

Păuna, Carmen Beatrice

Working Paper

Rolul dezvoltării urbane în realizarea obiectivelor politicii de coeziune a Uniunii Europene

EIR Working Papers Series, No. 21

Provided in Cooperation with:

European Institute of Romania, Bucharest

Suggested Citation: Păuna, Carmen Beatrice (2007) : Rolul dezvoltării urbane în realizarea obiectivelor politicii de coeziune a Uniunii Europene, EIR Working Papers Series, No. 21, European Institute of Romania, Bucharest

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/140670>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Rolul dezvoltării urbane în realizarea obiectivelor politicii de coeziune a Uniunii Europene

Colectia de studii IER

No. 21

Working Papers Series



**ROLUL DEZVOLTĂRII URBANE ÎN
REALIZAREA OBIECTIVELOR POLITICII
DE COEZIUNE A UNIUNII EUROPENE**

Institutul European din România

**Bd. Regina Elisabeta nr. 7-9
Bucureşti, sector 3, România
Tel: (+4021) 314 26 97
Fax: (+4021) 314 26 66
E-mail: ier@ier.ro
Web site: www.ier.ro**

**Editor:
Mihai Moia**

ISSN: 1582 - 4993

© Institutul European din România, 2007

**Opiniile prezentate aici aparțin autorilor și nu implică în nici un fel
instituțiile pe care aceștia le reprezintă**

Institutul European din România

**Rolul dezvoltării urbane
în realizarea obiectivelor politicii de
coeziune a Uniunii Europene**

Autor:
Dr. Carmen Beatrice PĂUNA

**Bucureşti, noiembrie 2007
Colecţia de studii I.E.R., nr. 21**

C U P R I N S

I. EXPANSIUNEA URBANĂ	7
I.1. Repere europene	7
I.2. Urbanizarea în România	8
II. RELAȚIA DINTRE EVOLUȚIA ZONELOR URBANE ȘI POLITICA DE COEZIUNE A UE	11
III. CADRUL CONCEPTUAL EUROPEAN ALAMENAJĂRII TERITORIULUI - DIMENSIUNEA URBANĂ	18
IV. PERSPECTIVE DE ALINIERE A ROMÂNIEI LA POLITICA UE DE DEZVOLTARE URBANĂ	23
ANEXE	30
BIBLIOGRAFIE	40

I. EXPANSIUNEA URBANĂ

Una dintre problemele majore cu care se confruntă în prezent țările lumii este expansiunea urbană. Potrivit raportului pe 2007 al UNFPA, Fondul ONU pentru Populație, intitulat „Urbanizarea potențialul expansiunii urbane”, fenomenul urbanizării, definit ca fiind creșterea ratei de orașeni din totalul populației, va fi cel mai important factor de influență a dezvoltării în secolul 21.

Acest fenomen se manifestă cu predilecție în orașele mici din cadrul țărilor în curs de dezvoltare. Astfel, mai mult de jumătate din populația urbană trăiește în orașe de până la 500.000 de locuitori. Se preconizează pentru perioada cuprinsă între anii 2000-2050, ca populația urbană a Asiei să ajungă la 2,64 de miliarde de la un nivel actual de 1,36 de miliarde locuitori, a Africii să atingă nivelul de 742 milioane de la 294 de milioane de locuitori cât numără în prezent, iar cea a Amerii Latine și a Caraibilor la 609 de milioane de locuitori de la 394 de milioane cât cuprinde azi.

Conform tendințelor prefigurate de UNFPA în raportul menționat, „anul 2008 va fi primul an din istorie în care mai mult de jumătate din populația globului 3,3 miliarde de oameni va locui la oraș, stipulându-se că această cifră va ajunge până în 2030 la 5 miliarde de locuitori”.

I.1. Repere europene

Datele statistice demonstrează că și pe Bătrânu continent, noul stil de viață și de consum a fost însoțit de amplificarea urbanizării. Astfel, în Europa², 75% din populație locuiește în zonele urbane, peste un sfert din teritoriul Uniunii Europene fiind în prezent destinat utilizării urbane. Potrivit studiilor recente³, expansiunea orașelor europene cu peste 5% în decurs de un deceniu echivalează cu o suprafață triplă față de cea a Luxemburgului.

¹Potrivit Raportului anual „Situată populației lumii” al UNFPA, Fondul ONU pentru Populație, elaborat în 2007 și care poartă titlul „Urbanizarea potențialul expansiunii urbane”.

²Expansiunea Urbană în Europa, EEA Briefing nr. 4/2006, pag. 1

³Baze de date Corine privind acoperirea teritoriului, AEM, 2006, Copenhaga

În Europa, zonele în care se înregistrează expansiunea urbană sunt cele cu densitate mare a populației și o tradiție menținută a unei dezvoltări economice dinamice (ca de exemplu Belgia, Țările de Jos, sudul și vestul Germaniei, nordul Italiei, Regiunea din jurul Parisului) dar și cele care au cunoscut o transformare economică rapidă ca urmare a unor politici regionale adecvate finanțate din fonduri comunitare (cum este cazul Irlandei, Portugaliei, Estului Germaniei sau al orașului Madrid). Un caz deosebit îl constituie zonele în care se înregistrează o pantă ascendentă a devoltării economice de dată mai recentă, cum ar fi în jurul unor orașe mai mici, sau de-a lungul unor coridoare de transport strategic amplasate sau de-a lungul unor zone de coastă cu o amplasare geografică avantajoasă.

Pe lângă factorii de natură oarecum subiectivă care influențează expansiunea urbană, cum ar fi aspirația către un stil de viață cât mai confortabil, cu acces la toate binefacerile civilizației (infrastructura educațională, de sănătate, de locuit, de transport, de aprovizionare cu apă potabilă și posibilități de petrecere a timpului liber) apar o serie de alți factori de natură obiectivă care influențează structura teritoriului în favoarea amenajărilor urbane, ca de pildă: sprijinul financiar comunitar consistent alocat politiciei de amenajare a teritoriului, care a avut ca urmare creșterea mobilității forței de muncă în condițiile îmbunătățirii infrastructurii de transport și prin urmare modificarea treptată a aspectului zonelor înconjurătoare marilor centre urbane.

În ciuda unor avantaje certe ale urbanizării, acest fenomen antrenează și o serie de aspecte cu impact negativ asupra populației urbane, cum ar fi: probleme locale grave de deteriorare a mediului, amplificarea inundațiilor ca urmare a impactului dăunător al lucrărilor pentru

infrastructura de transport asupra impermeabilității terenurilor, expunerea la zgomot, poluare a aerului care depășește de multe ori nivelul maxim admis de specialiști, dificultăți de gestionare a deșeurilor, stocuri insuficiente de apă proaspătă, limitarea treptată a spațiilor deschise ca urmare a fragmentării zonelor naturale. O problemă deosebită, mai ales în cazul celor 10 noi țări care au aderat la UE în 2004 și în special al ultimelor două țări admise în 2007, o reprezintă situația nesatisfăcătoare a căilor rutiere. Intensificarea pronozoată⁴ a circulației rutiere din Europa cu 40% între 1995 și 2030 va antrena creșteri ale costurilor aferente, la un nivel de 1% din PIB-ul Uniunii Europene. În aceste condiții, apare necesitatea încadrării dezvoltării viitoare a infrastructurii într-o vizionare globală de susținere a economiilor locale și urbane. Se discută în acest sens, în documentele comunitare, de o dezvoltare echilibrată și policentrică, care să permită limitarea efectelor dăunătoare asupra mediului.

Deși urbanizarea a fost însotită, după cum s-a menționat, și de dezavantaje, tendința înmulțirii aglomerărilor urbane s-a accentuat, ceea ce a condus în ultimii 50 de ani în orașele Europei - la dublarea spațiului folosit de o persoană; s-a ajuns astfel la situația în care suprafața zonelor construite a sporit cu 20%,⁵ devansând creșterea populației care a fost doar de 6%.

În cadrul strategiei europene de amenajare a teritoriului, controlul expansiunii urbane a devenit o componentă însemnată, fiind rodul colaborării multilaterale și interactive dintre administrațiile publice locale și cele europene. Asigurarea unei coerente a politicii de supraveghere a expansiunii urbane presupune luarea în considerare atât a aspectelor economico-sociale cât și a celor ecologice. În condițiile în care UE dispune de instrumente financiare considerabile dedicate amenajării teritoriale, se impune utilizarea fondurilor

structurale și de coeziune în conexiune cu reglementările de mediu, tocmai pentru a se atenua efectele dăunătoare ale expansiunii urbane. Identificarea și mediatizarea bunelor practici referitoare la dezvoltarea orașelor în mod compact poate deveni pe lângă o parte intrinsecă a politiciei de amenajare a teritoriului, chiar un atribut al organelor implicate în acest proces, ca de pildă: agenții regionale de dezvoltare, organisme locale dar și europene.

I.2. Urbanizarea în România

În România, urbanizarea⁶ este extrem de redusă în comparație cu majoritatea țărilor europene. Astfel, în anul 2007 gradul de urbanizare al țării noastre este apreciat la 54,9%, preconizându-se să ajungă la 66,9% în anul 2025.

Deși țara noastră se află în plin proces de remordenizare, începând cu anul 1997 asistăm la un fenomen total deosebit, și anume, migrația de la oraș la sat, care ajunge să domine fluxurile de migrație internă. În mod cu totul paradoxal, oamenii nu mai urmează fluxul istoric firesc al migrației de la sat la oraș ci pe acela de la oraș la sat. Anul 1997 devine în acest mod, un an crucial în istoria socială a României.

Acest fenomen a durat o perioadă, și potrivit analiștilor⁷, tranzitia postcomunistă în țara noastră pare să se fi încheiat în 2005-2006. Situația revine la o situație relativ normală abia în 2006, când numărul cel mai mare al migrantilor este cel al celor care se mută de la oraș la oraș. Pe locul imediat următor se situează însă, migrația de la oraș la sat, cu o pondere de 28% din totalul celor care aleg să-și schimbe reședința.

Datorită acestui fenomen dar și a scăderii natalității și a migrației externe, populația urbană se diminuează, de la 12,4 milioane de locuitori în 1995 la 11,8 milioane de locuitori în 2005.⁸

⁴Potrivit "Expansiunea Urbană în Europa", EEA Briefing nr. 4/2006, pag. 3

⁵Potrivit "Expansiunea Urbană în Europa", EEA Briefing nr. 4/2006

⁶Potrivit metodologiei aplicate de Institutul Național de Statistică și Studii Economice, zonele urbane se referă la orașe, iar zonele rurale fac trimitere la commune. În conformitate cu Legea 315/2001, orașele și comunele sunt definite ca structuri teritoriale administrative de bază; acestea se găsesc în anexele Legii 2/1968, anexe care sunt permanent actualizate.

⁷Raportul anual „Situatia populației lumii” al UNFPA, Fondul ONU pentru Populație, elaborat în 2007 și care poartă titlul „Urbanizarea - potențialul expansiunii urbane”.

⁸Anuarul Statistic al României 2006

La nivel regional, situația urbanizării este în strânsă corelație cu nivelul general de dezvoltare economico-socială. Astfel, regiunile⁹ care înregistrează cele mai mici ponderi ale populației urbane sunt regiunile Nord-Est (43,4%), Sud (41,7%) și Sud-Vest. Nivelul cel mai înalt de urbanizare se înregistrează în regiunile București-Ilfov (90,5%) și Vest (63,6%).

Potrivit datelor oficiale¹⁰, doar 46% din numărul total al orașelor înregistrează peste 50.000 de locuitori. Numărul orașelor cu peste 100.000 de locuitori este de 25 de orașe, care cuprind aproximativ 55% din populația urbană a României; aceasta înseamnă că în fiecare regiune există aproximativ 3 orașe mari. Capitala țării, București, concentrează 16,2% din populația urbană a României. Rețeaua României cuprinde în rest doar orașe mici și mijlocii (care de fapt reprezintă 90% din totalul orașelor), care se caracterizează printr-o dezvoltare urbană modestă. Orașele mici (adică sub 20.000 de locuitori) deși sunt foarte numeroase (aproximativ 209 de orașe) concentrează doar 17,1% din totalul populației urbane. Cele mai multe dintre aceste orașe mici au intrat însă artificial¹¹ în circuitul urban (multe dintre ele în anii comunismului), acestea confruntându-se de fapt cu dificultăți majore de dezvoltare (și ca urmare a declinului lor în calitate de centre monoindustriale).

Având o veche tradiție istorică a aşezărilor urbane transilvănene, Regiunea Centru cuprinde cele mai multe orașe (în număr de 57) urmată fiind de Regiunea Sud (49 de orașe; aceasta însă se datorează și faptului că regiunea cuprinde cele mai multe județe, adică 7).

În corelație logică cu nivelul de dezvoltare economică, ratele¹² cele mai scăzute ale şomajului se înregistrează în Regiunile Vest și Nord-Vest (7% fiecare) ca și în București-Ilfov (6,7%).

Calitatea vieții în orașele României este

afectată și de lipsa unor servicii urbane adecvate, cum ar fi: distribuția gazelor naturale și a energiei termice, probleme care se înregistrează mai ales în orașele cu un număr de locuitori sub 100.000.

În cazul orașelor cu o populație sub 30.000 de locuitori, asistăm la lipsa¹³ acută a unor servicii elementare de alimentare cu apă (aproximativ 30% din locuințe) și căldură (aproximativ 82% din locuințe) sau de canalizare (aproximativ 30% din locuințe).

De asemenea, problema transportului, este o componentă importantă a confortului urban. Congestionarea traficului din ultima vreme - îndeosebi în capitală -, care atrage creșterea accidentelor și afectează mediul, îscă necesitatea urgentă a dezvoltării unui transport public urban adecvat.

În contextul efectuării transportului cu vehicule lipsite de catalizator, învechite dar și ale exploatarilor industriale urbane agresive, problema mediului se acutizează. Astfel, potrivit încadrărilor din actele normative¹⁴, în țara noastră există zone urbane cu grade diferite de poluare atmosferică, după cum urmează:

- zone urbane cu poluare redusă: Brăila, Buzău, Slobozia, Alexandria, Tulcea, Focșani, cu valori sub norma sanitatără
- zone urbane cu poluare medie: București, Galați, Reșița, Tg. Jiu, Turnu Măgurele, Timișoara, Brașov, Craiova, cu valori care depășesc norma sanitatără doar la unii poluanți
- zone urbane puternic poluante: Zlatna, Baia Mare, Copșa Mică (poluare cu metale grele, dioxid de sulf și pulberi în suspensie provenite din industria metalurgică neferoasă), Hunedoara, Călan (poluare cu oxizi de fier, metale feroase și pulberi sedimentabile provenite din siderurgie) Râmnicu Vâlcea, Ploiești (poluare cu acid clorhidric și compuși volatili proveniți

⁹Anuarul Statistic al României 2006

¹⁰ Programul Operațional Regional 2007-2013, București, iunie 2007, pag. 56

¹¹ deși detineau o pondere ridicată a forței de muncă ocupate în agricultură. De menționat că, ponderea populației ocupate în servicii a crescut treptat, mai ales datorită exploziei înregistrate în domeniul construcțiilor, situându-se totuși mult sub nivelul mediei UE

¹² Anuarul Statistic al României 2006

¹³ Potrivit Programului Operațional Regional 2007-2013, București, iunie 2007, pag. 58

¹⁴ Prezentare sintetică cuprinsă în Programul Operațional Regional 2007-2013, București, iunie 2007, pag 61

din industria chimică și petrochimică), Târgu Mureș (poluare cu amoniac), cu valori care depășesc cu mult norma sanitată

Discrepanțele de dezvoltare apar însă nu doar între orașe ci și între zone, cartiere ale acelaiași oraș, aspect oglindit cel mai bine de diferența evidentă între prețurile terenurilor din zona de nord a capitalei și cele din sud și est, cele din nord ajungând să fie uneori de circa zece ori mai mari decât celelalte.

„O altă problemă importantă cu care se confruntă orașele o constituie excluziunea socială a anumitor grupuri marginalizate (minorități etnice¹⁵ de obicei dar și populația tânără cum ar fi cea din Alba-Iulia, Bacău, Craiova unde rata șomajului e de patru ori mai mare decât cea din Arad, de exemplu) și integrarea lor în societate”.

Așadar, scăderile semnificative ale populației urbane, ca și deteriorarea funcțiilor urbane ca urmare a lipsei infrastructurii adecvate au afectat potențialul de creștere economică al centrelor urbane din România. Astfel, orașele nu au fost capabile să se comporte ca motoare de creștere pentru zonele adiacente. Aceasta explică și tendința de migrare a forței de muncă spre centrele urbane cele mai dezvoltate ale regiunilor sau zonelor învecinate.

Cu toate că țara noastră are multe orașe (mici și mijlocii), acestea nu funcționează ca într-o rețea, neexistând relații economice între ele sau între aceste centre urbane și zonele înconjurătoare. Modul de dezvoltare a acestor centre urbane a fost conceput independent unul de altul. Există chiar pericolul, ca orașele monoindustriale să se desprindă de circuitul firesc economic.

În perspectivă, dezvoltarea urbană din țara noastră va fi în continuare influențată atât de factori interni (finalizarea tranzitiei în economia românească, continuarea procesului de descentralizare încurajat și de aplicarea principiilor europene ale politicii de dezvoltare regională, constrângeri de natură economico-socială, cooperare redusă între orașe,

municipalități învecinate, dificultăți în ameliorarea problemelor de mediu, etc) cât și de factori externi (afirmarea fenomenului de globalizare, extinderea UE, consolidarea economiei bazate pe cercetare, inovare, crearea rețelelor europene între orașe, starea migrației internaționale, etc).

Influența acestor factori asupra zonelor urbane se va traduce în timp prin diferite aspecte, ca de exemplu:

- se naște pericolul de amplasare a unor activități cu funcții economice incompatibile cu statutul zonei respective (zone naturale de valoare, etc) ca și aglomerarea activității economice în centrul localităților cu repercusiuni grave asupra prețurilor terenurilor, în sensul creșterii explosive a prețurilor în zonele interesante
- discrepanțe de dezvoltare între oraș și imediata lui vecinătate comparativ cu zona adiacentă; ca urmare a șomajului se intensifică naveta localnicilor înspre centrul urban al zonei, ceea ce în lipsa unei infrastructuri adecvate afectează calitatea vieții
- degradarea fondului locativ din mediul urban ca urmare a creșterii costurilor de întreținere cărora proprietarii nu le mai pot face față
- lipsa infrastructurii adecvate și în zonele înconjurătoare ale centrelor urbane determină întreruperea comunicării și a accesului spre civilizație „la porțile orașului”
- lipsa accesului către zona urbane atrage după sine reducerea posibilităților de dezvoltare a serviciilor și implicit de ridicare a nivelului de dezvoltare a întregii zone înconjurătoare
- fenomenul de excludere economico-socială antrenează o serie de efecte negative, precum scăderea natalității, creșterea șomajului, a criminalității, desconsiderarea valorilor locale, scăderea spiritului întreprinzător
- pe fondul unor performanțe economice scăzute apare și imposibilitatea tratării și amenajării mediului înconjurător cu efecte dezastruoase în timp asupra calității vieții noastre.

¹⁵E vorba de cele mai multe ori de populația de etnie romă, cu un grad ridicat de săracie, abandon scolar și deci nivel redus de educație, conform Programul Operațional Regional 2007-2013, București, iunie 2007, pag. 60

II. RELAȚIA DINTRE EVOLUȚIA ZONELOR URBANE ȘI POLITICA DE COEZIUNE A UE

Deși Uniunea Europeană reprezintă una dintre ariile cele mai prospere ale lumii, există în interiorul acesteia o serie de disparități din punct de vedere al dezvoltării economice și sociale între cele 268 de regiuni în care trăiesc¹⁶ peste 484 de milioane de locuitori. Deosebim între aceste regiuni, unele marcate de bunăstare sau sărăcie a locuitorilor, unele dinamice sau dimpotrivă aflate în declin economic, unele urbane sau rurale, unele amplasate în mod privilegiat în preajma unor mari centre economice sau chiar la periferia UE. Ca urmare a diferențierilor privind dotările cu infrastructură, calitatea mediului, rata șomajului și posibilitățile de recalificare și perfecționare a forței de muncă, starea mediului de afaceri și aplicarea noilor tehnologii apar o serie de disparități regionale complexe, dar care în mod statistic sunt exprimate prin nivelul PIB/locuitor (la paritatea puterii de cumpărare), după cum reiese și din tabelul nr 1. din anexa.

Disparitățile regionale ale PIB¹⁷-ului pe locuitor constituie punctul de plecare al politiciei regionale europene.

Reducerea disparităților de dezvoltare economică și socială între regiunile UE face obiectul politiciei de coeziune, a cărei consolidare se înscrie de altfel printre țelurile principale¹⁸ ale Tratatului de la Maastricht (1993).

Din practica țărilor avansate din punct de vedere economic, s-a dovedit că șansele de succes ale diminuării decalajelor regionale depind în mare măsură de implicarea directă și activă a locuitorilor, a societății și a actorilor săi socio-economi (de exemplu prin intermediul organizațiilor neguvernamentale) în procesul de amenajare a teritoriului. Consensul social

este important nu numai pentru succesul inițiativelor la nivel local și regional, ci și pentru crearea unui mediu dinamic și atractiv pentru investitorii și actorii economici exteriori.

„Politica de coeziune economică și socială a Uniunii Europene¹⁹ este, înainte de toate, o *politica a solidarității*. Scopul acesteia este să promoveze un înalt nivel de competitivitate și de ocupare a forței de muncă, oferind ajutor regiunilor mai puțin dezvoltate și celor care se confruntă cu probleme structurale. Se urmărește astfel promovarea dezvoltării durabile a Uniunii Europene și îmbunătățirea funcționării Pieței Interne”.

Politica de coeziune economică și socială a Uniunii Europene pentru perioada 2007-2013 are următoarele obiective majore:

a) *Obiectivul „Convergență”* (finanțat cu 80% din bugetul destinat fondurilor structurale și de coeziune²⁰) care se referă la:

- regiunile din statele membre ale Uniunii Europene care au un PIB/locuitor mai mic decât 75% din media comunitară;
- regiunile care intră sub așa numitul "efect statistic".

În cadrul acestui obiectiv, accentul se pune pe realizarea creșterii economice pentru regiunile rămase în urmă, prin investiții în dezvoltarea competitivității pe termen lung, ocuparea forței de muncă, dezvoltare durabilă, dezvoltarea capacității instituționale și eficiență administrației publice.

b) *Obiectivul „Competitivitate regională și ocuparea forței de muncă”* (finanțat cu 15% din bugetul destinat fondurilor structurale și de coeziune) care vizează:

¹⁶ www.europa.eu

¹⁷ “O evaluare a competitivității necesită totuși să fie luați în calcul și alți factori ca slujbele, productivitatea, investițiile și balanța comercială. Aptitudinea Produsului Intern Brut de a reflecta repartitia regională a veniturilor și a încadrărilor fiscale este limitată”, potrivit “Schemei de Dezvoltare a Spațiului Comunitar” (Postdam, 1999), pag. 57. Din cauza lipsei de date unitare însă, s-a stabilit în mod convențional ca declararea eligibilității regiunilor pentru acordarea de Fonduri Europene să se facă pe baza nivelului înregistrat de PIB.

¹⁸ alături de crearea unui spațiu fără frontiere interne, și instituirea unei uniuni economice și monetare - potrivit Art. 2 al Tratatului de la Maastricht (1993)

¹⁹ www.europa.eu

²⁰ Pentru perioada 2007-2013, bugetul destinat fondurilor structurale și de coeziune este de 308,041 mld și reprezintă aproximativ 35,6% din bugetul Uniunii Europene (864,4 mld. Euro).

- regiunile care nu sunt eligibile în cadrul obiectivului de convergență.

În cadrul acestui obiectiv, se încearcă adaptarea economiei, îndeosebi din zonele industrializate la noile realități prin acordarea unui ajutor specializat atât întreprinderilor (pentru efectuarea unor studii de anticipare a schimbărilor economice - din zonele industrializate, urbane și rurale - și a unor operațiuni de identificare a soluțiilor de adaptare la aceste schimbări, pentru promovarea inovațiilor) cât și persoanelor (pentru consilierea acestora în vederea diminuării șomajului, a sporirii productivității muncii și a promovării incluziunii sociale).

c) *Obiectivul „Cooperare teritorială europeană”* (finanțat cu 5% din bugetul destinat fondurilor structurale și de coeziune) care se referă la:

- regiuni, județe și zone transnaționale.

În cadrul acestui obiectiv, se urmărește promovarea și întărirea cooperării transnaționale, transfrontaliere și interregionale pentru promovarea unor soluții comune la probleme de aceeași natură întâlnite de către autoritățile vecine, în domenii precum dezvoltarea urbană, rurală și a zonelor de coastă, consolidarea unor rețele de întreprinderi mici și mijlocii (IMM).

Obiectivele politicii de coeziune economică și socială se vor finanța cu ajutorul fondurilor specifice ale UE, care, în unele cazuri se vor adăuga la contribuțiile existente ce provin din sectorul privat și din partea administrației naționale și regionale. Aceste fonduri sunt cunoscute sub numele de fonduri structurale și de coeziune. Aceste instrumente financiare sunt:

- Fondul European de Dezvoltare Regională, primul dintre fondurile structurale, care finanțează consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale
- Fondul Social European, cel de-al doilea fond structural, ce finanțează inițiative ale formării profesionale și a creării de locuri de muncă

- Fondul de Coeziune, care este folosit pentru finanțarea proiectelor referitoare la infrastructura de transport și la protecția mediului înconjurător în acele state membre ale UE în care indicele PIB pe cap de locuitor este mai mic decât 90% din media UE.

Obiectivele, acțiunile eligibile, modul de utilizare ale celor trei instrumente financiare menționate sunt reglementate prin intermediul a patru regulamente, unul cu caracter general, celelalte cu caracter specific, și anume:

- Regulamentul care stabilește prevederile generale privind Fondul European pentru Dezvoltare Regională, Fondul Social European și Fondul de Coeziune.
- Regulamentul care se referă la Fondul European pentru Dezvoltare Regională
- Regulamentul care se referă la Fondul Social European
- Regulamentul care se referă la Fondul de Coeziune.

Prevederile acestor regulamente sunt obligatorii pentru statele membre ale Uniunii Europene.

În mod complementar acestor fonduri menționate, pentru reducerea decalajelor dintre regiuni, UE pune la dispoziția Statelor membre și fonduri nerambursabile, precum:

- Fondul European pentru Agricultură și Dezvoltare Rurală (FEADR)
- Fondul European pentru Pescuit.

Perioada 2007-2013 reprezintă o nouă perioadă de programare a Fondurilor Structurale, potrivit regulamentelor ce prevăd domeniile ce vor fi finanțate, principiile și mecanismele de gestionare și implementare a fondurilor. Pentru perioada 2007-2013, bugetul destinat Fondurilor Structurale și de Coeziune este de aproximativ 308,041 mld Euro²¹ reprezentând aproximativ 35,6% din bugetul Uniunii Europene, estimat la 864,4 mld Euro.

Referitor la țara noastră, pe parcursul perioadei 2007-2013, sunt eligibile toate regiunile de dezvoltare pentru asistență financiară nerambursabilă, ce urmează să fie acordată în cadrul Obiectivelor de

²¹ Jurnalul Oficial al UE, 2006

„Convergență” și de „Cooperare Teritorială Europeană”. Din Fondul de Coeziune al UE, României i-au fost alocate aproximativ 19,667 mld Euro pentru perioada cuprinsă între 2007 și 2013.

Prioritățile de dezvoltare în această perioadă sunt cuprinse în documentele strategice elaborate de Statele Membre, inclusiv de țara noastră, respectiv Cadrul Strategic Național de Referință și programele operaționale. Aceste priorități au fost preluate din documentele Comisiei Europene, intitulate „Orientările Strategice Comunitare” (Community Strategic Guidelines) care conțin de altfel și principiile politiciei de coeziune a UE pentru perioada 2007-2013.

„Orientările Strategice Comunitare” 2007-2013 sunt completate de un alt document adoptat recent, în iulie 2006, de către UE și intitulat: „**Politica de coeziune și orașele**: contribuția orașelor la creșterea economică și crearea de locuri de muncă în regiuni”, care pune accent pe îmbunătățirea amenajării teritoriale prin întărirea dimensiunii urbane. Prin intermediul acestui ultim document adoptat, respectiv comunicarea „Politica de coeziune și orașele: contribuția orașelor la creșterea economică și crearea de locuri de muncă în regiuni”, Comisia Europeană propune mijloace pentru a realiza o **politică urbană integrată**, bazată pe nevoile orașelor, zonelor urbane și regiunilor. Prin aceste propunerii și sugestii făcute, Comisia Europeană a intenționat să ajute autoritățile naționale, regionale și municipale să pregătească noul ciclu de programe care decurg din politica de coeziune. Sugestiile Comisiei Europene se referă la căile de transformare a localităților urbane în orașe cât mai atrăgătoare, de realizare a unor rețele între ele, de întărire a rolului lor de poli de creștere, de reducere a disparităților între cartiere și grupuri sociale, de eradicare a delicvenței și a sentimentului de nesiguranță a cetățenilor din astfel de motive, etc.

Această Comunicare a Comisiei Europene scoate în evidență aspecte importante specifice dimensiunii urbane care pot deveni relevante în

contextul eforturilor depuse pentru realizarea coeziunii economico-sociale.

Rapoartele periodice ale Comisiei Europene asupra coeziunii indică faptul că situația economică din vechile State Membre (EU 15) a favorizat diminuarea disparităților regionale în ultimii ani (îndeosebi datorită procesului de recuperare din Irlanda). Din punct de vedere al nivelului PIB-ul pe locuitor, însă, disparitățile regionale continuă să se manifeste, în ciuda faptului că au fost alocate fonduri substanțiale în cadrul politiciei regionale comunitare. Astfel, activitatea economică din cadrul celor 15 vechi State Membre se concentrează, din punct de vedere spațial, pe o zonă centrală delimitată de „*Pentagonul*” - Londra, Paris, Milano, Muenchen, Hamburg. Această zonă centrală²² reprezintă 20% din suprafața comunitară, pe care trăiesc cca. 40% din locuitorii UE care contribuie cu 50% la PIB-ul total al UE.

Deși statele vest-europene prezintă un mare grad de urbanizare, doar o treime din populația acestora trăiește în marile zone metropolitane. De altfel, una din caracteristicile UE - în formula statelor membre de la sfârșitul anilor '90 - este faptul că zonele rurale prezintă o densitate mai mare a populației comparativ cu situația de pe alte continente. Circa o treime din populație trăiește în orașe mici și mijlocii. Alegerea locuitorilor de a se stabili în afara aglomerațiilor se explică prin organizarea unor structuri teritoriale fără cusur și în zonele adiacente marilor orașe; ne referim la asigurarea unei infrastructuri de transport performantă din punct de vedere tehnic, ramificată într-o vastă rețea corespunzător necesităților locuitorilor, a unei infrastructuri educaționale și de sănătate adecvate și la nivelul localităților aflate în împrejurimile marilor orașe.

Formarea unui sistem urban policentric puternic a fost favorizată de însăși istoria Bătrânului Continent, care a fost marcată de descentralizare. Astfel, statele naționale independente s-au constituit relativ târziu, pe structura statelor regionale mai mici, care au existat inițial (cazul tipic al Germaniei de exemplu). Evoluțiile ulterioare au permis

²²Conform cu “Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar” (Postdam, 1999), pag. 58

crearea unui sistem complex de orașe de dimensiune mare, mijlocie și mică care reprezintă și azi baza rețelei urbane în cea mai mare parte a Europei, și chiar și în unele zone rurale. Acest sistem urban ca și întregul teritoriu european a fost supus modificărilor continue datorate progresului tehnic, transformărilor economice, sociale și politice. În acest mod s-au înregistrat modificări și ale funcțiilor deținute de sistemul urban și implicit ale influențelor înregistrate de acesta asupra spațiului european. Odată cu creșterea economică se înregistrează și o intensificare a cooperării dintre orașe, ceea ce antrenează în mod firesc o complementaritate a funcțiilor lor precum și utilizarea în comun a unor echipamente și servicii. Cooperarea fructuoasă la nivel regional poate deveni un factor important de creștere a capacitatii concurențiale a orașelor, prin îmbunătățirea ofertei lor de servicii și a propriilor caracteristici economice.

Deși asistăm la o diversitate a sistemelor politice și administrative, precum și la diferențe economice dintre parteneri, cooperarea între orașe ca și cea între regiuni transfrontaliere înregistrează treptat progrese. Menționăm în acest sens inițiativele de succes dintre: Saarbrücken, Metz, Saar-Lor-Lux, Luxemburg, sau Tornio-Haparanda la frontieră dintre Suedia și Finlanda. O piedică în calea cooperării dintre orașe o constituie regiunile cu densitate scăzută a populației. Un exemplu de bune practici în acest sens, îl reprezintă experiența Suediei care a reușit să lege orașe de dimensiune medie datorită transportului asigurat de trenurile de mare viteză.

Apariția unor funcții noi dar și a unor rețele noi în sistemul urban va determina în viitor efecte noi asupra peisajului urban. Pe termen mediu²³, sistemul de orașe și structura de urbanizare a UE nu se vor schimba fundamental. „Metropolele de rang mondial ca Londra și Paris, regiunile metropolitane ca Rhur sau Randstad își vor conserva poziția lor de prim plan”²⁴.

Odată cu extinderea Uniunii Europene, se accentuează însă, pe măsură ce trece timpul, riscul dezvoltării unor „insule de creștere” în

jurul metropolelor, în timp ce alte spații cuprinzând orașe de dimensiuni variate precum și zonele rurale să fie deconectate de la procesul de creștere. Organizarea (chiar și în zonele periferice ale Europei Occidentale) sub forma unor rețele urbane a centrelor cu activitate economică susținută poate reprezenta o alternativă viabilă la această situație. *Un model policentric de creștere și de dezvoltare* contribuie la atragerea investițiilor, la reducerea presiunilor asupra mediului ca și a tensiunilor sociale și implicit la stabilizarea structurilor democratice. Menținerea unui model continental de tipul centru-periferie în noile condiții ale extinderii UE ar fi în contradicție cu evoluția firească a unei Europe reîntregite, deoarece ar stagna realizarea unitară a unei „armături urbane” a continentului european.

Dezvoltarea policentrică a spațiului european reprezintă un preambul important pentru o integrare activă a orașelor și a regiunilor europene în UE. Dezvoltarea treptată a posibilităților de acces la infrastructuri și la cunoaștere presupune găsirea unor soluții adecvate în fiecare regiune.

Pe lângă metropole, un rol activ în dezvoltarea urbană europeană revine „orașelor-port” care asigură legăturile cu celelalte continente; ne referim la orașele portuare, aeroportuare, orașe de târguri și expoziții precum și orașe cu tradiții culturale. Din motive istorice binecunoscute, „orașele-port” s-au dezvoltat în trecut îndeosebi de-a lungul zonelor de coastă occidentale și meridionale ale Europei. Formarea noilor coridoare de transport și de energie către Asia favorizează apariția unor noi „orașe-port” la periferia orientală a Europei. Îmbunătățirea rețelei de transport din interiorul UE, exploatarea inovativă a Coridoarelor Paneuropene și a Ariilor de Transport din țările înconjurate vor favoriza de asemenea conectarea spațiilor metropolitane îndeosebi. Dezvoltarea urbană poate fi influențată favorabil și de orașele mai mici, care fiind centre regionale active, revitalizează zonele rurale în declin.

Consolidarea infrastructurii, dezvoltarea regiunilor frontaliere și rurale, recuperarea și

²³ potrivit “Schemei de Dezvoltare a Spațiului Comunitar” (Postdam, 1999), pag. 101

²⁴ potrivit “Schemei de Dezvoltare a Spațiului Comunitar” (Postdam, 1999), pag. 101

consolidarea orașelor mici și mijlocii vor permite treptat atenuarea disparităților Est-Vest privind nivelul de trai, contribuind la realizarea coeziunii sociale în întreaga Europa. Schimbul informațional și de cunoaștere va antrena treptat integrarea dintre vechile și noile țări membre ale Consiliului Europei.

De menționat însă, că *orașele din statele care au aderat de curând la UE* au de surmontat probleme specifice, ca de exemplu cele din domeniul imobiliar legate de finanțarea construcției de locuințe și întreținerea stocului imobiliar. Decalajele care apar ca urmare a gradului diferit de acces al populației la anumite zone rezidențiale accentuează tendințele de suburbanizare și segregare, ca efect al disparităților intra- și inter-cartiere din punct de vedere economic dar cultural și etnic. Pentru eliminarea stigmatizării sociale și a formării ghetourilor, autoritățile trebuie să ia măsuri pentru reducerea șomajului de lungă durată²⁵, de exemplu.

Probleme de acest gen ca și altele apărute în cadrul aglomerărilor urbane pot fi atenuate tocmai printr-o dezvoltare policentrică a sistemelor urbane - recomandată nu doar de decidenții politici europeni dar și de specialiști. Pentru urmărirea acestui obiectiv, documentele europene referitoare la amenajarea teritoriului propun o serie de măsuri specifice, cum ar fi: expansiunea „controlată” a orașelor prin dezvoltarea unor tehnici de construcție care economisesc teren²⁶, reglementarea operațiunilor de construcție cât mai aproape de căile de acces la autostrăzi și noduri de autostrăzi, asigurarea unei interacțiuni între arhitectură, planificarea infrastructurii și planificarea urbană - pentru a crea spații atrăgătoare și utile și a corespunde standardelor

moderne ale culturii arhitecturale (Baukultur), dezvoltarea cartierelor centrale ale orașelor²⁷, regenerarea zonelor urbane degradate, *realizarea unui mix*²⁸ de funcțiuni și grupuri sociale în interiorul structurilor urbane, îndeosebi în marile orașe unde zonele de excludere socială sunt pe cale de apariție. Politicile bine concepute de construire de locuințe sociale pot deveni instrumente eficace în îndeplinirea obiectivelor de coeziune sociale. Pe de altă parte, prevenirea excluderii sociale este cea mai bună garanție pentru menținerea siguranței în orașe.

Potrivit bunelor practici din țările vest-europene, strategia de realizare în zonele urbane a unui mix funcțional între locuințe, spații de muncă, educație, aprovizionare și activități recreative s-a dovedit a fi de succes pe termen lung. Înființarea unor organisme de planificare intercomunale, pentru coordonarea amenajării între diferitele orașe și municipii se înscrie tot pe linia recomandărilor europene din domeniul amenajării teritoriale. Măsurile de amenajare prevăzute pentru zonele urbane se recomandă să fie aplicate și în cazul zonelor de reconversie²⁹, cu scopul creării unui mediu atractiv pentru investitori. Astfel, regenerarea orașelor din regiunile industriale e indicat să se realizeze prin furnizarea de servicii, resorbția zonelor industriale părăginate și contaminate și bineînțeles ameliorarea mediului urban.

În ciuda dificultăților care pot apărea în unele etape, orașele reprezintă centre de cunoaștere, surse de creștere și inovație, care creează premisele pentru incluziunea socială și dezvoltarea economică. „Pe termen lung, însă, orașele nu-și vor putea îndeplini funcția de motoare ale progresului social și ale creșterii

²⁵ De menționat aici bunele practice din unele state vest-europene care au aplicat cu success programme integrate și multisectoriale de refacere economică și de dezvoltare a cartierelor urbane defavorizate.

²⁶ Unele dintre măsurile de planificare urbană inovatoare se regăsesc în Olanda prin exemplul oferit de „orașul compact”, sau în Germania și Anglia prin abordarea reciclării funciare, potrivit „Schemei de Dezvoltare a Spațiului Comunitar” (Postdam, 1999), pag. 59

²⁷ Opinie împărtășită de tot mai mulți specialiști

²⁸ Deși nu este un oraș de mari dimensiuni, Helsinki s-a remarcat prin corelarea eficientă a planificării urbane cu o politică socială adekvată (subvenționarea locuințelor sociale chiar în inima orașului), ceea ce a permis coabitarea fără incidente și tensiuni sociale a unor categorii ale populației cu posibilități financiare diferite.

²⁹ În accepțiunea „Principiilor Directoare pentru Dezvoltarea Teritorială Durabilă a Continentului European” (Hanovra, 2000), măsurile de amenajare a teritoriului se aplică în regiunile caracteristice ale Europei, adică: peisajele culturale, zonele urbane, zonele rurale, ariile muuntoase, regiunile de coastă și insulare, eurocoridoarele, bazinile fluviale și oglinzelile de apă, zonele de reconversie și regiunile de frontieră.

economice în sensul Strategiei Lisabona, dacă nu va fi menținut echilibrul social în interiorul orașelor și între orașe, păstrând diversitatea culturală și stabilind standarde de calitate ridicată în domenii precum design-ul urban, arhitectura și mediul³⁰".

Cea mai recentă abordare³¹ a decidenților europeni responsabili cu amenajarea teritoriului se referă la aplicarea imperativă a unei *politici integrate de dezvoltare urbană*; aceasta presupune luarea în considerare simultană și echitabilă a tuturor aspectelor legate de dezvoltarea urbană precum și a interconexiunilor dintre aceasta și celelalte sectoare și domenii implicate în mod logic în acest proces. Cu alte cuvinte, *politica integrată de dezvoltare urbană* reprezintă un proces de coordonare a aspectelor teritoriale, sectoriale și temporale ale principalelor domenii „cheie” care determină și influențează dezvoltarea zonelor și a centrelor urbane.

În opinia responsabililor europeni cu amenajarea teritoriului, programele integrate de dezvoltare urbană ar trebui întocmite pentru un oraș văzut ca un tot unitar, cuprinsând în acest sens următoarele capitole: descrierea punctelor tari și slabe ale orașelor și cartierelor în urma unei analize actualizate, conturarea unei vizuni unitare de dezvoltare în concordanță cu obiectivele definite, coordonarea planurilor districtuale pentru o dezvoltare echilibrată a zonei urbane respective, repartizarea corectă și eficientă a fondurilor către actorii din sectorul economic public și privat, implicarea tuturor partenerilor care pot contribui substanțial la dezvoltarea calității vieții a fiecărei zone. În același spirit al dezvoltării urbane integrate, se impune sporirea eficienței energetice a clădirilor iar transportul urban trebuie readaptat cerințelor specifice fiecărei zone: de locuit, birouri, spații publice, ținând cont bineînteleas de normele de mediu. Calitatea mediului înconjurător (ca urmare a pericolului reprezentat de schimbările climatice) este o altă condiție pe care o dezvoltare urbană integrată are șanse mai mari de a o îndeplini. Orașele, în calitate de centre de cunoaștere și inovare, vor putea oferi - prin

măsuri de prevenire, compensare și adaptare dezvoltarea de noi industrii și întreprinderi cu nivel scăzut de emisii de CO₂.

Exploatarea la maximum a potențialului de cunoaștere al unui oraș depinde nu doar de calitatea sistemului de învățământ dar și de existența unei rețele și capacitatea acesteia de transfer a descoperirilor și informațiilor între industrie, întreprinderi și mediul academic. Politica de dezvoltare urbană integrată poate contribui la îmbunătățirea acestor aspecte, tocmai prin încurajarea formării unor rețele specifice și susținerea acestora, promovând astfel dialogul social și intercultural.

Responsabilitatea dezvoltării unei anumite zone, și mai mult a unei regiuni este, însă împărtășită de orașe și cu mediul rural. Tocmai de aceea, perspectiva regională modernă se bazează pe un *parteneriat activ între orașe și mediul rural* care se manifestă prin cooperare și coordonare. Astfel, orașele din mediul rural, îndeplinește și o importantă funcțiune de impulsivare a dezvoltării economiei regionale. În regiunile cu densitate mică a populației, de exemplu, numai orașele pot asigura un anumit nivel al infrastructurilor și serviciilor și să atragă activități economice. În astfel de zone, orașele joacă un rol special în păstrarea habitatului și a peisajului cultural.

Pe lângă parteneriatele dintre colectivitățile teritorial-administrative, promovarea unor rețele profesionale, rezultate prin asocierea întreprinderilor mici și mijlocii urbane și rurale joacă un rol deosebit în economia regională. Acest proces facilitează exploatarea potențialului local și difuzarea cunoștințelor și informațiilor către întreprinderile din regiunea respectivă.

În țara noastră, ca și în celelalte State Membre se urmărește realizarea unei coerente a politicii naționale cu cea comunitară și în domeniul dezvoltării urbane. Astfel, în cadrul Programului Operațional Regional 2007-2013, prima axă priorităță din program denumită „Dezvoltarea durabilă a orașelor - potențiali poli de creștere” prevede finanțarea proiectelor

³⁰ Potrivit “Cartei de la Leipzig pentru orașe europene durabile”, 24-25 mai 2007

³¹ Carta de la Leipzig pentru orașe europene durabile”, 24-25 mai 2007

integrate de dezvoltare urbană, programul aflându-se aşadar în deplină concordanță cu prevederile „Orientărilor Strategice Comunitare”. Această axă prioritară ³² face referire la toate domeniile majore care definesc

desfăşurarea în condiţii civilizate a activităţii economico-sociale din oraşe şi zonele adiacente, cum ar fi: reabilitarea clădirilor, modernizarea transportului urban, a mediului antreprenorial şi a infrastructurii sociale.

³²Vom reveni cu amănunte suplimentare la capitolul dedicat dezvoltării urbane din ţara noastră

III. CADRUL CONCEPTUAL EUROPEAN AL AMENAJĂRII TERITORIULUI- DIMENSIUNEA URBANĂ

Principalele documente europene strategice care se referă la amenajarea teritoriului și implicit a zonelor urbane cu scopul atenuării disparităților regionale sunt:

- ***Carta Europeană a Amenajării Teritoriului***, adoptată la Torremolinos (Spania) pe data de 20 mai **1983**, în cadrul Conferinței Europene a Ministrilor Responsabili cu Amenajarea Teritoriului - CEMAT

Documentul avea ca obiective fundamentale: dezvoltarea socio-economică echilibrată a regiunilor, ameliorarea calității vieții, gestionarea responsabilă a resurselor naturale și protecția mediului dar și utilizarea rațională a solului. Încă de la aceea dată, factorii politici implicați în amenajarea teritoriului stipulau drept una dintre prioritățile economiilor europene dezvoltarea urbană controlată, prefigurând deja și posibilele aspecte negative ale unei urbanizări excesive.

- ***Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar***, aprobată în mai **1999** la Postdam, în cadrul Reuniunii Informale a Ministrilor Responsabili cu Amenajarea Teritoriului.

Acest document prezintă o deosebită importanță pentru că dă orientarea politică de dezvoltare a teritoriului - în perspectiva extinderii UE. Această inițiativă își are originea încă din anul 1997, când Statele Membre ale Comisiei Europene au convenit cu ocazia prezentării „Primului proiect oficial al Schemei de Dezvoltare a Spațiului Comunitar” la Noordwijk, să dedice un capitol distinct, problemelor de amenajare a teritoriului în condițiile declanșării procesului de extindere a UE. Sintetizând, oficialii europeni au pornit acest demers de la ideea potrivit căreia, disparitățile regionale europene ar putea să crească în condițiile în care zonele capitalelor și cele situate la frontierele occidentale ale UE au înregistrat mult timp un ritm de dezvoltare economică superior altor regiuni.

Obiectivele principale ale acestui document

se referă la: dezvoltarea unui sistem urban policentric și echilibrat și un nou parteneriat urban-rural pentru a depăși „clivajul, încă neadaptat, între sat și oraș”³³; asigurarea egalității în accesul la infrastructură și cunoaștere; dezvoltarea durabilă, managementul prudent și protejarea naturii și a moștenirii culturale. Meritul deosebit al acestei documente constă în faptul că sesizează și atenționează Statele Membre asupra iminentelor *tendințe obiective de schimbare în cadrul sistemului urban european*.

- ***Principii Directoare pentru o Dezvoltare Teritorială Durabilă a Continentei Europeane***, aprobate pe 7-8 septembrie **2000** la Hanovra, în cadrul Conferinței Europene a Ministrilor Responsabili cu Amenajarea Teritoriului - CEMAT.

Principiile Directoare constituie un document politic de referință pentru amenajarea teritoriului, deoarece reflectă o vizionare asupra Europei integrate. Acest document este important nu doar pentru acțiunile și inițiativele de amenajare a teritoriului pe continental european, dar și pentru cooperarea transnațională și internațională. Aplicarea acestor Principii presupune o cooperare intensă între politica de amenajare a teritoriului și politicile sectoriale care influențează prin deciziile lor structurile teritoriale ale Europei. Principiile Directoare țin cont de asemenea de cooperarea internațională la nivel global, aşa cum este realizată în cadrul Comisiei pentru Dezvoltare Durabilă a Națiunilor Unite. Acceptarea acestor linii de orientări politice se sprijină pe o cooperare voluntară; din punct de vedere juridic ele nu sunt obligatorii.

- ***Convenția Peisajului*** aprobată de Consiliul Europei la Florența în **2002**
- ***Acordul privind Comunitățile Durabile*** încheiat la Întâlnirea informală a Ministrilor Europeni Responsabili cu Amenajarea Teritoriului, Bristol, 2005
- ***Agenda Teritorială a Uniunii Europene***, aprobată pe 24-25 mai 2007 la Leipzig, în

³³ Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar, 1999, Postdam, pag. 63

cadrul Reuniunii Informale a Miniștrilor Europeani Responsabili cu Dezvoltarea Urbană și Coeziunea Teritorială.

Chiar din titulatura documentului sesizăm o turură în viziunea decidenților europeni, elementul fundamental în amenajarea teritoriului devenind dezvoltarea urbană iar parteneriatul urban-rural o condiție de bază pentru atingerea coeziunii teritoriale. Prin intermediul Agendei Teritoriale se face un apel către Statele Membre de a întelege necesitatea ca dimensiunea teritorială să joace un rol mai activ în cadrul politicii de coeziune, în scopul promovării bunăstării economice și sociale. Agenda Teritorială pornește de la obiectivele principale ale Schemei de Dezvoltare a Spațiului Comunitar care rămân valabile, precum și de la cele conținute în Principiile Directoare pentru o Dezvoltare Teritorială Durabilă a Continentului European, dezvoltând filozofia atingerii coeziunii economico-sociale a UE. Astfel, documentul precizează prioritățile dezvoltării teritoriale viitoare ale UE:

- consolidarea dezvoltării policentrice și a inovării prin crearea unor rețele de regiuni urbane și orașe. Prin funcționarea orașelor ca centre regionale, se poate ajunge datorită efectului de angrenare multiplă (determinat de marile proiecte) și difuziune concentrată, la transformarea orașelor în adevărăți poli de influență favorabilă din punct de vedere economic asupra zonelor adiacente, în special asupra celor cu dificultăți specifice precum zonele insulare, zonele de coastă și montane.
- promovarea unor noi forme de parteneriat și guvernanță teritorială între zonele rurale și cele urbane care ar facilita demararea investițiilor concertate provenite atât din sectorul privat cât și din cel public. În condițiile modificărilor demografice, și anume ale regrupării zonale a populației tinere, oportunitățile de investiții pot apărea într-un context regional diferit, care să cuprindă tot mai des și zonele transfrontaliere, de exemplu.
- încurajarea formărilor de aglomerări economice (clustere) care să depășească frontierele interne, cuprinzând comunitatea de afaceri, instituțiile din

mediul academic și administrativ și bineînțeles centre de inovare.

- consolidarea și extinderea rețelelor transeuropene prin dezvoltarea sistemelor de transport multimodale atât pentru pasageri cât și pentru mărfuri dar și prin descentralizarea serviciilor de interes general, inclusiv în domeniul sănătății și al educației.
- gestionarea transeuropeană a riscului, inclusiv în cazul impactului schimbărilor climatice.
- Integrarea preocupărilor pentru mediul natural ca și cele pentru păstrarea moștenirilor culturale în ansamblul măsurilor de progres economic. De altfel, reconcilierea dezvoltării economice cu durabilitatea ecologică, socială și culturală reprezintă provocarea majoră a Uniunii Europene.

➤ În completarea preocupărilor exprimate în Agenda Teritorială s-a adoptat și documentul **Carta Dezvoltării Urbane Durabile**, tot la Leipzig în mai 2007.

Această Cartă are o importanță deosebită, întrucât face din politica de dezvoltare urbană integrată o misiune cu dimensiuni europene. Recomandările Cartei se referă la:

- abordarea integrată a politicii de dezvoltare urbană, cu accent pe: crearea și asigurarea unor spații publice de bună calitate, modernizarea rețelelor de infrastructură și creșterea eficienței energetice, inovația proactivă și politicele educaționale
- acordarea unei atenții speciale zonelor defavorizate în contextul orașului ca tot unitar, cu referire deosebită la:

urmărirea unor strategii de dezvoltare a mediului fizic, consolidarea economiei locale și a politicii locale privind piața forței de muncă, educația proactivă și politicile de pregătire a copiilor și tinerilor, promovarea unui transport urban eficient și la prețuri accesibile.

În mod complementar acestor documente strategice europene s-au adoptat în timp și o serie de alte acțiuni dezvoltate în mod concertat la nivelul UE. Dintre acestea semnalăm *Inițiativele comunitare care sprijină dezvoltarea urbană*, precum URBACT I și II, INTERREG, ESPON, sau INTERREG.

Ca urmare a experiențelor favorabile înregistrate în țările vest-europene, România a participat și ea la proiectul „Sprijin pentru orașe” din cadrul programului URBACT I din perioada 2002-2006 prin intermediul a 10 orașe din diferite regiuni de dezvoltare, precum Odorheiu Secuiesc, Iași, Sighișoara, Alba Iulia, București (sectorul 2), Timișoara, Piatra Neamț, Săcele, Brașov și Blaj). În următoarea perioadă de programare comunitară 2007-2013, se va derula Programul URBACT II, care se va axa pe sprijinirea cooperării între anumite orașe defavorizate din toate statele membre ale UE, spre deosebire de anteriorul program care nu permitea decât accesul selectiv al noilor state membre sau în condiții cu totul speciale și al unora dintre vechile membre UE. De altfel, Programul de Cooperare Teritorială Europeană URBACT aparține Inițiativei „Regiuni pentru Schimbare Economică”, al cărei principal obiectiv este cooperarea între orașele UE.

Cuvintele de ordine ale politicii de amenajare a teritoriului în UE aflată într-o formulă extinsă (UE 27) au devenit, după cum se observă: dezvoltarea spațială policentrică și parteneriatul oraș (urban) - mediu rural.

Fiecare etapă de extindere a Comunității Europene a adus cu sine o serie de modificări în structura economico-socială; noile dimensiuni ca și diversitatea sistemelor politico-administrative ale Statelor Membre impun o strategie de dezvoltare spațială supusă unui proces continuu de adaptare și perfecționare. În acest context, fostele țări candidate din Europa de Est - devenite ulterior membre ale UE - prezintă un atuu, având posibilitatea evitării unor evoluții negative a amenajării teritoriului, așa cum s-a întâmplat uneori în Statele Membre vechi.

Politica de dezvoltare regională, în sensul pe care-l dau numeroase țări occidentale - membre ale UE, suferă de o lipsă a tradiției în țările central și est europene, oglindită printr-o carență în materie de instrumente, instituții de parteneriat, scheme de dezvoltare regională, cofinanțare. Până de curând, doar în Polonia, Slovenia și Ungaria, politica regională se apropia cel mai mult de aceste exigențe.

Dezvoltarea regională echilibrată pe continentul european și ca o consecință firească integrarea completă a acestuia în circuitul economic mondial pot fi asigurate cu ajutorul unui *model de dezvoltare policentric*. O astfel de abordare - acceptată unanim de specialiști și decidenți politici - permite evitarea unei concentrări excesive a puterii economice și a populației în centrul UE. Pe baza bunelor practici din statele avansate din punct de vedere economic aflate îndeosebi în Vestul Europei, se constată că, valorificarea potențialului economic al regiunilor din UE poate fi realizată prin continuarea tradiției europene de dezvoltare în continuare a armăturii urbane relativ descentralizate. Pe măsura accentuării competiției mondiale, crește și necesitatea unei mai bune integrări a regiunilor europene în economia mondială. În acest sens, UE încearcă de pildă să exploateze avantajul deținerii a numeroase regiuni și zone maritime. Consolidarea unor *zone dinamice de integrare* în *economia mondială* contribuie eficient la accelerarea dezvoltării economice, influențează creșterea locurilor de muncă aspecte favorabile mai ales pentru regiunile mai slab dezvoltate, considerate eligibile din punct de vedere al acordării fondurilor comunitare.

Trebuie menționat, în acest context, că actualmente, nu există decât o singură zonă geografică mare de integrare economică de importanță mondială: centrul UE delimitat de metropolele Londra, Paris, Milano, München și Hamburg³⁴. Datorită unei infrastructuri bine puse la punct, a implementării celor mai înalte tehnologii în activitatea economică (așa-numita societate High Tech), această zonă oferă servicii globale performante, devenind un punct de atracție pentru investitori, turiști, etc. Această situație se oglindește și în nivelul de trai al populației, care beneficiază de venituri superioare celor ale locuitorilor din alte regiuni europene. În afara zonei menționate, mai există câteva insule de creștere, ca de exemplu, Barcelona, regiunea Resund, care însă nu se situează la un nivel asemănător al puterii economice, nereușind să antreneze semnificativ și zonele adiacente sau să ofere servicii de talie mondială.

³⁴ Potrivit “Schemei de Dezvoltare a Spațiului Comunitar”, 1999, Postdam, pag. 68

Ca atare, situația UE se deosebește de cea a SUA, în care se întâlnesc mai multe zone de integrare economică având importanță mondială, cum ar fi: Coasta de Vest (California), Coasta de Est, Sud-Vest (Texas), Middl West.

După cum am mai menționat, potrivit tendințelor actuale, zona centrală și doar încă câteva metropole vor continua să concentreze serviciile globale funcționale de mare performanță. Odată cu extinderea UE mai ales după admiterea celor 10 noi state în 2004 -, continuarea unei dezvoltări spațiale care se concentrează pe o unică zonă de integrare economică de talie mondială nu încurajează reducerea disparităților între centru și periferie. Constatând că nu este suficientă doar îmbunătățirea legăturii dintre periferie și centru prin noi infrastructuri, responsabilității europeni cu amenajarea teritoriului au optat spre sfârșitul anilor '90, pentru un model de dezvoltare de inspirație policentrică. Această nouă abordare promite noi perspective zonelor periferice.

Scopul principal actual al politicii de amenajare europene îl constituie ameliorarea echilibrului spațial în condițiile extinderii UE. Filozofia UE în acest sens se referă la crearea mai multor zone dinamice de integrare economică de talie mondială, strategic amplasate în jurul orașelor și al unor zone rurale de mărime diferită și care să cuprindă regiuni metropolitane interconectate dar și cu acces internațional facil. Se urmărește pe această cale, crearea posibilității de a fi oferite servicii globale performante și de către regiunile metropolitane și marile orașe situate în afara centrului UE.

Formarea unei asemenea structuri urbane descentralizate pe întreg teritoriul UE creează un efect de angrenare multiplă asupra comunelor și localităților rurale, ceea ce va favoriza în timp dezvoltarea lor echilibrată și durabilă. Tot în scopul dezvoltării policentrice trebuie gestionată și acordarea de fonduri europene zonelor eligibile, care va permite realizarea unei infrastructuri performante la nivel transnațional și regional.

Descentralizarea urbană nu exclude însă cooperarea între orașe și regiuni, unele dintre

posibilități fiind deja experimentate. Astfel, în afara rețelelor urbane la scară regională, s-au format și rețele la scară interregională și transnațională, de interes comunitar, cu obiective bine definite în funcție de contextul local sau regional.

Extinderea viitoare a acestor rețelele transeuropene, ce se dorește să se bazeze tot pe conceptul dezvoltării policentrice, va avea ca priorități deservirea zonelor de integrare europeană de importanță mondială, tocmai cu scopul consolidării poziției lor economice dar și pentru restabilirea legăturilor lor cu economia mondială. În acest context nu vor fi neglijate nici zonele insulare sau regiunile îndepărtate.

Sigur că extinderea rețelelor nu trebuie să se concentreze doar pe latura externă a UE ci, o atenție sporită urmează să fie acordată și rețelelor secundare pentru legăturile interregionale dar și pentru deservirea internă a regiunilor. Densitatea sporită a rețelelor va facilita integrarea economiilor regionale și locale și creșterea competitivității.

Complementaritatea între orașe și regiuni oferă avantaje competitive în sfera economică (ca de exemplu: transportul la mică distanță, definirea zonelor rezidențiale sau industriale comune, tratamentul deșeurilor, etc.) cu posibilități reale de aplicare, însă și pentru infrastructura socială, culturală (gestionare comună a patrimoniului cultural și a centrelor istorice și de integrare a noilor imigranți în societatea urbană), învățământ (cooperare între universități și centre de cercetare), etc. Sporirea interdependențelor între orașe, comune - situate pe suprafete administrativ-teritorial diferite - favorizează întărirea competitivității globale a regiunii.

Acest aspect e valabil mai ales în regiunile cu densitate scăzută a populației și nivel mai redus de dezvoltare economică; crearea unor rețele de orașe mici în asemenea regiuni crează posibilitatea constituierii unui bazin de consumatori suficient pentru a cointeresa întreprinderile productive și de servicii, lucru care nu este posibil pentru așezările izolate.

Realizarea unui sistem policentric și mai echilibrat de regiuni metropolitane, de

„ciorchini de orașe și de rețele urbane” printr-o cooperare mai strânsă între politica structurală și politica de Rețele Transeuropene va permite treptat integrarea economică a spațiilor periferice ale UE.

Ca o concluzie a parcursului deciziilor Consiliului European luate în domeniul amenajării teritoriului, se poate afirma că în stadiul actual, politica de dezvoltare urbană integrată și politicile de coeziune teritorială aduc contribuții complementare dar decisive la punerea în practică a scopurilor dezvoltării durabile.

În noua viziune europeană exprimată de responsabilitii politici la Leipzig în anul 2007, coeziunea teritorială a Uniunii Europene reprezintă o premisă a realizării creșterii economice durabile și a coeziunii economico-sociale - adică a însuși modelului social european.

Documentele enumerate mai sus, se integrează în mod logic și armonios în viziunea de ansamblu a Uniunii Europene cuprinsă în documentele mai generale ce fac trimitere la amenajarea teritoriului, ca de pildă:

- Declarația de la Rio și Agenda 21 - ONU, Rio de Janeiro, iunie 1992
- Declarația de la Istanbul și Agenda - Habitat ONU, Istanbul, iunie 1996
- Strategia de la Lisabona (2000), incluzând completările Reuniunii de la Gotteborg (2001) și a celei de la Rotterdam (2004), aprobată de Consiliul European
- Liniile directoare ale politicii comunitare de coeziune, adoptate de Consiliul European la 6 octombrie 2006.

Aceste documente europene reprezintă pentru Statele Membre, inclusiv regiunile europene un cadru flexibil și orientativ, care recomandă integrarea priorităților UE de amenajare teritorială în politicile de dezvoltare naționale, regionale și locale și aplicarea sugestiilor conținute - într-o manieră adaptată la necesitățile și realitățile naționale. Fiind adresate îndeosebi organelor politice și societale, aceste documente constituie o invitație deschisă către cooperare activă între țările europene cu experiențe similare sau dimpotrivă între cele cu dificultăți economice și cele care pot oferi exemple de bune practici în diverse domenii.

IV. PERSPECTIVE DE ALINIERE A ROMÂNIEI LA POLITICA UE DE DEZVOLTARE URBANĂ

Numeroase orașe din România au o bază economică relativ puțin dezvoltată, dominată de o singură ramură de activitate, al cărei declin are repercusiuni asupra întregii economii regionale. Perspectivele de viitor ale periferiei rurale depind și ele de competitivitatea orașelor, care poate fi stimulată printre altele prin valorificarea resurselor și tradițiilor locale.

În acest context, ar trebui însă remediată lipsa structurilor corespunzătoare din cadrul unităților administrației publice locale, tocmai pentru a se realiza încurajarea dezvoltării economice locale. Poate că o soluție în acest sens ar fi oficializare în schemă a unui post sau chiar departament care să se ocupe de acest resort. În varianta actuală, atribuții oarecum similare le are arhitectul șef al unui oraș, care însă prin natura înclinațiilor și îndatoririlor profesionale, se dedică în cele mai multe cazuri exclusiv pe direcția dezvoltării urbane, fără a lua în calcul și zonele adiacente într-o vizion integratoare.

O altă problemă sesizată de specialiști în materie³⁵, este cea a lipsei de coordonare și cooperare eficientă pe verticală - între reprezentanții diferitelor nivele ale administrației din România (ministere, organe ale administrației locale) și pe orizontală - între județele, municipiile din teritoriu și localitățile, comunele din împrejurimi (nu există cooperare instituționalizată în acest sens), cu scopul reglementării și promovării dezvoltării economice locale.

Situația actuală a multora dintre orașele României frânează practic unele funcțiuni specifice urbane și favorizează excluderea socială. Pentru a stopa acest declin se impune promovarea renovării cartierelor abandonate, și a zonelor industriale dezafectate precum și o ofertă echilibrată de locuințe la costuri moderate și de bună calitate în zonele urbane. Treptat trebuie preluată și în România ideea realizării unui mix de funcțiuni și de grupuri sociale, potrivit căruia toți cetățenii să aibă

acces facil la serviciile de bază, școlarizare elementară, îngrijire medicală primară și recreere. Problema menținerii și dezvoltării spațiilor verzi întâmpină tot mai multe obstacole, datorită intereselor diverse; de exemplu retrocedarea unor terenuri pe vechile amplasamente și necooperarea autorităților locale de a oferi în compensare foștilor proprietari terenuri în alte zone. Spațiile verzi urbane, respectiv micile grădini, îndeplinește lângă funcția de oază de recreere și o funcție ecologică și socială.

În deplină concordanță cu recomandările europene, dezvoltarea durabilă a orașelor în țara noastră presupune: o expansiune urbană „controlată”, realizarea unui „mix” de funcțiuni și grupuri sociale (o parte tot mai mare a populației fiind amenințată de excludere din societatea urbană, îndeosebi în orașele mari), ameliorarea și întreținerea eco-sistemului urban (apă, energie, deșeuri), accesul în localități prin îmbunătățirea rețelei de mijloace de transport (performante și nepoluante), protejarea patrimoniului cultural local.

Expansiunea urbană controlată în accepțiune europeană se referă la cunoașterea și aplicarea conceptului de „oraș compact” - oraș cu distanțe mici. Suprafețele urbane vor trebui în acest sens, să fie gestionate intelligent și amenajate și în periferiile orașelor sau în zonele litorale. Expansiunea urbană controlată implică și abordarea integrată a planificării transporturilor. În marile orașe, mai ales, aceasta va însemna diminuarea dependenței de mașina individuală și promovarea unor modalități de transport alternative (transport public, biciclete).

O condiție de bază pentru aceasta este cooperarea între oraș și periferie, alegându-se cele mai avantajoase forme de parteneriat.

³⁵ Irina Popescu, Rolul Managementului urban în competiția dintre orașe, București, 2006

Dezvoltarea durabilă a orașelor trebuie să aibă loc și în România sub auspiciile devizei internaționale „de a gândi global și a acționa local”. Conferința Națiunilor Unite de la Rio și Istanbul (Habitat 2) au pus bazele unor măsuri de interes mondial, care se recomandă să fie aplicate la nivel național și local. Opțiunile prezentate în cadrul Agendei 21 și Agendei Habitat se referă îndeosebi la strategia multisectorială și integrată de dezvoltare urbană.

România, asemenea majorității fostelor state socialiste, nu are o tradiție în politica de dezvoltare regională și implicit în cea a dezvoltării urbane. Ca atare, în cea de-a doua jumătate a anului 2007, oficialii români³⁶ au supus consultării unui grup de specialitate, un proiect pentru realizarea „Conceptului Strategic de Dezvoltare Teritorială a României 2007-2030”. Ulterior vor fi detaliate obiectivele strategice, pachetele de proiecte naționale aferente fiecărui obiectiv precum și aspectele legate de asistență tehnică necesară pentru implementare.

Demararea procesului pentru definitivarea „Conceptului Strategic de Dezvoltare Teritorială a României” se înscrie pe linia cerințelor formulate în documentele UE, de a fi elaborate documente strategice care să fie utilizate de Statele Membre pentru dezvoltarea teritorială pe termen lung.

În formula actuală, acest Concept Strategic și-a propus o corelare deplină cu celelalte documente de referință pentru dezvoltarea României, precum: Planul Național de Dezvoltare 2007-2013, Cadrul Strategic Național de Referință 2007-2013 și Programele Operaționale. Se intenționează abordarea integrată a planurilor de dezvoltare teritorială la scară regională, interregională, națională și transnațională și corelarea acestora cu planurile de investiții din fonduri interne și externe.

³⁶ Este vorba de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor Direcția Generală Strategii, Politici Publice. La elaborarea acestui Concept Strategic au colaborat și Institutul Național de Cercetare și Dezvoltare Urban Proiect precum și Universitatea de Arhitectură și Urbanism “Ion Mincu” București.

³⁷ European Spatial Planning Observation Network - rețea europeană de cooperare interregională a unităților de cercetare din domeniul dezvoltării teritoriale, în cadrul căreia se produc informații, studii și instrumente științifice referitoare la țările europene; instrument finanțier al Comisiei Europene pentru stimularea cercetării. Primul program de acest tip a fost ESPON 2006 (perioada 2002-2006) și al doilea program a fost ESPON 2013 (perioada 2007-2013)

Scopul etalării „Conceptului Strategic de Dezvoltare Teritorială a României 2007-2030” este pe de o parte de a prezenta viziunea pe termen lung a dezvoltării teritoriale a țării noastre, iar pe de altă parte de a oferi, în spiritul documentelor europene, o fundamentare tehnică în sprijinul îmbunătățirii capacitații de absorție a fondurilor comunitare - în vederea ameliorării decalajelor de dezvoltare a României față de Statele Membre avansate din UE.

Obiectivele strategice ale acestui document sunt:

- racordarea la rețeaua europeană a polilor și coridoarelor de dezvoltare teritorială
- structurarea și dezvoltarea rețelei de localități urbane
- afirmarea solidarității urban-rural adecvată diferitelor categorii de teritorii
- consolidarea legăturilor trans-carpatici ca suport al dezvoltării regionale
- valorificarea patrimoniului natural și cultural.

Considerăm că preluarea recomandărilor din documentele europene, respectiv a celor din Agenda Teritorială a Uniunii Europene, aprobată pe 24-25 mai 2007, nu exclude adaptarea acestora la specificul și necesitățile economice ale țării noastre. Pentru finanțarea activităților din Planul de acțiuni se indică ca surse posibile: Programul Operațional Regional, Programul Operațional de Cooperare Teritorială Europeană ESPON³⁷ 2013, Planul de Cercetare Inovare, Programul Phare CBC 2006, etc.

Pe lângă faptul că acest document, intitulat Conceptul Strategic de Dezvoltare Teritorială a României 2007-2030, oferă cadrul conceptual de dezvoltare a teritoriului național și integrare armonioasă în structurile UE, capitolele documentului se axează pe susținerea procesului de urbanizare în perspectiva atingerii

de către România în anul 2025³⁸ a unei ponderi a populației de 66,9%, în sistem A - areal (în cadrul aglomerațiilor urbane ale orașelor mari și mijlocii), B - vectorial (în lungul principalelor drumuri naționale și europene) și C - punctual (noi centre urbane în zone profund rurale), potrivit Hărții de creare a unei veritabile armături a urbanizării din Anexă.

De altfel, această nouă concepție națională de inspirație europeană, va pune accent pe dezvoltarea urbană integrată, de dezvoltare a unei rețele metropolitane în țara noastră. Potrivit definiției formulate de unii specialiști³⁹ în materie, dezvoltarea la nivel metropolitan presupune „planificarea activităților economico-sociale corespunzător necesităților manifestate atât în oraș dar și în zonele rurale adiacente, în scopul structurării unui pol de dezvoltare într-o rețea coerentă la scară teritorială”.

Realizarea unei structuri de tip policentric⁴⁰ în România presupune configurarea următoarelor centre urbane:

- poli metropolitani cu vocație internațională: București și orașele cu un număr de aproximativ 300.000 de locuitori ca Timișoara, Constanța și Iași
- poli naționali pe termen lung : orașe cu aproximativ 250.000 de locuitori
- poli supraregionali: orașe cu aproximativ 50.000-250.000 de locuitori
- poli regionali cu specificitate funcțională : Alba Iulia, Baia Mare, Râmnicu Vâlcea, Sibiu, Suceava, Tulcea
- poli subregionali : orașe cu 30.000-50.000 de locuitori
- poli locali : localități sub 20.000 de locuitori.

Formarea de orașe și regiuni dinamice, atrăgătoare și competitive va avea, în viziunea Conceptului Strategic, drept armătură a

dezvoltării realizarea infrastructurii de transport și telecomunicațiilor la scară națională și regională ca armătură a dezvoltării.

Dezvoltarea metropolitană în țara noastră presupune două acțiuni distințe, și anume: definirea și apoi delimitarea acestei zone.

Potrivit Legii nr. 351/2001, Anexa 1, zona metropolitană este „zona constituită prin asocierea pe bază de parteneriat voluntar între localitățile urbane și rurale, între care s-au dezvoltat relații de colaborare pe multiple planuri”. În carul aceleiași legi, apare și noțiunea de teritoriu metropolitan care se referă la „suprafața situată în jurul municipiilor de rang I, cuprinzând localități aflate la distanțe de până la 30 de km, în cadrul căreia se creează relații reciproce de influență în domeniul căilor de comunicație, economic, social, cultural și al infrastructurii edilitare”. Pentru reglementarea activității se menționează în acest context și prevederile Ordonanței 53/2002 privind Statutul-cadru al unității administrative-teritoriale, referitoare la păstrarea autonomiei administrative și politice a fiecărei localități din zona metropolitană. Pentru determinarea modului de colaborare există o serie de acte normative⁴¹ de reglementare a acestuia.

Metodologiile de determinare a unei arii metropolitane se aplică potrivit unor criterii care se referă la distanța maximă față de orașul central (cel mai adesea până la 50 km), la relațiile care se stabilesc între oraș și localitățile din împrejurimi (după care se definesc zonele periurbanе, preurbanе, extraurban, preorășenească, pre-metropolitană, etc.).

Dintre studiile elaborate pentru identificarea zonelor metropolitane și care se potrivesc realităților României merită atenție, potrivit unor specialiști⁴², următoarele:

- Modelul de determinare a Regiunii

³⁸ În varianta elaborată inițial în cadrul colaborării dintre un colectiv al fostului Minister de Transporturi și Facultatea de Arhitectură și Urbanism Ion Mincu București; se presupune că noua variantă elaborată în cadrul unui parteneriat mai amplu dintre Direcția Generală Strategii, Politici Publice, din cadrul Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor și mediul academic multidisciplinar, se va calcula o altă valoare pentru anul 2030, termen până la care ar trebui aplicat și Conceptul Strategic, și nu până în 2025, cum era stipulat inițial de Conceptul Strategic

³⁹ Irina Popescu, Rolul managementului urban în competiția dintre orașe, București, 2006, pag. 111

⁴⁰ Potrivit Conceptului Strategic de Dezvoltare Teritorială a României 2007-2030

⁴¹ Metodologie pentru întocmirea documentațiilor de amenajare a teritoriului zonelor metropolitane, Studiu Pilot Zona Metropolitană Oradea, HIS Romania SRL/SC Proiect Bihor SA, 2002

Urbane Funcționale, elaborat de Centrul European de Coordonare și Cercetare în Domeniul Științelor Sociale din Viena, în perioada 1972-1973, și care deosebește: o arie metropolitană de muncă standard - ce cuprinde teritoriul în care peste 15% din rezidenți activi economic se deplasează zilnic către metropolă și o arie metropolitană economică de muncă - ce cuprinde teritoriul în care există populația care se deplasează zilnic în orașul central⁴³.

- Lucrarea „Zona periurbană a Bucureștilor” a geografului Ion Iordan publicată în 1973, potrivit căreia pentru determinarea zonei metropolitană se iau în calcul anumiți indicatori, printre care mai ales distanța până la oraș.
- Studiul „Introducere în sociologia urbană” publicat de Dorel Abraham în 1979 și reeditat în 1990 în care, pentru determinarea ariei periurbane se iau în calcul diferiți indicatori, ca: forța de muncă, aprovisionarea orașului cu produse perisabile, potențialul turistic, distanța și continuitatea spațială cu orașul polarizator⁴⁴.
- Proiectul privind Delimitarea Zonei Metropolitană București, ZMB, în 2003 de CURS, prezintă o metodă în 4 pași care se referă la principalele etape, cum ar fi: alegerea unei arii de cercetare cât mai cuprinzătoare, stabilirea indicatorilor folosiți pentru măsurarea intensității relațiilor dintre entități și a delimitării corecte a granitelor, localităților ce urmează să fie incluse în zona metropolitană, identificarea și a factorilor externi de influență în acest proces, prezentarea rezultatelor odată cu ceea ce a caracteristicilor zonei respective în funcție și de alți factori de impact.

Odată cu înființarea unei zone metropolitană, toate localitățile înscrise în

perimetru zonei cooperează pe planuri multiple (economic, social, cultural sau mediu) cu scopul reducerii disparităților regionale, zonale în spiritul Legii 351/2001 privind Planul de Amenajare a Teritoriului Național⁴⁵. Obiectivele zonei metropolitană nou create sunt însă, punctuale, în funcție de specificul zonei și se pot referi la prezervarea valorilor culturale, promovarea competiției regionale globale și bineînțeles exploatarea resurselor proprii.

Pe baza clasificării făcute de organele competente, s-a stabilit că țara noastră are aproximativ 11 municipii de rangul I, care ar putea atrage după sine și dezvoltarea zonelor adiacente. Înțând cont de documentele oficiale ale UE, și în țara noastră se încearcă aplicarea dezvoltării urbane integrate, indiferent de numărul de locuitori.

În urma încercărilor, în țara noastră există doar două zone metropolitană, care au fost deja instituționalizate, și anume: Oradea (din anul 2001) și Iași (din anul 2004)⁴⁶.

Proiectul - pilot „Zona Metropolitană Oradea” reprezintă primul proiect de acest gen din țara noastră și s-a desfășurat între 1999-2002. Zona metropolitană Oradea cuprinde: municipiul Oradea inclusiv cele 7 comune din împrejurimi: Biharia, Borș, Cetariu, Nojorid, Osorhei, Sînmartin și Sântandrei.

Zona Metropolitană Iași reprezintă cel de-al doilea proiect similar demarat în 2004 și cuprinde pe lângă Municipiul Iași încă 12 localități rurale din împrejurimi, respectiv comunele: Aroneanu, Barnova, Ciurea, Halboca, Letcani, Miroslava, Popricani, Rediu, Schitu Duca, Tomești, Victoria, Ungheni.

Din aceste experiențe s-a observat că, pentru realizarea unei zone metropolitană, sunt derulate în mod firesc o serie de etape pregătitoare, cum ar fi: identificarea problemelor majore pe teritoriul municipiului dar și a posibilelor aglomerări urbane, aplicarea unui audit al zonei și asupra unităților

⁴² Irina Popescu, Rolul managementului urban în competiția dintre orașe, București, pag. 112

⁴³ Conform Studiului privind Zona Metropolitană București, CURS, 2002, www.zmb.ro

⁴⁴ Conform Studiului privind Zona Metropolitană București, CURS, 2002, www.zmb.ro

⁴⁵ Secțiunea a 4-a Rețea de localități, Anexele 2 și 4.

⁴⁶ Ambele finanțate de USAID

administrativ-teritoriale ce ar putea deveni partenerie în dezvoltarea metropolitană, identificarea resurselor și a obiectivelor, elaborarea unor strategii de dezvoltare, depistarea proiectelor eligibile și promovarea acestora. Pe toată perioada, de la inițierea discuțiilor în anul 2002 și până la finalizarea zonei metropolitane din Iași spre exemplu, au fost parcuse mai multe etape, ca de pildă: etapa de pregătire, cea de instituționalizare precum și cea de implementare.

Pe lângă cele două inițiative menționate, există încă în lucru și alte încercări în municipiile Timișoara, București, Bacău, Ploiești.

Spre exemplu, în municipiul Timișoara, în cadrul proiectului „Parteneriatul instituțional și al societății civile pentru planificarea dezvoltării economico-sociale a zonei Timișoara”, finanțat de Primăria Municipiului Timișoara și Fundația pentru o Societate Deschisă, desfășurat între 1999 și 2000, s-a încercat realizarea unei Strategii de dezvoltare a orașului Timișoara și a zonei din jurul ei (inclusiv comunele Dumbrăvița, Ghiroda, Mosnița Nouă, Giroc, Sânmihaiu Roman, Sacalaz).

În cadrul acestui proiect au lucrat voluntar peste 183 de specialiști, care au beneficiat de consultanță metodologică de la Agenția de Dezvoltare Economico-Socială” din Timiș, ADETIM.

Proiectul a cunoscut și el în derularea sa mai multe etape, cum ar fi: realizarea unei analize diagnostic asupra zonei în cauză, identificarea principalului potențial economic din zonă, formularea unor indicatori complecsi de evaluare a activității economice de până atunci.

Asemenea manifestări au avut loc însă, și în București. Astfel, primăria sectorului 1 a inițiat un proiect privind constituirea zonei metropolitane. Bazându-se pe experiența altor țări, s-a considerat la acea dată că pentru conducerea și organizarea activității multiple din București și din sateliții săi, cea mai bună soluție instituțională a considerat-o acest proiect.

Sectorul 1, fiind cel mai vast sector din capitală, a întreprins o analiză riguroasă în ceea ce privește oportunitatea luării deciziei, dar și a impactului definit de distanță, asupra populației. Cercetările s-au făcut pe o rază care a cuprins peste 98 de localități situate la o distanță de până 40 de km. Până în momentul de față, în condițiile existenței unor dispute aprinse încă, unii dintre specialiști⁴⁷, afirmă că Zona Metropolitană București va fi formată din municipiul București și din alte 62 de așezări, adică 4 orașe și 58 de comune.

Modelul acestor orașe a inspirat și mobilizat și autoritățile locale din alte orașe sau regiuni să-și unească forțele pentru a realiza zone metropolitane viabile. De exemplu, în afara Bucureștiului, au mai fost implicate în proiecte asemănătoare și orașele Brașov, Cluj-Napoca, Baia Mare, Târgu Mureș, Ploiești.

Dezvoltarea urbană integrată, bazată pe investiții în infrastructura locală, stimularea mediului de afaceri și valorificarea resurselor locale, reprezintă de altfel prima axă priorităță a Programului Operațional Regional 2007-2013. Prin intermediul acestui Program Operațional Regional (POR), România va primi cele mai mari fonduri comparativ cu fondurile destinate altor obiective, respectiv 1,3 miliarde de euro prevăzute pentru dezvoltarea urbană. În acest sens, există preocupări intense la nivelul Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor pentru dezvoltarea durabilă a orașelor în acord cu Strategia de Dezvoltare Durabilă a Uniunii Europene. Pe baza unui puternic parteneriat cu mediul academic, mai ales cu Facultatea de Arhitectură, se urmărește realizarea unor planuri urbanistice integrate și acțiuni coordonate ale tuturor persoanelor și instituțiilor implicate în procesul dezvoltării urbane.

Această primă axă priorităță, denumită „Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor poli urbanii de creștere” care se regăsește în POR, are drept obiectiv fundamental, aşa cum reiese și din titulatura, creșterea calității vieții prin regenerarea, revitalizarea orașelor cu potențial de creștere economică.

⁴⁷ Irina Popescu, Rolul managementului urban în competiția dintre orașe, București, pag. 117

Situată dramatică a multora dintre orașele țării noastre, lipsa infrastructurii, a mediului de afaceri sau prezența limitată a activităților antreprenoriale, determină o imposibilitate a acestor comunități datorită unui buget local insuficient - să poată face față cerințelor de refacere a infrastructurii de bază, de valorificare a vechilor areale urbane, ceea ce ar putea atrage micii întreprinzători, sau să sprijine categoriile dezavantajate ale populației.

Tocmai pentru a grăbi rezolvarea acestor probleme complexe, vor fi finanțate în cadrul acestei priorități a POR, proiecte integrate ale unor orașe mici sau ale unor areale urbane strict delimitate pe baza unor criterii prestabilite din interiorul unor orașe, care au fost identificate drept „Zone de acțiune urbană”. Un proiect integrat poate cuprinde acțiuni de reabilitare a clădirilor construite dar care se află în stare avansată de degradare, acțiuni de sprijinire a IMM și a infrastructurii de afaceri în vederea creșterii gradului de ocupare și de incluziune socială a categoriilor dezavantajate ale populației.

Necesitatea dezvoltării echilibrate a tuturor regiunilor țării impune ca accordarea fondurilor prin POR să se facă cu predilecție pentru orașele identificate ca potențiali poli de creștere în regiunile și județele cu un nivel scăzut al PIB-ului și șomaj accentuat. Potribit bunelor practici din țările vest-europene, se așteaptă ca acești poli de creștere să influențeze favorabil și situația zonele adiacente, urmărindu-se efectul propagat al organizărilor urbane policentrice. Noua abordare integratoare a dezvoltării urbane în țara noastră va fi în deplină concordanță cu obiectivele Strategiei Naționale pentru Dezvoltare Regională și cu cele ale Cadrului Național Strategic de Referință și bineînțeles cu Orientările Strategice Europene pentru actuală perioadă de programare a fondurilor comunitare 2007-2013.

În acest context, orașele care se dovedesc a fi puncte de inflexiune în rețeaua de transport, și care exercită relații de dependență față de ele asupra celorlalte orașe din vecinătate, vor primi un sprijin substanțial prin intermediul POR,

pentru a deveni noduri polarizatoare pentru întreaga zonă vizată. În urma unei analize diagnostic pe tot cuprinsul țării noastre, este prevăzut în documentele strategice, ca fondurile alocate dezvoltării urbane să fie cheltuite, după următoarea schema⁴⁸: 60% pentru infrastructura publică urbană, 25% pentru infrastrucutra socială și 15% pentru mediul de afaceri.

În cadrul axei prioritare 1 a POR se disting următoarele activități eligibile:

- reabilitarea infrastructurii urbane și îmbunătățirea serviciilor urbane, inclusiv transportul urban
- dezvoltarea durabilă a mediului de afaceri
- reabilitarea infrastructurii sociale, inclusiv a locuințelor sociale și îmbunătățirea serviciilor sociale.

Dintre criteriile de eligibilitate a proiectului integrat menționăm:

- proiectul trebuie să conțină cel puțin două dintre domeniile de intervenție, dintre care, obligatoriu reabilitarea infrastructurii urbane
- proiectul integrat trebuie să fie implementat în zonele de acțiune urbană care sunt în declin economic, au un șomaj ridicat, și în care se manifestă fenomenul de excluziune socială, care prezintă un nivel scăzut de educație, nivel scăzut al securității locuitorilor, într-un cuvânt un mediu părăsit sau deteriorat cu o populație de cel puțin 20.000 de locuitori.

Acțiunile sprijinate în cadrul acestei prime axe prioritare din POR sunt complementare celor sprijinate sub Programele Operaționale Sectoriale de Mediu, de Resurse Umane, de Competitivitate și celorlalte priorități ale POR, având în vedere că acestea sunt eligibile doar în cadrul unor proiecte integrate de regenerare a ariilor urbane degradate și nu ca activități individuale.

Creșterea cererii de locuințe și terenuri de construit a determinat ca și în alte state europene - crearea unor suprafețe locuibile în cartiere rezidențiale sau noi. Din păcate, în România, și îndeosebi în București, nu s-a făcut uz de bunele practici din statele vest-europene

⁴⁸Potrivit POR 207-2013, pag. 123

unde acest proces a avut loc planificat și ordonat, ci alocarea terenurilor s-a produs relativ controlat, ceea ce a produs o serie de prejudicii. După cum se știe, o creștere necontrolată determină o mărire a fluxului traficului individual, sporește consumul de energie, scumpește infrastructura și oferta de servicii și are efecte negative asupra calității peisajului și a mediului. În mod similar situației din marile orașe vest-europene, este de așteptat ca și în unele orașe ale României să asistăm la o mărire a cererii de reședințe secundare, astfel încât anumite localități să devină „orașe de week-end”.

Simultan cu aceste preocupări, se impune însă o atenție sporită renovării fondului de locuințe deja existent. După cum se știe, mai mult de o treime din populația României locuiește în blocuri (aproximativ 84.000 construcții multietajate⁴⁹) realizate în perioada comunistă (aproape 50% din clădiri sunt mai vechi de 40 de ani, iar 34% au o vechime între 20-40 de ani) și care sunt într-o stare avansată de degradare, ce necesită, printre alte operațiuni o reabilitare termică urgentă.

Cunoscută fiind starea necorespunzătoare a infrastructurii din orașele țării noastre, este necesară remedierea situației de către autoritățile locale cu ajutorul fondurilor proprii și europene ce se pot solicita, tocmai pentru stabilirea unor strategii de atragere a investițiilor și stimularea micilor întreprinzători.

Abordarea problematicii mediului este de asemenea necesară pentru dezvoltarea urbană durabilă, cele mai importante componente fiind: calitatea aerului (ceea ce implică ameliorarea parcului auto privat prin introducerea catalizatoarelor performante la autoturisme, dar și încurajarea transportului public care este mai „prietenos” față de mediu dar și a celui pe bicicletă (cu realizarea în orașe a pistelor special amenajate).

Dincolo de indicatorii cantitativi, observarea teritorială ar trebui să se refere și la

informația calitativă, mai ales cea privind resursele endogene și potențialul regiunilor.

Aceste informații corelate cu filozofia europeană de amenajare a teritoriului, respectiv de dezvoltare urbană, și cu posibilitatea accesării fondurilor structurale europene ar oferi o șansă reală de diminuare și atenuare a disparităților regionale în țara noastră. Folosirea fondurilor comunitare - conjugate cu efortul finanțiar propriu - pentru programe integrate substantive de dezvoltare urbană reprezintă o cale viabilă și de perspectivă de a răspunde cerințelor locale într-un mod responsabil. Utilizarea acestor fonduri presupune identificarea dificultăților și a potențialului specific fiecărui oraș, a atuurilor, și elementelor specifice ale țării noastre. În acest sens, se impune ca autoritățile locale să dezvolte competențele și eficiența necesară punerii în aplicare a politicilor integrate de dezvoltare urbană, inclusiv pentru atingerea standardelor generale de calitate și durabilitate a activității desfășurate în domeniul construcțiilor.

Schimbul de bune practici poate influența de asemenea eforturile naționale depuse pentru realizarea unei dezvoltări urbane durabile, România în calitate de Stat Membru al UE având de acum responsabilitatea alinierii la politicile și strategiile comunitare de amenajare a teritoriului, în spiritul inițiativei UE, intitulată „Regiunile, actori ai schimbării economice”.

În condițiile extinderii fenomenului de globalizare, apare ca o necesitate obiectivă adoptarea unei strategii pe termen lung privind utilizarea spațiului urban. Aceasta ar asigura, printre altele, crearea de spații de locuit printr-o utilizare durabilă a terenurilor.

În acest context, aspectele dezvoltării urbane au fost sumar schițate pe parcursul acestor pagini, plecând de la un punct de vedere european; unele constatări necesitând, încă un studiu mai detaliat.

⁴⁹ Programul Operațional Regional 2007-2013, București iunie 2007, pag. 59

ANEXA

Tabelul 1

Disparități interregionale în termeni absoluci și relativi, comparativ cu celelalte State Membre ale UE

Nr.	Țara	Regiuni cu PIB maxim	PIB pe loc. PPS(EU25=100)	Regiuni cu PIB minim	PIB pe loc. PPS (EU25=100)	Disparități interregionale (termeni absoluci)	Disparități interregionale (termeni relativi)
	1	2	3	4	5	3-5	3:5
1	Austria	Viena	170,9	Burgenland	84,7	86,2	2,0
2	Belgia	Bruxelles – Cap.	237,6	Hainaut	77,6	160,0	3,1
3	Bulgaria	Yugozapaden	43,0	Severen Tsentralen	24,2	18,8	1,8
4	Finlanda	Aland	154,3	Ita-Suomi	84,1	70,2	1,8
5	Franța	Ile –de-France	173,3	Guyane	57,6	115,7	3,0
6	Germania	Hamburg	184,0	Dessau	70,9	113,1	2,6
7	Grecia	Sterea Ellada	115,7	Anatoliki Makedonia	62,4	53,3	1,8
8	Irlanda	Southern and Eastern	149,2	Border, Midlands and Western	92,5	56,7	1,6
9	Italia	Provincia Autonoma Bolzano/Bozen	160,0	Calabria	68,5	91,5	2,3
10	Marea Britanie	Inner London	277,6	Cornwall & Isles of Scilly	75,8	201,8	3,6
11	Olanda	Utrecht	152,5	Flevoland	89,4	63,1	1,7
12	Polonia	Mazowieckie	72,8	Lubelskie	33,2	39,6	2,2
13	Portugalia	Lisabona	104,3	Norte	57,4	46,9	1,8
14	Rep. Ceha	Praha	138,2	Moravskoslezsko	53,4	84,8	2,6
15	România	Bucuresti	57,9	Nord-Est	21,7	36,2	2,7
16	Slovacia	Bratislavský kraj	115,9	Východné Slovensko	38,8	77,1	2,9
17	Spania	Comunidad de Madrid	128,8	Extemadura	63,8	65,0	2,0
18	Suedia	Stockholm	157,9	Ostra Mellansverige	98,2	59,7	1,6
19	Ungaria	Kozep – Magyarorszag	94,9	Eszak – Magyarorszag	38,1	56,8	2,5

Sursa: EUROSTAT

Tabelul 2*Distribuția orașelor pe categorii de mărime și Regiuni - 2005 -*

	< 20.000	20.000-99.999	> 100.000	TOTAL
România	207	82	25	314
Nord-Est	26	14	5	45
Sud-Est	24	6	5	35
Sud	32	14	2	48
Sud-Vest	29	8	3	40
Vest	30	10	2	42
Nord-Vest	29	9	4	42
Centru	37	17	3	57
București-Ilfov	2	2	1	5

Sursa: Anuarul Statistic al României, INS, 2006

Tabelul 3**Orașele României cu peste 200.000 de locuitori**

Nr. crt.	Localitatea	Statutul localității	Populația 1.01.1999	Populația 18.03.2002
1.	București	Rang 0 - capitala României	2.013.911	1.934.449
2.	Bacău	Rang I - reședința județului Bacău	210.469	184.542
3.	Brașov	Rang I - reședința județului Brașov	314.219	285.712
4.	Brăila	Rang I - sistem urban	233.447	222.320
5.	Galati	Rang I - reședința județului Galați	328.596	302.810
6.	Cluj Napoca	Rang I - reședința județului Cluj	331.476	297.014
7.	Constanța	Rang I - reședința județului Constanța	342.394	312.010
8.	Craiova	Rang I - reședința județului Dolj	314.920	300.487
9.	Iași	Rang I - reședința județului Iași	348.489	303.714
10.	Oradea	Rang I - reședința județului Bihor	221.824	210.010
11.	Ploiești	Rang I - reședința județului Prahova	251.981	237.420
12.	Timișoara	Rang I - reședința județului Timiș	329.111	308.765

Sursa: Irina Popescu, Rolul managementului urban în competiția dintre orașe

Tabelul 4
Organizarea administrativă a teritoriului României

Nr. crt.	Regiunea/Judetul	Nr. oraselor si municipiilor	din care municipii:	Nr. comunelor	Nr. satelor
	TOTAL	268	97	2698	13.089
1.	Regiunea Nord-Est	32	17	466	2.445
	Bacau	8	3	79	490
	Botosani	4	2	68	336
	Iasi	4	2	85	420
	Neamt	4	2	70	347
	Suceava	8	5	93	396
	Vaslui	4	3	71	456
2.	Regiunea Sud-Est	33	11	332	1.455
	Braila	4	1	39	140
	Buzau	4	2	81	482
	Constanta	11	3	54	189
	Galati	4	2	56	180
	Tulcea	5	1	43	133
	Vrancea	5	2	59	331
3.	Regiunea Sud	43	15	482	2.030
	Arges	6	3	93	577
	Calarasi	5	2	48	160
	Dâmbovita	6	1	77	361
	Giurgiu	3	1	46	166
	Ialomita	4	3	49	130
	Prahova	14	2	86	405
	Teleorman	5	3	83	231
4.	Regiunea Sud – Vest	34	11	386	2.078
	Dolj	5	3	94	380
	Gorj	7	2	63	414
	Mehedinti	5	2	59	344
	Olt	7	2	94	378
	Vâlcea	10	2	76	562
5.	Regiunea Vest	37	10	266	1.334
	Arad	8	1	67	273
	Caras-Severin	8	2	69	287
	Hunedoara	14	5	55	457
	Tunis	7	2	75	317
6.	Regiunea Nord-Vest	35	13	392	1.823
	Bihor	9	2	86	435
	Bistrita-Nasaud	4	1	55	235
	Cluj	6	5	75	420
	Maramures	8	2	63	226
	Satu mare	4	2	57	226
	Salaj	4	1	56	281
7.	Regiunea Centru	51	19	337	1.822
	Alba	11	4	65	656
	Brasov	10	4	44	149
	Covasna	5	2	34	122
	Harghita	9	3	51	236
	Mures	7	4	90	486
	Sibiu	9	2	53	173
8.	Bucuresti	3	1	37	102
	Iffov	2	-	37	102
	Municipiul Bucuresti	1	1	-	-

Sursa: Anuarul Statistic al României, 2005

Tabelul 5

Ierarhizarea pe ranguri a localităților urbane existente

RANG	Statutul localitatilor	Nr. localitati
0	Municipiu de importanță europeană, capitala a țării	1
I	Municipii de importanță națională, cu influență potentială la nivel european – minimum 200,000 de locuitori	11
II	Municipii de importanță interjudețeană, județeană sau cu rol de echilibru în rețea de localități – între 50.000 – 200.000 de locuitori	92
III	Orase – 5.000 – 30.000 de locuitori	208
TOTAL LOCALITATI URBANE		312

Sursa: Irina Popescu, Rolul managementului urban în competiția dintre orașe, pag. 107

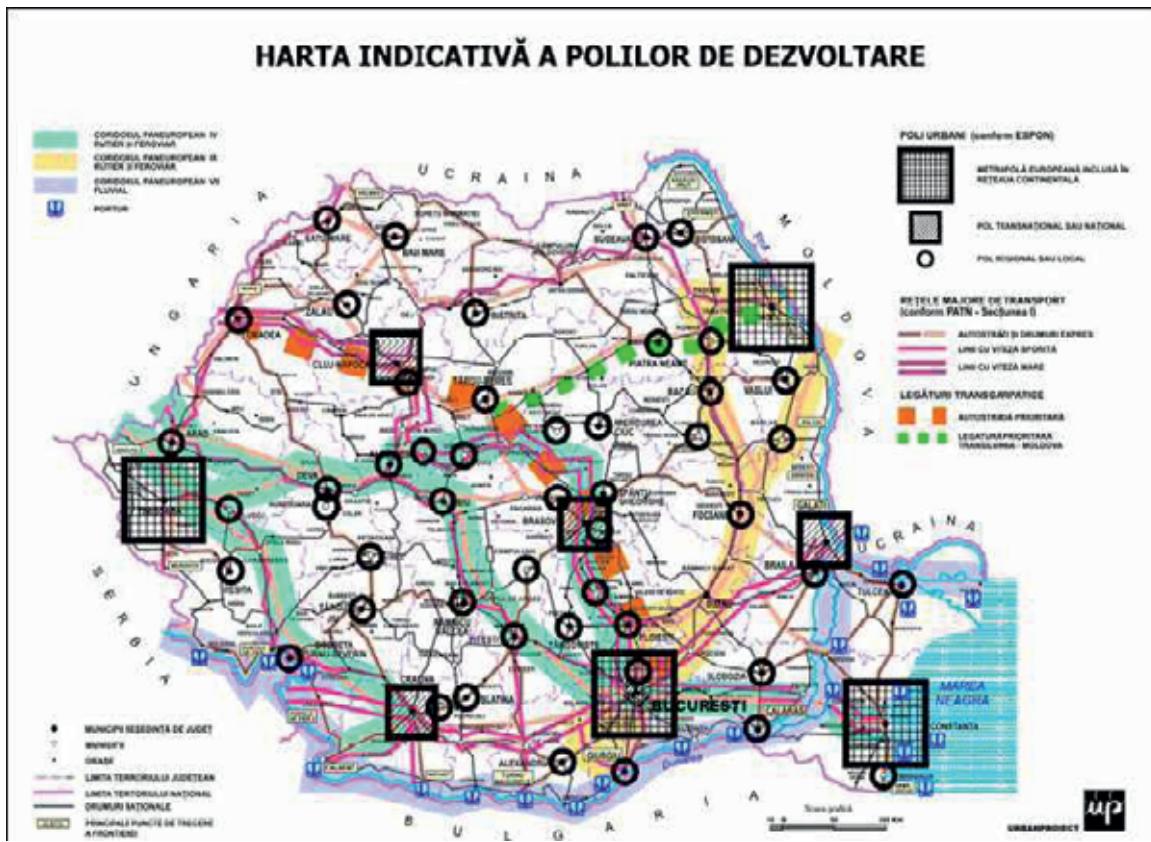
**PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI NATIONAL
SECTIUNEA a IV-a - RETEAVA DE LOCALITATI**

RETEAVA DE LOCALITATI URBANE



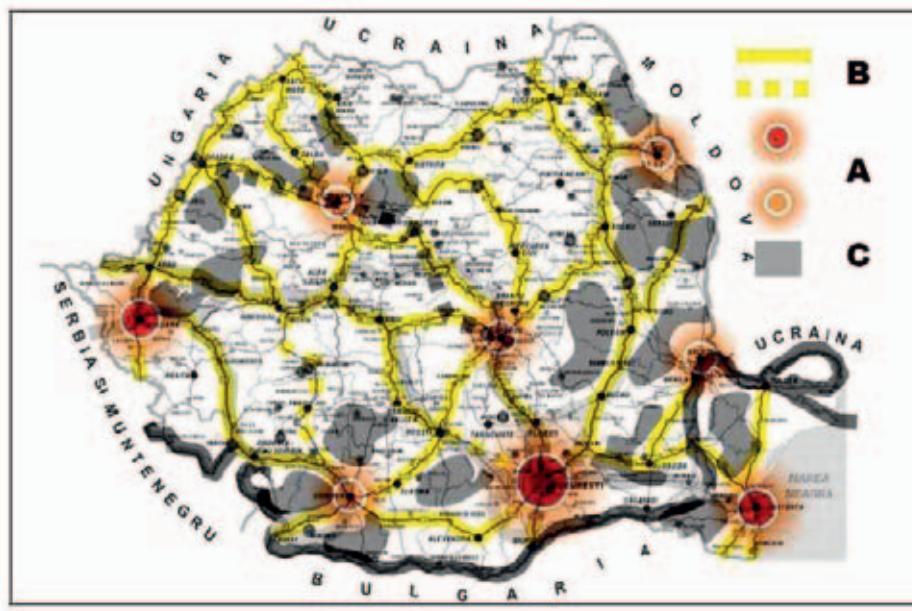
Sursa: Urban Project, Rețeaua de locuit, 1.01.1999

HARTA INDICATIVĂ A POLILOR DE DEZVOLTARE



Sursa: Urban Project

HARTA INDICATIVĂ A EVOLUȚIEI URBANIZĂRII



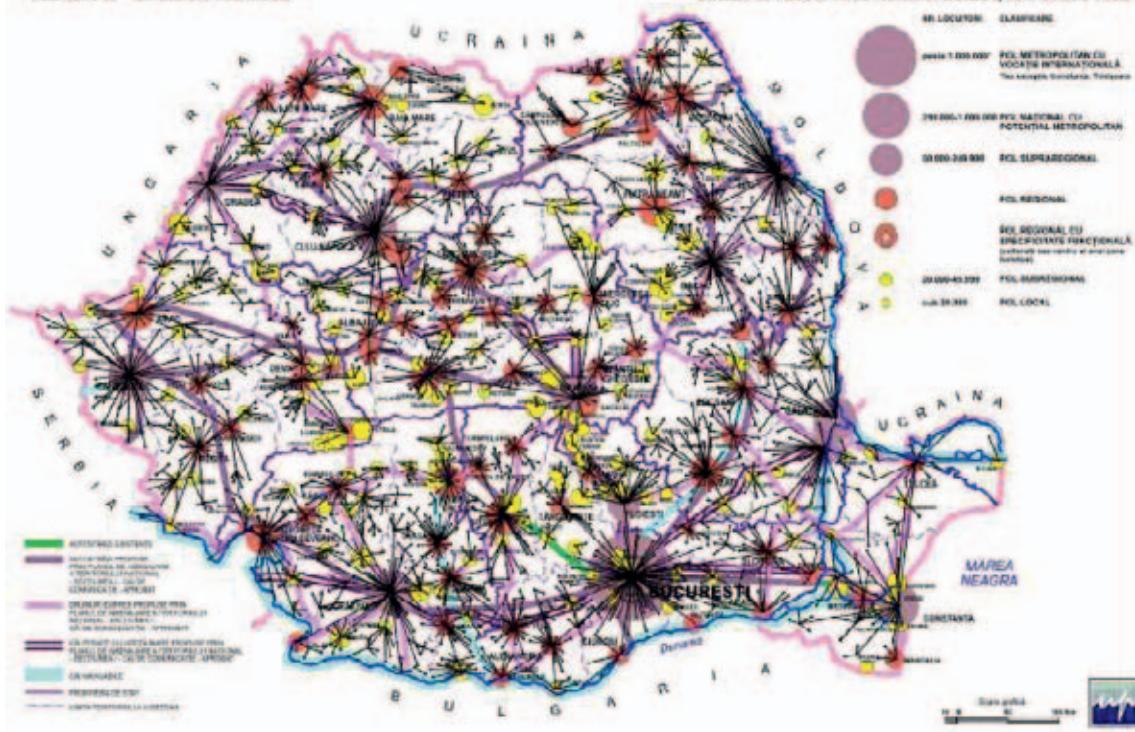
LEGENDA:

- A - sistem areal (în cadrul aglomerațiilor urbane ale orașelor mari și mijlocii),
B - sistem vectorial (în lungul principalelor drumuri naționale și europene) și
C - sistem punctual (noi centre urbane în zone profund rurale).

Sursa: Urban Proiect

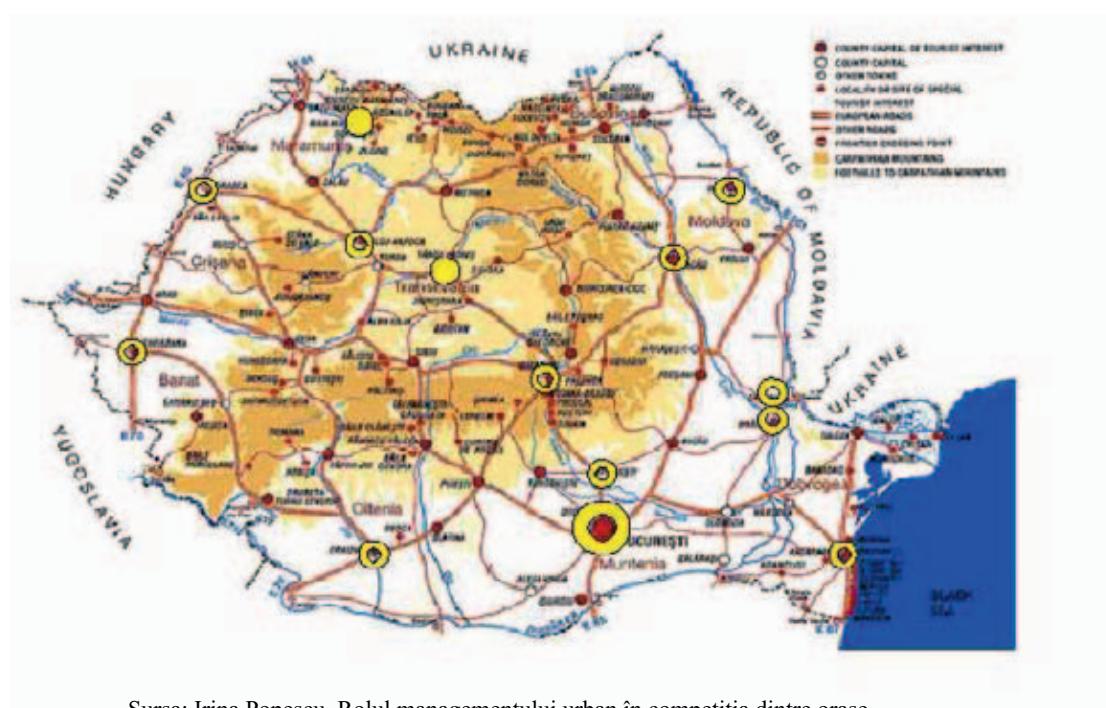
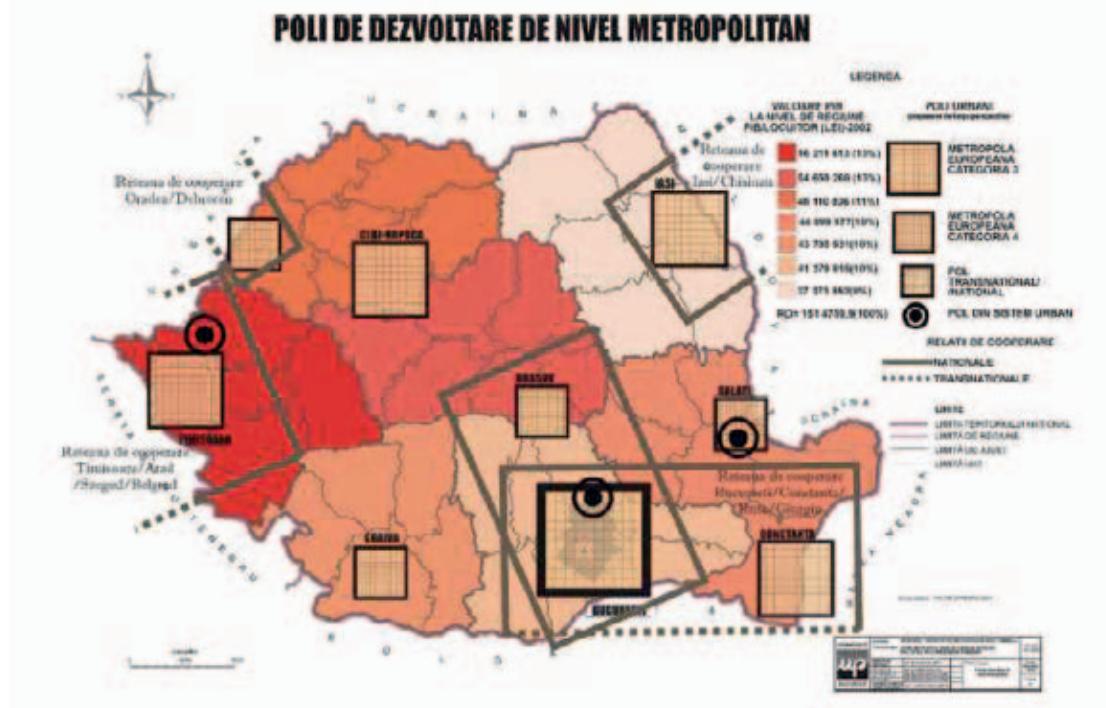
**DEFINIREA CONCEPTULUI STRATEGIC DE DEZVOLTARE SPATIALA
RELATII URBAN-RURAL** SURA DATELOR: INCD URBAN

SURSA DATELOR: INCD URBANPROJECT, ION IANOS 1982

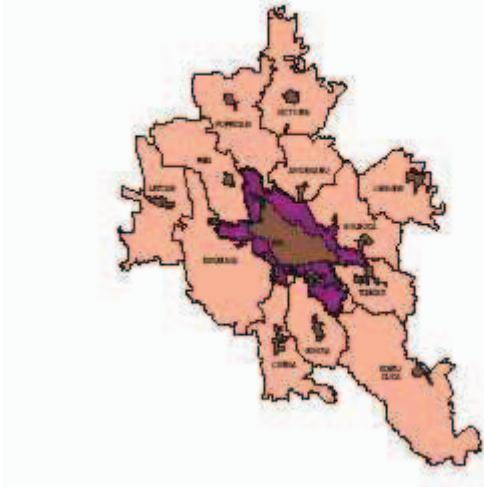


Sursa: Urban Project

Recomandari pentru cazul romanesc



ZONA METROPOLITANA JASI



Zona Metropolitană Timișoara



Sursa: Irina Popescu, Rolul managementului urban în competiția dintre orașe



Sursa: Irina Popescu, Rolul managementului urban în competiția dintre orașe

BIBLIOGRAFIE

- [1] Jula D., Jula N., 1998, The dynamics of regional disequilibria in the transition economies: The Romanian case, 38-th European Regional Science Association Congress, Vienna, Austria
- [2] Jula D., Ailenei D., Jula N., Gârbovean A., 1999, Economia dezvoltării, Editura Viitorul Românesc, Bucureşti
- [3] Pascariu, G. (coord.), EU Cohesion Policy and Romania's Regional Economic and Social Development, Pre-accession Impact Studies Series, the European Institute in Romania, Bucharest, 2002
- [4] Păuna Carmen Beatrice, coordonator, 2006, Identificarea în cadrul regiunilor de dezvoltare ale României - a zonelor cu potențial de creștere economică pentru asigurarea competitivității regionale, Working Paper, Institutul de Prognoză Economică
- [5] Păuna Carmen Beatrice, coordonator, 2007, Perspective de dezvoltare ale arealelor in declin economic după aderarea României la Uniunea Europeană, Working Paper, Institutul de Prognoză Economică
- [6] Păuna Carmen Beatrice, "Influența politicilor comunitare asupra integrării regionale europene", comunicare la cel de-al VI-lea Simpozion Internațional al Asociației Române de Științe Regionale Impactul Aderării României la Uniunea Europeană asupra Structurilor Regionale", Alba Iulia, 8-9 iunie 2007
- [7] Păuna Carmen Beatrice, "The socioeconomic, cultural and political effects of the urbane confort on the Romanian Capital Bucharest after 1989", comunicare prezentată la cel de-al 47 Congres al Asociației Europene de Științe Regionale Local Governance and Sustainable Development, Paris/Cergy Pontoise France, 29 August 2 Septembrie 2007
- [8] Păuna Carmen Beatrice, "Perspective ale dezvoltării urbane în perioada post-aderare a României", comunicare prezentată la Seminarul internațional în colaborare cu ASE Chișinău „Dezvoltarea durabilă a României și Republicii Moldova în context european și mondial”, Constanța, 19-21 septembrie 2007
- [9] Popescu Irina, Rolul Managementului urban în competiția dintre orașe, București, 2006
- [10] Rhodes M., 1995, The Regions and the new Europe: Patterns in Core and Periphery Development, Manchester: Manchester University Press
- [11] Agenda Teritorială a Uniunii Europene, Leipzig, 2007
- [12] Carta de la Leipzig pentru orașe europene durabile”, 24-25 mai 2007
- [13] “Principiile Directoare pentru Dezvoltarea Teritorială Durabilă a Continentului European” (Hanovra, 2000)
- [14] “Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar” (Postdam, 1999), Comisia Europeană
- [15] Anuarul Statistic al României, 2000 / 2006, INS, Bucureşti.

- [16] Comisia Europeană - Agenda 21: The first 5 years: implementation of Agenda 21 in the European Community;
- [17] PND 2007-2013, Ministerul Dezvoltării Regionale
- [18] POR 2007-2013, Ministerul Dezvoltării Regionale
- [19] Community Strategic Guidelines 2007-2013, CE;
- [20] AEM (2006), Urban sprawl in Europe the ignored challenge, Raportul nr. 10 /2006 al AEM, Agenția Europeană pentru Mendi, Copenhaga
- [21] Baze de date Corine privind acoperirea teritoriului, AEM, 2006, Copenhaga
- [22] Expansiunea Urbană în Europa, EEA Briefing nr. 4/2006
- [23] Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 2006
- [24] Metodologie pentru întocmirea documentațiilor de amenajare a teritoriului zonelor metropolitane, Studiu Pilot Zona Metropolitană Oradea, HIS Romania SRL /SC Proiect Bihor SA, 2002
- [25] Raportul anual „Situația populației lumii” al UNFPA, Fondul ONU pentru Populație, intitulat în 2007 „Urbanizarea potențialul expansiunii urbane”
- [26] Studii și hărți Urban Proiect
- [27] Zona Metropolitană București, CURS, 2002, www.zmb.ro

* * * Periodice economice Adevărul Economic, Tribuna Economică, Capitalul

* * * www.europa.eu

* * * www.infoeuropa.ro

