EUROPEAN WATERFRONT CITIES (ACRONIM REVALUE) (Reevaluarea Calității urbane & Neutralității climatice în Orașele Costiere Europene)” , finanțat în cadrul Programului HORIZON, Apel proiecte- Research and innovation actions to support implementation of the climate.

Parteneri în cadrul proiectului alături de A.D.I. Zona Metropolitană Constanța, sunt Primăria Municipiului Constanța și 8 orașe costiere din Europa (Ålesund, Bruges, Burgas, Rimini, Cascais, Izmir, Písek și Rijeka).

Scopul proiectului îl constituie reevaluarea calității urbane în orașele costiere în contextul noilor obiective europene privind neutralitatea climatică. În cadrul proiectului, planurile de dezvoltare teritorială pe termen lung ale orașelor vor fi reactualizate în vederea adaptării la schimbările climatice și urmărind atingerea țintelor asumate la nivelul Uniunii Europene privind neutralitatea climatică. În acest sens, vor fi elaborate, testate și diseminate, într-o abordare holistică și participativă, diverse metodologii și instrumente orientate spre atingerea țintelor privind neutralitatea climatică, în următoarele arii de interes:

- calitatea spațiului urban;
- energie și mobilitate;
- economia circulară;
- crearea și implementarea de soluții bazate pe date și informații digitale;
- crearea și implementarea de soluții bazate pe natură și protejarea mediului înconjurător.

Proiectul “SPOTLOG Green and Socially resPOnsible ciTy Logistics InnovaTions”, finanțat în cadrul Interreg Europe/Greener Europe (policy objective 2)/Zero carbon urban mobility.

Obiectivul general al proiectului îl reprezintă îmbunătățirea implementării a 7 instrumente de politică regională, care abordează aspecte practice și politice legate de:

- promovarea utilizării mijloacelor de transport durabile susținute de o infrastructură urbană inovativă;
- promovarea digitalizării pentru o mai bună utilizare a resurselor prin combinarea serviciilor de transport și implicarea comunității în lanțurile de distribuție.

Parteneri în cadrul acestui proiect sunt: University of Aveiro (LP), Fundão Municipality (PO), TTS Italy, Smart Cities of Romania Cluster (RO), Tampere University of Applied Sciences (FIN), Mazovia Energy Agency (MAE) (POL), Municipality of Rimini, Vidzeme Planning Region (LIT), City of Mechelen (Bel), Lille Municipality (FR), Centro Regional Coordination and Development Commission (POR), Marshal's Office of the Mazovian Voivodeship in Warsaw (Pol).

Una din preocupările permanente ale A.D.I Zona Metropolitană Constanța a fost și este dezvoltarea economică durabilă și integrată a Zonei Metropolitane Constanța, în acest sens participând constant la diverse activități, proiecte și programe destinate promovării investițiilor și încurajării mediului antreprenorial din regiune, fiind partener într-o serie de acorduri de colaborare încheiate cu reprezentanți ai mediului de afaceri, cu mediul universitar și instituții publice de la nivel local.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Constanța asigură în prezent și președinția Federației Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România (F.Z.M.A.U.R.), fiind prezentă în această calitate în cadrul tuturor structurilor partenariale dedicate următoarelor programe operaționale aferente exercițiului financiar 2021 - 2027: Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare, Dezvoltare Durabilă, Transport, Educație și Ocupare, Incluziune și Demnitate Socială, Asistență Tehnică, fiind totodată reprezentată inclusiv în cadrul Comitetului de Coordonare pentru Managementul Acordului de Parteneriat 2021-2027 (CCMAP).

Capitolul 2. Planificarea teritorială integrată (SIDU) și mobilitate durabilă (PMUD) la nivel urban și metropolitan

Subcapitolul 2.1. Considerente generale

Planificarea teritorială integrată reprezintă o abordare holistică și coordonată a dezvoltării teritoriale, care vizează gestionarea eficientă a resurselor, amenajarea spațiului și promovarea dezvoltării durabile a unei areal definit. Aceasta implică integrarea și armonizarea politicilor și strategiilor referitoare la dezvoltarea socio-economică, protecția mediului, mobilitatea populației și transportul, infrastructura, utilizarea terenurilor etc.

Planificarea teritorială integrată are ca obiective principale:

- **Gestionarea eficientă a resurselor:** prin evaluarea și utilizarea rațională a resurselor naturale, economice și sociale disponibile într-un teritoriu. Aceasta include identificarea și protecția resurselor naturale, utilizarea durabilă a solului și apei, precum și gestionarea eficientă a energiei și a tuturor celorlalte resurse.
- **Amenajarea spațiului:** prin stabilirea unor reguli și principii pentru organizarea teritoriului într-un mod coerent și sustenabil. Aceasta implică dezvoltarea de politici și strategii pentru întreaga dezvoltare socio-economică la nivel urban și rural, având în vedere stabilirea diverselor funcționalități la nivelul arealului respectiv (sociale, administrative, comerciale sau industriale) și asigurarea interconectării și sinergiei între acestea, prin intermediul infrastructurii edilitare și de transport, a rețelelor

de comunicații și a diverselor servicii publice care deservește populația și teritoriul respectiv. Scopul este de a promova un cadru armonios și funcțional al teritoriului.

- **Dezvoltarea durabilă:** prin promovarea unei dezvoltări echilibrate, care să asigure creșterea economică, protejarea mediului și îmbunătățirea calității vieții într-un teritoriu funcțional delimitat. Aceasta implică integrarea aspectelor sociale, economice și de mediu în procesul de planificare și luarea în considerare a nevoilor și intereselor diferitelor grupuri sociale.

Planificarea teritorială integrată se bazează pe cooperarea și coordonarea între diferitele autorități și părți interesate implicate în dezvoltarea teritorială, cum ar fi autoritățile locale, organizațiile guvernamentale și neguvernamentale, mediul de afaceri, societatea civilă și cetățenii. Aceasta necesită o abordare participativă, transparentă și consultativă, care să permită implicarea tuturor părților interesate în procesul de planificare și luarea deciziilor.

Prin implementarea planificării teritoriale integrate, se urmărește atingerea unei dezvoltări sustenabile și armonioase a teritoriului, cu beneficii economice, sociale și de mediu pe termen lung.

Planificarea teritorială integrată se bazează pe o evaluare cuprinzătoare a întregului areal vizat, demers ce include analiza caracteristicilor sale geografice, sociale, economice și de mediu. Pe baza acestei analize, se stabilesc viziunea și obiectivele de dezvoltare pe termen mediu și lung, care sunt apoi integrate într-un plan de acțiune și concretizate prin intermediul unui portofoliu de proiecte și intervenții. Acest plan teritorial poate cuprinde politici și măsuri specifice pentru utilizarea terenurilor, dezvoltarea urbană, conservarea resurselor naturale, protecția mediului, mobilitatea populației și gestionarea transportului, managementul riscurilor și alte aspecte relevante.

La nivel național, conceptul de planificare strategică integrată a fost readus în atenție și și-a câștigat importanța odată cu aderarea României la Uniunea Europeană, mai întâi ca o condiționalitate ex-ante cerută în relație cu accesarea diverselor programe de finanțare, iar mai apoi ca un instrument necesar în asigurarea unui management public eficient.

În context local și metropolitan, conceptul privind planificarea teritorială integrată s-a materializat în ultimul deceniu și jumătate prin intermediul strategiilor integrate de dezvoltare urbană (SIDU) și a planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD), urmând astfel aplicarea la nivel național a tipologiei de abordare comunitară, bazată pe subsidiaritate și implicarea sinergică și participativă a tuturor vectorilor de opinie și decizie.

Printre principiile și ariile de abordare la nivelul strategiilor integrate de dezvoltare urbană, regăsim întotdeauna următoarele elemente:

- **planificarea urbană holistică:** aceasta implică o planificare centrată și coordonată care ia în considerare diferitele aspecte ale dezvoltării urbane, precum infrastructura, transportul, zonele rezidențiale, zonele comerciale, spațiile verzi și mediul înconjurător.
- **dezvoltarea durabilă:** aceasta ia în considerare impactul asupra mediului și promovează utilizarea eficientă a resurselor, utilizarea energiei regenerabile și reducerea emisiilor de carbon, de asemenea, încurajează dezvoltarea durabilă economică și socială, asigurând echitate și incluziune socială.
- **mobilitate urbană sustenabilă:** aceasta implică promovarea transportului public eficient, a infrastructurii pentru bicicliști și pietoni, a utilizării mașinilor electrice și a reducerii poluării cauzate de vehiculele cu combustie internă, îmbunătățindu-se astfel calitatea aerului, reducându-se congestia și crescând accesibilitatea.
- **regenerarea urbană:** implică revitalizarea zonelor urbane învechite sau deteriorate prin renovare, reamenajare sau reconversie a clădirilor și a infrastructurii, regenerarea urbană contribuind la îmbunătățirea aspectului estetic, crearea de locuri de muncă și stimularea economică în acele zone.
- **participarea comunității:** aspect absolut necesar ce implică participarea activă a tuturor factorilor locali în procesul de luare a deciziilor, asigurându-se astfel reprezentarea la nivelul strategiei a tuturor intereselor și nevoilor comunităților și încurajează implicarea cetățenilor în dezvoltarea și gestionarea urbană.
- **utilizarea tehnologiei și digitalizarea:** presupune integrarea tehnologiei în dezvoltarea urbană, aspect ce poate aduce beneficii semnificative, cum ar fi sisteme

de gestionare a traficului, iluminat inteligent, colectarea inteligentă a deșeurilor și gestionarea eficientă a resurselor, tehnologia și digitalizarea putând contribui la crearea unor orașe mai inteligente și mai durabile.

- **incluziunea și dezvoltarea socială și culturală și abordarea problematicilor specifice comunităților marginalizate și a grupurilor vulnerabile:** implică o abordare coezivă și incluzivă, asigurându-se cadrul pentru o dezvoltare socială omogenă, bazată pe promovarea egalității de șanse și a tratamentului egal, recunoașterea și încurajarea diversității culturale și a dezavuării oricăror forme de discriminare și segregare.

În concluzie, planificarea teritorială integrată are ca scop crearea unui cadru flexibil și adaptabil, care să răspundă schimbărilor și provocărilor în evoluție ale teritoriului. Acesta vizează dezvoltarea sustenabilă, echitabilă și eficientă a teritoriului, în beneficiul tuturor comunităților și a mediului înconjurător.

Subcapitolul 2.2 Cadrul legal privind planificarea teritorială (SIDU) și mobilitatea (PMUD) la nivel urban și metropolitan

În România, planificarea teritorială și mobilitatea urbană și metropolitană sunt reglementate de mai multe acte normative. Iată câteva dintre cele mai importante:

- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, împreună cu normele metodologice de aplicare a acestui act normativ;
- Legea nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național:
- Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 246 din 20 iulie 2022 privind zonele metropolitane, reprezintă actul normativ integrator care oferă cadrul juridic, administrativ și operațional pentru

constituirea și funcționarea asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, ca structuri de drept privat și de utilitate publică, formate din unități administrativ teritoriale de la nivelul principalelor aglomerări urbane, cu scopul asigurării unei dezvoltări teritoriale integrate și furnizării în comun a unor servicii de interes public.

- Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă.

Scopul acestui act normativ adoptat de curând este acela de a stabili condițiile necesare pentru asigurarea unui sistem de mobilitate durabil, echitabil, eficient și incluziv pentru realizarea unor condiții mai bune de mobilitate în zonele urbane și rurale, reducerea gazelor cu efect de seră din transporturi și pentru creșterea siguranței rutiere în zonele urbane, utilizând soluții verzi și digitale.

Acest nou act normativ aliniază reglementările naționale în domeniul mobilității cu cele europene și propune următoarele principii de abordare:

- planificarea orașelor pentru oameni;
- implicarea cetățenilor și a altor părți interesate;
- coordonarea și colaborarea multinivel între administrațiile publice locale și centrale;
- planificarea de la nivel de teritoriu metropolitan până la nivel de cartier;
- dezvoltarea orientată spre transport public - corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană;
- încurajarea utilizării transportului alternativ în detrimentul autovehiculelor personale;
- asigurarea accesului la serviciile de transport public al tuturor cetățenilor, inclusiv accesoriizarea tuturor modurilor de transport în mod funcțional și incluziv, în concordanță cu nevoile diferiților participanți la trafic;
- dezvoltarea tuturor modurilor de transport într-o manieră echitabilă, integrată și interoperabilă, cu accent pe modurile de transport nepoluante;
- managementul parcării, staționării și controlul accesului traficului, în corelare cu transportul public și transportul nemotorizat;
- utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru managementul mobilității, inclusiv managementul traficului, al parcărilor și al transportului public;
- managementul transportului de mărfuri;

- monitorizarea și evaluarea performanțelor aferente mobilității urbane durabile.
- Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă a României (SNDD), adoptată prin HG nr. 877/9 noiembrie 2018, reprezintă un document strategic la nivel național care include obiectivele, prioritățile și măsurile pentru dezvoltarea urbană și metropolitană, inclusiv în ceea ce privește mobilitatea.
- Planul național de acțiune pentru implementarea Strategiei naționale pentru dezvoltare durabilă 2030;
- Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 3/2003 privind administrarea domeniului public și privat de interes local;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică;
- Legea nr. 326/2001 pentru reglementarea serviciilor de gospodărie comunală;
- Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local;
- Legea nr. 7/1996 a cadastrului și publicității imobiliare;
- Ordonanța Guvernului nr. 39/2018 privind parteneriatul public-privat.

Subcapitolul 2.3 Situația existentă privind planificarea teritorială și mobilitatea la nivelul municipiilor reședință de județ

Abordarea problematicii dezvoltării teritoriale integrate la nivel metropolitan s-a dezvoltat în România abia odată cu aderarea țării noastre la Uniunea Europeană, iar promovarea acestui concept s-a făcut mai degrabă în asociere cu îndeplinirea unor condiționalități de aliniere la regulamente și practici europene consacrate, decât ca o stare de fapt firească, care să reflecte în practica planificării noile evoluții și

realități ale societății românești, în special în ceea ce privește urmărirea și coordonarea corectă a dezvoltării marilor aglomerări urbane din România.

Primele structuri asociative dedicate dezvoltării integrate de tip intercomunitar s-au înființat în România în anii 2007, 2008 și 2009, în jurul unor mari orașe: Brașov, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Baia Mare, Bacău sau Oradea. Iar aceste asociații de dezvoltare intercomunitară și-au asumat încă de la început rolul de coordonare în ceea ce privește planificarea strategică integrată la nivelul arealelor teritoriale pe care le reprezentau, elaborându-se astfel primele planuri/strategii integrate de dezvoltare urbană, documente pe baza cărora au fost accesate fonduri europene importante și s-au implementat mii de proiecte concrete, care au contribuit la rezolvarea unor nevoi locale, dar printr-o abordare nouă, în care au fost avute în vedere complementaritatea intervențiilor și a rezultatelor, precum și sporirea impactului.

Astfel, la nivelul acestor structuri asociative și zone urbane funcționale, s-a dezvoltat o adevărată experiență în domeniul planificării teritoriale integrate, prin elaborarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea unor seturi de strategii și planuri de acțiune.

Pentru a ilustra și, totodată, de a ghida în acest domeniu vă prezentăm în continuare câteva din cele mai noi tendințe și exemple de bună practică în ceea ce privește modul de a contura și de a aborda în mod integrat viziunea și obiectivele de dezvoltare ale principalelor aglomerări urbane și zone metropolitane din România.

Zona Metropolitană Constanța

În cadrul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană, viziunea de dezvoltare a Polului Național de Creștere - Constanța are în vedere impunerea Zonei Metropolitane ca un centru multifuncțional competitiv al României și principalul polarizator economic în regiunea Mării Negre, avându-se în vedere totodată dezvoltarea durabilă a întregului areal și reducerea discrepanțelor actuale de dezvoltare dintre cele 16 localități care compun acest pol de creștere.

Analiza mai detaliată cu privire la Zona Metropolitană Constanța este realizată în cadrul subcapitolului privind exemple de bună practică privind elaborarea SIDU și PMUD la nivel metropolitan.

Zona Metropolitană Oradea

Viziunea strategică de dezvoltare a Zonei Metropolitane Oradea este ca acest areal să reprezinte un reper european inovator, puternic și durabil, dezvoltat economic, integrat într-o zonă urbană funcțională care definește un spațiu de locuire, muncă și viață de înaltă calitate.

Pentru realizarea acestei viziuni, strategia de dezvoltare este focusată pe trei „direcții de dezvoltare strategică”, care asociază trei „priorități strategice”. Pentru implementarea fiecăreia dintre aceste dimensiuni fiind identificate o serie de „obiective strategice”, fiecare grupând în „axe specifice” diferite tipuri de „intervenții” sub forma programelor, proiectelor, hotărârilor, măsurilor etc., care sunt modalități concrete de acțiune, ce vor contribui în mod direct la atingerea viziunii de dezvoltare propuse.

Direcțiile de dezvoltare strategică se referă la: „creșterea competitivității economice a municipiului Oradea și Zonei Metropolitane Oradea”, „creșterea calității locuirii în municipiul Oradea și în Zona Metropolitană Oradea” și „dezvoltarea durabilă și sustenabilă a municipiului Oradea și a Zonei Metropolitane Oradea”. Cele trei priorități strategice sunt definite luând în considerare caracterul comun al localităților care compun Zona Metropolitană Oradea. Astfel, interesul pentru „creșterea conectivității municipiului și zonei metropolitane”, „dezvoltarea și promovarea turismului” și „dezvoltarea capacității administrative”, este justificat atât de nevoia pentru dezvoltarea acestor domenii, cât și de faptul că rezultatele intervențiilor necesare realizării acestora, afectează și chiar condiționează decisiv dezvoltarea .

Pentru a respecta importanța domeniilor avute în vedere de prioritățile strategice și pentru a sublinia diferența conceptuală dintre acestea și direcțiile de dezvoltare strategică, acestea au fost numite diferit. Deși nivelul de generalitate al acestora este similar, sensul efectului acțiunii diferă. Astfel, „direcțiile de dezvoltare strategică” vizează acțiuni de la individual la comun, iar „prioritățile strategice” vizează acțiuni de la comun la individual. Acest tip de organizare metodologică încearcă să păstreze caracterul sistemic al conceptului de dezvoltare, subliniind

interesele intercorelate ale municipiului Oradea și ale comunităților din zona metropolitană și efectele comune ale diverselor intervenții locale.

Pornind de la această viziune și de la această abordare, direcțiile de dezvoltare și prioritățile strategice sunt:

- Direcția de dezvoltare strategică 1: Creșterea competitivității economice a Municipiului Oradea și a Zonei Metropolitane Oradea;
- Direcția de dezvoltare strategică 2: Creșterea calității locuirii în Municipiul Oradea și în Zona Metropolitană Oradea;
- Direcția de dezvoltare strategică 3: Dezvoltarea durabilă și sustenabilă a Municipiului Oradea și a Zonei Metropolitane Oradea;
- Prioritatea strategică 4: Creșterea conectivității Municipiului Oradea și a Zonei Metropolitane Oradea;
- Prioritatea strategică 5: Dezvoltarea și promovarea turismului;
- Prioritatea strategică 6: Dezvoltarea capacității administrative.

La nivelul S.I.D.U. Oradea, competitivitatea economică a municipiului și a zonei metropolitane este văzută drept motorul care duce înainte dezvoltarea, iar specializarea inteligentă trebuie să fie vârful de lance care să păstreze ritmul de dezvoltare și avantajul față de competitorii interni și externi. În același timp, trebuie susținute și dinamizate sectoarele cu un ritm de dezvoltare mai lent și afacerile rurale care nu depășesc granițele din apropiere, dar sunt foarte importante pentru comunitățile din zonă (Sursa: Zona Metropolitană Oradea, *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Oradea și a Zonei Metropolitane Oradea pentru perioada 2021 - 2027*, 2023, pp. 178-185).

Zona Metropolitană Cluj-Napoca

Strategiile de dezvoltare elaborate și implementate după anul 2005, atât la nivel municipal, cât și la nivel metropolitan (PIDU 2007-2013, SIDU 2014-2020) au adus o schimbare de paradigmă în ceea ce privește planificarea dezvoltării, precum și rezultate concrete.

Studiile realizate recent de instituții credibile și de prestigiu (Studiul privind Calitatea Vieții în Orașele din Europa al Comisiei Europene, Barometrul Urban realizat de MLPDA sau studiul „Orașe Magnet. Migrație și Navetism în România” al Băncii Mondiale) au ajuns la aceeași concluzie, respectiv faptul că Cluj-Napoca este orașul din România cu cea mai ridicată calitate a vieții. Acest lucru este de altfel validat și de performanțele demografice și economice din ultimii ani, care îl fac zona urbană cu cea mai rapidă creștere din țară. Așadar, strategiile anterioare și-au atins scopul declarat, acela de a face din Cluj-Napoca destinația preferată pentru cetățeni și companii.

În ultimii ani, Clujul s-a poziționat puternic ca un oraș al inovației, dovadă fiind și faptul că acesta a reușit performanța de a se plasa în rândul finaliștilor pentru obținerea titlului de Capitală Europeană a Inovării în anul 2020, într-o companie extrem de selectă de alte orașe exclusiv din Europa de Vest. Aici s-a introdus pentru prima dată transportul public urban regulat cu autobuze electrice în România, s-au instalat primii senzori pentru parcurile publice la sol, a fost pus în funcțiune primul funcționar public virtual din țară, s-a derulat primul exercițiu de bugetare participativă, există singurul centru de inovare și inovație civică, prima divizie de inovare urbană, prima stradă inteligentă, se lucrează la prima linie de transport public autonom și lista premierelor poate continua.

La orizontul anului 2050, municipiul Cluj-Napoca, inclusiv zona sa metropolitană, își propune a fi zona urbană cu cea mai ridicată calitate a vieții dintre orașele secundare aflate în Europa Centrală și de Est, precum și o platformă de importanță europeană pentru dezvoltarea și testarea noilor tehnologii, procese și politici care să răspundă provocărilor viitorului.

Obiectivul general al S.I.D.U. Cluj-Napoca pentru anul 2030 îl reprezintă afirmarea municipiului Cluj-Napoca și a zonei sale metropolitane ca orașul non-capitală (secundar) din Europa Centrală și de Est cu cea mai ridicată atractivitate pentru forța de muncă înalt calificată și companiile inovative, exprimate în ritmul de creștere demografică, dinamica PIB și poziționarea în cadrul clasamentelor U.E. privind calitatea vieții.

Obiectivele specifice de dezvoltare ale Zonei Metropolitane Cluj-Napoca pentru perioada 2021-2030 sunt:

- Obiectivul Specific nr.1 - ORAȘUL BINE CONECTAT
- Obiectivul Specific nr.2 - INVENTAT ȘI PRODUS ÎN CLUJ
- Obiectivul Specific nr.3 - ORAȘ VERDE, REZILIENT ȘI NEUTRU DIN PERSPECTIVA EMISIILOR DE CARBON
- Obiectivul Specific nr.4 - NICIO PERSOANĂ LĂSATĂ ÎN URMĂ
- Obiectivul Specific nr.5 - CARTIERE CU SERVICII ESENȚIALE LA 20 DE MINUTE DE MERS PE JOS
- Obiectivul Specific nr.6 - ORAȘUL BINE GUVERNAT (Sursa: Zona Metropolitană Cluj Napoca, *Strategia integrată de dezvoltare urbana a zonei metropolitane Cluj pe perioada 2021-2030*, 2022, pp. 1132-1140).

Zona Metropolitană Brașov

În cazul Brașovului, viziunea strategică de dezvoltare este bazată pe un număr de elemente cheie ce integrează interesele comune în dezvoltarea rețelei spațiale a celor 16 unități administrativ teritoriale, cu granițe și responsabilități specifice, funcțiuni și valori proprii, care au decis să-și întărească poziția de lider regional, conectat la coridoarele economice majore ale României și Europei.

Viziunea de dezvoltare a Zonei Metropolitane Brașov se fundamentează pe următorii piloni:

a. Vitalitatea economică

Dezvoltarea economică este condiționată de planificarea și folosirea terenului, dezvoltarea oportunităților de investiții și de angajare, realizarea de investiții publice, utilizarea resurselor naturale în forma în care susțin viabilitatea economică și protecția mediului. Câteva aspecte considerate importante solicită atenția sectorului public și privat:

- diversificarea economiei zonei, ca sectoare și mărime, pe baze competitive și în acord cu educația și formarea forței de muncă;
- creșterea numărului de locuitori prin atragerea de forță de muncă și de noi rezidenți;

- vitalizarea și tehnologizarea agriculturii și a producției și serviciilor generate de aceasta;
- prudență în realizarea investițiilor publice și în folosirea terenurilor, urmărind capacitatea de finanțare a investițiilor, de operare și întreținere ulterioară a acestora, dar și costurile de mediu generate de acestea.

b. Comunitățile locale:

Zona Metropolitană Brașov reprezintă o comunitate urbană și rurală unică prin legătura puternică între oameni și valoarea locurilor și mediul construit. Cetățenii acesteia consideră că prin ridicarea calității locuirii, prin întărirea sănătății, educației și siguranței, va crește încrederea și coeziunea socială. Întărirea spiritului comunităților locale solicită o atenție direcționată către următoarele aspecte:

- asigurarea accesului tuturor locuitorilor la servicii și utilități publice de calitate și la un mediu nepoluat;
- conectarea locuitorilor cu teritoriul prin servicii, forme de transport și informații;
- susținerea valorii familiei prin creșterea calității vieții pentru membrii acesteia indiferent de gen și vârstă;
- integrarea vizitatorilor și a navetiștilor în viața culturală și socială a comunităților.

c. Identitate și caracteristici unice valoroase:

Zona Metropolitană Brașov reprezintă peisajul integrat al resurselor naturale și istorice, atribute esențiale pentru un turism de calitate. Respectarea acestora de către membrii comunității joacă un rol crucial în demersul consolidării identității zonei și a protecției resurselor naturale, a patrimoniului tangibil și intangibil. Aspectele considerate semnificative în dezvoltarea zonei sunt următoarele:

- protejarea resurselor de apă și îmbunătățirea calității acesteia;
- dezvoltarea destinațiilor de recreere și turism și a circuitelor pentru vizitarea acestora, prin protejarea și conservarea patrimoniului cultural și biodiversității;
- coordonarea activităților de dezvoltare a turismului și recreerii și integrarea acestora în planurile de investiții publice;

- promovarea patrimoniului, atracțiilor și resurselor zonei.

Viziunea Zonei Metropolitane Brașov pentru anul 2030 vizează dezvoltarea unei comunități dinamice, credibilă în parteneriatele economice și sociale, cu o capacitate ridicată de adaptare la schimbările globale, oferind locuitorilor, vizitatorilor și mediului de afaceri un mod atractiv de viață și un spațiu al oportunităților de dezvoltare și inovare.

Pentru a asigura atingerea acestei viziunii, Zona Metropolitană Brașov propune strategii, programe și proiecte bine ținute care vor da direcție și consistență activităților instituțiilor publice în procesul de inițiere și de implementare a acestora, urmărind de asemenea stimularea altor actori cheie în a întreprinde activități necesare dezvoltării integrate și durabile a zonei. În acest sens, o serie de obiective strategice vor ghida dezvoltarea, integrând problematica specifică identificată în fiecare din sectoarele vizate și vor susține pachetele de proiecte ce urmează a fi implementate pe perioada 2023 - 2030. Aceste obiective sunt următoarele:

Obiectiv strategic 1 - Conectivitate și mobilitate: Consolidarea poziției geografice strategice a Zonei Metropolitane Brașov prin dezvoltarea nodului intermodal de transport conectat la zone funcționale regionale și la peisaje naturale unice.

Obiectiv strategic 2 - Inovativitate, antreprenariat și capital uman: Atragerea de firme în Zona Metropolitană Brașov și susținerea dezvoltării celor existente către domenii inovative ce determină profesionalizarea și diversificarea pieței de muncă.

Obiectiv strategic 3 - Calitate și mod de viață: Atragerea de rezidenți și eliminarea disparităților urban-rural, prin planificarea teritoriului, reabilitarea fondului construit și creșterea calității serviciilor publice.

Obiectiv strategic 4 - Atractivitate turistică: Atragerea de vizitatori prin valorificarea moștenirii naturale, construite și culturale, susținută de măsuri de protecție/conservare și promovare.

Obiectiv strategic 5 - Management public în parteneriat cu cetățenii: Întărirea, diversificarea și extinderea parteneriatului teritorial, susținut de creșterea capacității de management la nivelul Zonei Metropolitane Brașov și a administrațiilor

locale membre. (Sursa: Asociația Metropolitană Brașov, *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbana a Zonei Metropolitane Cluj pe perioada 2021-2030*, 2022, p. 247-250).

Zona Metropolitană Baia Mare

Viziunea pentru anul 2030 la nivelul S.I.D.U. Baia Mare și a zonei urbane funcționale aferentă este constituită pe baza documentelor programatice anterioare, dar și în conformitate cu viziunile de dezvoltare teritorială ale documentelor superioare de actualitate și reglementările, acordurile și direcțiile de dezvoltare la nivel național și european.

În 2030, Municipiul Baia Mare și unitățile administrativ teritoriale din componența zonei metropolitane vor forma o zonă funcțională urbană eficientă, performantă economic, cu relații puternice de colaborare între așezările componente, împreună prezentând o utilizare eficientă a resurselor locale, cu un impact redus asupra mediului și o comunitate unită, inclusivă, nediscriminatorie. Zona Urbană Funcțională Baia Mare, compusă din Municipiul Baia Mare, Orașul Baia Sprie, Orașul Tăuții Măgherauș, Comuna Groși, Comuna Recea, reprezintă un exemplu de succes în tranziția și regenerarea urbană sustenabilă, de la fosta activitate minieră și industrie metalurgică, la un nou profil caracterizat prin: colaborare, identitate culturală, turism dezvoltat și inovare. Zona urbană funcțională prezintă funcțiuni complexe, servicii publice de calitate, infrastructură de educație performantă, zone logistice performante (facilitând relațiile transfrontaliere), peisaj natural și cultural protejat și valorificat, zone de producție cu impact redus asupra mediului și zonele agricole (reduse ca suprafață) utilizate în mod sustenabil.

Zona urbană funcțională Baia Mare este recunoscută pentru o tranziție verde de succes, implementând inițiative ecologice și infrastructuri eficiente energetic. Municipiul Baia Mare și zona metropolitană aferentă este un teritoriu cu accesibilitate regională îmbunătățită (rutieră și feroviară), privind relațiile cu poli urbani și poli de creștere din Regiunea Nord-Vest: Cluj- Napoca, Zalău, Satu Mare. Accesibilitatea aeriană este punct dezvoltat, în completarea marilor aeroporturi din regiune (aeroportul Cluj-Napoca), existând și curse internaționale regulate cu legături spre și dinspre marile orașe europene.

Misiunea S.I.D.U. Baia Mare este de a sprijini dezvoltarea sectorului economic, sociocultural etc. și de a stimula creșterea calității vieții cetățenilor din întreaga aglomerație urbană, prin valorificarea superioară a resurselor existente (capital uman, resurse naturale și antropice diversificate etc). Aceasta indică principalele direcții de acțiune, în baza cărora sunt formulate ulterior obiectivele strategice. Acțiunile strategiei sunt concentrate pe aceste scopuri generale și operaționalizate cu ajutorul unor obiective specifice, acționând asupra situațiilor și problemelor curente.

Astfel, obiectivele S.I.D.U. Baia Mare se prezintă după cum urmează:

Obiective principale:

- Economie performantă bazată pe colaborare între așezări, inovație și turism;
- Calitate ridicată a mediului, poluare în standardele UE;
- Mediu social coeziv, incluziv, nediscriminatoriu, integrator;

Aceste trei obiective principale fac trimitere la ambițiile dezvoltării municipiului Baia Mare și ZUF aferent pentru 2030. Astfel, se răspunde la nevoile actuale ale actorilor urbani implicați și se conferă premisele pentru dobândirea celor trei calități necesare pentru atingerea unei creșteri economice coerente.

Obiective sectoriale:

01 - Turism și atractivitate urbană ZUF inteligentă și atractivă, cu o imagine reprezentativă și autentică;

02 - Transport local și interurban ZUF conectat cu o mobilitate locală durabilă și inteligentă;

03 - Economie performantă, dinamică, bazată pe inovație și cercetare, atractivă pentru investitori cu forță de muncă specializată;

04 - Calitatea vieții ridicată - ZUF identitar, competitiv, cu un cadru de viață sustenabil, spații urbane de calitate și servicii publice performante;

05 - Mediu curat - ZUF cu fond construit eficient energetic, impact redus asupra mediului și care protejează și valorifică resursele naturale;

O6 - ZUF socială și inovativă - Comunitate unită în diversitate, mediu social inclusiv și inovativ, cu acces echitabil la servicii. (Sursa: Zona Metropolitană Baia Mare, *Strategia Integrată de Dezvoltare Zona Urbană Funcțională Baia Mare 2030*, pp. 225-230).

Zona Metropolitană Craiova

Viziunea și obiectivele de dezvoltare la nivelul Zonei Metropolitane Craiova au fost formulate în așa fel încât să reflecte cât mai bine nevoile reale ale comunității, precum și ceea ce se înțelege prin „binele comun”, așa cum este reprezentat și imaginat de către acesta. În completarea analizei datelor statistice și evoluțiilor din ultimii ani, exercițiul consultărilor a fost esențial în formularea unor obiective comune de dezvoltare, validând ipoteze și configurând în mod pragmatic cea mai bună versiune posibilă a orașului pentru următorii zece ani.

Dezvoltarea viziunii, identificarea obiectivelor strategice și a mecanismelor de realizare a acestora s-a bazează pe un set de principii ce susțin abordarea integrată și un proces de planificare eficientă, respectiv:

Abordare participativă. În cadrul procesului de elaborare a strategiei, au fost facilitate diverse procese de consultare și implicare a părților interesate (cercetări, sondaje, consultări tematice, platformă online pentru colectare de provocări și soluții), care au avut ca scop reflectarea nevoilor și priorităților identificate de către cetățeni și diverse grupuri țintă. De asemenea, strategia propune măsuri de susținere și simplificare a procesului de participare prin accelerarea digitalizării instituțiilor publice și oferă o listă de proiecte prioritare, a căror implementare poate fi monitorizată ușor.

Prioritizare și responsabilitate asumată. Unul dintre instrumentele esențiale pentru o strategie de succes, care să reprezinte mai mult decât o pre-condiție pentru accesare de fonduri este exercițiul prioritizării și asumării unei liste scurte de proiecte, ușor de monitorizat de către cetățeni. Procesul vizează obținerea unui portofoliu de proiecte prioritare care să se încadreze în bugetul de investiții estimat pentru perioada 2021-2030 și care să fie asumate ca atare, cu responsabilități și termene clare. Prioritizarea ar trebui să urmeze nevoile reale ale comunității, pentru care se vor identifica ulterior diverse surse de finanțare, preferabil externe.

Integrare orizontală și verticală. Planificarea eficientă necesită coordonarea instituțiilor și departamentelor cu responsabilități în acest sens de la nivel local, din diferite domenii, precum și a celor de la nivel județean, regional, național și european. Astfel, procesul de elaborare a strategiei a avut la bază identificarea și analiza diferitelor documente strategice relevante, cu scopul coordonării cu politicile regionale (nivel la care se asigură managementul FEDR) și cu obiectivele prioritare de la nivel național și european. Ca proiect-pilot în cadrul elaborării primei Politici Urbane a României, strategia integrată de dezvoltare urbană a municipiului Craiova are la bază coordonarea cu noul cadru strategic.

Abordare inter-jurisdicțională. Fără o zonă metropolitană sau o aglomerație urbană puternică, o regiune nu poate performa. Zonele metropolitane și aglomerațiile urbane cele mai dinamice au și cel mai mare succes în a trage oameni și investiții, iar la baza dezvoltării acestora stă cooperarea și planificarea inter-jurisdicțională. Elaborarea strategiei a integrat nevoile de dezvoltare de la nivelul unităților administrativ teritoriale ce compun zona urbană funcțională a Craiovei și a identificat măsuri ce întăresc accesul locuitorilor acestora la oportunități și legăturile dintre zona urbană și cea rurală.

Complementaritatea măsurilor hard și soft. Pentru a elabora o strategie integrată, este important să se mențină un echilibru între investițiile „hard”, cum ar fi parcuri de afaceri, parcuri industriale, dezvoltări rezidențiale, rețele de transport și investițiile „soft”, precum programe de sprijinire a afacerilor și inovării, crearea de programe pentru calificarea forței de muncă și facilitarea accesului grupurilor defavorizate pe piața muncii, programe și activități culturale.

Continuitatea procesului de planificare. Planificarea dezvoltării urbane este un proces ciclic, ce necesită o întoarcere regulată către viziunea, obiectivele și măsurile propuse anterior, astfel încât să se asigure o evaluare realistă a acestora și o actualizare, în funcție de situația existentă la nivel local și direcțiile strategice relevante de la nivel regional, național și european.

În contextul analizei SWOT efectuate și a parcurgerii întregului proces consultativ la nivel local, a fost identificată o paletă largă de obiective și măsuri asociate, ce au fost adaptate contextului local și priorităților de dezvoltare ale Craiovei și zonei sale urbane funcționale.

În completarea rezultatelor analizei situației actuale și consultărilor organizate cu societatea civilă, în vederea stabilirii obiectivelor strategice și specifice au fost aplicate chestionare de prioritizare a pilonilor și obiectivelor Politicii Urbane a României, cu peste 800 de răspunsuri oferite de administrația locală și peste 900 de răspunsuri primite de la societatea civilă, precum și o ierarhizare din partea echipei tehnice de elaborare S.I.D.U. Rezultatele au fost luate în considerare de către administrația locală în cadrul procesului de stabilire a priorităților de dezvoltare ale Craiovei.

Astfel, obiectivele generale sunt:

- Oraș competitiv și productiv;
- Oraș verde și rezilient;
- Oraș bine guvernat;
- Oraș just și incluziv.

În detalierea acestor direcții generale, obiectivele specifice sunt reprezentate de următoarele priorități:

OS 1. Creșterea competitivității economice locale prin dezvoltarea antreprenoriatului, industriilor creative și inovației;

OS 2. Dezvoltarea integrată a infrastructurii de mobilitate urbană, edilitare, a utilităților și serviciilor publice;

OS 3. Asigurarea unui climat favorabil locuirii prin creșterea calității factorilor de mediu, regenerare urbană și planificare spațială;

OS 4. Promovarea patrimoniului natural și cultural și reafirmarea pe plan național a identității locale;

OS 5. Dezvoltarea turismului, activităților sportive, pentru tineret și de agrement;

OS 6. Creșterea calității și eficienței serviciilor sociale, de sănătate, educație, academice și de cercetare-dezvoltare;

OS 7. Consolidarea capacității administrative prin digitalizare, guvernanță participativă, reducerea birocrăției și adaptarea serviciilor publice la nevoile

cetățenilor (Sursa: Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, *Strategia integrată de dezvoltare a zonei urbane Craiova 2021-2030*, pp. 19-22).

Zona Metropolitană Iași

În perioada 2015-2030 Zona Metropolitană Iași își propune să continue demersurile de transformare într-un „pol regional al cunoașterii și competitivității”.

Strategia setează o abordare echilibrată, axată, pe de-o parte, pe creșterea calității vieții și modernizarea infrastructurii urbane, și, pe de altă parte, pe întărirea competitivității polului de creștere Iași și afirmarea acestuia la nivel național și internațional, mizând pe: caracterul de oraș universitar, al cunoașterii, cu o comunitate vibrantă și educată, pe potențialul de inovare datorat mediului universitar puternic și structurii economiei locale, pe tradiția culturală și bogăția patrimoniului cultural și natural, și, nu în ultimul rând, pe o administrație locală solidă, cu experiență în implementarea portofoliilor complexe de proiecte de dezvoltare.

În exercițiul financiar 2021 - 2027 se va urmări modernizarea și eficientizarea serviciilor publice utilizând noile tehnologii, transformând Iașul într-un oraș inteligent de succes.

Obiectivele S.I.D.U. Zona Metropolitană Iași vizează atingerea acestei viziuni de dezvoltare, după cum urmează:

- Iași - competitivitate prin inovare;
- Economie competitivă la nivel național, cu o identitate distinctă, susținută de domeniile - economice cheie consolidate și de activități emergente/ noi, inovatoare;
- Bază economică solidă și diversificată dezvoltată partenerial și coordonat prin sprijinirea domeniilor - cheie identificate;
- Teritoriu metropolitan atractiv pentru investiții, ce sprijină mediul local de afaceri și încurajează relația de complementaritate între urban și rural;
- Domeniul cercetării/ inovării dezvoltat prin stimularea cooperării între mediul universitar, instituții de cercetare dezvoltare inovare (CDI) și sectorul productiv;

lași - punct conector - Întărirea conexiunilor la marile culoare de transport și dezvoltarea unui sistem de transport adaptat la nevoile de deplasare caracteristice orașelor durabile;

- lași poartă de intrare în U.E bine racordată la coridoarele de transport naționale și europene;

- Infrastructură de transport accesibilizată și adaptată pentru deplasări nemotorizate sau cu emisii reduse de CO₂;

- Țesut urban reconectat, diminuând efectul de barieră al râurilor Bahlui și Nicolina și al căii ferate;

- Sistem de transport public eficient și atractiv care să deservească într-un mod echilibrat locuitorii Municipiului Iași și a zonei metropolitane;

- Gestiune eficientă a mobilității în vederea simplificării deplasărilor în Iași și ZMI;

lași - comunitate puternică - Teritoriu ce sprijină dezvoltarea și menținerea capitalului uman prin servicii performante, adaptate nevoilor și accesibile tuturor categoriilor și grupurilor sociale;

- Calitate crescută a locuirii prin intervenții integrate de revitalizare urbană în zonele rezidențiale din Zona Metropolitană Iași;

- Iașul are o infrastructură de educație preuniversitară care deservește toate zonele orașului și ale teritoriului metropolitan;

- Servicii de asistență socială diversificate și performante, care asigură nevoile tuturor categoriilor de persoane din Zona Metropolitană Iași;

- Servicii de sănătate publică performante la nivel regional;

- Procent redus de persoane dezavantajate prin integrarea pe piața muncii a capitalului uman din Municipiul Iași și din Zona Metropolitană Iași.

lași - patrimoniu viu - Metropolă atractivă cu o identitate puternică susținută de resursele bogate de patrimoniu antropoc și natural valorificate;

- Patrimoniu cultural - istoric construit revitalizat în Zona Metropolitană Iași;

- Viață metropolitană activă și diversificată, susținută de o ofertă culturală și de agrement adaptată preferințelor și specificului fiecărei categorii de public;

- Elemente naturale integrate în circuitul metropolitan prin spații publice identitare și zone de agrement reprezentative;

lași - armonie cu natura - Teritoriu rezilient, cu o calitate ridicată a factorilor de mediu;

- Eficiență energetică crescută prin măsuri integrate de reducere a consumului de energie;

- Prevenție și reducere eficientă a riscurilor naturale și a efectelor acestora;

- Sistem metropolitan integrat de management al deșeurilor performant;

- Sistem centralizat de alimentare cu apă, canalizare și gaze reabilitat și extins în toate zonele construite și cele prognozate a se extinde în următorii 10 ani;

- Calitate crescută a factorilor de mediu - aer, apă, sol prin reducerea poluării și a efectelor acesteia;

lași - excelență în educație - Pol național al învățământului universitar și preuniversitar;

- Iași este un centru universitar de prestigiu internațional și național, care oferă oportunități de dezvoltare personală și profesională tinerilor;

- Educație preuniversitară performantă, care se remarcă la nivel național prin performanțele elevilor;

- Iașul este un pol regional de învățământ tehnic și profesional, care oferă posibilitatea specializării și atingerii performanțelor tehnice printr-o infrastructură modernă, dotări tehnologice inovatoare și dialog cu mediul de afaceri;

- Iași internațional - Promovarea cooperării teritoriale și rezolvarea unor probleme de interes comun prin crearea și dezvoltarea de structuri parteneriale la nivel național și internațional;

- Iași - performanță în management urban;

- Capacitate administrativă crescută (Sursa: Zona Metropolitană Iași, *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Zona Metropolitană Iași 2015 - 2030*, pp.47-50).

Municipiul Buzău

Municipiul Buzău s-a angajat pe traiectoria de a deveni un oraș european, un motor urban al dezvoltării, care respectă mecanismele europene de dezvoltare, principiile și regulile pentru o dezvoltare durabilă, promovarea competitivității în sectoarele economice cu potențial de creștere, atragerea de investiții și forță de muncă din zonele limitrofe, contribuind astfel la creșterea calității vieții și implicit la dezvoltarea integrată durabilă, inteligentă și competitivă a orașului.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Buzău pentru perioada 2021-2027 stabilește o viziune integrată și exhaustivă pe termen lung asupra dezvoltării durabile a comunității, bazată pe coeziune și competitivitate economică, socială și teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru toți membrii comunității locale, regionale, naționale și transfrontaliere, deopotrivă persoane fizice sau juridice.

Pentru elaborarea viziunii de dezvoltare s-a avut în vedere proiecția dezvoltării viitoare a localității prin prisma așteptărilor tuturor categoriilor de factori beneficiari și/sau cu impact direct asupra direcției și intensității de dezvoltare a ansamblului resurselor umane și facilităților operaționale prin care se consolidează potențialul de creștere a calității vieții în municipiul Buzău.

Obiectivul general al Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Buzău 2021-2027 îl constituie dezvoltarea economică și socială durabilă a municipiului Buzău care să ducă pe termen lung la creșterea calității vieții locuitorilor orașului și transformarea lui într-un centru economic competitiv prin utilizarea eficientă a resurselor fizice și umane, creșterea competitivității mediului de afaceri local și a performanțelor în administrație.

În vederea realizării dezideratelor misiunii strategice a Municipiului Buzău, se propun următoarele obiective strategice:

- I. BUZĂU - oraș deschis, conectat și prietenos cu mediul
- II. BUZĂU - oraș SMART
- III. BUZĂU - oraș deschis și competitiv

- IV. BUZĂU - oraș deschis, incluziv, cu oameni educați, sănătoși și implicați
- V. BUZĂU - oraș deschis și atractiv
- VI. BUZĂU - oraș bine administrat și deschis către cetățeni (Municipiul Bacău, *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Buzău 2021-2027*, pp. 449-450).

Mobilitatea urbană durabilă

Mobilitatea este necesară pentru a asigura accesul tuturor persoanelor la muncă, educație, servicii și produse de bază, facilități de agrement și de sănătate și pentru relațiile cu prieteni și familie. Autoritățile locale se confruntă în prezent cu numeroase provocări legate de modelele de transport, cum ar fi congestia, nesiguranța, poluarea atmosferică și fonică și dificultatea crescândă de a asigura mobilitatea pentru populațiile cele mai vulnerabile și de a acoperi costurile tot mai mari ale investițiilor și gestionării infrastructurii de transport public. Se estimează că transportul urban, în special transportul urban de marfă și cel privat, reprezintă aproximativ un sfert din emisiile de CO₂ în Europa.

O strategie de mobilitate cu emisii reduse de dioxid de carbon, eficientă și favorabilă incluziunii, care să ofere soluții alternative de mobilitate atractive, rentabile și accesibile, este esențială în ceea ce privește calitatea vieții și a aerului, pentru atractivitatea economică, precum și pentru coeziunea socială, pentru reducerea bugetelor pentru infrastructură pe termen lung și pentru atenuarea schimbărilor climatice.

Preocuparea pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din transport s-a accentuat la nivel european în ultimul deceniu ca urmare a accentuării efectelor schimbărilor climatice la care autovehiculele pe bază de combustibili fosili contribuie într-o măsură relevantă, în special în zonele urbane. În schimb, la nivel național, pe fondul creșterii puterii de cumpărare a populației, se constată o menținere a tendinței de creștere a numărului de autoturisme personale, ceea ce generează permanent noi provocări în administrarea orașelor, precum necesarul din ce în ce mai mare de teren pentru parcuri și calitatea precară a aerului.

În ultimii ani, prin eforturi concertate, transportul public local încearcă să-și recapete locul principal în paradigma de mobilitate urbană, totuși acesta este încă insuficient accesat de către populație, iar cauzele pentru această stare de fapt sunt multiple: de la accesibilitatea teritorială scăzută a serviciului, până la baza materială precară, flota insuficientă și învechită și managementul inefficient.

Chiar dacă se intensifică tendința de formare a asociațiilor de transport metropolitan sau periurban, puține orașe din România sunt în prezent implicate în structuri de cooperare pentru transportul public. Motivul - cadrele juridice și instituționale sunt destul de noi - atrage o serie de provocări organizatorice, financiare și legislative. De asemenea, orașele au preferat mai întâi să își reînnoiască și să-și modernizeze flota proprie de transport, după care au luat în calcul extinderea serviciului către zona periurbană.

În contextul în care diversitatea opțiunilor de mobilitate este în creștere, mobilitatea activă (mersul pe jos, mersul pe bicicletă) ocupă încă o pondere prea mică din totalul deplasărilor urbane. Totodată, în contextul promovării mobilității nemotorizate, a crescut și interesul pentru îmbunătățirea siguranței în trafic a participanților vulnerabili (pietoni, bicicliști).

Dintr-o altă perspectivă, un impediment major pentru creșterea densității de vehicule electrice îl constituie disponibilitatea scăzută a stațiilor de încărcare, atât din punct de vedere al numărului, cât și sub aspectul distribuirii acestora la nivelul teritoriului.

Instrumentul de planificare strategică și operațională utilizat în domeniul mobilității urbane este planul de mobilitate urbană (PMUD), acesta fiind o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/ metropolitană și a planului urbanistic general, având ca scop corelarea dezvoltării spațiale a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

PMUD-urile sunt instrumente esențiale pentru dezvoltarea unei mobilități urbane durabile și pentru crearea de orașe mai prietenoase cu mediul și mai plăcute pentru locuitori. Ele contribuie la reducerea poluării, congestiei și emisiilor de gaze cu efect de seră, promovând astfel un mediu urban mai sănătos și mai sustenabil. Planul de

mobilitate urbană ca document de planificare strategică are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.

România a demarat promovarea elaborării PMUD-urilor odată cu lansarea în 2013, la nivelul UE, a primelor ghiduri privind planurile de mobilitate urbană durabilă și a Cadrului financiar multianual al UE 2014-2020, neexistând însă un cadru coerent la nivel național sau o continuitate în utilizarea acestui instrument. Astfel, cu toate că principiile mobilității urbane durabile sunt promovate la nivelul orașelor europene de mai bine de două decenii, acest concept a fost adoptat de orașele din România abia în ultimii ani.

De asemenea, tiparele curente de creștere urbană se caracterizează prin expansiune urbană și o asigurare inadecvată a serviciilor de transport public, rețele stradale incoerente, trotuare subdimensionate și soluții de parcare necorespunzătoare. Cauzele sunt, în parte, coordonarea inefficientă între utilizarea terenurilor și planificarea mobilității.

Analiza mobilității urbane și a transportului urban în România relevă o serie de provocări și oportunități. Iată câteva aspecte cheie:

- **Dependenta de transportul individual.** Transportul individual, în special utilizarea mașinilor personale, rămâne predominant în România. Aceasta conduce la congestie rutieră, poluare și emisii ridicate de gaze cu efect de seră. Promovarea alternativei la transportul individual, cum ar fi transportul public, mersul pe jos și ciclismul, este esențială pentru reducerea dependenței de mașini și îmbunătățirea mobilității urbane.

- **Infrastructura de transport public.** O mare parte din orașele din România se confruntă cu nevoia de modernizare și extindere a infrastructurii de transport public. Rețelele de tramvai și autobuz sunt adesea învechite, insuficiente sau neintegrabile cu alte moduri de transport. Investițiile în infrastructura de transport public, inclusiv în sistemele de metrou, precum și îmbunătățirea calității serviciilor

de transport public, sunt necesare pentru a face acest mod de deplasare mai atractiv și eficient.

- **Infrastructura pentru bicicliști și pietoni.** Dezvoltarea infrastructurii pentru bicicliști și pietoni în România este în curs de îmbunătățire, dar încă există multe zone care au nevoie de investiții și îmbunătățiri. Construirea de piste de biciclete, trotuare și zone pietonale sigure și bine conectate poate promova utilizarea transportului activ și poate îmbunătăți siguranța și confortul deplasărilor pietonale și cu bicicleta.

- **Planificare urbană și integrare a transportului.** O abordare integrată a planificării urbane și a transportului este esențială pentru a crea orașe coerente și funcționale. Integrarea infrastructurii de transport cu dezvoltarea urbană, rezidențială și comercială, precum și planificarea adecvată a zonei și utilizarea terenurilor, pot reduce necesitatea deplasărilor lungi și contribui la o mobilitate urbană mai eficientă.

- **Calitatea aerului și poluarea fonică.** Poluarea aerului și cea fonică sunt probleme majore în multe orașe din România, în special în marile centre urbane. O gestionare eficientă a traficului și adoptarea unor măsuri de reducere a poluării, cum ar fi promovarea vehiculelor cu emisii reduse și restricționarea traficului în zonele centrale, sunt necesare pentru a îmbunătăți calitatea aerului și calitatea vieții în orașe.

- **Tehnologii și inovație în transport.** Avansul tehnologic și inovațiile în domeniul transportului pot juca un rol important în îmbunătățirea mobilității urbane în România. Implementarea sistemelor inteligente de transport, plata electronică a taxelor de congestie și parcare, dezvoltarea aplicațiilor mobile pentru informare și gestionarea traficului pot contribui la o mobilitate mai eficientă și la creșterea confortului călătorilor.

Soluția de a gestiona cât mai eficient și sustenabil provocările cu care se confruntă aglomerările urbane din România în ceea ce privește mobilitatea o poate constitui exclusiv o planificare corectă și realistă a acestui domeniu și o coordonare pe măsură a implementării proiectelor și a diverselor tipuri de măsuri și intervenții.

Este important ca autoritățile locale să abordeze aceste aspecte prin dezvoltarea și implementarea unor Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) și prin implicarea cetățenilor și a părților interesate în procesul de planificare și luare a deciziilor. Obiectivele strategice ale PMUD-urilor sunt:

ACCESIBILITATEA - asigurarea că tuturor cetățenilor le sunt oferite opțiuni care să le permită accesul la destinațiile și serviciile cheie necesare;

SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE - îmbunătățirea siguranței și a securității;

MEDIU - reducerea poluării aerului și a poluării fonice, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;

EFICIENȚA ECONOMICĂ - creșterea eficienței și a eficientizării costurilor transportului de călători și bunuri;

CALITATEA MEDIULUI URBAN - contribuția la creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, în folosul cetățenilor, al economiei și al societății ca ansamblu.

Astfel, prin adoptarea unei abordări integrate și sustenabile, România poate face progrese semnificative în dezvoltarea unei mobilități urbane durabile și eficiente.

Subcapitolul 2.4 Exemple de bună practică privind elaborarea SIDU și PMUD la nivel metropolitan

2.4.1 Zona Metropolitană Constanța

În cadrul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană, viziunea de dezvoltare a Polului Național de Creștere - Constanța are în vedere impunerea Zonei Metropolitane ca un centru multifuncțional competitiv al României și principalul polarizator economic în regiunea Mării Negre, avându-se în vedere totodată dezvoltarea durabilă a întregului areal și reducerea discrepanțelor actuale de dezvoltare dintre cele 16 localități care compun acest pol de creștere.

Constanța va fi o metropolă europeană, un pol de creștere și o zonă turistică în expansiune, cu o economie solidă și competitivă și un standard de viață ridicat pentru toți locuitorii săi.

Obiectivul pe termen mediu și lung este acela de a asigura un spațiu metropolitan funcțional, un cadru urban adecvat care să ofere condiții optime de viață locuitorilor săi și să genereze oportunități pentru aceștia, precum și pentru alte persoane care vor să se stabilească aici, unul din scopurile urmărite fiind și acela de a crește din punct de vedere demografic, în special în zona activă a populației, stimulând migrația pozitivă și atragerea de tineri și de capital uman calificat.

Un pilon al viziunii de dezvoltare al Zonei Metropolitane Constanța îl reprezintă integrarea măsurilor inovative și utilizarea noilor tehnologi în viața orașul, stimulând astfel progresul în această direcție, urmărind implementarea conceptului de SMART CITY.

Principiul care stă la baza acestei viziuni constă în faptul că oportunitățile pe care un oraș le oferă reprezintă principalul punct de atracție pentru oameni, atât pentru locuitorii săi, cât și pentru cei care doresc să se stabilească în acel oraș. De obicei, oamenii se îndreaptă către orașe pentru ceea ce acestea oferă în materie de locuri de muncă, condiții de viață, educație, sănătate, siguranță, viață socială și culturală, iar agenții economici sunt atrași de accesul la piețe mai mari, atât din punct de vedere al cererii de cumpărare, cât și sub aspectul resurselor naturale și umane existente într-o anumită zonă. Astfel, o aglomerare urbană cu cât oferă mai multe oportunități tinde să devină mai mare, și, invers, cu cât este mai mare tinde să genereze mai multe oportunități, creându-se astfel un cerc virtuos.

Factorul de dezvoltare este omniprezent în Zona Metropolitană Constanța, fiind determinat, în primul rând, de către investițiile private, mereu atrase de potențialul enorm existent și stimulate de spiritul antreprenorial al cetățenilor. Însă, acest mediu propice dezvoltării trebuie susținut de un cadru organizatoric corespunzător și mai ales de un set de politici, măsuri și proiecte publice.

De asemenea, vectorul de dezvoltare și afluxul investițional existent se impun a fi bine coordonate, iar repartizarea acestor tendințe să se poată face echilibrat, la nivelul întregului teritoriu metropolitan. De aceea, reducerea discrepanțelor de

dezvoltare dintre cele 16 unități administrative care formează polul de creștere Constanța, mai ales din punct de vedere al infrastructurii publice, rămâne un deziderat constant în perioada următoare.

În acest context, obiectivele strategice și cele operaționale ilustrează în mod firesc viziunea de dezvoltare a acestui areal, cu potențialul, specificul și unicitatea sa, urmărindu-se în mod special corelarea și integrarea măsurilor în scopul sporirii impactului acestora și asigurării unei sinergii corespunzătoare.



Figura 9 - Obiective strategice, Sursa: Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Polului Național de Creștere - Zona Metropolitană Constanța, <https://www.zmc.ro/>

Obiectivele strategice ale S.I.D.U. Constanța au fost astfel stabilite în concordanță cu viziunea de dezvoltare, după cum urmează:

- Creșterea rolului economic și socio-demografic al Polului Național de Creștere Constanța, prin adoptarea unei abordări policentrice, în vederea stimulării unei dezvoltări mai echilibrate a municipiului Constanța și a arealului său de influență (cele 16 localități care formează în prezent Zona Metropolitană Constanța)
- Dezvoltarea capitalului uman
- Ocuparea forței de muncă

- Îmbunătățirea conectivității
- Îmbunătățirea accesibilității în interiorul și în exteriorul municipiului Constanța și în arealul său de influență, realizând conexiuni cu zonele din imediata vecinătate
- Îmbunătățirea infrastructurii edilitare în toate cele 16 localități ale Zonei Metropolitane Constanța
- Asigurarea accesului tuturor locuitorilor la servicii și utilități publice de calitate
- Creșterea contribuției turismului la dezvoltarea zonei
- Îmbunătățirea infrastructurii sociale și educaționale din Zona Metropolitană Constanța
- Creșterea atractivității și competitivității economice, prin stimularea spiritului antreprenorial, atragerea de investiții și încurajarea inițiativei private
- Promovarea tehnologiilor moderne și a celor de tipul Smart City
- Susținerea cercetării, dezvoltării tehnologice și a inovării
- Asigurarea unui climat de siguranță și securitate a cetățeanului
- Promovarea incluziunii sociale și combaterea sărăciei
- Asigurarea sănătății publice și accesul la servicii medicale de calitate
- Protecția și conservarea mediului înconjurător și promovarea utilizării eficiente a resurselor
- Adaptarea la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor
- Neutralitatea climatică și sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele
- Consultarea publică și implicarea în procesul decizional a cetățenilor și a tuturor actorilor relevanți la nivelul comunității locale
- Consolidarea capacității instituționale și o administrație publică eficientă (Sursa: Zona Metropolitană Constanța, *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Polului Național de Creștere - Zona Metropolitană Constanța*)

Subcapitolul 2.5 Recomandări pentru municipiile reședință de județ

Comunitățile umane sunt precum niște organisme vii. Ultimele decenii ne-au arătat că efectele globalizării și a noilor niveluri în interacțiunea socio-economică se manifestă într-un ritm dinamic de transformare și evoluție a aglomerărilor urbane. Orice schimbare externă (regională, națională sau internațională) afectează localitățile în care trăim.

De asemenea, fiecare decizie administrativă modelează comunitățile și afectează ritmul zilnic al vieții. Fenomenul migrației dinspre zonele rurale către centrele urbane, dar și invers, reprezintă însăși esența dorinței oamenilor de a trăi mai bine, în medii adaptate dinamicilor prezentului și cu o viziune clară despre viitor. Din aceste considerente, competiția dintre zonele urbane naționale pentru cetățeni, afaceri și antreprenori, resurse financiare și proiecte de investiții devine oarecum similară cu cea dintre companii în atragerea de noi piețe și clienți.

Datorită acestui lucru, conectarea comunității la fluxurile globale prin programe și proiecte urbane bine determinate în cadrul unor strategii comprehensive reprezintă un avantaj competitiv vital, într-o lume tot mai interdependentă.

Pentru ca un document de planificare strategică să își atingă scopul, următoarele elemente sunt esențiale:

- realizarea unei analize integrate și realiste a situației actuale, evaluând nu doar nevoile și potențialul local, dar și contextul și trendurile la nivel național, european și chiar global;
- implicarea tuturor factorilor interesați de la nivelul comunității, atât în procesul de analiză, dar și în cel de formulare a viziunii și obiectivelor strategice și, mai ales, în generarea portofoliului de proiecte și intervenții și în prioritizarea acestora, fiind rezultatul unui demers cât mai incluziv și transparent;

- crearea și operaționalizarea unui mecanism de monitorizare și evaluare a documentului de strategie și planificare.

Scopul planificării strategice este să identifice direcțiile prioritare de intervenție pentru o perioadă definită de timp. La nivelul municipiilor, orașelor și zonelor metropolitane, Strategiile integrate de dezvoltare urbană (SIDU) reprezintă unul dintre principalele instrumente de planificare pe termen mediu și lung, urmărind utilizarea optimă și responsabilă a resurselor disponibile pentru a crea coeziune urbană și pentru a maximiza oportunitățile sustenabile de dezvoltare urbană.

Planificarea eficientă necesită o coordonare pe două direcții: pe orizontală (prin coordonare inter-sectorială și inter-jurisdicțională, la nivelul zonei urbane funcționale), respectiv coordonare pe verticală (cu politicile și documentele strategice de la nivel județean, regional, național și european). Strategiile integrate de dezvoltare urbană dezvoltate în următoarea perioadă vor avea în vedere coordonarea cu cadrul strategic conturat de prima Politică Urbană a României, construită pe dimensiunile noii Carte de la Leipzig.

Dezvoltarea compactă, regenerarea urbană și îmbunătățirea conectivității și accesului la servicii sunt principiile coordonatoare ale planificării spațiale durabile. Aceste principii sunt valabile atât în cazul orașelor dinamice, aflate în expansiune, cât și al celor aflate în contracție, care se confruntă cu provocări demografice, socio-culturale, economice sau spațiale:

- dezvoltarea urbană compactă necesită planificare pro-activă, echilibrată, precum și limitarea expansiunii urbane necontrolate și definirea unor zone prioritare de dezvoltare în care să fie aplicate politici locale de densificare și diversificare;
- regenerarea urbană vizează creșterea atractivității nucleului urban prin revitalizarea spațiului public, a calității vieții în cartierele rezidențiale și valorificarea activelor urbane pentru investiții strategice (inclusiv a zonelor industriale dezafectate).
- îmbunătățirea conectivității și accesului la servicii în interiorul zonelor de dezvoltare și între zonele urbane și peri-urbane vizează reducerea dependenței față

de automobil, facilitarea mobilității nemotorizate, creșterea accesibilității la servicii în interiorul cartierelor (utilizând principiul accesibilității pietonale de 15-20 de minute) și accesul echitabil la servicii publice

O abordare corectă a conceptului de planificare teritorială strategică presupune menținerea unui echilibru între investițiile „hard”, cum ar fi parcuri de afaceri, parcuri industriale, dezvoltări rezidențiale, rețele de transport și investițiile „soft”, precum programe de sprijinire a antreprenoriatului și a inovării, pentru reconversia și calificarea forței de muncă și facilitarea accesului grupurilor defavorizate pe piața muncii, precum și alte diverse activități și proiecte sociale și culturale.

Adoptarea unei abordări integrate a planificării urbane durabile implică reconcilierea politicilor și a localizării locuințelor, a activităților economice sau sociale, a facilităților și infrastructurilor publice, precum și a utilizării terenurilor, spre exemplu, prin:

- limitarea întinderii urbane, prin prioritizarea reciclării terenurilor, prin favorizarea planificării compacte a orașelor și prin conservarea zonelor verzi și a zonelor naturale.
- identificarea locațiilor din zona urbană existentă, adecvate pentru dezvoltare
- furnizarea de locuințe accesibile, de înaltă calitate și eficiente din punct de vedere al resurselor, aproape de servicii și facilități, asigurând în același timp diversitatea socială în oraș.
- furnizarea de infrastructuri economice adecvate și bine conectate, integrând considerente de transport de marfă durabil, încurajând simbioza și schimburile între industrii, alte activități economice, universități și centre de cercetare.
- identificarea infrastructurii verzi-albastre și a zonelor naturale care ar trebui restaurate sau recreate.

Patrimoniul urban și arhitectural constituie un subiect central pentru dezvoltarea urbană durabilă, deoarece sporește atractivitatea economică și demografică a unui oraș și contribuie la crearea de legături între culturile tuturor grupurilor de populație. Prin reprezentarea pozitivă a pluralismului patrimoniului cultural, se

promovează toleranța și incluziunea socială și se fortifică structura socială. Cultura constituie un factor de rezistență economică, datorită proiectelor de restaurare, evenimentelor atractive inovatoare și activităților turistice, în special în ceea ce privește orașele mici și mijlocii.

Conservarea patrimoniului nu înseamnă protejarea excesivă a cartierelor unitare, care ar avea drept efect fosilizarea acestora și reducerea capacității lor de rezistență și a capacității lor de adaptare la schimbările climatice. Este vorba despre integrarea acestui subiect în strategia urbană, per ansamblu.

Orașele pot promova aceste sinergii prin:

- încurajarea însușirii și reînsușirii patrimoniului urban și cultural: utilizarea spațiului public urban ca spații deschise pentru activități de agrement, expresie artistică și culturală, încurajarea interacțiunilor dintre culturile contemporane și cele istorice.
- conservarea și consolidarea patrimoniului urban. Spre exemplu, unele orașe redescoperă potențialul căilor navigabile (Timișoara, Tulcea sau Constanța) și le reabilitează, în timp ce alte orașe (Brașov, Cluj-Napoca, Craiova, Iași sau Sibiu) reoferă pietonilor beneficiul de a se bucura exclusiv de anumite părți din centrele lor istorice. Unii organizează cu succes o nouă dezvoltare, care ține cont de patrimoniul urban și de reperele sale atunci când reinterpretează acest patrimoniu prin scheme arhitecturale îndrăznețe.
- mobilizarea parteneriatului și managementului inovator, bazat pe implicare și cooperare civică.

Echitatea spațială impune măsuri specifice de planificare urbană, atât în furnizarea de servicii publice, cât și în gestionarea domeniului public, spre exemplu:

- alocarea de locuințe la prețuri accesibile în apropierea centrelor de transport public și de activități zilnice de bază, prin intervenții în sectorul locuințelor;
- asigurarea diversității sociale în noile dezvoltări și în spațiile urbane gentrificate;
- asigurarea accesului la școli de înaltă calitate, la servicii de sănătate și la alte facilități din domeniul public, în special la spații verzi, la terenuri de joacă și la terenuri sportive, prin programe de regenerare în zonele defavorizate;

- prioritizarea calității educației în cartierele defavorizate, în special pentru persoanele foarte tinere.

Echitatea spațială este esențială în ceea ce privește realizarea unui teritoriu și a unei economii reziliente. Dezvoltarea urbană poate spori inegalitățile, prin crearea unor valori ridicate a proprietăților în noile dezvoltări bine localizate sau prin gentrificare în părțile existente ale orașului. Prin urmare, persoanele cu venituri mici și cele care provin din grupuri vulnerabile întâmpină din ce în ce mai multe dificultăți în găsirea unei locuințe decente și accesibile, și pot fi forțate să se mute în locuri cu mai puține facilități și cu o accesibilitate scăzută, suferind astfel de segregare spațială, dar și socială și culturală.

Utilizarea, capacitatea de acces pietonal și accesul în ceea ce privește spațiile publice pot fi pierdute, atunci când:

- funcția de parcare și trafic are prioritate față de celelalte (cu cât traficul este mai mare, cu atât este mai redusă convivialitatea).
- designul spațiilor publice exclude o parte din populație: copii, adolescenți, vârstnici, femei, persoane cu handicap.
- spațiul public este degradat, nesigur sau considerat ca atare de către «utilizatori», în special atunci când este concentrat în cartiere defavorizate și consolidează segregarea spațială.
- efectul de insulă termică și inundațiile localizate împiedică utilizarea acestuia.

Regenerarea spațiilor publice existente și proiectarea eficientă a unor spații noi, cu implicarea și participarea tuturor utilizatorilor, pot contribui la restaurarea numeroaselor funcționalități ale acestora și pot oferi un mediu de înaltă calitate pentru toți. Recâștigarea unor zone de parcare și drumuri largi pentru alte scopuri ale orașului: coridoare și culoare verzi, terenuri de joacă, căi navigabile, spații și grădini colective, toate acestea sunt aplicate de un număr tot mai mare de orașe.

Asigurarea unei mobilități urbane durabile și eficiente reprezintă una din cele mai provocări la nivelul marilor orașe din România. Succesul în acest domeniu se bazează pe:

- analiza modelelor locale de comportament în materie de mobilitate, pentru a înțelege cine merge în ce loc sau cine dorește să meargă unde, cum, cu cine și când (în timpul săptămânii sau la sfârșit de săptămână), pentru a furniza servicii de mobilitate care să răspundă cel mai bine nevoilor și dorințelor astfel identificate.

- planificarea și gestionarea urbană inteligentă, care reduc necesitatea de a călători prin asigurarea faptului că activitățile zilnice sunt localizate în apropiere pentru toți rezidenții, studenții și lucrătorii prin diversitate și intensitate a utilizării, facilitând, spre exemplu, modurile alternative de lucru (munca la domiciliu sau la un loc de muncă din apropiere).

- parteneriate inovatoare cu părțile interesate din domeniul transportului și al transportului urban de marfă, dar și cu magazine, mari comercianți cu amănuntul, birouri, servicii publice și facilități, pentru livrarea eficientă a bunurilor și serviciilor (centre de livrare inovatoare și concentrarea serviciilor publice și private în apropierea centrelor de transport public).

- creșterea atractivității soluțiilor de mobilitate, care reprezintă alternative la utilizarea autoturismelor private: rețele dedicate și sigure de ciclism și pietonale, transport public frecvent, confortabil și ușor de utilizat, precum și zone de parcare pentru biciclete, la nivel de stradă, acasă și în alte locuri. Spațiile publice de calitate și rețelele verzi-albastre sporesc plăcerea de a merge pe jos, de a merge cu bicicleta sau cu barca, fie în scopuri de agrement, fie în scopuri de navetă.

- dezvoltarea unor infrastructuri de transport inteligente și integrate care să combine și să integreze diferite moduri de mobilitate și să faciliteze trecerea la mersul pe jos, mersul cu bicicleta, utilizarea tramvaielor, autobuzelor, trenurilor;

- oferirea de informații în timp real privind cea mai bună modalitate de a ajunge de la punctul A la punctul B, pentru diferite tipuri de utilizatori (vârstnici, copii, adolescenți, persoane cu handicap etc.), utilizând diferite mijloace de comunicare, cum ar fi consultanți în materie de mobilitate, aplicații TIC și dispozitive inteligente de informare și comunicare, cum ar fi afișajele stradale dedicate.

Zonele metropolitane și aglomerările urbane cele mai dinamice au și cel mai mare succes în a atrage oameni și investiții, iar la baza dezvoltării acestora stă cooperarea și planificarea inter-jurisdicțională. Această dinamică se reflectă în tiparele de

navetism, ce stau la baza conceptului de zonă urbană funcțională. O zonă metropolitană este formată dintr-un oraș nucleu și localitățile limitrofe de unde cel puțin 15% din forța de muncă face naveta către respectivul centru urban. Trebuie menționat că Zona Urbană Funcțională este un concept tehnic în timp ce o Zonă Metropolitană presupune existența unui cadru de colaborare administrativă inter-jurisdicțională.

Elaborarea S.I.D.U. la nivel de zonă urbană funcțională sau metropolitană este recomandată atât pentru orașele cu o structură asociativă formală, de tip asociație de dezvoltare intercomunitară (A.D.I.), cât și celor care nu au o astfel de formă de cooperare teritorială constituită la nivel formal. Pentru zonele urbane care au deja un ADI de tip zonă metropolitană funcțional, este recomandat ca S.I.D.U. să se pregătească pentru teritoriul acoperit de o asociație de dezvoltare intercomunitară de tip metropolitană și cu o atenție mai mare acordată proiectelor cu impact metropolitan, proiectelor ce propun acoperirea deficitului de infrastructură publică în zonele peri-urbane (de ex. infrastructură școlară, infrastructură de sănătate, parcuri, drumuri bine dimensionate, trotuare, centre civice), precum și proiectelor ce își propun consolidarea zonei metropolitane respective, în întregul său.

Capitolul 3. Transportul public local și metropolitan (ADI-uri de transport public, contracte de delegare a gestiunii serviciului de transport public, operatori regionali de transport public)

Subcapitolul 3.1 Considerente generale

Domeniul transporturilor este o prioritate la nivel european, atât din punct de vedere al conectivității, cât și din prisma impactului asupra mediului. Politica în domeniul transporturilor face parte din politicile comune ale UE, cu o semnificație din ce în ce mai mare, în special în contextul creșterii constante a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din acest sector, fapt ce periclitează eforturile UE vizând realizarea obiectivelor în domeniul climei.

În ciuda tuturor eforturilor depuse, politica europeană în domeniul transporturilor încă se mai confruntă cu numeroase provocări în ceea ce privește sustenabilitatea. Sectorul transporturilor generează aproape un sfert din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) cauzate de om în UE. De asemenea, transportul este singurul sector din UE în care emisiile de GES au crescut din 1990. Acesta este motivul pentru care Cartea Albă din 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” a recomandat o reducere cu 20 % a emisiilor cauzate de

transport (excluzând transportul maritim internațional) în perioada 2008-2030 și o reducere cu cel puțin 60 % în perioada 1990-2050.

Procesul de producție în transporturi constă în deplasarea de bunuri sau persoane dintr-un loc în altul, pe distanțe variabile, în general, cu ajutorul mai multor mijloace de transport (terestre, subterane, navale sau aeriene), în condiții de siguranță, confort, comoditate. În transporturi nu se creează bunuri economice, ci servicii, motiv pentru care, producția în acest domeniu de activitate se exprimă în unități de măsură abstracte.

Transportul reprezintă, de fapt, prelungirea proceselor de producție în sfera circulației. Cheltuielile de muncă socială pentru efectuarea transportului măresc valoarea bunurilor economice, atât prin transmiterea valorii mijloacelor folosite, cât și prin valoarea adăugată acestora de munca depusă de lucrătorii de transporturi.

Rolul și importanța transporturilor nu pot fi evidențiate decât prin analiza relațiilor dintre acestea și relațiile economice, sociale și politice desfășurate de membrii societății.

Relațiile dintre transporturi și activitățile economice se referă la legăturile care se stabilesc atât între membrii societății (comunității în care trăiesc și muncesc), cât și între aceștia și natură.

Dezvoltarea transporturilor, prin apariția de noi mijloace de transport perfecționate a eliminat izolarea economică, a permis specializarea și schimbul de activități, formarea pieței naționale și a pieței mondiale, dezvoltarea comerțului pe plan intern și internațional.

Relațiile dintre transporturi și activitățile sociale se referă la:

- deplasarea liberă a oamenilor, schimbul de idei și de experiență, care au contribuit la îmbogățirea tezaurului universal al gândirii și cunoașterii umane;
- activitatea de turism pentru odihnă și recreere, atât pe plan intern, cât și internațional, care s-a extins. Mijloacele de transport mai rapide și mai sigure, precum și prețurile rezonabile ale transportului, la orice distanță, au stimulat și stimulează în continuare dezvoltarea turismului intern și internațional;

- locuitorii din zonele mai slab populate nu mai sunt izolați de serviciile medicale, culturale, educaționale, etc., asigurându-se accesul la servicii de calitate pentru toți beneficiarii de drept.

Având în vedere dezvoltarea zonelor urbane din ultimii ani, precum și necesitatea accesului populației din unitățile administrativ teritoriale învecinate la servicii (și nu numai), s-a constatat oportunitatea asocierii unităților administrativ teritoriale pentru organizarea și asigurarea transportului public de călători.

În cadrul unităților administrativ teritoriale, transportul a devenit un element indispensabil vieții, întrucât oferă membrilor societății posibilități de deplasare, comunicare, de percepere și asimilare a cât mai mult din ce oferă civilizația.

Civilizația modernă, caracterizată printr-un ritm intens de dezvoltare în cele mai diverse domenii, printr-un schimb masiv de valori materiale și spirituale, reclamă o continuă deplasare de bunuri, o permanentă deplasare a oamenilor dintr-un loc în altul.

Transportul metropolitan și, în special, componenta sa principală, transportul public de pasageri, constituie una dintre cele mai importante funcții ale unei metropole, deoarece prin intermediul acestuia se asigură unitatea și coerența tuturor activităților sale.

Transportul urban de călători este caracterizat prin: numărul mare de pasageri transportați; schimbări de vehicule; distanțe scurte; accesibilitate bună; disponibilitate mare.

Transportul urban de călători trebuie privit în contextul dezvoltării generale a metropolei, al importanței sale politice și social-culturale, determinante fiind întinderea teritoriului servit, numărul locuitorilor, volumul cererii de transport și specificul activității.

Transportul urban de călători constituie un serviciu vital în interiorul localităților, iar pentru zonele metropolitane o nevoie absolută în vederea funcționării cât mai eficiente din punct de vedere al satisfacerii nevoii de deplasare, fiind constituit, în cele mai multe cazuri, ca un monopol natural subordonat autorităților locale și

gestionat, de regulă, de o singură companie (regie) pentru toate modurile de transport.

Având în vedere faptul că din ce în ce mai multe unități administrativ-teritoriale au optat/optează pentru asocierea în vederea organizării serviciului de transportul public de călători, precum și a asocierii intercomunitare în vederea realizării unor investiții de interes comun în domeniul infrastructurii tehnico-edilitare aferente sistemului de transport public local, se vorbește din ce în ce mai des despre transportul metropolitan.

Subcapitolul 3.2 Cadrul legal privind transportul public local la nivel urban și metropolitan

3.2.1. Autorități contractante

Serviciul de transport public de călători este reglementat la nivel național prin legi speciale prin transpunerea directivelor europene și se supune regulamentelor la nivel european în domeniu.

Transportul public local de călători face parte din categoria serviciilor comunitare de utilități publice, așa cum este prezentat în Legea nr. 51/2006. Conform acesteia, serviciile comunitare de utilități publice, denumite în continuare servicii de utilități publice, sunt definite ca totalitatea activităților reglementate prin această lege și prin legi speciale, care asigură satisfacerea nevoilor esențiale de utilitate și interes public general cu caracter social ale colectivităților locale.

Potrivit aceleiași legi, transportul public local de călători:

- are caracter permanent și regim de funcționare continuu;
- aria de acoperire are dimensiuni locale: comunale, orășenești, municipale sau județene;
- este în responsabilitatea autorităților administrației publice locale;
- modalitatea de gestiune este stabilită prin hotărâri ale autorităților deliberative ale administrației publice locale.

Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local reglementează organizarea și desfășurarea transportului public pe raza administrativă a localităților și stabilește competențele acestora. Totodată, desfășurarea serviciului de transport public de călători se supune prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Conform Legii nr. 92/2007, autoritățile administrației publice locale „sunt obligate să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciilor de transport public desfășurat pe raza administrativ-teritorială a acestora, precum și să înființeze societăți de transport public dacă acestea nu există.”

În cadrul aceleiași legi este menționată posibilitatea unităților administrativ-teritoriale de a se asocia între ele „în vederea asigurării și dezvoltării serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate, precum și pentru exploatarea în interes comun a sistemului de transport public local de persoane prin curse regulate”, cu respectarea condițiilor prevăzute în legea anterior menționată, precum și în Legea nr. 51/2006.

Serviciul de transport public local se poate administra prin gestiune directă, gestiune delegată sau alte modalități stabilite prin Legea nr. 92/2007. Alegerea modalității de atribuire a serviciilor de transport public locale se face și cu respectarea prevederilor Legii nr. 51/2006, prin hotărâre adoptată de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale.

Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile regulamentelor serviciilor de transport public local elaborate de autoritățile locale de transport și aprobate prin hotărâri ale consiliilor locale, ale consiliilor județene și ale Consiliului General al Municipiului București, după caz.

3.2.2 Operatori de transport public

Conform Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind

achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective;

b) societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ - teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective.

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

a) unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;

b) operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea-serviciului;

c) capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional este exclusă.

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului UE.

Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art. 28 alin. (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora.

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat menționați la art. 2, lit. g) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 actualizată care pot fi:

- a) societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social privat;
- b) societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social mixt.

Operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate furnizează serviciile de transport public local de călători în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului. Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice se desfășoară conform Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

Societățile reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ- teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28 din Legea 51/2006.

Astfel, în conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice și art. 36 din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări ori

concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

- a) autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;
- b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă;
- c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu Tratatul, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

3.2.3 Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ - teritoriale, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza serviciul de transport public local de călători, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico - edilitară aferentă serviciului, în schimbul unei redevențe, după caz.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare. Contractul de delegare a gestiunii se încheie în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători, și anume:

- Regulamentul (C.E.) nr.1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;
- Legislația națională cu privire la transportul public local de călători;
- Legea nr. 51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice.

Riscurile aferente operării sunt preluate de către operatorul regional, pentru servicii ce fac obiectul contractului de delegare.

Elementele Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local sunt:

- Aria teritorială:

Aria de operare pe care se intenționează atribuirea contractului de servicii publice este teritoriul administrativ al UAT-ului, în cazul în care Autoritatea Contractantă este o singură unitate administrativ teritorială, sau teritoriul administrativ al UAT-urilor membre ale zonei metropolitane, în situația în care Autoritatea Contractantă este asociația de dezvoltare intercomunitară.

- Obligația de serviciu public de transport:

Obligația de serviciu public este constituită din:

- i) aplicarea tarifelor de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă;
- ii) furnizarea de servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri/ gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliilor Locale ale UAT-urilor membre ale Zonei Metropolitane;
- iii) prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- iv) prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în Contract;
- v) respectarea standardelor și cerințelor de siguranță și securitate prevăzute în Contractul de servicii publice și în legislația națională;
- vi) prestarea serviciului de transport public local cu vehiculele prevăzute Contract.

- Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului:

- i) va avea dreptul la plata Compensației din partea UAT, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;

ii) va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;

iii) va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe teritoriul autorității administrației publice locale sau pe teritoriul UAT-urilor din ZM pentru care prestează serviciu public, după caz;

iv) va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Contract;

v) este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii concesionate și mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local.

- Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public

Durata este limitată la o anumită perioadă, respectiv nu mai mult de:

a) 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului;

b) 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou.

Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația:

- **Valoarea redevenței** pentru concesionarea serviciului și pentru bunurile concesionate. În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor concesionate, Operatorul plătește o redevență proprietarului bunurilor, calculată anual prin aplicarea unui procent asupra totalului valorii de inventar a bunurilor concesionate.

-Kilometri parcurși:

Kilometri parcurși reprezintă numărul de km efectivi realizați de mijloacele de transport ale Operatorului în luna pentru care se acordă Compensația, pe traseele stabilite în Programul de transport. Kilometri planificați reprezintă totalitatea kilometrilor necesar a fi efectuați conform programului de transport și programului de circulație.

- Costuri, modalități de alocare a costurilor:

Costul pe kilometru (C/km) reprezintă costul în lei stabilit pe km pentru fiecare categorie de mijloc de transport, cu includerea amortizării investițiilor operatorului și a cheltuielilor financiare aferente investițiilor (dobânzi și alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiții). Amortizarea investițiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibilă.

- Venituri și modalități de alocare a veniturilor:

Operatorul poate realiza următoarele tipuri de venituri în cadrul contractului de delegare a gestiunii:

i. venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit;

ii. venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în vehicule, pe sau în clădirile sau dotările Operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc.);

iii. orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate, respectiv acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului, cum ar fi venituri din casări și valorificări de mijloace fixe.

- Profitul rezonabil:

În România, din cauza faptului că până la această dată, la nivel național nu au fost efectuate analize de benchmarking și că nu există subiecte de comparație a unei societăți bine manageriate, iar autoritățile locale/ADI-urile au afirmat că nu pot determina profitul rezonabil conform Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 (analiză de la caz la caz), Consiliul Concurenței a propus raportarea profitului rezonabil la rata de SWAP a cărei scadență și monedă corespund duratei și monedei prevăzute în actul de atribuire plus o primă de 100 de puncte de bază. Această propunere are în vedere faptul că riscul suportat de operatori, în cazul contractelor de transport public local, este redus. De asemenea, Consiliul Concurenței

recomandă ca, în cadrul contractelor cu un grad de risc mai ridicat, utilizarea unei rate mai mari decât rata swap plus 100 puncte de bază să fie justificată prin prisma RIR/ ROE și să fie dublată de un mecanism de eficientizare.

Astfel, nivelul profitului rezonabil este reprezentat de rata SWAP plus 100 puncte de bază, comunicată de Comisia Europeană pentru semestrul aferent perioadei semnării contractului. Profitul va fi aplicat la total cheltuieli eligibile.

La începutul fiecărui an calendaristic se desfășoară, prin grija UAT sau Zonei Metropolitane, un audit tehnic-economic, care certifică și regularizează nivelul compensației acordate operatorului pentru anul anterior, stabilește costul/km pentru anul în curs, conform prevederilor Regulamentului nr. 1370/2007 și legislației în vigoare. Acest audit va prezenta măsuri de eficientizare a activității operatorului.

- Compensația:

Compensația (C) pentru serviciul delegat se calculează conform formulei:

Compensația (C) = Cheltuielile de exploatare eligibile (CE) + Profit rezonabil (P_r) - Venituri (V) ale Operatorului asociate Obligației de serviciu public.

CE - total cheltuieli eligibile suportate de operator, aferente cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public.

P_r - profitul rezonabil al operatorului reprezintă o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului de transport public suportat de operator.

V - total venituri obținute de operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public, aferente veniturilor realizate din vânzarea titlurilor de călătorie, veniturilor din alte activități legate de prestarea serviciului de transport public local. Veniturilor din diferențele de tarif sunt incluse în cadrul compensației.

- Investiții ale Operatorului:

Operatorul realizează investiții din surse proprii sau atrase, fiindu-i recunoscute costurile asociate investițiilor în măsura în care acestea sunt incluse în Programul de investiții al Operatorului ca parte din Contractul de Servicii Publice (CSP).

- Valoarea anuală și totală a contractului:

Valoarea totală a contractului reprezintă echivalentul remunerației totale pe întreaga durată de valabilitate a contractului, înainte de aplicarea TVA, cuvenită operatorului sau operatorilor de serviciu public. Această valoare se compune din total venituri încasate de operator însumate cu total compensație pentru obligația de serviciu public. De asemenea, în cazul CSP stabilite pe baza costului / km, valoarea totală se determină prin numărul de km planificați multiplicat cu costul / km la care se adaugă profitul rezonabil.

- Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței:

Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători se revizuiesc anual de către Autoritatea Contractantă, iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, funcție de politica în domeniu și obiectivele delegatarului.

Indicatorii de performanță cadru ai serviciului sunt prevăzuți în Anexa 1 la Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului - cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local. La cei zece indicatori, se adaugă indicatorul privind Indicele de Satisfacție a Pasagerilor, ce se determină pe baza standardelor naționale și europene referitoare la măsurarea calității sistemelor de transport public local de persoane prin curse regulate și a calității managementului contractelor.

- Mecanismul de evitare a oricărei supra compensări:

Evitarea supra sau sub compensării și respectarea Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se realizează printr-un control ex post, efectuat de furnizor, pentru a se asigura că plățile compensatorii nu sunt mai mari decât costurile nete reale ale furnizării serviciului public, pe durata contractului. Un mecanism folosit de AC este mecanismul auditului tehnic-economic urmat de decontarea anuală de regularizare. În plus, cerințele de evidență separată a altor activități desfășurate și alocarea de cota de costuri indirecte asigură trasabilitatea costurilor obligației de serviciu public.

Subcapitolul 3.3 Situația existentă în România privind ADI-urile de transport public la nivel metropolitan

Din analiza indicatorilor aferenți anului 2021, comparativ cu anul 2020, pentru Polii de creștere, observăm că tendința acestor municipii reședință de județ este de a se asocia în cadrul unor asociații de transport public, pentru a gestiona în comun serviciul. Alături de București, Brașov, Cluj Napoca, Iași și Timișoara-municipii care au implementat deja serviciul la nivel metropolitan și alți poli de creștere-municipiile Constanța, Craiova și Ploiești au demarat procedurile de constituire a unor asociații de dezvoltare intercomunitară de transport public.

Cu privire la indicatorii privind investițiile în sistemul de transport public (cum sunt investiții în modernizarea și resistemizarea infrastructurii de transport, achiziția de mijloace de transport în comun electrice, modernizarea liniilor de tramvai, modernizare stații de autobuz transport local etc.) indicatori culeși din situația privind execuția veniturilor și cheltuielilor bugetelor locale ale unităților administrativ teritoriale analizate, capitolul transporturi, conform execuției bugetare anuale în conformitate cu obligațiile legale de raportare, date centralizate anual de către Direcția pentru Politici Fiscale și Bugetare din cadrul MDLPA, în cadrul situației privind execuția veniturilor și cheltuielilor bugetelor locale, observăm o creștere determinată în principal de investițiile realizate din proiecte cu finanțare din fonduri europene (POR, POIM etc.).

Constatăm o creștere a compensațiilor de serviciu public de transport călători acordate operatorilor (compensații pentru acoperirea diferențelor dintre venituri și cheltuieli și a diferențelor de tarif), în principal din cauza efectelor pandemiei de coronavirus, respectiv a restricțiilor impuse de autorități privind deplasarea persoanelor, fapt ce a dus la scăderea substanțială a veniturilor operatorilor din bilete și abonamente și implicit a determinat creșterea compensațiilor, iar în cazul altor operatori, creșterea a fost determinată de extinderea serviciului în cadrul unor noi unități administrativ teritoriale din zonele metropolitane/ zonele urbane funcționale.

Pentru polii de dezvoltare urbană, după modelul dezvoltat de către anumite municipalități care au avut constituite asociații metropolitane de transport (Arad, Baia Mare, Oradea), se observă tendința acestor municipalități de a se asocia cu UAT-urile din zona metropolitană și de a extinde serviciul de transport public local de călători de la nivel municipal la nivel metropolitan sau la nivelul zonei urbane funcționale, prin transformarea operatorilor publici municipali în operatori publici regionali (de ex. Municipiul Pitești, Municipiul Sibiu, Municipiul Suceava, Municipiul Târgu Mureș).

Observăm că această tendință de extindere a serviciului în zonele metropolitane/ zonele urbane funcționale ale municipiilor este determinată de apariția unor programe de finanțare pentru achiziția de mijloace de transport ecologice și dezvoltare a infrastructurii aferente din fonduri europene, respectiv prin Programul Național de Redresare și Reziliență și prin Programele Operaționale Regionale pentru perioada de programare 2021-2027, în vederea asigurării unui serviciu calitativ și atractiv pentru cetățeni.

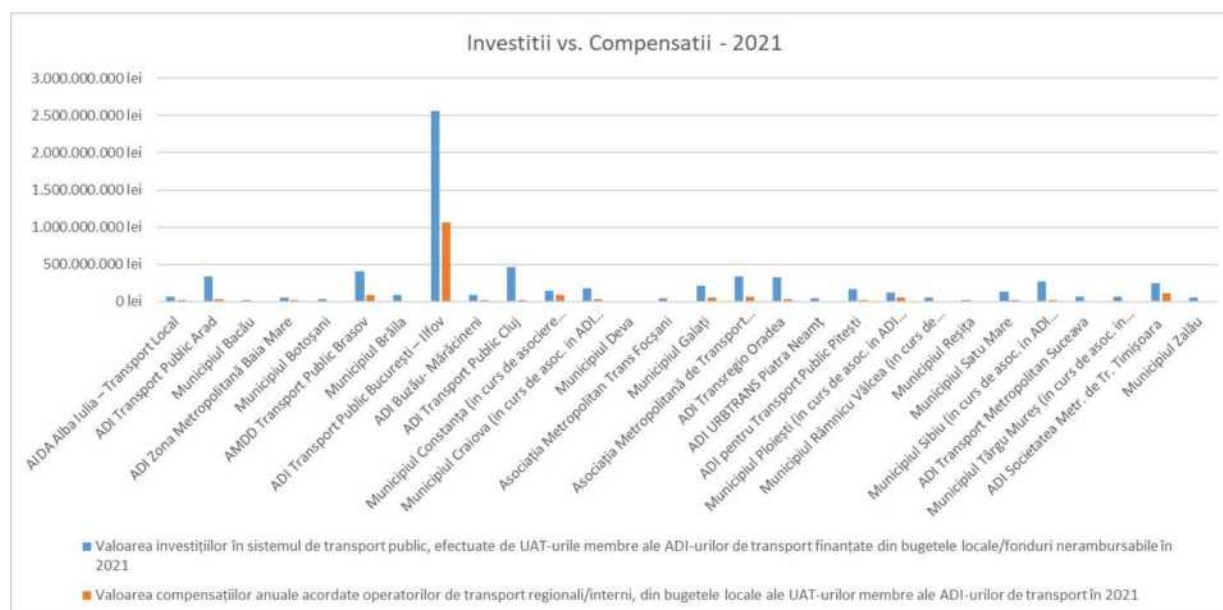


Figura 10 - Investiții vs Compensații de serviciu de transport public, Sursa: Raport aferent anului 2021 cu privire la monitorizarea implementării Politicii publice alternative la politicile publice inițiate de Guvern în domeniul transportului public local și metropolitan de călători din România, realizată în cadrul proiectului METROPOLITAN, cod SMIS 111265/ cod SIPOCA 156

Analizând investițiile în sistemul de transport public derulate de aceste autorități, cu mici excepții, observăm creșteri ale acestui indicator.

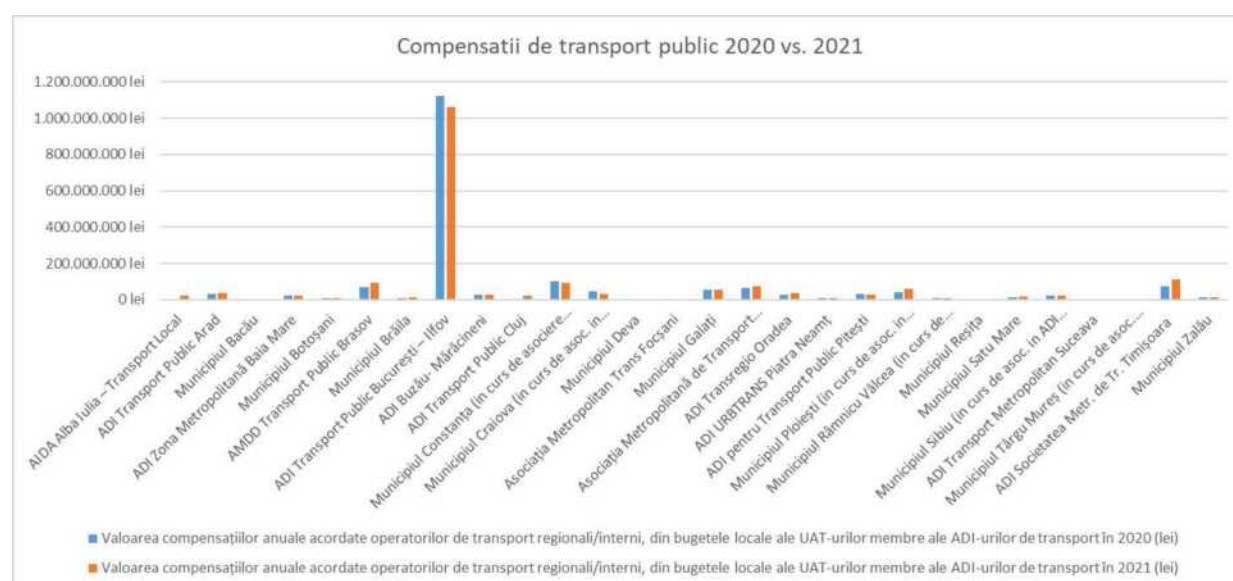
În mod similar cu polii de creștere, compensațiile de serviciu public de transport călători acordate operatorilor de polii de dezvoltare urbană au crescut, această creștere fiind determinată de efectele pandemiei de coronavirus în ceea ce privește comportamentul persoanelor de a utiliza autoturismele proprii în defavoarea mijloacelor de transport în comun.

În ceea ce privește celelalte municipii reședință de județ analizate, constatăm că tendințele sunt oarecum similare polilor de dezvoltare urbană.

Remarcăm faptul că din totalul celor 41 de municipii reședință de județ, inclusiv Capitala, doar 12 municipii au organizat transport de tip metropolitan pentru a deservi și UAT-urile din jurul lor, prin intermediul unor asociații de dezvoltare intercomunitară, iar acestea sunt:

- Capitala: Municipiul București;
- Poli de creștere: Brașov, Cluj, Iași și Timișoara,
- Poli de dezvoltare urbană: Arad, Baia Mare, Oradea,
- Centre Urbane: Alba Iulia, Buzău, Focșani, Piatra Neamț.

De asemenea, din analiza efectuată observăm că majoritatea operatorilor de transport public de la nivelul acestor municipii funcționează pe baza acordării unor compensații financiare mari, având o pondere de circa 40-60% din cifra de afaceri, ceea ce conduce la o presiune mare asupra bugetelor locale ale UAT-urilor implicate.



O serie de provocări de ordin legislativ împiedică implementarea în totalitate a proiectelor de transport public metropolitan, provocări ce pot fi sintetizate astfel:

1. Politica în domeniul taxării TVA pentru subvențiile/compensițiile acordate de către APL operatorilor sub contract - situația actuală creează condiții neunitare la nivel național și, acolo unde se aplică cota TVA, bugetul local este împovărat cu 19% din valoarea compensațiilor - sume ce ar putea fi folosite pentru investiții în calitatea serviciului public;
2. Definirea ambiguă a „operatorilor regionali” - conform anumitor interpretări, doar un operator deținut de membrii ai ADI poate efectua serviciul de transport public pe baza unui CSP cu atribuire directă pe teritoriul ADI deși, tradițional, există mai mulți operatori înființați de diverse APL care pot presta servicii pe o parte din teritoriul ADI;
3. Definirea restrictivă a acționariatului „operatorilor regionali” - deși cadrul legal UE (Regulamentul (CE) nr. 1370/2007) permite ca doar unul sau o parte din APL asociate în ADI să fie acționari ai OTP, cadrul legal românesc solicită deținerea de unii sau toți asociații;
4. Definirea ambiguă a rolului consiliilor județene în stabilirea serviciilor de transport public local la nivel de ADI. În acest sens, trebuie reglementat clar modul în care consiliile județene pot contribui/ colabora la asigurarea serviciilor publice în domeniul transportului public local metropolitan;
5. Redefinirea drepturilor patrimoniale ale membrilor ADI de transport public asupra investițiilor efectuate de unul sau mai mulți membrii ai ADI - bunurile mobile necesare desfășurării activității de transport public local metropolitan achiziționate de APL membru ADI trebuie să poată fi utilizate și pe teritoriul administrativ al altei APL membru al aceleiași ADI;
6. Redefinirea modului în care se constituie bugetele necesare subvenționării activităților de exploatare a transportului public local metropolitan - cadrul legal

trebuie actualizat pentru constituirea unui buget unic la nivelul ADI din care să se acopere pierderile operaționale ale serviciului de transport indiferent de sursa de venit și de teritoriul pe care se cheltuiesc subvențiile respective;

7. Adoptarea unui model de CSP cadru pentru transportul public local la nivel metropolitan - atât pentru atribuirile competitive, cât și pentru atribuirile directe;

8. Crearea cadrului legal pentru constituirea de flote de vehicule de transport public deținute în comun de mai multe APL și puse la dispoziția OTP pentru implementarea OSP - asigurarea surselor de finanțare nerambursabilă pentru astfel de investiții.

9. Definirea ambiguă a cadrului legislativ pentru înființarea de ADI-uri de transport pe teritoriul mai multor județe și, în zonele de frontieră, cu localități din țările vecine.

Având în vedere dependența ridicată a Operatorilor de Transport Public (OTP) de compensațiile financiare și facilitățile acordate din bugetele APL, vor trebui concepute mecanisme financiare eficace și eficiente care să asigure sustenabilitatea serviciului public de transport pe termen lung.

De asemenea, extinderea transportului metropolitan este direct și strâns legată de dezvoltarea urbană/regională și politica de urbanism și investiții, rolul ADI-urilor în avizarea proiectelor cu impact pe mobilitate fiind esențial pentru crearea consensului în dezvoltarea mobilității și înlăturarea constrângerilor ce pot fi generate de o planificare necoordonată a investițiilor.

Aceste aspecte se pot observa cu ușurință în zonele unde noile dezvoltări rezidențiale nu includ planificarea serviciului de transport public (străzi înguste, fără posibilitatea de amenajare stații etc.), constatându-se ulterior caracteristici restrictive pentru transportul public, ceea ce generează blocaje de trafic și constrângeri în extinderea rețelei de transport public.

Extinderea transportului metropolitan la nivelul tuturor municipiilor reședință de județ va contribui la creșterea calității serviciului de transport public, precum și la creșterea mobilității în interiorul zonei metropolitane, cu efecte pozitive asupra dezvoltării economice locale.

De asemenea, va oferi locuitorilor o alternativă de deplasare în detrimentul utilizării autoturismului personal, cu efecte pozitive asupra decongestionării traficului din marile orașe, ceea ce duce la îmbunătățirea calității aerului prin reducerea poluării.

Subcapitolul 3.4 Exemple de bună practică privind funcționarea transportului public metropolitan

3.4.1 Transportul public în ZONA METROPOLITANĂ BAIJA MARE

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare (ADI ZMBM) este o asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în înțelesul Legii nr. 51/2007, definită potrivit prevederilor O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, republicată, cu modificările și completările ulterioare, având ca obiectiv înființarea, organizarea, reglementarea, finanțarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciilor de utilități publice furnizate/prestate pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, respectiv a serviciului de transport public local, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente acestor servicii.

Astfel, este autoritatea locală competentă care are competența de a delega gestiunea serviciului de transport public local și capacitatea de a monitoriza bunurile concesionate prin contractul de delegare de către UAT-uri, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și Legii nr. 51/2006 a serviciilor de utilitate publică, cu modificările și actualizările ulterioare. Delegarea gestiunii poate fi efectuată de asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, în baza unui mandat special acordat de acestea.

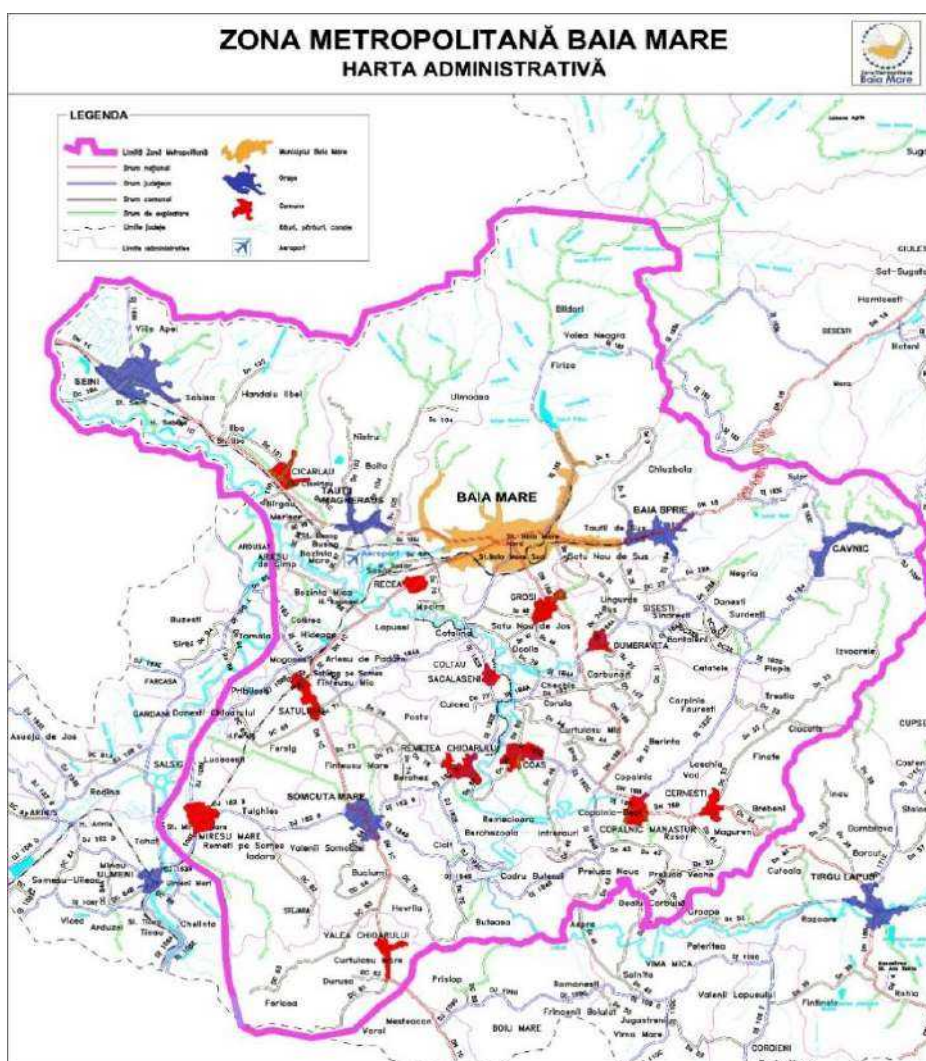
Prin aparatul tehnic al ADI ZMBM, unitățile administrativ teritoriale își exercită funcția de monitorizare și control. Astfel, conform Anexei la Hotărârea Adunării Generale a ADI ZMBM nr. 4/2018 este aprobat Regulamentul de Organizare și Funcționare al asociației în care sunt desemnate structuri care asigură activitatea

de reglementare a transportului public la nivelul Zonei Metropolitane Baia Mare și acoperă competențele legale privind organizarea și controlul serviciului de transport și activității operatorului regional SC URBIS SA.

Contextul teritorial

Zona Metropolitană Baia Mare este situată în Județul Maramureș, în Regiunea de Nord-Vest a României și reprezintă un teritoriu de circa 1.388 kmp, fiind constituită în jurul Municipiului Baia Mare, municipiu polarizator.

Forma juridică de organizare este asociația de dezvoltare intercomunitară și este formată din 17 unități administrativ teritoriale, respectiv Baia Mare, Baia Sprie, Căvnic, Seini, Șomcuta Mare, Tăuții Măgherauș, Cernești, Cicârlău, Coaș, Coltău, Copalnic Mănăștur, Mireșu Mare, Recea, Remetea Chioarului, Șişești, Satulung și Valea Chioarului.



Aria de operare a operatorului de transport public regional

În anul 2012, unitățile administrativ teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <Zona Metropolitană Baia Mare> au împuternicit Asociația, prin hotărâri ale consiliilor locale, să exercite în numele și pe seama acestora atribuțiile referitoare la prestarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.

În anul 2013, operatorul local de transport public S.C. URBIS S.A. s-a transformat în operator regional de transport, societate cu capital de stat având ca acționar majoritar Consiliul Local al Municipiului Baia Mare.

Ulterior, prin hotărârea Adunării Generale a Asociației Zona Metropolitană Baia Mare a fost aprobat modul de gestiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în cadrul U.A.T.-urilor membre prin modalitatea de delegare a gestiunii serviciului către unul sau mai mulți operatori de transport, în baza unui contract de delegare a gestiunii serviciului, precum și elaborarea și aprobarea în termen de 6 luni a unui studiu de oportunitate pentru fundamentarea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciului, în vederea încheierii contractelor de delegare a gestiunii serviciului.

În baza acestui studiu de oportunitate, prin hotărârile consiliilor locale ale autorităților locale Baia Mare, Baia Sprie, Tăuții Măgherauș, Dumbrăvița, Groși, Recea și Săcălășeni a fost aprobată modalitatea de gestiune a serviciului de transport public, contractul de delegare a gestiunii, regulamentul serviciului, caietul de sarcini și lista bunurilor concesionate operatorului prin contractul de delegare, iar Asociația Zona Metropolitană Baia Mare a fost împuternicită să aprobe, să atribuiască direct și să încheie în numele și pe seama U.A.T.-urilor membre contractul de delegare a gestiunii serviciului cu operatorul regional de transport.

În acest context, pentru perioada 2014-2019 a fost atribuit contractul de servicii publice de transport călători către operatorul regional S.C. URBIS S.A.

Începând cu anul 2020, în urma realizării unui nou studiu de oportunitate, a fost atribuit un nou contract de servicii publice de transport călători către operatorul regional S.C. URBIS S.A., pentru o perioadă de 6 ani, respectiv până în 31 decembrie

2025. Acest contract a fost încheiat în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători prin curse regulate, și anume Regulamentul (C.E.) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și legislația națională cu privire la transportul public local de călători prin curse regulate.

Contractul este atribuit direct, potrivit prevederilor Regulamentului (C.E.) nr. 1370/2007 având în vedere calitatea Operatorului de operator intern, conform hotărârii de atribuire a Adunării Generale a Asociației Zona Metropolitană Baia Mare nr. 14/2019.

Contractul are ca scop furnizarea de servicii de transport public de interes economic general și stabilirea condițiilor pentru modernizarea și dezvoltarea transportului public de călători în UAT-urile membre ZMBM, respectiv Municipiul Baia Mare, Orașul Baia Sprie, Orașul Tăuții Măgherauș, Comuna Groși, Comuna Dumbrăvița, Comuna Săcălășeni și Comuna Recea.

Deși în anul 2020 contractul a fost încheiat de toate cele 7 U.A.T. -uri, începând cu anul 2021, 3 U.A.T. -uri, respectiv Comuna Groși, Comuna Dumbrăvița și Comuna Săcălășeni s-au retras din sistemul de transport public metropolitan din cauza compensațiilor de transport public pe care trebuia să le achite operatorului, susținând că acest contract de servicii publice de transport călători a devenit prea oneros pentru bugetele locale ale acestor UAT-uri.

Astfel, aria de operare a fost restrânsă la cele 4 U.A.T. -uri, respectiv Municipiul Baia Mare, Orașul Baia Sprie, Orașul Tăuții Măgherauș și Comuna Recea.

În cadrul Asociației este organizat Compartimentul de transport local, care reprezintă Autoritatea de autorizare pentru exercitarea atribuțiilor legale în domeniul serviciilor de transport public local, fiind autorizată de către ANRSC prin Autorizația nr. 334/2012.

Cadrul legislativ aplicabil serviciilor de transport public pe teritoriul zonei metropolitane cuprinde în principal:

- Regulamentul (CE) nr.1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;

- Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane;
- Legea nr. 51//2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale;
- Ordonanța Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații;
- Hotărârea Guvernului nr. 855/2008 pentru aprobarea actului constitutiv-cadru și a statutului-cadru ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul ANRSC nr.272 din 12 decembrie 2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972 din 3 octombrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local.

Legislația este completată de legislația specifică în domeniul siguranței rutiere, transportului de drumurile publice, organizării activității licențiate de transport, legislația muncii, legislația contabilă și fiscală aplicabilă, precum și toată legislația cu incidență asupra organizării administrației publice locale, a gestionării patrimoniului public și a finanțelor publice locale.

Contractul de servicii publice de transport călători

Compania S.C. URBIS S.A. a fost înființată de către Municipiul Baia Mare și a fost transformată în cursul anului 2013 în operator regional. Municipiul Baia Mare este acționar majoritar și deține un procent de 97,06% din totalul acțiunilor, iar Orașul Tăuții Măgherauș - 0,98%, Comuna Dumbrăvița - 0,49%, Comuna Recea - 0,49%, Comuna Groși - 0,49% și Comuna Săcălășeni - 0,49%. Societatea deține licență de transport, conform legislației în vigoare.

Contractul de servicii publice de transport călători, denumit în legislația națională contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, a fost încheiat de către Asociația Zona Metropolitană Baia Mare, pe o perioadă de 6 ani, începând cu anul 2020, în numele și pe seama a 7 UAT-uri membre, iar din anul

2021 au rămas în sistem doar 4 U.A.T.-uri, respectiv Municipiul Baia Mare, Orașul Baia Sprie, Orașul Tăuții Măgherauș și Comuna Recea, care au împreună calitatea de delegatari și beneficiari ai contractului.

În prealabil, au fost îndeplinite toate procedurile legale necesare pentru încheierea acestui contract, respectiv publicarea intenției de atribuire și a ariei teritoriale în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, obținerea avizului Consiliului Concurenței privind atribuirea directă a contractului către operatorul intern, precum și îndeplinirea procedurii de transparență decizională prevăzută de legislația națională privind actele administrative cu caracter normativ.

Obligațiile de serviciu public impuse operatorului prin legislația în vigoare și contractul de servicii publice sunt următoarele (art. 7 lit. n, o, p din Ordinul nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane):

- **obligația de exploatare** - obligația care impune operatorului de transport autorizat și/sau licențiat să efectueze serviciul respectiv în condiții de continuitate, regularitate și de asigurare a capacităților necesare de transport și să respecte condițiile impuse de autoritățile competente care acordă subvenția. Obligația de exploatare include și obligația operatorului de transport respectiv de a asigura toate serviciile complementare serviciului public de transport, respectiv: transportul bagajelor, spații pentru depozitarea bagajelor, vânzarea de bilete în interiorul vehiculelor, informarea călătorilor în timpul transportului, întreținerea și curățenia mijloacelor de transport, îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în locuri special amenajate - gări, autogări, pontoane de acostare -, condiții de confort în timpul transportului;

- **obligația de transport** - obligația care impune oricărui operator de transport să accepte și să efectueze servicii publice subvenționate de transport în condițiile stabilite de autoritățile competente;

- **obligația tarifară** - obligația care impune operatorilor de transport practicarea tarifelor stabilite de autoritățile competente, contrar interesului comercial al operatorilor, impunere care rezultă fie din stabilirea tarifelor sub costurile reale, fie din respingerea cererii de majorare a anumitor tarife.

În cadrul contractului de delegare sunt prevăzute traseele pe care circulă mijloacele de transport în comun și graficele de circulație, persoanele beneficiare de gratuități și facilități la acest serviciu, indicatorii de performanță ai serviciului pe care trebuie să-i îndeplinească operatorul, precum și o estimare a compensației de serviciu public pe care poate să o primească operatorul de transport pe perioada contractului.

În perioada 2020-2022 au avut loc o serie de ajustări ale contractului, cum ar fi modificări privind anumite categorii de beneficiari de facilități sau modificări ale programului de transport public, în contextul restricțiilor impuse de autoritățile naționale și locale privind pandemia de coronavirus, astfel contractul a fost amendat printr-o serie de acte adiționale.

Proiecte de mobilitate la nivel metropolitan

Pentru reducerea emisiilor de carbon și asigurarea unei mobilități eficiente în Zona Metropolitană Baia Mare, Orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș implementează două proiecte privind achiziția de mijloace de transport în comun ecologice, modernizarea stațiilor de transport în comun, finanțate în cadrul obiectivelor de investiții 3.2. din Programul Operațional Regional 2014-2020.

În acest context, Orașul Baia Sprie implementează proiectul cu tema: „Asigurarea Mobilității în Orașul Baia Sprie prin Modernizarea Sistemului de Transport Public în comun și pietonizarea zonei centrale a Orașului.”

Valoarea totală a proiectului este de 4.303.883,354 euro, iar durată de implementare este de 48 luni.

Scopul principal urmărit prin realizarea investiției publice este achiziționarea unui număr de 9 autobuze solo de 12 m hibrid pentru transportul urban, cu podea complet coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasageri, cu motor Euro 6, reabilitarea a 2 stații de autobuz integrate în arhitectura istorică a orașului și pietonizarea zonei centrale a Orașului Baia Sprie.

Gradul de implementare al proiectului este avansat, iar începând cu luna August 2022 au fost introduse pe traseele de transport în comun aferente Orașului Baia Sprie, 9 autobuze hibrid, fiind puse la dispoziția operatorului de transport în comun pentru prestarea serviciului delegat.

Orașul Tăuții Măgherăuș implementează un proiect cu tema “Reducerea emisiilor de dioxid de carbon în Orașul Tăuții Măgherăuș bazată pe Planul de Mobilitate Urbană”. Valoare totală a proiectului este de 1.441.457,23 Euro, cu durată de implementare de 24 luni.

Ținta principală urmărită prin realizarea investiției publice este achiziționarea a 4 autobuze hibrid pentru rutele de transport urban ce deservește orașul Tăuții Măgherăuș, amenajarea a 4 stații de autobuz de pe traseele rutelor de transport urban ce deservește Orașul Tăuții Măgherăuș, promovarea egalității de șanse, de gen și nediscriminarea, prin crearea de facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, prin asigurarea accesului la transportul public în comun (autobuzele vor dispune de facilități pentru persoane cu dezabilități), precum și reglementarea politicilor parcarilor.

Gradul de implementare al proiectului este avansat, iar începând cu luna Iunie 2022 au fost introduse pe traseele de transport în comun aferente Orașului Tăuții Măgherăuș 4 autobuze hibrid, fiind puse la dispoziția operatorului de transport în comun pentru prestarea serviciului delegat.

Pentru dezvoltarea unei mobilități sustenabile în Zona Metropolitană Baia Mare este necesară dezvoltarea și digitalizarea serviciului de transport public local de călători.

Ținând seama și de prevederile Legii nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, considerăm necesare dezvoltarea unor proiecte la nivelul Zonei Metropolitane Baia Mare, cu privire la:

- realizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Zonei Metropolitane Baia Mare, plan care să abordeze întreaga zonă metropolitană, nu doar zona urbană funcțională;
- elaborarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Durabilă a Zonei Metropolitane Baia Mare, strategie care să abordeze întreaga zonă metropolitană, nu doar zona urbană funcțională;
- realizarea Planului de Amenajare a Teritoriului Intercomunitar al Zonei Metropolitane Baia Mare;
- implementarea sistemului de e-Ticketing la nivelul Zonei Metropolitane Baia Mare;

- înnoirea flotei de autobuze a operatorului cu care operează în Municipiul Baia Mare cu autobuze electrice;
- dezvoltarea unei rețele de stații de încărcare electrice de capacitate mare pentru autobuzele electrice ce vor fi achiziționate de municipalitate, la capetele de trasee din zona metropolitană;
- integrarea aplicațiilor de mobilitate privind planificatorul de rute, plată a biletelor și abonamentelor de transport în comun și de achiziție tichete de parcare, într-o aplicație unică;
- dezvoltarea aplicației privind digitalizarea proceselor de gestionare a Contractului de servicii publice de transport realizată de Zona Metropolitane Baia Mare în cadrul proiectului "Optitrans", precum și integrarea unor noi module cum sunt cele pentru monitorizarea principalilor indicatori tehnici și financiari ai serviciului;
- realizarea unui studiu de optimizare a traseelor de transport public din Zona Metropolitană Baia Mare, care să identifice soluții de integrare a liniilor de transport aferente Orașului Tăuții Măgherauș și Comunei Recea, cu rutele din programul de transport aferent Municipiului Baia Mare.

Subcapitolul 3.5 Recomandări pentru municipiile reședință de județ

Municipiile reședință de județ împreună cu unitățile administrativ teritoriale din jur se confruntă, în prezent, cu o suită de probleme și presiuni în dezvoltare, care solicită o abordare în parteneriat pentru rezolvarea acestora.

Abordarea dezvoltării la nivel metropolitan urmărește preluarea și rezolvarea presiunilor multiple provenind din schimbarea sistemului economic, de planificare și implementare a dezvoltării, a distorsiunilor și nevoilor variate atât în mediul urban, cât și în zonele rurale adiacente, în scopul structurării unor poli metropolitanii într-o rețea coerentă la scară teritorială.

Constituirea zonelor metropolitane răspunde unei necesități sau oportunități determinate de evoluția organică a așezărilor. Procesul de urbanizare a condus la

dezvoltarea interdependentă a municipiilor cu localitățile aflate în zona lor de influență, formând deja realități metropolitane primare care funcționează practic ca zone unitare, relativ independente.

Multe dintre problemele strategice de amenajare urbană nu pot fi tratate direct decât la nivel de zone metropolitane, care să faciliteze dezvoltarea producției, a schimburilor și a consumului de bunuri, astfel încât să fie evitate piedicile datorate atât localismului excesiv cât și centralismului la nivel național.

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară se constituie în condițiile legii, în scopul realizării în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional ori al furnizării în comun a unor servicii publice. Zonele metropolitane și aglomerările urbane constituite cu acordul expres al consiliilor locale ale unităților administrativ-teritoriale componente au ca scop dezvoltarea infrastructurilor și a obiectivelor de dezvoltare de interes comun.

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară de tip zonă metropolitană, reprezintă un instrument la îndemâna autorităților administrației publice locale prin care acestea pot furniza în comun, prin asociere cu alte unități administrativ teritoriale, servicii publice aflate în propria responsabilitate.

Zonele metropolitane pot asigura, cu precădere în cazul unei astfel de fragmentări, o calitate îmbunătățită a serviciilor publice furnizate cetățenilor din colectivitățile locale membre. Un astfel de instrument vine să compenseze insuficiența fondurilor aflate la disponibilitatea administrației locale, lipsa unui personal specializat capabil să atragă finanțări, elimină problemele generate de condițiile de mediu și răspunde condițiilor impuse de criteriile de eligibilitate prevăzute în programele operaționale.

Recomandările privind transportul public la nivel metropolitan:

- extinderea și coordonarea integrată a serviciului de transport public metropolitan pentru toate modurile de transport;
- încurajarea utilizării transportului public de aproape toate categoriile socio-economice ca urmare a adaptării serviciului la cerințele reale (confort,

predictibilitate, accesul la și în mijloacele de transport pentru persoanele cu dizabilități;

- reducerea eforturilor financiare pentru planificarea și monitorizarea serviciului de transport public prin integrarea la nivel metropolitan a tuturor modurilor de transport;

- creșterea bugetului alocat de către UAT-uri pentru investițiile aferente sistemului de transport;

- creșterea cooperării inter-instituționale prin susținerea UAT-urilor de către administrația centrală, atât prin îmbunătățirea cadrului legislativ, cât și prin alocare financiară către bugetele locale pentru asigurarea serviciului de transport public;

- facilitarea asocierii UAT-urilor pentru organizarea serviciului de transport public de tip metropolitan și implementarea coordonată a investițiilor în infrastructura tehnico-edilitară;

- creșterea veniturilor înregistrate din prestarea serviciului ca urmare a încurajării utilizării transportului public de către cetățeni datorată investițiilor ce duc, în timp, la creșterea calității serviciului;

- creșterea siguranței cetățenilor prin reducerea riscului de accidente ca urmare a diminuării numărului de autoturisme prezente în trafic și prin sporirea condițiilor de deplasare cu transportul public;

- reducerea ponderii populației aflate în risc de sărăcie sau excluziune socială prin diminuarea impactului negativ asupra veniturilor populației prin utilizarea transportului public în detrimentul altor modalități de transport, mai costisitoare, pentru efectuarea activităților curente (deplasarea către și de la locul de muncă, deplasarea dintr-un punct în altul pentru participarea la viața socială, accesul la servicii);

- reducerea impactului negativ asupra stării de sănătate a populației de către poluarea generată de sectorul transporturi ca urmare a diminuării numărului de autoturisme prezente prin oferirea de alternative sustenabile de transport;

- reducerea presiunii asupra bugetului local pentru activitățile de reducere a poluării generate și de sectorul transport datorită alternativelor de deplasare sustenabile,

integrate la nivel regional în detrimentul utilizării excesive a autoturismelor personale;

-susținerea activităților întreprinderilor prin asigurarea mobilității forței de muncă.

Capitolul 4. Incluziunea socială și egalitate de șanse în cadrul zonelor metropolitane (integrarea comunităților marginalizate, măsuri active privind combaterea sărăciei, locuire incluzivă și combaterea marginalizării)

Subcapitolul 4.1 Context general

Procesul de incluziune socială reprezintă ansamblul de măsuri și acțiuni multidimensionale din domeniile protecției sociale, ocupării forței de muncă, locuirii, educației, sănătății, informării-comunicării, mobilității, securității, justiției și culturii, destinate combaterii excluziunii sociale și asigurării participării active a persoanelor la toate aspectele economice, sociale, culturale și politice ale societății (art. 6 lit. cc) din Legea nr. 292/2011 - Legea asistenței sociale).

Măsurile în domeniul incluziunii și reducerii sărăciei asigură oportunitățile și resursele necesare pentru participarea persoanelor vulnerabile în mod deplin la viața economică, socială și culturală a societății, precum și la procesul de luare a deciziilor care privesc viața și accesul lor la drepturile fundamentale.

Trai decent este similar nivelului minimal de trai. Respectarea drepturilor omului presupune acces la serviciile de asistență socială în toate comunitățile marginalizate, respectiv în unitățile administrativ-teritoriale în care există zone/sectoare de recensământ în care valoarea indicatorilor referitori la capitalul uman, condiții de locuire și ocupare în sectorul formal, depășește pragul național.

Gradul de sărăcie și de excluziune socială a scăzut în UE în ultimul deceniu. În 2019, aproximativ 91 de milioane de persoane (din care 17,9 milioane erau copii cu vârsta cuprinsă între 0 și 17 ani) erau expuse riscului de sărăcie sau de excluziune socială în UE, cu aproape 12 milioane mai puțin comparativ cu 2008 și cu aproape 17 milioane mai puțin comparativ cu cifra record înregistrată în 2012. Cu toate acestea, obiectivul social ambițios stabilit în Strategia Europa 2020, respectiv o scădere cu 20 de milioane, nu a fost atins.

Chiar dacă orașele europene sunt de regulă „bogate”, în multe dintre acestea, în special din sud-estul Europei, s-au dezvoltat așezări informale care grupează populația vulnerabilă în locuințe sub-standard sau chiar în adăposturi improvizate, afectate de deprivare materială severă, de la lipsa accesului la infrastructura de bază, la slaba dotare a locuințelor. Spre exemplu, în Franța, Italia, Portugalia și Spania sunt documentate așezări informale de mari dimensiuni. Cele mai multe dintre aceste zone subdezvoltate în orașele din Europa sunt rezultatul proceselor istorice de imigrare, adică sunt majoritar locuite de imigranți (la prima, a doua sau a treia generație). Spre deosebire, în orașele din țările central și est europene, astfel de zone sunt locuite de cetățeni ai țărilor respective, cu o supra-reprezentare statistică a unor minorități etnice, cel mai adesea Roma (spre exemplu, în Slovacia, Bulgaria sau România).

În perioada 2007-2020 ponderea populației aflate în risc de sărăcie sau excluziune socială din România a scăzut considerabil și într-un ritm mai ridicat decât media UE28. Astfel, în România, în anul 2020, ponderea populației aflate în risc de sărăcie sau excluziune socială (AROPE-definiție nouă) era de 30,4%, însemnând circa 6,7 milioane de persoane. Noua definiție a indicatorul AROPE utilizat la definirea ratei riscului de sărăcie sau excluziune sociala, reprezintă acel ”indicator compozit adoptat la nivelul Uniunii Europene, de promovare a incluziunii sociale și reducere a sărăciei, care a fost revizuit în 2021 pentru atingerea Obiectivului Europa 2030

privind sărăcia și excluderea socială și reprezintă ponderea în total populație a persoanelor aflate în risc de sărăcie sau excluziune socială” (Sursa: INS).

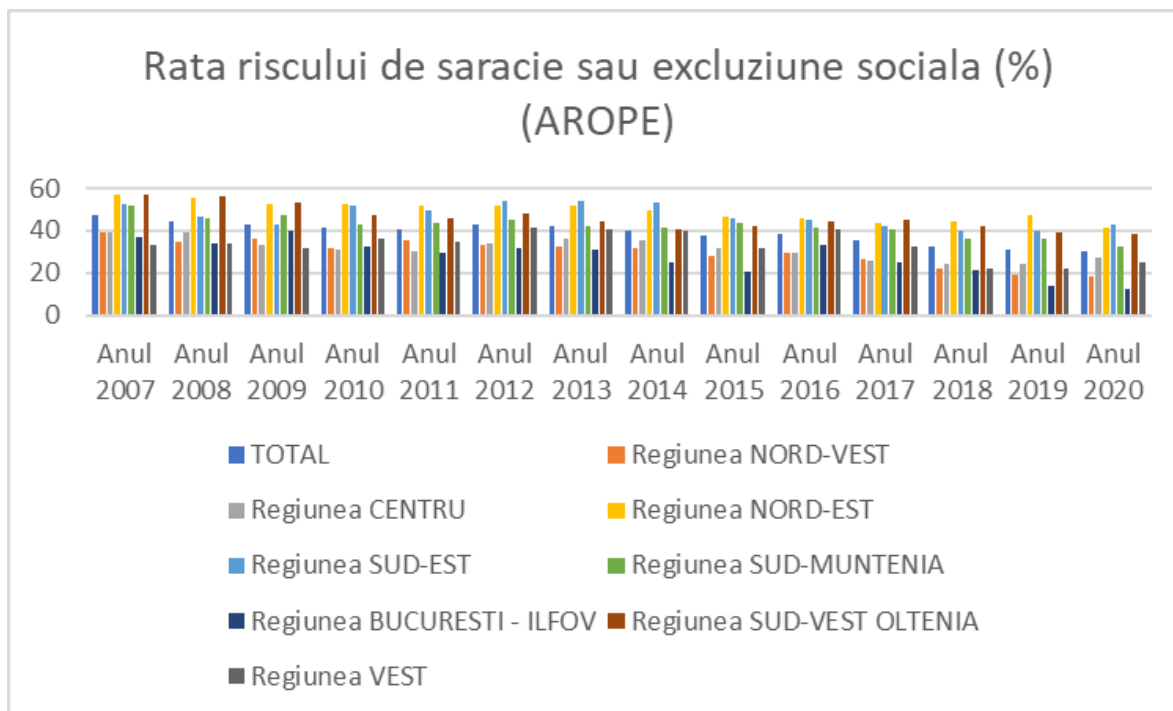


Figura 13 - Rata riscului de sărăcie sau excluziune socială pe regiuni de dezvoltare din România, Sursa: date INS, Prelucrare autor

România continuă să se numere printre țările cu ponderi mari ale populației aflate în situație de risc, departe de media UE28 și cu grupuri specifice aflate în situație de vulnerabilitate ridicată precum: copiii și tinerii; locuitorii din mediul rural; persoanele cu dizabilități; persoanele cu un nivel scăzut de școlaritate (maximum gimnaziu), familiile monoparentale care au copil/copii în întreținere, familiile cu copii - în special cele cu trei copii sau mai mult; persoanele vârstnice singure sau dependente, cu nevoi de îngrijire de lungă durată.

În anul 2020, în România, aproximativ 3,28 milioane de persoane se aflau în deprivare materială severă, numărul scăzând semnificativ din 2007, când aproximativ 8 milioane de persoane se aflau în această situație (Sursa: INS - Rata deprivării materiale severe).

În ceea ce privește procentul persoanelor deprivare material sever, în România se observă o scădere semnificativă în anul 2020, ponderea fiind de 14,8%, față de anul 2007, când 38% din populație se afla în această situație.

În România există o diferență importantă între urban (mare și mic) și rural: aproximativ 13% din populația urbană se afla în deprivare materială severă, comparativ cu 21% din cea rurală la nivelul anului 2018.

Se poate constata faptul în toate tipurile de UAT-uri procentul persoanelor deprivare material sever a scăzut, însă cea mai semnificativă scădere a avut loc în orașele mici și suburbii.

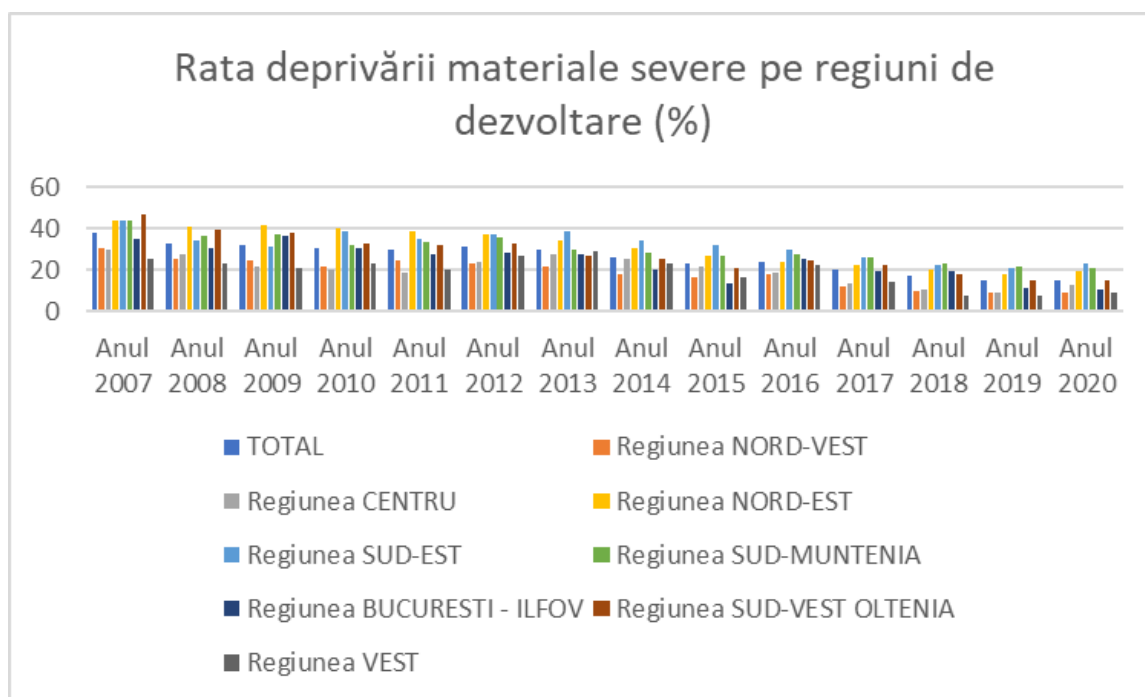


Figura 14 - Rata deprivării materiale severe pe regiuni de dezvoltare din România, Sursa: date INS, Prelucrare autor

Subcapitolul 4.2 Cadrul legal privind incluziunea socială și combaterea marginalizării

- Legea nr. 116/2002 privind prevenirea și combaterea marginalizării sociale, cu modificările și completările ulterioare:

Sărăcia reprezintă una din cauzele principale de marginalizare socială. În dreptul românesc, noțiunea de marginalizare socială este definită de Legea nr. 116/2002 privind prevenirea și combaterea marginalizării sociale, cu modificările și completările ulterioare.

Această lege are ca obiect „garantarea accesului efectiv, în mod deosebit al tinerilor, la drepturi elementare și fundamentale, cum sunt: dreptul la un loc de muncă, la o locuință, la asistență medicală, la educație, precum și instituirea unor măsuri de prevenire și combatere a marginalizării sociale și mobilizarea instituțiilor cu atribuții în domeniu”.

Astfel, art. 3 din Legea nr. 116/2002 precizează că marginalizarea socială reprezintă „poziția socială periferică, de izolare a indivizilor sau grupurilor cu acces limitat la resursele economice, politice, educaționale și comunicaționale ale colectivității; ea se manifestă prin absența unui minimum de condiții sociale de viață”.

Art. 4 alin (1) al Legii nr. 116/2002 precizează obligativitatea de intervenție a instituțiilor statului, a comunităților locale, a reprezentanților organizațiilor patronale și sindicale și a reprezentanților societății civile pentru armonizarea politicilor destinate cunoașterii și prevenirii situațiilor care determină marginalizarea socială se realizează cu participarea instituțiilor publice, iar alin. (2) al aceluiași articol din lege precizează că „instituțiile publice centrale și locale au obligația să stabilească măsuri și să realizeze acțiuni de combatere a marginalizării sociale.” Legea împotriva marginalizării sociale precizează, de asemenea, măsuri și domenii de intervenție a statului pentru limitarea excluderii și deprivării sociale, precum *Accesul la asistența de sănătate* (art.16), *Accesul la o locuință* (art.13), alături de *Accesul la educație* (art. 19).

La nivel național, 6,2% din populația rurală, 5,3% din toate gospodăriile și 5,2% din toate locuințele se află în zone rurale marginalizate. (conform zone/comunități sărace, comunități segregate, comunități dezavantajate în Atlas rural).

- Atlasul zonelor urbane marginalizate:

Metodologia de identificare și analiză a zonelor marginalizate din orașele și municipiile din România a fost dezvoltată în 2014-2015, în cadrul unui proiect al Băncii Mondiale realizat pentru MDRAP, în relație cu pregătirea POR pentru exercițiul financiar 2014-2020. Metodologia și rezultatele acesteia sunt pe larg prezentate în *Atlasul zonelor urbane marginalizate*.

Metodologia de identificare și analiză a zonelor urbane marginalizate (ZUM) a folosit datele culese prin recensământul din 2011. Marginalizarea urbană se manifestă prin

concentrarea spațială a populației deprivate în comunități situate în anumite zone din interiorul așezărilor urbane. Metodologia a fost dezvoltată la nivel de **sector de recensământ** care cuprinde, de obicei, în jur de 200 persoane și reprezintă cea mai mică zonă geografică delimitată în vederea realizării unui recensământ. Spre exemplu, în 2011, în municipiul Cluj-Napoca au fost delimitate 1.459 sectoare de recensământ.

Principala limită a acestei abordări în analiză este dată de faptul că suprapunerea între sectoarele de recensământ și comunitățile marginalizate reale este doar parțială. Comunitățile marginalizate nu sunt întotdeauna concentrate în întregime într-un singur sector de recensământ, prin urmare caracteristicile comunității nu pot fi întotdeauna analizate la acest nivel.

Tipologia pentru identificarea zonelor marginalizate include șapte indicatori cheie organizați **pe trei dimensiuni**: (i) Capitalul uman (adică educație, sănătate și comportament demografic), (ii) Ocuparea forței de muncă și (iii) Calitatea locuirii. Pentru fiecare dintre cei șapte indicatori cheie datele de la nivel de persoană, gospodărie și locuință au fost agregate la nivel de sector de recensământ și a fost determinat câte un prag la centila 80 la nivel național urban. Acest prag arată (pentru fiecare indicator cheie) care sunt sectoarele dezavantajate, adică sub-standardul național urban. Apoi, pentru fiecare din cele trei dimensiuni - capital uman, ocupare și locuire - a fost calculat un indice sumativ în baza indicatorilor cheie și a pragurilor corespunzătoare. Astfel au fost determinate sectoarele de recensământ dezavantajate (cu un nivel scăzut) pe una, două sau pe toate trei dimensiunile.

Zonele marginalizate au fost determinate ca sectoare de recensământ ce acumulează simultan dezavantaje pe toate cele trei dimensiuni - capitalul uman, ocuparea în sectorul formal și locuirea.

Zonele urbane marginalizate, în cele mai multe cazuri, sunt zone intraurbane, sărace, izolate din punct de vedere social și care nu sunt reflectate în statisticile privind ratele de sărăcie calculate la nivel de localitate sau județ. Aceste zone sunt adevărate pungi de excluziune socială care concentrează persoane cu nivel scăzut de capital uman (nivel scăzut de educație, stare precară de sănătate, număr ridicat de copii), cu nivel scăzut de ocupare în sectorul formal și condiții precare de locuire.

În multe cazuri, locuitorii acestor zone au școli segregate, la care numai familiile sărace își duc copiii și locuiesc în blocuri/locuințe de proastă calitate sau în mahalale, marcate de teamă și mici infracțiuni. Puternica stigmatizare cu care sunt asociate aceste locuri, pe lângă lipsa sau slaba calitate a serviciilor (educație, sănătate, infrastructură) reduc drastic șansele populației de a scăpa de sărăcie. Aceste zone sunt candidatele cele mai potrivite pentru intervențiile de tipul dezvoltării locale plasate sub responsabilitatea comunității realizate în orașele din România.

În 2011, în orașele și municipiile din România, 1.139 sectoare de recensământ se încadrau în criteriile stabilite pentru zonele marginalizate, fiind situate în 264 de orașe și în capitală. În aceste zone, locuiau un total de 342.933 de persoane, adică 3,2% din populația urbană, 2,6% dintre gospodăriile din urban și 2,5% dintre locuințele din urban.

- Strategia națională privind incluziunea socială și reducerea sărăciei pentru perioada 2022-2027:

Prin HG nr. 440/2022 a fost aprobată Strategia națională privind incluziunea socială și reducerea sărăciei pentru perioada 2022-2027.

Această Strategie stabilește un Obiectiv General și patru Obiective Strategice (OS) care sunt în acord cu obiectivele României asumate pentru implementarea Strategiei Europa 2020 (prin Programul Național de Reformă) și a Agendei 2030 pentru Dezvoltare Durabilă a ONU (prin Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030).

OG: propune ca, până în anul 2027, numărul de persoane expuse riscului de sărăcie sau excluziune socială să fie redus cu cel puțin 7% față de anul 2020.

OS1: vizează combaterea situațiilor tranzitorii de sărăcie monetară, respectiv *<Un trai decent pentru toți, în temeiul principiului „Nimeni nu este lăsat în urmă”>*;

OS2: presupune realizarea de investiții sociale, intervenții directe asupra principalelor cauze de transmitere a sărăciei pe mai multe generații - *„Investiții sociale pentru promovarea coeziunii”*;

OS3: propune modernizarea sistemului de protecție socială - „Protecție socială pe tot parcursul vieții unei persoane”;

OS4: în vederea coordonărilor măsurilor propuse, este necesară îmbunătățirea capacității administrative - „Îmbunătățirea capacității administrative pentru coordonarea politicilor în plan național în acord cu exigențele europene” (Strategia națională privind incluziunea socială și reducerea sărăciei pentru perioada 2022-2027, aprobată prin HG nr. 440/2022).

- Legea nr. 151 din 24 iulie 2019 pentru completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului:

În România a fost aprobat cadrul legislativ și operațional care să acopere situațiile care există în realitate cu privire la locuirea în așezări informale: Legea nr. 151 din 24 iulie 2019 pentru completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului.

Prin ”Legea așezărilor informale” s-a stabilit că printre activitățile de amenajare a teritoriului și urbanism de interes național și regional, care se finanțează din bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, se află și ”h) programe de susținere a dezvoltării locale pentru identificarea și delimitarea așezărilor informale, stabilirea tipologiei acestora, identificarea măsurilor și soluțiilor de reglementare a acestora sau, după caz, relocare și sprijin al reconstrucției locuințelor, implementarea acțiunilor destinate îmbunătățirii condițiilor de viață a locuitorilor din așezările informale” (Legea nr. 151/2019, art. 51).

În teritoriu, comunitățile locale se confruntă cu probleme mult mai complexe, atât din punct de vedere social cât și juridic și economic, aspectele necesar a fi abordate fiind de ordine publică (existența unor acte de identitate), de cadastru și regim de proprietate asupra terenurilor și/sau clădirilor, de reglementare urbanistică, de respectare a normelor de calitate în construcții, de mediu, de sănătate a populației, de probleme la nivel social și educațional.

Așezările informale sunt „[grupări] de minimum 3 unități destinate locuirii dezvoltate spontan, ocupate de persoane sau familii care fac parte din grupuri vulnerabile definite conform Legii asistenței sociale nr. 292/2011, cu modificările și

completările ulterioare, și care nu au niciun drept asupra imobilelor pe care le ocupă”. De obicei, așezările informale sunt situate la periferia localităților urbane sau rurale, acestea cuprind locuințe improvizate, realizate din materiale recuperate, și/sau locuințe realizate din materiale de construcții convenționale, iar prin localizarea și caracteristicile sociodemografice generează excluziune, segregare și marginalizare socială. Prin situarea în zone de risc natural (alunecări de teren, inundații), biologic (gropi de gunoi, depozite de deșeuri, situri contaminate și altele asemenea) sau antropice (zone de siguranță sau zone de protecție ale obiectivelor Seveso, ale infrastructurilor tehnico-edilitare și altele asemenea), unele așezări informale pun în pericol siguranța și sănătatea locuitorilor lor (Art. I, pct. 8 din Legea nr. 151/2019).

Subcapitolul 4.3 Situația existentă privind incluziunea socială și combaterea marginalizării la nivelul zonelor metropolitane din România

Accesul la condiții de locuire decente și cu costuri rezonabile și la un loc de muncă care să asigure venituri satisfăcătoare gospodăriei reprezintă condițiile necesare pentru o viață de calitate. Lipsa unei locuințe sau locuirea în condiții improprii și nesigure, alături de lipsa unui loc de muncă și venituri insuficiente sunt determinanți ai sărăciei și excluziunii sociale.

La nivel european, ultimele date EUROSTAT disponibile cu privire la incidența riscului de sărăcie la nivelul populației din statele membre UE, relevă gravitatea acestei problemei în rândul populației din România. Din analiza acestor date, rezultă că în anul 2022, rata sărăciei relative, clasează România pe primul loc din acest clasament cu o rată de 21,2% din total populație, față de media europeană UE27 de 16,5%. (Sursa Eurostat, [At-risk-of-poverty rate by poverty threshold, age and sex - EU-SILC and ECHP surveys \[ILC_LI02\]](#))

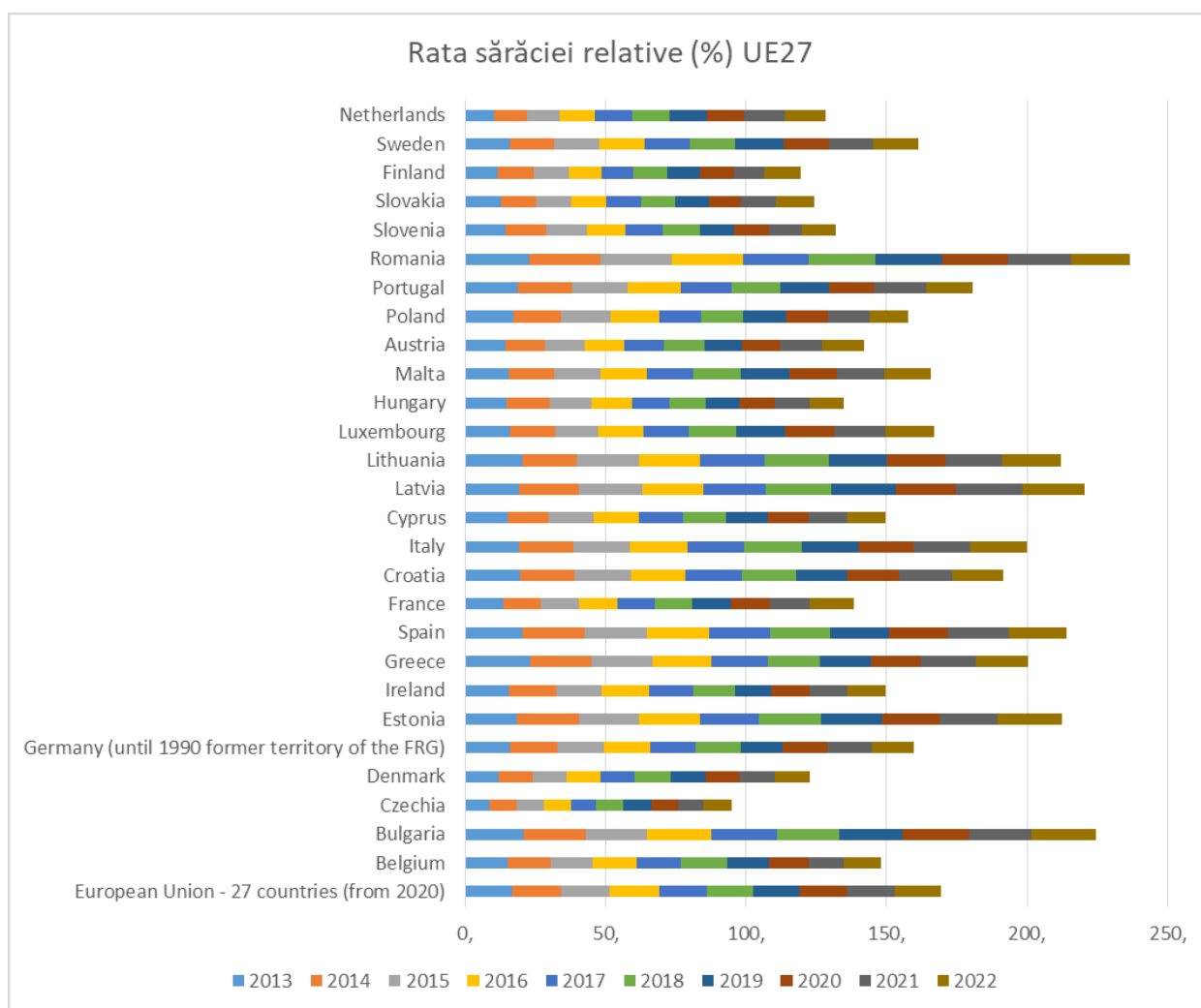


Figura 15 - Rata sărăciei relative în UE27, Sursa: date EUROSTAT, Prelucrare autor

Rata sărăciei relative se definește ca fiind ponderea persoanelor sărace (după metoda relativă de estimare) în totalul populației. Se consideră sărace persoanele din gospodăriile care au un venit disponibil pe adult-echivalent (inclusiv sau exclusiv contravaloarea consumului din resurse proprii) mai mic decât nivelul pragului de sărăcie. În mod curent, acest indicator se determină pentru pragul de 60% din mediana veniturilor disponibile pe adult-echivalent. (Sursa: INS).

În continuare, s-a efectuat o analiză privind populație aflată în risc de sărăcie sau excluziune socială pe intervalul 2007 - 2020, care coincide practic cu două perioade financiare multianuale privind programele și fondurile europene finanțate din bugetul Uniunii Europene, respectiv 2007 - 2013 și 2014 -2020.

Din analiza acestui interval, observăm că în cele două perioade de programare, România a înregistrat reduceri consecutive de circa 10% pe fiecare perioadă.

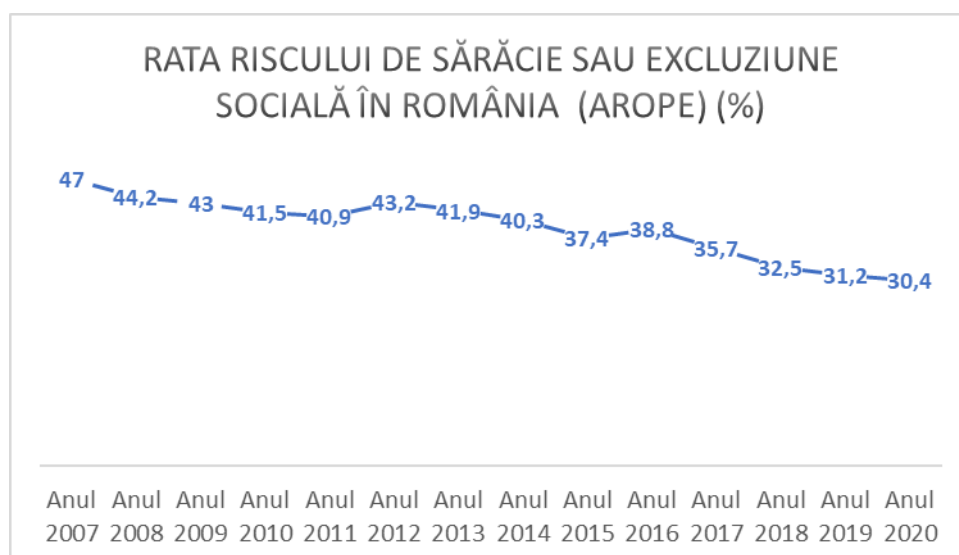


Figura 16 - Rata riscului de sărăcie sau excluziune socială în România (AROE) (%), Sursa: date INS, Prelucrare autor

Dacă în anul 2007, se afla în risc de sărăcie sau excluziune socială circa 47% din populație (însemnând 9,9 mil. de locuitori din populația rezidentă), până în anul 2013 procentul acestei populații a scăzut semnificativ, dar nu a coborât sub 40%, în anul 2014 înregistrându-se un procent de 41,9% (8 mil. de locuitori).

Chiar dacă, începând cu 2011 România a înregistrat creștere economică, începând cu anul 2018 s-au înregistrat scăderi importante ale populației expuse riscului de sărăcie sau excluziune. În termeni absoluți, la nivelul anului 2018, 6.348.381 de persoane din populație erau expuse sărăciei și excluziunii sociale, fiind primul an în care a scăzut sub șapte milioane, dar diferența față de media Uniunii Europene a rămas substanțială.

Începând cu anul 2014, se observă o reducere a persoanelor care sunt expuse sărăciei și excluziunii sociale, de la 40,3% (8 mil. de persoane), la 30,4% din total populație în anul 2020 (5,9 mil. persoane).

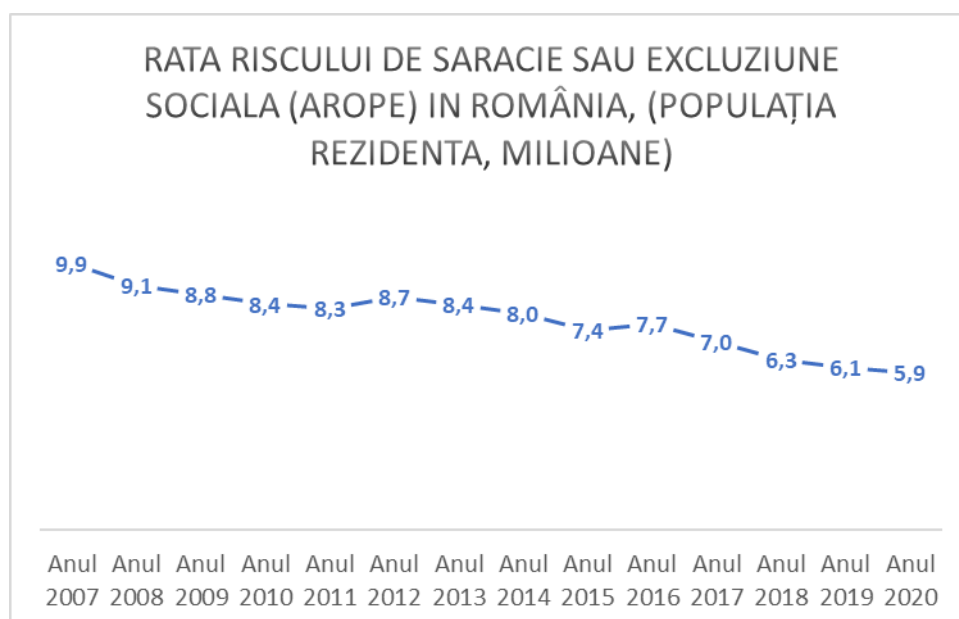


Figura 17 - Rata riscului de sărăcie sau excluziune socială în România (AROE) (populația după rezidență, milioane), Sursa: date INS, Prelucrare autor

În cadrul raportului de „Analiză și evaluarea grupurilor vulnerabile în vederea stabilirii nevoii de servicii sociale” realizat de către Ministerul Muncii și Justiției Sociale, prin proiectul „Implementarea unui sistem de elaborare de politici publice în domeniul incluziunii sociale la nivelul MMJS”, finanțat în cadrul POCA 2014-2020, se menționează că principala problemă socială din 52,3% dintre localități, este lipsa locurilor de muncă. Următoarea problemă semnalată este sărăcia, care acoperă 17,5% din totalul UAT.

Lipsa serviciilor de îngrijire pentru bolnavi cronici, cu dizabilități sau vârstnici se află pe locul 3 la nivel național, cu o pondere de 4,4%, iar problemele persoanelor vârstnice singure, îmbătrânirea populației și integrarea persoanelor de etnie romă ocupă locurile 3-5 cu ponderi cuprinse între 2% și 3%.

Mai jos prezentăm o analiză comparativă pentru intervalul 2007-2020 cu privire la rata riscului de sărăcie sau excluziune socială pe cele opt regiuni de dezvoltare din România, ale cărei rezultate sunt reprezentative pentru comparație și pentru zonele metropolitane constituite în cadrul acestor regiuni.

RATA RISCULUI DE SARACIE SAU EXCLUZIUNE SOCIALA PE REGIUNI DE DEZVOLTARE (AROE) (%)

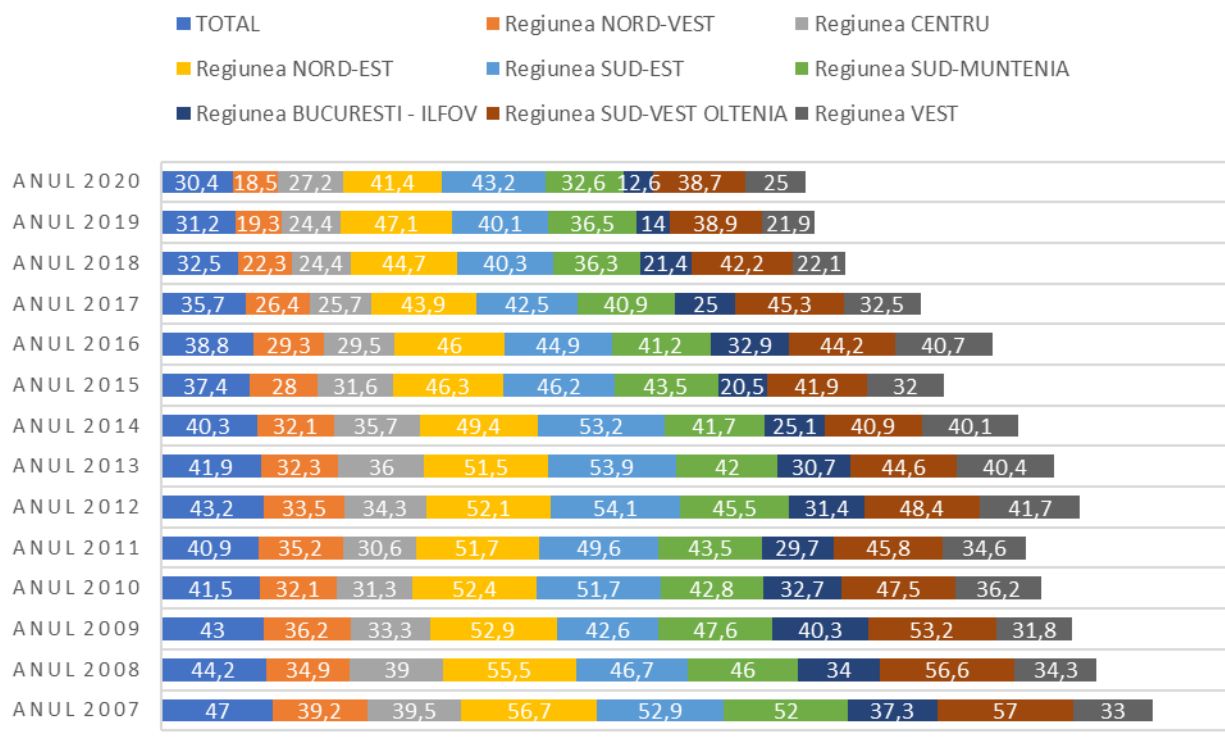


Figura 18- Rata riscului de sărăcie sau excluziune socială pe regiuni de dezvoltare în România, intervalul 2007-2020, Sursa: date INS, Prelucrare autor

De asemenea, prezentăm o situație comparativă pentru același interval, cu privire la rata deprivării materiale severe pe regiunile de dezvoltare din România, ale cărei rezultate sunt reprezentative pentru comparație și pentru zonele metropolitane din cadrul acestor regiuni.

Conform INS, rata deprivării materiale severe reprezintă „ponderea în total populație a persoanelor în stare de deprivare materială severă, adică a persoanelor în vârstă de 18 ani și peste care, datorită lipsei resurselor financiare, nu își pot permite cel puțin patru dintre următoarele situații:

- achitarea la timp, fără restante, a unor utilități și a altor obligații curente;
- plata unei vacanțe de o săptămână pe an, departe de casa;
- consumul de carne, pui, pește (sau alt echivalent de proteină) cel puțin o dată la două zile;

- posibilitatea de a face față, cu resursele proprii, unor cheltuieli neprevăzute (echivalente cu 1/12 din valoarea pragului național de sărăcie);
- deținerea unui telefon fix sau mobil;
- deținerea unui televizor color;
- deținerea unei mașini de spălat;
- deținerea unui autoturism personal;
- asigurarea plății unei încălziri adecvate a locuinței.”

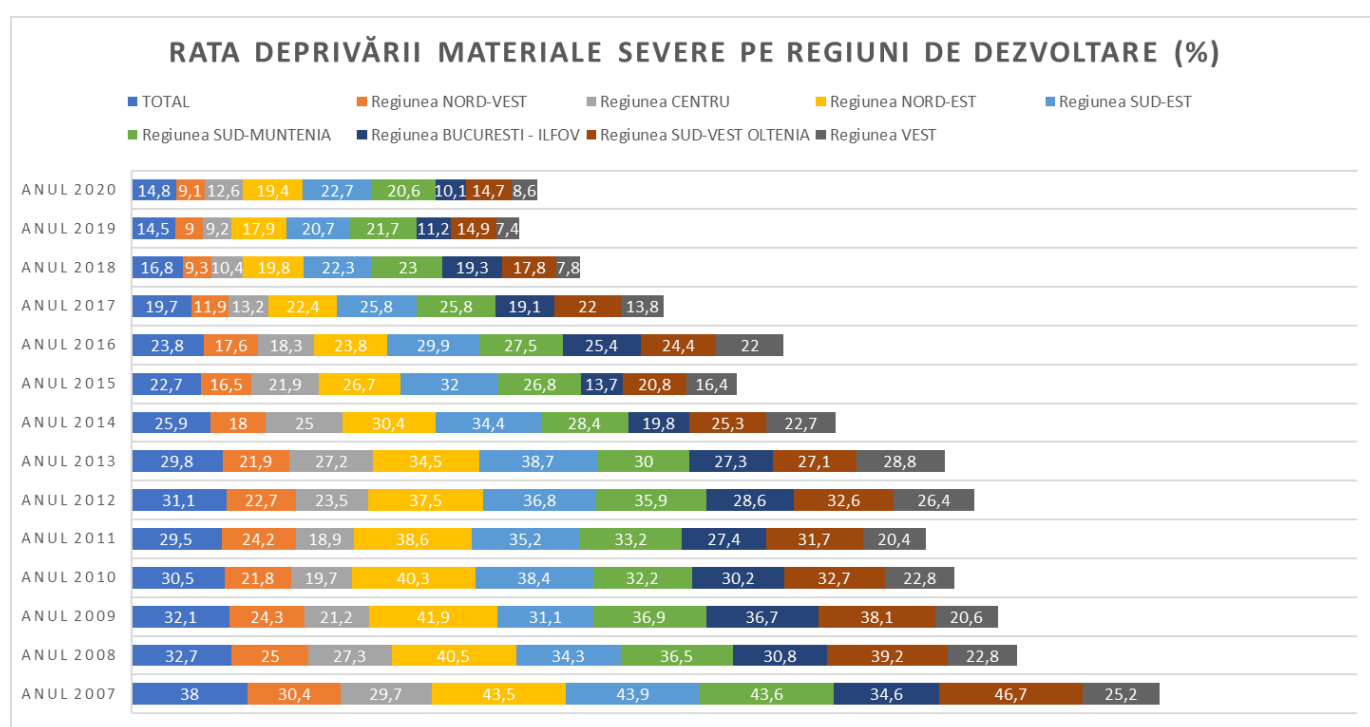


Figura 19 - Rata deprivării materiale severe pe regiuni de dezvoltare în România (%), Sursa: date INS, Prelucrare autor

În regiunea Sud-Est, în anul 2020, rata riscului de sărăcie sau excluziune socială a fost cel mai ridicat în comparație cu celelalte regiuni de dezvoltare din România, respectiv 43,2%, iar rata deprivării materiale severe a fost de 22,7%, principala problemă fiind lipsa locurilor de muncă.

Regiunea Nord Est, deși a fost caracterizată ca fiind zona cu cea mai mare rată a riscului de sărăcie conform intervalului analizat, în anul 2020 a subclasat Regiunea de Sud-Est, cu un procent de 41,4%. Rata deprivării materiale severe deși a

înregistrat un trend descrescător, a atins în anul 2020 cota de 19,4%, fiind pe locul 3 la nivelul regiunilor de dezvoltare.

UAT-urile din regiunea București-Ilfov se află la cea mai mică rată a riscului de sărăcie la nivelul anului 2020 (locul opt în clasamentul regiunilor de dezvoltare din România), respectiv la 12,6%, dar cu privire la rata deprivării materiale severe cu un procent de 10,1% se află pe locul 6 în clasamentul național, sub media națională de 14,8%. O serie de elemente caracterizează această zonă cum e lipsa serviciilor de îngrijire pentru bolnavi cronici, cu dizabilități și vârstnici, îmbătrânirea populației, lipsa serviciilor de îngrijire la domiciliu, lipsa serviciilor sociale și lipsa serviciilor pentru persoane cu dizabilități.

Regiunea Sud-Muntenia se clasează pe locul 4 în clasamentul național privind rata riscului de sărăcie sau excluziune socială, cu un procent de 32,6% și pe locul 2 în clasamentul național privind rata riscului de sărăcie sau excluziune socială, cu un procent de 20,6%. Principala problemă socială semnalată este cea a lipsei locurilor de muncă, fiind astfel urmată de problema sărăciei. Lipsa serviciilor de îngrijire pentru bolnavi cronici, cu dizabilități și vârstnici, reprezintă o altă problemă importantă, fiind urmată de problema îmbătrânirii populației, iar abandonul școlar și problema persoanelor vârstnice sunt alte probleme caracteristice (Sursa: *Strategia națională privind incluziunea social și reducerea sărăciei pentru perioada 2022-2027*).

Regiunea Sud-Vest Oltenia se confruntă și ea cu o lipsă a locurilor de muncă, iar rata riscului de sărăcie sau excluziune socială în anul 2020 a fost 38,7%, peste media națională de 30,4%. Rata deprivării materiale severe a fost de 14,7% în anul 2020 (locul 4 la nivel național), cu 32% mai mică față de anul 2007, când această regiune se afla pe locul 1 la nivel național. Alături de problema sărăciei, lipsa serviciilor de îngrijire pentru bolnavi cronici, cu dizabilități și vârstnici și problema persoanelor vârstnice singure și cea a îmbătrânirii populației reprezintă provocările acestei regiuni. (Sursa: *Strategia națională privind incluziunea social și reducerea sărăciei pentru perioada 2022-2027*).

În regiunea Vest observăm că rata riscului de sărăcie sau excluziune socială în anul 2020 a fost de 25%, iar rata deprivării materiale severe a fost de 8,6%, ultimul loc la nivel național.

Cu privire la regiunea Nord-Vest observăm că în anul 2020 aceasta se afla pe penultimul loc în clasamentul național cu privire la rata riscului de sărăcie sau excluziune socială de 18,5%, fiind depășită doar de regiunea București Ilfov, care are cea mai scăzută rată. Pe același loc în clasamentul național se clasează regiunea Nord-Vest cu privire la rata deprivării materiale severe, respectiv 9,1%.

În regiunea Centru 27,2% din populație se afla în risc de sărăcie sau excluziune socială în anul 2020 și 12,6% din populație se afla în stare de deprivare materială severă (locul 5 în ierarhia națională privind cele opt regiuni de dezvoltare).

În mediul rural, la nivelul anului 2018, ponderea majoritară o dețin serviciile sociale destinate persoanelor vârstnice (care dețin 45,8% din total), urmate de serviciile sociale pentru copii în familie, copii separați sau în risc de separare /aferente mamei și copilului (40,1% din total) și cele specifice persoanelor adulte cu dizabilități (6,2%). (Sursa: *Strategia națională privind incluziunea social și reducerea sărăciei pentru perioada 2022-2027*).

În mediul urban, tot la nivelul anului 2018, pe primul loc ca pondere în total servicii existente se află cele pentru copii în familie, copii separați sau în risc de separare /aferente mamei și copilului (52,8%), urmate de serviciile sociale destinate persoanelor adulte cu dizabilități (15,8% din total) și cele pentru persoanele vârstnice (19,6%). (Sursa: *Strategia națională privind incluziunea social și reducerea sărăciei pentru perioada 2022-2027*).

Conform aceluiași raport menționat mai sus s-a constatat o lipsă a corelării între grupurile identificate ca fiind vulnerabile și ponderea pe care o dețin serviciile respectivelor grupuri, așa cum se poate observa în tabelul de mai jos.

Grupuri vulnerabile / Indicatori	Rural		Urban	
	Ponderea cu care a fost identificat ca cel mai vulnerabil grup din punct de vedere socio-economic	Ponderea pe care o dețin serviciile specifice acestor grupuri vulnerabile în total servicii sociale existente	Ponderea cu care a fost identificat ca cel mai vulnerabil grup din punct de vedere socio-economic	Ponderea pe care o dețin serviciile specifice acestor grupuri vulnerabile în total servicii sociale existente
Persoane vârstnice	35,1	45,8	25,9	19,6

Persoane adulte cu dizabilități	2,1	6,2	5,0	15,8
Tineri în dificultate	10,1	0,7	6,6	1,1
Copii în familie, copii separați sau în risc de separare; mama și copil	16,7	40,1	21,3	52,8
Persoanele fără adăpost	0,2	0,0	1,9	2,0
Persoane în situație de dependență	0,1	0,7	0,3	1,4
Persoane în risc de sărăcie	34,6	3,0	38,1	3,2
Alte grupuri vulnerabile	1,1	3,4	0,9	4,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabel 5 - Ponderea grupurilor vulnerabile identificate și ponderea categoriilor de servicii sociale existente aferente acestora - pe medii de rezidență (%), Sursa: Analiza și evaluarea grupurilor vulnerabile în vederea stabilirii nevoii de servicii sociale din cadrul proiectului „Implementarea unui sistem de elaborare de politici publice în domeniul incluziunii sociale la nivelul MMJS”

Subcapitolul 4.4 Exemple de bună practică privind incluziunea socială în cadrul zonelor metropolitane și combaterea marginalizării

4.4.1 Proiectul Pata-Cluj implementat de ZONA METROPOLITANĂ CLUJ NAPOCA

Zona Pata Rât este o așezare urbană informală segregată spațial, sever deprivată pe plan social, economic și al accesului la servicii publice, situată lângă groapa de gunoi a orașului Cluj-Napoca. Ancheta sociologică realizată de către FSAS UBB în colaborare cu DASM Cluj-Napoca în noiembrie 2017 în cadrul elaborării Strategiei de Dezvoltare Locală de către Grupul de Acțiune Locală “Clujul Incluziv” (SDL, 2017), a validat zona Pata Rât ca o zonă urbană marginalizată și a indicat o populație de cc. 1300 de persoane, dintre care jumătate minori (SDL, 2017). Zona se compune din patru comunități cu istorii sociale diferite: unii au ajuns în Pata Rât în urma

evacuărilor din oraș, alții au fost nevoiți să lucreze în colectarea selectivă a deșeurilor reciclabile și s-au stabilit în proximitatea rampei (UNDP & UBB, 2012).

Situația locativă din Pata Rât Zona figurează în PUG ca zonă industrială, fiind situată în imediata apropiere a rampelor temporare de deșeuri. Distanța de oraș este de aprox. 6 km, iar rețeaua de utilități și transportul public nu sunt adecvate nevoilor rezidențiale. 67% dintre locuințele din Pata Rât sunt barăci improvizate/prefabricate. 48,9% dintre familii nu au acte doveditoare a proprietății terenului/imobilului, iar 29,8% familii trăiesc în barăci aflate în proprietatea unor organizații private. 90% dintre locuințe nu au nici baie, nici bucătărie proprie, iar 96% sunt supraaglomerate (SDL, 2017). Având în vedere mediul toxic și izolat, cât și faptul că zona este încadrată drept zonă industrială, soluția regenerării urbane și dezvoltarea infrastructurii în Pata Rât nu este indicată, fiindcă ar întări segregarea rezidențială, stigmatizarea și lipsa accesului la serviciile publice.

Soluția la problema locuirii precare este desegregarea teritorială și incluziunea socială a locuitorilor Pata Rât în alte zone funcționale și adecvate locuirii din Cluj-Napoca și zona metropolitană. Unele studii (Vincze, E. 2016) demonstrează că accesul populației dezavantajate la locuințe sociale din fondul public gestionat de Primăria Cluj-Napoca este deosebit de dificil și sistemul necesită revizuire metodologică.

Având în vedere situația descrisă, intervențiile propuse, vizează:

- oferirea de locuințe sociale destinate exclusiv familiilor din Pata Rât;
- dezvoltarea de metodologii de relocare participative care corespund nevoilor celor mai dezavantajați;
- dezvoltarea unor recomandări de politici de locuire incluzive.

Majoritatea familiilor nu au resursele financiare necesare susținerii unei locuințe și plății utilităților. Conform valorii deficitului mediu relativ, gospodăriile din Pata Rât cu venituri sub pragul sărăciei relative ar necesita o suplimentare medie a veniturilor de cca. jumătate din valoarea acestui prag pentru a „ieși” din deprivare (SDL, 2017). Din acest motiv este necesară totodată dezvoltarea unor servicii publice de calitate care răspund nevoilor familiilor.

Colaborarea și coordonarea instituțională contribuie la sustenabilitatea locuirii, asigurând asistență pre și post-mutare familiilor.

Prin elaborarea metodologiei de selecție a beneficiarilor de locuințe sociale într-un mod participativ, proiectul urmărește două obiective mai largi. În primul rând, oferirea unei metodologii alternative replicabile la nivel local și național, cu un caracter incluziv față de cei mai dezavantajați. În al doilea rând, contribuie la democratizarea proceselor de luare a deciziilor la nivelul comunității dezavantajate, dar și la nivelul comunității clujene mai largi, oferind voce în mod egal și celor mai vulnerabili membri ai comunității.

Participarea școlară a crescut semnificativ în ultimii 5 ani, rămâne încă problematică la nivelul comunității din Pata Rât. 13,5% dintre copiii de 6-14 ani nu frecventează școala, iar în rândul tinerilor de 15-17 ani procentul crește la 63%. Abandonul școlar rămâne extrem de accentuat în ciclul gimnazial, și în cazul familiilor din rampă sunt și copii neșcolarizați. Procentul copiilor care au repetat clasa este de 31.2% (SDL, 2017). Studiul SDL 2017 a relevat și segregarea educațională prin supra reprezentarea copiilor din Pata Rât într-o singură școală gimnazială din cartierul cel mai apropiat, respectiv într-o școală specială.

Din totalul familiilor din Pata Rât cu copii cu vârsta de 0-14 ani, doar 11,7% beneficiază de alocația de susținere pentru familiile nevoiașe cu copii, deși rata de sărăcie în rândul copiilor este de 49,7% (SDL, 2017). În mod paradoxal, gradul de acoperire al acestei prestații este cel mai scăzut în zonele cele mai deprivat, deoarece copiii absentează mai mult de la școală sau nu sunt înscriși. Gradul de acoperire al ajutorului social acordat în baza legii venitului minim garantat este, de asemenea, foarte redus, motivul cel mai probabil fiind imposibilitatea de a presta munca în folosul comunității datorită bolii sau lipsei posibilității de transport în comun. Proiectul propune o inovare pe plan local prin Centrul Social Comunitar, care să adreseze aceste probleme într-un mod coordonat, multisectorial.

Procentul copiilor (0-14 ani) din Pata Rât care suferă de o boală acută/cronică este de 5%, iar în cazul tinerilor și adulților din Pata Rât este de 18%. Procentul persoanelor cu dizabilități/invaliditate este semnificativ mai mare în rândul populației din Pata Rât (4,4% copii, 6,1% tineri, adulți) decât în rândul populației generale clujene (1,6% copii, 1% tineri, adulți). 38% dintre tinerii cu vârsta de 15 ani

sau peste nu au asigurare medicală, iar 31% nu sunt înscriși la un medic de familie. Aproape 18% dintre copiii cu vârsta sub 15 ani nu au fost vaccinați, iar 10% dintre ei nu sunt înscriși la un medic de familie. În prezent, zona este deservită de un singur mediator sanitar, care are responsabilități pentru întreaga municipalitate. (SDL, 2017).

Prin caracterul său integrat, **proiectul Pata-Cluj** și-a propus planificarea și implementarea unor măsuri multisectoriale coordonate și pilotarea intervențiilor necesare, care pot apoi servi ca model autorităților publice.

Proiectul **“Intervenții sociale pentru desegregarea și incluziunea socială a grupurilor vulnerabile în Zona Metropolitană Cluj, inclusiv a romilor defavorizați”** (cunoscut și ca **Pata-Cluj**) a fost implementat de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Cluj și partenerii săi în perioada octombrie 2014 - aprilie 2017. În cadrul acestui proiect s-a întreprins o intervenție amplă, participativă, multi-sectorială cu scopul de a pregăti desegregarea, incluziunea socială și spațială a familiilor din Pata Rât.

Acesta a fost un proiect pilot care a vizat facilitarea relațiilor dintre populația cea mai vulnerabilă și mai afectată de problemele structurale ale societății noastre, de inegalitățile economice și de discriminare, și cei care dețin responsabilitatea legală de a garanta că drepturile fiecărui cetățean și ale fiecărui copil sunt respectate.

Rezultate obținute:

1. Intervenție coordonată multidisciplinară pentru asistența familiei:

- 169 de familii din comunitatea Pata Rât au beneficiat de management de caz în scopul incluziunii sociale a acestora și a îmbunătățirii accesului lor la servicii și prestații sociale prin intermediul unei abordări menite să răspundă nevoilor și resursele persoanelor și familiilor precum și să le împuternicească în direcția obținerii drepturilor lor;

- 304 persoane au primit asistență și suport în vederea obținerii documentelor de identitate (cărți de identitate și certificate de naștere);

- 41 de familii au beneficiat de înregistrare pentru alocația de stat pentru copii și 19 persoane au beneficiat de înregistrare pentru drepturi sociale (venit minim garantat, contribuții pentru asigurări de sănătate, cantină socială, alocații de suport familii);
- 29 persoane au fost ajutate în vederea deschiderii de conturi bancare;
- Pentru 7 minori au fost realizate procedurile de atribuire a reprezentantului legal;
- 11 persoane au fost înregistrate la medicul de familie;

În același timp, 49 de persoane au beneficiat de înregistrare tardivă (în cadrul a 40 de cauze de înregistrare tardivă ce au avut loc la instanțele de judecată de domiciliu a acestor persoane), pasul de bază în accesarea drepturilor sociale.

2. Angajarea și gradul de ocupare al forței de muncă al persoanelor din Pata Rât au fost îmbunătățite prin medierea locurilor de muncă pentru 70 de persoane și oferirea de consiliere vocațională pentru 182 de persoane. 41 de tineri din Pata Rât au participat la cursuri de calificare profesională în cadrul programului „Youth Build” și și-au îmbunătățit nivelul de calificare, 10 persoane din Pata Rât au elaborat câte 1 plan de afaceri pentru microîntreprinderi, care poate fi finanțat din alte surse.

3. Asistență juridică: 179 persoane au beneficiat de consiliere juridică și 54 persoane au beneficiat de reprezentare în instanță (inclusiv 40 de cazuri de înregistrare tardivă pentru copii și adulți), însoțiți de managerii de caz.

4. Asistență medicală: 297 persoane au beneficiat de consultații medicale la Unitatea Mobilă. 100 de persoane au fost însoțite pentru primirea de îngrijiri de specialitate la unitățile medicale din sistemul de sănătate public și privat. 8 persoane au fost însoțite la instituțiile competente în vederea dobândirii calității de asigurat.

5. Facilitare comunitară: 346 de familii au participat în procesul de consultare, decizionale și implementare comunitară în cadrul componentei „Nevoi de urgență/nevoi comunitare”, prin care s-au achiziționat lemne de foc și materiale de construcții, la nivelul celor 4 comunități din Pata Rât, prin intermediul facilitării comunitare.

6. Educație incluzivă, nese segregată: Începând cu anul școlar 2014-2015 echipa Pata Cluj a facilitat accesul la învățământ de masă, nese segregat, pentru un număr inițial de 14 copii școlarizați în cadrul proiectului, din comunitatea Rampă, cea mai defavorizată dintre comunitățile din Pata Rât, număr care a crescut progresiv odată cu trecerea timpului și care a ajuns astăzi la 30 copii. Serviciile oferite de echipa de proiect au răspuns la nevoile copiilor și familiilor acestora, grupuri de suport cu părinții și implicarea acestora în procesul educativ, igiena corporală zilnică, asigurarea micului dejun, asigurarea transportului la și de la școală, asigurarea prânzului și a gustării, activități de afterschool și activități recreative.

În anul școlar 2015-2016, 45 persoane (adulți și copii) au fost incluși în Programul A doua șansă. În anul școlar 2016-2017 16 persoane (2 adulți și 14 copii) au continuat programul.

O clădire publică a fost renovată cu scopul de a fi folosită ca și Centru pentru Tineret. Centrul are aproximativ 250 de metri pătrați și este complet echipat și utilat.

7. Activități culturale: 14 producții artistice originale și 1540 de participanți la evenimente artistice, 98 activități culturale, ateliere creative, vizionare de spectacole și film, 3300 de participanți la evenimente culturale, 12 evenimente cadru de expresie culturală comunitară- talent show, campionate de fotbal, amenajare de spații comunitare; 210 membri ai comunității protagoniști ai activităților culturale; facilitarea accesului tinerilor talentați din Pata Rât la activitățile din viața culturală a orașului (Jazz in the street, Zilele Culturale Clujene, TIFF- film la Bonțida).

8. Dezvoltarea de metodologii pentru susținerea politicilor publice:

- Sistem de accesare pentru locuințe sociale, elaborat în mod participativ (set de criterii de accesare, instrument de evaluare a solicitanților)
- Cercetare privind răspunsul sistemului de protecția copilului, respectiv al celui educațional, la nevoile specifice copiilor din medii defavorizate (volum cu rezultatele cercetării).
- Conferință internațională.

9. *Locuire socială*: 35 de familii au fost mutate din comunitățile marginalizate în locuințe sociale în zonele integrate ale orașului și ale zonei metropolitane prin construirea a 12 apartamente în Apahida și achiziționarea a 23 de apartamente în municipiul Cluj-Napoca și zona metropolitană, prin urmare asigurând condiții de trai decente, dar și pilotarea unei metodologii participative de locuire socială. Cele 35 de familii, care s-au mutat în locuințe sociale beneficiază de asistență și suport în menținerea locuirii. Cele 143 persoane (din care 75 adulți și 68 copii) beneficiază de asistență psiho-socială concepută ca suport pentru familii în vederea facilitării tranziției dinspre Pata Rât la comunitatea majoritară, în vederea adaptării și integrării în noi comunități, pentru respectarea obligațiilor contractuale, scopul intervenției pe termen lung fiind menținerea locuințelor în condiții bune, prevenind abandonul lor și reîntoarcerea în Pata Rât.

În cadrul asistenței și suportului familial oferit s-au identificat și s-a lucrat pe următoarele arii de intervenție, adresând nevoile individuale și familiale ale persoanelor mutate: înscriere în cartea de imobil și facilitarea stabilirii contactului cu administratorul, preschimbarea CI pe noua adresă, transfer școlar (pentru acei părinți care au solicitat această intervenție), înscriere la școală/ grădiniță, orientarea profesională și suport în vederea angajării, facilitarea accesului la servicii medicale și dobândirea calității de asigurat, plasament copii, prestații sociale, interviuri în vederea aprobării și prelungirii acordului de luare în spațiu, dezvoltarea serviciului de voluntariat prin recrutarea, formarea și supervizarea unor studenți (nivel licență și master) de la Facultatea de Sociologie și Asistență Socială, dezvoltarea și oferirea serviciului de meditații la domiciliu cu ajutorul voluntarilor, însoțiri la diferite instituții/ servicii.

Famiiliile au fost vizitate periodic de managerul de caz responsabil, de asemenea menținându-se legătura și prin telefon, precum și prin întâlniri la diferite instituții sau biroul ADI-ZMCJ.

Temele abordate în consilierea individuală și familială au fost următoarele: managementul resurselor și consiliere financiară (managementul resurselor ce țin de consumul de gaz, electricitate și apă), întreținerea locuinței, gestionarea relațiilor dintre parteneri, managementul conflictelor intrafamiliale și intercomunitare (inclusiv conflictele cu vecinii), relaționarea cu familia extinsă, stil

de viață sănătos, nutriție și starea de sănătate în general, abilitățile parentale și modalități de dezvoltare ale acestora, puericultură, educația, precum problemele educaționale și comportamentale ale copiilor, orientare profesională și consiliere vocațională”.

Crearea unui sistem eficient de accesare a locuințelor sociale necesită adaptarea criteriilor de alocare a locuințelor sociale de către sistemul public la nevoile speciale ale comunităților marginalizate, oferirea de informații detaliate și sprijinirea candidaților în procesul de înregistrare pentru solicitarea de locuințe sociale, evaluarea nevoilor și resurselor familiale cu accent pe nevoile și drepturile copiilor, aplicarea de metodologii de evaluare adaptate cultural, asigurarea asistenței pe termen scurt și lung pentru familii pentru a menține locuirea socială, promovarea educației incluzive prin asigurarea următoarelor servicii suport care vin în întâmpinarea nevoilor copiilor vizați și a familiilor acestora, și care susțin participarea copiilor în educația formală și incluzivă.

Cu privire la serviciile suport care vin în întâmpinarea nevoilor copiilor vizați și a familiilor acestora menționăm igienă fizică zilnică, asigurându-le mic dejun, prânz și gustare; asigurarea transportului spre și de la școală; asigurarea de activități afterschool, a activităților remediale educaționale și recreative; grupuri de suport pentru părinți și implicarea lor în procesul educațional; susținerea școlilor în procesul de integrare a copiilor care provin din medii defavorizate; oferirea de sprijin necesar în mobilizarea copiilor și adulților în participarea la activități școlare, fie cele legate de învățământul primar și secundar, fie în ceea ce privește programul a doua Șansă.

Asistența oferită familiilor din comunitățile vulnerabile trebuie să se bazeze pe promovarea drepturilor copiilor, respectiv pe creșterea încrederii și crearea de relații bazate pe respect cu părinții lor. Activitatea de asistare a grupurilor vulnerabile implică gestionarea problemelor legate de discriminare, opresiune și exploatare. Sprijinirea familiilor în contextul violenței structurale se bazează pe abilitarea lor, dorind să ofere o voce și un spațiu sigur pentru identificarea propriilor soluții și punerea lor în practică. Managementul de caz promovează incluziunea socială prin sprijinul oferit familiilor și resurselor identificate, pe baza nevoilor copilului. În acest context, persoanele resursă au o imagine de ansamblu asupra

situației și oferă noi soluții, adaptate contextului specific familiei. Rolul lor este important, deoarece susțin intervenția prin transmiterea de informații noi și implicarea activă în rezolvarea problemelor.

În cadrul proiectului Pata Cluj a fost dezvoltat un sistem de accesare a locuințelor sociale cu focus pe comunitățile marginalizate. Metodologia elaborării criteriilor de accesare a locuințelor sociale a avut la bază 3 etape și anume:

Etapa 1. Identificarea nevoilor legate de locuire înainte și după mutarea familiilor, realizată prin intermediul focus-grupurilor organizate la nivelul comunității Pata Rât (evaluarea nevoilor privind mutarea în noi locuințe și susținerea acestei mutări, quantumul cheltuielilor suportabile pentru familiile mutate, tipul de locuire considerat corespunzător);

Etapa 2. Consultări comunitare privind sistemul de accesare a locuințelor sociale în cadrul proiectului Pata Cluj. Au fost organizate întâlniri de informare și consultare a membrilor comunităților din Pata Rât privind sistemul de accesare a locuințelor sociale, informațiile fiind culese prin metoda chestionarului (au răspuns 219 familii);

Etapa 3. Elaborarea criteriilor de accesare a locuințelor sociale cu implicarea grupului consultativ al actorilor sociali, fiind organizate 6 întâlniri la care au participat reprezentanți ai societății civile, mediului academic respectiv ai instituțiilor cu atribuții în domeniul incluziunii sociale. Rezultatele obținute în urma aplicării chestionarelor în comunitate respectiv nevoile identificate în cadrul focus-grupurilor au fost prezentate membrilor echipei și stakeholderilor, constituind punctul de plecare pentru definitivarea criteriilor de selecție. Grupul de lucru din cadrul proiectului a lucrat sub coordonarea cercetătorilor din cadrul Facultății de Sociologie și Asistență Socială din cadrul Universității Babeș-Bolyai Cluj-Napoca, folosind metoda Delphi. Rezultatele obținute au fost prezentate periodic grupului consultativ, care a formulat sugestii și recomandări.

Ulterior stabilirii criteriilor de selecție în vederea accesării locuințelor sociale exclusiv de către membrii comunității Pata Rât, au fost parcurse următoarele etape:

1. Realizarea unei campanii de informare la nivelul comunității Pata Rât privind criteriile de selecție în vederea obținerii unei locuințe sociale, calendarul selecției, acte necesare etc.;
2. Deschiderea unui help-desk cu rol de înregistrare a dosarelor familiilor care solicită obținerea unei locuințe sociale precum și de oferire de suport în vederea obținerii documentelor necesare pentru dosarul de concurs;
3. Evaluarea dosarelor de către evaluatori externi.

42 de familii din Pata Rât au depus dosare în vederea obținerii unei locuințe sociale, acestea fiind evaluate de către evaluatorii externi din punct de vedere al eligibilității și al resurselor familiale.

La momentul actual 34 din cele 35 de locuințe sociale oferite în urma procesului participativ de selecție realizat în cadrul proiectului Pata Cluj sunt locuite de familii care au obținut aceste locuințe din proiectul precedent, acestea beneficiind de asistență și suport în vederea menținerii locuirii. O singură familie a fost evacuată, în pofida suportului și consilierii consistente oferite în scopul menținerii acesteia. Ulterior, locuința socială a fost predată primei dintre familiile aflate pe lista de rezervă pentru acordarea locuinței sociale.

În ceea ce privește relațiile familiilor mutate cu vecinii, acestea sunt în majoritatea cazurilor fie unele neutre fie unele de bună înțelegere, dar au existat și situații caracterizate de tensiuni și nemulțumiri reciproce. Din punct de vedere cronologic, primul conflict apărut cu vecinii, a avut loc în localitatea Apahida, în perioada construirii unuia dintre clădirile de locuințe destinate locuințelor sociale din cadrul proiectului. Astfel, atât unii dintre membrii comunității locale cât și reprezentanți ai autorităților locale și-au manifestat temerile și nemulțumirea în mass media locală, iar ulterior, în cadrul întâlnirilor organizate de către managerul de proiect și facilitatorii comunitari ai echipei de implementare în vederea detensionării situației și creării unor așteptări nebazate pe prejudecăți și discriminare. Ulterior, după finalizarea celor 2 construcții din localitatea Apahida și mutarea familiilor din Pata Rât, vecinii și comunitatea au avut ocazia să îi cunoască, să se creeze legături între aceștia și comunitate, relațiile fiind în momentul de față, în majoritatea situațiilor, cele specifice vecinătății, caracterizate de salut, discuții, ajutor și suport în treburi

gospodărești. În alte 2 locații, în care în blocuri de apartamente s-au mutat familii din Pata Rât, a fost nevoie de facilitare comunitară, astfel încât relațiile dintre vecini și familiile mutate să fie detensionate, fiecare dintre părți să își exprime nemulțumirea și să fie identificată o cale amiabilă de soluționare a conflictelor.

Majoritatea familiilor care s-au mutat de la Pata Rât au copii deja integrați în școli nesegregate. Principalele dificultăți cu care s-au confruntat elevii provenind din acele familii din Pata Rât care au schimbat școala, constau în dificultăți de înțelegere a materiei, dat fiind nivelul mai ridicat de cerințe de la clasele la care s-au mutat, motiv pentru care au fost organizate meditații, menite să vină în sprijinul acestor elevi.

La începutul proiectului, multe persoane nu credeau că locuințele sociale vor fi acordate persoanelor din Pata Rât sau că o metodologie participativă va fi utilizată pentru selectarea beneficiarilor. Aceasta percepție s-a schimbat radical odată ce activitățile au fost implementate.

În ciuda faptului că membrii comunității au fost informați în mod repetat, în cadrul fiecărei consultări și informări în cadrul comunității, despre diferența dintre locuințele sociale oferite în cadrul proiectului Pata Cluj și locuințele sociale oferite de sistemul public, mai existau persoane care credeau că odată ce au aplicat pentru locuințe sociale (necontând în care din programe) vor fi evaluate pentru ambele programe.

4.4.2 Proiectul Pata 2 implementat de ZONA METROPOLITANĂ CLUJ NAPOCA

Proiectul „Intervenții integrate replicabile pentru locuire incluzivă și combaterea marginalizării în Zona Metropolitană Cluj” (prescurtat, Pata 2) își propune să continue procesul de desegregare în comunitatea defavorizată de la Pata-Rât.

Proiectul curent are un dublu obiectiv general:

1. În primul rând, urmărește să reducă disparitățile de locuire, sociale și economice dintre comunitatea defavorizată de la Pata-Rât și populația majoritară din Cluj-Napoca.

2. În al doilea rând, își propune să combată riscul excluderii sociale în rândul altor familii sărace din Zona Metropolitană Cluj, în special familiile rome, dar nu numai acestea, care, în lipsa susținerii oferite de proiect, ar putea fi constrânse de circumstanțele economico-sociale să se mute la Pata-Rât sau în alte zone marginalizate.

Obiectivele specifice ale proiectului Pata 2:

1. Continuarea procesului desegregării zonei urbane marginalizate Pata-Rât prin asigurarea a minim 30 de locuințe sociale decente și implementarea „Metodologiei replicabile de relocare și incluziune a familiilor cu venituri scăzute din zone marginalizate segregate”.

2. Facilitarea incluziunii sociale pentru un număr de 1.550 de persoane aflate în risc de sărăcie și excludere socială: 720 de rezidenți din zona urbană marginalizată Pata-Rât și minim 30 de alte persoane în risc de sărăcie și excludere socială respectiv un număr minim de 800 de copii din clasele 1-4 din zona metropolitană vor beneficia de servicii de suport educațional non-formal menite să le îmbunătățească competențele, participarea școlară și să reducă rata abandonului școlar.

3. Creșterea capacității instituționale de a răspunde adecvat nevoilor grupurilor marginalizate și prin dezvoltarea „Metodologiei replicabile de relocare și incluziune a familiilor cu venituri scăzute din zone marginalizate segregate”, formarea unui număr de 30 profesioniști, incluzând personalul relevant din serviciul public de asistență socială pentru implementarea metodologiei, învățarea din bune practici norvegiene, precum și formularea într-un mod participativ a unui set de recomandări de politici publice în domeniul locuirii (Sursa: Zona Metropolitană Cluj Napoca, site-ul proiectului <https://desegregare.ro>).

Prin activitățile sale și rezultatele așteptate proiectul răspunde la prevederile documentelor programatice europene, naționale și locale în ceea ce privește incluziunea comunităților dezavantajate de romi și combaterea marginalizării sociale, vizând în mod special domeniul locuirii și creșterea accesului la servicii sociale, medicale și educaționale.

Proiectul este relevant pentru obiectivele Programului „Dezvoltare locală și reducerea sărăciei, creșterea incluziunii romilor” prin contribuția adusă la

reducerea disparităților existente între cele mai marginalizate comunități de romi din Cluj-Napoca și populația majoritară și intensificarea utilizării serviciilor sociale (educație, sănătate) de către grupurile defavorizate și reducerea abandonului școlar timpuriu.

Activitățile proiectului corespund obiectivelor asumate prin Strategia Guvernului României de Incluziune a Cetățenilor Români Aparținând Minorității Rome pentru 2014-2020, în acord cu Platforma UE de Incluziune a Romilor, dar și celor la nivel local, prin Strategia de Dezvoltare a Municipiului Cluj-Napoca 2014-2020.

Proiectul adresează nevoile principalului grup țintă, focalizându-se pe intervenții pe locuire, cu o abordare care vizează relocarea sustenabilă atât din perspectiva comunităților și familiilor beneficiare, cât și din perspectiva instituțiilor responsabile pentru desegregarea și incluziunea socială a comunităților din Pata Rât.

Sunt vizate într-un mod integrat patru arii majore:

- a. locuirea, ca măsură de desegregare și incluziune socială, care îmbină intervențiile de tip hard, prin asigurarea de 30 locuințe sociale în zone integrate spațial și social, cu cele de tip soft, prin implementarea unui program complex de relocare care asigură sustenabilitatea măsurii de locuire. Măsura locuirii este destinată în mod exclusiv familiilor dezavantajate din zona Pata Rât, deoarece mediul deosebit de poluat, izolarea spațială și lipsa serviciilor publice impun prioritizarea intervențiilor;
- b. creșterea incluziunii sociale pentru 1550 persoane din grupul țintă al proiectului (Pata Rât și alte grupuri vulnerabile din zonele urbane și rurale ale ZM Cluj) prin facilitarea accesului la servicii publice de calitate și prin prevenirea abandonului școlar, adaptate la nevoile individuale prin utilizarea metodei managementului de caz;
- c. creșterea capacității instituționale a partenerilor implicați în proiect prin relațiile bilaterale și schimburi profesionale cu Municipiul Bergen (Norvegia) pe temele specifice ale proiectului (locuire socială, furnizare de servicii sociale inovative);
- d. elaborarea metodologiei specifice de relocare și facilitarea implementării ei prin formarea profesioniștilor și oferirea de consultanță în cadrul proiectului; precum și sprijinirea actorilor locali responsabili pentru a îmbunătăți politicile publice în

domeniul locuirii, oferind totodată recomandări și actorilor naționali în privința politicilor publice naționale de locuire.

Obiectivul specific 1 al proiectului vizează atât asigurarea infrastructurii cât și a măsurilor de sprijin prin care locuirea poate deveni sustenabilă, iar obiectivul specific 3 vizează dezvoltarea politicilor locale și naționale de locuire mai eficiente pentru prevenirea marginalizării și segregării spațiale. Prevederile Strategiei de incluziune a cetățenilor români aparținând minorității rome pentru 2014-2020, prevede la direcția de acțiune *D. Locuire și mică infrastructură*, „asigurarea condițiilor decente de locuit în comunitățile defavorizate din punct de vedere economic și social, inclusiv în comunitățile de romi, precum și asigurarea accesului la servicii publice și la infrastructura de utilități publice”. În același timp, Strategia națională privind incluziunea socială și reducerea sărăciei pentru perioada 2015-2020 are ca obiectiv „asigurarea accesului la servicii de locuire, în special pentru persoanele fără adăpost și pentru alte persoane care nu își pot permite o locuință” (2.6. Locuirea). Această strategie consideră măsura locuirii ca fiind un instrument eficient de combatere a excluziunii sociale, care trebuie integrat într-un ansamblu de măsuri ce privesc educația, ocuparea, accesul la servicii medicale și sociale etc.

Prin obiectivul specific 2 proiectul propune măsuri specifice inovative pentru a răspunde la nevoile complexe ale grupului țintă, prin înființarea Centrului Social Comunitar care va oferi servicii sociale multisectoriale coordonate, inclusiv servicii medicale și educaționale, adaptate nevoilor familiilor în situație de marginalizare socială. Totodată, vor fi oferite servicii de prevenire a abandonului școlar și activități de dezvoltare socio-emoțională în 9 localități ale Zonei Metropolitane Cluj-Napoca. Astfel, proiectul răspunde la prevederile Strategiei privind reducerea părăsirii timpurii a școlii în România din 2015, Strategiei Naționale pentru Sănătate 2014-2020 precum și ale Strategiei naționale privind incluziunea socială și reducerea sărăciei pentru perioada 2015-2020 și Strategia de incluziune a cetățenilor români aparținând minorității rome pentru 2014-2020. Strategia pentru sănătate accentuează asigurarea accesului echitabil la servicii de sănătate de calitate și cost-eficiente, în special la grupurile vulnerabile.

Cele trei obiective specifice ale proiectului contribuie la implementarea Strategiei de Dezvoltare a Municipiului Cluj-Napoca (2014-2020), care prevede ca și obiectiv

incluziunea socio - teritorială a comunităților marginalizate din Pata Rât, accesibilizarea serviciilor publice pentru categoriile dezavantajate și dezvoltarea unor mecanisme instituționale incluzive. Acesta din urmă se va realiza prin facilitarea coordonării diferitelor servicii, precum furnizarea și adaptarea serviciilor la nevoile familiilor, prin mobilizarea personalului și a altor resurse necesare, transferul de know-how și al metodologiilor dezvoltate de către Pata 2 la echipa de specialiști, suportul profesional (consultanță metodologică) și supervizările profesionale.

Unele dintre cele mai importante activități implementate:

- 124 de familii au aplicat pentru cele 30 de locuințe sociale ce vor fi asigurate în cadrul proiectului. Procesul de selecție s-a încheiat, după ce trei comisii independente au evaluat candidaturile, pe baza criteriilor detaliate elaborate de Universitatea „Babeș Bolyai” pentru populația din zonă. După selecție, 142 de persoane (61 de adulți și 81 de copii) vor fi mutate în locuințe decente, ceea ce înseamnă aproximativ 10% din totalul comunității. Achiziționarea de case este în curs de desfășurare, 27 au fost achiziționate. Mobilierul pentru toate cele 30 de apartamente a fost achiziționat, în timp ce achiziția aparatelor de uz casnic este în curs. Comunitatea a fost informată în mod constant cu privire la proiect.
- Un nou Centru Social Comunitar a fost echipat și licențiat. Acesta a înscris 1.200 de beneficiari adulți, pentru care accesul la servicii sociale este facilitat. Au fost efectuate teste și consultații medicale pentru peste 200 de persoane, iar procesul este în curs. 53 de nou-născuți au primit trusouri.
- Universitatea „Babeș-Bolyai” a desfășurat peste 120 de activități non-formale pentru a preveni abandonul școlar.
- ZM Cluj a oferit îndrumare, mentorat, activități de prevenire a abandonului școlar și grupuri de sprijin pentru mai mult de 70 de elevi.
- 860 de elevi și 60 de profesori din nouă școli din zona metropolitană au beneficiat de sesiuni de dezvoltare socio-emoțională privind hărțuirea, coeziunea socială și combaterea discriminării.

Principalele concluzii ale activităților implementate până acum, constau în faptul că este nevoie de acțiuni concertate ale mai multor actori instituționali, respectiv

de intervenții coordonate și complementare ale proiectelor implementate în comunitate în același timp, astfel încât să fie obținute rezultatele propuse și să fie sprijinită în mod real comunitatea.

Flexibilitatea în implementarea proiectului și deschiderea operatorului de program s-au dovedit esențiale. A fost necesară o regândire a activităților proiectului, respectiv adaptarea acestora la limitările provocate de desfășurarea activităților în contextul epidemiologic dat.

În primă fază, a fost importantă luarea unor măsuri de urgență, care au presupus distribuirea de pachete de alimente familiilor din Comunitatea Pata Rât. Oferirea acestui tip de suport a răspuns nevoii de reasigurare a comunității asupra faptului că echipa proiectului le este alături și că activitățile proiectului vor continua. Facilitatorii comunitari au asigurat în principal interfața cu beneficiarii în această perioadă, reamintind echipei de proiect că prezența foștilor membri ai comunității în proiect și implicarea lor în activități sunt esențiale pentru succesul acestora și pentru consolidarea relației de încredere comunitate - proiect.

Analizând perioada de sustenabilitate a proiectului Pata 1 pe componenta educație, coroborată cu lecțiile învățate din proiectul Pata 2, s-a evidențiat importanța identificării momentului la care intervențiile să fie retrase, pe de o parte pentru a nu crea o neajutorare învățată, iar pe de altă parte pentru a asigura durabilitatea rezultatelor obținute.

În ceea ce privește familiile ce urmează să beneficieze de locuință socială prin intermediul proiectului, activitatea desfășurată a subliniat nevoia abordării muncii de asistare psihosocială a acestora dintr-o perspectivă centrată pe resursele, respectiv pe problemele specifice cu care se confruntă unii dintre membrii familiilor sau familiile în ansamblul lor: adicții, violență de gen, risc de abandon școlar, mame adolescente, mame, dar și alți membri ai familiei care se confruntă cu depresia și alte probleme de sănătate mentală, probleme cu legea etc.

O atenție deosebită s-a impus a fi acordată temei traumei și nevoii de asistență și servicii de tip Trauma informed/intensive case management care, dată fiind confruntarea tuturor familiilor din Pata Rât cu experiența locuirii în ghetou, evacuări

forțate și pierderea locuinței, rasism și discriminare, violența de gen, experiențe de hărțuire trăite de mame în gestionarea custodiei comune a copiilor etc.

În funcție de problemele identificate, s-a impus nevoia muncii în parteneriat cu serviciile sociale publice și private care gestionează aceste tematici, astfel încât asistența oferită să abordeze eficient și integrat aceste probleme și să preîntâmpine acutizarea lor, conducând implicit la creșterea riscului de pierdere a locuinței.

Totodată, s-a evidențiat nevoia acordării unei atenții speciale pentru pregătirea familiilor la schimbarea produsă odată cu mutarea, nevoia unui suport consistent în trăirea unei experiențe pozitive, bazate pe siguranță.

Se constată că scopul central este acela de a mapa resursele necesare și de a-i sprijini să conștientizeze că nu sunt singuri în această experiență, de a-i ajuta să înțeleagă locul în care s-au mutat, nu ca pe unul ostil și menit să îi controleze, ci ca pe unul prietenos, un loc în care aparțin, un loc în care vor crește și vor prospera.

Subcapitolul 4.5 Recomandări pentru municipiile reședință de județ

Analizarea participativă a zonelor marginalizate:

Fiecare comunitate are particularitățile de marginalizare, discriminare, excludere etc. Un proiect de intervenție nu poate să fie eficient decât dacă ține cont de contextul local și de nevoile particulare ale comunității și grupului țintă respectiv și dacă se bazează pe consultări cu comunitatea în vederea alegerii soluțiilor finale. Astfel, se evită replicarea unor proiecte de succes din alte zone și proiectele motivate de intenția de a ajuta o populație dezavantajată fără o fundamentare adecvată. Realizarea unei analize a comunității marginalizate pentru fundamentarea necesității intervenției și a soluțiilor propuse: obligă la o legătura mai aprofundată cu respectivele comunități, grupuri și indivizi și să le cunoască „pe viu” nevoile, problemele și așteptările; permite comunităților familiarizarea cu proiectul și operatorii săi; facilitează comunicarea, crescând astfel șansele unei încrederi și cooperări mai bune pe viitor.

Această abordare este deosebit de utilă atunci când se abordează aspectele structurale ale incluziunii/excluziunii sociale, în domenii precum integrarea comunităților marginalizate, măsuri active privind combaterea sărăciei, locuirea incluzivă și combaterea marginalizării.

Parteneriatul cu comunitatea din zona marginalizată, cu comunitatea majoritară și cu alte instituții cu responsabilități în acest tip de intervenții:

Parteneriatul cu comunitatea din zona marginalizată presupune crearea unei RELAȚII DE ÎNCREDERE fără de care implementarea oricărei intervenții nu poate să aibă succes. Abordarea participativă este un proces prin care oamenii, în special cei dezavantajați, își pot exercita influența asupra formulării politicilor, proiectării alternativelor și variantelor, pentru realizarea investițiilor, a managementului și monitorizarea intervențiilor realizate pentru dezvoltarea comunității.

Parteneriatul cu comunitatea majoritară presupune un efort de comunicare din partea organizațiilor/a instituțiilor cu privire la datele reale din comunitate și tipurile de intervenții și necesitatea acestora. Lipsa acestei componente poate reduce impactul și sustenabilitatea proiectului. Construirea unui parteneriat inter-instituțional este esențial în aceste tipuri de abordări și necesită timp investit astfel încât intervențiile să acopere toate palierele necesare și să corespundă nevoilor comunității.

Intervențiile integrate: locuire, educație, sănătate, servicii de integrare pe piața muncii, servicii sociale

Structura intervențiilor și a soluțiilor vor ține cont de analiza participativă și de munca inter-instituțională, deciziile urmărind schimbările de la nivelul de bunăstare al indivizilor, gospodăriilor și al comunității. În acest sens, decizia de abordare de tip *housing first* sau *housing ready* va ține cont de nevoia de suport după mutare, de tipul de locuințe oferite, de schimbări în calitatea vieții, de integrare în vecinătate. *Stabilirea criteriilor* de accesare va constitui de asemenea un proces participativ pentru a asigura succesul intervenției.

Integrarea școlară presupune accesul egal al copiilor la o educație de calitate. Separarea în grădinițe și școli/clase conduce invariabil la o calitate a educației inferioară celei oferite în grupele, clasele sau școlile cu o altă majoritate etnică a populației școlare.

Accesul la *servicii de sănătate* se realizează prin facilitarea accesului în primul rând la medicul de familie, existând o ciclicitate în acest sens - dacă părinții nu sunt înscriși, nici copiii nu vor fi înscriși la medicul de familie și implicit nu vor beneficia de servicii, presiunea mergând pe servicii de sănătate de urgență.

Îmbunătățirea conectivității - segregarea poate fi abordată prin îmbunătățirea conectivității cartierului segregat cu o comunitate mai largă (îmbunătățirea transportului public și a drumurilor, îndepărtarea barierelor fizice), creșterea accesului la serviciile de bază, prin asigurarea accesului la nevoi de bază cum ar fi - apa, canalizare, electricitate.

În funcție de contextul comunității, modernizarea adaptată a serviciilor ar putea fi o soluție mai eficientă și mai fezabilă pentru îmbunătățirea conectivității și a condițiilor de trai a romilor dezavantajați decât relocarea acestora într-un cartier diferit.

Suportul oferit pentru *integrarea pe piața muncii* este un efort interinstituțional menit să sprijine comunitatea în obținerea de locuri de muncă pentru a putea asigura satisfacerea nevoilor familiilor.

Este important de subliniat nevoia muncii în parteneriat cu serviciile sociale publice și private care gestionează serviciile sociale necesare unei asistențe oferite pentru a aborda eficient și integrat problemele familiilor și preîntâmpinarea acutizării lor.

Obiectivele generale de incluziune socială trebuie să fie conectate la o viziune pe care comunitatea o are pentru societatea lor - o imagine pozitivă a unei societăți incluzive a viitorului. Acest lucru trebuie să fie încadrat în parametrii cât mai concreți posibil, ceea ce va permite o monitorizare eficientă și o analiză.

În plus față de obiective, este util să se stabilească câteva principii pentru a face obiectivele de incluziune socială mai explicite.

Astfel de principii pot fi: viitor comun, drepturi și responsabilități civice, reciprocitate respect, respect pentru diversitate, coeziune socială, egalitate, echitate, justiție socială, încrederea în instituții, precum și în vecini, sentimentul de apartenență, etc.

Evaluarea barierelor, a provocărilor și a riscurilor pe care o intervenție integrată le presupune este o componentă importantă în această muncă.

În acest sens se vor adresa barierele la nivel individual, comunitar și sistemic ceea ce va conduce spre o reducere/prevenire vis-à-vis de provocările/riscurile pe care o astfel de intervenție le presupune: absența suportului personal, informațional, stigmatizarea cu care se confruntă; lipsa accesibilității serviciilor publice cauzate de lipsa infrastructurii, de atitudini discriminatorii, a evenimentelor incluzive și a altor bariere identificate de către cei care le experimentează.

Evaluarea de tip cost- eficiență a intervențiilor integrate sunt provocatoare datorită resurselor necesare implementării cele soft - cum ar fi costurile cu resursa umană, a know-how-ului dar și a intervențiilor hard - de ex. achiziție apartamente, dotare.

Totodată se va aborda aici inclusiv asigurarea continuității și a sustenabilității intervenției ulterior implementării intervenției.

În design-ul intervențiilor integrate - care sunt cele mai complete forme de intervenție și pot conduce la rezultate sustenabile - trebuie avute în vedere folosirea acelor metode/modele care răspund cel mai bine la nevoile particulare identificate.

Astfel, se va decide de către specialiștii implicați folosirea:

- Managementului de caz - este un model de intervenție integrată la nivel individual foarte complex
- „One Stop Shop” - integrarea mai multor tipuri de servicii sociale
- Intervenția interdisciplinară - de exemplu specialiști din compartimentul de urbanism lucrează împreună cu specialiști din cadrul serviciilor sociale
- Și a altor modele/metode considerate esențiale în atingerea obiectivelor.

Monitorizarea și evaluarea trebuie introduse de la începutul design-ului intervenției pentru a stabili care sunt indicatorii aleși. Totodată este un proces care implică

costuri, astfel că va fi mai dificil de implementat ulterior dacă nu este inclus inițial. Colectarea sistematică a datelor este necesară pentru a putea măsura în mod real rezultatele și impactul produs ca urmare a intervenției. Măsurarea poate include: eficiența intervenției sociale, cost-eficiență, satisfacția beneficiarului, satisfacția specialiștilor implicați. Lipsa acestor date ulterior implementării vor face dificilă scalarea intervenției și propunerea acesteia ca model de bună practică.

Capitolul 5. Dezvoltarea economică locală și metropolitană (parcuri industriale, parcuri tehnologice, incubatoare de afaceri, scheme de ajutor de stat, facilități fiscale locale)

Subcapitolul 5.1 Considerente generale

Apariția unor noi industrii în context național și sub-național este un subiect central al ultimului val al politicilor europene de după 2015. Programele europene de inovare și tehnologii digitale, robotică mobile, inteligență artificială, date mari, utilizarea hidrogenului, a doua generație de tehnologii cuantice sunt exemple prin excelență a acestor tip de politici prin care piețele sunt conceptualizate ca procese sociale în care statele au un rol activ antreprenorial. În mod particular, formarea de clustere regionale și alianțe industriale în interiorul regiunilor reprezintă obiectul prin excelență a acestor proiecte, de vreme ce ele sunt asociate cu efectele de contagiune care permit învățarea colectivă locală, inovarea, creativitatea și creșterea valorii adăugate la nivel regional în lanțurile de producție globală.

Sectoarele economice „emergente” au fost obiectului unui interes considerabil, datorat atât faptului că permit formularea de teorii legate de procesele de constituire a piețelor, cât și interesului factorilor decizionali de a dezvolta noi ramuri economice în diferitele regiuni europene. În special geografia economică

evolutivă a subliniat importanța condițiilor naționale și regionale, concretizate în infrastructuri industriale preexistente, dar și în cunoaștere tacită vizibil încorporată în capacităților instituționale, sprijinul organizațional de care se bucură firmele dintr-o regiune, competențele forței de muncă sau formele de legitimare socială a unor activități economice noi.

La nivel european, Europa Centrală și de Est a valorificat majoritatea externalizării atât a proceselor de producție, cât și a proceselor de afaceri de la companiile din Europa de Vest. România a beneficiat de această nouă tendință și a devenit din nou o destinație pentru capitalul străin după 2011, atât pentru sectorul serviciilor externalizate (outsourcing și offshoring), cât și pentru sectorul de externalizare industrială. În România, în 2019, 26% dintre angajații din sectorul privat lucrau pentru o companie cu capital integral străin (INS Tempo FOM104B); aceste companii produc 52% din cifra de afaceri agregată totală și 45% din valoarea adăugată brută totală. Mai mult, 45% din forța de muncă din industria prelucrătoare lucra într-o companie cu capital străin, aceste companii producând 68% din cifra de afaceri agregată a sectorului.

Modelul de dezvoltare dependent al României se concentrează pe costurile relativ scăzute ale forței de muncă și pe a exploata diferențele instituționale dintre regiunile Europei, în mod particular sistemele de reglementare a muncii, care afectează în mod direct concurența prețurilor între firme. Boschma (2010) denumește acest tip de concurență „slabă”. O strategie alternativă, cea a concurenței puternice constă în exploatarea activelor imateriale precum cele legate pe identitate, cultură, instituții, pe bunuri intangibile, specifice regiunii pentru a crește în valoarea adăugată brută generată local sau regional.

În orașe mari precum București, Cluj-Napoca, Timișoara și Iași, formarea de locuri de muncă a avut loc în special în sectorul de servicii de outsourcing, vizibil în datele de balanța forței de muncă prin creșterea sectorului de servicii comerciale. În alte orașe mari precum Arad, Brașov, Ploiești, Pitești, Craiova, Satu-Mare s-au creat locuri de muncă în special în sectoarele industriale. Unele orașe precum Oradea, Sibiu, Baia-Mare au încercat să combine cele două procese, având grade diferite de succes și au dus la noi locuri de muncă urbane atât în servicii externalizate, cât și în industrie.

Mai recent, au câștigat în proeminență analizele ce pun accent pe caracterul activ al eco-sistemelor de inovație și al configurațiilor instituționale la diferite nivele de scală locală, regională sau națională. Această școală de gândire analizează condițiile prealabile emergenței unei noi industrii, la nivel regional sau național, precum cele legate de structurile industriale moștenite, activelor acumulate în timp, configurațiile instituționale care permit convertirea abilităților antreprenoriale deja existente și transmutarea lor în alte domenii conexe, al sprijinului organizațional dat actorilor la nivel regional și național pentru a coopera în constituirea unor piețe care încă nu există, dar care pot aduce profituri viitoare. Politicile publice care își au rădăcina teoretică în această literatură acordă o importanță critică rolului activ instituțional îndeplinit atât firme, cât și de alți actori (non-firme) în inițierea, dar și în consolidarea schimbărilor industriale regionale și naționale.

Așa cum arată studiile de dezvoltare, companiile multinaționale și investițiile străine reprezintă una din căile alternative de a construi noi forme de cunoaștere locală pentru a putea genera o nouă traiectorie de creștere într-o regiune.

Subcapitolul 5.2 Cadrul legal privind dezvoltarea economică locală și metropolitană

În România, cadrul legal privind dezvoltarea economică locală și metropolitană este definit de mai multe legi și reglementări, precum:

- **Legea administrației publice locale nr. 215/2001:** reglementează organizarea și funcționarea administrației publice locale, inclusiv a unităților administrativ-teritoriale (UAT-uri) și a consiliilor locale. Legea definește competențele autorităților publice locale în ceea ce privește dezvoltarea economică locală și metropolitană.
- **Legea dezvoltării regionale nr. 151/1998:** stabilește cadrul general pentru dezvoltarea regională și promovarea echilibrului teritorial în România. Legea prevede crearea de agenții pentru dezvoltare regională și planuri de dezvoltare

regională, precum și alocarea de fonduri pentru investiții în regiunile mai puțin dezvoltate.

- **Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane:** reglementează organizarea și funcționarea zonelor metropolitane din România. Legea definește competențele autorităților publice locale în ceea ce privește dezvoltarea economică metropolitană și stabilește mecanisme pentru cooperarea între UAT-uri din zona metropolitană.

- **Legea achizițiilor publice nr. 98/2016:** reglementează procedurile de achiziție publică și contractarea de servicii și lucrări de către autoritățile publice locale și regionale. Aceasta are un impact important asupra dezvoltării economice locale și regionale, deoarece achizițiile publice pot fi utilizate pentru a stimula dezvoltarea economică.

În plus, există și alte acte normative și reglementări specifice care pot influența dezvoltarea economică locală și metropolitană, cum ar fi Legea energiei electrice și a gazelor naturale, Legea cooperării între autoritățile publice locale, Legea privind înființarea și organizarea operatorilor regionali de apă ș.a.

În România, noul Cod Fiscal a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2018. Acesta a înlocuit Codul Fiscal din 2015 și include o serie de modificări și noi reglementări, printre care se numără:

- **Impozitul pe profit:** s-a redus impozitul pe profit pentru toate companiile, indiferent de mărimea lor. În plus, companiile care fac investiții majore în active fixe (cum ar fi mașini, echipamente sau clădiri) pot beneficia de o deducere fiscală suplimentară din valoarea investiției.

- **Contribuțiile sociale:** s-au unificat contribuțiile sociale într-un singur sistem de contribuții sociale, care include contribuția pentru pensii, contribuția pentru sănătate și contribuția pentru șomaj. Contribuțiile sociale au fost, de asemenea, reduse pentru angajatorii care angajează tineri sau persoane cu handicap.

- **TVA:** s-au introdus o serie de modificări privind TVA, inclusiv reducerea TVA pentru anumite produse și servicii la 9%.

- **Deductibilitatea cheltuielilor:** s-au introdus o serie de restricții privind deductibilitatea cheltuielilor.

Ultima modificare importantă a Codului Fiscal din România a fost făcută în 2021, prin OUG 13/2021 și OUG 14/2021. Aceste modificări au adus schimbări semnificative în privința unor taxe și impozite, precum și în ceea ce privește regimul de TVA.

Există o serie de facilități fiscale disponibile pentru companii în România, printre care se numără:

- **Deduceri fiscale pentru investiții** - Companiile care investesc în echipamente, mașini, tehnologie sau alte active fixe pot beneficia de deduceri fiscale. Acestea pot fi utilizate pentru a reduce impozitul pe profit sau alte impozite datorate.
- **Amânarea plății taxelor** - În cazul în care o companie întâmpină dificultăți financiare temporare, poate solicita amânarea plății taxelor și impozitelor până la o dată ulterioară. Aceasta poate ajuta la menținerea fluxului de numerar și evitarea problemelor financiare imediate.
- **Reducerea impozitului pe profit pentru IMM-uri** - În România, IMM-urile beneficiază de o reducere a impozitului pe profit la 3%, față de impozitul standard de 16%.
- **Deduceri fiscale pentru cheltuieli cu cercetarea și dezvoltarea** - Companiile care investesc în cercetare și dezvoltare pot beneficia de deduceri fiscale sub formă de cheltuieli eligibile.
- **Stimulente fiscale pentru investiții în regiuni dezavantajate** - Companiile care investesc în regiuni mai puțin dezvoltate din România pot beneficia de o serie de stimulente fiscale, cum ar fi scutirea de impozit pe profit sau impozite reduse.

Facilități care rezultă din Legea Parcurilor Industriale:

Administratorii și Rezidenții se bucură de o serie de facilități potrivit Legii Parcurilor Industriale, după cum urmează:

- (a) scutire de la plata taxelor percepute pentru modificarea destinației sau pentru scoaterea din circuitul agricol a terenului aferent parcului industrial;
- (b) scutire de la plata impozitului pe terenuri, corespunzător terenului aferent parcului industrial, potrivit prevederilor Codului fiscal;

(c) scutire de la plata impozitului pe clădiri, corespunzător clădirilor care fac parte din infrastructura parcului industrial, potrivit prevederilor Codului fiscal;

(d) scutiri, numai cu acordul autorităților publice locale, de la plata oricăror taxe datorate bugetelor locale ale unităților administrativ-teritoriale pentru eliberarea oricăror certificate de urbanism, autorizații de construire și/sau autorizații de desființare de construcții pentru terenurile și clădirile din infrastructura parcului, ce fac parte integrantă din parcul industrial; și

(e) alte facilități ce pot fi acordate, potrivit legii, de autoritățile administrației publice locale.

Facilitățile menționate mai sus se acordă sub forma ajutoarelor de minimis și ajutoarelor de stat regionale ale căror condiții sunt reglementate prin Ordinul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 2980/2013 privind aprobarea condițiilor de acordare a măsurilor de sprijin pentru investițiile realizate în parcurile industriale, prin care a fost aprobată (i) schema privind acordarea ajutoarelor de minimis pentru investițiile realizate în parcurile industriale și (ii) schema de ajutor de stat regional pentru sprijinirea investițiilor inițiale realizate în parcurile industriale.

Potrivit Schemei Ajutoare de Minimis, **ajutorul de minimis** se acordă întreprinderilor localizate în parcurile industriale, prin renunțări la venituri bugetare, sub forma facilităților în limita echivalentului în lei a 200.000 euro pentru fiecare beneficiar, pe o perioadă de 3 ani fiscali consecutivi (2 ani fiscali precedenți și anul fiscal în curs), respectiv 100.000 euro în cazul întreprinderilor care desfășoară activitatea în domeniul transportului rutier.

Potrivit Schemei Ajutoare Regionale, **ajutorul de stat regional** pentru sprijinirea investițiilor inițiale realizate în parcurile industriale acordat întreprinderilor eligibile constă în acordarea facilităților, „investiție inițială” însemnând (i) o investiție în active corporale și necorporale legată de demararea unei unități noi, extinderea capacității unei unități existente, diversificarea producției unei unități prin produse care nu au fost fabricate anterior în unitate sau o schimbare fundamentală a procesului general de producție al unei unități existente; sau (ii) o achiziție de active legate direct de o unitate, cu condiția ca unitatea să fi fost

închisă dacă nu ar fi fost achiziționată și cumpărată de un investitor care nu are legătură cu vânzătorul și exclude simpla achiziționare a acțiunilor unei întreprinderi.

În afara cadrului parcurilor industriale, în România mai există o serie de scheme de ajutor de stat disponibile pentru diverse domenii și industrii, printre care se numără:

- **Scheme de ajutor pentru IMM-uri:** aceste scheme sunt concepute pentru a sprijini dezvoltarea și creșterea întreprinderilor mici și mijlocii. Printre acestea se numără Programul Start-Up Nation, Programul Național de Dezvoltare Rurală sau Programul Operațional Capital Uman.

- **Scheme de ajutor pentru agricultură:** acestea includ subvenții pentru producția agricolă, fonduri pentru dezvoltarea infrastructurii rurale. Sunt destinate fermierilor și producătorilor agricoli, cu scopul de a sprijini dezvoltarea acestora și de a îmbunătăți competitivitatea sectorului agricol. Printre exemplele de astfel de scheme se numără: Plățile directe în agricultură, Fondul de Garantare a Creditului Rural și Programul Național de Dezvoltare Rurală.

- **Scheme de ajutor de stat pentru energie și mediu:** includ subvenții pentru dezvoltarea energiei regenerabile, granturi pentru îmbunătățirea eficienței energetice și programe pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

- **Scheme de ajutor de stat pentru educație și formare profesională:** includ programe de burse și granturi pentru studenți și programe de formare profesională pentru a sprijini dezvoltarea competențelor și angajabilitatea.

- **Scheme de ajutor de stat pentru cercetare și inovare:** includ subvenții și granturi pentru proiecte de cercetare și inovare în diferite domenii, cum ar fi tehnologia informației, sănătatea și energiile regenerabile.

Schemele de minimis sunt și ele ajutoare de stat care pot fi acordate de Guvernul României către întreprinderi mici și mijlocii (IMM-uri) pentru a susține dezvoltarea și creșterea acestora. Acestea sunt bazate pe regulamentele Comisiei Europene privind ajutoarele de minimis, care stabilesc suma maximă de ajutor pe care o companie o poate primi fără a fi considerată ajutor de stat.

În România, companiile pot primi ajutoare de minimis în valoare de până la 200.000 de euro pe o perioadă de trei ani. Aceste ajutoare pot fi utilizate pentru o gamă largă de scopuri, inclusiv investiții în echipamente și utilaje, activități de cercetare și dezvoltare, marketing și publicitate, precum și pentru formare și dezvoltare de competențe pentru angajați.

Pentru a fi eligibile pentru ajutorul de minimis în România, companiile trebuie să îndeplinească anumite criterii, inclusiv să fie înregistrate ca entități juridice în țară, să aibă o cifră de afaceri sub 50 de milioane de euro și să angajeze mai puțin de 250 de persoane.

Subcapitolul 5.3 Situația existentă privind structurile de sprijin pentru afaceri (parcuri industriale, parcuri tehnologice, incubatoare, acceleratoare) la nivelul zonelor metropolitane din România

Între principalele direcții de activitate ale unei structuri de tip zonă metropolitană regăsim elemente legate de:

- promovarea unei strategii coerente de dezvoltare durabilă;
- aplicarea de politici publice care să permită o creștere continuă de valoare adăugată;
- atragerea, facilitarea și sprijinirea investițiilor directe;
- elaborarea și implementarea de proiecte cu impact major pentru sustenabilitatea zonei;
- viabilizarea unei poziții de policentru transfrontalier major.

În România, există o varietate de structuri de sprijin pentru afaceri la nivelul zonelor metropolitane, cum ar fi parcuri industriale, parcuri tehnologice, incubatoare și acceleratoare.

Parcurile industriale sunt zone special amenajate, dotate cu infrastructură adecvată și servicii de suport pentru a atrage investiții în industrie și pentru a stimula dezvoltarea economică. Acestea sunt de obicei situate în afara orașelor și oferă oportunități pentru întreprinderi de producție și de servicii, precum și pentru companiile de logistică. Printre cele mai cunoscute parcuri industriale din România se numără parcul industrial Ploiești, parcul industrial Tetarom din Cluj-Napoca și parcul industrial Craiova.

Parcurile tehnologice sunt zone similare, specializate în atragerea companiilor care activează în domeniul tehnologiei și al cercetării și dezvoltării. Acestea sunt situate în general în apropierea centrelor universitare și sunt concepute pentru a promova colaborarea între companii, universități și centrele de cercetare. Un exemplu notabil de parc tehnologic în România este Timișoara Science and Technology Park.

Incubatoarele sunt structuri care oferă oportunități de afaceri pentru start-up-uri și întreprinderi mici, prin furnizarea de servicii precum spații de birouri, mentorat și acces la finanțare. Acestea sunt de obicei situate în apropierea centrelor universitare și sunt concepute pentru a stimula dezvoltarea de idei și inovații. Un exemplu de incubator în România este Spherik Accelerator din Cluj-Napoca.

Acceleratoarele sunt structuri similare cu incubatoarele, dar se concentrează mai mult pe furnizarea de capital și de mentorat pentru a ajuta start-up-urile să crească rapid. Acestea sunt, de obicei, gestionate de investitori de capital de risc și sunt concepute pentru a atrage întreprinderile care pot fi rapid scalabile. Un exemplu notabil de accelerator în România este Techcelerator, care se concentrează pe start-up-uri tehnologice.

Îată câteva exemple de structuri de sprijin pentru afaceri la nivelul zonelor metropolitane din România:

- **Parcul Industrial Tetarom** - situat la marginea Municipiului Cluj-Napoca, este unul dintre cele mai mari parcuri industriale din România, cu o suprafață de 404 hectare și peste 120 de companii înregistrate;
- **Parcul Tehnologic Iași** - este un parc tehnologic situat în apropierea centrului Iașului, care găzduiește peste 50 de companii active în domeniile IT, electronice și telecomunicații;

- **Parcurile Industriale Eurobusiness Oradea** - sunt situate în diferite locații din municipiul Oradea;
- **Cluj Innovation Park** - este un parc tehnologic situat în Cluj-Napoca, care oferă servicii de inovare, cercetare și dezvoltare pentru companii active în domeniul tehnologiei și inovației;
- **TechHub Bucharest** - este un incubator de afaceri situat în București, care oferă spații de lucru și servicii de mentorat și consultanță pentru start-up-uri și companii inovatoare;
- **Spherik Accelerator** - este un accelerator de afaceri situat în Cluj-Napoca, care oferă acces la finanțare, mentori și resurse pentru companii inovatoare;
- **Parcul Industrial Brașov** - este un parc industrial situat în Brașov, care oferă facilități precum spații de producție și depozitare, servicii de asistență tehnică și mentenanță, precum și facilități de logistică și transport;
- **Parcul Științific și Tehnologic Timișoara** - este un parc tehnologic situat în Timișoara, care oferă spații de birouri și laboratoare, facilități de cercetare și dezvoltare, precum și servicii de consultanță și asistență tehnică.

Acestea sunt doar câteva exemple de structuri de sprijin pentru afaceri la nivelul zonelor metropolitane din România. Există multe alte parcuri industriale, parcuri tehnologice, incubatoare și acceleratoare în întreaga țară, care oferă oportunități importante pentru dezvoltarea afacerilor și atragerea de noi investitori și antreprenori în zonă.

În concluzie, în România există o varietate de structuri de sprijin pentru afaceri, în special la nivelul zonelor metropolitane, care își propun să stimuleze dezvoltarea economică, să atragă investiții și să promoveze inovația și creativitatea.

În România, regimul parcurilor industriale ca infrastructură de afaceri ce oferă o serie de facilități și accesul la utilități rezidenților acestora a început să fie reglementat în anul 2000 prin adoptarea Legii nr. 134/2000 privind regimul parcurilor industriale, înlocuită la scurt timp prin Ordonanța nr. 65/2001 privind constituirea și funcționarea parcurilor industriale, aprobată ulterior prin Legea nr. 490/2002 pentru. La rândul lor, Ordonanța nr. 65/2001 și Legea nr. 490/2002 au fost

abrogate prin Legea nr. 186/2013 privind constituirea și funcționarea parcurilor industriale („Legea Parcurilor Industriale”), care reprezintă astăzi principalul act normativ în domeniul parcurilor industriale. Desigur, în afară de legislația specifică, unele reglementări punctuale privind regimul parcurilor industriale pot fi întâlnite și în legislația din alte domenii, cum ar fi, de exemplu, în domeniul energiei și gazelor naturale, publicității sau cel fiscal.

În ceea ce privește organismele de drept privat cu activități în domeniul parcurilor industriale, în România funcționează, începând cu anul 2005, Asociația Parcurilor Industriale, Tehnologice, Științifice și a Incubatoarelor de Afaceri din România (APITSJAR). APITSJAR are ca obiectiv promovarea dezvoltării parcurilor industriale și a altor entități similare, precum incubatoarele de afaceri și centrele tehnologice, prin intermediul colaborării între membrii asociației și alte organizații relevante. De asemenea, asociația se concentrează pe creșterea nivelului de competitivitate a companiilor din România și îmbunătățirea condițiilor de afaceri prin intermediul dezvoltării parcurilor industriale și a altor proiecte de dezvoltare economică.

APITSJAR colaborează cu diverse autorități și organizații relevante pentru promovarea dezvoltării economice și tehnologice a României, inclusiv cu autoritățile locale și regionale, cu universitățile și alte instituții academice, precum și cu organizații internaționale relevante. De asemenea, asociația organizează evenimente, conferințe și seminarii pentru a promova schimbul de idei și bune practici între membrii săi și alte entități interesate.

Deși au trecut mai mult de 20 de ani de la reglementarea regimului parcurilor industriale în România, numărul acestora nu este foarte mare, având încă potențial de creștere. Potrivit informațiilor oficiale, în martie 2023 în România existau 105 parcuri industriale (operaționale, greenfield sau în curs de amenajare), cu diferite grade de ocupare în ceea ce privește numărul rezidenților. Din perspectiva repartiției geografice, cele mai multe parcuri sunt amplasate în județele Prahova (16), Cluj (13), Brașov (10), Bihor (7), și Ilfov (5), în timp ce în restul județelor funcționează de la 1 până la 4 parcuri industriale. Parcurile industriale existente ocupă o suprafață totală de aproximativ 3.450 de hectare, iar suprafața fiecărui parc industrial variază de la câteva hectare la până peste 250 de hectare.

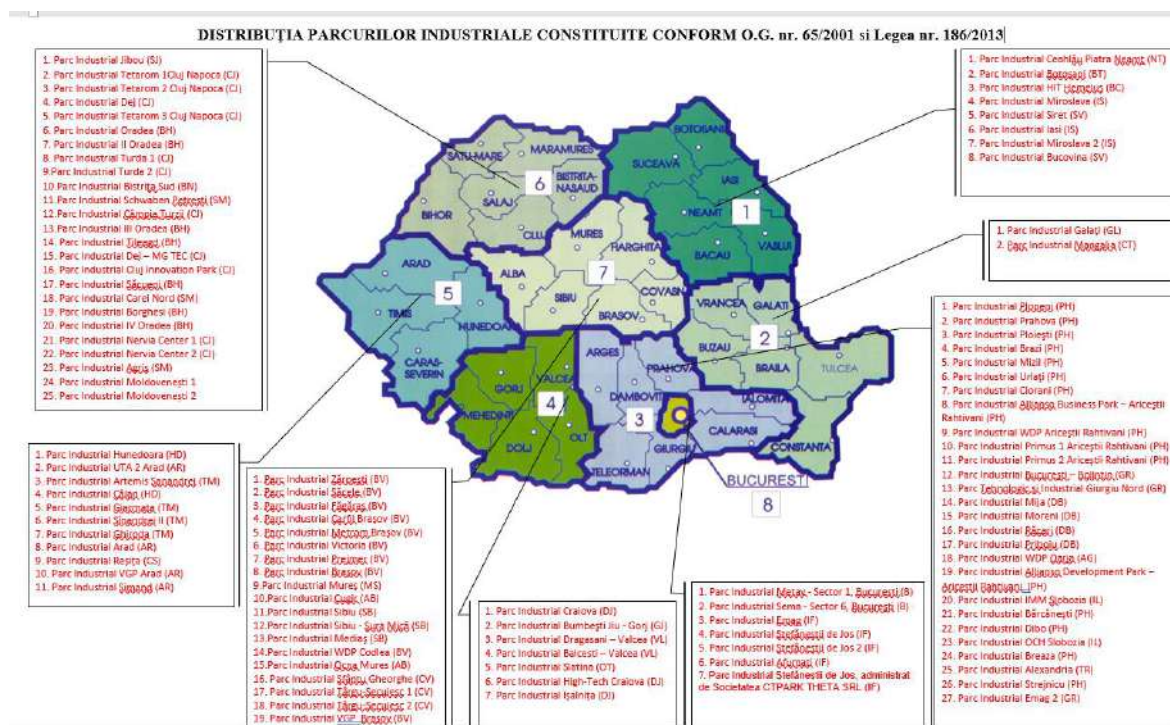


Figura 20 - Distribuția parcurilor industriale la nivel național, Sursa: MDLPA, <https://www.mdlpa.ro/>

În ultimii ani, România a înregistrat o creștere semnificativă a sectorului tehnologic și a devenit o destinație atractivă pentru investiții în tehnologie. Există o serie de parcuri tehnologice în țară, care găzduiesc companii inovatoare și centre de cercetare.

Unul dintre cele mai mari parcuri tehnologice din România este Parcul Tehnologic Iași, care se întinde pe o suprafață de peste 95 de hectare și găzduiește peste 120 de companii tehnologice și de cercetare. Acesta include și un incubator de afaceri, care oferă servicii de consultanță și suport pentru start-up-uri și companii noi.

Un alt important parc tehnologic din România este Parcul Științific și Tehnologic Timișoara, care este dedicat dezvoltării de tehnologii avansate în domenii precum energiile regenerabile, biotehnologia și tehnologiile informaționale.

În plus, România are și alte parcuri tehnologice, precum Parcul Tehnologic București, Parcul Tehnologic Brașov, Parcul Tehnologic Măgurele, Parcul Tehnologic Sud Vest Oltenia și Parcul Tehnologic Oradea.

- **PARCUL INDUSTRIAL EUROBUSINESS II ORADEA:** este ocupat în proporție de 81,25% de societăți care desfășoară activități în sectoarele economice: industrie, construcții și servicii;
- **PARCUL INDUSTRIAL EUROBUSINESS III ORADEA:** este ocupat în proporție de 100% de societăți care desfășoară activități în domeniul serviciilor, în domeniul industriei și construcțiilor;
- **PARCUL INDUSTRIAL EUROBUSINESS IV ORADEA:** suprafața utilă este neocupată în prezent de societăți comerciale;
- **PARC INDUSTRIAL BORȘ:** are o suprafață utilă de 25 ha și este situat la circa 2 km de punctul vamal Borș, un important punct de trecere al frontierei româno-ungare. Gradul de ocupare este de 100%, în prezent neexistând terenuri ce pot fi date spre folosință.

Incubatoarele de afaceri din Zona Metropolitană Oradea sunt reprezentate de:

- **Make IT in Oradea:** are ca obiectiv dezvoltarea industriei creative din regiune prin înființarea de start-up-uri inovatoare în sectorul tehnologic;
- **Cresc Oradea Mare:** reprezintă o investiție prin POR 2014-2020 și are scopul de a sprijini firmele nou înființate și a celor cu un istoric scurt de funcționare (maxim 2 ani) pentru lansarea pe piață a unor produse sau servicii care corespund sectorului creativ.

Entități cu activitate de cercetare

Entitățile care desfășoară activități de cercetare în Zona Metropolitană Oradea sunt următoarele:

- **Universitatea din Oradea:** activitatea de cercetare a obținut rezultate în domeniile biochimie, tehnologia informației și comunicațiilor, spațiu și securitate, energie, mediu și schimbări climatice, eco-nanotehnologii și materiale avansate și sănătate; o în prezent, este în curs de implementare un proiect care vizează crearea unei infrastructuri de inovare și transfer tehnologic în județul Bihor, prin înființarea Parcului Științific și Tehnologic. Acesta va oferi, prin Universitatea din Oradea,

servicii de transfer tehnologic către agenții economici în următoarele domenii de specializare inteligentă: eco-nano-tehnologii și materiale avansate, tehnologii informaționale și de comunicații, spațiu și securitate, sănătate, bioeconomie, energie, mediu și schimbări climatice;

➤ **Institutul Național de Cercetare - Dezvoltare în Silvicultură (Stațiunea Oradea):** specializată în cercetare științifică, dezvoltare tehnologică, proiectare de investiții, acordarea de consultanță tehnică de specialitate, precum și pentru implementarea de tehnologii noi în vederea gestionării durabile a pădurilor;

➤ **Stațiunea de Cercetare - Dezvoltare Agricolă (Oradea);**

➤ **Netiq Solutions SRL;**

➤ **Hidraulica Industrial SRL;**

➤ **Termoline SRL;**

➤ **Femaris SRL.**

Clusterelor existente în Zona Metropolitană Oradea sunt:

➤ **Asociația Clustherm Transylvania:** este primul cluster de geotermalism din România, înființat în 2020, cu scopul de a valorifica resursele geotermale, termominerale, mineralterapeutice și minerale naturale;

➤ **Clusterul Inovativ Geoterm:** a fost înființat în anul 2010 pentru sprijinirea competitivității membrilor din cadrul clusterului prin dezvoltarea unui cadru de cooperare. Fondul comun al clusterului este apa geotermală.

În anul 2020, la nivelul Zonei Metropolitane Oradea, au fost active 17,175 de organizații cu salariați, dintre care aproximativ 82% sunt localizate în Municipiul Oradea, iar 16% în primul inel de localități din jurul reședinței de județ. Restul entităților sunt înregistrate în comunele mărginașe ale Zonei Metropolitane Oradea: Girișu de Criș, Toboliu, Ineu și Cetariu.

Raportat la nivelul României, există o densitate mare de firme. În timp ce populația Zonei Metropolitane Oradea reprezintă doar 1,3% din totalul național, numărul de entități private reprezintă 2,2% din totalul firmelor din România. Astfel, la nivelul

Zonei Metropolitane Oradea există aproximativ 59 de firme la 1000 de locuitori, mult peste media națională de 34 de firme la mia de locuitori. De asemenea, Municipiul Oradea are o valoare de aproape 64 de firme la mia de locuitori.

Cele mai mari valori în ceea ce privește numărul de firme existente, exceptând Municipiul Oradea, sunt întâlnite în comunele Sântandrei (510) și Sânmartin (766). Dispunerea lor geografică urmează, preponderent, zonele rezidențiale din centrul de comună, fapt care confirmă existența unui proces de suburbanizare a spațiului. De asemenea, un cluster semnificativ de astfel de entități se întâlnește și în localitatea Băile Felix (cuprinsă în comuna Sânmartin), fiind vorba în preponderent de afaceri cuprinse în sectorul ospitalier.

La nivelul municipiului Oradea, pentru anul 2020, au sediul social aproximativ 14 mii de firme. Distribuția lor geografică este inegală, unele cartiere concentrând un număr considerabil mai mare decât altele. Valoarea cea mai ridicată se regăsește în cartierul Rogerius (1887 de firme), care este și cel mai mare cartier din Oradea. Există, în principal, două zone distincte care concentrează ponderi mari de firme în cadrul orașului.

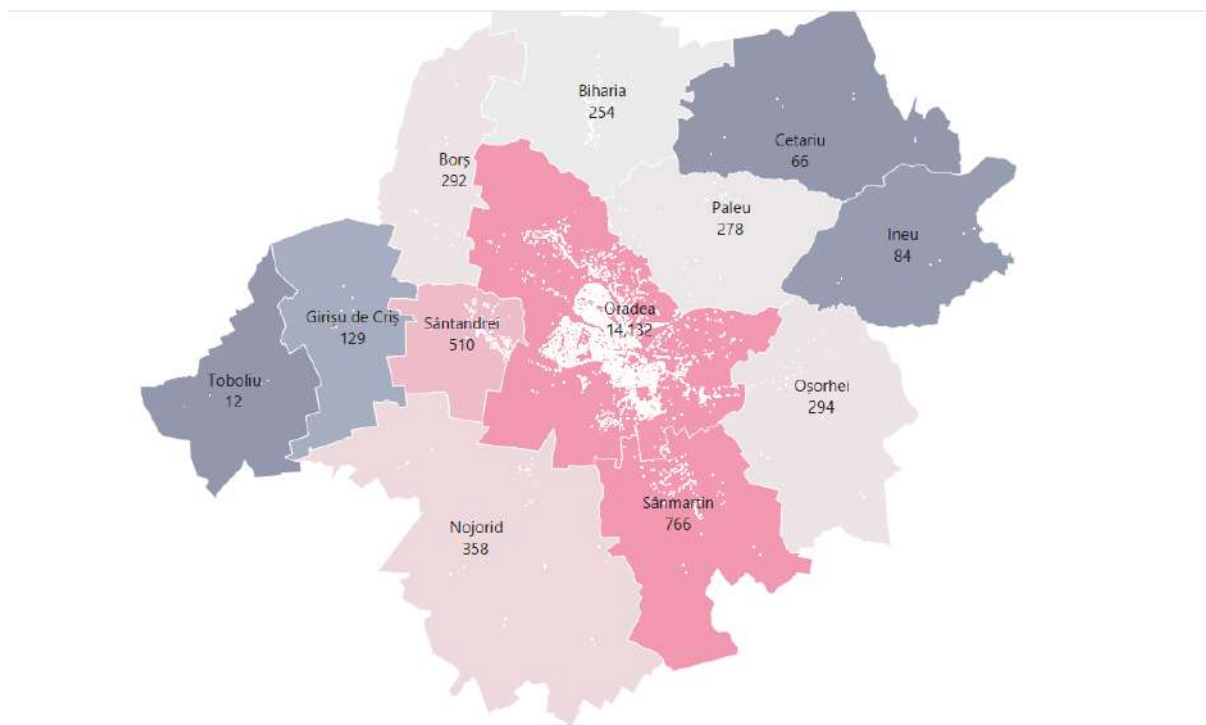


Figura 22 - Numărul de firme în Zona Metropolitană Oradea și Oradea, 2020, Sursa: ZMO, <https://zmo.ro/>

Cele mai multe firme își au sediul în câteva din cartierele istorice din centrul localității: Olosig (1756), Orașul Nou (1184) și Decebal-Dacia (1004). Împreună cu Rogerius (1887), care vine în continuarea celor 3 cartiere (fiind dezvoltat mai recent, în perioada socialistă), la Nord-Vestul acestora, cuprind aproximativ 42% din totalul organizațiilor de afaceri din Municipiul Oradea.

Un număr important de entități private sunt amplasate și în zonele periferice ale orașului: Nufărul (907), Ioșia (724), Calea Aradului (500), Ioșia Nord (419). Acestea sunt dispuse în Sudul și în Sud-Vestul Oradiei și urmăresc șoseaua de centură care ocolește orașul.

Parcurile Industriale din Oradea sunt amplasate și ele în zonele periferice, în cartiere cu un număr mai limitat de firme (Zona Industrială Vest, Nicolae Grigorescu). Astfel, chiar dacă o parte semnificativă din organizațiile de afaceri de la nivelul orașului nu au sediul în aceste zone, tipul de organizare al activității productive și suprafața ocupată de acestea indică spre entități cu un număr mai ridicat de angajați.

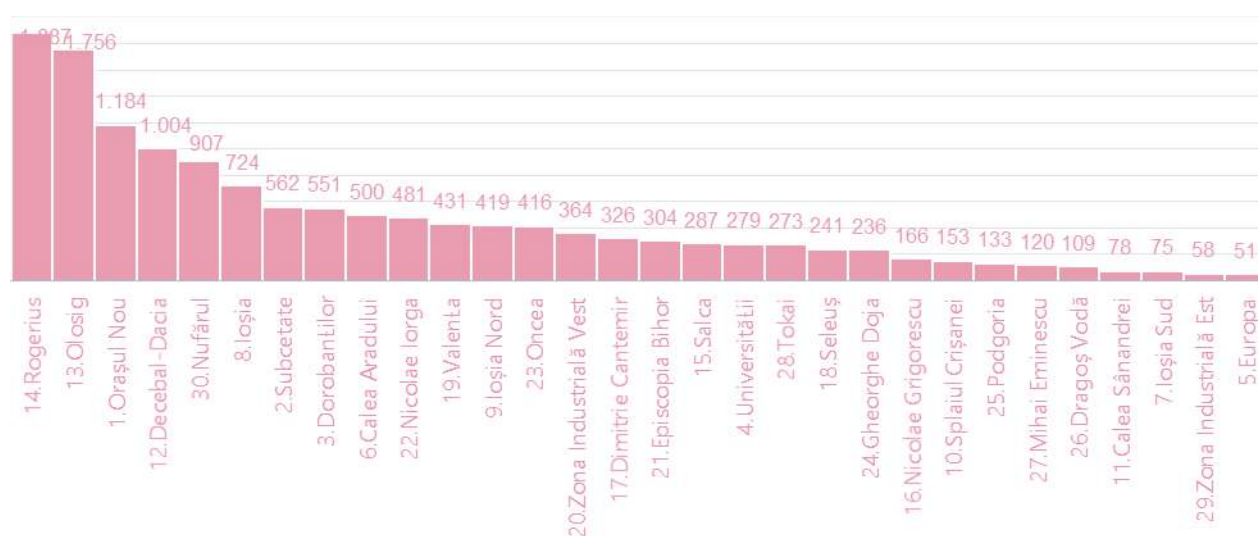


Figura 23 - Numărul de firme în Zona Metropolitană Oradea și Oradea, 2020, Sursa: ZMO, <https://zmo.ro/>

Municipiul Oradea și comunele metropolitane adiacente au urmat trendul mai larg al dezvoltării industriale similar întregii regiuni Ardeal (înțeles ca fiind compus din regiunile istorice Banat, Crișana, Maramureș și Transilvania) și Muntenia de Vest (în mod particular Argeș, Prahova și Ilfov). Această tendință a fost mult mai accentuată după 2011, în urma anilor de instabilitate macro-economică ce au urmat crizei

financiare din 2008. Această creștere a fost reflectată prin extinderea anumitor ramuri ale sectorului industrial, cu precădere în industria prelucrătoare. Extinderea a venit ca o urmare a noi investiții (în cadrul cărora capitalul străin joacă un rol important) precum și a externalizării unor activități necesare companiilor globale. Astfel, Zona Metropolitană Oradea se înscrie într-un trend de dezvoltare specific țărilor din Europa Centrală și de Est.

Totuși, așa cum arată acest studiu, există o serie de particularități semnificative. Municipiul Oradea, Zona Metropolitană Oradea (ZMO) și județul Bihor au un indice mare de specializare. De obicei, orașele reședință de județ tind să beneficieze de o specializare economică mai avansată care să le pună pe o poziție divergentă de restul județului. În schimb, întreg Bihorul urmează tendințele date de către municipiul Oradea. Mai precis, în județ au crescut mai mult decât media națională anumite activități ale industriei prelucrătoare (chimică, produse de metal și producția utilajelor, de obicei avansate tehnologic). Este adevărat, că aceste activități sunt integrate în același lanț de producție global al automotivelor, precum în cazul industriei românești.

În 2020 în industrie lucra 32% din forța de muncă și sectorul a contribuit cu 23% la formarea Produsului Intern Brut. Numărul total de persoane ocupate din sectorul industrial din România este sub valoarea din 1992 (88%), însă este la valoarea cea mai mare din ultimii 30 de ani: 37% din forța de muncă ocupată, adică 3,1 milioane de persoane. Mai mult, productivitatea muncii în industria prelucrătoare a crescut din 2015 până în 2022 cu 125%, constituind în acest moment sursa valorică cea mai importantă pentru exporturi. Din punct de vedere regional aceste județe au avut și cea mai mare proporție de persoane ocupate din totalul resursei umane, dar, și mai important, cea mai mare pondere de salariați din totalul resurselor de muncă. Creșterea numărului de salariați în aceste regiuni, alături de creșterea economică a avut loc datorită a avut loc pe fondul investițiilor străine directe.

În Oradea a urmat o dezvoltare mai degrabă a sectorului ospitalier, în defavoarea sectoarelor intensive în cunoaștere și serviciile pentru afaceri (tehnologia informației, servicii administrative pentru afaceri sau servicii de inginerie și cercetare). Economia ZMO urmărește o tendința mai largă care presupune o

diversificare a exporturilor, dar și un regim de creștere care este mai degrabă orientat spre muncă intensivă și mai puțin înspre inovare.

Agencia de Dezvoltare Locala Oradea (ADLO), compania publică cu acționar majoritar Municipiul Oradea, care administrează parcurile industriale din județul Bihor, deține în prezent șase asemenea obiective (patru în Oradea, unul în Tileagd și unul în Săcueni), unul este în curs de implementare, la Tămășeu, și are în vedere extinderea portofoliului la 11 unități în viitorul apropiat.

În octombrie 2021, ADLO a semnat un protocol de colaborare cu Consiliul Județean Bihor, Consiliul Local Beiuș, Consiliul Local Aleșd, Consiliul Local Marghita și Consiliul Local Stei, având ca scop dezvoltarea rețelei de parcuri industriale din județ și înființarea unor hub-uri de acest fel în proximitatea localităților semnate a documentului. Obiectivele planurilor vizează atragerea de investitori în zonele mai puțin dezvoltate ale județului Bihor, crearea de noi locuri de muncă pentru comunitatea locală și dezvoltarea comunităților locale din punct de vedere economic, social și educațional. Focusul principal al strategiei de dezvoltare pentru perioada următoare este reprezentat de creșterea nivelului de trai în municipiul Oradea și în județul Bihor.

Cele patru parcuri industriale din Oradea sunt: Parcul Industrial Oradea I (136,32 ha) - Calea Borșului, Parcul Industrial Oradea II (80,19 ha) - strada Ogorului, Parcul Industrial Oradea III (17,8 ha) - strada Uzinelor și Parcul Industrial Oradea IV (6,5 ha) - strada Corneliu Baba. Pentru toate amplasamentele au fost finalizate și aprobate Planurile Urbanistice Zonale. Pentru Parcurile Industriale Eurobusiness Oradea I, II și III sunt finalizate proiectele tehnice pentru dotarea cu utilități publice, inclusiv executarea acestora și racordarea la rețelele publice ale municipiului Oradea. Pentru Parcul Industrial Eurobusiness IV a fost finalizat Studiul de Fezabilitate pentru dotarea cu utilități publice în vederea implementării.

Cele 4 parcuri industriale din Oradea au generat investiții de peste 410 milioane euro. În parcurile industriale din Oradea își desfășoară activitatea aproximativ 8.500 de angajați, iar valoarea investițiilor asumate de cele 104 companii se ridică la peste 410 milioane de euro.

ADLO a reușit, în anul 2020, să atragă investiții de 33,6 milioane de euro în parcurile industriale ale municipiului, dintre care cea mai mare valoare, respectiv 5,8 milioane de euro, a fost susținută de o companie producătoare de bitum rutier. Vorbind despre setul de măsuri întreprinse pentru susținerea activității agenților economici din parcurile industriale în contextul pandemiei de coronavirus, observăm că a fost inițiată o acțiune privind vânzarea de măști chirurgicale cu certificat de conformitate CEE pentru angajații companiilor din Oradea, la prețul de achiziție. Totodată, în paralel, au fost distribuite cu titlu gratuit 2.000 de termometre cu telecitire către companiile cu peste 25 de angajați.

Ansamblu rezidențial de 3 blocuri și grădiniță pentru angajați

ADLO a inițiat proiectul de construcție a unui ansamblu rezidențial pentru angajații din parcurile industriale, care va fi amplasat în apropierea platformelor industriale, pe str. Ovidiu Densusianu, Oradea. De aceste locuințe vor putea beneficia angajații navetiști. ADLO va construi 3 blocuri de câte 5 etaje (S+P+5E), a câte 65 de apartamente/ bloc, care urmează să fie închiriate de companiile locale. Prima clădire are ca termen de finalizare maximum de un an de la data predării amplasamentului și presupune o investiție estimativă de circa 10,3 milioane de lei. În acest fel, se oferă sprijin tuturor companiilor în lupta lor pentru păstrarea și atragerea de noi forțe de muncă. În aceeași zonă, Primăria Municipiului Oradea a înființat primul complex creșă/ grădiniță prin accesarea unui proiect cu finanțare europeană. Imobilul are un regim de înălțime de P+1E, funcțiunile fiind separate atât pe niveluri, cât și în cadrul aceluiasi nivel. Creșa „Căsuța prieteniei” are acces separat față de grădinița "Tărâmul magic" și se întinde doar pe parter, pe aproximativ o jumătate din suprafață împreună cu spațiile conexe dedicate (cabinet medical și izolator). Grădinița se întinde atât pe parter, cat si pe etaj (P+1E), accesul făcându-se separat. Spațiile dedicate zonei administrative și de birouri sunt grupate și poziționate în capătul holului principal, pentru a facilita accesul personalului grădiniței/ creșei atât la sălile de grupa, cât și la spațiile de joacă exterioare. Unitatea are 120 de locuri, 40 dintre ele pentru învățământul antepreșcolar și 80 pentru învățământ preșcolar.



Figura 24 - Ansamblu de locuințe de serviciu, Sursa: ADLO, <https://www.adlo.ro/>

Fonduri de 10 milioane euro pentru un centru de transport intermodal

Un alt proiect pe care Agenția de Dezvoltare Locală Oradea îl are în implementare vizează dezvoltarea unui centru de transport intermodal cu facilitate de acces la transportul rutier și feroviar în zona Gării CFR din Episcopia Bihor. Lucrarea se va construi etapizat cu fonduri alocate prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM). Obiectivele centrului sunt: eficientizarea transportului de marfă și îmbunătățirea impactului transportului asupra mediului și a siguranței traficului; decongestionarea transportului rutier reducându-se numărul accidentelor, nivelul noxelor emise de autovehicule și a pragului de zgomot în oraș; dezvoltarea socio-economică a zonei atât prin veniturile la bugetul local, cât și prin crearea de noi locuri de muncă. Concret, proiectul prevede construirea a două linii de cale ferată cu acces la infrastructura publică și națională din gara Episcopia, o platformă de beton între cele două linii, o clădire administrativă de tip container în care să se desfășoare partea logistică, parcare pentru autovehicule grele și ușoare. Terminalul va dispune și de un portal cu cântar, cu camere video care vor verifica starea fizică și etanșeitățile containerului, platformă și căi de acces către linia de garare,

împrejmuire terminal, utilități subterane și iluminat. Totodată, operatorul va asigura echipamentele de ridicat, partea tehnică și personalul necesar operării terminalului. Termenul de finalizare a centrului de transport intermodal, care se va desfășura pe o suprafață de 15 hectare, este de 24 de luni de la începerea lucrărilor. Valoarea investițiilor destinate acestui proiect se ridică la aproximativ 10 milioane de euro.

Terminalul cargo de la Aeroportul Oradea, un obiectiv esențial

Consiliul Județean Bihor, Primăria Municipiului Oradea, Aeroportul Oradea și Agenția de Dezvoltare Locală Oradea au încheiat în luna iunie a acestui an un acord de parteneriat în vederea realizării unui terminal cargo. Documentul prevede ca autoritatea județeană să pună la dispoziție terenul, Primăria Oradea să acorde facilitățile fiscale pentru stimularea investițiilor, Aeroportul Oradea să realizeze racordarea amplasamentului printr-o cale de rulare la pista de aterizare și decolare, iar ADLO să ofere acces la drumurile publice și utilitățile Parcului Industrial II. În urma licitației din luna august 2021, CTPARK IOTA SRL, parte din grupul CTP ¹, cel mai mare proprietar și dezvoltator de spații logistice și industriale din Europa Centrală și de Est, a fost selectată să realizeze proiectul, care va fi legat direct de pista de aterizare a aeroportului din Oradea și presupune o lucrare de construcții complexă, conform standardelor aeronautice, cu platforme speciale și facilități de garare a aeronavelor, circulație eficientă pentru acestea, combinate cu facilitățile logistice necesare pentru a face să funcționeze corect și eficient. Terminalul cargo va fi construit pe un teren de 14,4 ha, dintre care 67.776 mp vor reprezenta suprafața construită, iar peste 27.000 mp vor fi destinați spațiilor verzi. Proiectul include trei clădiri independente (depozite și hangare) și o platformă de 22.100 mp, care cuprinde calea de rulare, platforma de acces, rulare și garare a aeronavelor, respectiv acces auto și platforma de garare aferentă terminalului. Acest obiectiv este o necesitate pentru a dezvolta Oradea și județul Bihor în continuare, iar partea de facilități logistice și conectare este determinanta, în condițiile în care companiile din zona își transportă pe cale aeriană o parte din produsele pe care le folosesc în

¹ Grupul CTP este principalul dezvoltator de spații industriale și de logistică din Europa Centrală și de Est, <https://www.ctp.eu/>

procesele de fabricație. Investiția, care depășește 32 milioane de euro, se va derula în trei faze și va fi finalizată pe parcursul anului 2023.

Incubator de afaceri și parc științific și tehnologic, proiecte de 11 milioane euro

Alte două proiecte importante din portofoliul ADLO au în vedere lansarea unui incubator de afaceri și a unui parc științific și tehnologic, care însumează investiții de aproape 11 milioane de euro. Incubatorul de afaceri, denumit „Cresc Oradea Mare”, va găzdui firme din sectorul creativ, precum dezvoltare de software pentru design, creație, animație și altele. Conform planurilor, la finalul lucrărilor, imobilul va găzdui 20 de birouri pentru start-up-uri, 30 de spații de lucru open-space, 6 ateliere și spații suport pentru companiile găzduite, săli de evenimente și de pregătire. Obiectivul, pentru care vor fi alocați circa 3,6 milioane de euro, va fi realizat pe amplasamentul clădirii fostului Spital nr. 5 din strada Louis Pasteur, Oradea și va avea o suprafață utilă de 2.200 mp. Scopul incubatorului de afaceri este sprijinirea firmelor nou înființate și a celor cu un istoric scurt de funcționare (maximum 2 ani), în vederea lansării pe piață a unor produse sau servicii care corespund sectorului creativ. Incubatorul va oferi servicii suport în afaceri (ex. juridice, financiare) și servicii de îndrumare a IMM-urilor către diferite programe de finanțare existente, identificare de parteneri, promovarea serviciilor și produselor acestora.

Pe de altă parte, ADLO participa și la realizarea investiției de 7 milioane de euro într-un parc științific și tehnologic, care va fi construit pe o suprafață desfășurată de 5.417,78 mp în vecinătatea Universității din Oradea, pe strada Ceyrat. Proiectul se va derula în parteneriat cu Consiliul Județean Bihor, Universitatea din Oradea și Societatea Parc Științific și Tehnologic Bihor. Obiectivul general al acestui parc este crearea unei infrastructuri de inovare și transfer tehnologic în județul Bihor, în scopul creșterii inovării în firme în domeniile de specializare inteligentă alese și, implicit, în scopul dezvoltării economice. Industria este în continuă adaptare și modificare la cerințele pieței, municipiul Oradea încearcă să se adapteze la exigentele companiilor, iar în acest sens se implementează proiectele privind Terminalul Intermodal și Terminalul Cargo, noi conexiuni rutiere, dezvoltarea transportului în comun pe zona metropolitană. De asemenea, parcurile științifice și

tehnologice vor asigura partea de inovație și cercetare, precum și transferul tehnologic către companii. (Sursa: <http://www.adlo.ro>).

Subcapitolul 5.5 Recomandări pentru municipiile reședință de județ

Principalii factori care influențează traiectoria de dezvoltare a unei zone metropolitane sunt de ordin politic, economic, socio-cultural și tehnologic:

- **Descentralizarea serviciilor publice:** presupune nu numai transferul de autoritate și responsabilități de la nivelul administrației publice centrale la cel al administrației publice locale cât și transferul surselor de finanțare aferente, în vederea asigurării bunei funcționări a serviciilor respective.
- **Posibila actualizare a organizării administrative a României:** poate conduce la o creștere a importanței pe care o vor avea zonele metropolitane, cu efecte benefice asupra membrilor acestora.
- **Reforma permanent necesară a administrației publice:** reprezintă un element cu implicații la fiecare nivel - național, regional, județean, metropolitan și la nivelul fiecărei unități administrativ teritoriale, existente sau nou create.
- **Aderarea României la Uniunea Europeană:** este punctul de la care, la nivel național, a fost înregistrată o creștere economică ce poate fi caracterizată ca fiind spectaculoasă. Dar creșterea economică a României din perioada post-aderare a fost bazată preponderent pe consum și nu pe producție, ceea ce, în coordonate economice, înseamnă un impact major și cu o durată prelungită a crizei economice mondiale la nivel național, comparativ cu alte țări. Efectele crizei economice mondiale - creșterea ratei inflației, creșterea numărului de șomeri, scăderea numărului întreprinderilor active, diminuarea investițiilor etc, sunt prezente cu un impact crescut la nivelul localităților mici din mediul rural.
- **Nivelul fiscalității din România:** în contextul în care există două categorii de obligații fiscale pe care întreprinderile trebuie să le respecte: obligațiile fiscale față

de bugetul de stat și obligațiile fiscale față de bugetul local. Principalele obligații fiscale față de bugetul de stat - impozitul pe profit, impozitul pe venit, taxa pe valoare adăugată, accizele - au o influență semnificativă asupra dezvoltării socio-economice. Este de așteptat ca o creștere a fiscalității să ducă la o diminuare a numărului întreprinderilor active, la o scădere a cifrei de afaceri a acestora și, în același timp, la o creștere a ratei șomajului. În egală măsură, situația macro-economică generală afectează veniturile bugetului de stat și - în consecință și sumele ce sunt alocate bugetelor locale și pentru finanțarea sau cofinanțarea unor programe și proiecte de dezvoltare a comunităților rurale.

- **Evoluția demografică și fenomenul migrației externe:** Din punct de vedere al contextului socio-cultural, trebuie acordată o atenție specială către doi factori care influențează dezvoltarea durabilă a ariei metropolitane și anume evoluția demografică și fenomenul migrației externe. În prezent, se prognozează că numărul specialiștilor care vor pleca în străinătate va continua să crească. Aceasta va fi o problemă majoră și pentru zonele metropolitane, întrucât este predictibil să se resimtă o lipsă a forței de muncă specializată. Efectele migrației de ordin social sunt creșterea numărului familiilor monoparentale, creșterea abandonului școlar, creșterea delinvenței juvenile, creșterea ratei divorțialității etc.

- **Finanțarea alocată cercetării și de nivelul de dotare tehnologică:** Rata de înnoire a produselor tehnologice, tehnologia informației și comunicării, accesul la rețelele electronice de comunicare rapidă sunt factori care influențează în mod fundamental dezvoltarea unei zone metropolitane. Tehnologia reprezintă un motor vital pentru toate sectoarele economice. Digitalizarea ca instrument al creșterii calității serviciilor publice este esențială. Contextul din mediul rural este din păcate inexplicabil de slab dezvoltat, dacă ar fi să luăm în considerare fie și doar numărul de calculatoare raportat pe cap de locuitor în datele statistice.

Dezvoltarea durabilă reprezintă forma de creștere ce satisface nevoile societății în termeni de bunăstare pe termen scurt, mediu și lung și care vine în întâmpinarea nevoilor prezente, fără a compromite capacitatea generațiilor viitoare de a-și satisface propriile nevoi.

Cu alte cuvinte, o conciliere între mediul înconjurător și economie reprezintă o cale de dezvoltare care susține progresul pentru un viitor îndelungat, urmărind

interacțiunea compatibilității a celor patru sisteme: economic, uman, ambiental și ecologic și simultaneitatea progresului în toate cele patru sisteme.

Contextul strict necesar unui astfel de demers îl reprezintă calitatea activității administrative, competența, asumarea responsabilității deciziilor, garantarea respectării legilor și asigurarea accesului cetățenilor la informațiile de interes public, adică o guvernare eficientă.

Alte recomandări:

- **Transport metropolitan.** Facilitarea accesului potențialilor salariați de pe teritoriul județean la locurile de muncă din zona metropolitană prin conectivitate rămâne prioritară. Pentru a asigura mobilitatea forței de muncă este necesară continuarea dezvoltării rețelelor de transport, atât rutiere, cât și pe cale ferată.
- **Urbanizarea adiacentă platformelor industriale noi.** Pentru a reduce numărul de navetiști, dar și pentru a crește disponibilul de forță de muncă în zonele metropolitane, un program de locuințe ieftine, public sau în parteneriat public-privat, constituie a doua măsură cheie pentru facilitarea dezvoltării locale.
- **Politicile publice de dezvoltare economică.** Analiza evidențiază creșteri semnificative ale activității economice, atât în municipiul reședință de județ, cât și în comunele metropolitane. Acestea din urmă s-au dezvoltat mai intens, beneficiind de efectul de contagiune și difuziune datorat vecinătății cu reședința de județ, precum și accesului investitorilor în comunele metropolitane prin creșterea conectivității.

Capitolul 6. Concluzii privind dezvoltarea metropolitană la nivelul municipiilor din România

1. Un element important în dezvoltarea metropolitană îl reprezintă adoptarea și implementarea Legii nr. 246/2022 a zonelor metropolitane.

În conformitate cu prevederile acestei legi, în termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare, zonele metropolitane constituite până la această dată au avut obligația de a iniția procedurile pentru revizuirea statutelor, iar statutul zonelor metropolitane constituite se înaintează Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, în termen de 30 de zile de la înființare sau actualizare, pentru a fi preluat în Registrul de evidență a zonelor metropolitane. În cadrul Anexei nr. 1 la Lege este prevăzută lista cu UAT-urile cuprinse în teritoriul metropolitan al municipiilor reședință de județ și a altor municipii, iar zonele metropolitane deja constituite la data aprobării legii își pot menține delimitarea teritorială actuală, cu condiția revizuirii, în acord cu legea, a celorlalte prevederi ale statutelor. Înființarea zonelor metropolitane se realizează în condițiile art. 89 din OUG a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, forma de asociere este asociația de dezvoltare intercomunitară cu personalitate juridică, de drept privat. Asociațiile de dezvoltare intercomunitară sunt persoane juridice de utilitate publică.

O noutate pe care o aduce Legea zonelor metropolitane o reprezintă constituirea unei surse de finanțare pentru zonele metropolitane și UAT-urile membre (art. 24 din Lege), pentru realizarea de investiții, respectiv:

- prin excepție de la prevederile art. 32 alin. (1) lit. b) și alin. (3) lit. a) sau/și b), după caz, din Legea nr. 273/2006, pentru contribuabilii care își au domiciliul pe raza zonei metropolitane, impozitul pe venit se virează astfel:

a) 30% către bugetele locale ale comunelor, orașelor și municipiilor pe al căror teritoriu își au domiciliul angajații;

b) 70% către bugetele locale ale comunelor, orașelor și municipiilor pe al căror teritoriu își desfășoară activitatea angajatorii care au calitatea de plătitori ai impozitului pe venit;

- prin excepție de la prevederile art. 32 alin. (1) lit. b) și alin. (3) lit. a) sau/și b), după caz, din Legea nr. 273/2006, pentru zonele metropolitane, o cotă de 5% din impozitul pe venit se virează de către Ministerul Finanțelor, prin direcțiile generale regionale ale finanțelor publice județene, respectiv Direcția Generală Regională a Finanțelor Publice a Municipiului București, către zona metropolitană constituită.

În decembrie 2022, Guvernul a intervenit cu OUG nr. 168 de modificare a Legii nr. 246/2022, prin care a decis prorogarea intrării în vigoare la 1 ianuarie 2024 a prevederii legale privind virarea cotei de 5% din impozitul pe venit către zona metropolitană constituită, în contextul luării și a altor măsuri fiscal-bugetare în vederea încetării situației de deficit public excesiv din România.

Constatăm că există o incertitudine cu privire la modul sau data de aplicare a prevederilor legale privind virarea cotei de 5% din impozitul pe venit către zona metropolitană constituită, sens în care, pentru a nu pune presiune pe bugetele locale ale UAT-urilor din zona metropolitană, având în vedere și principiul descentralizării, propunem modificarea prevederilor legale, în sensul de repartizare proporțională a acestei cote, respectiv o cotă de 2,5% să fie virată din 65% din impozitul pe venit de la bugetele locale ale comunelor, orașelor și municipiilor și diferența de cotă de 2,5%, să fie virată din cota din impozitul pe venit de la bugetul local al județului.

2. Un alt principiu relevant prevăzut în Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane îl reprezintă prevederile art. 20, potrivit cărora zonele metropolitane pot fi eligibile în calitate de solicitant sau

partener în cadrul programelor de finanțare, indiferent de tipul sau sursa acestora, atunci când oricare dintre unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației se numără printre categoriile de solicitanți eligibili ai respectivelor programe de finanțare.

În continuarea acestei idei, considerăm că este necesară crearea unor axe de finanțare special dedicate zonelor metropolitane, în cadrul celor opt programe operaționale regionale, precum și în cadrul programelor operaționale gestionate de autoritățile centrale, în acord cu obiectivele constituirii zonelor metropolitane.

3. O zonă metropolitană constituită în conformitate cu prevederile Legii nr. 246/2022 trebuie să se înscrie Registrul de evidență a zonelor metropolitane la nivel național, asigurat de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

Pentru a fi introdusă în Registrul de evidență a zonelor metropolitane, fiecare zonă metropolitană trebuie să transmită statutul însoțit de formularul pus la dispoziție de către minister.

Până la această dată, s-au înscris în Registru 3 zone metropolitane, respectiv ZONA METROPOLITANĂ TÂRGU-JIU, ZONA METROPOLITANĂ BACĂU și ZONA METROPOLITANĂ ZALĂU. Observăm că zonele metropolitane tradiționale, constituite, care au deja o experiență privind implementarea de proiecte de investiții, nu s-au înscris în Registru, sens în care crearea unei predictibilități privind virarea cotei de 5% din impozitul pe venit către zona metropolitană constituită, este necesară.

Deși acest registru este necesar pentru MDLPA de a avea o bază de date oficială cu privire la zonele metropolitane constituite potrivit legii, deducem că înregistrarea zonelor metropolitane în Registru va fi necesară și pentru a putea beneficia de prevederile Legii nr. 246/2022 privind virarea de către Ministerul Finanțelor, prin direcțiile generale regionale ale finanțelor publice județene, a cotei de 5% din impozitul pe venit către zona metropolitană constituită.

4. Un concept important pentru dezvoltarea urbană și metropolitană îl reprezintă mobilitatea urbană durabilă, iar în urma eforturilor depuse de MDLPA, în consultare cu părțile interesate, a fost adoptată Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă.

Scopul acestei legi este de a stabili condițiile necesare pentru un sistem de mobilitate durabil, echitabil, eficient și incluziv pentru realizarea unor condiții mai bune de mobilitate în zonele urbane și rurale, reducerea gazelor cu efect de seră din transporturi și pentru creșterea siguranței rutiere în zonele urbane, utilizând soluții verzi și digitale. Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației este autoritatea de la nivel central responsabilă cu domeniul mobilității urbane durabile.

Autoritățile administrației publice locale din municipii, orașe și comune, precum și asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau zonele metropolitane mandatate de acestea, după caz, sunt responsabile de gestionarea mobilității urbane la nivel local într-un mod durabil, respectiv sunt responsabile cu inițierea, elaborarea, implementarea și monitorizarea Planului de mobilitate urbană durabilă. Începând cu 1 noiembrie 2026, PMUD este obligatoriu pentru toate municipiile din România, iar deținerea PMUD reprezintă condiție prealabilă pentru investițiile aferente mobilității urbane finanțate din fonduri de la bugetul de stat sau din fonduri europene. Finanțarea acestor investiții va putea fi accesată prin Programul Național de Redresare și Reziliență (1,2 miliarde euro pentru mobilitate urbană durabilă), Programele Operaționale Regionale și Programele Sectoriale.

Legea prevede o serie de măsuri pentru stimularea înnoirii parcului auto nepoluant destinat transportului public urban, respectiv asigurarea unei cote din stocul total de vehicule categoriile M1, M2 și M3, ce sunt în proprietatea acestora și/sau care sunt utilizate la transportul public de persoane, care să fie reprezentată de vehicule cu emisii 0, în procente ce încep de la cel puțin 5% până la data de 31 decembrie 2025 și ajung la cel puțin 50% până la data de 31 decembrie 2040.

De asemenea, sunt prevăzute o serie de măsuri pentru asigurarea accesului și a standardelor minime de calitate pentru transportul public urban (la aprobarea PUG sau PUZ prin care se propun noi extinderi este obligatoriu să fie cuprinse viitoarele

servicii de transport public și a infrastructurilor aferente, inclusiv stații de încărcare rapidă și/sau stații de redresare, modurile de transport vor fi prioritizate încă de la faza de proiectare în această ordine: mers pe jos, mers cu bicicleta, transport public, autoturism personal, se recomandă o minimă densitate rezidențială de 40 locuitori/hectar etc.), măsuri pentru creșterea atractivității mobilității active și a transportului public (instituirea zonelor cu nivel scăzut de emisie de dioxid de carbon - ZNSE, amenajarea benzilor dedicate anumitor moduri de transport, măsuri pentru implementarea terminalelor intermodale în zonele urbane), precum și măsuri pentru creșterea gradului de siguranță și fluentă a circulației rutiere în zonele urbane (calmarea traficului în funcție de contextul urban, amenajarea de locuri de parcare și pentru biciclete și vehicule motorizate prevăzute cu două sau trei roți etc.) (Sursa: Legea nr. 155 din 30 mai 2023 privind mobilitatea urbană durabilă).

5. Un obiectiv relevant pentru zonele metropolitane este dezvoltarea trenului metropolitan, care se află în gestionarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) și Autorității de Reformă Feroviară (ARF), instituție publică aflată în subordinea MTI.

Conceptul de tren metropolitan a fost definit în Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030, ce reprezintă strategia actualizată de implementare a Master Planului General de Transport al României (MPGT), document aprobat prin HG nr. 666/2016 și actualizat prin HG nr.1312/2021.

Menționăm faptul că acest concept a reprezentat o opțiune de soluționare a problemelor identificate la nivelul municipiilor reședință de județ și a zonelor metropolitane ale acestora, din cadrul Politicii de transport public local și metropolitan la nivelul municipiilor reședință de județ, studiu realizat de FZMAUR în cadrul proiectului Metropolitan, cod SMIS 111265, finanțat în cadrul POCA 2014-2020, respectiv:

"Opțiunea nr. 3: Modificarea/simplificarea legislației incidente care să conducă la încurajarea asocierii UAT-urilor, acordarea de competențe UAT-urilor de a investi în dezvoltarea modurilor de transport pe șină la nivel

regional și acordarea de competențe ADI-urilor de transport pentru asigurarea integrării la nivel metropolitan”.

Trenul metropolitan reprezintă un sistem feroviar local sau regional de interes economic general în domeniul transportului public de călători, care oferă un serviciu de transport în interiorul și în jurul marilor aglomerări urbane, utilizând linii de cale ferată, conform standardelor în vigoare.

În acest context, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de Autoritate de Management pentru Programul Transport (PT) 2021-2027 a publicat în consultare Ghidul de finanțare pentru Prioritatea 6 (P6) Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane, respectiv Ghidul solicitantului privind Trenurile metropolitane (P6).

Astfel, potrivit proiectului de Ghid (pag. 9), elementul de noutate pentru perioada de programare 2021-2027, o reprezintă dezvoltarea și a unei componente de mobilitate urbană, pe lângă investițiile susținute din FEDR și FC pentru infrastructura mare de transport privind dezvoltarea rețelei rutiere, feroviare, maritime și multimodale. MTI urmărește o schimbare de atitudine la nivelul populației urbane față de modul de transport pe calea ferată care să se reflecte în creșterea numărului de călători pe calea ferată care utilizează serviciile de transport metropolitan.

În cadrul Ghidului sunt descrise principalele caracteristici ale infrastructurii și ale serviciului de tren metropolitan, după cum urmează:

- orar cadențat, adaptat fluxurilor de călători, corelat multimodal, care să contribuie semnificativ la transferul călătorilor dinspre modul rutier spre cel feroviar și care să genereze noi călătorii utilizând trenul metropolitan, în conformitate cu Planul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă;
- în punctele de oprire din linie curentă sunt amenajate peroane care au acces la alte rețele de transport;
- în punctele de oprire din linie curentă sau în stațiile fără personal informarea călătorilor se face prin afișare și opțional acustic;

- în punctele de oprire din linie curentă sau în stațiile fără personal comercial titlurile de călătorie se achiziționează prin mijloace electronice (on-line, automat de bilete, dispozitiv mobil al personalului de tren).

Întrucât investițiile în dezvoltarea trenului metropolitan sunt susținute atât prin Fondul de coeziune (FC), cât și prin Fondul european de dezvoltare regională (FEDR), se vor organiza două apeluri de proiecte diferite:

(1) Un apel dedicat trenului metropolitan din Regiunea București-Ilfov, respectiv municipiul București, finanțat din FC.

(2) Un apel dedicat proiectelor identificate conform analizei multicriteriale din PI, respectiv municipiilor reședință de județ cu peste 100.000 de locuitori/noduri urbane, finanțat din FEDR: Arad, Bacău, Baia Mare, Botoșani, Brăila, Brașov, București, Buzău, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Galați, Iași, Oradea, Piatra Neamț, Pitești, Ploiești, Râmnicu Vâlcea, Satu Mare, Sibiu, Târgu Mureș și Timișoara.

În concluzie, municipalitățile menționate mai sus sunt eligibile să depună cereri de finanțare în cadrul acestor apeluri de proiecte.

6. Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor

România, prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Componenta 5 - Valul Renovării și Componenta 10 - Fondul Local, și-a asumat sistematizarea și codificarea legislației prin care să fie sprijinită implementarea investițiilor în tranziția spre clădiri verzi, respectiv adoptarea Codului amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor, în primul trimestru al anului 2023.

În acest sens, în luna aprilie 2023, Guvernul României în calitate de inițiator a trimis Senatului spre adoptare cu procedura de urgență, ca primă cameră sesizată, proiectul de lege privind Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor.

Cu privire la propunerile care vor avea impact asupra zonelor metropolitane menționăm următoarele documente cu caracter director:

- Planul de amenajare a teritoriului zonal/ intercomunitar, denumit PATZ/I, „se elaborează pentru teritoriul mai multor unități administrativ - teritoriale, județe sau părți din acestea sau teritoriul transfrontalier, bazat pe principiile dezvoltării

durabile” (art. 37 din proiectul de Lege privind Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor).

- Planul urbanistic general al zonei metropolitane, denumit PUGZM, este „documentația de urbanism de planificare urbană, cu caracter opțional, prin care se asigură planificarea urbanistică a dezvoltării integrate și coordonate a unităților administrativ-teritoriale, asigură armonizarea deciziilor de utilizare a terenurilor pe baza principiilor dezvoltării durabile, pe domenii prioritare cu relevanță pentru teritoriul metropolitan: dezvoltarea economică, dezvoltarea rețelei de transport, a rețelelor tehnico-edilitare, dotărilor și echipamentelor și serviciilor publice a zonelor rezidențiale, prevederea măsurilor de protecție a mediului, a suprafețelor agricole, a suprafețelor forestiere, protecția și dezvoltarea spațiilor verzi și de agrement, protecția patrimoniului natural și a patrimoniului cultural, prevederi privind reziliența climatică, promovarea utilizării surselor de energie regenerabilă, implementarea măsurilor pentru economie circulară, precum și alte domenii de interes public general” (art. 39 din proiectul de Lege privind Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor).

- Planul urbanistic zonal pentru investiții, care se realizează pe teritoriul a două sau mai multe unități administrativ-teritoriale și reprezintă o documentație de urbanism unitară, care se aprobă de către fiecare dintre consiliile locale interesate.

- Strategia integrată de dezvoltare intercomunitară/locală durabilă este documentul aplicabil la nivelul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, care stabilește viziunea și obiectivele de dezvoltare durabilă ce se transpun în plan spațial prin intermediul planului de amenajare a teritoriului zonal/intercomunitar și a planurilor de urbanism.

Bibliografie:

1. Sursa imaginii de copertă - Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România, *captură* <https://fzmaur.ro/>
2. Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România, *Stadiul actual privind dezvoltarea metropolitană la nivelul polilor de creștere și al polilor de dezvoltare urbană din România*, 2013, studiu realizat în cadrul proiectului Policentric, cod SMIS 35483, finanțat prin Programul POCA 2007 - 2013, <http://fzmaur.ro/StudiuPOLICENTRIC.pdf>
3. Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, cu modificările și completările ulterioare, publicată în Monitorul Oficial nr. 745 din 25 iulie 2022
4. Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare, republicată în Monitorul Oficial nr. 121 din 5 martie 2013
5. Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, publicată în Monitorul Oficial nr. 262 din 19 aprilie 2007
6. Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, publicat în JOUE nr. L 315 din 03 decembrie 2007
7. Zona Metropolitană Baia Mare, <https://zmbm.ro/>
8. Zona Metropolitană Oradea, <https://zmo.ro/>
9. Zona Metropolitană Cluj Napoca, <https://www.clujmet.ro/>
10. Zona Metropolitană Constanța, <https://www.zmc.ro/>
11. Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România, <https://fzmaur.ro/>
12. Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România, *Politica de transport public local și metropolitan la nivelul municipiilor reședință de județ*, studiu realizat în cadrul proiectului Metropolitan, cod SMIS 111265, finanțat în cadrul POCA 2014-2020,
13. Consiliul Concurenței, *GHID privind conținutul actului de încredințare a serviciului comunitar de utilitate publică de transport local de călători din punct de vedere al regulilor de concurență și ajutor de stat*, documentul este

- disponibil online la adresa, https://www.consiliulconcurentei.ro/wp-content/uploads/2020/01/ghid_transport-1.pdf
14. Ministerul Muncii și Solidarității Sociale, *Analiza și evaluarea grupurilor vulnerabile în vederea stabilirii nevoii de servicii sociale din cadrul proiectului „Implementarea unui sistem de elaborare de politici publice în domeniul incluziunii sociale la nivelul MMJS” POCA 2014-2020* - documentul este disponibil online la adresa http://www.mmuncii.ro/j33/images/Documente/MMPS/Rapoarte_si_studii/MMPS/2019_-_Raport_grupuri_vulnerabile_final.pdf
 15. Banca Mondială, *Atlasul zonelor urbane marginalizate*, 2016, documentul este disponibil online la adresa <https://documents1.worldbank.org/curated/en/857001468293738087/pdf/882420WP0P1430085232B00OUO0900Atlas.pdf>
 16. Gabriella Tonk, Julia Adorjani, Olimpiu Bela Lăcătuș - Servicii sociale publice pentru comunitățile marginalizate clujene - Rapoarte de evaluare pentru proiectul pilot Pata-Cluj, Zona Metropolitană Cluj Napoca, 2017
 17. Legea nr. 292/2011 - Legea asistenței sociale
 18. Grupul de Acțiune Locală „Clujul Incluziv”, 2017, *Strategia de dezvoltare locală (SDL)*
 19. Comisia Europeană, *COMUNICARE A COMISIEI, EUROPA 2020, O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii Bruxelles, 3.3.2010 COM(2010) 2020 final*, documentul este disponibil online la adresa <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:ro:PDF>
 20. Ministerul Muncii și Solidarității Sociale, *Strategia națională privind incluziunea socială și reducerea sărăciei pentru perioada 2022-2027*, documentul este disponibil online la adresa <https://www.mmuncii.ro/j33/index.php/ro/minister-2019/strategii-politici-programe/6562-sn-incluziune-sociala-2022-2027>
 21. UNDP&UBB, *Research Report - Participatory Assessment of the Social Situation of the Pata Rât and Cantonului Area*, Cluj-Napoca, 2012, documentul este disponibil online la adresa https://issuu.com/pata-cluj2/docs/ubb_-_participatory_assessment_para

22. Teșliuc, E., Grigoraș, V. și Stănculescu M., *Studiu de fundamentare pentru Strategia națională privind incluziunea social și reducerea sărăciei 2015-2020*, București, 2015
23. Vincze, E., *Pata*, Cluj Napoca, 2016
24. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Cluj și partenerii săi, *Proiectul „Intervenții sociale pentru desegregarea și incluziunea socială a grupurilor vulnerabile în Zona Metropolitană Cluj, inclusiv a romilor defavorizați” (cunoscut și ca Pata-Cluj)*, implementat de către în perioada octombrie 2014 - aprilie 2017, finanțat în cadrul Programului „Combaterea Sărăciei”, susținut de Granturile SEE și Norvegiene 2009-2014, date disponibile online la adresa <https://www.clujmet.ro/proiecte/>
25. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Cluj și partenerii săi, *Proiectul „Intervenții integrate replicabile pentru locuire incluzivă și combaterea marginalizării în Zona Metropolitană Cluj” (prescurtat, Pata 2)*, implementat de către în perioada 18.12.2019 - 18.12.2022, finanțat prin Programul „Dezvoltare locală, reducerea sărăciei și creșterea incluziunii romilor”, susținut prin Granturile SEE și Norvegiene, operat de Fondul Român de Dezvoltare Socială, date disponibile online la adresa <https://desegregare.ro/>
26. Ministerul Finanțelor Publice, *Bilanțurile Operatorilor Economici, 2008-2020*, datele sunt disponibile online la adresa <https://data.gov.ro/>
27. INS - Institutul Național de Statistică, <https://insse.ro/cms/>
28. Zona Metropolitană Oradea, *Studiul „Potențialul endogen și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru creșterea ocupării forței de muncă”*, elaborat de către ZMO în cadrul proiectului ROHU388, <https://zmo.ro/download/Rezumat%20ROHU388.pdf>
29. <https://www.juridice.ro/>
30. Agenția de Dezvoltare Locală Oradea, <https://adlo.ro/>
31. Date publicate de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrație, <https://www.mdlpa.ro/>
32. Zona Metropolitană Oradea, *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Oradea și a Zonei Metropolitane Oradea pentru perioada 2021 - 2027*, 2003, documentul este disponibil online la adresa

<https://zmo.ro/download/Strategia%20de%20Dezvoltare%20Oradea%202015.pdf>

33. Zona Metropolitană Cluj Napoca, *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbana a Zonei Metropolitane Cluj pe perioada 2021-2030*, 2022, documentul este disponibil online la adresa <https://www.clujmet.ro/wp-content/uploads/2022/01/SIDU-CLUJ-2021-2030-semnat-vf.pdf>
34. Asociația Metropolitană Brașov, *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbana a Zonei Metropolitane Cluj pe perioada 2021-2030*, 2022, documentul este disponibil online la adresa https://www.metropolabrasov.ro/wp-content/uploads/2022/09/SIDU-ZMBV-l-2022_cu-portofoliu-proiecte-anexa.pdf
35. Zona Metropolitană Baia Mare, *Strategia Integrată de Dezvoltare Zona Urbană Funcțională 2030*, 2021, documentul este disponibil online la adresa <https://www.zmbm.ro/documente/02-anexa-sidu1-855.html>
36. Zona Metropolitană Iași, *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Zona Metropolitană Iași 2015 - 2030*, documentul este disponibil online la adresa <https://zmi.ro/wp-content/uploads/2022/01/Strategia-Integrata-de-Dezvoltare-UrbanaSIDU-2015-2030varianta-finala.pdf>
37. Municipiul Bacău, *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Buzău 2021-2027*, documentul este disponibil online la adresa <https://primariabuzau.ro/wp-content/uploads/2021/07/ANEXAStrategiaIntegratadeDezvoltareUrbanaaMunicipiuluiBuzau.pdf>
38. Zona Metropolitană Constanța, *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Polului Național de Creștere - Zona Metropolitană Constanța*, documentul este disponibil online la adresa <https://www.zmc.ro/sidu/>
39. Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, *Livrabile Activitatea 4: 4.1. Strategia integrată de dezvoltare a zonei urbane Craiova 2021-2030*, proiectul „Elaborarea politicii urbane ca instrument de consolidare a capacității administrative și de planificare strategică a zonelor urbane din România”, cod MySMIS 129720 / cod SIPOCA 711, finanțat prin POCA 2014-2020, 2021, documentul este disponibil online la adresa https://www.mdlpa.ro/userfiles/sipoca711/livrabil4_1.pdf

40. Guvernul României, <https://gov.ro/>
41. Platformă de resurse, conectare și colaborare pentru specialiștii și pasionații de dezvoltare locală și regională din România, <https://citadini.ro/>
42. Banca Mondială, <https://www.worldbank.org/ro/country/romania>
43. Legea nr. 273/2006 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative
44. Legea nr. 155 din 30 mai 2023 privind mobilitatea urbană durabilă
45. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, *Proiect privind Ghidul de finanțare pentru Prioritatea 6 (P6) Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane, respectiv Ghidul solicitantului privind Trenurile metropolitane (P6)*, disponibil online la adresa <https://www.mt.ro/web14/strategia-in-transporturi/program-transport-2021-2027/4612-pot19052023>
46. Proiect de lege privind Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor, disponibil online la adresa https://www.senat.ro/Legis/lista.aspx?nr_cls=L195&an_cls=2023

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!

Titlul proiectului: „METROPOLIS - Parteneriate durabile în vederea susținerii și promovării dezvoltării locale, urbane și metropolitane a Municipiilor reședință de județ”

Codul proiectului: 151021

Denumirea beneficiarului: Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România

Data publicării: iunie 2023

Conținutul acestui material nu reprezintă în mod obligatoriu poziția oficială a Uniunii Europene sau a Guvernului României.
