



**RAPORTUL NAȚIONAL PENTRU CEA DE-A III-A CONFERINȚĂ ÎN
DOMENIUL AȘEZĂRILOR UMANE ȘI DEZVOLTĂRII URBANE DURABILE -
HABITAT III (2016)**

Raportul național pentru cea de-a III-a conferință ONU în domeniul așezărilor umane și dezvoltării urbane durabile - Habitat III (2016) a fost elaborat în perioada mai-august 2014 de către un grup de lucru coordonat de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și format din reprezentanți ai Ministerului Afacerilor Externe, Ministerului Afacerilor Interne, Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor, Ministerului Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Vârșnicilor, Ministerului Sănătății, Ministerului Transporturilor, Ministerului Economiei, Comerțului și Relațiilor cu Mediul de Afaceri, Ministerului Energiei, Institutului Național de Statistică.

Raportul a fost elaborat în conformitate cu ghidul metodologic transmis de UN-Habitat.

Informațiile prezentate în cadrul raportului acoperă diferite perioade din intervalul de timp (1992-2014) în funcție de disponibilitatea și sursa datelor.

CUPRINS

I. Problematici și provocări demografice urbane pentru o Nouă Agendă Urbană	6
Managementul urbanizării rapide	6
Managementul conexiunilor rural-urban	7
Abordarea nevoilor tineretului urban	8
Incluziunea ambelor sexe în dezvoltarea urbană	12
Provocări și lecții învățate în domeniile de mai sus.....	13
Provocări și problematici viitoare în domeniile de mai sus care ar putea fi abordate printr-o Nouă Agendă Urbană.....	14
II. Problematici și provocări privind planificarea urbană pentru o Nouă Agendă Urbană 15	
Asigurarea designului și a planificării urbane durabile.....	15
Îmbunătățirea managementului terenurilor în intravilan, inclusiv abordarea problematicei expansiunii urbane	16
Creșterea producției de produse alimentare în mediul urban și peri-urban	21
Abordarea provocării mobilității urbane	23
Îmbunătățirea capacității tehnice de a planifica și administra orașele	24
Provocări și lecții învățate în domeniile de mai-sus	25
Provocări și problematici viitoare în domeniile de mai sus care ar putea fi abordate printr-o Nouă Agendă Urbană.....	26
III. Problematici și provocări privind urbanizarea și mediul pentru o Nouă Agendă Urbană.....	27
Abordarea schimbărilor climatice	27
Reducerea riscurilor de apariție a dezastrelor	28
Decongestionarea traficului.....	31
Poluarea aerului.....	32
Provocări și lecții învățate în domeniile de mai sus.....	33
Provocări și problematici viitoare în domeniile de mai sus care ar putea fi abordate printr-o Nouă Agendă Urbană.....	34
IV. Legislație și guvernanta urbană: problematici și provocări pentru o Nouă Agendă Urbană.....	35
Îmbunătățirea legislației urbane	35
Descentralizarea și consolidarea autorităților locale	36
Îmbunătățirea siguranței și securității urbane	39
Îmbunătățirea egalității și incluziunii sociale	41
Provocări și lecții învățate în domeniile de mai sus.....	43

Provocări și problematice viitoare în domeniile de mai sus care ar putea fi abordate printr-o Nouă Agendă Urbană.....	45
V. Economie urbană: problematice și provocări pentru o Nouă Agendă Urbană	47
Îmbunătățirea finanțelor locale.....	47
Întărirea și îmbunătățirea accesului la finanțarea pentru locuințe	47
Sprijinirea dezvoltării economice locale.....	49
Crearea de mijloace de trai și slujbe decente.....	50
Integrarea economiei urbane în politica de dezvoltare națională	51
Provocări și lecții învățate în domeniile de mai sus.....	52
Provocări și problematice viitoare în domeniile de mai sus care ar putea fi abordate printr-o Nouă Agendă Urbană	53
VI. Locuire și servicii de bază: problematice și provocări pentru o Nouă Agendă Urbană	55
Prevenire și îmbunătățire zone cu locuințe insalubre (slum).....	55
Îmbunătățirea accesului la locuințe adecvate	55
Asigurarea accesului durabil la apă potabilă.....	57
Asigurarea accesului durabil la servicii de bază de salubritate și canalizare.....	57
Îmbunătățirea accesului la energie verde pentru uz casnic	58
Îmbunătățirea accesului la mijloace durabile de transport.....	59
Provocări și lecții învățate în domeniile de mai sus.....	60
Provocări și problematice viitoare în domeniile de mai sus care ar putea fi abordate printr-o Nouă Agendă Urbană.....	62
Indicatori	63
i. Procentul persoanelor care trăiesc în zone cu locuințe insalubre (slum)	63
ii. Procentul populației urbane cu acces la locuințe adecvate	64
iii. Procentul populației din mediul urban cu acces la apă potabilă	64
iv. Procentul populației din mediul urban cu acces la servicii adecvate de canalizare....	64
v. Procentul populației din mediul urban cu acces la servicii regulate de colectare deșeuri.....	64
vi. Procentul populației din mediul urban cu acces la energie verde de uz casnic	65
vii. Procentul populației din mediul urban cu acces la transport public	65
ix. Procentul autorităților naționale, regionale și locale (municipii și orașe) care au implementat politici urbane care să sprijine dezvoltarea economică locală și crearea de mijloace de trai și slujbe decente.....	65
XI. Procentul autorităților regionale și locale (municipii și orașe) care au implementat planuri pentru orașe durabile.....	65
XII. Procentul din PIB care este produs în zonele urbane	66

XIII. Orice alte date referitoare la problematici urbane care sunt relevante pentru Raportul Național	66
---	----

Abrevieri:

MMFPSPV - Ministerul Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice / Ministry of Labour, Family, Social Protection and Elderly

BIM - Biroul Internațional al Muncii / International Labour Organisation

NEET'- Young people not in employment, education or training

MAI - Ministerul Afacerilor Interne / Ministry of Internal Affairs

UNFCCC - Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice / United Nations Framework Convention on Climate Change

INEGES - Inventarul Național al Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră

IPCC - Grupul interguvernamental de experți în evoluția climei / Intergovernmental Panel on Climate Change

GES - gaze cu efect de seră / greenhouse gases

MMFPSPV, ASIS - Grupul de lucru tehnic Afaceri Sociale și Incluziune Socială / Social Affairs and Social Inclusion Technical Working Group

UAT- unitate administrativ teritorială / territorial administrative unit

ANL - Agenția Națională pentru Locuințe / National Housing Agency

BIRD - Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare / International Bank for Reconstruction and Development

BERD - Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare / European Bank for Reconstruction and Development

BM - Banca Mondială / World Bank

UNCTAD/EMPRETEC - Conferința Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare / Programul UNCTAD/EMPRETEC-România pentru sprijinirea dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii / Empretec is a capacity-building programme of the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

I. Problematici și provocări demografice urbane pentru o Nouă Agendă Urbană

Managementul urbanizării rapide

Există o corelare directă între nivelul de urbanizare și venitul pe cap de locuitor: toate statele cu venituri mari sunt urbanizate în procent de 70-80%. Astfel, se pare că procesul de dezvoltare a unei țări implică un proces de urbanizare, neexistând exemple de țări care să fi atins venituri mari sau creștere rapidă, fără o urbanizare substanțială, de multe ori foarte rapidă. Urbanizarea este un proces care se derulează cel mai probabil natural, însă autoritățile publice pot juca un rol extrem de important în dirijarea acestui proces, în dezvoltarea externalităților pozitive ale pieței și în minimizarea efectelor negative ale urbanizării (congestia traficului, poluare, tensiuni sociale etc.).

În ultimii 50 de ani România a cunoscut un intens proces de urbanizare, cu caracteristici specifice perioadei în care s-a manifestat. Până în 1990 a reprezentat un proces stimulat de către politica de industrializare din perioada comunistă, realizat în baza unei sistematizări riguroase de la nivelul central. Prin urmare, populația urbană a crescut de la 3,7 milioane de oameni în 1930 la 12,7 milioane de oameni în 1989. Potrivit datelor statistice, în perioada 1945-1989 au fost construite peste 1,4 milioane de locuințe în mediul urban, procesul de urbanizare cuprinzând atât creșterea populației urbane cât și creșterea suprafeței orașelor. După 1990 procesul de urbanizare a fost generat în mod organic de către schimbările survenite în mediul social și în cel economic (schimbarea opticii în ceea ce privește modul de locuire, dezindustrializarea și focalizarea pe mici unități de producție și pe clustere). În această perioadă, procesul de urbanizare s-a manifestat prin expansiunea spațiului urban, interpretat fie prin intravilanul localităților urbane, fie prin crearea zonelor urbane funcționale.

În ceea ce privește evoluția numărului populației urbane, pe categorii de mărime demografică a orașelor, la nivel național, în perioada 1990-2012, evidențiază o scădere accentuată a populației urbane din orașele mari (cele cu peste 100000 locuitori), precum și scăderea numărului de orașe mijlocii (între 20 și 100 mii locuitori) prin reducerea populației acestora. Aceste tendințe sunt cauzate de un spor natural negativ, de migrația populației din orașe către rural (ca efect al restructurării industriale) sau în zonele periurbane, ca urmare a fenomenului de expansiune urbană.

Ca urmare a aplicării Programului de guvernare pentru perioada 2001-2004 au fost declarate 60 de noi orase, astfel, după 1990, numărul total al oraselor din România a crescut de la 260 la 320. În cele mai multe cazuri însă, trecerea de la rural la urban nu a fost dublată și de asigurarea dotărilor și a serviciilor pe care trebuie să le îndeplinească un oraș. Totodată, creșterea numărului orașelor nu a determinat și creșterea populației urbane, care față de 1990 a scăzut cu 6,4%.

Dinamica socială și economică a unui centru urban nu trebuie restrânsă doar la limitele administrative, ci trebuie să ia în considerare și localitățile adiacente, polarizate de centrul urban. Majoritatea localităților din vecinătatea orașelor mari românești au înregistrat o dinamică pozitivă în ceea ce privește evoluția populației, în timp ce orașul propriu-zis și-a redus numărul de locuitori. În ultimii 10 ani, cele mai bune performanțe (creștere de populație, număr mai mare de criterii și standarde îndeplinite) sunt realizate de orașele noi localizate în aria periurbană a orașelor mari - cu precadere cazul celor din jurul capitalei, formându-se formal sau organic zonele urbane funcționale.

Managementul conexiunilor rural-urban

Dezvoltarea urbană care caracterizează ultimele decenii a pus în evidență dezvoltarea rapidă a zonelor suburbane ale orașelor mari. În paralel, constatarea faptului că zonele cele mai dens populate sunt și cele mai slab urbanizate a condus la stabilirea zonelor cu potențial mare de urbanizare (Raport BM, 2013). Acest scenariu semnalează posibilitatea unei concentrări viitoare în jurul centrelor urbane emergente, cu condiția ca zonele rurale să fie conectate mai bine cu locurile de importanță economică și demografică.

Factorii de decizie continuă să definească zonele suburbane ca fiind rurale, în ciuda apropierii acestora de mari centre economice și a dezvoltării lor semnificative din ultimii ani. Este importantă redefinirea zonelor urbane pentru a include suburbiile și pentru a permite o planificare adecvată și o integrare din ce în ce mai mare a acestor comunități.

Având în vedere puternicele interacțiuni înregistrate între localități - atât la nivelul administrațiilor publice în furnizarea serviciilor către populație într-un mod cât mai eficient, sau pentru coordonarea planificării și corelarea modului de utilizare a terenului; cât și la nivelul populației sau al firmelor, în funcție de amplasarea locuinței și a locului de muncă, respectiv sediu și piața de desfacere, în ultimii ani au fost încheiate foarte multe parteneriate între administrațiile publice locale. În momentul de față sunt înregistrate la nivel național 620 de asociații de dezvoltare intercomunitară, din cadrul cărora 186 sunt cu participarea a cel puțin o localitate urbană (30%). Zonele Metropolitane (sau asimilate acestora) sunt în număr de 10. Din păcate, în foarte multe cazuri, asociațiile de dezvoltare nu includ toate localitățile aflate în zona de susținere/influență a orașului nucleu, apărând discontinuități în abordări și activități, ne-asigurarea contiguității spațiale diminuează capacitatea asociației de a forma un pol urban puternic și atractiv.

Trebuie menționate Grupurile de Acțiune Locală (axa LEADER 2007-2013), care identifică micro-teritorii cu obiective specifice de dezvoltare. Sunt entități ce reprezintă parteneriate public - private, constituite din reprezentanți ai sectorului public, privat și civil, desemnați dintr-un teritoriu rural omogen, care vor trebui să îndeplinească o serie de cerințe privind componența, teritoriul acoperit și care vor implementa o strategie integrată pentru dezvoltarea teritoriului. Pentru asigurarea caracterului rural al teritoriilor sub-regionale bine identificate acoperite de GAL și pentru evitarea direcționării greșite a strategiei și proiectelor, aria de aplicabilitate a unui GAL este reprezentată de UAT - comune și UAT -orașe mici cu o populație de maximum 20.000 locuitori, iar populația urbană nu poate depăși 25% din numărul total de locuitori ai GAL.

În perioada de programare 2014-2020, utilizarea noului instrument privind dezvoltarea locală plasată sub responsabilitatea comunității (CLLD), bazat pe abordarea LEADER, se va putea număra printre instrumentele structural disponibile pentru gestiunea integrată a spațiilor urbane și rurale.

În paralel cu politica de dezvoltare a orașelor cu rol major în teritoriul național și cu cea de reducere a disparităților teritoriale, este necesară consolidarea palierului orașelor de mici dimensiuni care își recapătă rolul istoric de coagulare a zonei rurale învecinate.

Abordarea nevoilor tineretului urban

Una dintre caracteristicile populației României în ultimul secol este tendința de îmbătrânire.

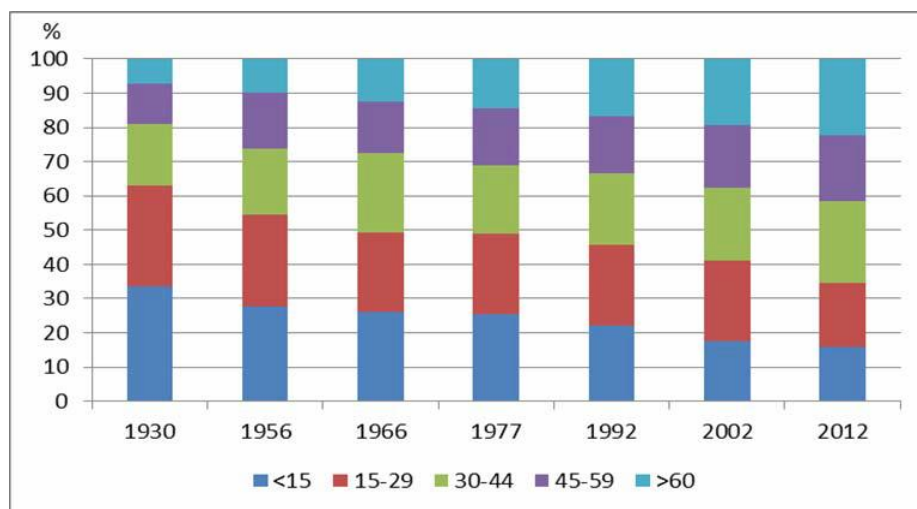


Fig. 1. Evoluția populației României pe grupe mari de vârste între 1930-2012
(Sursa: Studiu fundamentare SDTR)

Deși ponderea populației tinere în România este peste media UE-27, de 25,1% la nivelul 2012, scăderea din ultimii 10 ani este mai accentuată la noi în țară (inclusiv pentru mediul urban).

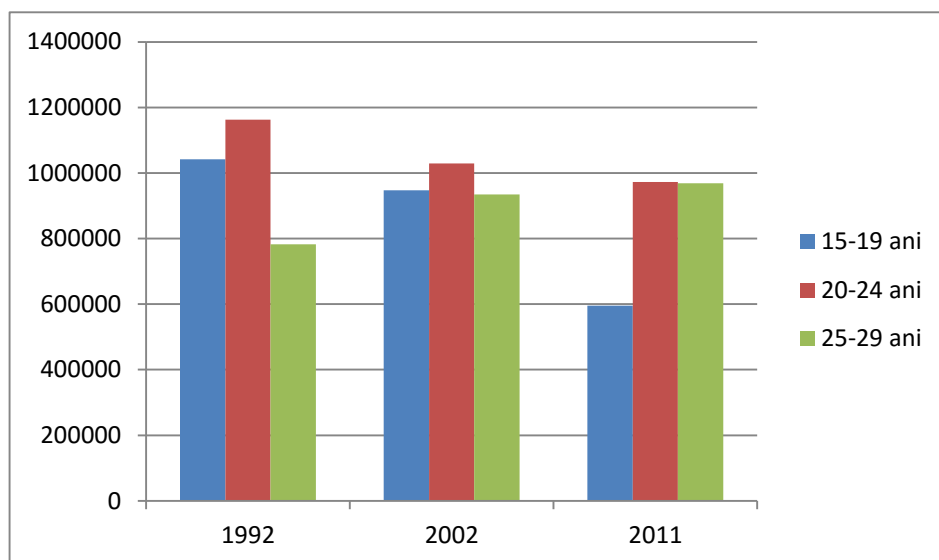


Fig.2. Evoluția populației tinere în mediul urban (Sursa datelor: INS)

Între România și media UE-27 sunt înregistrate discrepanțe semnificative în privința ratei de ocupare în rândul tinerilor (15-24 ani), în anul 2012 valoarea medie a acestui indicator fiind cu 9 puncte procentuale mai mică în România decât în UE, respectiv 23,9% în România, față de 32,9% media UE-27, cu un ecart mai mare pentru femeile tinere (11,1 puncte procentuale).

România are cel mai ridicat nivel de sărăcie a tinerilor între 18-24 ani care lucrează: 31,8% dintre aceștia sunt săraci în 2012 (pe ansamblul populației angajate 18+ nivelul este de 19,1%), deși au un loc de muncă, în timp ce media UE-28 este de 12%.

Conform raportului CPARSDR (2009), peste 40% din persoanele ocupate în sectorul informal sunt tineri de 15-34 ani.

Tinerii (15-24 ani) au cel mai ridicat risc de fi șomeri BIM, riscul fiind mai ridicat în România decât în țările europene UE15. Tinerii predomină în rândul șomerilor care nu au lucrat niciodată și reprezintă peste o treime din șomerii pe termen lung. Rata șomajului pentru tinerii cu vârsta cuprinsă între 15-24 ani a crescut de la 18,6% în 2008 la 22,6% în 2012.

Astfel, pentru a răspunde provocărilor determinate de nivelul ridicat al șomajului în rândul tinerilor, Ministerul Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice (MMFPSPV), împreună cu celelalte autorități relevante, a elaborat Planul Național pentru Stimularea Ocupării Tinerilor (PNSOT) 2013, în care erau incluse măsuri și programe destinate integrării pe piața muncii a tinerilor: prime de mobilitate, stimulente financiare, orientare profesională și în carieră, consiliere antreprenorială, incubatoare de afaceri, stagii de pregătire, ucenicie, parteneriate între școli, universități, companii și alte organizații și start-up-uri create de tineri.

În plus pentru continuarea eforturilor PNSOT 2013 și pentru a răspunde Recomandării Consiliului din 22 aprilie 2013 privind înființarea unei garanții pentru tineret, MMFPSPV a elaborat și promovat la sfârșitul anului 2013 Planul de Implementare a Garanției pentru Tineret 2014-2015, aprobat de Guvern, prin care toți tinerii sub 25 de ani să primească o ofertă de calitate de obținere a unui loc de muncă, de continuare a educației, de intrare în ucenicie sau de a efectua un stagiu, într-un interval de 4 luni de la înregistrarea la agențiile teritoriale pentru ocuparea forței de muncă sau de la momentul în care nu mai urmează o formă de învățământ formal. Planul are o finanțare națională și europeană ce totalizează aproximativ 470 milioane de euro, din care 106 milioane euro din Inițiativa Locuri de Muncă pentru Tineri. De asemenea, au fost implementate **două proiecte pilot de tip Garanții pentru Tineri**, demarate la data de 23 decembrie 2013 și având o durată de 18 luni, cu finanțare din Programul Operațional Dezvoltarea Resurselor Umane (POSDRU) 2007-2013. **Măsurile** celor două proiecte pilot includ: pachete personalizate de măsuri active, servicii integrate de informare, consiliere și orientare, formare profesională, ucenicie, mediere, asistență în inițierea de afaceri independente, organizarea a 20 de târguri de locuri de muncă.

La aceste măsuri pentru integrarea tinerilor pe piața muncii se adăuga și alte două inițiative: bursa tinerilor absolvenți organizată periodic la nivel național cu scopul de a pune în legătură absolvenții de învățământ cu angajatorii, în vederea stabilirii de raporturi de muncă și **bursa tinerilor NEETs** (*tinerii cu vârsta de până în 24 de ani neîncadrați pe piața muncii sau care nu urmează niciun program educațional sau de formare profesională*), organizată la nivel național, în luna iulie a anului 2014, având ca scop punerea în legătură a tinerilor NEET's cu angajatorii, în vederea stabilirii de raporturi de muncă.

Alte măsuri aflate în responsabilitatea Ministerul Economiei, Comerțului și Relațiilor cu Mediul de Afaceri:

- SRL-D - Stimularea înființării și dezvoltării microîntreprinderilor de către întreprinzătorii tineri;
- START - Dezvoltarea abilităților antreprenoriale în rândul tinerilor și facilitarea accesului acestora la finanțare;
- Growing - Up II finanțat de Comisia Europeană, în cadrul programului Erasmus.

Alte măsuri aflate în responsabilitatea Ministerului Educației Naționale și Cercetării Științifice:

- asigurarea de servicii și facilități instituționale prin acordarea de burse sociale și alte forme de sprijin elevilor din învățământul preuniversitar de stat care provin din familii dezavantajate socio-economic, din zone defavorizate sau afectate de șomaj (Programul Bani de liceu - 180 RON/lună, Programul Bursa profesională - 200 RON/lună, Programul 200 Euro pentru achiziționarea unui calculator);
- acordarea unui număr sporit de locuri special destinate candidaților romi la admiterea în licee;
- dezvoltarea și extinderea programului „A doua șansă”, la nivelul învățământului obligatoriu, ca măsură de corecție a abandonului școlar;
- implementarea măsurilor care vizează această categorie de tineri din Strategia privind reducerea părăsirii timpurii a școlii în România (HG 417/2015) și din Strategia educației și formării profesionale din România, pentru perioada 2016-2020 (HG 317/2016).

Strategia Națională pentru Tineret 2015-2020 a fost aprobată de guvern în anul 2015 cu următoarele domenii prioritare de intervenție:

- Cultură și educație non-formală. În cadrul acestui domeniu prioritar se va interveni asupra asigurării accesului tuturor adolescenților și tinerilor la formare și educație de calitate, atât formală cât și non-formală, stimularea interesului tinerilor de a participa la activități de educație non-formală; asigurării unei mai bune relevanțe practice a abilităților dobândite prin educație formală și non-formală; facilitarea accesului tinerilor la consum de cultură și creație culturală de calitate; îmbunătățirea finanțării activităților culturale.
- Sănătate, sport și recreere. În cadrul acestui domeniu prioritar se va interveni asupra susținerii sănătății și calității vieții tinerilor, prevenirii rănilor, tulburărilor de alimentație, dependenței și abuzului de substanțe; realizării educației prin sport și activitate fizică pentru formarea unui stil de viață sănătos, a dezvoltării ca cetățeni activi și responsabili și încurajarea asocierii de către tineri a recreerii cu practicarea sportului și mișcării; îmbunătățirii oportunităților de petrecere a timpului liber de către tineri, atât în modalități organizate cât și în modalități informale.
- Participare și voluntariat. În cadrul acestui domeniu prioritar se va interveni asupra creșterii gradului de participare a tinerilor la viața comunității, sub toate aspectele ei, sociale, educaționale, culturale, economice, de sănătate; creșterii gradului de participare a tinerilor la viața politică; creșterii gradului de participare a organizațiilor neguvernamentale de și pentru tineret la dialogul structurat; creării unui mediu favorabil voluntariatului în România; îmbunătățirii sistemului de atestare și recunoaștere publică a activității de voluntariat; creșterea gradului de sensibilizare a opiniei publice cu privire la importanța implicării în activități de voluntariat. În 2015 s-a creat platforma www.hartavoluntariatului.ro gestionată de către Federația VOLUM - Federația Organizațiilor care Sprijină Dezvoltarea Voluntariatului în România prin care voluntarii pot primi certificate de voluntariat în urma unei experiențe de minim 120 ore de activități de voluntariat care să ateste experiența profesională în domeniul în care au fost implicați. Acestea pot fi emise doar de către organizațiile cu care aceștia au încheiat un contract de voluntariat și fac referire la competențele dobândite în stagiul de voluntariat.

- Muncă și Antreprenariat. În cadrul acestui domeniu prioritar se va interveni asupra creșterii ratei de ocupare a forței de muncă tinere, cu focalizare pe grupele de vârstă 15-24 ani și 25-29 ani; promovării măsurilor legislative existente în favoarea tinerilor, prin care să fie asigurată tranziția coerentă de la sistemul educațional către piața forței de muncă; promovării și susținerii echilibrului între viața profesională și cea personală a tinerilor; stimulării mobilității tinerilor pe piața internă a muncii; sprijinirii mobilității tinerilor din România pe piața europeană a forței de muncă, inclusiv prin programe de combinare a muncii cu pregătirea și prin programe de integrare, în cadrul fazei post-pilot a programului "Primul tău job EURES"; asigurarea unor șanse mai bune de acces și de menținere pe piața muncii a tinerilor, prin însușirea și dezvoltarea abilităților și competențelor; dezvoltării economiei sociale și creșterii gradului de participare a tinerilor în cadrul acesteia; creșterii gradului de auto-ocupare a tinerilor în domeniul afacerilor (inclusiv în mediul rural); promovării antreprenoriatului la toate nivelele educației și formării tinerilor; facilitării adaptării tinerilor întreprinzători la procesele de integrare europeană și globalizare.

Răspuns la nevoile persoanelor vârstnice

În România, structura populației pe grupe de vârstă a înregistrat modificări importante. Ca urmare a scăderii ratei natalității, proporția populației sub 15 ani este în continuă reducere, în timp ce proporția populației de peste 60 de ani este în continuă creștere.

Pe lângă sistemul de asigurări sociale în baza căruia persoanele vârstnice beneficiază de pensie, acestea sunt eligibile și pentru o serie de **măsuri de asistență socială**:

1. Beneficiile de asistență socială

Persoanele vârstnice care nu au venituri sau ale căror venituri sunt situate sub un anumit prag prevăzut de lege sunt eligibile pentru următoarele beneficii de asistență socială și facilități:

- ajutor social pentru asigurarea unui venit minim garantat, precum și ajutoare de urgență în caz de situații de dificultate, acordate din bugetul de stat, în baza Legii nr.416/2001 privind venitul minim garantat cu modificările și completările ulterioare;
- ajutoare pentru susținerea costurilor aferente încălzirii în perioada sezonului rece, acordate din bugetul de stat, în baza OUG nr.70/2011 cu modificările și completările ulterioare;
- indemnizația socială pentru pensionari
- ajutoare financiare pentru persoane vârstnice în nevoie, acordate de autoritățile administrației publice locale, din bugetele proprii;
- facilități privind transportul urban și interurban, telefon, radio-tv, achiziția de produse alimentare la un preț mai mic prin magazine speciale -economate, susținute din bugetele locale;
- bilete de tratament balnear pentru pensionari, susținute din bugetul alocat Casei Naționale de Pensii Publice;
- ajutoare în natură precum: alimente, încălțăminte, îmbrăcăminte, medicamente și dispozitive medicale, materiale de construcții și altele asemenea, susținute din bugetele locale.

2. Servicii sociale destinate persoanelor vârstnice

Acordarea serviciilor sociale se realizează atât de autoritățile locale și județene, cât și de ONG-uri, culte sau alți furnizori de servicii privați. Principalele tipuri de servicii sociale adresate persoanelor vârstnice sunt următoarele:

- servicii de îngrijire în regim rezidențial
- servicii de îngrijire la domiciliu,
- servicii de asistență și suport pentru persoane vârstnice acordate în comunitate, respectiv centre de zi pentru îngrijire și recuperare, centre de zi de tip club, centre de zi pentru promovarea voluntariatului în rândul seniorilor;
- servicii de consiliere și informare acordate gratuit de autoritățile administrației publice locale.

Începând cu anul 2006 se aplică pentru furnizori și serviciile sociale acordate de aceștia, obligativitatea respectării standardelor de calitate pentru serviciile de îngrijire la domiciliu pentru persoanele vârstnice și pentru centrele rezidențiale pentru persoanele vârstnice.

Incluziunea ambelor sexe în dezvoltarea urbană

Spațiul urban este dominat de populația feminină, cu precădere în Municipiul București.

În perioada de referință, România a înregistrat în domeniul egalității de șanse între femei și bărbați realizări majore în scopul obținerii unei depline egalități de șanse și de tratament între femei și bărbați, marcate prin :

- adoptarea Legii nr. 202/2002 privind egalitatea de șanse și de tratament între femei și bărbați, republicată și crearea unui cadru legislativ adecvat;
- crearea unor mecanisme instituționale prin care se asigură fundamentarea, elaborarea și aplicarea strategiei și politicilor Guvernului în domeniul egalității de șanse și de tratament între femei și bărbați (înființarea Comisiilor județene pentru egalitate de șanse între femei și bărbați și a Comisiei naționale pentru egalitate de șanse între femei și bărbați); Comisiile sunt structuri la nivel local, cu caracter informativ și consultativ, având ca principală atribuție promovarea și implementarea la nivel local a valorilor și principiilor nediscriminării pe criteriul de sex, egalitatea de șanse și tratament între femei și bărbați. Comisiile județene au rolul de a promova și disemina la nivel local toate activitățile și obiectivele Strategiei Naționale, de a desfășura acțiuni la nivel local pentru informarea, sensibilizarea și evaluarea stadiului aplicării și respectării legislației în domeniul egalității de șanse între femei și bărbați în diferite domenii de activitate.
- implementarea în domeniu a unor politici publice având ca reper dreptul fundamental al egalității între femei și bărbați: Strategiile naționale în domeniul egalității de șanse între femei și bărbați pentru perioada 2006-2009 și, respectiv, 2010-2012.
- prin HG nr. 1050/2014 a fost aprobată Strategia națională în domeniul egalității de șanse între femei și bărbați pentru perioada 2014-2017 și a Planului general de acțiuni pe perioada 2014-2017 pentru implementarea Strategiei.

Un rol important în îndeplinirea cu succes a multora dintre activitățile care au fost asumate în cadrul Strategiilor Naționale pentru egalitate de gen l-a avut parteneriatul dintre autoritățile cu atribuții în domeniu și parteneri sociali (sindicate și patronate), Organizații Neguvernamentale (ONG) și alți colaboratori interesați pentru implementarea unor proiecte cofinanțate din FSE prin POSDRU, precum și alte fonduri nerambursabile:

ANES și ulterior direcția tehnică de specialitate din MMFPSPV au avut o strânsă colaborare cu Programul de Dezvoltare al Națiunilor Unite (UNDP) și Fondul Națiunilor Unite pentru Populație (UNFPA), concretizată în diverse activități comune:

- Proiectul „Susținerea în parteneriat a inițiativei UNDP România de adoptare a Declarației privind transpunerea țintei globale a Obiectivului nr. 3 de Dezvoltare al Mileniului privind prezența femeilor în Parlament” derulat în 2010;
- MMFPSPV, prin direcția de specialitate a colaborat cu UNFPA - România, ca membru permanent la reuniunile grupului de lucru pentru organizarea Observatorului de Gen din România. Principalele arii de interes ale Observatorului de Gen au fost piața muncii, educația, sănătatea, migrația, incluziunea socială și eliminarea rolurilor și stereotipurilor de gen. Rolul grupului de lucru a fost acela de a inventaria politicile publice în domeniul egalității de gen și de a analiza rezultatele acestor măsuri, a legislației în domeniul antidiscriminării, a publicațiilor academice în domeniul egalității de gen, a studiilor și cercetărilor din domeniu precum și elaborarea unei baze de date a organizațiilor neguvernamentale cu activitate în domeniul egalității de gen și apărarea drepturilor omului.

Provocări și lecții învățate în domeniile de mai sus

Declararea de noi orașe nu a produs efecte pozitive în sensul susținerii dezvoltării zonelor adiacente și optimizării serviciilor, deoarece nu a fost urmată / susținută de politici teritoriale și urbane asociate, de politici investiționale specifice și nici de sprijin prioritar în accesarea de fonduri europene.

În vederea susținerii dezvoltării teritoriale echilibrate a României este necesar să fie facilitat procesul de creare a zonelor urbane funcționale care conduc la structurarea rețelei de localități, la întărirea funcționării și asigurării rolului teritorial al centrelor urbane, astfel încât să fie extins accesul la bunuri și servicii pentru populație. Zonele urbane funcționale se bazează pe parteneriatul urban-rural, condiție în asigurarea unei dezvoltări teritoriale durabile. Acest parteneriat ar asigura o re poziționare a administrațiilor publice în contextul extinderii suprafețelor construite, contribuind la gestionarea necesităților de echipare ale teritoriului.

Dezvoltarea rețelei policentrice de localități și crearea zonelor urbane funcționale se bazează pe parteneriatul teritorial și în special pe relația dintre urban și rural.

Potrivit ultimului Plan Național Anti-Sărăcie și de Promovare a Incluziunii Sociale, problemele cu care se confrunta tinerii (14-29 de ani) sunt:

- Rata sărăciei peste valoarea medie (o parte importantă a tinerilor nu au independență financiară și depind de veniturile familiei);
- Acces limitat la locuințe;
- Rata șomajului în rândul tinerilor este mai mare decât rata șomajului pentru alte categorii de vârstă;
- Mulți tineri sunt tentați să caute soluția la numeroasele probleme cu care se confruntă în emigrare;
- Degradarea situației educaționale a tinerilor datorită lipsei resurselor familiei pentru susținerea financiară a studiilor, în special pentru tinerii din segmentele defavorizate;
- Creșterea delincvenței juvenile și reducerea vârstei la care debutează infracționalitatea.

Persoanele de 65 ani și peste care locuiesc singure reprezintă 4,2% din populația țării (date Eurostat pentru 2011). Vârstnicii singuri sunt considerați un grup vulnerabil mai ales din perspectiva accesului la servicii medicale și servicii de îngrijire.

În România, ca și la nivelul UE-27, riscul de sărăcie monetară a persoanelor vârstnice singure este ușor mai mare decât cel la nivelul populației generale (25,4% față de 22,2% la nivel național). Totuși, riscul de sărăcie al acestui segment de populație a scăzut după 2007 (când a fost înregistrată o rată de 44%), mai ales ca urmare a creșterii pensiilor din 2008 și a introducerii pensiei sociale din 2009.

Criza economică și socială resimțită la nivel european a afectat toate grupurile vulnerabile și în mod special femeile. Și România s-a confruntat cu o serie de provocări legate de participarea activă și echilibrată a femeilor și bărbaților la viața publică:

- persistența unor decalaje între femei și bărbați în ocupare și în salarizare;
- nivel scăzut de reprezentare a femeilor în procesul de elaborare, adoptare și aplicare a deciziilor politice, economice, sociale;
- dificultăți în realizarea unui echilibru adecvat între viața privată, cea de familie și cea profesională;
- perpetuarea stereotipurilor de gen și un nivel scăzut înțelegere a rolului pe care respectarea principiului egalității de gen îl poate avea în depășirea crizei și consolidarea unei societăți democratice durabile;
- schimbări pe scena politică care au afectat aplicarea politicilor publice și funcționarea adecvată a mecanismului național în domeniu.

Provocări și problematici viitoare în domeniile de mai sus care ar putea fi abordate printr-o Nouă Agendă Urbană

O Nouă Agendă Urbană ar trebui să contribuie la o nouă definire a ariilor urbane astfel încât acestea să surprindă complexitatea funcțiilor aglomerărilor urbane. De altfel, deși populația urbană, conform datelor statistice, reprezintă 55% din populația României, potrivit datelor de la Banca Mondială, mediul urban concentrează peste 65% din populația țării, luând în considerare populația din zona metropolitană ce interacționează cu orașul nucleu.

Este esențial ca măsuri active precum formarea profesională și ocuparea temporară să aibă ca țintă și tinerii, persoanele cu nivel scăzut de instruire și muncitorii necalificați, care lucrează ca salariați neînregistrați sau fac agricultură de subzistență în propria gospodărie, cu precădere din mediul rural și din orașele mici.

Cu un raport de dependență de 1,2 pensionari pentru fiecare salariat care contribuie la fondurile de pensii, cu un procentaj mare, nejustificat al pensionarilor de invaliditate, cu inechități majore introduse de pensiile speciale care sunt necontributorii, cu perspective certe de scădere bruscă a numărului de tineri care vor intra în următoarele decenii pe piața muncii și vor contribui la sistem, România se află în una dintre cele mai dificile situații din UE iar sistemul de pensii va constitui piatra de încercare a fiecărei guvernări de aici înainte.

Sunt necesare mai multe direcții de acțiune care au în vedere promovarea și consolidarea egalității de șanse și tratament între femei și bărbați pe piața muncii. De asemenea prin instituirea Pachetului Social Garantat pentru Educație va fi garantată egalitatea de șanse, indiferent de statutul social al familiilor din care provine copilul, sex, religie, etnie, capacități psihomotorii, etc. iar programul Șansa a doua prin educație garantează egalitatea de șanse și eliminarea oricăror forme de discriminare.

II. Problematici și provocări privind planificarea urbană pentru o Nouă Agendă Urbană

Asigurarea designului și a planificării urbane durabile

În procesul de planificare și proiectare durabilă se are în vedere evitarea conflictelor între obiectivele de creștere economică, nevoia de locuințe și accesibilitatea, precum și durabilitatea mediului. Modul de constituire a spațiului urban influențează în mod direct comportamentul uman, având de asemenea o influență considerabilă asupra proceselor sociale, economice și de mediu.

Evoluția în timp a spațiilor urbane și-a lasat amprenta asupra modului de constituire a orașelor din România, o schimbare majoră fiind înregistrată în perioada comunistă când au fost dezvoltate o serie de operațiuni urbanistice - în cadrul cărora dezvoltarea estetică a fost înlocuită cu cea funcționalistă - complementară cu dezvoltarea industrială promovată.

Aceasta este totodată perioada în care populația orașelor explodează ca urmare a migrării din zonele rurale (în contextul industrializării forțate) - ceea ce conduce la alterarea culturii urbane, spiritului civic și dezinteresul pentru spațiul public. Perioada de după 1989, în plin proces de descentralizare dar și de schimbări economice majore, vine cu o nouă abordare a dezvoltării urbane, influențată și de tendința de migrare a populației către zonele periurbane ale orașelor, aspecte ce și-au pus amprenta inclusiv pe designul și peisajul urban.

În acest context în care zonele periferice sunt obiectivele pieței imobiliare, centrele orașelor au devenit neatractive, fondul construit suferind multiple degradări, iar la baza principiului de planificare și construire - omul a fost înlocuit cu mașina - orașele se planifică în funcție de aceasta - se ignoră trotuarele sau spațiile pietonale în dauna străzilor, parcajelor, etc. Această expandare în teritoriu a orașelor a generat și dependența de automobil. Orașele românești se confruntă cu un puternic fenomen de expansiune urbană, ce are ca efecte mutarea polilor de interes din oraș (din centru înspre periferie - exemplu zona nord a Bucureștiului), generarea de noi fluxuri și blocaje în trafic, un consum mai mare de energie, dar și o segregare socială - izolarea indivizilor - negarea funcției specifice unui oraș.

Din perspectiva imaginii și compoziției urbane, o mare problemă o reprezintă și ignorarea cursurilor de apă din interiorul orașelor. Deși acestea reprezintă un potențial uriaș prin particularizarea spațiului urban, pentru activități de timp liber, pentru asigurarea unui climat urban optim, pentru furnizarea unor soluții de transport sau pentru energie, acestea nu beneficiază de un interes ridicat din partea administrațiilor (deși în alte țări aceste zone fac obiectul concursurilor de arhitectură și urbanism).

În ultimii ani se înregistrează o schimbare de abordare în ceea ce privește planificarea urbană - unde se caută o mai mare participare din partea comunității, o abordare integrată, o atenție mai mare acordată spațiului public, pietonalelor, iar orașele reîncep să-și recapete poziția de centre de creativitate - spațiile urbane găzduind diverse inițiative culturale. De altfel - în urma reabilitării centrelor istorice, proces din ce în ce mai întâlnit în orașele din România, se poate observa un mare interes al populației pentru aceste zone ce au devenit extrem de atractive.

O mare oportunitate în această perioadă pentru dezvoltare urbană a fost dată de fondurile europene (în special axa 1 din POR - dezvoltarea urbană, însoțită de alte programe ce au finanțat proiecte cu implicații la nivel urban), ce au făcut posibilă implementarea a mai multor investiții ce au adus orașele românești în contextul competitivității, în care fiecare este interesat să-și sporească atractivitatea pentru investitori, turiști și forță de muncă cu o bună calificare.

Îmbunătățirea managementului terenurilor în intravilan, inclusiv abordarea problematicii expansiunii urbane

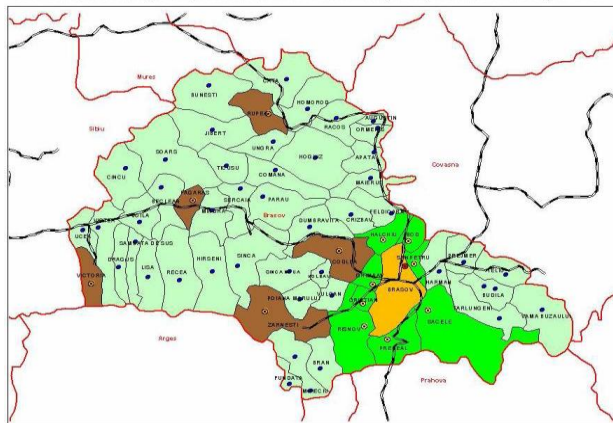
Potrivit studiilor ESPON aproape tot teritoriul României trebuie să răspundă la două provocări esențiale pentru menținerea pe piața economică europeană, reprezentate de scăderea populației și de expansiunea urbană necontrolată.

Expansiunea urbană reprezintă împrăștierea necontrolată și neplanificată a dezvoltării urbane în zonele periferice ale orașelor; termenul fiind utilizat pentru a exprima creșterea expansivă, rapidă și uneori nefundamentată a marilor arii construite. Expansiunea urbană este caracterizată prin mai multe modele de utilizare a terenului, cum ar fi utilizarea monofuncțională a terenului (zonă comercială, rezidențială sau industrială), zone cu comunități dependente de automobil, zone cu densitate scăzută în utilizarea terenului dar cu o scară mare a dezvoltărilor în raport cu vechile zone (drumuri cu profile mai largi, mari centre comerciale cu spații de parcare imense) și cu o slabă diversitate în proiectare, creând uneori un sentiment de mediu urban uniform. Elementele caracteristice zonelor în care se prezintă fenomenul de expansiune urbană necontrolată, indiferent dacă vorbim de scara macro-teritorială, la nivel de oraș, sau la scară micro, la nivel de cartier, de zonă, sunt:

1. dezvoltarea de zone monofuncționale - fie că este vorba de locuințe, comerț, afaceri. Aceasta contribuie și la uniformizarea zonei și intrarea în anonimat, se construiesc zeci de locuințe tip, neglijând particularitățile zonei și specificul și trăsăturile fiecărui proprietar;
2. zone cu o slabă densitate a populației, fiind vorba de zone de locuințe individuale, cu loturi mari, ceea ce determină un consum ridicat de teren;
3. zone cu comunități dependente de automobile - dezvoltarea acestor zone a fost făcută în mod organic, neplanificat de către administrația locală. Prin urmare, aceste dezvoltări nu sunt făcute pe direcția mijloacelor de transport în comun, singura posibilitate de transport fiind mașina personală, care în cazul acesta, este necesară tuturor membrilor familiei, creând mari dificultăți la nivelul persoanelor în vârstă și a copiilor. În aceste zone atenția este concentrată în jurul asigurării necesarului de spații de parcare și de manevră pentru mașini, de cele mai multe ori fiind trecută cu vederea importanța pietonului și a spațiilor utilizate de acesta.
4. dezvoltări inițiate de către mediul privat, cu o slabă implicare a segmentului public - aceasta este și explicația pentru absența spațiilor destinate pietonilor, destinate contactului social. Fiind vorba de mediul privat, aceștia vor fi interesați să-și recupereze investiția cât mai repede și să obțină profit. Prin urmare sunt interesați să dezvolte cât mai multe locuințe, pe care să le vândă sau să le închirieze, ignorând cu bună știință zona destinată circulației, ce nu aduce bani în mod direct. Tot din acest motiv, dezvoltările se fac doar pentru un anumit sector, nu în mod integrat, pentru a se asigura o predictibilitate a rezultatelor. Prin urmare avem de-a face, în special în țările estice, de subdimensionarea domeniului public, tendință ce va spori problemele legate de trafic.

Trecerea de la un sistem centralizat excesiv la un sistem excesiv de descentralizat, schimbarea profilului economic dat de decăderea industrială, dezvoltarea economică de după anul 2002 nu aveau cum să nu lase urme asupra profilului spațial al localităților din România.

Nivelul sporului migrator pentru fiecare localitate din judet (comune si orase), in 2007



Nivelul sporului migrator pentru fiecare localitate din judet (comune si orase), in 2007

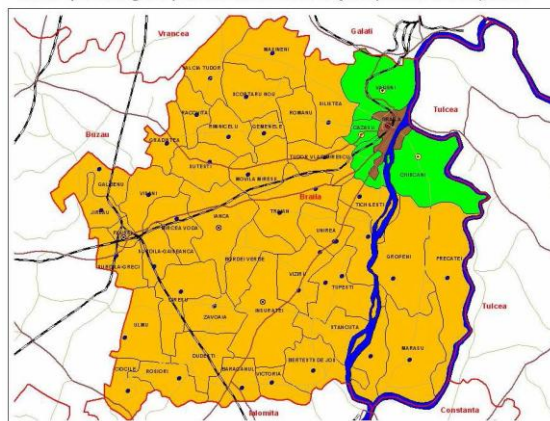


Fig. 3 - Sporul migratoriu - atracția zonei periurbane (Sursa - Metodologie pentru identificarea întinderii și structurii zonelor metropolitane în România)

Analiza datelor statistice relevante la nivelul orașelor din Romania indică o tendință de extindere necontrolată a spațiului urban care generează o serie de aspecte negative precum degradarea mediului natural, consumul ireversibil de teren și distanțe ridicate care conduc la dependența de automobile, generând fluxuri importante de autovehicule, scăderea eficienței sistemelor de transport și a calității mediului natural.

În perioada 1993-2010 suprafața totală a intravilanului localităților urbane din România a înregistrat o creștere de 87%. Această creștere s-a datorat pe de o parte extinderii suprafeței intravilanului pentru unele orașe deja existente, iar pe de altă parte declarării de noi orașe. Trebuie specificat faptul că în această perioadă populația urbană a scăzut cu mai mult de 6%, chiar dacă între timp au apărut aproximativ 60 de noi localități urbane.

Dinamica regională a intravilanului	Suprafața totală a intravilanului orașelor (ha)			Suprafața medie a intravilanului orașelor (ha)		
	1993	2010	Dinamica	1993	2010	Dinamica
ROMANIA	226,777	424,626	87%	872	1,327	52%

Tab. 1 - Dinamica suprafeței intravilanului orașelor (sursa INS)

Sunt edificatoare exemplele unor municipii mari ca București, Cluj-Napoca, Iași, Timișoara, Craiova și Brașov sau a unor orașe mai mici cum ar fi Mioveni (Argeș), Zărnești (Brașov), Bocșa (Caraș-Severin), Năvodari (Constanța), Titu (Dâmbovița), Buftea (Ilfov), Borșa (Maramureș), Sovata (Mureș) și Horezu (Vâlcea), a căror suprafață a intravilanului a crescut cu peste 1.000 hectare, în perioada 1993-2010.

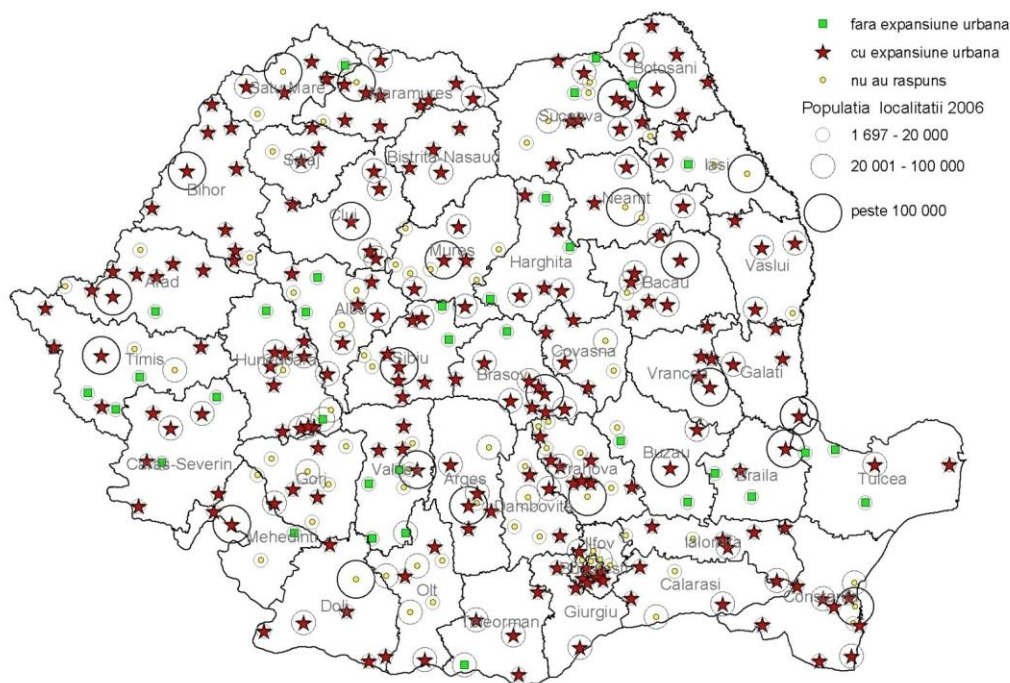
Motivele care au determinat luarea deciziei de creștere a spațiului intravilan au fost variate, predominante fiind totuși cele legate de extinderea spațiului construit pentru locuințe, crearea unor zone comerciale sau a unor parcuri industriale, localizate de regulă la limita orașelor și în lungul principalelor căi de comunicații.

La nivel regional, se evidențiază o creștere mai intensă a suprafeței totale a intravilanului orașelor din regiunea București-Ilfov, urmată de Nord-Vest, Nord-Est și Centru, toate cu creșteri de peste 100% în perioada 1993-2010, în timp ce regiunile Sud-Est, Vest și Sud au înregistrat cele mai reduse creșteri, de sub 50%.

Creșterea de peste 170% înregistrată în regiunea București-Ilfov se datorează și creșterii numărului de orașe în regiune, precum și creșterii suprafeței intravilanului celor două orașe inițiale, cu peste 11.300 ha. Cea mai mică creștere s-a înregistrat în regiunea Sud-Est, de doar 32%.

Concluziile unui chestionar elaborat de MDRT în anul 2008 confirmă faptul că expansiunea urbană necontrolată este un fenomen specific majorității orașelor din România. La întrebarea cu privire la fenomenele care au generat expansiunea urbană necontrolată, din cele 226 de orașe care au răspuns la întrebare 46 au afirmat că presiunea imobiliară a fost cel mai puternic fenomen, 19 au ales activitățile economice iar 136 au afirmat că la baza expansiunii a fost combinația celor două elemente. Ca mod de prezentare a expansiunii la scara macro-teritorială - cele mai multe orașe au susținut faptul că tipologia cea mai întâlnită este cea dispersată - 92; 47 au opinat pentru extinderea liniară, în lungul principalelor axe de transport; și numai 20 au fost pentru extinderea de tip pată de ulei, în anumite zone de interes din zona periurbană a orașelor.

MUNICIPII SI ORASE CARE SE CONFRUNTA CU FENOMENUL EXPANSIUNII URBANE



Sursa datelor: chestionar MDRL - MIRA aplicat în iulie-august 2008

Directia Generala Dezvoltare Teritoriala

Fig. 4 - Localitățile care se confruntă cu fenomenul de expansiune urbană, rezultat al chestionarului MDRT, 2008

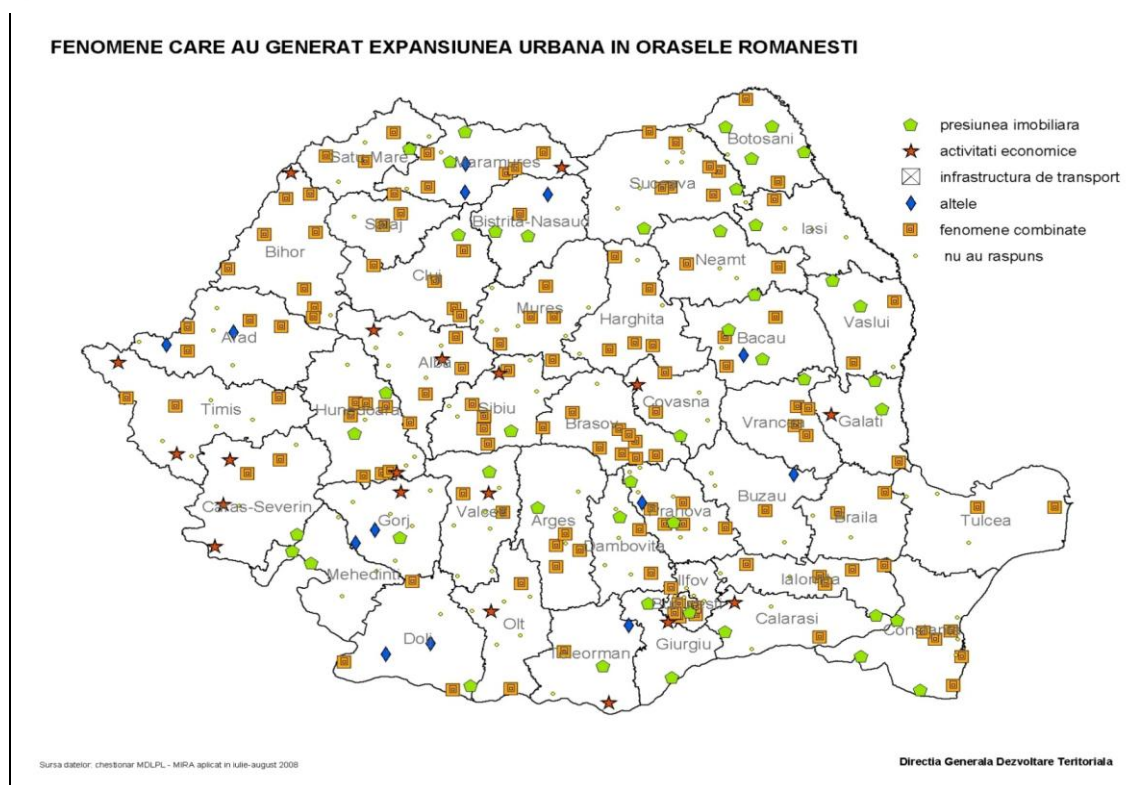
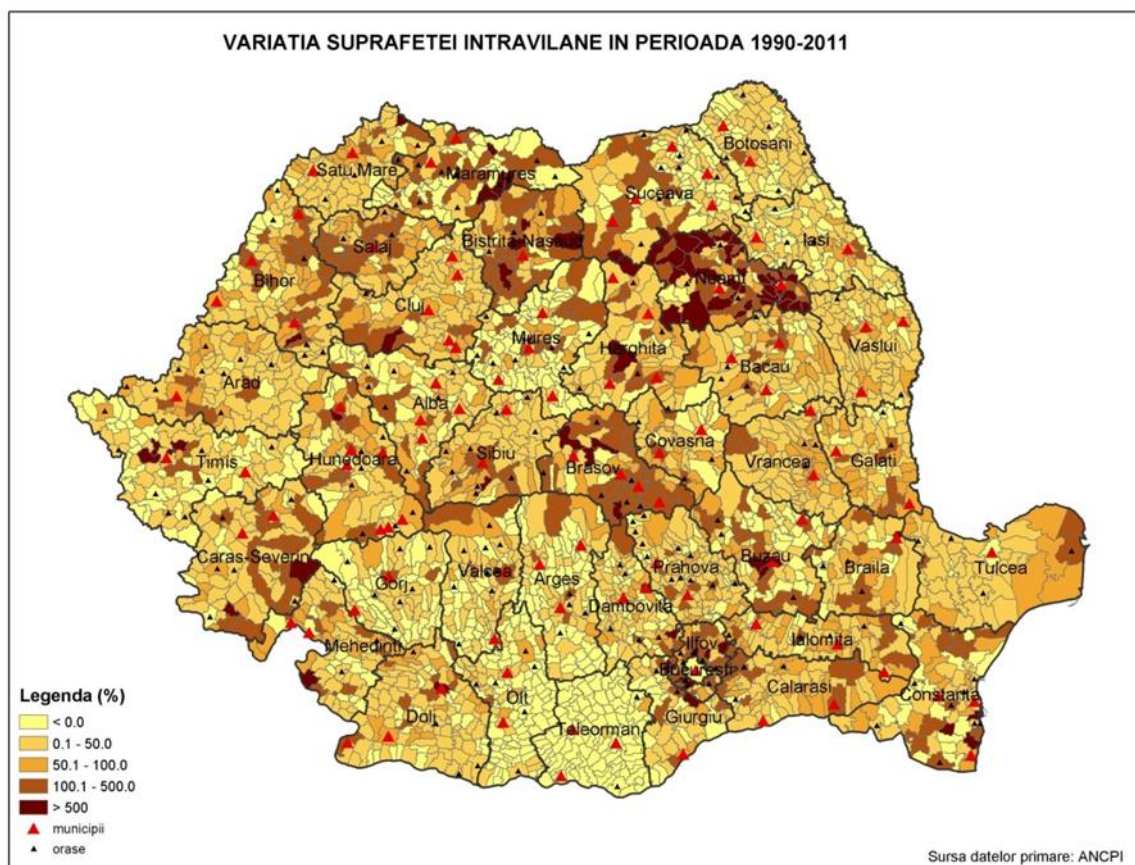


Fig. 6 - Fenomene care au generat expansiunea urbană, chestionar MDRT, 2008

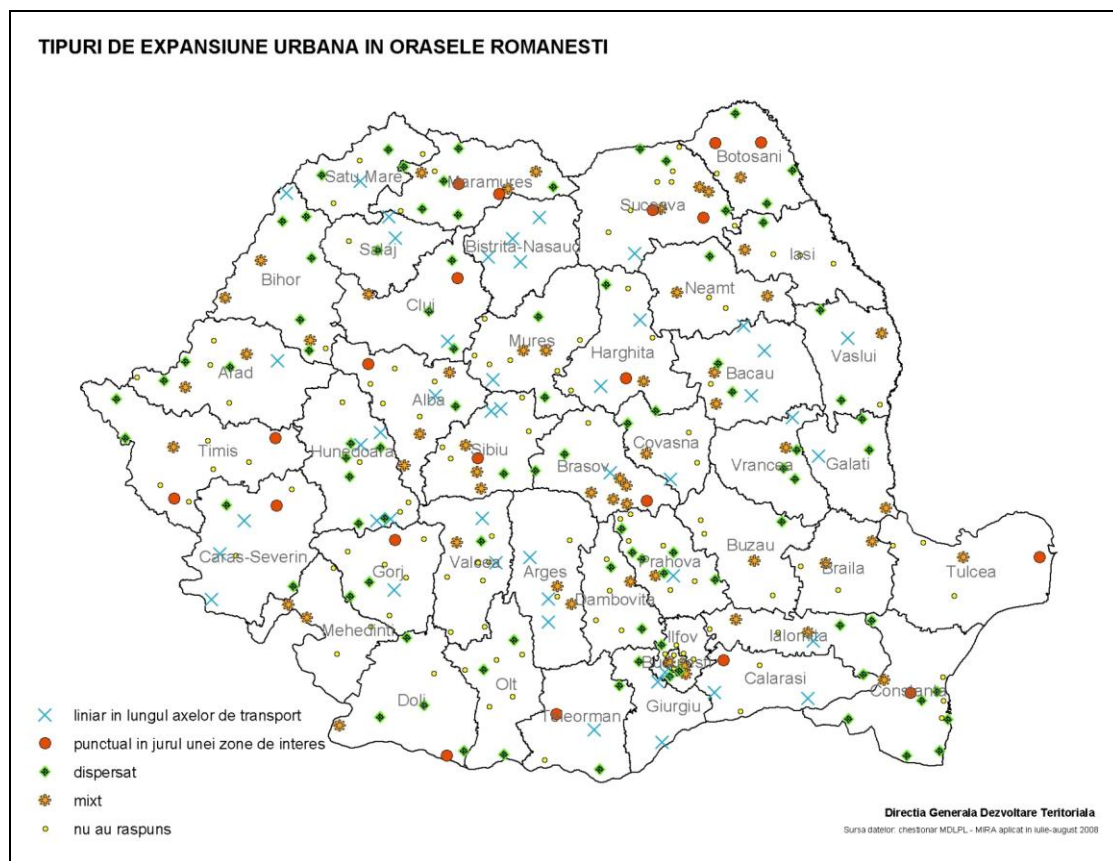


Fig. 7 - Tipologii ale expansiunii urbane, chestionar MDRT, 2008

Creșterea producției de produse alimentare în mediul urban și peri-urban

Tipul de activități agricole desfășurate în orașe este strâns legat de structura terenurilor agricole, care exprimă cel mai concret potențialul de producție agricolă al orașelor. În anii 80, terenurile arabile dețineau în cadrul orașelor ponderi importante, reprezentând aproape o treime din suprafața totală a acestora. Orașele din zonele montane dețin suprafețe totale foarte mari, dar au ponderi reduse ale terenurilor arabile, de multe ori neglijabile¹.

Într-o definiție „clasică” pentru literatura românească de specialitate, zona periurbană (preorășenească, preurbană) este „spațiul din jurul unui centru urban, caracterizat printr-o activitate strâns legată de acesta². Delimitarea unei zone periurbane are la bază criterii pe relațiile dintre un oraș și zona sa înconjurătoare (funcția agricolă, funcția de aprovizionare cu materii prime și produse agricole, funcția de furnizor de forță de muncă, funcția industrială, funcția de recreere și agrement etc).

Aprovizionarea cu produse alimentare proaspete și de calitate superioară a orașelor pe parcursul întregului an a fost un obiectiv al politicii agrare a statului în perioada socialistă, urmărind realizarea de culturi forțate de tip industrial, a unor sere gigant capabile să ofere pieței importante cantități de legume sau flori. Acestea au continuat să funcționeze câțiva ani după 1990, după care au fost lăsate în paragină de proprietari.

În zonele periurbane ale orașelor mari și nu numai există numeroase suprafețe cu legume și zarzavaturi determinate de cerințele pieței urbane.

Cel mai bun exemplu este oferit de capitală: imensa piață de desfacere pe care o reprezintă Municipiul București constituie un factor determinant pentru practicarea agriculturii atât în imediata apropiere a orașului cât și în interiorul limitelor administrative, pe suprafețe variate atât ca mărime cât și ca tip de proprietate, care însumează 5.334 hectare. Conform datelor statistice, agricultura Municipiului București poate fi considerată ca o agricultură de subzistență, în care producătorii agricoli, confrunțați de 10 ani cu aceleași probleme, nu reușesc să se ridice la un nivel de productivitate care să asigure dezvoltarea exploatațiilor agricole și, dimpotrivă, pot abandona terenurile, determinând creșterea suprafețelor nelucrate³. În structura de culturi, din punct de vedere al suprafeței, în general, primul loc îl ocupă porumbul, urmat de plantele furajere, floarea soarelui, cartofii și legumele, pe suprafețe mai mici cultivându-se mazăre și fasole boabe, rapiță, plante medicinale, tutun etc. Este de remarcat faptul că legumele (cultivate atât în câmp cât și în sere calde și sere reci), mazărea pentru boabe și cartoful sunt cultivate mai ales în sectorul privat, situație explicabilă atât prin nevoia producătorului de a-și asigura consumul propriu cât și prin capacitatea sa de a valorifica mai eficient producția direct pe piața liberă.

Primul motiv invocat al implicării în activități agricole de către producătorii individuali este necesitatea acoperirii consumului propriu (72,5% din totalul gospodăriilor investigate), urmat de dorința de a consuma o hrană mai sănătoasă (22,5%).

În orașele românești și în localitățile rurale polarizatoare se organizează periodic (chiar zilnic) târguri și piețe agrolimentare, unde producătorii agricoli din zonele învecinate își desfac produsele.

¹ Ianoș I, (1987), *Orașele și organizarea spațiului geografic*, Ed. Academiei RSR

² Bădescu I., (2011), *Sociologie rurală*, Ed. Mica Valahie

³ Dumitrașcu M. et al, (2005), *Implicații socio-economice și agro-ambientale ale agriculturii din proximitatea aglomerărilor urbane*, Factori și Procese Pedogenetice din Zona Temperată

Micii producători agricoli care doresc să-și valorifice producția în piețe, oboare sau târguri trebuie să aibă un atestat de producător conform Legii nr. 145/2014 pentru stabilirea unor măsuri de reglementare a pieței produselor agricole. Acesta reprezintă documentul eliberat persoanei fizice care desfășoară activitate economică în sectorul agricol și care atestă calitatea de producător agricol pe persoană fizică.

Din păcate, unii specialiști afirmă că apariția și înmulțirea supermarketurilor din orașe a avut efecte negative asupra micilor producători agricoli care-și desfac produsele în piețele agroalimentare. Un impact negativ asupra agriculturii urbane l-a avut și închiderea unor unități industriale de prelucrare a produselor agricole situate în orașe. Totodată suprafața agricolă și cea arabilă s-au redus ușor în perioada 1990-2012.

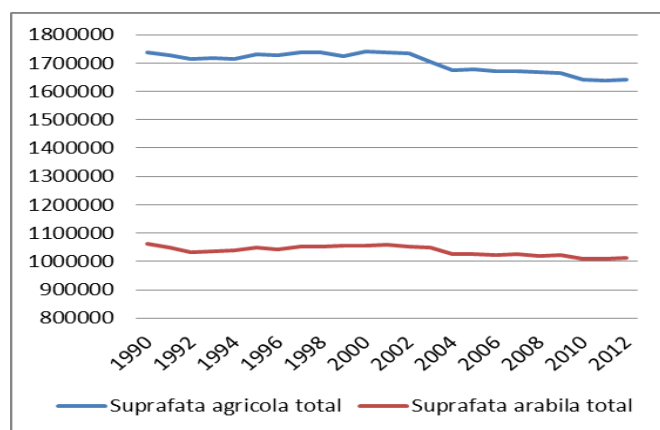


Fig. 8. Evoluția suprafeței agricole și arabile în mediul urbane (ha) (Sursa datelor: INS)

Orașele cu profil predominant agricol sunt incluse în categoria orașelor sărace, deoarece ocuparea în agricultură aduce sărăcie în România. Funcția agricolă a crescut ca pondere în ocuparea urbană a orașelor mici sau a orașelor situate în zone cu potențial agricol. Acest fenomen a contribuit la tendința de ruralizare din ultimii 10-15 ani evidentă în cazul orașelor mici și mijlocii.

Un rol important în dezvoltarea sectorului agricol l-au avut înainte de 1990 și îl pot avea în perspectivă localitățile urbane în care își desfășoară activitatea stațiuni de cercetare științifică în diferite sectoare agricole (de regulă situate în zone cu tradiție sau cu un anumit specific agricol).

Situația ocupării forței de muncă în agricultură în mediul urban românesc este prezentată în tabelul de mai jos:

Pop. Ocupată	total	15-64 ani	15-24 ani	25-34 ani	35-44 ani	45-54 ani	55-64 ani
Urban	5071490	5052821	269404	1531103	1629741	1135248	487325
Din care în agricultură, silvicultură, pescuit	152562	141268	10952	28940	35774	33192	32410
%	3,01	2,80	4,07	1,89	2,20	2,92	6,65

Tab.2. Ocuparea pe grupe de vârstă în mediul urban în anul 2011 (Sursa datelor: INS)

În contextul practicării agriculturii urbane protejând și regenerând mediul, trebuie menționată și inițiativa Asociației Române de Permacultură care a finalizat proiectul de amenajare a unor grădini urbane prin metode aplicate de grădinărit sustenabil în cinci orașe mari din România: București, Timișoara, Iași, Brașov și Cluj-Napoca.

Peste 55% din industria agroalimentară a țării și peste 60% din procesarea produselor agroalimentare se realizează în mediul urban. Existența infrastructurii și serviciilor, a

oportunităților diverse necesare industriei agroalimentare, face ca investițiile să se localizeze prioritar în mediul urban.

Abordarea provocării mobilității urbane

Mobilitatea urbană reprezintă o condiție a dezvoltării durabile a orașelor dar și a competitivității acestora. Domeniul este de mare interes în perioada actuală dar se află, mai ales în România, țară într-o continuă căutare în ceea ce privește stabilirea poziției în cadrul sistemului de planificare.

Tendința continuă de necoordonare a planificării dezvoltării spațiale și a sistemelor de transport, dezvoltate ca discipline independente, a condus de cele mai multe ori la dezvoltarea exagerată a infrastructurilor de transport în context urban. Astfel este evidențiată nevoia de relaționare a diferitelor abordări sectoriale ale dezvoltării (planificare, investiții, reglementare, fiscalitate, informare) în sensul reducerii diferențelor dintre evoluția urbanității și contextul urban.

În contextul accentuării importanței dimensiunii urbane, apariției zonelor urbane funcționale ca efect al interacțiunii dintre urban și rural în cadrul cărora se caută noi soluții care să asigure depășirea provocărilor existente, mobilitatea urbană se afirmă tot mai des ca domeniu structurant a dezvoltării urbane, care asigură atractivitatea orașelor sau care dimpotrivă generează o serie de disfuncții la nivelul localităților (contribuind la apariția fenomenelor de segregare socială, infraționalitate, abandon școlar, etc) în cazul în care nu sunt implementate măsuri de remodelare și ameliorare ale acestora.

Asumarea prevederilor documentelor cadru de către România induce necesitatea asigurării unei abordări integrate a planificării urbane, parte integrată a acestora fiind și mobilitatea urbană.

Totodată, în România sistemul de planificare se află de mai mult de 20 de ani într-un continuu proces de readaptare la cerințele economice și sociale, mobilitatea urbană se află într-un stadiu incipient, planurile de mobilitate urbană devenind elemente obligatorii pentru sistemul de planificare local abia în 2013, odată cu modificarea Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare.

În ultima perioadă, beneficiindu-se și de oportunitatea obținerii fondurilor europene au fost realizate mai multe investiții în infrastructura de transport, cu precădere în cea rutieră, inclusiv la nivel urban. În lipsa unor planuri integrate de mobilitate, aceste investiții, menite să decongestioneze traficul și să rezolve probleme punctuale, au generat o creștere a traficului, încurajând utilizarea autovehiculelor personale, transformând spațiul public într-un element de tranzit exclusiv. Deși promovarea transportului public poate aduce multiple beneficii dezvoltării urbane (lucru exemplificat în multe orașe europene), la nivel național sunt destul de puține investiții pe acest palier. Acest aspect este determinat și de lipsa unui interes prea mare în diseminarea și dezbateră acestui subiect, oportunitatea investițiilor fiind limitate la analize cost-beneficiu, nefiind luate în considerație în ansamblu beneficiile pe care le aduce acest tip de investiție dezvoltării economice, coeziunii sociale și protejării mediului.

În perioada viitoare este necesară promovarea unor abordări integrate de utilizare a terenului și transport (dezvoltare orientată către transportul public, dezvoltarea unor structuri de transport pe distanțe scurte sau dezvoltare orientată către restrângerea utilizării automobilului) care să urmărească integrarea utilizării terenului și a măsurilor de susținere a transportului, luând ca elemente pivot transportul public, mersul pe jos și cu bicicleta și reglementarea utilizării automobilului, precum și integrarea transportului interregional cu cel urban prin dezvoltarea în special a modului de transport feroviar.

Îmbunătățirea capacității tehnice de a planifica și administra orașele

În conformitate cu legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, gestionarea spațială a teritoriului urmărește să asigure indivizilor și colectivităților dreptul de folosire echitabilă și responsabilitatea pentru o utilizare eficientă a teritoriului, condiții de locuire adecvate, condiții de muncă, de servicii și de transport ce răspund diversității nevoilor și resurselor populației, reducerea consumurilor de energie, asigurarea protecției peisajelor naturale și construite, conservarea biodiversității și crearea de continuități ecologice, securitatea și salubritatea publică, raționalizarea cererii de deplasări, calitate estetică și arhitecturală, protejarea identității arhitecturale și culturale a localităților urbane și rurale."

Principalul instrument pentru gestionarea modului de utilizare a spațiului este Planul urbanistic general, ce are atât caracter director și strategic, cât și caracter de reglementare, constituind baza legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare. Fiecare unitate administrativ-teritorială are obligația să își întocmească și să își aprobe Planul urbanistic general, care se actualizează periodic la cel mult 10 ani.

În contextul nefinalizării băncilor de date urbane la nivelul administrației, și a lipsei cadastrului general există dificultăți majore în realizarea/actualizarea documentațiilor de urbanism.

Din punct de vedere calitativ, datorită vechimii documentațiilor, cu precădere la orașele mici și mijlocii, se constată deficiențe în privința lipsei viziunii strategice și reducerea la reguli simple de dezvoltare. În foarte multe cazuri, strategiile de dezvoltare ale localităților (chiar și în cazul planurilor integrate de dezvoltare urbană) se constată o lipsă a corelării dintre acestea și prevederile documentațiilor de urbanism.

În prezent modalitatea de realizare și implementare a documentațiilor de urbanism este în curs de reformare în conformitate cu angajamentele europene atât în ceea ce privește dezvoltarea urbană integrată dar și cu obligațiile cu privire la implementarea directivei INSPIRE.

Marile municipii (Timișoara, Cluj, București) au în curs de actualizare planurile de urbanism general având o abordare integrată a dezvoltării urbane și orientată spre implementare prin proiecte, putând asigura cadrul strategic necesar pentru pregătirea perioadei 2014-2020.

O altă problemă cu care se confruntă orașele românești, în special cele din sudul și estul țării - este reprezentată de lipsa cadastrului general și transpunerea acestuia în format informațional, rezultând numeroase situații de conflict prin suprapunerea terenurilor - având ca rezultat specula imobiliară, întârzierea implementării proiectelor (în unele cazuri pierderea finanțării). Totodată nu există o situație clară a rețelelor, fapt pentru care avizele furnizorilor rămân necesare, chiar dacă întârzie și îngreunează procesul de elaborare a documentațiilor de urbanism (inclusiv prin numărul mare de avize ce trebuie obținute) sau a celor necesare autorizării construcțiilor. În unele situații, ambiguitatea amplasării rețelelor edilitare și lipsa de dialog și cooperare dintre furnizorii de servicii (alimentare cu apă, canalizare, energie electrică, gaze, fibră optică) și administrațiile publice locale, produc daune nu doar imaginii urbane, ci și eficienței economice a investițiilor în infrastructura localităților.

Acest aspect se impune a fi soluționat prin promovarea de prevederi legislative (inclusiv prin modificarea Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții) prin care furnizorii de servicii să aibă obligativitatea punerii la dispoziția autorităților locale situația exactă a poziționării rețelelor, așa încât în certificatul de urbanism să se înscrie la solicitarea avizelor de amplasamente, locația rețelei pentru care este necesar avizul.

Provocări și lecții învățate în domeniile de mai-sus

În contextul tendinței de globalizare, design-ul urban reprezintă un mijloc de a păstra și pune în valoare specificul localităților, construcțiile care le particularizează pe acestea. Peisajul cultural urban, locul memoriei colective care conferă caracterul distinctiv al unui oraș, a fost profund agresat în lipsa unor strategii sau politici integrate ale zonelor protejate ale orașelor sau din lipsa de viziune a proiectelor urbane. Multe dintre clădirile valoroase situate în zone protejate nu sunt clasate, iar clădirile care formează ansambluri clasate drept monumente istorice nu sunt nominalizate individual, toate acestea conducând la demolări și speculă cu terenurile astfel eliberate de construcții. Presiunile economice au dus la agresarea zonelor protejate și a centrelor orașelor prin intervenții arhitecturale care răspund nevoilor de moment ale piete imobiliare, în detrimentul unei strategii de dezvoltare durabile, pe termen lung.

Agresiunile asupra țesutului urban nu constau doar în intervenții noi lipsite de valoare, care ies din scară sau contrastează prin materialele folosite; lucrările de reparații sau reabilitări greșit întreprinse aduse anvelopantei clădirilor vechi, nefolosirea metodelor și materialelor tradiționale care dau măsura unei imagini a orașului care și-a pierdut din esența inițială. Agresiunea constă și în amplasarea echipamentelor tehnice, a celor edilitare și a mijloacelor de publicitate stradală pe clădiri și în spațiile publice.

Planificarea orașelor trebuie făcută pentru oameni, nu pentru mașini. Trebuie încurajate elaborarea de trasee pietonale, de trasee pentru bicicliști, încurajat transportul în comun, astfel încât mediul urban să devină unul atractiv. Toate orașele care și-au reabilitat zonele istorice au cunoscut o revigorare economică a acestor zone. De altfel, pentru a păstra atractivitatea zonelor centrale, pentru a reduce numărul de deplasări și distanța acestora, pentru a asigura o dezvoltare compactă a orașelor este necesar ca zonele centrale, precum și zonele din oraș ce ocupă mari suprafețe de teren și care nu mai sunt utilizate (marile frise industriale) să devină obiectul operațiunilor de regenerare urbană.

Expansiunea urbană necontrolată este un fenomen extrem de complex, ce implică o multitudine de domenii și de actori, cu efecte extrem de numeroase. Expansiune urbană necontrolată reprezintă colonizarea urbană a zonelor rurale, în special a celor agricole, care, chiar dacă reprezintă un proces ne-planificat, nu este totodată și unul „natural” indus de necesitate, ci un exponent al dezvoltării speculative, ce se sprijină și se folosește de anumite necesități ale populației sau ale activităților economice.

Indiferent de scara teritorială de la care este privită, fie la nivel de regiune, la scara orașului, fie la nivelul cartierului, expansiunea urbană necontrolată aduce direct sau indirect costuri foarte mari pentru administrațiile locale dar și pentru populație. Pierderile economice sunt dublate de cele sociale, pentru că expansiunea urbană necontrolată izolează, segregă și uniformizează, promovând anonimatul. Ilustrând un vis fals al locuirii în mijlocul naturii, expansiunea transformă noul locatar în distrugătorul acesteia. Promovând interesul privat în dauna celui public, expansiunea neagă specificul unui oraș, acela de spațiu de contact social, mixitate funcțională și socială, de spații construite la scara pietonului.

Zonele cu specificități geografice sunt extrem de vulnerabile prin potențialul turistic pe care îl dezvoltă. Presiunea în aceste zone este reprezentată- generată de apariția noilor zone rezidențiale. Riscul este dat de incapacitatea rețelelor edilitare, a rețelei de transport public și a sistemului de management al deșeurilor, de a prelua și a deservii optim un număr tot mai mare de utilizatori. De asemenea, se poate observa faptul că zonele cu potențial natural din jurul centrelor urbane sunt extrem de vulnerabile, fiind vâdate de cei ce își doresc o casă în mijlocul naturii. Prin complexitatea pe care o are, expansiunea urbană necontrolată nu este numai un fenomen apărut la schimbarea

tendențelor de urbanizare ci reprezintă un model de dezvoltare urbană, chiar dacă unul ne-sustenabil.

Pentru a asigura un model de dezvoltare spațială sustenabil este esențial ca instrumentele de planificare urbană să fie actualizate și raportate inclusiv la posibilitățile de atragere de fonduri europene. De asemenea, este nevoie de o abordare integrată și de promovarea de instrumente strategice care să fundamenteze investițiile din cadrul orașelor.

Agricultura urbană și periurbană este o formă de supraviețuire pentru populația cu venituri mici din orașele mici și mijlocii localizate în zona de câmpie și din apropierea orașelor mai mari. Orașele oferă o serie de oportunități și avantaje pentru producătorii locali, cele mai importante fiind legate de accesul direct la piețe și consumatori.

Pentru încurajarea agriculturii periurbane este necesară îmbunătățirea desfacerii pentru culturile specifice zonei, îmbunătățirea infrastructurii edilitare în vederea îmbunătățirii desfacerii, ceea ce va conduce la ameliorarea aprovizionării populației orașului de produse agro-alimentare de nivel calitativ superior și la prețuri avantajoase.

Provocări și problematici viitoare în domeniile de mai sus care ar putea fi abordate printr-o Nouă Agendă Urbană

Ca răspuns la provocările menționate în cadrul acestui capitol, Agenda Urbană ar trebui să promoveze o politică urbană care să cuprindă:

- valorificarea elementelor de cadrul cultural și natural din orașele din România (regenerarea urbană în zone protejate, reabilitarea construcțiilor declarate monument istoric, reabilitarea zonelor adiacente cursurilor de apă);
- atenție pentru imaginea urbană - spații publice și mobilier urban de bună calitate, păstrarea specificului arhitectural;
- Dezvoltarea compactă a orașelor, cu atenție pentru zonele centrale pentru limitarea nevoilor de expansiune urbană;
- Echiparea zonelor ce au constituit creșteri ale intravilanelor în ultimii ani (infrastructură de transport, edilitară, dotări sociale, etc);
- Asigurarea hinterlandului agricol din jurul orașelor - utilizarea produselor locale;
- Limitarea nevoilor de transport și a utilizării automobilului personal prin promovarea transportului public,
- Promovarea planurilor de mobilitate urbană,
- Dezvoltarea de strategii integrate de dezvoltare urbană care să fundamenteze investițiile;
- Actualizarea planurilor de urbanism pentru asigurarea unui mod durabil de utilizare a terenurilor.

III. Problematici și provocări privind urbanizarea și mediul pentru o Nouă Agendă Urbană

Abordarea schimbărilor climatice

Ministerul Mediului Apelor și Pădurilor (MMA) a elaborat Strategia Națională a României privind schimbările climatice, 2013-2020 (SNSC). În anul 2013, SNSC a fost aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 529/2013 și abordează problematica schimbărilor climatice în două moduri:

- reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în vederea atingerii obiectivelor naționale asumate;
- adaptarea la efectele schimbărilor climatice, ținând cont de politica Uniunii Europene în domeniul schimbărilor climatice și de documentele relevante elaborate la nivel european.

La sfârșitul anului 2015, MMA a finalizat Strategia Națională privind schimbările climatice și creșterea economică bazată pe emisii reduse de carbon (CRESC) și Planul Național de acțiune 2016-2020 privind schimbările climatice în conformitate cu politica europeană privind schimbările climatice (Pachetul Energie-Climă 2020; Pachetul Energie-Climă 2030), ca o actualizare și extensie până în 2030 a SNSC 2013-2020, realizată în lumina evoluțiilor recente.

Criteriile esențiale de clasificare și evaluare a măsurilor de atenuare și adaptare a schimbărilor climatice sunt beneficiile, costurile și riscurile asociate acestora. Riscurile trebuie luate în calcul atât în termeni de intensitate (mare, medie, redusă) cât și în ceea ce privește natura lor (financiară, instituțională, socială, tehnologică etc.).

Schema de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră (numită “EU ETS”), reglementată prin Directiva 2003/87/CE cu modificările ulterioare, a fost implementată în România, începând cu 1 ianuarie 2007, data aderării la Uniunea Europeană. În perioada 2012-2013, la nivel național, cadrul juridic necesar implementării schemei de comercializare pentru cea de a treia perioadă a fost completat și îmbunătățit cu o serie de acte normative.

La nivel comunitar, metodologia de monitorizare și raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru cea de a treia perioadă de comercializare, respectiv 2013-2020, este reglementată prin Regulamentul nr. 601/2012 cu modificările ulterioare, iar regulile de alocare cu titlu gratuit a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră sunt stabilite prin Decizia nr. 278/2011 cu modificările ulterioare.

Legislația UE în domeniul schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, aplicabilă pentru perioada 2013-2020, prevede că agenții economici (operatori), care dețin instalații industriale ce fac obiectul schemei, pot primi certificate de emisii de CO₂ alocate „cu titlu gratuit”, pentru a-și putea acoperi emisiile de CO₂ generate de activitatea de producție pe care o desfășoară. Alocarea certificatelor se realizează de către Comisia Europeană, pe baza unor principii de alocare aplicabile tuturor Statelor Membre și a unor indicatori de referință - benchmarks, stabiliți de Comisia Europeană pe baza celor mai performante instalații industriale din punct de vedere al emisiilor de gaze cu efect de seră de la nivelul UE în perioada 2007-2008.

Începând cu cea de-a treia perioadă de comercializare 2013-2020, au fost incluse în EU ETS și activitățile din domenii precum: producerea amoniacului, a acidului azotic, a substanțelor chimice organice vrac, producerea aluminiului. În anul 2013, sub schema ETS

se aflau 200 instalații autorizate să desfășoare activități din care rezultă emisii de CO₂ sau CO₂ echivalent.

Conform Protocolului de la Kyoto, România s-a angajat să reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu 8% în perioada 2008-2012, considerând nivelul emisiilor din anul 1989 de drept nivel de referință.

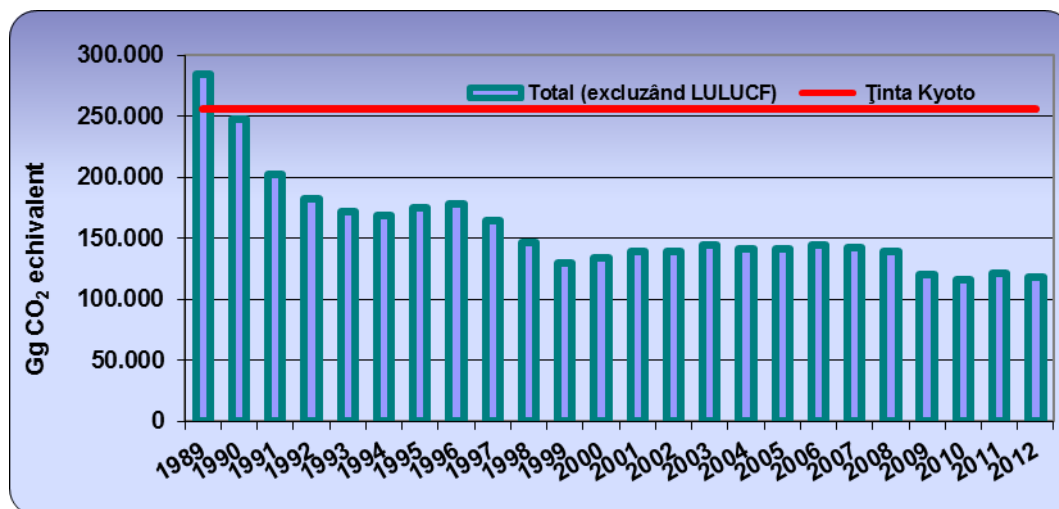


Fig. 9. Nivelul emisiilor totale de gaze cu efect de seră 1989-2012 (fără LULUCF)

Din anul 2002, România a început transmiterea anuală la Secretariat Convenției-cadru a Națiunilor Unite privind schimbările climatice (UNFCCC) a *Inventarului Național al Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră* (INEGES), realizat conform metodologiei IPCC, utilizând formatul de raportare comun tuturor țărilor. În luna mai a anului 2014, a fost transmis cel mai recent *Inventar Național al Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră al României* și conține estimările emisiilor/reținerilor prin sechestrare a gazelor cu efect de seră pentru perioada 1989-2012.

Cel mai semnificativ gaz cu efect de seră este *dioxidul de carbon (CO₂)*. Scăderea emisiilor de CO₂ de la 207,007.45 mii tone în anul 1989, la 83,860.59 mii tone în anul 2012, se datorează scăderii consumului de combustibili fosili utilizați în sectorul energetic, în special în producția de electricitate și căldură pentru sectorul public și în industria de prelucrare și construcții, ca o consecință a faptului că amploarea activităților din aceste industrii s-a diminuat semnificativ.

Reducerea riscurilor de apariție a dezastrelor

În timpul ultimului deceniu, România a trecut prin numeroase situații de urgență. Inundațiile repetate, incendiile de pădure și secetele au generat pierderi și pagube importante în întreaga țară. În unele situații, capacitatea de răspuns la nivel național a fost depășită de gravitatea dezastrelor.

România este afectată de două tipuri principale de riscuri:

- **riscuri provocate de schimbările climatice sau accentuate de acestea** (inundații, secetă, incendii de pădure).
- **dezastre naturale și generate de om** (cutremure, alunecări de teren, eroziune costieră, nucleare/radiologice, accidente chimice, transportul materialelor periculoase).

În România, la inundații cu probabilitatea de producere de 1% sunt supuse riscului aproximativ **1,4 milioane de hectare (râuri interioare și Dunăre)**, putând fi afectați aproximativ 830 000 de locuitori.

Rezultatele obținute prin prelucrarea hărților de hazard și de risc la inundații, în ipoteza scenariului mediu de inundabilitate (inundații cu perioada medie de revenire de o dată la 100 ani), au arătat că cca 4% din totalul populației României se află în zone inundabile (populație distribuită în aproximativ 3550 localități).

Se menționează însă că, aceste localități nu sunt în totalitate expuse inundațiilor, ci în proporții diferite, de la caz la caz. În medie, doar 10% din suprafața localităților expuse riscului la inundații este situată în zona inundabilă. Însă spre exemplu, aproape 250 localități din cele 3550 identificate au peste ½ din suprafața construită situată în zona inundabilă și un număr de circa 110 localități au peste ¾ din suprafața construită situată în zone inundabile.

Inundațiile majore din 2005 și 2006 au avut un impact deosebit în ceea ce privește populația afectată, pierderea de vieți și distrugerea infrastructurii și a proprietății private.

Strategia națională de management al riscului la inundații pe termen mediu și lung, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 846/2010, propune o serie de ținte cuantificabile până în anul 2035, printre care se numără:

1. reducerea graduală a suprafețelor potențial inundabile la viituri cu debite având probabilitatea de depășire de 1% cu 61% față de anul 2006, însoțită obligatoriu de măsuri compensatorii pentru reținerea volumelor corespunzătoare de apă,
2. reducerea numărului de persoane expuse riscului potențial de inundații la viituri cu debite având probabilitatea de depășire de 1% cu circa 62% față de 2006,
3. reducerea vulnerabilității sociale a comunităților expuse la inundații - 50% în termen de 10 ani și până la 75% pe termen lung, în 30 de ani.

Cerințele Directivei Inundații 2007/60/CE implementate până în prezent sunt:

- evaluarea preliminară a riscului la inundații (identificarea inundațiilor istorice semnificative și a zonelor cu risc potențial semnificativ la inundații - APSFR),
- elaborarea hărților de hazard și de risc la inundații (hărți produse pentru APSFR).

Realizarea primului Plan de Management al Riscului la Inundații constituie practic finalizarea etapei a III-a de raportare și în același timp realizarea obligațiilor ce revin României din sarcinile asumate pentru implementarea prevederilor Directivei 2007/60/CE privind evaluarea și gestionarea riscurilor de inundații, care a fost transpusă în legislația națională prin Legea Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare.

Planul de management al riscului la Inundații constituie un document de planificare a măsurilor pentru managementul riscului la inundații și cu prioritate pentru reducerea efectelor acestora, ce urmează să fie realizate în perioada 2016-2021, de către fiecare instituție cu atribuții în domeniu, pentru reducerea riscului la inundații la nivelul fiecărui bazin hidrografic. În cadrul Planului de Management al Riscului la Inundații a fost elaborat la nivel național Catalogul de măsuri potențiale. Cele 23 de tipuri de măsuri urmăresc cele cinci domenii de acțiune în strânsă legătură cu ciclul de management al riscului la inundații: Protecție; Prevenire; Pregătire; Conștientizarea riscului la inundații; Refacere/Reconstrucție.

Planurile de management al riscului la inundații iau în considerare aspectele relevante pentru reducerea riscului, cum ar fi costurile și beneficiile, dimensiunile inundațiilor și itinerariile acestora și zonele care au potențialul de a reține apa din inundații, cum ar fi albiile majore cu retenție naturală, obiectivele de mediu din articolul 4 din Directiva

2000/60/CE, gestionarea solului și a apei, planificarea spațiului, utilizarea terenurilor, conservarea naturii și infrastructura portuară și de navigație. Planurile de management pot include și promovarea practicilor de utilizare durabilă a terenurilor, îmbunătățirea capacității de retenție a apei, precum și inundările controlate ale anumitor zone în cazul unor inundații.

Pe lângă pagubele din agricultură, seceta are un impact semnificativ și asupra altor domenii în afară de agricultură, afectând regularitatea furnizării publice de apă în regiunile afectate și generarea de energie. În 2012, din cauza nivelurilor reduse de apă, producția de hidroenergie programată pentru 2012 a fost redusă cu cca. 2 277 GWh. În plus, nivelurile scăzute ale apelor pe Dunăre în zona Cernavodă pot afecta capacitatea de funcționare și exploatare a CNE Cernavodă.

Peste 35 municipii, 80 de orașe mici, 900 de sate și 7 bazine hidrografice cumulând 539 589 de hectare (2,26% din teritoriul național) sunt evaluate ca fiind expuse la riscul de alunecare de teren.

Cutremurele reprezintă unul dintre cele mai importante pericole naturale în România, cu potențial de pierderi semnificative și de deteriorare a clădirilor și infrastructurii. Impactul ultimului cutremur puternic (4 martie 1977) a fost: 1570 morți, 11300 răniți, 35000 de familii strămutate, 32 900 de clădiri avariate, peste 2 miliarde USD în pierderi financiare.

Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență este organizat de autoritățile administrației publice și se compune dintr-o rețea de organisme, organe și structuri abilitate în managementul situațiilor de urgență, constituite pe niveluri sau domenii de competență, care dispune de infrastructură și de resursele necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor. Sistemul Național are în componență comitete pentru situații de urgență, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență (IGSU), servicii publice comunitare profesionale pentru situații de urgență, centre operative pentru situații de urgență, precum și comandantul acțiunii. IGSU, ca organ de specialitate în subordinea MAI, asigură coordonarea unitară și permanentă a activităților de prevenire și gestionare a situațiilor de urgență. IGSU asigură secretariatul tehnic permanent al Comitetului Național pentru Situații de Urgență, prin centrul operațional național și asigură, potrivit competențelor legale, cooperarea și reprezentarea la nivel național în domeniile protecției civile, apărării împotriva incendiilor și gestionării situațiilor de urgență. În ceea ce privește evaluarea și prevenirea riscurilor la nivel național, acestea sunt repartizate spre gestionarea ministerelor și altor autorități publice centrale, în funcție de tipurile de risc și competențele conferite prin lege.

Proiectul privind crearea Platformei naționale pentru reducerea riscurilor la dezastre, elaborat de MAI, se află în procedură de avizare, obiectivul principal al acestuia fiind de reducere a consecințelor dezastrelor în ceea ce privește pierderile de vieți omenești. Unul dintre obiectivele strategice ale Platformei constă în integrarea reducerii riscurilor la dezastre în planurile și politicile de dezvoltare durabilă. De asemenea, se dorește dezvoltarea și întărirea instituțiilor cu atribuții, dar și a mecanismelor stabilite în acest sens și a capacităților de intervenție. În nota de fundamentare a proiectului se menționează că este vizată în mod direct protecția comunităților aflate în zone predispuse producerii de dezastre, cât și populația din zone adiacente acestora, care poate fi afectată în situația producerii unui dezastru.

Nu în ultimul rând, pentru asigurarea unei dezvoltări teritoriale durabile au fost transpuse în legislație prevederile Directivelor Seveso pentru asigurarea limitelor de siguranță din jurul amplasamentelor în cadrul cărora sunt depozitate sau prelucrate substanțe deosebit de periculoase.

Decongestionarea traficului

În ultima perioadă, la nivelul marilor aglomerări urbane din România s-a înregistrat o tendință accentuată de migrare a populației locale către zonele suburbane ale orașelor, creșterea densității populației înregistrându-se cu precădere în orașele satelit ale marilor nuclee urbane. În același timp, creșterea valorii terenurilor și a prețurilor proprietăților în orașe face ca fondul de locuințe să se rezoneze în zone cu un nivel redus de echipare și accesibilitate, conducând la formarea unor comunități dependente de autovehicul.

Acest proces de sub-urbanizare transformă ariile urbane monocentrice într-un sistem policentric de conurbații crescând totodată procentul deplasărilor individuale motorizate.

Prin urmare congestiunea la nivelul ariilor urbane revine în urma necesității de deplasare a populației situate în zona periferică a orașului către zona centrală a orașului nucleu, suprautilizând astfel rețeaua majoră de circulație.

Datorită acestor tendințe, abordarea și soluționarea mobilității suburbane a devenit o provocare majoră pentru orașele de astăzi, acest fenomen generând implicații majore asupra furnizării serviciilor de trafic.

Dintre aglomerările urbane mari, Bucureștiul se evidențiază concentrând împreună cu zona sa de influență circa 20% din populația țării și aducând un aport de 25% din totalul economiei naționale. Sistemul său de transport urban este unul complex, fiind reprezentat dintr-o varietate de moduri de transport de la transportul privat la transportul public cu metroul sau chiar alternative de deplasare nemotorizată. Rețeaua rutieră de 1820 km ocupă 8,5% din suprafața totală urbană de 228 km².

La nivelul aglomerării urbane, sistemul de transport public este alcătuit dintr-o rețea supraterană cu una dintre cele mai mari densități din Europa (a 4-a ca mărime de pe continent) și o rețea subterană cu 4 magistrale în lungime totală de 69,20 km.

Din punct de vedere al nevoii de mobilitate zilnică, la nivelul orașului sunt realizate zilnic circa 4 milioane de deplasări. Circa 1,6 milioane de deplasări, reprezentând peste 40% sunt realizate cu transportul privat, iar circa 4% sunt realizate cu taxiul, restul deplasărilor fiind atrase în rețeaua de transport public (în special cea supraterană, majoritar către transportul cu autobuzul).

Atât transportul privat, cât și transportul public cu autobuzul, cu o densitate mare a rețelei și trasee suprapuse, conduc la congestiunea traficului pe arterele de circulație principale ale orașului. Modul în care rețeaua de transport rutieră este solicitată și nivelurile diferite de congestie sunt oferite și de evoluția nevoii de mobilitate dinspre suburbii către zona centrală.

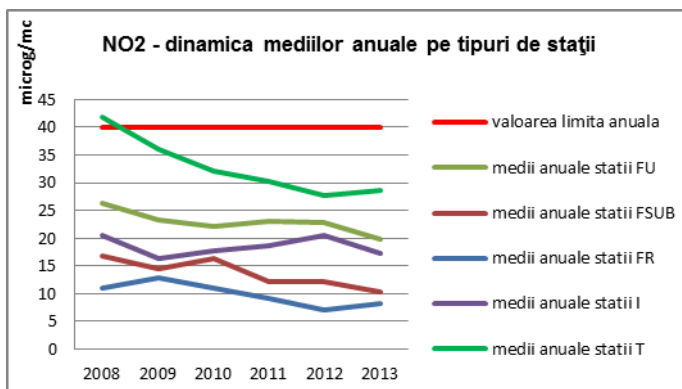
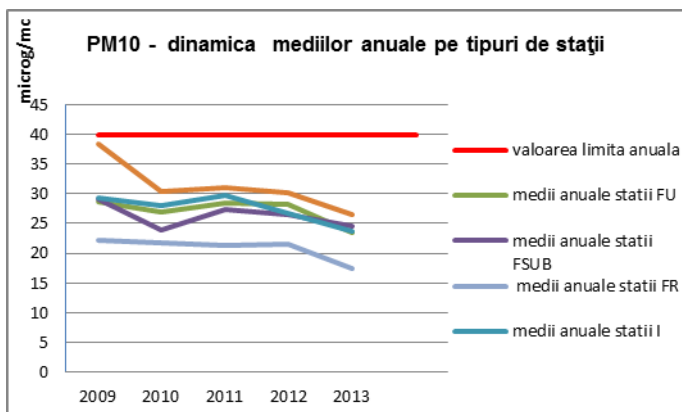
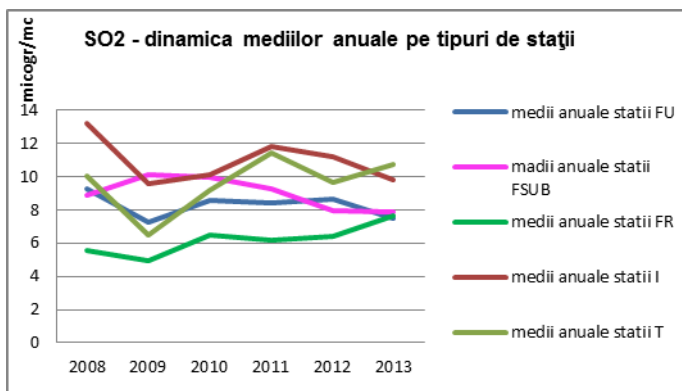
Cu toate acestea, sistemul de transport public are un impact pozitiv asupra decongestionării traficului, prin atragerea utilizatorilor transportului privat printr-un serviciu calitativ, cu o frecvență bună, sigur și rapid, în special pe coridoarele majore unde transportul subteran cu metroul este completat de transportul suprateran. Astfel, deși are o lungime de doar 4% din totalul rețelei de transport public urban, metroul bucureștean reușește să atragă 22% din nevoia de mobilitate la nivelul orașului, contribuind semnificativ la decongestionarea traficului pe arterele majore pe care este prezent. Având o densitate mare, transportul suprateran atrage 78% din nevoia de mobilitate urbană.

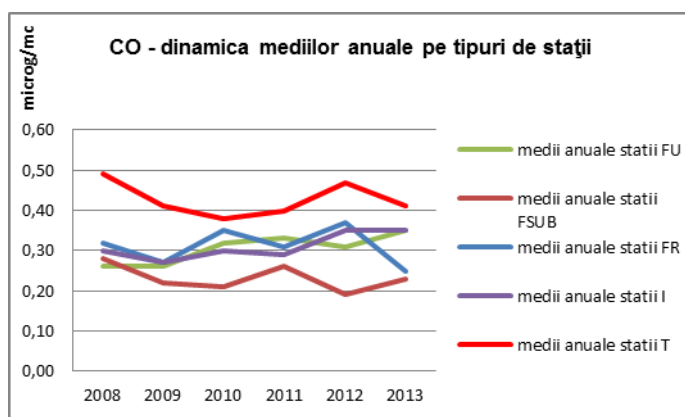
Astfel, metroul transportă zilnic peste 600.000 de persoane, în timp ce transportul de suprafață are valori de peste 1,7 milioane de persoane. Cu toate acestea, mobilitatea urbană asigurată cu mijloace de transport motorizate private este în continuă creștere, proporțional cu evoluția crescătoare a gradului de motorizare și a fenomenului de migrare către extremitățile aglomerării urbane, unde accesibilitatea către rețeaua de transport public este redusă.

Poluarea aerului

Începând cu anul 2008, Rețeaua Națională de Monitorizare a Calității Aerului a început să funcționeze la întreaga capacitate - 143 de stații automate de monitorizare a calității aerului, repartizate pe tot teritoriul țării - furnizând factorilor responsabili de la nivel local și național informații valoroase privind calitatea aerului și a gradului de poluare. Pe baza acestor date, în localitățile și zonele în care au fost depășite valorile limită stabilite prin legislația de mediu națională și europeană, au fost inițiate programe de gestionare a calității aerului, cuprinzând măsuri specifice pentru revenirea cât mai rapidă la o calitate a aerului optimă.

În graficele de mai jos, referitoare la evoluția calității aerului începând cu anul 2008, sunt evidențiate aceste tendințe pozitive:





Legendă: FU=fond urban, FSUB=fond suburban, FR= fond rural/regional, I=industrial, T=transport

Provocări și lecții învățate în domeniile de mai sus

Cele mai promovate alternative față de tendința de creștere a automobilității la nivel urban sunt reprezentate de creșterea mixității funcționale alături de implicații asupra reducerii nevoilor de deplasare, promovarea transportului public și a mijloacelor de transport nemotorizat.

Totodată, sistemul de transport la nivel urban este unul complex, fiind reprezentat dintr-o varietate de moduri de transport suprateran sau subteran, de mare sau mică capacitate și viteză, eficiența acestuia fiind condiționată de corelarea rațională a acestora și configurarea de posibilități de desfășurare de călătorii continue prin facilitarea de legături intermodale de la nivel suburban la nivelul zonelor din cadrul orașelor.

Totodată o măsură rațională de decongestionare a traficului este reprezentată de reorganizarea sistemului de transport public în raport cu noile zone polarizatoare de la nivelul orașelor și de limitare a suprapunerii traseelor mijloacelor de TP.

Decongestionarea traficului se poate realiza printr-un set de politici și măsuri care implică toți actorii urbani, de la societatea civilă la autoritățile locale. Un rol important în aceste demersuri aparține sistemului de transport public și modului de adaptare a acestuia la continua evoluție a nevoii de mobilitate. Ecologic, rapid și sigur, transportul cu metroul este alternativa transportului privat care oferă avantajele unui serviciu de calitate cu un impact pozitiv asupra aglomerației urbane, descărcând rețeaua supraterană de transport.

Emisiile totale de gaze cu efect de seră (excluzând contribuția) au scăzut în anul 2012 cu 58,34%, comparativ cu nivelul emisiilor din anul 1989. În consecință, există o mare probabilitate ca România să-și îndeplinească obligațiile de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în perioada de angajament 2008-2012, fără adoptarea unor măsuri adiționale de reducere a emisiilor.

Una dintre măsurile care trebuie aplicate la nivel național se referă la mecanismele de asigurare. Riscurile schimbărilor climatice diferă de la o țară la alta sau de la o regiune la alta, iar diferențele economice dintre statele membre ar trebui să fie luate în considerare în mod coerent. Aceasta va asigura convergența pe baza dezvoltării economice necesare fiecărui stat membru. Frecvența sporită a fenomenelor extreme (inundații, secetă, valuri de căldură, etc.) va avea impact asupra cererii de asigurare și poate mandata utilizarea de instrumente de asigurare inovatoare, cum ar fi indexul de asigurare bazat pe vreme. Din acest punct de vedere, asigurarea poate fi văzută ca măsură de abordare a schimbărilor climatice și de gestionare a riscurilor în caz de dezastru. Dacă este bine conceput, sistemul

de asigurare ar putea să aibă un impact pozitiv pentru creșterea gradului de conștientizare și verificare a dezastrelor pentru acțiunile de adaptare și decizii financiare. În momentul de față este supus testării și evaluării.

În ultimii ani se constată creșterea frecvenței manifestării factorilor de risc care amenință viața și sănătatea populației, mediul înconjurător și valorile patrimoniului național, precum și apariția unor noi factori de risc, generați îndeosebi de schimbările climatice radicale și diversificarea activităților economice care utilizează, produc și comercializează substanțe/materiale periculoase. Securitatea națională poate fi pusă în pericol din cauza unor fenomene grave de natură geofizică, meteo-climatică ori asociate sau a unor activități umane periculoase. (...) Se impune o abordare integrată a prevenirii tuturor situațiilor de urgență, pornind de la conceptul de bază conform căruia prevenirea este de 8 ori mai eficientă decât reacția.

Provocări și problematice viitoare în domeniile de mai sus care ar putea fi abordate printr-o Nouă Agendă Urbană

Pe viitor, se impune adoptarea unor:

- măsuri care să contribuie la reducerea emisiilor de GES, astfel încât concentrația maximă de GES în atmosferă să nu depășească nivelul de la care fenomenul de încălzire globală poate genera modificări ireversibile ale sistemului climatic;
- acțiuni necesare pentru diminuarea emisiilor de GES și pentru fundamentarea elementelor specifice unei economii bazate pe un consum redus de carbon;
- măsuri și activități de conștientizare a publicului cu privire la impactul și adaptarea la schimbările climatice;
- măsuri care să contribuie la îmbunătățirea calității aerului, sănătății umane, securității energetice și care să asigure diversificarea oportunităților legate de noile piețe de energie;
- politici și măsuri care să vizeze reducerea emisiilor de GES, deși această abordare implică costuri economice ridicate și modificarea multor aspecte legate de sistemele existente de producție și consum.

La nivel național trebuie pus în aplicare un sistem de implementare, monitorizare și evaluare a acțiunilor privind schimbările climatice prin dezvoltarea unei metodologii și schițarea unui sistem de monitorizare, raportare și verificare care reprezintă o etapă esențială a procesului de adaptare. Suntem încă într-un stadiu relativ incipient în procesul de implementare a politicilor și măsurilor de adaptare, de aceea este esențial să înțelegem și să învățăm cum funcționează acțiunile privind adaptarea la schimbările climatice, contextul și motivația. Dezvoltarea unui set coerent de indicatori reprezintă o altă măsură care trebuie avută în vedere.

Sunt necesare măsuri de îmbunătățire a capacității României de a anticipa, preveni și reacționa în caz de urgențe extreme naturale sau provocate de om; îmbunătățirea adaptării și rezilienței României la consecințele negative ale schimbărilor climatice și, în special, la incidența crescută de evenimente de căldură extremă, secetă și inundații în cadrul Strategiei Naționale privind Schimbările Climatice, îmbunătățirea adaptării și rezilienței României la alte riscuri naturale, exploatarea investițiilor publice în adaptarea la schimbările climatice pentru a crea noi piețe, potențial disponibile pentru IMM-uri și întreprinderile sociale, în special în zonele mai puțin dezvoltate ale României și în zonele rurale.

IV. Legislație și guvernanță urbană: problematici și provocări pentru o Nouă Agendă Urbană

Îmbunătățirea legislației urbane

Trecerea de la un sistem de planificare centralizat la un sistem raportat la cerințele de dezvoltare economică și bazat pe autonomia locală a făcut ca sistemul legislativ să treacă printr-un proces de reformare și readaptare la nevoile actuale ale localităților.

În acest sens, dacă în perioada 1990-2000 cadrul legislativ din domeniul urbanismului și amenajării teritoriului a traversat o perioadă de redefinire și stabilire a unor criterii minimale, în perioada ulterioară a trecut printr-un proces de revizuire în vederea adaptării la un context economic aflat într-o continuă mișcare și alinierii la conceptele stabilite la nivel european.

Legea 350/2001 cu privire la amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, reprezintă principalul cadru de reglementare a activității de planificare spațială din România, document ce a influențat direct modul de definire a politicilor și practicilor din domeniul amenajării teritoriului și urbanismului.

Legea 350/2001 stabilește principiile, obiectivele, activitățile, instrumentele și instituțiile care aparțin sistemului de planificare spațială din România. Un set de termeni generali sunt extrași în tabelul de mai jos:

Art. 3: Amenajarea teritorială trebuie să fie:	Art. 4: Amenajarea urbană trebuie să fie:
a) <i>„Globală, propunându-și să coordoneze diferitele politici sectoriale într-o manieră integrată;</i>	a) <i>„Operațională, prin detalierea și delimitarea la fața locului a prevederilor documentelor privitoare la amenajarea teritorială;</i>
b) <i>Funcțională, care să ia în considerare mediul natural și cel antropic, realizat pe baza valorilor și a intereselor comune;</i>	b) <i>Integrativă, prin sintetizarea politicilor sectoriale privitoare la managementul teritorial al amplasărilor;</i>
c) <i>Prospectivă, care să analizeze tendințele de dezvoltare pe termen lung ale fenomenelor economice, ecologice, sociale și culturale și intervențiile și, de asemenea, să le ia pe acestea în considerație atunci când sunt aplicate;</i>	c) <i>Normativă, prin reglementarea utilizării terenurilor, definind destinațiile și volumele clădirilor, inclusiv infrastructura, facilitățile și plantațiile.“</i>
d) <i>Democratică, asigurând participarea populației și a reprezentanților acesteia în cadrul proceselor decizionale.“</i>	

Tab. 3 Principiile amenajării teritoriale și urbanismului conform Legii 350/2001-2011

În conformitate cu legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, gestionarea spațială a teritoriului urmărește să asigure indivizilor și colectivităților dreptul de folosire echitabilă și responsabilitatea pentru o utilizare eficientă a teritoriului, condiții de locuire adecvate, condiții de muncă, de servicii și de transport ce răspund diversității nevoilor și resurselor populației, reducerea consumurilor de energie, asigurarea protecției peisajelor naturale și construite,

conservarea biodiversității și crearea de continuități ecologice, securitatea și salubritatea publică, raționalizarea cererii de deplasări, calitate estetică și arhitecturală, protejarea identității arhitecturale și culturale a localităților urbane și rurale.

Totodată, prin H.G. nr. 525/1996 pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism este stabilit cadrul conținut al regulamentelor locale de urbanism, instrumente ce reglementează modul de utilizare a terenului din cadrul localităților.

Un alt document legislativ relevant în domeniul dezvoltării spațiale, care a suferit în ultimii ani o serie de modificări și completări, este reprezentat de legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții prin care este stabilită procedura și condițiile necesare a fi îndeplinite pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții sau a lucrărilor de demolare, dezafectare ori dezmembrare a unor clădiri existente. Legea nr. 50/1991 trebuie să fie încă revizuită și reformată ținând cont de ponderea actuală a progreselor instituționale în domeniul infrastructurii. Legea așa cum este formulată în prezent reglementează în special construcția de clădiri fără să definească foarte clar situația autorizării lucrărilor de infrastructură care traversează mai multe județe.

La nivel teritorial, alte acte legislative de bază sunt Legea nr. 351/2001 pentru aprobarea Secțiunii a IV-a din Planul de Amenajare a Teritoriului Național - Rețeaua de localități și, respectiv, Hotărârea Guvernului nr. 1149/2008 pentru modificarea HG 998/2008 pentru desemnarea polilor naționali de creștere în care se realizează cu prioritate investiții din programele cu finanțare comunitară și națională, prin care sunt stabilite municipiile cu rang de poli naționali de creștere; criteriile și posibilitățile de accesare a fondurilor și atribuțiile/responsabilitățile instituțiilor implicate. Legea 351/2001 stabilește ierarhizarea rețelei de localități din România în vederea stabilirii unui sistem policentric de localități cu rolul de a asigura o dezvoltare echilibrată la nivel teritorial.

Complementar acestora, există o serie de acte normative care urmăresc armonizarea prevederilor legislative sectoriale (legislație de mediu, în domeniul transporturilor, în domeniul apărării, administrației publice, etc) cu cele realizate în domeniul dezvoltării teritoriale.

Descentralizarea și consolidarea autorităților locale

Conform prevederilor Legii nr. 215/2001 a administrației publice locale, administrația publică în unitățile administrativ-teritoriale se organizează și funcționează în temeiul principiilor descentralizării, autonomiei locale, deconcentrării serviciilor publice, eligibilității autorităților administrației publice locale, legalității și al consultării cetățenilor în soluționarea problemelor locale de interes deosebit.

Prin Legea-cadru a descentralizării nr. 195/2006 se prevede posibilitatea transferului de responsabilități și competențe, inclusiv prerogative de putere publică de la nivelul administrației publice centrale la nivelul administrației publice locale cu respectarea principiului subsidiarității.

Autoritățile administrației publice locale sunt reprezentate la nivelul unităților administrativ-teritoriale de primar, consilierii locali, președintele consiliului județean și consilierii județeni. În asigurarea liberului exercițiu al mandatului lor, aceștia îndeplinesc o funcție de autoritate publică. Autoritățile administrației publice prin care se realizează autonomia locală în comune, orașe și municipii sunt consiliile locale, comunale, orașenești și municipale, ca autorități deliberative, și primarii, ca autorități executive.

Descentralizarea se fundamentează pe existența unei autonomii a colectivităților locale și subliniază intenția de apropiere a furnizării serviciilor publice de cetățean. În multe dintre autoritățile publice locale din mediul urban, în special la nivelul orașelor mici, capacitatea de gestionare a acestor servicii se dovedește a fi deficitară din cauza fie a lipsei de

pregătire a funcționarilor publici din cadrul primăriilor, fie existenței unor resurse disponibile limitate.

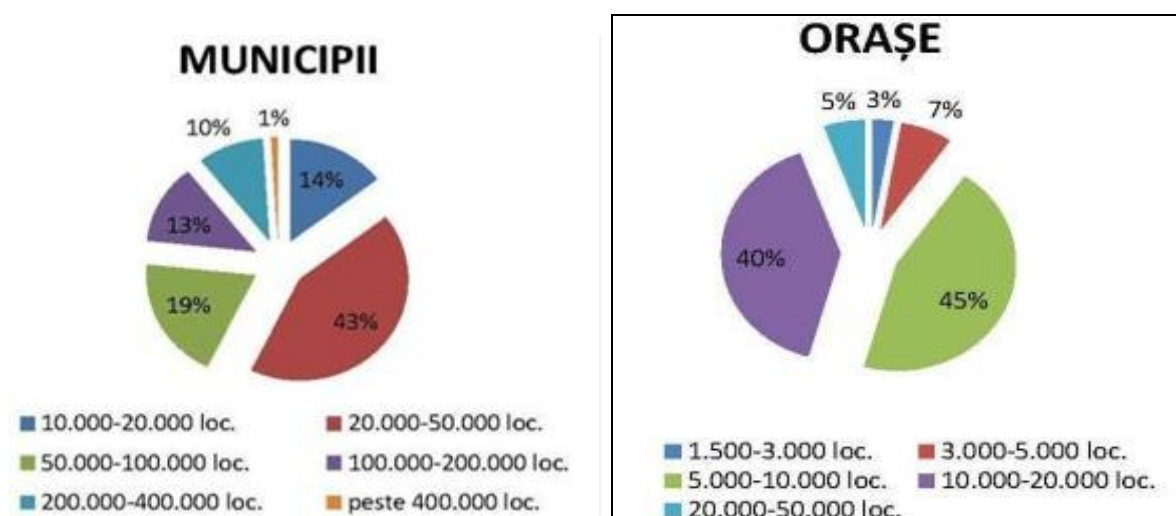


Fig. 11. Număr de locuitori pe tipuri de UAT urbane

România a înregistrat următoarele valori pentru indicatorii compoziți ai indicelui descentralizării:

	Valoarea indicelui	Valoarea medie a indicelui la nivel European	Poziție
Administrativ (12%)	37	47	15
Funcțional (25%) din care:	43	39	11
- luarea deciziilor	30	33	15
- Implementare	90	66	2
- teritorial	-	-	-
Politic (20%)	54	49	11
Vertical (3%)	36	43	18
Financiar (40%) din care:	40	47	21
- Calitativ	52	47	8
- Cantitativ	30	46	23

Tab.4 Valori ale subindicilor descentralizării pentru România

Sursa: "From Subsidiarity to Success: The Impact of Decentralisation on Economic Growth - Part 1: Creating a Decentralisation Index"

Guvernul României intenționează să reia procesul de descentralizare, proces care să contribuie la accelerarea/ modernizarea/ reformarea administrației publice, astfel încât aceasta să fie capabilă să răspundă eficient solicitărilor cetățenilor și mediului de afaceri, asigurând astfel premisele necesare unei dezvoltări echilibrate a României. Domeniile analizate în perspectiva procesului de descentralizare, pentru perioada 2015-2016, sunt: agricultură, cultură, turism, mediu, sănătate, educație - activități extrașcolare, tineret și sport.

Deconcentrarea este o modalitate de organizare a serviciilor publice teritoriale aflate în subordinea autorității centrale (ministere). Serviciul public de transport urban de călători, spre exemplu, sau cel de gospodărire comunală, sunt organizate descentralizat, fiind

furnizate sub coordonarea consiliilor locale (competențe exclusive), în timp ce serviciul public de cultură sau de educație este organizat atât deconcentrat, prin inspectoratele județene, cât și descentralizat, prin intermediul instituțiilor subordonate consiliului local (competențe partajate) .

Asigurarea partajată a unor competențe este determinată de lipsa resurselor necesare furnizare acestor servicii de autoritățile publice locale. Serviciile de educație și sănătate sunt furnizate partajat între autoritatea publică locală și cea centrală prin serviciile deconcentrate.

Rezultatele procesului de descentralizare precum și gradul de acoperire teritorială a furnizării de servicii deconcentrate au întâmpinat dificultăți semnificative datorită nivelului diferit de dezvoltare al unităților administrativ-teritoriale. Pentru acele unități administrativ teritoriale care cunosc o dezvoltare socio-economică înfloritoare procesul de descentralizare a avut un impact pozitiv asupra tendințelor viitoare de dezvoltare. Astfel, în unele cazuri, unitățile administrativ teritoriale de tipul municipiilor reședințe de județ sau chiar alte municipii din cadrul județelor au dobândit un rol socioeconomic mai mare decât întregul județ.

Îmbunătățirea participării și a drepturilor omului în dezvoltarea urbană

În anul 2011 a apărut Metodologia de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism. Responsabilitatea privind informarea și consultarea publicului pentru planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului revine administrației locale.

Primăriile au avut obligația de a elabora Regulamentul local referitor la implicarea publicului în elaborarea sau revizuirea planurilor de urbanism. Conținutul obligatoriu al Regulamentului local stabilește cel puțin următoarele:

- structura sau persoanele cu atribuții în coordonarea informării și consultării publicului pentru documentațiile de urbanism și / sau amenajare a teritoriului;
- modalitățile de finanțare a activităților de informare și consultare;
- principiile de identificare a grupurilor-țintă pentru informare și consultare, pentru fiecare categorie de plan;
- modul și locul în care publicul va avea acces la informații și documentații;
- definirea situațiilor în care se consideră că Regulamentul local a fost încălcat și măsurile administrative de sancționare;

Informarea și consultarea publicului se efectuează în toate fazele proceselor de elaborare sau actualizare a planurilor de urbanism și de amenajare a teritoriului și este parte integrantă a procedurii de inițiere, elaborare, avizare și aprobare a documentațiilor de urbanism și amenajare a teritoriului.

Procesul de informare și consultare a publicului se finalizează cu raportul informării și consultării publicului, raport ce se supune atenției autorităților administrației publice responsabile cu aprobarea planului, împreună cu documentația de urbanism completă. Raportul informării și consultării publicului fundamentează decizia autorităților administrației publice responsabile cu aprobarea sau respingerea planului propus. În baza raportului informării și consultării publicului, consiliul județean /local / general poate solicita modificarea și completarea documentației de urbanism supuse aprobării. După aprobarea de către Consiliu, prefectul are obligația să verifice respectarea prevederilor metodologiei de informare și consultare a populației.

Prin efectul Legii nr.350/2001, cu modificările și completările ulterioare, rezultă în mod expres și fără echivoc faptul că pe tot parcursul elaborării strategiilor și documentațiilor de urbanism și amenajare a teritoriului, trebuie să se asigure participarea publicului prin informarea, consultarea și accesul la justiție al acestuia, conform metodologiei stabilite de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, în corelare cu procedurile specifice ce decurg din legislația de mediu.

Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, stipulează la art. 57 din următoarele:

"(1) Participarea publicului la activitățile de amenajare a teritoriului și de urbanism constă în implicarea acestuia în toate etapele procesului decizional referitor la activitățile de amenajare a teritoriului și urbanism.

(2) Participarea publicului asigură dreptul acestuia la informare, consultare și acces la justiție, referitor la activitățile de amenajare a teritoriului și de urbanism, potrivit legii, pe tot parcursul elaborării strategiilor și documentațiilor de urbanism și amenajare a teritoriului, conform metodologiei stabilite de Ministerul Dezvoltării Regionale și Locuinței și în corelare cu procedurile specifice ce decurg din legislația de mediu".

Totodata, potrivit prevederilor art. 57- 61 din Legea nr. 350/2001, cu modificările și completările ulterioare, precum cele ale Ordinului ministrului dezvoltării regionale și turismului nr.2701/2010, cu modificările ulterioare, autoritățile administrației publice centrale și locale au obligația informării și consultării publicului în toate etapele de elaborare sau de revizuire a strategiilor sau documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului, în scopul protejării interesului public general și asigurării transparenței acestui proces.

De asemenea, în acest context este important de reținut faptul că obligația de transparență a procesului decizional în administrația publică este statuată de Legea nr. 52/2003, privind transparența decizională în administrația publică, republicată, act care instituie obligația autorităților administrației publice de a informa în prealabil, din oficiu, persoanele asupra problemelor de interes public care urmează să fie dezbătute de autoritățile administrației publice centrale sau locale, de a consulta cetățenii și asociațiile legal constituite în procesul de elaborare a proiectelor de acte normative , precum și de a permite participarea cetățenilor la luarea deciziilor administrative.

Îmbunătățirea siguranței și securității urbane

În perioada 2004 - 2013, Poliția Română a identificat următorii factori care au influențat siguranța și securitatea urbană:

1. În domeniul siguranței rutiere:

- dezvoltarea parcului auto cu 43,8%, ajungându-se la un total de 5.985.085 vehicule;
- creșterea numărului posesorilor de permis de conducere la 6.806.045 (cu 31,6%);
- amploarea fenomenului moto pe segmentul mopedurilor (risc redus prin intrarea în vigoare a Legii nr. 203/2012 pentru modificarea și completarea OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice - prin care mopedul a fost asimilat autovehiculului, iar dreptul de conducere al unui moped îl are numai persoana care obține un permis de conducere corespunzător categoriei din care face parte vehiculul);
- reabilitarea și modernizarea parțială a infrastructurii rutiere, subdimensionată, prin construirea unor amenajări destinate categoriilor vulnerabile de participanți la trafic (pietoni și bicicliști);

- implementarea primelor sisteme de monitorizare video și management automat al traficului rutier;
- intensificarea activităților preventive, de informare și educare a participanților la trafic desfășurate de către autorități, mass-media și organizații nonguvernamentale;
- perfecționarea cadrului legislativ privind circulația pe drumurile publice, revizuirea și modificarea normativelor pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumurile publice;
- apariția unor noi structuri cu atribuții în domeniul siguranței rutiere la nivel local, precum și în controlul transportului public de mărfuri și persoane;
- îmbunătățirea intervenției la evenimente, odată cu introducerea Sistemului Național Unic pentru Apeluri de Urgență 112;
- dezvoltarea bazelor de date privind accidentele de circulație, care a permis fundamentarea mai eficientă a măsurilor preventiv-combative, pe baza concluziilor analizelor de risc rutier.

În aceste condiții, în mediul urban s-au produs 38.101 accidente grave de circulație (43,66% din totalul înregistrat la nivel național). Raportat la anul 2004, când în urma celor 3.137 accidente grave de circulație produse în localitățile urbane din România, au decedat 619 persoane, în anul 2013 mortalitatea rutieră a scăzut cu 25,36%, la 462 persoane decedate în 3.634 accidente grave de circulație.

Totuși, în pofida acestei reduceri, spre deosebire de celelalte state membre ale Uniunii Europene, în România cel mai mare număr de accidente grave, de răniți grav și de decese se înregistrează în localități. Astfel, în anul 2014 s-au înregistrat în localități un număr de 6508 accidente grave, în timp ce în afara localităților 1939 de accidente grave. Prin urmare, trebuie aplicate măsuri cu efect pe termen scurt, mediu și lung pentru reducerea acestui fenomen, inclusiv prin adoptarea unei strategii naționale pentru creșterea siguranței rutiere.

2. În domeniul ordinii și siguranței publice:

- implementarea conceptului poliției de proximitate, scopul principal fiind creșterea gradului de siguranță a cetățenilor prin asigurarea unei prezențe active și vizibile a polițiștilor de proximitate în mijlocul comunității;
- creșterea numărului polițiștilor de proximitate (de la 758 în anul 2005 la 2.390 în prezent) și diversificarea activităților de relaționare cu cetățenii;
- intrarea în vigoare a legii privind organizarea și funcționarea Poliției Locale, în majoritatea localităților urbane fiind înființate structuri care au contribuit la asigurarea unui climat corespunzător de ordine și siguranță publică,
- consolidarea dispozitivelor de menținere a ordinii și siguranței publice prin adoptarea unui sistem integrat de patrulare împreună cu Jandarmeria și Poliția de Frontieră;
- înființarea Sistemului Național Unic pentru Apeluri de Urgență 112, prin intermediul căruia cetățenii pot semnala mai ușor situațiile de urgență cu care se confruntă, astfel încât poliția și celelalte instituții abilitate să poată interveni în timp optim pentru a le soluționa.
- implicarea eficientă în asigurarea unor condiții optime pentru desfășurarea procesului instructiv-educativ;
- desfășurarea unor activități preventive în unitățile de învățământ preuniversitar, asigurarea prezenței polițiștilor la intrarea/ieșirea elevilor la și de la cursuri, pe traseele de deplasare a acestora;

- repartizarea unităților școlare în responsabilitatea unor polițiști care relaționează cu conducerea acestora pentru identificarea celor mai bune măsuri care să asigure desfășurarea în siguranță a procesului de învățământ;
- derularea la nivel național a unor programe precum „Să exmatriculăm violența”, având ca obiectiv pregătirea antiinfracțională și antivictimală a elevilor, și inițierea unor proiecte cu partenerii externi - Proiectul româno-olandez MATRA 2006 - „Prevenirea delincvenței juvenile în zona unităților de învățământ”(2006-2010), care a avut drept scop pregătirea cadrelor didactice și polițiștilor în acest domeniu.

Îmbunătățirea egalității și incluziunii sociale

În concordanță cu obiectivului principal al strategiei Europa 2020 de ”Promovare a incluziunii sociale, în special prin reducerea sărăciei, urmărindu-se eliminarea riscului de sărăcie și excludere pentru cel puțin 20 de milioane de persoane”, obiectivul național asumat prin PNR 2011-2013 este de reducere a numărului de persoane aflate în risc de sărăcie sau excludere socială cu 580.000 persoane, până în 2020, ceea ce reprezintă o reducere cu circa 15% față de anul 2008.

Obiectivul poate fi atins doar prin acțiuni de asigurare (sporire) a accesului la servicii convenabile, durabile și de calitate (precum locuire, educație, ocupare, asistență medicală, asistență socială, servicii de integrare în societate informațională etc.) pentru categoriile de populație cu risc disproporționat de excludere socială, cum ar fi persoanele cu venituri reduse, șomerii pe perioadă îndelungată, copiii, tinerii sub 25 ani, persoanele de 55 ani și peste, persoanele cu dizabilități, migranții, romii, persoanele fără adăpost sau persoanele care ies din penitenciar.

Datele din domeniul afacerilor sociale și incluziunii sociale (MMFPSPV, ASIS, 2013) arată că:

- Sărăcia absolută a scăzut simțitor între anii 2000 și 2009. Populația săracă a ajuns de la 2,1 milioane în 2007 la circa 939 mii în 2009 (de la 9,8% la 4,4% din populația țării)⁴.
- Rata sărăciei absolute a avut o creștere mai rapidă în cazul copiilor (0-17 ani) și tinerilor (18-23 ani) comparativ cu cea înregistrată pentru toate celelalte grupe de vârstă (dacă la persoanele de 60+ ani rata sărăciei a crescut cu doar 8% în 2010 față de 2009, în cazul copiilor rata a înregistrat o creștere de 29%). În plus, principala sursă de creștere a ratei sărăciei a fost cauzată de evoluțiile din mediul rural, ceea ce arată că discrepanța de bunăstare între urban și rural s-a accentuat.
- Forma dominantă de sărăcie în România este deprivarea materială severă care afectă peste 29% din populația țării în anul 2011, prin comparație cu 8,1% media UE-27.
- În ceea ce privește rata sărăciei relative, ponderea populației ale cărei venituri se află sub pragul de sărăcie s-a modificat foarte puțin în perioada 2005-2010, datorită faptului că pragul a crescut, an de an, odată cu creșterea nivelului general al veniturilor disponibile ale populației. Totuși, în 2010 s-a manifestat, pentru prima dată, o ușoară tendință de scădere a veniturilor disponibile pe adult echivalent. În 2011, rata sărăciei relative a ajuns la 22,2% din populație, care situează România printre statele membre cu o incidență ridicată a riscului de sărăcie.

⁴ MMFPS (2010) Raport de cercetare privind economia socială în România din perspectivă europeană comparată, proiectul Economia socială – model inovator pentru promovarea incluziunii active a persoanelor defavorizate, finanțat de POSDRU.

- Populația care trăiește în gospodării cu intensitate foarte scăzută de muncă este de 6,7% din populație (în 2011) față de 10% media UE-27. Totuși, aproximativ unul din zece copii și una din zece persoane în vârstă de 18-59 ani trăiesc în gospodării în care niciun membru nu este persoană ocupată.
- În plan teritorial, ponderi semnificativ mai mari de persoane aflate în risc de sărăcie sau excluziune socială se află în mediul rural și urbanul mic. Peste 71% din populația săracă din România trăiește în localități rurale.
- Riscul de sărăcie afectează, într-o măsură mai mare sau mai mică, toate categoriile de populație, iar populația săracă este distribuită în toate categoriile dar cu precădere în următoarele categorii: a) gospodăriile mari, cu copii, mai ales cele cu 3 sau mai mulți (gospodăriile cu 5 membrii sau mai mulți reprezintă în jur de 55% din săraci); b) familiile monoparentale; c) copiii (0-17 ani) și tinerii (18-24 ani); d) persoanele cu nivel redus de educație; e) lucrătorii în sectorul informal, agricultorii în propria gospodărie; f) șomerii și casnicele; g) persoanele de etnie Roma.

Ministerul Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice intervine în combaterea riscului de sărăcie prin următoarele programe reglementate prin legi:

- **Programul de acordare a ajutorului social** (venitul minim garantat, calculat ca diferență între venitul net lunar al familiei sau persoanei singure și nivelul lunar al venitului minim garantat prevăzut de lege)
- **Programul de acordare a alocației pentru susținerea familiei**
- **Programul de acordare a ajutoarelor pentru încălzirea locuinței**, derulat pe perioada sezonului rece

De asemenea, se intervine pentru susținerea familiilor cu copii prin acordarea:

- **alocației de stat pentru copii** care se adresează tuturor copiilor în vârstă de până la 18 ani, dar și tinerilor în vârstă de peste 18 ani, până la terminarea cursurilor învățământului liceal sau profesional, organizate în condițiile legii. Pentru copiii cu handicap care sunt încadrați în grad de handicap, cuantumul alocației este majorat cu 100%.
- **indemnizației pentru creșterea copilului**. Noua formulă de acordare a indemnizației pentru copiii născuți începând cu 1 ianuarie 2011 prevede reglementarea de măsuri opționale la dispoziția părinților, pentru creșterea copilului în vârstă de până la 2 ani sau 3 ani în cazul copilului cu handicap. **Au fost cuprinse și indemnizațiile și ajutoarele pentru persoanele care au în întreținere copii cu handicap 3-7 ani, respectiv pentru persoanele cu handicap care au în întreținere copii 0 - 7 ani.**
- **programului de acordare a alocației lunare de plasament**, instituit în scopul sprijinirii materiale a familiilor sau organismului privat autorizat căruia i s-a dat în plasament copilul. Se acordă de la bugetul de stat pentru fiecare copil aflat în această situație. Astfel, au fost stimulate familiile să primească în plasament copiii abandonați, oferindu-le climatul familial atât de necesar creșterii și dezvoltării armonioase.
- **tichetelor sociale** (50 RON/copil), în vederea creșterii accesului și prezenței în învățământul preșcolar a copiilor dezavantajați, cu finanțare din bugetul de stat, prin sume defalcate din taxa pe valoarea adăugată, alocate pentru bugetele locale cu această destinație (Legea 248/2015).

Provocări și lecții învățate în domeniile de mai sus

Principalele probleme cu care se confruntă procesul de descentralizare/deconcentrare pot fi rezumate astfel:

- **Capacitatea scăzută a unor UAT-uri** de a furniza serviciile publice realocate conform procesului de descentralizare (este vorba nu numai de capacitate financiară, dar și de resurse umane). UAT-urile în care ponderea veniturilor proprii din veniturile totale, precum și cele în care volumul cheltuielilor a crescut sunt cele mai vulnerabile din punctul de vedere al asigurării condițiilor de furnizare a serviciilor publice către comunitățile locale.
- Capacitatea scăzută a UAT-urilor justifică creșterea implicației autorităților centrale în furnizarea serviciilor la nivel local ceea ce conduce la apariția unor **suprapuneri între diferite autorități ale administrației publice centrale și locale** în ceea ce privește competențele privind furnizarea unor servicii publice.
- **Calitatea scăzută a serviciilor publice** - aceasta este o problemă generală determinată de inexistența unui sistem de monitorizare și evaluare a modului de furnizare a serviciilor publice (în programarea 2007-2012, numărul proiectelor care au avut ca obiectiv stabilirea standardelor privind calitatea serviciilor publice a fost foarte scăzut).

În domeniul **siguranței rutiere**, principalele provocări se referă la:

- implementarea noilor tehnologii privind Sistemele Inteligente de Trafic (STI), prin generalizarea managementului informatizat, respectiv a supravegherii video și înregistrării abaterilor la regimul circulației;
- rezolvarea problemei insuficienței spațiilor de parcare;
- generalizarea amenajărilor moderne destinate separării fluxurilor de trafic și protecției categoriilor vulnerabile (pietoni și bicicliști);
- descongestionarea traficului urban prin realizarea inelelor de centură, care preiau traficul greu;
- eficientizarea transportului în comun și facilitarea deplasării prin alocarea unor benzi dedicate, disponibile și autospecialelor de intervenție.

În domeniul **ordinii și siguranței publice**, principalele provocări se referă la:

- identificarea unor soluții pentru creșterea eficienței activităților de prevenire și combatere, în parteneriat poliție - administrația publică locală;
- încheierea unor parteneriate cu O.N.G.-uri și îmbunătățirea participării populației în parteneriat cu poliția, pe bază de voluntariat;
- derularea unor programe de dezvoltare a infrastructurii și monitorizarea video a zonelor unde în mod frecvent se comit fapte antisociale.

Pe termen mediu, la nivel național, gradul de motorizare este în creștere. Astfel, la nivelul arterelor urbane ale marilor aglomerări urbane, fenomenul de congestie apare cu precădere la orele de vârf. De aceea, provocările privind transportul public sunt legate de următoarele aspecte:

- Deși capacitatea arterelor de circulație urbană este teoretic suficientă, utilizarea inadecvată a acestora, dar și insuficiența sau lipsa unor artere ocolitoare pentru fluxurile de trafic de tranzit, precum și managementul traficului deficitar conduc la congestionarea rețelei, atât la nivelul rețelei majore, cât și la nivelul arterelor secundare din zona centrală, unde transportul public are o densitate de rețea mare.
- Din punct de vedere al transportului public, la nivelul aglomerației urbane bucureștene, deși cu o rețea de transport cu metroul, respectiv tramvaiul, bine reprezentată, oferta de transport este dominată de serviciul de transport cu autobuzul care asigură cea mai mare parte a deplasărilor urbane.

- Totodată, dezvoltarea urbană din anii precedenți a încurajat o răspândire a zonelor rezidențiale către/în afara zonei urbane, departe de arterele de transport cu serviciul de transport public, descurajând mersul cu bicicleta/pe jos și cu transportul public și sporind dependența de vehiculele motorizate private. Astfel, la nivelul transportului public, principala provocare este adaptarea sistemului de transport la nevoile de mobilitate, de a concepe o ofertă de transport elastică în corelație cu noile axe de mobilitate la nivel urban.
- Decongestionarea traficului nu poate fi realizată decât printr-un efort susținut din partea tuturor actorilor urbani și prin înțelegerea rolului și impactului pe care îl au aceștia asupra traficului.
- O lecție învățată este abordarea decongestionării traficului printr-o strategie integrată la nivelul orașului în cadrul unui plan de mobilitate durabilă, planificarea durabilă fiind un instrument puternic pentru regândirea managementului de trafic și, în principal, al rețelei. O altă lecție învățată este și încurajarea unei stratificări a rețelei de transport pornind de la o coloană vertebrală reprezentată de un sistem de transport rapid în cale proprie (metroul, în aglomerarea urbană bucureșteană) și ierarhizarea sistemelor de transport, permițând crearea unei oferte competitive, eliminând concurența între moduri și încurajând eficiența sistemului de transport public urban.

Problemele cheie la nivelul sistemului de protecție socială cu impact asupra domeniului incluziunii sociale rezultă din:

- subfinanțarea sistemului de protecție socială
- insuficiența resurselor umane
- nivelul scăzut de profesionalizare al resurselor umane
- nivelul scăzut al salarizării în sistemul de protecție socială
- dezvoltarea slabă și inegală în teritoriu a serviciilor sociale în general
- dezvoltarea insuficientă a serviciilor de prevenție, identificare, intervenție timpurie și a sistemelor de referire
- subdezvoltarea serviciilor de la nivel comunitar și implicarea redusă a actorilor locali
- lipsa unei politici de subcontractare a serviciilor publice de către instituțiile publice
- acces dificil la finanțare al organizațiilor neguvernamentale implicate în lucrul cu grupurile vulnerabile
- dificultățile în aplicarea principiului integrării serviciilor la nivel comunitar.

Prin HG nr. 383/2015 a fost aprobată Strategia națională privind incluziunea socială și reducerea sărăciei pentru perioada 2015-2020 și Planul strategic de acțiuni pentru perioada 2015-2020.

Obiectivele strategiei vizează: (i) ocupare și politici pe piața muncii (dezvoltarea sectorului economiei sociale); (ii) protecția socială (asistență socială, servicii și prestații sociale și pensii); (iii) protecția persoanelor sărace în condiții creșterii prețurilor la energie; (iv) educație, sănătate și condițiile de locuire; (v) combaterea sărăciei în mediul rural; (vi) abordarea dimensiunii regionale a sărăciei și incluziunii sociale. Este de menționat *Inițiativa emblematică 4 - Îmbunătățirea instrumentelor pentru identificarea școlilor dezavantajate*, pentru a asigura faptul că toți copiii beneficiază de oportunități egale (revizuirea metodologiei de finanțare, pentru a îmbunătăți alocarea resurselor pentru copiii care au nevoie, un cadru clar, coerent pentru a ne asigura că banii sunt utilizați pentru a furniza intervenții efective, care vor crește accesul la educație și vor îmbunătăți calitatea acestora pentru grupurile vulnerabile) - în responsabilitatea MENCS.

Strategia privind reducerea părăsirii timpurii a școlii în România (HG 417/2015) prevede:

- Măsuri de creștere a ratelor de înscriere în educația timpurie, învățământul primar și secundar inferior (o atenție specială va fi acordată educației timpurii și educației copiilor aparținând grupurilor dezavantajate, inclusiv copiilor romi).
- Îmbunătățirea condițiilor și a calității programelor Școala după Școală (ȘDȘ) oferite elevilor din grupurile aflate în situație de risc (standarde de calitate pentru programele remediale și autorizarea abordărilor inovatoare, schemă conjugată de subvenții, disponibilă școlilor, ONG-urilor locale, organizațiilor comunitare și asociațiilor de părinți/cadre didactice).
- Sprijinirea celor care au părăsit școala prematur să reintre în sistemul de educație și formare, oferindu-le trasee de reintegrare, prin care copiii și tinerii să dobândească calificările necesare pentru ocuparea unui post pe piața muncii (o mai bună calitate și o mai mare extindere a programelor de tip A Doua Șansă).

În Strategia educației și formării profesionale din România, pentru perioada 2016-2020 (HG 317/2016), Obiectivul strategic 2: Creșterea participării și facilitarea accesului la programele de formare profesională, Direcția de acțiune: facilitarea accesului la programele de formare profesională din sistemul de învățământ pentru tineri, cu accent pe cei din grupuri vulnerabile sunt prevăzute următoarele activități:

- Acordarea de sprijin financiar pentru nevoile de cazare și masă ale tinerilor, din mediul rural și din medii defavorizate, populația romă, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități sau deficiențe, înrolați în formarea profesională prin învățământul profesional în campusurile școlare/unitățile de învățământ profesional și tehnic;
- Elaborarea și implementarea unui program național de dotare a furnizorilor de formare profesională inițială din sistemul de învățământ, în funcție de criterii specifice, cu mijloace de transport pentru deplasarea elevilor la agenții economici la care se derulează stagiile de practică;
- Dezvoltarea de ateliere protejate și alte forme alternative de pregătire în vederea accesului elevilor cu dizabilități sau deficiențe la programe de formare profesională care să le asigure o mai bună inserție socio-profesională, inclusiv dotare cu mijloace didactice și echipamente asistive;
- Acordare de sprijin financiar elevilor din învățământul profesional și tehnic prin programul Bursa Profesională.

Provocări și problematice viitoare în domeniile de mai sus care ar putea fi abordate printr-o Nouă Agendă Urbană

Cu toate că planurile de urbanism ar trebui să reprezinte instrumente cheie pentru direcționarea dezvoltării urbane, nu toate orașele le folosesc în acest scop (Competitive cities, 2013). Problema este că, odată ce orașele se dezvoltă într-o anumită formă, este foarte dificil să-și schimbe modelul de dezvoltare. Prin urmare, o bună planificare inițială va asigura o planificare eficientă și în viitor. Proiectele finanțate de UE sunt o bună oportunitate pentru a crește rolul planificării spațiale.

Provocările viitoare în domeniul transporturilor continuă să aibă în prim plan creșterea gradului de motorizare privată, dar pun accent pe componenta comportamentală și de alegere a modului de transport a populației urbane. Un aspect important al problematicilor viitoare este reprezentat de modul în care se vor susține și încuraja traseele sustenabile de transport, în detrimentul transportului privat. Este important ca rețeaua de transport majoră prezentă în oferta de transport public și anume, transportul în cale proprie (metroul, pentru aglomerarea urbană metropolitană) să fie extins pe axele principale de transport asigurând joncțiunea între transportul periurban/regional și cel urban. De asemenea se impune integrarea transportului pe calea ferată cu cel urban, pornind de la oportunitatea existenței, în zone centrale ale orașelor a stațiilor de cale ferată.

Un exemplu concret este reprezentat de necesitatea promovării măsurilor de siguranță rutieră la trecerile de nivel cu calea ferată, având în vedere numărul din ce în ce mai mare de accidente înregistrate în ultimul timp. Astfel, crearea unei infrastructuri complete a rețelei de transport majore, cu poli de schimb și trasee pe axele majore de transport, reprezintă una din problematicile care trebuie adresată pe viitor.

Totodată, eliminarea concurenței, crearea unui mediu eficient și controlat în serviciile de transport public și integrarea la nivelul rețelei, dar și tarifară în situația operatorilor multipli, sunt problematice viitoare cărora pentru care trebuie să se găsească soluții eficiente. Astfel, toate acestea vor asigura o ofertă de transport public echilibrat și vor elimina stresul excesiv asupra rețelei rutiere urbane datorat transportului privat.

În domeniul incluziunii sociale, o provocare de perspectivă este reprezentată de promovarea economiei sociale ca instrument valabil pentru asigurarea unor piețe de muncă pentru șomeri sau grupuri dezavantajate, precum și la includerea grupurilor defavorizate în piețele de muncă. La aceasta se adaugă provocări legate de prevenirea violenței domestice, servicii pentru vârstnici, persoane cu dizabilități, problema copiilor cu părinți plecați la muncă în afara țării.

V. Economie urbană: problematici și provocări pentru o Nouă Agendă Urbană

Îmbunătățirea finanțelor locale

Privită la nivel teritorial în condițiile de austeritate în care funcționează autoritățile locale în acest moment în România, situația bugetelor locale ne prezintă o diferență foarte mare între comunitățile care realizează venituri proprii suficiente și cele care nu se descurcă nici pentru cheltuielile de întreținere a localității. În acest context subiectul de actualitate pe baza căruia au loc numeroase dezbateri îl reprezintă echilibrarea bugetelor locale. Aceste disparități la nivel teritorial se regăsesc și în măsurile luate la nivelul autorităților locale. Astfel măsurile luate de anumite autorități locale sunt extreme ca de exemplu eliminarea procedurii echilibrării bugetelor locale (este cazul acelor autorități locale care au suficiente venituri pentru a-și acoperi cheltuielile).

Capacitatea administrației de a genera venituri, reflectă, într-un mod pertinent, atât performanțele echipei care gestionează activitățile la nivel local cât și o imagine reală a situației la nivel teritorial cu privire la execuția bugetelor locale.

Un moment important l-a reprezentat anul 2006, an în care s-a votat Legea finanțelor publice locale nr.273/2006. În cadrul acestei legi au fost prevăzute formula și criteriile de calcul după care urma să se facă repartizarea cotelor din impozitul pe venit în vederea echilibrării bugetelor locale.

După 2001 se manifestă o îngrijorare la nivelul administrației publice locale în ceea ce privește capacitatea de autosusținere financiară - scopul principal al preconizatei intenții a administrației centrale. Această îngrijorare este explicabilă dacă luăm în calcul experiența administrațiilor locale din anul 2001, an în care le-au fost repartizate activități noi (în principal în zona educațională, a asistenței sociale) fără o asigurare a fondurilor necesare în prealabil și fără a asigura pregătirea managerială necesară pentru decidenții de la nivel local.

Pentru perioada 2002-2004 se observă o încadrare a valorii indicatorului privind capacitatea administrației de a genera venituri în intervalul 13% - 37%. Începând cu anul 2004 situația se schimbă radical. În primul rând se înregistrează o creștere a capacității administrației de a genera venituri pentru toate județele. Intervalul în care se încadrează valorile pentru acest indicator sunt (21% - 75% față de 13% - 37% în anul 2002). În cel de-al doilea rând, cele mai mari valori revin marilor centre urbane. Anul 2012 prezintă o creștere a capacității administrației de a genera venituri la nivelul marilor centre urbane. În București se înregistrează cea mai mare valoare a indicatorului, valoare care ajunge la 73,90%.

Întărirea și îmbunătățirea accesului la finanțarea pentru locuințe

Conform Strategiei Naționale în domeniul Tineretului, standardul de viață al tinerilor este afectat puternic de lipsa accesului la soluții de locuire independentă, prețul de cumpărare fiind prohibitiv, chirii fiind ridicate mai ales în mediul urban și veniturile tinerilor scăzute, în timp ce programele sociale au asigurat un număr insuficient de unități locative cu prețuri mai reduse. Această situație cauzează aglomerarea tinerilor în gospodării multigeneraționale, locuirea împreună cu părinții și alte rude fiind singura opțiune posibilă.

Multe familii cu venituri mai mici din zonele urbane ar dori să contracteze un împrumut și să cumpere sau să construiască o casă, dar nu au acces la finanțare deoarece membrii acestora sunt angajați în mod informal sau lucrează pe cont propriu.

În orașele mari în care există capacitate tehnică și voință politică, se fac eforturi din fonduri locale/municipale sau din fonduri de la ANL sau de la stat - inclusiv pentru: construirea de noi locuințe sociale; renovarea vechiului fond locativ; proiecte de amplasamente și servicii (în principal în zonele rurale sau periurbane), prin care rezidenților din cartierele rău famate li se alocă gratuit o parcelă de teren de către administrație, pe care să-și construiască propria casă; îmbunătățiri la fața locului în unele cazuri prin racordarea la electricitate, alimentarea cu apă etc. Cu toate acestea, capacitatea de finanțare pe care o au cele mai multe orașe mici este limitată.

Asistența guvernamentală pentru finanțarea locuințelor este disponibilă prin mai multe programe.

- Solicitarea unui avans mai mic pentru creditele ipotecare pentru cei care cumpără o locuință pentru prima dată, garantate de Guvern ca parte a programului Prima Casă: 5 procente, față de 20 de procente pentru creditele de pe piață.
- Garantarea împrumutului de către Guvern, reducerea TVA (de la 24 de procente la 5 procente) și o subvenționare a ratei dobânzii de 1-2 procente pentru împrumuturile în euro acordate persoanelor care cumpără o locuință pentru prima dată și la un preț mai mic de 380.000 lei (~ 86.000 euro). Aproximativ 100.000 de credite ipotecare au fost garantate de stat ca parte a programului Prima Casă în perioada 2009-2013, estimându-se a reprezenta mai mult de 90% din creditele ipotecare contractate de băncile comerciale în această perioadă. Mai mult de două treimi din persoanele care au accesat aceste credite au vârsta cuprinsă între 26 și 35 de ani și au optat pentru unități locative mai mici: aproximativ 51 de procente din aceste credite au fost folosite pentru cumpărarea de unități locative cu o singură cameră.
- Subvenție de 30 de procente pentru unități finalizate în clădiri anterior „neterminate”: Construirea de unități locative private prin finalizarea clădirilor rezidențiale neterminate a căror construcție a început înainte de 1 ianuarie 1990. MDRAP aprobă și coordonează programele anuale. Autoritățile locale selectează solicitanții în baza unor criterii de selecție de ordin social, luând în calcul doar grupurile de populație care au dreptul la o subvenție unică de până la 30 de procente din prețul de cumpărare a locuinței.
- Subvenție de până la 30 de procente din valoarea locuinței: Pentru toate categoriile de persoane care se califică pentru locuințe sociale statul asigură o reducere sau o subvenție de până la 30 de procente (din valoarea locuinței), dar nu mai mult de 10.000 de euro dacă unitatea locativă este construită de un dezvoltator/o societate de construcții autorizat(ă). Autoritățile locale primesc cererile de subvenții și le acordă persoanelor îndreptățite să le primească după finalizarea lucrărilor de construcție.

Trebuie menționat și sprijinul oferit de stat tinerilor cu vârsta sub 35 de ani pentru construcția de locuințe particulare prin acordarea de parcele de teren: 250-500 m² în zonele urbane și până la 1.000 m² în zonele rurale. Autoritatea locală poate interveni prin extinderea infrastructurii (apă, salubritate etc.) la amplasamentele existente, utilizând bugetul local.

Pentru asigurarea accesului către locuințe Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice derulează o serie de programe de construcții de locuințe:

Programul de construcții de locuințe pentru tineri derulat prin ANL

Pentru asigurarea accesului către locuințe, prin legea nr. 152/1998 cu modificările și completări ulterioare, a fost înființată Agenția Națională pentru Locuințe, instituție de interes public cu personalitate juridică, de coordonare a unor surse de finanțare în domeniul construcției de locuințe.

Programul de construcții de locuințe pentru tineri destinate închirierii, derulat prin ANL are ca scop construirea de locuințe cu chirie, destinate tinerilor cărora sursele de venit nu le permit achiziționarea unei locuințe în proprietate sau închirierea unei locuințe în condițiile pieței și asigurarea stabilității tinerilor specialiști, prin crearea unor condiții de locuit convenabile.

Programul de construcții de locuințe prin credit ipotecar

Programul are rolul de construire de locuințe proprietate personală cu finanțare din credite ipotecare și realizarea unui fond locativ în proprietate privată. Creditul ipotecar este acordat de instituții financiare agreeate de Agenția Națională pentru Locuințe. Acordarea creditelor ipotecare pentru construcția de locuințe este condiționată de posibilitatea beneficiarului de a acoperi în avans, din surse proprii, diferența dintre costul integral al locuinței și cuantumul creditului care se poate acorda. Construirea locuințelor, recepționarea acestora și predarea către beneficiari este urmărită și realizată de ANL, împreună cu beneficiarii locuințelor, conform clauzelor și împuternicirilor înscrise în contractul de mandat.

Programul Prima casă contribuie la sprijinirea de către stat a accesului persoanelor fizice la credite destinate achiziționării/construirii unei locuințe în condiții avantajoase și la diminuarea consecințelor riscului de curs valutar. În acest scop, statul garantează în prezent 50% din împrumuturile acordate de bănci, cu condiția ca acestea să acorde credite mai ieftine. A fost aprobat în vara lui 2009, ulterior s-au adus o serie de modificări anuale.

Sprijinirea dezvoltării economice locale

Potrivit raportului realizat de către Banca Mondială - Orașe competitive, dezvoltarea economică a unei țări reprezintă subsumarea a doi factori cheie: importanța (masa) economică a orașelor și apropierea lor față de centre economice importante, atât din cadrul granițelor naționale, cât și din străinătate.

Competitivitatea orașelor depinde de gradul de diversificare a bazei lor economice iar în România este prezent un număr mare de orașe cu un grad scăzut de atractivitate datorat specializării acestora pe o singură ramură de activitate, acest fapt având repercursiuni directe asupra întregii economii regionale.

Autoritățile locale interesate de crearea locurilor de muncă ar trebui să se concentreze asupra atragerii angajatorilor din sectorul de inovare. Pentru că cea mai bună metodă pentru un oraș sau stat de a genera locuri de muncă pentru persoane mai puțin calificate este atragerea companiilor din domeniul înaltei tehnologii care angajează persoane cu grad ridicat de calificare.

Cu cât oamenii pot accesa mai ușor oportunitățile (educația superioară, acces la slujbe bune și accesul la alți oameni), cu atât mai productivi vor fi și cu atât mai bune vor fi rezultatele economiei per ansamblu.

Ministerul Economiei, Comerțului și Relațiilor cu Mediul de Afaceri desfășoară activități care au ca obiectiv dezvoltarea și susținerea sectorului IMM-urilor din România pentru creștere economică și creare de locuri de muncă. Ministerul derulează o serie de programe naționale cu finanțare de la bugetul de stat, precum și proiecte cu finanțare externă, ce urmăresc facilitarea accesului IMM-urilor la finanțare:

- Programul pentru stimularea înființării și dezvoltării microîntreprinderilor de către întreprinzători tineri

- Programul pentru dezvoltarea culturii antreprenoriale în rândul femeilor manager din sectorul IMM
- Programul pentru dezvoltarea abilităților antreprenoriale în rândul tinerilor și facilitarea accesului la finanțarea START
- Programul de dezvoltare și modernizare a activităților de comercializare a produselor și serviciilor din piață
- Programul pentru susținerea meșteșugurilor și artizanatului
- Programul de înființare și dezvoltare de incubatoare tehnologice și de afaceri
- Programul UNCTAD/EMPRETEC pentru sprijinirea dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii
- Schema pentru acordarea ajutoarelor de minimis pentru investițiile realizate de IMM-uri
- Programul Româno-Elvețian pentru IMM-uri

Ministerul susține colaborarea dintre IMM-uri și instituțiile de învățământ superior și institutele naționale de cercetare-dezvoltare pentru creșterea capacității de inovare a întreprinderilor și valorificare a avantajelor competitive ale IMM-urilor, inițiativă cuprinsă în proiectul *Strategiei guvernamentale pentru dezvoltarea sectorului întreprinderilor mici și mijlocii și îmbunătățirea mediului de afaceri din România Orizont -2020*.

Crearea de mijloace de trai și locuri de muncă decente

În România nu există un tipar distinct al locurilor unde oamenii au un nivel de viață ridicat (Competitive cities, 2013). Motivul este simplu: în localitățile cu populație scăzută, o singură companie poate ridica media salarială a tuturor. De exemplu, dacă în acea localitate doar trei oameni au contracte de muncă (situație destul de des întâlnită în zonele rurale) și sunt angajați de o companie care plătește salarii destul de mari, localitatea poate apărea pe hartă ca fiind destul de dezvoltată. Pentru România, datele privind consumul reprezintă un indicator de bunăstare mai bun, mai ales la nivel de localitate.

Strategia Națională pentru Ocuparea Forței de Muncă 2014-2020 (și planul de acțiuni pentru implementarea acesteia) a fost aprobată prin Hotărârea de Guvern nr. 1073 din data de 11 decembrie 2013. Scopul elaborării documentului strategic este de a asigura o mai bună coordonare a priorităților privind politica de ocupare a forței de muncă, pornind de la un cadru de acțiune construit pentru îndeplinirea obiectivelor și a priorităților politicii naționale de ocupare a forței de muncă, integrat în contextul Strategiei Europa 2020 a Uniunii Europene.

Obiectiv general: atingerea unui nivel sustenabil de ocupare a forței de muncă din România, susținut de competitivitate economică, coeziune socială și dezvoltare durabilă.
Ținta cheie 2020: 70% - rata de ocupare a forței de muncă pentru grupa de vârstă 20-64 ani.

Cu scopul implementării de măsuri flexibile pentru piața muncii, menite să răspundă atât nevoilor persoanelor aflate în căutarea unui loc de muncă, cât și nevoilor mediului de afaceri, Ministerul Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice a inițiat reforma Legii sistemului asigurărilor pentru șomaj și stimulării ocupării forței de muncă prin:

- acordarea de servicii gratuite de evaluare a competențelor dobândite pe alte căi decât cea formală, cu scopul de a facilita și urgenta obținerea unui certificat de competențe profesionale;
- acordarea primelor de mobilitate inclusiv șomerilor de lungă durată, măsură ce țintește stimularea mobilității teritoriale în vederea ocupării, prin acordarea primei

de încadrare (2 X valoarea indicatorului social de referință) și a primei de instalare (7 X valoarea indicatorului social de referință);

- reducerea condiționalităților de implementare a unor măsuri active prin reducerea de la 3 la 1,5 ani, respectiv de la 2 la 1,5 ani, a obligației de menținere a raporturilor de muncă sau de serviciu pentru angajatorii care angajează absolvenți în condițiile art. 80, respectiv șomeri în vârstă de peste 45 de ani, șomeri care sunt părinți unici susținători ai familiilor monoparentale și persoane cu handicap, în condițiile art. 85;
- promovarea măsurii prin care angajatorii care încadrează în muncă, potrivit legii, șomeri care în termen de 5 ani de la data angajării îndeplinesc, conform legii, condițiile pentru a solicita pensia anticipată parțială sau de acordare a pensiei pentru limită de vârstă, dacă nu îndeplinesc condițiile de a solicita pensia anticipată parțială, beneficiază lunar, pe perioada angajării, până la data îndeplinirii condițiilor respective, de o sumă egală cu valoarea indicatorului social de referință în vigoare, acordată din bugetul asigurărilor pentru șomaj, față de termenul de 3 ani prevăzut în legea actuală;
- promovarea participării pe piața muncii a tinerilor în risc de marginalizare socială, prin stimularea angajatorilor care încadrează tineri aflați în această categorie, măsură prin care acești angajatori numiți de inserție beneficiază, pentru fiecare tânăr angajat, din această categorie, lunar, la cerere, din bugetul asigurărilor pentru șomaj, de o sumă egală cu salariul de bază stabilit la data angajării tânărului, dar nu mai mult de două ori valoarea indicatorului social de referință, în vigoare la data încadrării în muncă, pentru o perioadă egală cu perioada contractului de solidaritate încheiat între ANOFM și tânărul respectiv, pe o durată de până la 3 ani, dar nu mai puțin de un an.

Integrarea economiei urbane în politica de dezvoltare națională

Economia orașelor românești a fost zguduită de două elemente majore care au avut un impact major în modul de dezvoltare al acestora - restructurarea industrială de după anul 1990 și criza financiară începută în anul 2008. Cele mai afectate au fost orașele mono-industriale sau cele cu ramuri economice limitate ca număr, care nu au putut dezvolta noi activități care să preia forța de muncă disponibilă.

Tendința la nivel european și care se manifestă cu precădere în țările mai puțin dezvoltate este concentrarea activităților economice și a populației în marile metropole, dar mai ales în orașele capitală ceea ce oferă o poziție dominantă și unică a capitalei în sistemul economic național. Într-un studiu al DG REGIO referitor la regiunile metropolitane în Uniunea Europeană, se menționează că cele opt regiuni metropolitane din România (București, Timișoara, Cluj-Napoca, Iași, Brașov, Craiova, Constanța și Galați) produceau în anul 2006 46,1% din valoarea PIB-ului național, în ciuda faptului că în aceste regiuni era concentrată doar 32,6% din populația țării. Comparativ cu media națională, PIB-ul în cele opt regiuni metropolitane se situa în 2006 la 54% față de media europeană, cu 16 puncte procentuale peste media națională.

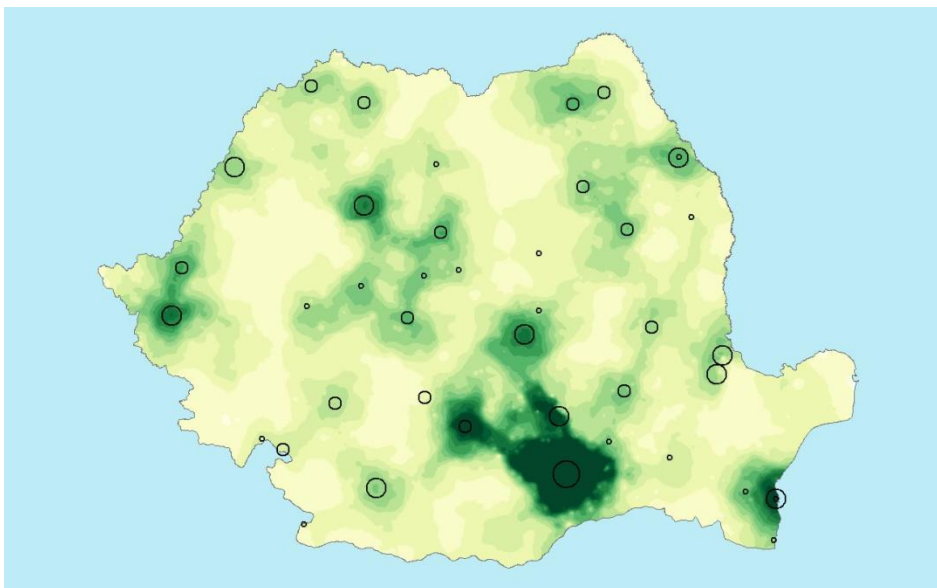


Fig. 12 Polarizarea economică la nivel național

Sursa Raport Banca Mondială - Orașe competitive

Politica polilor de creștere în România (2008-2013) a influențat o parte importantă a dezvoltării țării în ultimii ani. Întocmită în martie 2008, aceasta a definit mai multe categorii de centre urbane: 7 poli de creștere și 13 centre de dezvoltare urbană, de importanță regională.

În România, economiile de scară și de aglomerație și-au concentrat resursele în câteva centre economice majore, intensificându-se creșterea divergență dintre regiuni. Între 1995 și 2009, contribuția București la PIB-ul țării a crescut de la 15% la 25%. Însă dezvoltarea Bucureștiului a condus, prin polarizarea economică și socială, la scăderea competitivității celorlalte orașe, Timișoara și Cluj-Napoca s-au putut dezvolta datorită distanței față de București, reușind astfel să își extindă masa economică independent de capitală.

Pe categorii de activități, în mediul urban, la nivel național în ultimii 10 ani **se remarcă o scădere a numărului populației ocupate în agricultură și industrie și o creștere a sectorului construcții și servicii, ceea ce marchează o tendință de terțializare a economiei orașelor.** De altfel, din cele 5.071.490 persoane ocupate în anul 2011 în mediul urban, cele mai multe erau concentrate în sectorul servicii (61%), urmat pe sectorul industriei (cca. 28%). Dintre domeniile sectorului servicii cele mai importante dinamici le-au înregistrat intermediile financiare (creștere de 74% în anul 2011, față de anul 2000), hoteluri și restaurante (plus 69%) sau comerțul (32%).

Potrivit Strategiei Naționale de Competitivitate 2020 (în proces de consultare), în perioada 2007-2013 investițiile sprijinite de fondurile structurale și de coeziune au fost gândite punctual (în orașe, firme, persoane) și nu către arii de intervenție definite ca zone integrate de dezvoltare.

Provocări și lecții învățate în domeniile de mai sus

Efectele procesului de descentralizare financiară din România a marcat într-un mod profund evoluția veniturilor și cheltuielilor din bugetele locale și implicit capacitatea administrațiilor de a genera venituri. Astfel, pe fondul delegării unui număr din ce în ce mai mare de responsabilități de la nivel central către administrațiile publice locale, fără ca veniturile acestora să crească corespunzător, au apărut discrepanțe în ceea ce privește capacitatea administrațiilor de a genera venituri.

Printre provocările legate de îmbunătățirea finanțelor publice locale se numără:

- identificarea unor surse noi de finanțare a cheltuielilor locale. O astfel de sursă o constituie proiectele finanțate din fonduri europene nerambursabile. În cadrul accesării unor astfel de fonduri este foarte important modul de gestionare al acestor proiecte, având în vedere coordonarea defectuoasă pe care o întâlnim la nivelul organismelor intermediare de management pentru astfel de proiecte;
- creșterea veniturilor proprii și o revizuire a modului în care se face alocarea sumelor destinate echilibrării bugetelor locale, în vederea creșterii transparenței și eficienței acestui proces;
- factorii de decizie de la nivelul administrațiilor locale nu au o pregătire suficientă pentru a gestiona eficient resursele financiare în condițiile numeroaselor schimbări ce apar fie la nivel legislativ, fie ca efecte ale descentralizării financiare. Pentru a putea face față acestor schimbări se recomandă o formare a deprinderilor membrilor consiliilor locale și județene cu practici și tehnici de management local și, mai ales, cu particularitățile de elaborare a politicilor publice locale.

Generarea de venituri a țării provine de la câteva orașe importante, dispersate în teritoriu. Municipiul București este responsabil pentru aproximativ o pătrime din PIB-ul României, înregistrând o creștere importantă în comparație cu anul 1995, când genera numai 15 % din PIB. Când se analizează veniturile generate de companiile private, regiunea București-Ilfov reprezintă aproximativ 40% din total, iar cele mai mari 10 orașe generează peste jumătate (mai exact, 53 %) din veniturile totale ale firmelor țării.

Orașele României au nevoie de o gamă mare de domenii de lucru, care să tragă înaintea economia locală, precum și o bază economică diversificată, care să poată susține creșterea chiar și dacă unele dintre domeniile de vârf din zonă întâmpină dificultăți.

Strategia Națională de Competitivitate 2020 menționează lipsa unei culturi antreprenoriale drept o provocare în momentul de față, demonstrată prin lipsa unei mase critice de IMM-uri. De asemenea, competențele și educația reprezintă calități cheie ale forței de muncă și pot determina atractivitatea unei piețe, iar România prezintă încă dezavantaje în ceea ce privește acest aspect: competențe neadecvate pe piața muncii, tendința negativă a ponderii persoanelor cu calificare înaltă în totalul de populație, nivel scăzut de alfabetizare informatică, fenomenul de “brain drain” - emigrarea populației cu înaltă calificare etc.

Provocări și problematici viitoare în domeniile de mai sus care ar putea fi abordate printr-o Nouă Agendă Urbană

Pentru ca centrele de creștere economică să poată beneficia la maximum de sistemul urban-rural creat în jurul lor, și să își extindă masa economică, administrația centrală și cea locală se pot folosi de anumite instrumente. Totuși, aceste instrumente trebuie să fie ajustate pentru a răspunde nevoilor specifice ale fiecărui oraș.

La nivel local, intervențiile decisive asigură o mai bună calitate a vieții. Se spune că oamenii migrează către locurile unde există oportunități, dar rămân acolo unde există o bună calitate a vieții. Astfel, este importantă dezvoltarea și întreținerea unui sistem de transport public vast, dinamic și eficient (care să faciliteze accesul către toate zonele orașului); protejarea spațiilor verzi; investiții în centre culturale (ex. teatre, cinematografe, săli de operă); crearea unor spații publice de calitate, încurajarea interacțiunilor dintre oameni.

Pentru zonele economice mai mari este importantă dezvoltarea infrastructurii de conectivitate. Pe de o parte, oamenii din acea zonă ar avea acces rapid la oportunități, facilități și la serviciile publice cheie din nucleul orașului.

Pentru a fi cu adevărat competitive, orașele României au nevoie de o gamă mare de domenii de lucru, care să tragă înainte economia locală, precum și o bază economică diversificată, care să poată susține creșterea chiar și dacă unele dintre domeniile de vârf din zonă întâmpină dificultăți. Criza din anul 2008 a fost deosebit de utilă prin prisma faptului că datele referitoare la performanțele orașelor înainte și după această perioadă pot oferi indicații referitoare la sănătatea, adaptabilitatea și sustenabilitatea economiilor locale în România.

Un proces economic recent este apariția clusterelor economice, care pot impulsiona dezvoltarea economică și pot aduce o valoare adăugată mai mare. Procesul de clusterizare este de așteptat să ia amploare.

Dezvoltarea economică la nivel local și regional trebuie susținută prin crearea de structuri de afaceri (parcuri industriale, parcuri științifice și tehnologice) în cadrul cărora firmele să se bucure de anumite facilități și servicii specifice.

Cercetarea joacă încă un rol redus în dezvoltarea economică, transferul rezultatelor și aplicarea lor în economie făcându-se încet și cu dificultate. Restabilirea unei legături puternice între cercetare și economie și creșterea inovării reprezintă mijloace ce pot asigura o dezvoltare durabilă a economiei țării.

Se impune crearea unei forțe de muncă instruite și calificate care necesită pregătire, educație de bază și cursuri de pregătire profesională, precum și pregătire practică continuă la locul de muncă. De asemenea este necesară reconversia profesională a persoanelor disponibilizate prin restructurarea economică.

VI. Locuire și servicii de bază: problematici și provocări pentru o Nouă Agendă Urbană

Prevenire și îmbunătățire zone cu locuințe insalubre (slum)

MDRAP, cu asistența Băncii Mondiale, a realizat o analiză pentru a identifica comunitățile sărace din zonele urbane.

Pentru aceste domenii, se intenționează să fie puse în aplicare **planuri integrate** pentru reducerea concentrației fizice a sărăciei.

Aceste planuri vor necesita, pe lângă **măsuri obligatorii privind locuințele sociale, măsuri complementare în domeniile educației, sănătății, serviciilor sociale și a ocupării forței de muncă**, în scopul reducerii aspectelor cruciale reprezentate de sărăcie și excluziune socială. Astfel, proiectele integrate care abordează nevoile acestor comunități (inclusiv pe cele ale persoanelor de etnie romă), vor trebui să includă atât investiții în infrastructură (educație, sănătate, servicii sociale), precum și măsuri de încurajare a ocupării forței de muncă, prin intermediul activităților economiei sociale, împreună cu îmbunătățirea condițiilor de locuit (prin activități de construcție/reabilitare), în paralel cu punerea în aplicare a activităților pentru dezvoltarea integrată a comunității (informare/consiliere/mediere).

Totodată, MDRAP a finanțat în anul 2014 realizarea unei metodologii de identificare și intervenție cu privire la habitatul insalubru, fiind definite criterii de identificare și mijloace de intervenție la nivel de insulă urbană, la nivel de imobil și la nivel de locuință.

Îmbunătățirea accesului la locuințe adecvate

Pentru asigurarea accesului către locuințe, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice derulează o serie de programe de construcții de locuințe:

Programul de construcții de locuințe pentru tineri derulat prin ANL

Pentru asigurarea accesului către locuințe, prin legea nr. 152/1998 cu modificările și completările ulterioare a fost înființată Agenția Națională pentru Locuințe, instituție de interes public cu personalitate juridică, de coordonare a unor surse de finanțare în domeniul construcției de locuințe.

Programul de construcții de locuințe pentru tineri destinate închirierii, derulat prin ANL are ca scop construirea de locuințe cu chirie, destinate tinerilor cărora sursele de venit nu le permit achiziționarea unei locuințe în proprietate sau închirierea unei locuințe în condițiile pieței și asigurarea stabilității tinerilor specialiști, prin crearea unor condiții de locuit convenabile.

În sprijinul dezvoltării de ansambluri de locuințe sociale din faza de proiectare până la faza de implementare, sunt alocate sume atât din bugetul de stat și credite externe cât și sume din bugetul local.

Programul de construcții de locuințe prin credit ipotecar

Programul are rolul de construire de locuințe proprietate personală cu finanțare din credite ipotecare și realizarea unui fond locativ în proprietate privată. Creditul ipotecar este acordat de instituții financiare agreeate de Agenția Națională pentru Locuințe. Acordarea creditelor ipotecare pentru construcția de locuințe este condiționată de posibilitatea beneficiarului de a acoperi în avans, din surse proprii, diferența dintre costul integral al locuinței și cuantumul creditului care se poate acorda. Construirea locuințelor,

recepționarea acestora și predarea către beneficiari este urmărită și realizată de ANL, împreună cu beneficiarii locuințelor, conform clauzelor și împuternicirilor înscrise în contractul de mandat.

Programul de construcții de locuințe sociale conform legii nr. 114/1996 cu modificările și completările ulterioare

Scopul acestui program este construirea de locuințe sociale - locuințe cu chirie subvenționată, destinate unor categorii de persoane defavorizate prevăzute de lege, cărora nivelul de existență nu le permite accesul la o locuință în proprietate sau închirierea unei locuințe în condițiile pieței. Obiectivul ce se dorește a fi atins este asigurarea unor condiții de locuit decente pentru categoriile sociale dezavantajate.

Statul sprijină financiar construcția de astfel de locuințe, prin alocarea de fonduri de la bugetul de stat în completarea fondurilor din bugetele locale, prin intermediul bugetului Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, la solicitarea fundamentată a consiliilor locale.

Programul de construcții de locuințe sociale destinate chiriașilor evacuați din casele naționalizate

Programul urmărește crearea unui fond de locuințe sociale destinate chiriașilor evacuați din locuințele retrocedate foștilor proprietari în acele unități administrativ-teritoriale în care s-au înregistrat cereri formulate de persoane îndreptățite prevăzute de ordonanță. În scopul asigurării fondurilor necesare pentru finanțarea executării construcțiilor de locuințe sociale destinate închirierii persoanelor evacuate din locuințele retrocedate în natură foștilor proprietari, consiliile locale, la fundamentarea proiectelor de bugete locale anuale, vor prevedea sumele aferente fiecărei construcții, pe surse de finanțare, inclusiv sumele necesare în completare de la bugetul de stat.

Începând din 2006, Guvernul a inițiat programe de reabilitare/recondiționare a fondului locativ existent pentru a-l proteja împotriva riscului seismic și a-i îmbunătăți eficiența energetică. Finanțarea proiectelor se realizează după cum urmează: 34 de procente de la bugetul de stat; 33 de procente de la bugetul autorității locale (+FEDR); și 33 de procente din fondurile asociațiilor de proprietari (+FEDR). Investiția solicitată din partea proprietarilor particulari este relativ mică: 1.000-1.700 de euro pentru un apartament cu suprafața medie de 60 m².

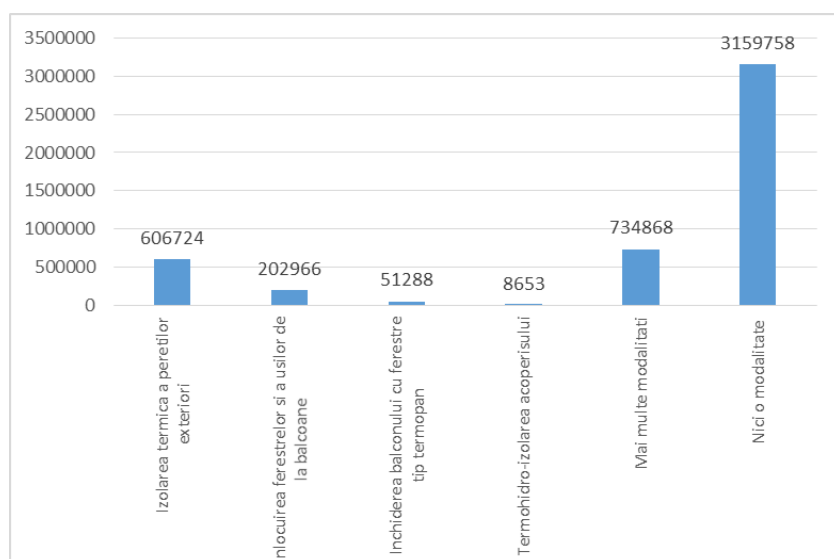


Fig.13 Structura locuințelor după modalitatea de reabilitare termică (urban)

Sursa datelor: INS

Conform datelor de la ultimul recensământ (2011), în mediul urban doar 33% din numărul total de locuințe sunt reabilite termic prin una sau mai multe modalități de reabilitare (izolarea termică a pereților exterior, înlocuirea ferestrelor și a ușilor de la balcoane cu tâmplărie de tip termopan, închiderea balconului cu ferestre de tip termopan, termo-hidroizolarea acoperișului).

Asigurarea accesului durabil la apă potabilă

Rezultatele obținute de către autoritățile centrale, locale și alte autorități guvernamentale, în parteneriat cu principalii actori relevanți din domeniu, prin intermediul Agendei Habitat:

În ceea ce privește calitatea apei destinate consumului uman, principala obligație care derivă din Directiva Consiliului 98/83/CE cu modificările ulterioare, este să se asigure calitatea apei distribuite în sisteme centralizate.

Pentru conformarea la prevederile acestei directive au fost obținute perioade de tranziție pentru diferiți parametri care caracterizează calitatea apei, până la data de 22 decembrie 2015 (pentru parametrii: amoniu, nitrați, aluminiu, fier, plumb, cadmiu, pesticide și mangan pentru localitățile cu populație cuprinsă între 10.000 și 100.000 locuitori și respectiv pentru amoniu, nitrați, turbiditate, aluminiu, fier, plumb, cadmiu și pesticide pentru localitățile sub 10.000 locuitori).

În ceea ce privește accesul la apă potabilă în mediul urban, conform INS, în anul 1996 s-a înregistrat un număr de 262 localități cu rețea de distribuție a apei potabile; în anul 2006 s-au înregistrat 317 localități cu rețea de distribuție a apei potabile iar în anul 2012-317 localități.

Lungimea totală a rețelei simple de distribuție a apei potabile pentru județe și localități a fost:

- în anul 1996: 34496,6 km
- în anul 2006: 50821 km
- în anul 2012: 68299,3 km
- în anul 2014: 74263,2 km

Cantitatea de apă potabilă distribuită pe județe și localități (uz casnic, per total localități) a fost:

- în anul 2006: 652418 mii m.c.
- în anul 2012: 694792 mii m.c.
- în anul 2014: 684451 mii m.c.

Populația deservită de sistemul public de alimentare cu apă a înregistrat:

- în anul 2008: 11336676 persoane
- în anul 2012: 12103555 persoane
- în anul 2014: 12454909 persoane.

Asigurarea accesului durabil la servicii de bază de salubritate și canalizare

Îmbunătățirea accesului la infrastructura de apă uzată reprezintă unul din obiectivele permanente ale politicii de mediu .

Perioada de pre-aderare (2000-2007) poate fi caracterizată prin efortul instituțional de întărire a capacității instituționale și administrative pentru organizarea structurilor privind serviciile pentru apă și canalizare la toate nivelele: național, județean și local. După aderare acest efort instituțional a evoluat, fiind completat cu altul de ordin investițional, ca urmare a necesității îndeplinirii obligațiilor stabilite prin Tratatul de Aderare în ceea ce

privește colectarea și epurarea apelor uzate urbane în aglomerările cu peste 2000 locuitori echivalenți (l.e.).

Dupa aderarea la UE România a înregistrat un progres important în ceea ce privește dotarea cu rețele de canalizare și stații de epurare atât pentru aglomerările din mediul urban, cât și pentru cele din mediul rural, progresul fiind mai mare în mediul urban.

Populația României este de 20.199.059 locuitori, conform rezultatelor Recensământului, Populației și Locuințelor desfășurat în anul 2011, din care 10.902.302 locuitori în zona urbană (54%) și 9.296.757 locuitori în zona rurală (46%).

Din datele Institutului Național de Statistică, referitor la numărul de locuitori cu locuințe conectate la sisteme de canalizare și epurare (la nivel național):

- în anul 2006: 6.068.655 locuitori (din care 50,88% în mediul urban)
- în anul 2012: 8.589.957 locuitori (din care 73,18% în mediul urban)

Lungimea totală simplă a conductelor de canalizare:

- În anul 1996: 15290,5 km
- În anul 2006: 18602,3 km
- În anul 2012: 24789,8 km

Numar localități cu canalizare publică (zona urbană):

- În anul 1996: 261 (din totalul de 261)
- În anul 2006: 308 (din totalul de 320)
- În anul 2012: 310 (din totalul de 320)
- În anul 2014: 311 (din totalul de 320).

Îmbunătățirea accesului la energie verde pentru uz casnic

Conform Strategiei Naționale Energetice pentru perioada 2007-2020, sistemele actuale de alimentare centralizată cu căldură se caracterizează prin echipamente învechite cu randamente scăzute (cele în cogenerare) și cu pierderi mari la transport și distribuție.

Eficiența scăzută se datorează pe lângă randamentele scăzute la generare și pierderilor foarte mari la transportul și distribuția căldurii (între 10 și 50% în unele cazuri) și dispariției consumului industrial de abur și apă fierbinte care a condus la funcționare cu regimuri neeconomice, respective la costuri mari de producție și distribuție a energiei termice, scăderea calității serviciilor și creșterea valorii facturii energetice pentru populație.

Mai mult de o treime din populația României locuiește în circa 3 milioane de apartamente situate în aproximativ 85.000 construcții multietajate, amplasate în cvasitotalitatea lor în zone urbane. Tehnologiile utilizate nu au asigurat o performanță energetică satisfăcătoare a clădirilor.

Potrivit hărții energiei "verzi", potențialul României cuprinde 65% biomasă, 17% energie eoliană, 12% energie solară, 4% microhidrocentrale, 1% voltaic + 1% geotermal. Deoarece energia solară este în competiție cu biomasa, principala cerere de apă caldă încălzită cu energie solară se află în zonele urbane. Panourile fotovoltaice sunt de asemenea utilizate în zonele urbane.

Ponderea electricității produse din surse regenerabile în consumul final brut de energie electrică al țării în 2013 a fost de 41%, peste ținta de 38% asumată de România pentru anul

2020, și peste ținta intermediară de 35% indicată pentru anul 2015, potrivit Ministerului Energiei.

România și-a asumat în fața Comisiei Europene ca 24% din consumul total de energie din surse regenerabile în anul 2020. Această țintă include atât electricitatea, cât și energia termică și carburanții. Autoritatea Națională de Reglementare în Energie (ANRE) a anunțat că această țintă a fost deja atinsă la 1 ianuarie 2014.

Pe segmentul de energie electrică, ținta asumată pentru anul 2020 este de 38%, iar ținta intermediară este de 35% pentru anul 2015, astfel că informațiile autorităților arată că România a depășit deja ambele ținte. Potrivit aceluiași document, care reprezintă nota de fundamentare a unui proiect de Hotărâre de Guvern, ANRE estimează că, la finele acestui an, în România vor fi în funcțiune capacități de producere a energiei regenerabile cu o putere de circa 6.000 de MW, în creștere cu 40% față de 4.300 de MW, cât este capacitatea lor totală de acum.

Programele privind creșterea eficienței energetice a clădirilor finanțate prin fonduri structurale, care presupun cofinanțarea din partea beneficiarilor, se confruntă cu dificultăți de implementare ca urmare a programelor anterioare care ofereau subvenții/sprijin din fonduri publice în proporție de 100%, în pofida faptului că rezultatele implementării programelor anterioare au demonstrat calitatea slabă a lucrărilor și supravegherea insuficientă, conducând la o eficiență redusă a economiilor de energie și a reducerii emisiilor, reglementări mai complicate privind asociațiile de proprietari și la un interes scăzut din partea sectorului financiar.

Îmbunătățirea accesului la mijloace durabile de transport

În contextul mobilității urbane și implicit a transportului, accesibilitatea poate fi abordată atât din punct de vedere spațial cât și din punct de economic. Durabilitatea, în materie de transport poate fi tradusă prin promovarea unor sisteme alternative de transport, prietenoase cu mediul. Totodată prin durabilitate se poate înțelege optimizarea și eficientizarea sistemelor de transport public alcătuite din moduri de transport principale și complementare interrelaționate precum metroul, tramvaiul, troleibuzul, autobuzul, maxi-taxiul.

Conform raportului *Competitive cities*, aproape toate orașele românești care au beneficiat de un sistem de transport public au fost martorele diminuării sau dispariției complete a acestuia.

Într-o anumită măsură, aceste sisteme au dispărut pentru că nu s-au dovedit a fi profitabile, autoritățile locale neștiind cum să le mențină funcționale într-un mediu al constrângerilor bugetare. Totuși, se poate ca dispariția sistemului de transport să fi dus la scăderea mobilității populației și la o creștere a dependenței de mașina personală.

Este binecunoscut faptul că rețelele de transport public structurante și nepoluante joacă un rol vital în contextul funcționării orașului de mâine și de asigurare a unui cadru de viață atractivă și de reducere a gradului de poluare din cadrul orașelor. Pentru asigurarea durabilității dezvoltării urbane, a unor cadre de viață atractive și de reducere a gradului de poluare, la nivelul orașelor sunt promovate tot mai des o serie de măsuri de remodelare a mobilității printre care se numără crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat, dezvoltarea rețelelor de transport public structurante și nepoluante în marile orașe și aglomerații urbane (tramvai și metrou) și organizarea de rețele pietonale.

Prin Carta de la Leipzig este propusă promovarea creșterii accesibilității către transport public a tuturor categoriilor sociale.

În conformitate cu Cartea Albă a Transporturilor 2011, capitolul *Zece obiective pentru un sistem de transport competitiv și sustenabil*, pentru optimizarea performanței lanțurilor logistice multimodale, inclusiv prin utilizarea pe scară mai largă a unor moduri de transport mai eficiente din punct de vedere energetic, trebuie îndeplinite o serie de ținte:

- Un procent de 30 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km ar trebui să fie transferat până în 2030 către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe calea ferată sau pe căile navigabile, acest procent trebuind să depășească 50 % până în 2050, cu ajutorul coridoarelor de transport de marfă eficiente și ecologice. Pentru realizarea acestui obiectiv va fi necesară și dezvoltarea unei infrastructuri adecvate.
- Finalizarea, până în 2050, a unei rețele feroviare europene de mare viteză. Triplarea lungimii rețelei feroviare de mare viteză existente până în 2030 și menținerea unei rețele feroviare dense în toate statele membre. Până în 2050, majoritatea transportului de călători pe distanțe medii ar trebui să se efectueze pe calea ferată.
- Implementarea, până în 2030, a unei „rețele primare” TEN-T multimodale și complet funcționale la nivelul întregii UE, a unei rețele de calitate înaltă și de mare capacitate până în 2050 și a unui set corespunzător de servicii de informații.
- Conectarea, până în 2050, a tuturor aeroporturilor „rețelei primare” la rețeaua feroviară, de preferință la rețeaua de mare viteză; garantarea faptului că toate porturile maritime primare sunt conectate corespunzător la sistemul feroviar de transport de marfă și, acolo unde este posibil, la sistemul de căi navigabile interioare.

Costul externalităților locale, cum ar fi poluarea atmosferică și sonoră și congestiunea ar putea fi internalizate prin intermediul unor tarife pentru utilizarea infrastructurii. Recenta propunere a Comisiei de modificare a așa-numitei „Directiva Eurovinieta” reprezintă un prim pas în direcția unui grad mai mare de internalizare a costurilor generate de vehiculele grele de marfă, dar disparitățile dintre politicile de taxare a drumurilor naționale vor continua să existe. Acțiunile ulterioare vor examina adoptarea treptată a unui sistem de internalizare armonizat obligatoriu pentru vehiculele comerciale pe ansamblul rețelei interurbane, punând capăt situației actuale în care transportatorii internaționali au nevoie de Eurovinieta, de 5 vinieta naționale și de 8 sisteme electronice și contracte de percepere a taxelor de drum pentru a putea circula fără probleme pe drumurile europene pe care se percepe taxa de drum.

Provocări și lecții învățate în domeniile de mai sus

În România asigurarea accesului populației la serviciile de aprovizionare cu apă potabilă în sistem centralizat este deficitară, comparativ cu media țărilor din Uniunea Europeană. Având în vedere situația dificilă a infrastructurii privind apă/apă uzată în perioada de pre-aderare, serviciile publice de apă și canalizare au fost susținute printr-o serie de programe cu susținere financiară internațională- exemple: Programul de dezvoltare a utilităților municipale (Municipal Utility Development Programe) - susținut de Banca Mondială, Programul de dezvoltare a infrastructurii în orașele mici și mijlocii, Programul ISPA, PHARE, Programe de dezvoltare susținute din fonduri bugetare și credite (instituții: BIRD, BERD, BM).

În perioada 2007-2013, în cadrul POS Mediu au fost finanțate proiecte integrate de investiții în domeniile apei potabile și epurării apelor uzate. În cadrul axei prioritare nr.1 “Extinderea și modernizarea infrastructurii de apă și apă uzată”, prin promovarea investițiilor în domeniul infrastructurii pentru apă și apă uzată s-a avut în vedere îmbunătățirea accesului la serviciile centralizate de alimentare cu apă și canalizare în

majoritatea zonelor urbane. Investițiile în infrastructura de apă/apă uzată au fost susținute și prin fonduri alocate de la bugetul statului Ordonanța Guvernului 40/2006, Fondul de Mediu.

La proiectarea și execuția rețelelor de canalizare noi, cât și la reabilitarea celor existente s-au avut în vedere modificările climatice și fenomenele atmosferice periculoase pentru a se putea preîntâmpina eventualele prejudicii aduse lucrărilor de canalizare și de a asigura operarea sistemului de colectare în canalizare în bune condiții în continuare. A crescut gradul de conectare la rețelele de canalizare și epurare în special în aglomerările din mediul urban, cu peste 10.000 l.e.

Principalele tipuri de proiecte și lucrări în domeniul epurării apelor uzate au avut în vedere: extinderea, reabilitarea sau construcția de noi rețele de canalizare, precum și extinderea, reabilitarea și modernizarea și construirea de noi stații de epurare atât la nivelul aglomerărilor umane, cât și al celor rurale.

Din punctul de vedere al impactului evacuării apelor uzate urbane, acesta este semnificativ atunci când provine din aglomerările umane mari, denumite „orașe mari” („big cities”) cu peste 150.000 l.e. (locuitori echivalenți). Multe din aceste aglomerări înglobează și mici localități și comune situate în imediata apropiere.

În perioada 2007-2012 au fost finalizate lucrările de construcție a stațiilor de epurare din municipiile: Braila (231,348 l.e.), Craiova (374,278 l.e.), Galați (369,833 l.e.), nivelul de epurare al apelor uzate fiind la nivelul treptei secundare, urmând ca ulterior să fie completate cu treapta de epurare mai avansată (treapta terțiară). În aceeași perioadă în stațiile de epurare ale marilor orașe, cu peste 150.000 l.e.: București (2,159,995 l.e.), Constanța, Pitești, Târgu Mureș, Arad, Piatra Neamț s-au creat condiții tehnice și tehnologice pentru epurarea avansată, (treapta terțiară) având drept scop îndepărtarea în limitele autorizate a compușilor cu azot și fosfor. Procesul de modernizare a stațiilor de epurare cu treaptă de epurare avansată se va realiza prin utilizarea fondurilor europene de coeziune.

Serviciile de apă și canalizare sunt preponderent servicii publice, doar câteva sunt companii private. Evacuările de ape uzate colectate în sistem centralizat sau care ajung direct în stații de epurare cât și pentru apele uzate urbane epurate sunt permise în baza unui sistem de autorizare specific operatorilor (pentru partea de canalizare). Administrația Națională „Apele Române” (ANAR), împreună cu cele 11 Administrații Bazinale de Apă subordonate, este autoritatea competentă pentru autorizarea evacuărilor de ape uzate în resursele de apă. De asemenea, ANAR aplică la nivel național un sistem de monitorizare a calității apelor uzate epurate evacuate și a calității corpurilor de apă receptoare (Sistemul de Monitorizare Integrată a Apelor în România), în conformitate cu cerințele europene.

Directiva privind epurarea apelor uzate urbane este nu numai cea mai costisitoare, fiind evaluată la peste 12,3 miliarde Euro, dar și cea mai dificil de implementat.

În cadrul Programului Operațional Sectorial de Mediu prin Axa prioritară 1 - Îmbunătățirea infrastructurii pentru apă/apă uzată, în perioada 2007-2013, au fost alocate 60% din fonduri (aproximativ 3,3 miliarde Euro) pentru realizarea acestor lucrări, precum și pentru dezvoltarea în continuare a proiectelor integrate pentru apă/apă uzată, optimizarea investițiilor și a managementului proiectelor.

În vederea creării unor companii performante în sectorul de apă și canalizare, care să poată realiza nu numai finanțarea UE, dar și implementarea legislației europene, prin preluarea instalațiilor din aglomerările învecinate și la un nivel de suportabilitate accesibil populației cu venituri mai reduse din aceste localități au fost creați operatorii regionali. La nivel național funcționează 42 de operatori regionali, majoritatea fiind activi la nivel de județ, dar și interjudețean, în funcție de configurația bazinului hidrografic.

Cu toate că cererile de finanțare de la fondurile structurale a unor proiecte în domeniul energiei regenerabile au depășit fondurile alocate inițial, mai mulți beneficiari au invocat probleme financiare din cauza prevederilor privind deducerile legate de programul de certificate verzi.

În perioada următoare trebuie să se asigure complementaritatea între fondurile naționale și cele comunitare pentru obținerea celor mai bune rezultate în sensul creșterii economice. De asemenea, s-a descoperit că în cazul proiectelor privind surse de energie regenerabilă nu este luată în calcul, în general, conexiunea la rețeaua națională de electricitate, ceea ce a făcut ca valoarea adăugată să se situeze sub așteptări. Când acest tip de proiecte furnizează un exces de energie, sistemul energetic național trebuie să permită o mai bună utilizare a surplusului de energie.

Conform Ministerului Energiei, în perioada 2014-2024, România trebuie să încurajeze dezvoltarea prudentă a energiilor regenerabile, cu un accent pe biomasă, ținând cont că investițiile în eolian și fotovoltaic s-au dezvoltat mult prea rapid și într-o manieră nesustenabilă în ultimii ani. În următorii ani, instalarea de noi capacități de producție a energiei electrice în eolian și fotovoltaic ar putea cauza probleme semnificative în funcționarea sistemului. De asemenea, o prioritate în domeniul regenerabilelor ar putea să vizeze identificarea unei alternative la combustibilii clasici folosiți în sectorul transporturilor.

Transportul durabil este destinat să asigure, în viitor, mobilitatea prin moduri de transport nepoluante sau care au un impact scăzut asupra mediului și sănătății, prin creșterea eficienței energetice a carburanților și scăderea consumului de carburanți proveniți din resurse neregenerabile, precum și prin scăderea continuă a deșeurilor solide și lichide rezultate în urma construcției, întreținerii și abandonării mijloacelor de transport.

Prin taxe, impozite și autorizații se poate reduce utilizarea mijloacelor de transport poluante, diminuarea consumurilor energetice, eficientizarea activităților de transport, redistribuirea echitabilă a veniturilor între societate și transportatori.

De asemenea, trebuie analizate aspectele prin care transportatorii provoacă daune unor factori neimplicați în activitatea de transport fără plata unor compensații (ex: poluarea chimică, efectul de seră, poluarea fonică, vibrațiile, deteriorarea infrastructurii, ambuteiajele, accidentele de circulație, utilizarea de resurse energetice nerecuperabile, etc).

Adoptarea politicilor specifice conceptului de transport durabil nu înseamnă modificarea imediată și totală a stilului de viață, nefiind imperative anumite măsuri de reducere a mobilității sau de limitare a achiziționării de autovehicule.

Important este ca odată cu utilizarea unui mijloc de transport care generează efecte adverse mediului și sănătății să fie luate măsurile necesare, pe termen lung, pentru diminuarea sau eliminarea acestora.

Provocări și problematice viitoare în domeniile de mai sus care ar putea fi abordate printr-o Nouă Agendă Urbană

Extinderea și modernizarea infrastructurii de apă continuă să fie una dintre cele mai mari priorități în ceea ce privește atât îmbunătățirea nivelului de trai cât și implementarea cerințelor Acquis-ului de mediu, urmând ca finanțarea să se efectueze prin intermediul fondurilor europene dar și al altor surse (buget național, etc).

Pentru perioada 2014-2020 prin intermediul POIM (Program Operațional Infrastructura Mare) se urmărește printre altele și asigurarea alimentării cu apă potabilă a populației,

prin derularea de proiecte majore și minore, inclusiv proiecte ale căror prime componente au fost finanțate prin POS Mediu 2007-2013 și care nu au fost finalizate (faza a II-a).

În perioada 2014-2020, va fi continuată politica de regionalizare a managementului serviciului public de apă și canalizare, prin implementarea proiectelor începute în perioada 2007-2013 și a căror finalizare se va realiza după 2015 și prin dezvoltarea de noi proiecte care să continue investițiile necesare privind colectarea și epurarea apelor uzate pentru aglomerările cu peste 2000 locuitori echivalenți.

Pentru perioada 2014-2020 pentru realizarea investițiilor se vor utiliza fonduri europene nerambursabile de aproximativ 2,9 mld. Euro prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM 2014-2020), restul necesarul de finanțare fiind proiectat din alte fonduri (instituții financiare internaționale, bugetul de stat, bugete locale).

Este evidentă necesitatea creșterii eficienței energetice și a productivității muncii, pentru revigorarea unor arii și a unor activități industriale care antrenează efective mari de angajați, concomitent cu promovarea unor programe de recalificare și restructurare a forței de muncă. Unele dintre aceste programe trebuie să aibă în vedere oportunitățile oferite de sursele regenerabile de energie din România. Oferta teoretică de locuri de muncă este extrem de generoasă, pe toate palierele de calificare, în special în faza de producție a instalațiilor. Din păcate, capacitatea redusă de producție a României și concurența acerbă pe plan european, face ca majoritatea locurilor de muncă create să fie în domeniul construcției (locuri de muncă temporare) sau al întreținerii și operării, care sunt mult mai puțin numeroase. Iată de ce este util ca procesele de calificare/recalificare a forței de muncă să țină cont de oportunitățile recente, iar la nivelul studiilor medii și superioare să fie implementate noi specializări care să răspundă cerințelor pieței forței de muncă.

Pentru asigurarea unui sistem de transport echilibrat, durabil și competitiv trebuie luate în considerare realizarea de investiții majore în moduri de transport ecologice, asigurând astfel eficiența modurilor de transport și sporirea interoperabilității la nivel urban și periurban.

Este important să se dezvolte și extindă oportunitățile de transport public între orașe (de ex. curse regulate și de încredere de autobuz și tren), precum și opțiunile de transport public în zona metropolitană a orașelor. Dacă localitățile învecinate ar fi mai bine integrate într-o zonă urbană funcțională, ar ajuta centrele orașelor să dezvolte o masă economică mai mare, să devină mai atractive pentru investitori și să beneficieze de economia de scară. Autoritățile publice trebuie să implementeze măsuri axate nu numai pe dezvoltarea și îmbunătățirea infrastructurii de conectare, ci și pe îmbunătățirea accesibilității și conectivității prin furnizarea de informații corespunzătoare în legătură cu orarele de autobuze și trenuri, prin realizarea de investiții în vederea modernizării și întreținerii stațiilor de autobuz și tren și prin stabilirea unor standarde care să coreleze calitatea și prețul pentru mijloacele de transport public.

Indicatori

i. Procentul persoanelor care trăiesc în zone cu locuințe insalubre (slum)

În România nu există o definiție a zonelor marginalizate. Raportul Băncii Mondiale din 2014, *Elaborarea strategiilor de dezvoltare a comunităților urbane marginalizate*, zonele dezavantajate din punct de vedere al locuirii reprezintă una dintre cele 4 categorii de zone urbane dezavantajate specifice României. Acestea se referă la cartiere în care o

pondere importantă a locuitorilor trăiește în locuințe neadecvate conform definiției UNHCHR.

Conform raportului menționat, ponderea populației urbane din zone dezavantajate pe locuire este de 5,2%.

ii. Procentul populației urbane cu acces la locuințe adecvate

Nu există o definiție în legislația românească pentru locuință adecvată. Poate fi utilizat un indicator alternativ (calculat pe baza datelor din RPL): ponderea populației urbane din locuințe dotate cu instalații de iluminat electric, apa curentă (apa caldă), canalizare, gaze și/sau încălzire centrală în total populație urbană.

	1992	2002	2011
Total România	42%	42,3%	50,9%
Mediu urban	76,1%	77,8%	82,1%

iii. Procentul populației din mediul urban cu acces la apă potabilă

Indicatorul utilizat în România este ponderea populației urbane din locuințe cu acces la instalație de alimentare cu apă în total populație urbană.

	1992	2002	2011
Total România	54,6%	71,6%	81,6%
Mediu urban	55%	95,5%	96,5%

iv. Procentul populației din mediul urban cu acces la servicii adecvate de canalizare

Indicatorul utilizat în România este ponderea populației urbane din locuințe cu acces la instalație de canalizare în total populație urbană.

	1992	2002	2011
Total România	51,6%	52,9%	70,6%
Mediu urban	86,4%	86,6%	92,9%

v. Procentul populației din mediul urban cu acces la servicii regulate de colectare deșeurilor

Gradul de conectare la serv. de salubritate (%)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total România	49	51	54	63	70	76
Mediu urban	79	79	80	84	85	90

Sursa: Raport național privind starea mediului pentru anul 2012, ANPM

vi. Procentul populației din mediul urban cu acces la energie verde de uz casnic

Nu se calculează deocamdată pentru orașele românești. Indicatorul propus pentru înlocuire este ponderea populației urbane din locuințe cu instalație electrică în total populație urbană (conform datelor RPL).

	1992	2002	2011
Total România	98%	97,9%	99,4%
Mediu urban	99,7%	99,3%	99,8%

vii. Procentul populației din mediul urban cu acces la transport public

Nu se centralizează acest indicator la nivelul mediului urban românesc. Poate fi aproximat pornind de la indicatorul privind numărul vehiculelor în inventar pentru transportul public local de pasager (indicator din statistica oficială) prin însumarea numărului de locuitori ai orașelor care dețin astfel de vehicule și raportarea rezultatului la populația urbană totală.

	2002	2012
Mediu urban	79,2%	72,6%

viii. Nivelul descentralizării efective pentru dezvoltare urbană durabilă, măsurat prin: (i) procentul politicilor și al legislației privind problematice urbane la a căror formulare autoritățile locale și regionale au participat din 1996 și până în prezent; (ii) cotă procentuală din veniturile și cheltuielile alocate autorităților locale și regionale din bugetul național; (iii) cotă procentuală din cheltuielile autorităților locale, finanțate din veniturile locale

ix. Procentul autorităților naționale, regionale și locale (municipii și orașe) care au implementat politici urbane care să sprijine dezvoltarea economică locală și crearea de mijloace de trai și slujbe decente

Aproximativ 75% dintre unitățile administrativ teritoriale din mediu urban au documente strategice de dezvoltare care sunt în curs de implementare.

x. Procentul autorităților naționale și locale (municipii și orașe) care au adoptat sau implementat politici sau strategii de siguranță și securitate

Nu sunt date disponibile

XI. Procentul autorităților regionale și locale (municipii și orașe) care au implementat planuri pentru orașe durabile

În România, dezvoltare spațială se realizează în baza principiilor dezvoltării durabile, o atenție sporită fiind acordată nevoilor populației locale.

În conformitate cu legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, gestionarea spațială a teritoriului urmărește să asigure indivizilor și colectivităților dreptul de folosire echitabilă și responsabilitatea pentru o utilizare eficientă a teritoriului, condiții de locuire adecvate, condiții de muncă, de servicii și de transport ce răspund diversității nevoilor și resurselor populației, reducerea consumurilor de energie, asigurarea protecției peisajelor naturale și construite,

conservarea biodiversității și crearea de continuități ecologice, securitatea și salubritatea publică, raționalizarea cererii de deplasări, calitate estetică și arhitecturală, protejarea identității arhitecturale și culturale a localităților urbane și rurale."

În vederea asigurării condițiilor de dezvoltare urbană durabilă, prevederile legale au prevăzut un set de activități și instrumente dintre care ne vom referi doar la elaborarea strategiilor, politicilor și programelor de dezvoltare urbană și teritorială și la elaborarea planurilor de amenajarea teritoriului și de urbanism.

În conformitate cu legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, Planul urbanistic general are atât caracter director și strategic, cât și caracter de reglementare, reprezentând principalul instrument de planificare operațională, constituind baza legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare. Fiecare unitate administrativ-teritorială are obligația să își întocmească și să își aprobe Planul urbanistic general, care se actualizează periodic la cel mult 10 ani.

În conformitate cu analizele efectuate de MDRAP în ultimul an, din cauza lipsei resurselor financiare, 41% dintre unitățile administrativ-teritoriale (atât urbane cât și rurale) din România au planurile urbanistice generale mai vechi de 10 ani, acestea nefiind în acord cu tendințele și necesitățile actuale ale localităților.

În contextul ne-finalizării băncilor de date urbane la nivelul administrației și a lipsei cadastrului general există dificultăți majore în realizarea/actualizarea documentațiilor de urbanism.

Din punct de vedere calitativ, datorita vechimii documentațiilor, cu precădere la orașele mici și mijlocii, se constată deficiențe în privința lipsei viziunii strategice și reducerea la reguli simple de dezvoltare. În foarte multe cazuri, strategiile de dezvoltare ale localităților (chiar și în cazul planurilor integrate de dezvoltare urbană) se constată o lipsă a corelării dintre acestea și prevederile documentațiilor de urbanism.

În prezent modalitatea de realizare și implementare a documentațiilor de urbanism este în curs de reformare în conformitate cu angajamentele europene atât în ceea ce privește dezvoltarea urbană integrată dar și cu obligațiile cu privire la implementarea directivei INSPIRE.

XII. Procentul din PIB care este produs în zonele urbane

În România, produsul intern brut se calculează la nivel național și județean, fără putea fi dezagregat pe medii de rezidență.

Analizele indică faptul că generarea de venituri a țării provine de la câteva orașe importante, dispersate în teritoriu. Municipiul București este responsabil pentru aproximativ 25% din PIB-ul României, înregistrând o creștere importantă în comparație cu anul 1995, când genera numai 15 % din PIB. Județele cu cel mai mare grad de urbanizare în număr de 9 realizează 50% din PIB-ul României.

Când se analizează veniturile generate de companiile private, regiunea București-Ilfov reprezintă aproximativ 40% din total, iar cele mai mari 10 orașe generează peste jumătate (mai exact, 53 %) din veniturile totale ale firmelor țării.

8

XIII. Orice alte date referitoare la problematici urbane care sunt relevante pentru Raportul Național

Colaborarea cu Banca Mondială în vederea îmbunătățirii politicilor de dezvoltare urbană

Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice a implementat în perioada 2012-2014 proiectul „Consolidarea capacității de planificare spațială, precondiție pentru dezvoltarea urbană”, finanțat cu fonduri nerambursabile prin Programul Operațional de Asistență Tehnică. Proiectul a fost implementat cu sprijinul expertizei Băncii Mondiale, folosindu-se o metodologie specifică (urbanization review) prin care s-a realizat o analiză complexă a localităților urbane la nivel național și s-au propus soluții pentru o mai bună valorizare a potențialului de dezvoltare specific acestora în sensul creșterii competitivității economice. Principalele rezultate: Raportul *Orașe competitive. Remodelarea geografiei economice a României*, Raportul *Consolidarea capacității de planificare spațială. Precondiție pentru dezvoltare urbană durabilă*, Studii de caz: Cluj Napoca, Alba Iulia, Brăila, 2 broșuri și 4 filme de promovare a rezultatelor.

Documentele și materialele de promovare, versiune în limba română și engleză, pot fi consultate la pagina web: http://www.sdtr.ro/25/banca_mondiala

Acest proiect face parte dintr-o serie mai largă de proiecte realizate de către Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice în colaborare cu Banca Mondială care au vizat aspecte prioritare în raport cu dezvoltarea urbană, cum ar fi: polii de creștere, zonele defavorizate din mediul urban.

Elaborarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României

Strategia de dezvoltare teritorială a României este documentul programatic pe termen lung prin care este conturată viziunea de dezvoltare a teritoriului național pentru anul 2035 și sunt stabilite obiective de dezvoltare, măsuri, acțiuni și proiecte concrete la nivel teritorial. Perspectiva de dezvoltare a teritoriului național are la baza consolidarea poziției strategice a României în raport cu principalele axe de dezvoltare continentale și globale. Acest lucru se va realiza prin valorificarea avantajelor naturale ale teritoriului național și prin proiectarea unei structuri funcționale a teritoriului capabilă să susțină o creștere economică durabilă. Urmărind întărirea competitivității și coeziunii teritoriale, SDTR propune un set de politici de dezvoltare teritorială concentrate pe diferite tipuri de teritorii: zone urbane, rurale, montane, zona costieră, zone transfrontaliere.

Principalele priorități avute în vedere sunt:

- Susținerea dezvoltării policentrice a teritoriului național și sprijinirea dezvoltării zonelor economice cu vocație internațională;
- Asigurarea unei conectivități crescute a orașelor mici și mijlocii cu orașele mari;
- Susținerea dezvoltării infrastructurii de bază prin asigurarea accesului tuturor localităților la servicii de interes general;
- Întărirea cooperării între autoritățile publice de la diferite niveluri administrative în scopul asigurării unei dezvoltări armonioase a teritoriului național.

Proiectul de strategie este în etapa avizare interministerială urmând să fie propus pentru aprobare prin lege.

Studiile de fundamentare și proiectul strategiei pot fi consultate la adresa www.sdtr.ro și <http://www.mdrap.ro/dezvoltare-teritoriala/-2979>.