



Politici publice în domeniul transportului la nivelul UAT Băilești

1. Introducere

Într-o lume aflată în continuă transformare și, în același timp, într-o permanentă interconectare, capacitatea unui oraș de a se adapta noilor tendințe manifestate la nivel internațional joacă un rol esențial în dezvoltarea sa ulterioară. Astăzi, aproximativ 360 de milioane de europeni (aproximativ 72% din populația totală a UE), trăiesc în orașe și suburbiile acestora, tendința fiind una crescătoare. Potrivit estimărilor Organizației Națiunilor Unite, procentul populației urbane este în creștere, mai exact, se preconizează că la nivelul anilor 2050 acesta va depăși 80% (aproximativ 6,3 miliarde de oameni din cei 9,3 miliarde). Acesta este și unul din motivele pentru care, dacă secolele V- IXX au fost considerate secolele imperiilor, secolul XX secolul statelor, secolul XXI este considerat secolul orașelor.

La nivel european orașele îndeplinesc un rol vital în dezvoltarea regională, fiind considerate elemente cheie ale îmbunătățirii competitivității Uniunii Europene la nivel global. Capacitatea orașelor de inovare și de creare de noi oportunități economice constituie, de cele mai multe ori, o condiție ca regiunile să poată face față competiției globale. Atunci când orașele sunt competitive și regiunile în care sunt localizate sunt mai competitive. Cu toate acestea, statisticile au arătat că o concentrare de populație și activități, nu reprezintă o condiție suficientă pentru a avea o creștere economică semnificativă.

În ultimele două decenii structura economică a orașelor europene a suferit modificări importante, în funcție de tipologia funcțională a fiecărui centru urban, acestea

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





s-au confruntat cu o dinamică economică din ce în ce mai accentuată, generându-se astfel noi provocări precum restructurarea industrială, criza economică, globalizarea, schimbările climatice și demografice, presiunea asupra resurselor – expansiunea urbană necontrolată, riscurile industriale.

Există o diferență considerabilă de performanță între capitale și celelalte orașe. De asemenea, există o diferență mare între orașele din vest și cele din partea de răsărit a Europei, diferență care nu poate fi explicată doar prin dimensiune. Mai mult decât atât, sau observat variații importante în ceea ce privește performanța economică și socială chiar și în cazul orașelor de dimensiuni comparabile, care au structuri industriale similare și sunt situate în același stat membru

1.1. Provocări privind dezvoltarea urbană

Problemele generate de marea concentrare a populației umane pun sub semnul întrebării viabilitatea pe termen lung a orașelor, care se confruntă cu o serie de:

- Provocări generice, cum sunt cele de natură demografică, economică, socială, șomaj, sărăcie, presiuni puternice asupra mediului; dar și cu o serie de provocări specifice, cum sunt cele legate de rețeaua de utilități, spre exemplu: managementul apei (care pornește de la identificarea resurselor de apă potabilă și industrială, continuând cu sistemele de captare și exploatare a acestora - tratare, distribuire, modele de consum, cu colectarea, epurarea și reintroducere în circuitul natural), managementul distribuției de energie electrică, a gazului metan, etc.;
- Dezvoltarea rețelelor de transport: mijloace, căi de comunicație, infrastructura de transport ineficientă;
- Deșeurilor solide: colectare, transport, sortare, depozitare, reciclare sau distrugere, reintegrare în mediul natural;
- Menținerea spațiilor verzi din orașe, extinderea și modernizarea acestora.

1.2. Inițiative la nivel european pentru o dezvoltare durabilă a orașelor

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





Este tot mai evident că diversele provocări cu care se confruntă zonele urbane – demografice, sociale, economice, de mediu, sunt strâns legate între ele, iar succesul în materie de dezvoltare urbană poate fi atins numai prin intermediul unei abordări integrate. Cu toate acestea, reacția în materie de politici la nivel european și național, în ceea ce privesc problemele mai sus amintite, a fost una lentă și divizată:

- În anul 1997, în Comunicarea „Către o agendă urbană în Uniunea Europeană”, Comisia Europeană susținea că sunt necesare noi eforturi pentru a consolida sau a restabili rolul orașelor europene ca locuri de integrare socială și culturală, ca surse de prosperitate economică și dezvoltare durabilă și ca baze ale democrației;
- Tratatul de la Lisabona (2007) a adăugat coeziunea teritorială la obiectivele UE și a consolidat guvernarea pe mai multe niveluri;
- În anul 2011, Parlamentul European a adoptat o rezoluție prin care se pronunța în favoarea consolidării dimensiunii urbane a politicilor UE și a cooperării interguvernamentale în ceea ce privește politicile de dezvoltare urbană, invitând în același timp la înființarea unui program de lucru comun sau a unei agende urbane europene. Parlamentul European a subliniat necesitatea implicării orașelor în mai mare măsură în aceste procese;
- La jumătatea anului 2013, în contextul unei cooperări interguvernamentale privind dezvoltarea urbană, un grup de state membre conduse de Țările de Jos și de Belgia a făcut o nouă propunere privind agenda urbană;
- La sfârșitul anului 2013, Comitetul Regiunilor a emis un aviz din proprie inițiativă intitulat „Către o agendă urbană integrată a UE”. Avizul invita la crearea unei agende urbane integrate a UE, oferind dimensiunii urbane o bază structurală în politicile și legislația europeană;
- La începutul anului 2014, Eurocities susținea ideea unei agende urbane a UE în scopul de a asigura o mai bună coordonare a politicilor, integrarea obiectivelor de dezvoltare urbană în cadrul mai multor politici, o mai bună echilibrare a priorităților

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





din programele europene de investiții, consolidarea dialogului direct dintre orașe și Comisie și atribuirea unui rol mai puternic de coordonare comisarului responsabil de politica regional (Eurocities: Urban-Voice, 2015).

- În 2014 Comisia Europeană a creat Forumul CITIES (CITIES – Cities of Tomorrow: Investing in Europe, 2014), cu scopul de a lansa o dezbatere pe tema necesității întocmirii unei agende urbane a UE.
- Consiliul localităților și regiunilor Europene (CEMR) a solicitat elaborarea unei agende urbane a UE care să faciliteze accesul și implicarea activă a tuturor categoriilor de orașe - mici, medii și mari - în procesul de elaborare a politicilor, să recunoască rolul regiunilor funcționale și necesitatea unei coordonări mai bune a politicilor.
- Energy Cities a susținut necesitatea formulării și implementării unei agende urbane a UE pentru a exploata întregul potențial al autorităților locale și a plasa coeziunea teritorială în centrul politicilor UE.
- Miniștrii responsabili cu politica de coeziune s-au întâlnit la Atena în luna aprilie 2014 pentru a discuta agenda urbană a UE, iar concluziile întâlnirii se regăsesc în Agenda teritorială a Uniunii Europene 2020.
- Sintetizând, potrivit Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene, a Cartei drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, a Cartei de la Leipzig (pentru orașe europene durabile), a Declarației de la Toledo (Documentul abordează rezolvarea provocărilor urbane actuale și implementarea Strategiei Europa 2020 prin realizarea unei dezvoltări urbane mai inteligente, durabile și incluzive social) și nu în ultimul rând a Agendei teritoriale a Uniunii Europene 2020:

Orașele europene ar trebui să fie:

- locuri de progres social avansat;
- platforme pentru democrație, dialog cultural și diversitate;

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





- locuri de regenerare verde, ecologică sau de mediu;
- locuri de atracție și motoare de creștere economică.

Dezvoltarea teritorială urbană europeană ar trebui să:

- reflecte o dezvoltare durabilă a Europei bazată pe o creștere economică și pe o organizare teritorială echilibrată, cu o structură urbană policentrică;
- includă centre regionale puternice care să asigure un bun acces la servicii de interes economic general;
- se caracterizeze printr-o structură compactă a așezărilor umane cu o extindere urbană limitată;
- beneficieze de un înalt nivel de protecție și calitate a mediului din jurul orașelor.

Având în vedere toate acestea, politica de coeziune urmărește să stimuleze strategiile integrate (sunt susținute măsuri în materie de ocupare a forței de muncă, educație, incluziune socială și capacitate instituțională) care intensifică dezvoltarea urbană durabilă în vederea consolidării rezistenței orașelor și a asigurării sinergiilor dintre investițiile sprijinite din Fondurile Structurale și de Investiții Europene (FSIE).

În plus, în actuala perioadă de programare se pune accent pe dezvoltarea unor parteneriate puternice menite să implice societatea civilă, economia locală și diversele niveluri de guvernare. Combinarea capacităților și a cunoștințelor de la nivel local fiind esențială pentru identificarea unor soluții comune și realizarea unor rezultate larg acceptate și sustenabile.

Cel puțin 5% din resursele FEDR (Fondul European de Dezvoltare Regională) au fost alocate statelor membre în vederea elaborării și implementării unor strategii integrate de dezvoltare urbană durabilă. Există mai multe opțiuni de finanțare pentru implementarea acestor strategii:

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





- Instrumente de Investiții Teritoriale Integrate (ITI). Instrument care oferă posibilitatea combinării finanțării în funcție de diferite obiective tematice (emisii scăzute de dioxid de carbon în zonele urbane, îmbunătățirea mediului urban, inclusiv regenerarea terenurilor industriale abandonate și reducerea poluării aerului, promovarea mobilității urbane durabile, precum și a incluziunii sociale prin sprijinirea regenerării fizice, economice și sociale a zonelor urbane defavorizate), inclusiv combinarea finanțării provenind de la acele axe prioritare și programe operaționale sprijinite din FEDR, FSE și Fondul de coeziune. De asemenea, ITI poate fi însoțit de sprijin financiar din partea FEADR sau FEPAM.
- Priorități de investiții adaptate pentru a facilita soluționarea provocărilor urbane. În actualul cadru financiar vor fi finanțate o serie de obiective tematice specifice zonelor urbane sprijinite din Fondurile Structurale și de Investiții Europene. Acestea ar putea fi incorporate în strategia de dezvoltare urbană integrată a unei zone urbane, însoțită de acțiuni sprijinite din FSE în cadrul priorităților de investiții ale acestuia.

2. Politici publice

Termenul de "*politică publică*" este folosit în mai multe sensuri după cum afirmă Adrian Miroiu în cartea sa "Introducere în analiza politicilor publice", astfel pot fi privite ca: *etichete ale unor domenii de activitate, expresie a scopului general sau a stării de fapt dorite, propuneri specifice, decizi ale guvernului, autorizare, oficială, programe, produse, rezultate, teorii sau modele și procese*. Totuși, politica publică poate fi definită ca "o rețea de decizii legate între ele privind alegerea obiectivelor, a mijloacelor și resurselor alocate pentru atingerea lor în situațiile specifice", iar procesul de înfăptuire a politicilor reprezintă "procesul de formulare și de aplicare a politicilor publice". Acest proces este unul destul de complex, motiv pentru care s-a încercat simplificarea lui, prin împărțirea în mai multe etape, "ciclul unei politici" reprezintă "șirul acestor stadii sau etape ale procesului de înfăptuire a politicii respective". 1





Prima etapă în procesul de realizare a unei politici publice este stabilirea agendei, în cadrul căreia se identifică problemele care se doresc a fi rezolvate într-o anumită societate. Teoretic, ar trebui luate în considerare "toate potențialele probleme care pot face obiectul unei politici publice", doar acestea fiind introduse în agenda formală sau instituțională. 2

Următoarea etapă este reprezentată de identificarea, formularea și structurarea celor mai relevante posibile opțiuni de realizare a unei politici publice, când se alege din lista de opțiuni fezabile aceea care este considerată a fi cea mai eficientă pentru rezolvarea problemei formulate; a treia etapă este formularea opțiunii de politici publice, când se pun bazele strategiei cadru și a cadrului legislativ necesar implementării acesteia, instituțiile implicate trebuie să găsească cele mai bune soluții legislative care să permită ca implementarea politicii publice să fie în concordanță cu restul cadrului legislativ să nu interacționeze în mod negativ cu alte politici publice. Referitor la a patra etapă, implementarea opțiunii de politici publice, aceasta presupune ansamblul activităților prin care o politică publică este pusă în aplicare. Ultima etapă, anume monitorizarea și evaluarea politicilor publice presupune colectarea de informații și evaluarea rezultatelor politicii publice pe tot parcursul ei, un rol important în această etapă putându-l avea și organizațiile societății civile, cadrul normativ actual permițând „din punct de vedere formal implicarea activă a organizațiilor societății civile în procesul de creare, implementare și evaluare a politicilor publice.” 3

Această ultimă etapă este foarte importantă, întrucât, prin intermediul acesteia se „constată măsura în care problemele de interes public aflate pe agenda instituțiilor guvernamentale au fost rezolvate.” Monitorizarea și evaluarea politicilor publice se poate face atât la încheierea implementării unei politici publice, cât și pe parcursul acesteia. În timp ce monitorizarea constă în „culegerea informațiilor referitoare la elaborarea și implementarea politicilor publice și precede activitatea de evaluare”, limitându-se doar la înregistrarea de date, evaluarea politicilor publice presupune „examinarea sistematică, cu ajutorul metodelor de cercetare specifice, a impactului politicilor publice în raport cu





obiectivele propuse pe agenda instituțională”, aceasta urmărind să crească responsabilitatea administrației publice privitoare la propriile acțiuni și, în același timp, să creeze un „cadru prin care să fie posibilă implicarea societății civile”, să crească eficiența, dar și calitatea activităților desfășurate în cadrul administrației publice centrale, să identifice gradul în care politicile publice satisfac nevoile cetățenilor și să își însușească „lecțiile învățate pe parcursul activităților desfășurate în cadrul celorlalte etape ale procesului politicilor publice.” 4

Commented [CA1]: SGG Unitatea de Politici Publice - GHID

Mobilitatea persoanelor și a mărfurilor reprezintă rezultatul evoluției globale cu care ne confruntăm. Municipiul Băilești a cunoscut în ultimele decenii mari schimbări sociale, culturale și economice care au influențat în mod clar modelele de mobilitate. Factori precum creșterea veniturilor, dezvoltarea piețelor de consum, apariția locurilor de muncă, creșterea indicelui de motorizare, generează provocări continue pentru a satisface noile nevoi de mobilitate. Astfel, congestia a devenit endemică în orașe și îi sunt asociate externalizări precum: poluarea atmosferică, poluarea sonoră, consumul de energie, impactul negativ asupra sănătății, deteriorarea spațiilor comune, costuri, pierderea de competitivitate, excludere socială, etc. Această strategie este realizată pentru a construi o viziune de dezvoltare a Municipiului Băilești, care să îi asigure calitatea de oraș modern din punct de vedere al durabilității. Acesta reprezintă un plan de lucru care urmărește schimbări ale comportamentului de deplasare al cetățenilor prin corectarea abaterilor, astfel încât aceștia să își recapete teritoriul urban dedicat în momentul actual în mare parte autovehiculelor.

3. Transport multinodal

Transportul multimodal este un sistem de transport care presupune utilizarea în mod succesiv a cel puțin două moduri de transport și în care unitatea de transport intermodal nu se divizează la schimbarea modurilor de transport. Este oportună încurajarea cetățenilor de a folosi mai multe mijloace de transport local până la destinație. Folosirea mijloacelor de transport alternativ (ex. bike sharing, scutere

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





electrice, autobuze electrice) sau servicii de transport în regim taxi (ex. Uber, Bolt) sunt mai puțin poluante decât autoturismul propriu și reduc semnificativ aglomerația.

Amenajarea unei parări de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, în proximitatea nodului intermodal în care se regăsește stația de cale ferată, stația de capăt pentru transportul public local județean. Acest obiectiv va fi dotat cu sisteme de iluminat precum și cu sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. Astfel, se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din compunerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Este facilitat transferul de la autoturismul personal către transportul public, obținând-se desconggestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Băilești și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale.

Acțiunea de intervenție urmărește facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în diferite puncte de pe teritoriul Municipiului Băilești: în zona centrală, la capetele traseelor pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătoriilor, în terminalul (stația capăt de traseu) rețelei de transport public urban. Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stațiile chioșcuri de închiriere, rastele, automate eliberare și reîncărcare carduri), mijloace de transport (biciclete) și componente de management (dotări dispecerat de tip hardware și software). Pentru atragerea unui număr crescut de potențiali utilizatori, tarifele practicate vor fi accesibilele și se vor asigura facilități speciale categoriilor cu venituri reduse: elevi, pensionari, etc. Va exista posibilitatea contractării de abonamente pe diferite perioade de timp. Modalitățile de plată vor include procedee moderne (autotaxare, folosirea cardului bancar, al sistemului SMS, etc.).

Bicicletele închiriate vor fi moderne, fiabile, cu costuri de întreținere reduse și vor permite folosirea de către o gamă largă de utilizatori (indiferent de vârstă, sex, aptitudini fizice, etc.). Din incinta centrelor se vor putea închiria și alte obiecte precum: căști de

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





UNIUNEA EUROPEANĂ



Programul Operațional Capacitate Administrativă
Competența face diferența!



Instrumente Structurale
2014-2020

protecție, genunchi ere, încălțăminte specială, etc. Bicicletele pot fi dotate cu mijloace inteligente de contorizare a distanței parcurse, timpului parcurs și numărului de kilocalorii consumate de către utilizator, etc.

Gestionarea sistemului va fi una inteligentă, oferind facilitatea de a înapoia bicicleta și în alt centru față de cel de unde s-a preluat inițial. Complexitatea și densitatea sistemului de bike sharing depind de dimensiunea orașului sau a regiunii, tipul deținătorilor, starea financiară a acestora se scopul pentru care se recurge la bike sharing. Majoritatea sistemelor orășenești acoperă doar zona centrală, zone dens locuite, dar care localizează stațiile la fiecare 300m, ceea ce oferă utilizatorului facilitatea de transport pe trasee scurte sau medii.

Un aspect deosebit de relevant în atingerea obiectivului de investiții este integrarea cu transportul public se fluxurile pietonale relevante. Aceasta are loc la trei nivele: integrare fizică (prin amplasarea strategică, a stațiilor), integrare de flux informațional se integrare de tehnologie și taxe. Integrare fizică: stațiile bike sharing sunt localizate deseori în apropierea stațiilor de transport public, sau a zonelor de interes, mediu sau intens traficate sau a obiectivelor cu potențial turistic. Integrarea de flux informațional: stațiile de închiriere biciclete, ca și servicii alternative de transport, vor avea un rol relevant în decongestionarea transportului public în orele de vârf sau în locurile în care transportul public nu poate satisface necesitățile de mobilitate. Accesibilitate și taxe: în unele sisteme este suficient un singur card pentru a avea acces la transportul public și la închiriat biciclete. Utilizatorii pot avea uneori anumite facilități speciale, precum o singură taxă pe zi, abonamente sau alte reduceri.

4. Transportul intermodal

Unul dintre cele mai importante fenomene constatate în secolul al XXI-lea este extinderea globalizării care presupune integrarea internațională a piețelor de bunuri și servicii, a piețelor de capital, accesul liber și neîngrădit, pe baze comerciale, la resursele de materii prime și energie. În contextul actual al majorării prețurilor la combustibil, multe companii consideră că este evidentă necesitatea mutării centrelor de producție mai

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin

Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



www.poca.ro



aproape de consumatorii finali pentru reducerea costurilor și menținerea prețurilor la un nivel scăzut. Prin urmare, ca rezultat al globalizării, se înregistrează o semnificativă creștere în ceea ce privește produsele finite comercializate, datorită investițiilor străine directe în regiuni cu un cost redus al forței de muncă și cu acces la rutele comerciale, creșteri care se preconizează că se va accentua în următorii ani.

În ceea ce privește domeniul transporturilor, principalul efect al fenomenului de globalizare este corelația dintre creșterea economică și creșterea transportului de mărfuri și persoane. Dezvoltarea transporturilor a urmat îndeaproape dezvoltarea economică mondială, care a impus sporirea continuă a volumului de mărfuri transportate. Acest fapt a condus la creșterea numărului de vehicule rutiere de marfă, costuri adiționale, poluare, accidente și efecte sociale adverse. Necesitatea decuplării creșterii economice de creșterea volumului de transport, în scopul obținerii în continuare a beneficiilor creșterii economice fără a avea însă efecte adverse, capătă noi valențe prin promovarea modurilor de transport „prietenoase cu mediul” și mai sigure. Pentru a face față presiunilor determinate de procesul de globalizare, beneficiarii diferitelor sectoare de transport de mărfuri solicită în momentul de față crearea unui sistem de servicii de transport și a unei piețe de transport sigure în care barierele sistemelor modale și naționale de transport să nu limiteze alegerea celei mai potrivite rute/modalități de transport a mărfurilor. În plus, competiția internațională și expansiunea geografică a piețelor forțează producătorii și exportatorii să se concentreze pe tehnologiile de producție integrată și pe logistica transporturilor cu scopul de a reduce costurile, și în același timp, de a oferi servicii de calitate.

Având în vedere că majoritatea produselor finite sunt transportate în containere și că acestea constituie principalul mijloc care facilitează inter modalitatea, se estimează că în secolul al XXI-lea transportul intermodal, alături de îmbunătățirile tehnologice ale sistemelor de transbordare utilizate, devine piatra de temelie pentru comerțul internațional, fiind considerat ca cea mai eficientă modalitate de gestionare a activității de transport internațional „din poartă în poartă”. Acest lucru se datorează faptului că

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





transportul intermodal permite combinarea, în mod avantajos pe un anumit parcurs, a avantajelor specifice fiecărui mod de transport, cum ar fi flexibilitatea transportului rutier, capacitatea ridicată de transport pe calea ferată, costurile scăzute ale transportului naval și viteza superioară a transportului aerian.

Conceptul de transport intermodal la nivel național/internațional s-a dezvoltat începând cu anul 1960, simultan cu apariția și evoluția containerelor mari. Această evoluție a condus la o creștere exponențială a transportului containerizat, facilitând dezvoltarea semnificativă a comerțului internațional.

Conform unei definiții agreate de comun acord de către principalele organizații și structuri regionale și internaționale de cooperare ONU – CEE, ITF (fost CEMT), UE, ICB, precum și de către ICC, transportul intermodal reprezintă acel sistem de transport care presupune utilizarea în mod succesiv a cel puțin două moduri de transport și în care unitatea de transport intermodal nu se divizează la schimbarea modurilor de transport 1. De asemenea, transportul intermodal este definit ca sistemul de transport „din poartă în poartă” care utilizează în mod integrat cel puțin două moduri de transport 3.

În conformitate cu definițiile aprobate și adoptate la Geneva în iunie 2010 de către Grupul de Lucru privind Statistica Transporturilor al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite, a fost reiterată și agreată definiția conform căreia transportul intermodal este un caz particular al transportului multinodal 4 , efectuat în una și aceeași Unitate de Transport Intermodal – UTI prin moduri succesive de transport și fără divizarea mărfii la schimbarea modurilor de transport.

Principalul atu al transportului intermodal este acela că poate oferi posibilitatea expeditorului de a se baza pe un singur furnizor de logistică a transporturilor/operator de transport care este și singurul responsabil al transportului din momentul recepționării mărfii până în momentul livrării acesteia, ceea ce înlătură riscul împărțirii răspunderii contractuale între mai mulți operatori de transport. 5

În cazul transportului multimodal internațional, transportul mărfurilor se desfășoară pe baza unui contract de transport multimodal și al unui document unic care însoțește

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





marfa din tara de origine în tara de destinație, în responsabilitatea unui operator de transport multimodal (MTO)

2 Organizația Națiunilor Unite, 2001, Terminologie privind Transportul Combinat (New York și Geneva).

3 Organizația pentru Dezvoltarea și Cooperarea Economică, 2001, Aspecte instituționale privind transportul intermodal de marfă (Paris).

4 Transportul multimodal, conform definiției din același glosar de termeni aprobat de către Grupul de Lucru WP 6, menționat mai sus, este sistemul în care activitatea de transport se realizează prin intermediul a cel puțin două moduri de transport.

5 Se evaluează necesitatea introducerii la nivel UE a unei clauze de răspundere standard (de rezervă), în cazul în care nu se prevede altceva între părți la un contract de transport. De asemenea, se evaluează necesitatea introducerii unui instrument juridic care să permită acoperirea tuturor sistemelor modale de răspundere existente în prezent la nivel internațional, de-a lungul întregului lanț logistic multimodal, astfel încât să asigure acoperirea părților din lanțul logistic care se situează în prezent între sistemele modale de răspundere.

Structura sistemului intermodal de transport se bazează pe 3 elemente:

- i. Un sistem de transport al mărfii pe distanțe lungi (la care participă de regulă modurile de transport maritim, feroviar, căile navigabile interioare și/sau aerian),
- ii. Terminale de transport care asigură transferul eficient al unităților de încărcătură de pe un sistem modal de transport pe altul,
- iii. Un sistem de colectare și distribuție a fluxurilor de mărfuri în punctele de origine, respectiv de destinație ale lanțului de transport (realizat de regulă prin intermediul modului de transport rutier).





4.1. Oportunitatea unei strategii de transport intermodal în Municipiul Băilești

Oportunitatea elaborării unei strategii intermodale de transport în Băilești, așa cum este susținută în acest document este justificată de următoarele considerente:

- Prezentul demers se înscrie în contextul politicilor de reducere a impactului transporturilor asupra mediului și al fundamentării unei strategii de dezvoltare durabilă, realizând un echilibru între creșterea economică și protecția mediului,
- Transportul intermodal este considerat o alternativă sigură pentru viitor, întrucât răspunde cel mai bine atât cerințelor acute privind descongestionarea drumurilor naționale, cât și cerințelor crescânde ale beneficiarilor de transport în ceea ce privește gama și calitatea serviciilor,
- Nu se produce o distorsiune a competiției dintre principalii actori pe piața de transport de marfă din România care să prejudicieze interesul public, aceleași reguli aplicându-se nediscriminatoriu tuturor operatorilor de transport,
- Transportul intermodal are capacitatea de a contribui la relansarea traficului de marfă în România și reducerea efectelor crizei economice,

De asemenea, realizarea și implementarea strategiei de transport intermodal în Municipiul Băilești are o importanță deosebită din următoarele perspective:

- Creșterea atractivității Municipiului Băilești pentru activități comerciale internaționale prin asigurarea unor facilități privind schimbul intermodal de mărfuri care să atragă atât „pachetul de asamblare” 7 , cât și „pachetul ECE” 8,
- Sprijinirea dezvoltării „coridoarelor verzi”⁹ de transport logistice și eficiente,
- Eficientizarea modului de utilizare a infrastructurii existente pentru transportul de marfă prin atragerea fluxurilor de mărfuri dinspre sectorul rutier spre sectoarele feroviar și naval,





UNIUNEA EUROPEANĂ



Programul Operațional Capacitate Administrativă
Competența face diferența!



Instrumente Structurale
2014-2020

- Îmbunătățirea cooperării economice la nivel regional, național și internațional prin crearea unor poli de distribuție și schimb de mărfuri între sistemele de transport de mare distanță și cele de transport local/regional,
- Soluționarea problemelor legate de costurile ridicate de transport ale operatorilor economici și îmbunătățirea accesului bunurilor românești pe piețele regionale, naționale și internaționale,
- Crearea de noi locuri de muncă la nivel local și regional.

7 Pachetul de asamblare – ansamblul activităților integrate de asamblare și adaptare la cerințele specifice pieței din România a produselor importate din afara Europei, inclusiv a activităților asociate, cum ar fi transportul și logistica.

8 Pachetul ECE – pachet de asamblare specific țărilor din Europa Centrală și de Est.

9 Coridoare verzi de transport reprezintă un concept specific transportului integrat și anume combinarea tuturor modurilor de transport în vederea realizării unui transport mai prietenos cu mediul.

Propunem îmbunătățirea intermodalității prin amenajarea unei stații de capăt, care să asigure legătura între transportul public rutier și cel feroviar. Astfel, se va asigura preluarea fluxurilor de călători care sosesc în stația de capăt (terminal) și reîmbarcarea acestora în mijloace de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al propulsiei bazate pe combustibili fosili asupra mediului urban. Stația de capăt va deservi modurile de transport public rutier: local, județean, interjudețean. În plus, în cadrul acestui proiect în scopul asigurării unui grad ridicat de atractivitate și siguranță a transportului public local se propune amenajarea corespunzătoare a stațiilor intermediare (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.). În incinta stației de capăt vor fi amplasate stații de încărcare cu energie a autovehiculelor ecologice (cu propulsie electrică sau hibridă), inclusiv a mijloacelor de transport public local.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin

Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



www.poca.ro



Stațiile de transport public local propunem să fie amenajate după principiile mobilității durabile, astfel încât să asigure accesibilitate ridicată pentru toate categoriile de utilizatori, inclusive pentru cei cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu roțile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.) în condiții de siguranță. Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de persoane amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările existente în stațiile de transport public.

Investițiile în infrastructura de transport vor facilita mobilitatea populației și a bunurilor, reducerea costurilor de transport de mărfuri și călători, îmbunătățirea accesului pe piețele locale și regionale, creșterea eficienței activităților economice, economisirea de energie și timp, creând condiții pentru extinderea schimburilor comerciale și implicit a investițiilor productive. Dezvoltarea rețelelor de transport va contribui semnificativ la creșterea competitivității întreprinderilor/firmelor și a mobilității forței de muncă și prin urmare, la o dezvoltare mai rapidă a Municipiului Băilești pe ansamblu.

4.2. Analiza sectorului de transport din Municipiul Băilești în perspectiva dezvoltării transportului intermodal

Puncte tari:

- poziția strategică în sudul României și potențialul în ceea ce privește conexiunile de transport intermodal cu țările învecinate (Bulgaria și Serbia) și proximitatea față de portul fluvial Calafat pentru comerț internațional,
- creșterea interesului din partea industriei pentru transportul intermodal datorită atenției sporite a companiilor pentru protecția mediului înconjurător,
- forța de muncă calificată și costuri scăzute din zonă,
- amplasament avantajos lângă rețeaua TEN-T cu accesibilitate la țările învecinate,
- servicii de transport rutier de marfă bine organizate și competitive,

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





- rețea feroviară, accesibilă inclusiv operatorilor privați, furnizând servicii locale competitive,
- potențialul fluviului Dunărea pentru transportul de marfă în containere pe distanțe lungi la costuri reduse,
- avantajele transportului pe căile navigabile interioare în ceea ce privește impactul redus asupra mediului, precum și costurile reduse de dezvoltare și întreținere,
- existența unei rețele de terminale intermodale pe teritoriul României,
- ponderea semnificativă a transportului intermodal (rutier/feroviar) în volumul total al mărfurilor transportate în trafic național,

Puncte slabe:

- calitatea relativ scăzută a infrastructurilor de transport,
- investiții insuficiente pentru reabilitarea/modernizarea infrastructurii naționale de transport feroviar, conducând la restricții de viteză și apariția de puncte periculoase,
- conexiuni rutiere insuficiente cu terminalele intermodale și/sau porturile care să asigure atractivitatea potențialilor beneficiari ai transportului intermodal,
- costuri ridicate de întreținere pentru materialul rulant specializat existent,
- diminuarea activității de pe piața tradițională de transport de marfă în sectorul feroviar,
- investiții scăzute în modernizarea și întreținerea infrastructurii portuare,
- insuficiența investițiilor în utilaje și echipamente de manipulare a mărfurilor
- lipsa unor depozite de containere,
- lipsa informațiilor privind posibilitățile de transport intermodal în/prin România,
- lipsa promovării utilizării transportului intermodal,

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





- lipsa unor instrumente neadecvate de aplicare a cadrului legal.

Oportunități:

- politici comunitare favorabile dezvoltării transportului intermodal,
- existența surselor de finanțare UE
- reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră datorate creșterii parcului de vehicule rutiere,
- limitarea pragului de zgomote în localități, ceea ce facilitează utilizarea transportului pe calea ferată și pe căile navigabile interioare,
- reducerea ratei accidentelor rutiere,
- valorificarea potențialului fluviului Dunărea de a atrage traficul de marfă în containere din/spre România,
- creșterea cererii pentru transportul de containere pe calea ferată,
- implementarea sistemelor inteligente de monitorizare a traficului în scopul creșterii siguranței traficului, a urmării în timp real a încărcăturii intermodale și a eficientizării transportului intermodal,
- sprijinirea modurilor de transport mai puțin poluante,
- perspectiva internalizării costurilor externe,
- consolidarea climatului de afaceri în vederea creșterii cererii de transport,
- încurajarea sectorului industrial pentru amplasarea centrelor de producție în vecinătatea terminalelor intermodale,
- promovarea parcurilor industriale în zonele acoperite de rețeaua de terminale intermodale,
- cooperarea dintre operatorii logistici și operatorii de transport,
- integrarea serviciilor vamale extinse în lanțul logistic intermodal.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





UNIUNEA EUROPEANĂ



Programul Operațional Capacitate Administrativă
Competența face diferența!



Instrumente Structurale
2014-2020

Amenințări:

- starea precară a infrastructurii de transport, tarifele ridicate de utilizare a infrastructurii, care chiar și în cazul reducerii cu 30%, conduc la tarife de transport mari în comparație cu cele de pe căile ferate sârbe (subvenționate și nereformate), distanțele și duratele de transport mari față de rutele concurente prin Serbia, au drept consecință pierderea fluxului internațional de tranzit și în perspectivă pierderea traficului de tranzit,
- întâzieri în pregătirea proiectelor, elaborarea studiilor de fezabilitate, achiziția de terenuri și în procedurile de licitație,
- întâzieri în realizarea proiectelor prioritare de infrastructură,
- insuficienta coordonare între modurile de transport,
- insuficienta pregătire profesională a consultantilor angajați și a beneficiarilor implicați în pregătirea proiectelor,
- reticența unor clienți față de utilizarea transportului intermodal,
- fragmentarea pieței de transport,
- lipsa investițiilor în transportul intermodal.

4.3. Obiective strategice de dezvoltare

Obiectivul general este dezvoltarea sistemului de transport intermodal de mărfuri în scopul eficientizării transportului de marfă și al îmbunătățirii impactului transportului asupra mediului și a siguranței traficului în Municipiul Băilești.

Atingerea acestui obiectiv va contribui în mod direct la creșterea gradului de accesibilitate a orașului prin descongestionarea drumurilor naționale adiacente și protejarea infrastructurii rutiere, promovarea dezvoltării echilibrate a tuturor modurilor de transport și îmbunătățirea calității și a eficienței serviciilor, reducerea emisiilor de gaze și minimalizarea efectelor adverse asupra mediului.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin

Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



www.poca.ro



Totodată, acest obiectiv implică necesitatea de reglementare și coordonare a pieței transportului printr-o mai bună distribuire a traficului spre moduri de transport mai ecologice, mai sigure și mai eficiente energetic. Coordonarea de către autoritățile locale a sectorului de transport intermodal trebuie să aibă în vedere principiile pieței libere, distribuția competițională existentă și situația actuală a activității în transportul de mărfuri, coordonarea dintre administratorii de infrastructură, operatorii de transport și autoritățile locale.

Obiective specifice

Obiectivele specifice avute în vedere pentru atingerea obiectivelor:

- modernizarea și/sau construirea unor terminale intermodale și a infrastructurii aferente;
- realizarea unor servicii intermodale de calitate;
- implementarea unui sistem de urmărire, planificare și management a transportului intermodal, utilizând sistemele inteligente de transport disponibile pe piață;
- stimularea promovării sistemului național de transport intermodal.

Modernizarea și/sau construirea unor terminale intermodale și a infrastructurii aferente. Un sistem competitiv de transport intermodal în Municipiul Băilești depinde pe termen scurt, în principal, de modernizarea și/sau construirea unor terminale eficiente pentru dezvoltare economică și a traficului de mărfuri.

Pentru a spori eficiența logistică trebuie să se ia în considerare stabilirea locației unui terminal intermodal astfel încât să fie amplasat în vecinătatea unui parc industrial sau agro-industrial. Aceasta este o măsură care necesită investigații urgente în perioada imediat următoare, deoarece conceptul se dovedește a avea efecte benefice semnificative în Europa de Vest.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





4.4. Realizarea unor servicii intermodale de calitate

Factorii cheie de succes care influențează realizarea unor servicii intermodale de calitate sunt servicii frecvente, fiabile și în conformitate cu graficul de circulație. Realizarea unor servicii frecvente și fiabile este condiționată de existența unei cantități suficiente de mărfuri, precum și de activitatea de grupare a acestora în zona aferentă unui terminal intermodal, contribuind la dezvoltarea economică și socială a zonei. Operatorii de transport și furnizorii de logistică sunt responsabili de îndeplinirea condițiilor mai susmenționate.

Creșterea cererii pentru servicii de transport intermodal și implicit creșterea eficienței unui terminal intermodal se bazează pe desfășurarea unor activități orientate pe termen scurt și mediu, care includ:

- activități de promovare a serviciilor de transport intermodal prin elaborarea unui e-catalog intermodal;
- organizarea de expoziții, conferințe, simpozioane având ca temă serviciile și transportul intermodal pentru sectorul privat și public;
- pregătirea și perfecționarea profesională a personalului în domeniul gestionării lanțului de aprovizionare/distribuire ca parte integrantă a transportului intermodal,
- atragerea de către companiile de logistică a potențialilor utilizatori de soluții de transport intermodal.

4.5. Orientarea pieței spre servicii sigure „din poartă în poartă”

Pentru atingerea acestui obiectiv specific sunt necesare următoarele măsuri:

- acordarea de către autoritățile publice a sprijinului necesar pentru asigurarea accesibilității terminalelor intermodale, respectiv amplasării acestora în zone cu acces facil la cât mai multe moduri de transport,
- dezvoltarea terminalelor intermodale în vecinătatea parcurilor industriale,

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





- realizarea unui lanț logistic eficient.

Costuri totale competitive - pentru realizarea unor costuri totale competitive este necesară internalizarea costurilor externe ale tuturor modurilor de transport, având ca efect îmbunătățirea poziției competitive.

4.6. Servicii intermodale unitare

Dezvoltarea unor servicii intermodale unitare (naționale și internaționale) necesită înlăturarea blocajelor datorate lipsei interoperabilității, a sincronizării proceselor și a schimbului de date între administratorii de infrastructură și operatori.

Serviciile intermodale unitare trebuie să includă acțiuni privind dezvoltarea transportului pentru descongestionarea traficului rutier la trecerea prin zonele urbane aglomerate.

4.7. Prezența beneficiarilor de transport în vecinătatea terminalelor intermodale

Amplasarea unui terminal intermodal în vecinătatea parcurilor industriale și logistice constituie un factor de succes pentru dezvoltarea transportului intermodal. O măsură de atragere a companiilor cât mai aproape de terminalele intermodale este asigurarea infrastructurii de acces între parcul industrial și cel logistic pe de o parte, cât și între acestea și terminal pe de altă parte. Astfel, poate fi stabilită o „bandă de transport” între parcurile industriale și logistice din vecinătatea terminalului intermodal, care să permită circulația mijloacelor de transport fără ca acestea să fie taxate pe aceste „benzi de transport”. Aceste elemente ajută la reducerea costurilor totale ale transportului intermodal.

4.8. Asigurarea disponibilității unor terminale eficiente

Dezvoltarea transportului intermodal depinde de disponibilitatea unor terminale intermodale eficiente. Având în vedere experiențele parteneriatului public privat în domeniul dezvoltării transportului intermodal în alte țări din Europa, se recomandă ca operarea terminalelor să fie realizată de operatori economici privați. În cazurile în care





autoritatea publică sprijină construirea de terminale intermodale, operarea acestora va putea fi concesionată către companii private.

Eficiența terminalelor este influențată de infrastructura de acces la terminale și de activitățile vamale. Prin urmare, infrastructura de acces la un terminal intermodal este considerată ca parte integrantă din terminal și trebuie luată în considerare din perioada planificării etapelor de construire a terminalului intermodal.

4.9. Implementarea unui sistem de planificare și urmărire a transportului intermodal de marfă

Sistemul de planificare și urmărire a transportului intermodal de marfă trebuie să utilizeze suporturi de comunicație precum transferul de date prin intermediul rețelei GPS sau comunicația radio locală de mică distanță folosită în procesul de identificare automată a vagoanelor de marfă – tehnologia RFID, etc. Acest sistem trebuie să permită – pe baza unui sistem de asistare a deciziei – monitorizarea în timp real a unităților standardizate de transport marfă în containere.

Utilizând tehnologiile GPS, GSM și GIS29, respectiv monitorizarea în timp real a mijloacelor de transport intermodal de marfă. Este necesară crearea unei interfețe standardizate între diversele moduri de transport care să permită identificarea și localizarea mărfii în timp util indiferent de modul de transport utilizat.

În acest sens, implementarea în transportul rutier din cadrul statelor UE a conceptului european de Sistem de Transport Inteligent (ITS), în special de-a lungul frontierelor dintre statele membre și interconexiunea acestuia cu alte moduri de transport, în conformitate cu specificațiile adoptate de Comisia Europeană, constituie unul dintre cele mai eficiente sisteme de management al traficului și al mărfurilor, de realizare a interoperabilității intermodale, a gestionării transportului de mărfuri pe coridoarele pan-europene de transport, a localizării și urmăririi mărfurilor în timpul transportului respectiv de la un mod de transport la altul.

4.10. Stimularea promovării sistemului de transport intermodal

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





Condițiile echitabile de concurență includ și reglementarea tarifelor de acces la infrastructură pentru soluții intermodale în ceea ce privește structura costului total la transportul rutier. Trebuie avută în vedere, pe de o parte, politica de stimulare pentru utilizarea la maximum a transportului, creând astfel costuri relativ mai mici pe unitatea de transport și, pe de altă parte, revizuirea continuă a tarifelor de utilizare a infrastructurii, respectiv dezvoltarea, în măsura în care este posibil, a soluțiilor de îmbunătățire a condițiilor echitabile de concurență.

Această măsură presupune crearea unui cadru transparent și responsabil pentru părțile interesate, bazat pe un dialog structurat și permanent între sectorul public și sectorul privat.

4.11. Concluzii

Ca urmare a analizei previziunilor prezentate în capitolele anterioare, se fac următoarele recomandări:

- Aplicarea politicii de transport intermodal trebuie să se bazeze pe o evaluare realistă de piață a potențialului existent în traficul de marfă din Băilești, pe baza unui dialog permanent între sectorul public și cel privat și în conformitate cu strategiile de planificare națională și regională,
- În conformitate cu prevederile strategiei Europa 2020 care stipulează reducerea emisiilor de CO₂ pentru vehiculele rutiere este necesar transferul unui segment al transportului de marfă dinspre transportul rutier către calea ferată și căile navigabile interioare, în paralel cu celelalte măsuri propuse aspect ce va intensifica traficul spre Calafat/Vidin.
- În vederea unei implementări eficiente a politicii de transport intermodal, este necesar ca propunerile specialiștilor din Primărie cu consecințe directe asupra investițiilor, să aibă la bază recomandările emise de către un grup consultativ local alcătuit din administratori, proprietari ai terminalelor de transport de marfă, operatori de transport marfă interesați în efectuarea transportului intermodal.





- Este necesară extinderea activităților de transport intermodal în colaborare cu Centrul National pentru Promovarea Transportului Intermodal (RIA – Romanian Intermodal Association) pentru îmbunătățirea activităților de promovare orientate atât către sectorul privat, cât și public, activități în care RIA poate acționa ca intermediar în dialogul necesar dintre autoritățile publice și cele private în ceea ce privește nevoia de informații generale privind piața precum și unele informații confidențiale care trebuie să fie transferate de la sectorul privat către sectorul public necesare elaborării și revizuirii politicilor publice în domeniul transporturilor,

- Este necesară promovarea unei culturi intermodale bazate atât pe participarea personalului din sectorul de transporturi la cursuri de formare, perfecționare și schimb de experiență în domeniul transportului intermodal, cât și pe programele de studiu ale facultăților de profil,

- Se recomandă instruirea potențialilor beneficiari de fonduri în domeniul transporturilor intermodale cu privire la oportunitățile și prioritățile de finanțare în conformitate cu cerințele necesare finanțării din fonduri structurale sau alte fonduri,

- Trebuie sprijinită dezvoltarea acelor centre intermodale aflate în imediata vecinătate a unor parcuri logistice și platforme industriale (existente sau potențiale) care să genereze efecte pozitive asupra economiei regionale și locale prin reducerea costurilor de transport și logistice ale operatorilor economici, precum și prin reducerea impactului transporturilor asupra mediului înconjurător (descongestionarea rețelelor de transport rutier și diminuarea emisiilor de gaze produse de mijloacele de transport rutier),

- Promovarea unui portal de planificare a traseului intermodal de mărfuri (în special cereale) cu posibilitatea de calculare a costurilor pe segmente de traseu. Se pot pune impune taxe de zonă pentru zonele centrale sau aglomerate.

5. Propunere de amenajare parc industrial





Parcul industrial reprezintă o zonă economică delimitată în care agenții economici se localizează având acces la infrastructură și utilități, administrate de o societate comercială.

Parcurile industriale, reglementate prin Legea nr. 186/2013, au multiple avantaje ca instrumente de investiție. Prevederile legislative actuale conferă dezvoltatorilor, titulari sau rezidenți ai parcurilor industriale, o serie de facilități de natura scutirilor de la plata impozitului pe terenuri, impozitului pe clădiri sau de la plata taxelor pentru eliberarea autorizației de construcții, precum și o serie de alte facilități specifice.

Acordarea titlului de parc industrial se face prin ordin al Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, după verificarea îndeplinirii condițiilor de fond și de formă impuse de lege, la solicitarea fondatorilor parcului industrial. Solicitarea se transmite către Direcția pentru politici fiscale și bugetare locale din cadrul acestui minister.

Legea are în vedere atât posibilitatea de dezvoltare a unor parcuri industriale noi, cât și clasificarea ca atare a unor platforme industriale deja existente, constituite înainte de 22 decembrie 1989.

În ceea ce privește criteriile de acordare, merită menționat faptul că terenul afectat parcului industrial trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a) să aibă o suprafață compactă de minimum 5 hectare;
- b) să fie în proprietatea sau în concesiunea fondatorului, administratorului sau a rezidenților parcului industrial, ori să se afle în administrarea/folosința acestora.
- c) să aibă acces la un drum european, național, județean sau șosele ocolitoare de centură;
- d) să nu fie afectat de nicio sarcină sau dezmembrământ al dreptului de proprietate privată, cu excepția servituților de trecere și ipotecilor constituite în vederea finanțării investițiilor cu privire la parcul industrial.





Obținerea titlului de parc industrial este condiționată de obținerea unui acord de principiu din partea unității administrative teritoriale din raza parcului industrial, de un aviz de principiu eliberat de autoritățile de mediu precum și de prezentarea, alături de alte documente, a unui studiu de fezabilitate.

Obținerea titlului de parc industrial atrage o serie de beneficii având natura unor măsuri de ajutor de stat. Legea reglementează următoarele facilități:

a) scutire de la plata taxelor percepute pentru modificarea destinației sau pentru scoaterea din circuitul agricol a terenului aferent parcului industrial;

b) scutire de la plata impozitului pe terenuri, corespunzător terenului aferent parcului industrial;

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

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

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

Facilitățile se pot acorda atât pentru investițiile deja realizate, cât și pentru investiții în curs de realizare, procedura și condițiile de acordare fiind reglementate de Ordinul ministrului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 2980 din 2013 privind aprobarea condițiilor de acordare a măsurilor de sprijin pentru investițiile realizate în parcurile industriale. Facilitățile prevăzute de lege vor fi stabilite pentru fiecare solicitant în parte de către unitatea administrativ teritorială (primăria) din raza parcului industrial prin eliberarea unui acord de principiu.

Parcurile industriale se pot clasifica după tipul de proprietate

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





- publice – terenul și clădirile aferente sunt în proprietatea publică;
- private – terenul și clădirile aferente sunt în proprietatea unor persoane fizice și/sau juridice de drept privat;
- mixte – terenul și clădirile aferente sunt în proprietatea privată a statului și a unor persoane fizice și/sau juridice de drept privat.

Parcurile industriale se pot clasifica după tipul de organizare

- parcuri industriale cu titlu acordat prin ordin al ministrului sau declarate prin hotărâre a Guvernului - beneficiază de ajutor de stat (conform O.G. nr. 65/2001 și Codului Fiscal);
- parcuri industriale constituite conform unor legi speciale (privatizare);
- terenuri industriale și/sau spații industriale organizate tip „parc industrial” întâlnite pe piața imobiliară;
- proiecte de infrastructură realizate cu sprijin PHARE – Coeziune Economică și Socială sau fonduri structurale și de coeziune.

6. Smart City

Există o varietate de definiții ale orașului inteligent. Cea mai larg acceptată este aceea că Orașul inteligent (sau Smart City în literatura de limbă engleză) este o zonă urbană care creează dezvoltare durabilă și calitate a vieții ridicată prin excelență în domeniile de activitate ca rezultat al unui capital uman solid, capital social și infrastructură ICT, folosirea tehnologiilor digitale pentru ridicarea standardului de viață, reducerea costurilor și o comunicare mai bună cu cetățenii (Baltac 2015).

Orașul inteligent după părerea autorului trebuie analizat mai puțin prin cantitatea de aplicații IT și mai mult prin optimizarea funcțiilor sale. Ideea de oraș inteligent nu se poate separa de conceptul de eGuvernare și trebuie să conțină centrarea pe cetățean și pe nevoile sale.

6.1. Caracteristicile orașului inteligent - Guvernare inteligentă

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





Orașul inteligent are o gamă completă de servicii de eGuvernare, posedă o infrastructură solidă de IT&C, are parteneriate public-private care îi permit să-și atingă obiectivele, practică guvernarea deschisă, transparența, etc.

Economie inteligentă - În orașul inteligent activitățile economice se desfășoară cu suport eBusiness și eCommerce. Inovarea IT&C are un rol important în dezvoltarea orașului inteligent.

Mobilitate inteligentă - Activitățile de logistică și transport cu suport IT&C, existența de baze de date online, optimizarea traficului urban, etc. sunt parte a caracteristicii de mobilitate inteligentă a unui oraș ce poate fi caracterizat ca inteligent.

Mediu inteligent - În această caracteristică se include folosirea de energie recuperabilă, existența de rețele energie controlate IT&C, de clădiri "verzi", controlul poluării, calitatea apei, aerului, etc.

Populație inteligentă - Populația unui oraș inteligent trebuie să posede competențe digitale de utilizator, să lucreze într-un mediu de lucru digitalizat, să aibă acces la instruire, să poată consulta și furniza date online, etc.

Mod de viață inteligent - Într-un oraș inteligent populația are un stil de viață influențat de IT&C, servicii de sănătate și locuit evoluate, servicii culturale, și mediu de coeziune socială.

Orașe cu caracteristici de oraș inteligent - Este de natura evidenței că nu toate orașele lumii pot fi considerate orașe inteligente. Discrepanțele existente țin de decalajele economice, sociale, culturale, etc. dar mai ales de decalajele digitale.

Decalajele digitale sunt omniprezente. Ele se manifestă la nivel de țări și regiuni geografice, între tineri și vârstnici, funcție de nivelul de educație și pregnant între sat și oraș. Acest decalaj digital (prăpastie digitală folosind un termen mai puțin eufemistic) între cei care pot și știu să folosească tehnologiile digitale și cei care fie nu pot și nu știu să le folosească pot fi diminuate prin consolidarea a 4 piloni (Baltac, Digital Divide: The Four Basic Pillars 2005)

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





- i. Accesul digital generalizat la segmentul geografic sau de populație;
- ii. Accesibilitatea digitală prin prețuri accesibile segmentului țintă sau acces gratuit la Internet;
- iii. Conținutul digital prin crearea de site-uri web, baze de date, servicii digitale;
- iv. Instruirea segmentului de populație pentru a dobândi competențele digitale necesare;

6.2. Decalajele digitale - aspecte specifice în orașul inteligent

La nivelul unei țări sau regiuni geografice reducerea decalajelor digitale se face politici globale de îmbunătățirea infrastructurii digitale, stimulente pentru acces ieftin și programe de educație naționale. La nivel de oraș inteligent serviciul universal este mai puțin important, accentul se pune pe accesul universal al cetățenilor orașului. O municipalitate poate stabili programe de asigurare a accesului la IT prin integrarea în mediul fizic urban. Important la nivel local este cum folosesc oamenii tehnologiile și nu dacă le folosesc. Exemple care pot fi date:

- Rețele subterane de fibră optică pot asigura tuturor clădirilor orașului acces de mare viteză (bandă largă)
- Cabinele telefonice clasice devenite inutile prin răspândirea telefoniei mobile pot deveni puncte de acces gratuit Wi-Fi.
- Se asigură acces Wi-Fi gratuit în mijloacele de transport public, în instituțiile publice, piețe, parcuri, etc.
- Combinarea soluțiilor IT&C cu cele ecologice pentru un mediu mai curat și condiții de viață superioare cetățenilor
- Instruirea persoanelor din segmente defavorizate este mai ușor de abordat la nivel de oraș decât la nivel național.

6.3. Orașul inteligent: aspecte politice și de politici locale

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





Există tendința de asociere a conceptului de oraș inteligent cu neoliberalismul care consideră piața liberă ca principiu superior de organizare a economiei. Acțiuni care la nivel global sunt mai dificil de implementat devin mai simplu de abordat la nivelul orașului inteligent (Ponting 2013)

- Spargere de monopoluri la nivel urban (servicii sănătate, sociale, transport, management trafic, utilități, etc.);
- Privatizare extinsă;
- Transfer de servicii urbane în sectorul privat;
- Parteneriate public – privat (PPP);
- Acțiuni de jos în sus;
- Existența de strategii pe termen lung.

Politicile sunt cel mai des dependente de condițiile locale. Municipalityțile din orașele dezvoltate adoptă mai ușor tehnologiile avansate, au resurse mai mari și consultanță de specialitate, cele mai multe sunt și centre universitare. Orașele cu forță de muncă supercalificată investesc mai puțin în instruirea digitală. În orașele mai mici se manifestă reluctanță la introducerea noilor tehnologii sau se fac investiții la modă fără dezvoltări și întreținere.

6.4 Noile tehnologii digitale și orașele inteligente

Tehnologiile digitale evoluează extrem de rapid, mai rapid decât oricare altele din istorie (Baltac, Lumea digitală Concepte esențiale 2015). Se poate pune întrebarea dacă orașele inteligente trebuie să le adopte imediat sau să aștepte maturizarea lor. Evoluția lor rapidă face ca în cele mai multe cazuri neadoptarea lor să dăuneze mai mult decât adoptarea lor prea timpurie. Studiul citat arată că municipalitățile din România adoptă greu rețelele sociale, managementul de documente sau chiar comunicarea prin web cu cetățenii (SNSPA Facultatea de administrație publică 1/2014).





UNIUNEA EUROPEANĂ



Programul Operațional Capacitate Administrativă
Competența face diferența!



Instrumente Structurale
2014-2020

Printre tehnologiile care pot consolida statutul de oraș inteligent putem cita cu caracter de exemplificare:

- Postările în social media, oportunitate pentru planificarea urbană;
- Datele stelitare folosite pentru planificare urbană și urmărirea autorizațiilor de construcție;
- Camere de supraveghere folosite pentru securitatea cetățeanului și fluidizare trafic;
- Sisteme inteligente de urmărire a traficului bazate pe senzori și GPS;
- Sisteme inteligente de urmărire a transportului în comun bazate pe senzori și GPS;
- Sisteme de urmărire a sănătății publice pe baza rețelelor sociale;
- Sisteme de management a resurselor de energie, apă, deșeuri;
- Iluminat stradal inteligent cu iluminare la prezență în zonă, etc.

6.5.1 Sistem de transport urban inteligent

Cunoscut la nivel mondial sub numele ITS (Intelligent Transport System) susține obiectivele politicii urbane în domenii precum informațiile de călătorie, gestionarea traficului (trafic management) de bilete electronice (smart ticketing) și logistica urbană. ITS poate în mod semnificativ să contribuie la un sistem de transport mai curat, mai sigur și mai eficient, în special în zonele de aglomerație urbană.

6.5.2. Implementare sisteme de management al traficului

Acțiunea de intervenție presupune implementarea unui sistem de management al traficului rutier, în vederea asigurării fluenței desfășurării acestuia, creșterii gradului de siguranță și reducerea emisiilor poluante și de CO₂ (sistem de semnalizare orizontală și verticală pentru reglementarea circulației și orientare, amenajare/ reamenajare intersecții, amenajarea de treceri de pietoni cu semnal controlat). Sistemul integrat de management al traficului va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin

Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!





transport public în comun și pentru utilizatorii modurilor nemotorizate, conducând la creșterea atractivității acestor moduri de transport. Rezultatele estimate ca urmare a implementării unui sistem de management al traficului la nivel urban constau în optimizarea desfășurării circulației cu efecte în reducerea costurilor externe generate de congestie, poluare, emisii de dioxid de carbon.

În scopul eficientizării sistemului de transport public, se propune implementarea unui sistem de bilete integrat "e-ticketing", în care vor fi incluse următoarele componente: puncte speciale de vânzare legitimații de călătorie (cu automate), echipamente specific instalate în mijloacele de transport și în stații (dispozitive de validare carduri, unități GPS, modemuri, router etc.), dispozitive mobile de verificare a cardurilor, sisteme centrale informatice (atât componente hardware, cât și software) instalate în dispecerat, către care vor fi transmise toate informațiile privind funcționarea și operarea sistemului "e-ticketing", lucrări punctuale de construcții și instalații în cadrul dispeceratului. De asemenea, vor fi create aplicații software pentru achiziționarea electronică a biletelor de transport public.

6.6. Managementul infrastructurii pentru a deveni un "smart City"

Pentru dezvoltarea infrastructurii unui sistem de transport local eficient se impune corelarea și implementarea proiectelor de reabilitare drumuri/piste de bicicletă/parcări cu proiectele de semaforizări inteligente, CCTV (sistem de supraveghere cu televiziune în circuit închis) și Internet WI-FI în spațiile publice.

În mod practic, fiecare deplasare a unui autoturism are ca punct final un spațiu de parcare. În consecință, gestionarea locurilor de parcare înseamnă gestionarea cererii de utilizare a autoturismului și a congestiei.

Acțiunea de intervenție presupune efectuarea unui studiu în vederea definirii politicii de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal care au ca destinație zona centrală și realizarea unui sistem unitar de management pentru parcările publice. Pentru aplicarea unei politici de parcare la nivelul orașului este necesară existența unui sistem de tarife, care să descurajeze deplasările





UNIUNEA EUROPEANĂ



Programul Operațional Capacitate Administrativă
Competența face diferența!



Instrumente Structurale
2014-2020

cu autovehiculul personal în mediul urban și în special în zona centrală. Se recomandă aplicarea graduală a restricțiilor de parcare, pe măsură ce vor fi amenajate locuri de parcare în acord cu politica adoptată. Într-o primă etapă este imperios necesară degrevarea rețelei stradale de autovehiculele parcate pe carosabil în zone cu fluxuri importante de pietoni și/ sau de vehicule grele de marfă, unde apar frecvent probleme de siguranță a circulației

Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță. Sectoarele de infrastructură stradală pe care se propune dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete sunt: Str. Victoriei, Str. Depozitelor, Calea Craiovei, Str. Ana Ipătescu (între Str. Depozitelor și Str. Victoriei), Str. Dunării, Str. Gabroveni (între Str. Locotenent Becherescu și Str. Gabroveni), Str. Locotenent Becherescu, Str. Al. Cuza (între Str. Victoriei și Str. Eroilor), Str. Eroilor (între Str. Silozului și Str. Revoluției), Str. Dreptății, Str. Revoluției (între Str. Dreptății/ Str. Eroilor și Str. Victoriei), Str. Independenței (între Str. Revoluției și Str. Al. Cuza), Str. Carpați (între Str. Victoriei și Str. Gabroveni). Aceste sectoare formează o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și preurbană. În cadrul acestei intervenții se va avea în vedere inclusiv achiziționarea și instalarea rastelelor pentru parcare bicicletelor. De-a lungul infrastructurii nou amenajate se va moderniza/ extinde sistemul de iluminat public. Pistele/ traseele vor avea o lățime suficientă și vor fi separate de circulația autovehiculelor, fiind rezervate numai cicliștilor. Construirea pistelor de biciclete nu se va realiza prin diminuarea trotuarelor; când condițiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lățime suficientă pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/ 1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane). Se va urmări separarea fizică între piste de biciclete și spațiile dedicate circulației pietonale, acolo unde este cazul.

6.7. Soluții inteligente de management al traficului urban

Orice oraș modern a cunoscut în ultimii ani creșteri importante de trafic rutier și, implicit, de poluare. Cum instalarea de semafoare suplimentare sau amenajarea de

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin

Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



www.poca.ro



sensuri giratorinu poate rezolva problemele complexe de trafic, a fost dezvoltată o soluție menită să reducă timpii de așteptare la semafoare, să fluidizeze traficul rutier și să contribuie la reducerea efectului de seră: un sistem adaptiv de management al traficului.

La nivel tehnologic, principalul avantaj oferit de sistemul de management al traficului îl constituie modul de funcționare adaptiv al componentelor de semaforizare și dirijare a traficului, care constă în ajustarea timpilor de semaforizare din intersecții în funcție de valorile de trafic înregistrate de senzorii care preiau și transmit informații către Centrul de Management al Traficului.

Astfel, senzorii instalați pe arterele de circulație culeg informații pe care apoi o aplicație le prelucerează și „învață” în fiecare zi variațiile fluxurilor de trafic din aria deservită, cu scopul determinării unor timpi adecvați de semaforizare și al asigurării controlului traficului.

În zonele în care fluxul de pietoni este diminuat, se pot instala dispozitive de solicitare a culorii verde. Rolul lor este de a evita situațiile frecvente în cazul unei semaforizări cu timpi ficși, în care vehiculele sunt obligate să oprească la culoarea roșie a semaforului deși pe trecerea de pietoni nu traversează nimeni, obținându-se astfel optimizarea traficului și, implicit, creșterea volumului de vehicule datorat majorării „timpului verde”. În sprijinul setării timpilor optimi de semaforizare, în intersecții, se pot instala camere video care colectează date pentru sistemul de management al traficului.

Noile tehnologii permit prioritizarea mijloacelor de transport în comun, reducându-se astfel timpul de deplasare, poluarea, gradul de uzură a vehiculelor și creșterea veniturilor la bugetul local. În mediul urban autoritățile recurg frecvent la construirea de pasaje în scopul decongestionării traficului. Pentru managementul acestora, specialiștii recomandă instalarea sistemelor de monitorizare video, detecție automată a incidentelor și panouri de informare a șoferilor.

Toate intersecțiile trebuie să fie conectate între ele printr-o rețea de fibră optică, iar subsistemele sunt integrate într-un Centru de Control/Centrul de Management al Traficului, care gestionează toate datele de trafic.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





6.8. Concluzii smart city

"Orașele dețin calități culturale și arhitecturale unice, forțe puternice de incluziune socială și posibilități excepționale de dezvoltare economică. Orașele reprezintă centre de cunoaștere și surse de creștere și inovație. Pe termen lung, orașele au funcția de motoare ale progresului social și ale creșterii economice", (Carta de la Leipzig pentru orașe europene durabile, 2007).

Având în vedere toate acestea, în perioada următoare, dezvoltarea mediului urban durabil ar trebui să:

- se bazeze pe o creștere economică și o organizare teritorială a activităților echilibrate, cu o structură urbană policentrică;
- se bazeze pe regiuni metropolitane și alte zone urbane puternice, care pot oferi o bună accesibilitate la serviciile de interes economic general;
- fie caracterizate printr-o structură compactă a așezării, cu un grad limitat de extindere urbană;
- beneficieze de un grad înalt de protecție a mediului și a calității în interiorul și în jurul orașelor.

Strategiile de dezvoltare urbană trebuie să fie fundamentate pe inovare în domenii multiple, care să vizeze atât serviciile și tehnologia, cât și inovarea socială și instituțională, astfel încât orașele de mâine să fie diverse, coezive și atractive. Potențialul socio-economic și cel cultural, trebuie exploatate la întreaga capacitate, ca o sursă de inovare, pentru dezvoltarea unor orașe ecologice și sănătoase cu o economie puternică și incluzivă.

7. Soluții pentru transportul public

Specialiștii IT din transporturi au dezvoltat o soluție specială de taxare care asigură integrarea cu mai multe mijloace de transport: autobuze, microbuze, tramvaie, troleibuze,

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





taxi, precum și reducerea fraudei. Sistemul funcționează cu carduri contactless care pot fi încărcate la automate de vânzare, online sau la ATM-uri. Cu ajutorul sistemului de management și prioritizare a vehiculelor de transport în comun, vehiculele pot fi vizualizate grafic, în timp real, pe hărți. Dispecerii primesc informații privind poziția tuturor vehiculelor de transport în comun față de graficul de circulație, ora de plecare de la capătul de linie, starea parametrilor monitorizați ai vehiculului, ultimele mesaje transmise de la și către vehicul. În cazul urgențelor (avarii, accidente, manifestații, greve, etc.) coordonatorii de trafic pot identifica rapid devieri din traseu pentru remedierea situațiilor de urgență. Interfațarea acestei soluții cu sistemul de semaforizare existent asigură acordarea de prioritate la trecerea prin intersecții pentru vehiculele de transport în comun aflate în întârziere față de grafic.

Prin instalarea de panouri de informare în stații, călătorii află liniile care deservește stația respectivă, ora de sosire/timpul estimat până la sosirea în stație a următorului vehicul de pe fiecare linie de transport, dar și informații text de uz general (data, ora, temperatura). Pentru confortul și siguranța călătorilor este vitală instalarea unui sistem de supraveghere video în stațiile de transport în comun și în mijloacele de transport. Astfel, actele de vandalism și furturile sunt descurajate. Sistemul de management al flotei de transport public asigură următoarele funcționalități:

- Reducerea fraudei;
- Îmbunătățirea condițiilor de transport în comun și reducerea timpilor petrecuți în trafic;
- Creșterea veniturilor la buget prin creșterea atractivității transportului în comun;
- Informarea promptă a călătorilor privind graficul mijloacelor de transport;
- Modernizarea și facilitarea accesului cetățenilor la titlurile de călătorie;
- Management mai eficient al vehiculelor și al rețelei de transport în comun;
- Creșterea siguranței și a confortului locuitorilor și turiștilor;

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





7.1. Sisteme integrate de management al parcărilor

Alături de sistemul adaptiv demanagement al traficului, parcarilereprezintă una dintre soluțiile care potcontribui la decongestionarea traficuluiîn mediul urbanConstrucția și managementul parcărilorpublice este o problemă stringentă, se poate opta pentru un concept integrat demanagement al parcărilor: un sistem lacheie, modular pentru managementuloperațional al spațiilor de parcareasigurând, în același timp, siguranțașisecuritatea acestora. Pot fi adaptate atât pentru zonele publice de parcare, din aglomerările urbane, în care este prioritară utilizarea cât maieficientă a spațiului, cât și pentru zonecomerciale, industriale, rezidențiale sausediile companiilor șiinstituțiilor publice.

7.2. Parcări și terminale intermodale

Trebuie găsite soluții pentru dezvoltareaunor terminale intermodale urbanecare asigură transferul călătorilor întremoduri de transport (urban, extraurban,auto private) în condiții de accesibilitate, confort și siguranță, precum și facilitațide parcare.

Principalele etape pentru implementare sunt prezentate, după cum urmează:

- Dotare, instalare și punere în funcțiunea echipamentelor specifice: sisteme de parcare, bariere și uși automate, sisteme de supraveghere video, echipamente de taxare, sistem de sonorizare, sistem de stingere a incendiilor, sisteme de alarmă la incendiu și la efracție, etc.
- Implementare a sistemelor informatizate de management al parcărilor
- Servicii de operare, administrare și mentenanță a echipamentelor
- Lucrări de construcții, extindere și reamenajare
- Management al autorizațiilor de construcție





UNIUNEA EUROPEANĂ



Programul Operațional Capacitate Administrativă
Competența face diferența!



Instrumente Structurale
2014-2020

Modernizarea infrastructurii (în special în punctele de schimb intermodal) și creșterea confortului întregii călătorii cu mijloacele de transport în comun, de exemplu, prin:

- Instalarea unor amenajări de așteptare de înaltă calitate (scaune, refugii, servicii de vânzare a bunurilor de consum)
- Construirea unor standuri securizate pentru biciclete, amenajări de parcare de tip „Park and ride”, sisteme de folosire în codiviziunea autovehiculelor etc.
- Facilitarea accesului la stații (de exemplu, piste pentru pietoni și biciclete, indicatoare, reproiectarea spațiului înconjurător)

7.3. Soluții de supraveghere video urbană

În ultimii ani, potențialul de risc la nivelul comunităților urbane a crescut mult, statisticile arătând că oamenii se simt adesea în pericol în spațiul public. În acest context, municipalitățile au nevoie de o strategie și de măsuri concrete privind siguranța și confortul locuitorilor și a vizitatorilor. Imaginile preluate de la camerele video sunt analizate și stocate în cadrul unui centru de monitorizare, amenajat în spații ale primăriei sau ale Poliției Locale.

Beneficii

- Creșterea gradului de siguranță și a confortului cetățenilor în spațiul public;
- Suport pentru investigarea unor incidente petrecute în zona monitorizată;
- Respectarea curățeniei în spațiul public
- Prevenirea infracționalității și a actelor de vandalism

7.4. Web site de prezentare transport local

Propunem crearea unei secțiuni noi la site-ul Primăriei unde se vor furniza informații actualizate privind modalitățile/variantele de transport din zonă (ex. Băilești

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin

Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!





centru – Aeroportul Internațional Craiova) în română și engleză. Astfel de informații sunt utile atât cetățenilor care se pleacă/ se întorc din străinătate cât și investitorilor străini.

8. Transportul local în era COVID-19

Punerea în aplicare a măsurilor dispuse de Comitetul de Situații de Urgență prin folosirea camerelor video și a aplicațiilor mobile oficiale. Liniile directe pentru informarea utilizatorilor și metodele organizatorice pentru împiedicarea răspândirii virusului COVID-19 în domeniul transportului public

La 14 martie 2020, a fost adoptat Protocolul de reglementare pentru combaterea și împiedicarea răspândirii virusului COVID-19 la locul de muncă (denumit în continuare „Protocol”), referitor la toate sectoarele de producție și, ulterior, la 20 martie 2020 Protocolul comun de reglementare pentru împiedicarea răspândirii COVID-19 în sectorul transporturilor și al logisticii. Prezentele orientări stabilesc metodele prin care utilizatorii sunt informați, precum și măsurile organizatorice care urmează să fie implementate în gări, aeroporturi și porturi, pentru a permite trecerea la următoarea etapă de împiedicare a contagierii, care presupune redeschiderea treptată a activităților industriale, comerciale și pentru libera circulație a mărfurilor și a persoanelor. Trebuie menționat că protecția pasagerilor care beneficiază de redeschidere nu este detașată de adoptarea altor măsuri generale, definite drept „măsuri sistemice”.

Măsuri „sistemice”, organizarea unui program de lucru diferențiat, cu o flexibilitate mai mare a orarului de începere și de sfârșit al activității profesionale, este importantă pentru a gestiona mobilitatea lucrătorilor și, în consecință, pentru a preveni riscurile unor agregări legate de deplasările cetățenilor. De asemenea, diferențierea și extinderea programului de lucru al birourilor, magazinelor, serviciilor publice și al școlilor din toate gradele de învățământ sunt, totodată, o abordare preventivă utilă și posibilă, ce încurajează în același timp forme alternative de mobilitate durabilă. Această abordare se află la baza prezentelor orientări. Aceste măsuri trebuie să fie adaptate în funcție de exigențele teritoriului și zonei de referință. Responsabilitatea individuală a tuturor

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





UNIUNEA EUROPEANĂ



Programul Operațional Capacitate Administrativă
Competența face diferența!



Instrumente Structurale
2014-2020

utilizatorilor serviciilor de transport public rămâne un punct esențial pentru a garanta distanțarea socială, măsurile de igienă, precum și prevenirea comportamentelor ce pot spori riscul de contagiare. Un anunț clar și simplu în orice context (gări, autogări, stații de autobuz, mijloace de transport, etc.), prin intermediul unor panouri pentru afișarea informațiilor, este un element esențial pentru a comunica regulile de comportament, necesare în utilizarea mijloacelor de transport.

Servicii de transport cu caracter neregulat

În cazul acestor servicii de transport, pe lângă normele generale valabile pentru toate serviciile de transport public, este important ca pasagerul să nu ocupe locul liber din imediata vecinătate așoferului.

Pe scaunele din spate ale vehiculelor obișnuite nu pot fi transportați mai mult de doi pasageri, distanțați pe cât posibil, astfel încât să fie respectate distanțele de siguranță. Aceștia vor avea dispozitive individuale de protecție adecvată, iar în lipsa acestor echipamente va putea fi transportat un unic pasager.

În mașinile omologate pentru transportul a șase sau mai mulți pasageri, se vor reproduce modelele care includ nu mai mult de doi pasageri pe același rând, rămânând valabilă folosirea măștilor. În aceste cazuri este de preferat folosirea unor pereți despărțitori. Șoferul trebuie să poarte echipament individual de protecție. Aceste dispozitive, după caz, trebuie extinse și la ambarcațiunile care prestează servicii de transport cu caracter neregulat.

Prezentele recomandări sunt completate sau modificate în mod automat în domeniul protecției sanitare, pe baza indicațiilor sau a hotărârilor adoptate de Ministerul Sănătății și de Organizația Mondială a Sănătății (OMS) ținând cont de modalitățile de răspândire a virusului COVID-19.

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin

Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!

www.poca.ro





9. Impact și beneficii

În urma punerii în aplicare a politicilor de mai sus pentru îmbunătățirea calității serviciilor de transport public, se pot preconiza următoarele beneficii:

Pentru public

Prin punerea în aplicare a măsurilor descrise, transportul public devine mai practic, mai confortabil, mai accesibil și mai ușor de înțeles pentru toți. Numărul călătorilor care folosesc transportul public va crește în mod firesc, persoanele dezavantajate se pot simți mai puțin excluse din societate, iar gradul de dependență al cetățenilor de automobilele personale ar trebui să scadă, ceea ce va avea consecințe benefice pentru mediul înconjurător.

Pentru persoanele fizice

Calitatea vieții persoanelor cu mobilitate redusă și independentă persoanelor care lucrează sau locuiesc în zone care nu erau conectate în trecut la rețeaua de transport public pot crește. Tendințele demografice din Europa indică în mod clar că numărul persoanelor vârstnice va crește în următorii ani. Creșterea accesibilității transportului public pentru această categorie de cetățeni este una dintre cele mai importante provocări pentru dezvoltarea socială a orașelor europene. De asemenea, persoanele care nu folosesc în mod obișnuit transportul public din cauza temerilor legate de securitate vor avea mai multă încredere după punerea în aplicare de către autorități a politicilor.

Pentru companii

În cazul în care companiile de transport public cresc calitatea serviciilor, imaginea acestui mod de transport poate fi îmbunătățită, iar numărul călătorilor va spori. Îmbunătățirea accesibilității pentru a crește numărul de călători din vehiculele de transport în comun nu presupune neapărat investiții mari.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





UNIUNEA EUROPEANĂ



Prin îmbunătățirea securității în vehicule și în stații, costurile de reparare a pagubelor cauzate de actele de vandalism pot fi reduse. Dacă rețeaua de transport public este îmbunătățită prin punerea în aplicare a unor noi măsuri de infrastructură, precum benzi separate pentru autobuze, operatorul de transport public poate economisi bani printr-o respectare mai strictă a orarului de circulație, ceea ce va conduce la o utilizare mai eficientă a vehiculelor.

DRAFT

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*

www.poca.ro





UNIUNEA EUROPEANĂ



Programul Operațional Capacitate Administrativă
Competența face diferență!



Instrumente Structurale
2014-2020

Bibliografie

[https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en#:~:text=Intelligent%20Transport%20Systems%20\(ITS\)%20supports,smart%20ticketing%20or%20Urban%20logistics.&text=Both%20Action%20Plans%20on%20ITS,on%20ITS%20for%20Urban%20areas](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en#:~:text=Intelligent%20Transport%20Systems%20(ITS)%20supports,smart%20ticketing%20or%20Urban%20logistics.&text=Both%20Action%20Plans%20on%20ITS,on%20ITS%20for%20Urban%20areas).

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/road/action_plan/doc/2013-urban-its-expert_group-guidelines-on-multimodal-information.pdf

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/road/action_plan/doc/2013-urban-its-expert_group-best-practice-collection.pdf

https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable_en

https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/multimodal-travel-information_en

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/road/action_plan/doc/2010_03_18_summary_and_conclusions.pdf

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd%282013%29527-communication.pdf>

https://civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/civitas_ii_policy_advice_notes_07_public_transport_priority_ro.pdf

https://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_RO.pdf

http://www.otlra.ro/cms/upload/www.otlra.ro/pagini/ro/ATTAC/Faza_3.pdf

https://administratiepublica.eu/smartcitiesconference/publicatii/Orasul_inteligent_editia_03.pdf

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin

Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



www.poca.ro



Baltac, Vasile. "Digital Divide: The Four Basic Pillars." *www.vasilebaltac.ro*. 2005.
<https://sites.google.com/site/vasilebaltac/lucrari-stiintifice>.

Lumea digitală Concepte esențiale. București: Editura Excel XXI Books, 2015.

"Orașul inteligent și infrastructura digitală." *Sesiunea de comunicări științifice Orașul Inteligent*. București: Editura Economică, 2015.

City of Vienna. "Smart City Wien Framework Strategy Overview." *Smart City Wien*. July 2014.

https://smartcity.wien.gv.at/site/files/2014/10/140924_KF_SCW_gesamt_ENG.pdf

European Parliament Directorate General for Internal Policies Department A. "Economic and Scientific

Policies: Mapping Smart Cities." *www.itu.int*. January 2014. <https://www.itu.int/en/ITU-T/climatechange/resources/Documents/MappingSmartCitiesinEU-2014.pdf>

European Union. *Digital Agenda 2020 DESI*. 2015. <https://ec.europa.eu/digital-agenda/en/desi>

European Union. *DIGITAL AGENDA FOR EUROPE: A Europe 2020 Initiative*.

<http://ec.europa.eu/digital-agenda/en>

Google Books. *www.google.com/books*. 2015.

<https://www.google.ro/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=digital+divide&tbm=bks> (accessed 2015).

Perez, Carlota. *Technological Revolutions and Financial Capital: The Dynamics of Bubbles and Golden Ages*. Cheltenham: Edward Edgar Publishing, 2002.

Ponting, Anna. "High-Tech Urbanism The Political and Economic Implications of the Smart City Honors

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin

Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!





Thesis Program on Urban Studies Stanford University." *Urban Studies Stanford University*. May 13,2013.

<https://urbanstudies.stanford.edu/sites/default/files/ponting-finalthesis.pdf>
(accessed December 1,2015).

SNSPA Facultatea de administrație publică. "Studiu de impact." *E-Guvernarea în municipiile României*,1/2014.

Onescu Lilianși Florescu Daniela, *Fondurile Europene, oportunitatea dezvoltării durabile și inteligente amediului urban*. (București: În volumul de comunicări științifice - Orașul inteligent, Editura Economică,2014), 155-166.

Onescu Lilian, ' *Sistemul de control, instrument indispensabil în implementarea cu succes a proiectelor europene*' În: Reforma Statului – Instituții, Proceduri, Resurse ale Administrației Publice"(lucrarea a fost prezentată în cadrul conferinței organizată de Centrul de Drept Public și Științe Administrative, București23 octombrie, 2015).

Comisia Europeană: <http://ec.europa.eu>

Comisia Europeană: Fondurile UE pentru Coeziune – Statistici, 22.10.2015,
http://ec.europa.eu/regional_policy/ro/funding/cohesion-fund/

Eurocities: Urban-Voice, 10.11.2015,http://eurocities.eu/eurocities/newsletters_list/Urban-Voice-March-2014

Comisia Europeană: CITIES – Cities of Tomorrow: Investing in Europe", 17-18 februarie 2014,

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/conferences/urban2014.pdf

Carta de la Leipzig pentru orașe europene durabile, 24-25 mai 2007,
<http://documents.tips/documents/cartade-la-leipzig-ro.html>

<http://www.insse.ro/>

<https://zmo.ro/en/images/Prezentare%20pi%202012%20Oradea.pdf>

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





<https://www.capital.ro/parcul-industrial-un-instrument-de-dezvoltare-la-indemana-investitorilor-imobiliari.html>

DRAFT

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*

www.poca.ro

