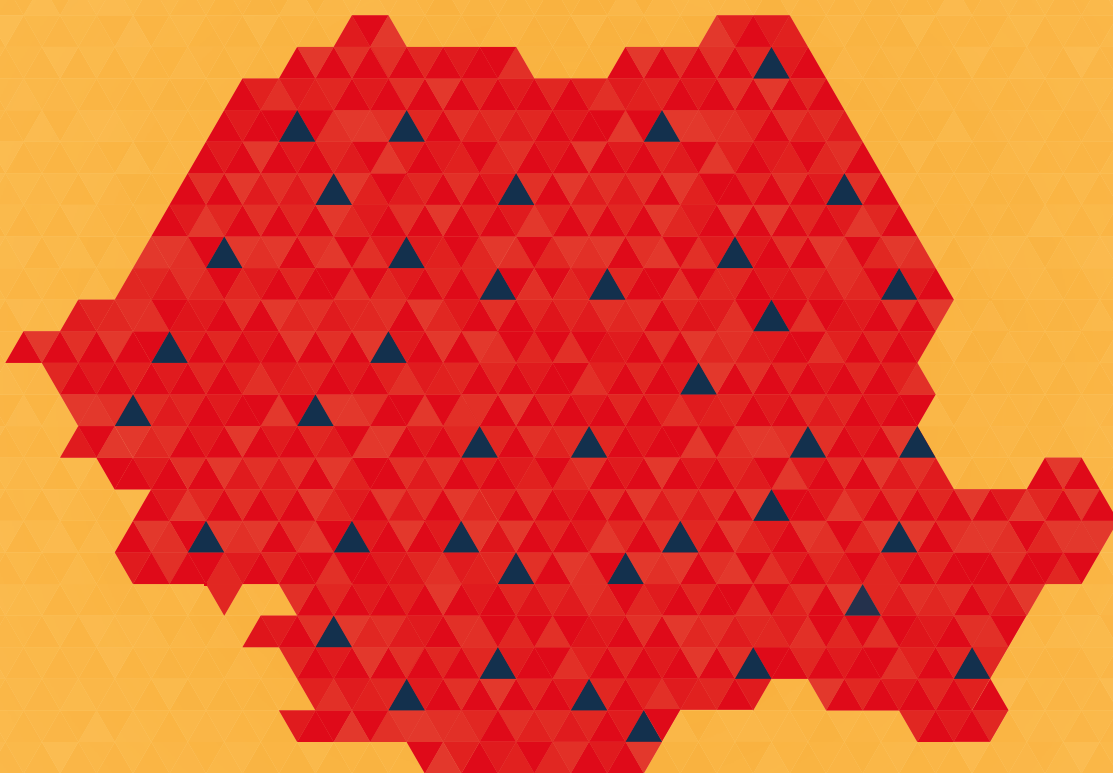


# ROMANIA CATCHING-UP REGIONS

MODELE DE COOPERARE  
INTERJURISDICTIONALĂ



# ROMANIA CATCHING-UP REGIONS

MODELE DE COOPERARE  
INTERJURISDICTIONALĂ

Decembrie 2019



© 2018 International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank  
1818 H Street NW  
Washington DC 20433  
Telephone: 202-473-1000  
Internet: www.worldbank.org

This work is a product of the staff of The World Bank with external contributions. The findings, interpretations, and conclusions expressed in this work do not necessarily reflect the views of The World Bank, its Board of Executive Directors, or the governments they represent.

The World Bank does not guarantee the accuracy of the data included in this work. The boundaries, colors, denominations, and other information shown on any map in this work do not imply any judgment on the part of The World Bank concerning the legal status of any territory or the endorsement or acceptance of such boundaries.

#### Rights and Permissions

The material in this work is subject to copyright. Because The World Bank encourages dissemination of its knowledge, this work may be reproduced, in whole or in part, for noncommercial purposes as long as full attribution to this work is given.

Any queries on rights and licenses, including subsidiary rights, should be addressed to World Bank Publications, The World Bank Group, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433, USA; fax: 202-522-2625; e-mail: pubrights@worldbank.org.

## DECLINAREA RESPONSABILITĂȚII

Prezentul raport a fost elaborat de Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare/ Banca Mondială. Constatările, interpretările și concluziile exprimate în acest document nu reflectă neapărat punctele de vedere ale directorilor executivi ai Băncii Mondiale, ale Comisiei Europene sau ale Guvernului României. Banca Mondială nu garantează acuratețea datelor cuprinse în această lucrare.

Prezentul raport a fost prezentat în luna septembrie 2019, în temeiul Acordului administrativ nr. 2019CE160AT020 (în cadrul TF073325) privind Programul de finanțare multi-jurisdicțional pentru România, semnat între Comisia Europeană și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare. Raportul corespunde Livrabilului 3 din cadrul acordului sus-menționat.

## CUPRINS

<b>REZUMAT</b>	<b>VII</b>
<b>INTRODUCERE</b>	<b>1</b>
<b>EXEMPLE DE COOPERARE INTERJURISDICȚIONALĂ ÎN ȚĂRILE UE</b>	<b>7</b>
Cooperarea interjurisdicțională în Franța	11
Locuințele. Definiția interesului metropolitan include îmbunătățirea fondului de locuințe construit și eliminarea locuințelor insalubre. Interesul metropolitan ar fi trebuit să fie definit printr-o deliberare a Consiliului înainte de 31 decembrie 2018, în caz contrar, toate aceste competențe vor fi fost atribuite MGP	31
Cooperarea interjurisdicțională în Țările de Jos	34
Cooperarea interjurisdicțională în Spania	43
Concluzii preliminare - relevanța pentru România	60
<b>CADRUL LEGISLATIV PENTRU COOPERAREA INTERJURISDICȚIONALĂ ÎN ROMÂNIA</b>	<b>63</b>
Evoluția cadrului legislativ privind cooperarea interjurisdicțională și zonele metropolitane	65
Cadrul legislativ pentru finanțarea și funcționarea cooperării interjurisdicționale	66
Cadrul legislativ pentru implicarea sectorului privat în modelele de cooperare interjurisdicțională	70
Concluzii	72
<b>MODELE DE COOPERARE INTERJURISDICȚIONALĂ ÎN ROMÂNIA</b>	<b>73</b>
Identificarea acordurilor de cooperare teritorială multimunicipale active pentru cele 39 de municipii actuale conform articolului 7	76
<b>EXEMPLE DE COOPERARE INTERJURISDICȚIONALĂ ÎN ZONELE URBANE DIN ROMÂNIA</b>	<b>81</b>
<b>Zona Metropolitană Oradea</b>	<b>83</b>
Beneficiile coordonării metropolitane	84
ADI în contextul atragerii fondurilor europene și posibilei utilizări a instrumentului ITI în perioada 2021-2027	85
Exemple de cooperare multijurisdicțională în Zona Metropolitană Oradea	86
ADI în contextul instrumentelor financiare: Fondul ZMO	90
<b>Zona Metropolitană Iași</b>	<b>91</b>
Beneficiile coordonării metropolitane	93
ZMI în contextul perioadei de pre-aderare a României și perioadele de programare 2007-2013 și 2014-2020	94
Exemple de cooperare multijurisdicțională în ZMI	96
Riscurile și constrângerile care limitează cooperarea interjurisdicțională	98
<b>Zona Metropolitană Cluj-Napoca</b>	<b>98</b>
Beneficiile coordonării metropolitane	100
ADI în contextul atragerii de fonduri europene în perioada 2021-2027	101
Exemple de cooperare multijurisdicțională în Zona Metropolitană Cluj-Napoca	102
<b>Zona Metropolitană Constanța</b>	<b>104</b>
Beneficiile coordonării metropolitane	106
ADI în contextul atragerii fondurilor europene și posibilei utilizări a instrumentului ITI în perioada 2021-2027	107
Exemple de cooperare multijurisdicțională în Zona Metropolitană Constanța	108
Resurse financiare	111
Riscurile și constrângerile care limitează cooperarea interjurisdicțională	111
<b>Zona Metropolitană Ploiești</b>	<b>112</b>
Beneficiile coordonării metropolitane	114
ADI în contextul atragerii de fonduri europene	115

Exemple de cooperare multijurisdicțională	116
Riscurile și constrângerile care limitează cooperarea interjurisdicțională	116
<b>Zona Metropolitană Brașov</b>	<b>117</b>
Exemple de cooperare multijurisdicțională	118
ADI ZMB în contextul instrumentelor financiare: Fondul Urban de Dezvoltare	119
<b>Zona Metropolitană Alba Iulia</b>	<b>122</b>
Beneficiile coordonării metropolitane	123
AIDA în contextul atragerii fondurilor europene - Primul sistem de transport metropolitan integrat din România	124
Alte exemple de cooperare multijurisdicțională	125
Riscurile și constrângerile care limitează cooperarea interjurisdicțională	126
<b>Concluzii privind cooperarea interjurisdicțională în zonele urbane din România</b>	<b>127</b>
<b>IDENTIFICAREA ZONELOR URBANE FUNCȚIONALE DIN ROMÂNIA</b>	<b>129</b>
<b>CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI PRIVIND PERSPECTIVELE UNEI ABORDĂRI METROPOLITANE ȘI COOPERAREA INTERJURISDICȚIONALĂ ÎN ROMÂNIA</b>	<b>143</b>
<b>Anexa 1. Zonele metropolitane din România</b>	<b>150</b>
<b>BIBLIOGRAFIE</b>	<b>155</b>

## LISTA FIGURILOR

<b>FIGURA 1.</b> Regiunile NUTS 2 clasificate în funcție de categoria prevăzută în politica de coeziune (stânga) și de categoria referitoare la regiunile rămase în urmă (dreapta)	4
<b>FIGURA 2.</b> Acorduri de cooperare intercomunitară din Franța	13
<b>FIGURA 3.</b> Distribuția geografică a colectivităților teritoriale (metropole)	13
<b>FIGURA 4.</b> Zonele metropolitane și zonele urbane funcționale din România	131
<b>FIGURA 5.</b> Zonele metropolitane și teritoriile cu accesibilitate redusă la centre regionale și servicii de interes general	132
<b>FIGURA 6.</b> Zone metropolitane și zone naturale protejate în România	133
<b>FIGURA 7.</b> Creșterea capitalei (%) în municipiile reședință de județ din România (Sursă: INSSE, baza de date TEMPO)	134
<b>FIGURA 8.</b> Extinderea urbană a municipiilor reședință de județ din România (ordine alfabetică), Sursa: Corinne Landcover - CLC	135

## LISTA TABELELOR

<b>TABELUL 1.</b> Informații de bază privind unele zone metropolitane franceze	14
<b>TABELUL 2.</b> Structura administrației publice în Spania	43
<b>TABELUL 3.</b> Domenii majore de cooperare interjurisdicțională în mancomunidades	45
<b>TABELUL 4.</b> Modele de cooperare interjurisdicțională în România	75
<b>TABELUL 5.</b> Identificarea acordurilor de cooperare teritorială multimunicipale active pentru cele 39 de municipii actuale conform articolului 7	77

## ABREVIERI ȘI ACRONIME

<b>AA</b>	Acord administrativ
<b>AFM</b>	Administrația Fondului pentru Mediu
<b>ANFP</b>	Agencia Națională a Funcționarilor Publici
<b>ANIF</b>	Agencia Națională de Îmbunătățiri Funciare
<b>ANL</b>	Agencia Națională pentru Locuințe
<b>ANOFM</b>	Agencia Națională pentru Ocuparea Forței de Muncă
<b>DLRC</b>	Dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității
<b>CNI</b>	Compania Națională de Investiții
<b>BERD</b>	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare
<b>CMS</b>	Cadrul de mediu și social
<b>FEIS</b>	Fondul european pentru investiții strategice
<b>FEDR</b>	Fondul european de dezvoltare regională
<b>ESPO</b>	Rețeaua europeană de observare teritorială
<b>UE</b>	Uniunea Europeană
<b>SF</b>	Studiu de fezabilitate
<b>ZUF</b>	Zonă urbană funcțională
<b>PIB</b>	Produsul intern brut
<b>GIS</b>	Sistem de informații geografice
<b>GR</b>	Guvernul României
<b>OI</b>	Organism intermediar
<b>ADI</b>	Asociație de dezvoltare intercomunitară
<b>INA</b>	Institutul Național de Administrație
<b>ITI</b>	Investiții teritoriale integrate
<b>PIDU</b>	Planuri integrate de dezvoltare urbană
<b>SIDU</b>	Strategie integrată de dezvoltare urbană
<b>JRC</b>	Centrul Comun de Cercetare
<b>GAL</b>	Grup de acțiune locală
<b>AM</b>	Autoritate de management
<b>MC</b>	Ministerul Culturii
<b>MEN</b>	Ministerul Educației Naționale
<b>MS</b>	Ministerul Sănătății
<b>MMJS</b>	Ministerul Muncii și Justiției Sociale
<b>MDRAP</b>	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
<b>MT</b>	Ministerul Turismului
<b>ONG</b>	Organizație neguvernamentală
<b>PPP</b>	Parteneriat public-privat
<b>PNCDI</b>	Programul Național de Cercetare, Dezvoltare și Inovare
<b>PNDL</b>	Programul Național de Dezvoltare Locală
<b>PUG</b>	Plan Urbanistic General
<b>PUZ</b>	Plan Urbanistic Zonal
<b>RAS</b>	Acord pentru servicii de asistență tehnică rambursabile
<b>ADR</b>	Agencia pentru Dezvoltare Regională
<b>POR</b>	Programul operațional regional
<b>DUD</b>	Dezvoltare urbană durabilă
<b>PMUD</b>	Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
<b>UAT</b>	Unitate administrativ-teritorială
<b>FF</b>	Fond fiduciar
<b>PT</b>	Proiect tehnic
<b>AU</b>	Autoritate urbană
<b>BM</b>	Banca Mondială

## MULȚUMIRI

Acest raport este transmis conform prevederilor Acordului administrativ privind Programul de finanțare multi-jurisdicțional pentru România și a fost elaborat sub conducerea și îndrumarea domnului David N. Sislen (manager operațional în domeniul social, urban, rural și reziliență pentru Europa și Asia Centrală) și a doamnei Tatiana Proskuryakova (manager de țară, România și Ungaria). Raportul a fost elaborat de o echipă aflată sub coordonarea lui Paul Kriss (specialist principal în domeniul urban) și alcătuită din Ioana Ivanov (specialist senior dezvoltare urbană), Nic Țărălungă (specialist principal dezvoltare urbană), Sorina Racoviceanu (specialist principal în domeniul urban), Reinhold Stadler (specialist senior dezvoltare urbană), Daiana Ghintuială (specialist dezvoltare urbană), Eva-Viorela Sfârlea (specialist în domeniul urban), Marcel Ionescu-Heroiu (specialist senior dezvoltare urbană), Yondela Silimela (specialist senior în domeniul urban), Adina Vințan (specialist operațiuni) și George Moldoveanu (asistent informații).

Echipa dorește să își exprime recunoștința pentru excelența cooperare, îndrumarea și feedbackul primite de la reprezentanții Comisiei Europene, de la reprezentanții Ministerului Dezvoltării Regionale și al Administrației Publice al României, de la reprezentanții Ministerului Fondurilor Europene al României, precum și de la nenumărații actori locali și regionali care au contribuit la elaborarea prezentului raport.

## REZUMAT

Acest raport analizează modelele de cooperare interjurisdicțională cu ajutorul a 3 instrumente ample:

- i) studii de caz internaționale,
- ii) cadrul legislativ românesc care reglementează organizațiile interjurisdicționale și
- iii) exemple de instituții de cooperare interjurisdicțională din România.

Pe baza acestora, s-au făcut observații și recomandări importante cu intenția de a informa atât Guvernul României, cât și UE, ca parte a perioadei de programare 2021-2027.

Primul instrument a analizat un număr total de 9 studii de caz din 3 țări : Franța, Țările de Jos și Spania, fiind de remarcat următoarele aspecte:

**O cooperare interjurisdicțională de succes este ancorată în cadre legislative naționale permissive.** În studiile de caz, temeiurile juridice care reglementează, ghidează și fac posibilă cooperarea interjurisdicțională s-au maturizat în timp. Această evoluție a variat de la instrumente juridice care fac posibilă cooperarea interjurisdicțională, competențe și funcții sporite pentru aceste instituții - unele dintre ele având în Franța autoritate fiscală proprie -, până la consolidarea capacităților și la instrumente fiscale care încearcă să stimuleze și să facă posibilă cooperarea interjurisdicțională.

**Există forme de organizare variate,** de la structuri cu scop unic la structuri cu scopuri multiple, constituite prin contracte, acorduri și asocieri, includerea partenerilor din sectorul privat în alte formate decât parteneriatul public-privat (PPP). Brainport Eindhoven este un exemplu interesant de implicare a sectorului privat. Cu toate acestea, este nevoie de precauție pentru asigurarea unei utilizări judicioase a resurselor publice.

**Atribuirea clară, delimitarea competențelor și a funcțiilor între acestea și municipalitățile constitutive sunt esențiale,** o structură de guvernare echitabilă și reprezentativă și un program clar de acțiune, toate acestea contribuie la armonizarea activităților de cooperare. În toate studiile de caz analizate, există dovezi de delimitare clară între *autoritatea de guvernare* (alcătuită din reprezentanți aleși), *autoritatea administrativă* (unele au capacitate proprie, iar altele împart capacitatea municipală) și *capacitatea consultativă* (constituită adesea din persoane cu înaltă specializare care vin cu o expertiză care, în mod normal, nu ar fi accesibilă sau justificabilă pentru o singură municipalitate). În plus, există diverse abordări privind finanțarea, unele fiind finanțate dintr-o combinație de fonduri UE, granturi și subvenții naționale, contribuții ale municipalităților constitutive și venituri proprii (impozite, amenzi, taxe de servicii etc.).

**Capacitatea de parteneriat cu sectorul privat este esențială**, deoarece economiile orașelor devin din ce în ce mai complexe, necesitând abilități și capacități care nu se regăsesc în mod tradițional în entitățile guvernamentale. Modelele de parteneriat privat-public trebuie simplificate. Aceasta necesită consolidarea capacității de parteneriat cu sectorul privat prin crearea unei capacități sofisticate a sectorului public în cadrul acestor organizații.

Al doilea instrument a analizat cadrul legislativ românesc. Legea română recunoaște importanța cooperării interjurisdicționale și prevede instituirea acesteia. Aceste dispoziții sunt în vigoare din 2001 și au fost îmbunătățite regulat. Cu toate acestea, ar fi utile îmbunătățiri suplimentare în legătură cu următoarele:

**Centralitatea legislației de amenajare a teritoriului** pentru a defini clar un sistem de amenajare integrat și unitar. În prezent, există suprapuneri între competențele și funcțiile organizațiilor interjurisdicționale și ale municipalităților constitutive în ceea ce privește alcătuirea setului de planuri prevăzută în legislație. La baza acestei raționalizări ar trebui să stea cerința ca autoritățile metropolitane să realizeze o delimitare, luând în considerare zonele urbane funcționale (ZUF), și să o utilizeze pentru a întocmi strategii integrate de dezvoltare urbană (SIDU) la nivel metropolitan/de ZUF. Acestea ar trebui să fie întocmite printr-un proces iterativ, luând în considerare atât forțele de dezvoltare de la nivel metropolitan/de ZUF, cât și pe cele de la nivel municipal. SIDU, odată avizată de toate municipalitățile constitutive și aprobată de autoritatea multijurisdicțională, ar trebui să stea la baza proiectelor la nivel metropolitan.

**Valoarea reală a instituțiilor multijurisdicționale nu constă doar în integrarea proiectelor dincolo de granițele administrative, ci și în suprapunerea acesteia cu integrarea trans-sectorială** - Deși este în mod clar se pune accentul și există experiență în domeniul apei, al salubrității și al transporturilor, există oportunități de extindere pentru a integra și alte sectoare, precum mediul, cultura, sănătatea, serviciile sociale etc. Ca atare, în măsura în care există limitări legislative în acest sens, ar trebui să se ia în considerare eliminarea lor.

**Ar trebui luate în considerare alte mecanisme care să permită punerea în aplicare a unei decizii/investiții cu importanță interjurisdicțională** în cazul unei necooperări nejustificate între membri. Începând din 2010, au existat încercări de creare a unei autorități de transport la nivel metropolitan, cu care toți membrii au fost de acord inițial. În situațiile în care există o justificare clară pentru o intervenție multijurisdicțională care este blocată de o unitate administrativ-teritorială (UAT) membră, trebuie să se ia în considerare condiționarea explicită a altor finanțări din partea UE prin introducerea unei astfel de intervenții - în cazul de față, a **preexistenței acestei autorități de transport**; iar în cazul intervențiilor considerate și declarate în mod oficial **intervenții strategice de importanță națională sau regională**, prin hotărâri de guvern sau chiar acte normative aprobate în Parlamentul României.

Al treilea și ultimul instrument pe care îl analizează raportul se referă la starea actuală în raport cu aceste organizații din România până în prezent. România are o experiență vastă în privința instituțiilor de cooperare interjurisdicțională, prima fiind înființată în 2004. Câteva învățăminte importante care se desprind din analiza performanței acestora sunt:

**Există dorință și este nevoie de cooperare multijurisdicțională** și se recunoaște faptul că aceasta reprezintă un imperativ național pentru dezvoltarea continuă a țării. Acest lucru este demonstrat de cererea de astfel de organizații, care depășește polii de creștere și dezvoltare identificați inițial. Aceste instituții pot îmbrăca mai multe forme, care pot și se vor schimba

în timp, de la intervenții bazate pe programe și încadrate în timp, până la cele ancorate în schimbarea clară a competențelor și a funcțiilor și în creșterea descentralizării. Modificările legislative menționate anterior ar trebui să urmărească să facă posibil acest lucru.

**Combinarea consolidării capacităților cu finanțarea** este esențială pentru a permite și pentru a sprijini cooperarea interjurisdicțională. În unele cazuri, cooperarea a fost impulsivă de existența unor stimulente financiare ale UE și, deși acest lucru ar fi putut stimula cererea, aceasta nu este durabilă. Ca atare, ar trebui să se acorde atenție consolidării capacității decizionale bazate pe dovezi. Lucrările întreprinse cu privire la ZUF reprezintă un pas important în această privință, deoarece arată caracterul interdependent al economiilor urbane. Instrumentele fiscale naționale ar trebui să ia în considerare reorientarea către oferirea de stimulente interne pentru proiectele care abordează aceste dificultăți de la nivelul ZUF și care optimizează oportunitățile aglomerărilor urbane. În timp, acestor instituții li se pot acorda competențe și funcții sporite pentru a putea genera resurse financiare din activitățile lor.

**Ar trebui să ia în considerare un sprijin țintit în perioada de programare 2021-2027**, care să permită instituțiilor de cooperare interjurisdicționale subnaționale/zonelor metropolitane să solicite și să acceseze fonduri în mod direct.

Este de remarcat faptul că, deși marea majoritate a zonelor metropolitane au avut o geneză oportunistă (ca vehicul pentru accesarea fondurilor UE), unele (așa cum se reflectă în studiile de caz din România) au reușit să funcționeze cu oarecare succes și chiar să își extindă mandatele, chiar și fără fonduri UE. Aceasta este o dovadă că investiția inițială a CE are efectul dorit de a stimula o abordare inovatoare a guvernării și dezvoltării urbane.





Mandatul politicii de coeziune a UE este de a atenua decalajele de dezvoltare și de a reduce disparitățile între țările și regiunile membre. Aproximativ 454 de miliarde EUR din fondurile structurale și de investiții europene (ESI) au fost alocate pentru a ajuta regiunile UE să devină mai competitive în perioada de programare 2014-2020, punând accentul pe regiunile mai puțin dezvoltate [cu un PIB pe cap de locuitor (exprimat ca SPC) mai mic decât 75% din media UE] și pe regiunile de tranziție [cu un PIB pe cap de locuitor (SPC) între 75% și 90% din media UE]. Cu toate acestea, nu toate regiunile UE au putut profita pe deplin de beneficii, printre altele din cauza efectelor crizei economice din 2008 și a problemelor structurale.

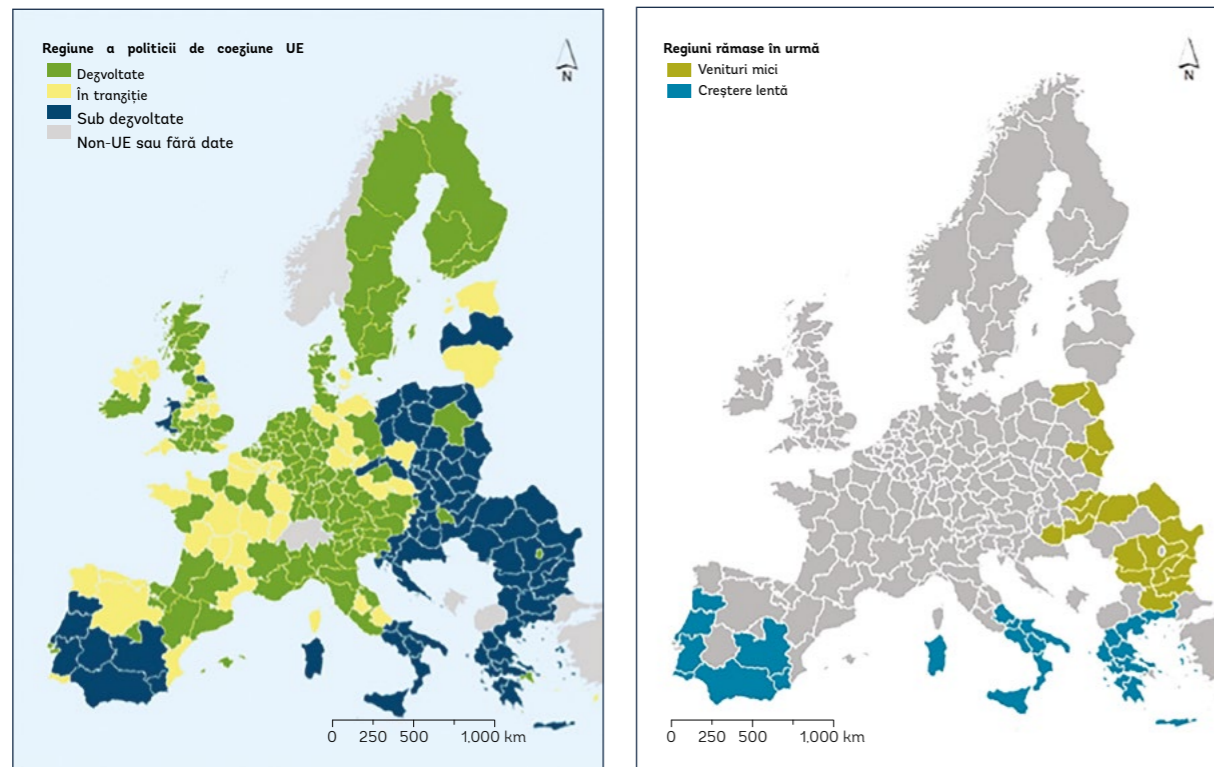
În consecință, doamna Corina Crețu, comisarul pentru politic regională, prin grupul de lucru pentru o mai bună implementare, a inițiat **Inițiativa privind regiunile rămase în urmă**, pentru identificarea constrângerilor de creștere din regiunile mai puțin dezvoltate și pentru oferirea de asistență specifică și de programe care să încurajeze creșterea. Astfel, se oferă sprijin pentru dezvoltarea regiunilor rămase în urmă pentru o gamă largă de părți interesate [administrații regionale și locale, instituții de învățământ, instituții de sprijin pentru afaceri, întreprinderi mici și mijlocii (IMM-uri), antreprenori, investitori, organizații neguvernamentale, instituții de finanțare internaționale]. Sprijinul are scopul de a maximiza impactul investițiilor regionale. În UE au fost identificate două tipuri de regiuni rămase în urmă:

- **REGIUNI CU CREȘTERE LENTĂ:** sunt incluse regiunile mai puțin dezvoltate și de tranziție care nu s-au apropiat de media UE între anii 2000 și 2013 din statele membre cu un PIB pe cap de locuitor (exprimat ca SPC) mai mic decât media UE în 2013. Printre acestea se numără aproape toate regiunile mai puțin dezvoltate și de tranziție din Grecia, Italia, Spania și Portugalia.
- **REGIUNI CU VENITURI MICI:** acoperă toate regiunile cu un PIB pe cap de locuitor (exprimat ca SPC) mai mic decât 50% din media UE în 2013. Acest grup cuprinde regiunile mai puțin dezvoltate din Bulgaria, Ungaria, Polonia și România.

Polonia și România au fost primele țări care au pilotat această inițiativă, cu două regiuni fiecare - Świętokrzyskie și Podkarpackie în Polonia, și regiunile de nord-vest și nord-est în România. De la primele proiecte pilot, activitatea a fost extinsă atât tematic, cât și geografic (de exemplu, a fost inclusă în inițiativă și Slovacia), punând accentul pe determinarea modului în care regiunile pot deveni mai competitive și mai incluzive.

FIGURA 1.

Regiunile NUTS 2 clasificate în funcție de categoria prevăzută în politica de coeziune (stânga) și de categoria referitoare la regiunile rămase în urmă (dreapta)



Analizele realizate în ultimii ani<sup>1</sup> indică faptul că performanța regiunilor din UE este în mod clar legată de performanța zonelor urbane din regiune. Cele mai dinamice regiuni ale UE au una sau mai multe zone metropolitane sau aglomerări urbane pe teritoriul lor sau sunt apropiate de o astfel de zonă dintr-o altă regiune. În absența unor zone urbane puternice, nu pot exista nici regiuni puternice. Orașele funcționează ca niște faruri, difuzând dezvoltarea în zonele din jurul lor.

Totuși, orașele puternice nu sunt suficiente pentru a garanta că beneficiile dezvoltării orașelor sunt completate de o dezvoltare corespunzătoare a hinterlandului urban, este esențial să se conceapă și să se încurajeze o cooperare și o dezvoltare interjurisdicțională. În prezent, puține investiții urbane au impact asupra unei singure unități administrative, deci ar trebui să existe prevederi pentru planificarea și punerea în aplicare la nivel interjurisdicțional. Zonele suburbane și periurbane ale Bucureștiului și ale celor 40 de reședințe de județ generează 20% din veniturile companiilor la nivel național, au atras 31% dintre migranți și au primit 32% din locuințele noi după 1990. Cu toate acestea, nu s-a făcut prea mult pentru favorizarea dinamicii interjurisdicționale între centrele urbane și zonele suburbane și periurbane ale acestora (de exemplu, mobilitate metropolitană, investiții transjurisdicționale, servicii comune).

Pentru perioada de programare 2021-2027, Comisia Europeană a decis că Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) va pune accent pe activitățile de dezvoltare urbană durabilă (DUD), statele membre trebuind să aloce cel puțin 6% din fondurile FEDR pentru dezvoltare integrată

în zonele urbane (dezvoltare urbană durabilă), fie printr-un program operațional dedicat, o axă prioritară dedicată, în cadrul unui program operațional, fie cu ajutorul unor instrumente precum investițiile teritoriale integrate (ITI) sau dezvoltarea locală plasată sub responsabilitatea comunității (DLRC). De asemenea, Comisia Europeană dorește să ofere „mai multe stimulente pentru o guvernare mai eficientă bazată pe **parteneriat, guvernare pe mai multe niveluri și o abordare locală integrată** în programele sale”<sup>2</sup>.

Astfel, toate țările membre ale UE, inclusiv România, trebuie să se concentreze mai mult pe abordările trans-sectoriale și interjurisdicționale și trebuie să răspundă mai bine la nevoile unor teritorii care nu pot fi definite printr-o limită administrativă clară.

În acest sens, s-a semnat un nou Acord administrativ (AA) privind Programul de finanțare multi-jurisdicțional pentru România între Comisia Europeană și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare, cu obiectivul de a sprijini România să identifice modalități de îmbunătățire a impactului investițiilor sale în zonele urbane printr-o mai bună amenajare a teritoriului și prin furnizarea de contribuții la proiectarea instrumentelor de finanțare multijurisdicționale și recomandarea structurilor instituționale relevante. În cadrul programului sunt prevăzute următoarele activități:

- **Activitatea 1.** Identificarea domeniilor/sectoarelor de intervenție, în care ar putea exista o valoare adăugată intrinsecă pentru canalizarea finanțării UE prin municipalități, ZUF/organisme asociative metropolitane și/sau regionale (precum ADI, ADR etc.) în locul sau în plus față de autoritățile naționale (sănătate, turism, energie, educație, servicii sociale, transport urban și metropolitan/regional, competitivitate și sprijin pentru IMM-uri și inovare etc.).
- **Activitatea 2.** Analiza nevoii de forme generale sau sectoriale de cooperare teritorială (precum ADI metropolitane, parteneriate orientate pe proiecte între UAT etc.), pentru cazuri în care finanțarea UE ar putea fi organizată la nivel subnațional. Aceste forme de cooperare ar putea completa sau s-ar putea adăuga la modelul actual utilizat pentru finanțarea UE, axat doar pe teritoriul administrativ al reședințelor de județ eligibile.
- **Activitatea 3.** Dacă oportunitatea unui astfel de model de intercomunitar sau regional este confirmată pentru oricare dintre domeniile/sectoarele de intervenție analizate, proiectul va identifica modele organizaționale adecvate (de exemplu, crearea unei noi asociații intercomunitare sau utilizarea uneia existentă) sau inițiative ad-hoc (cum ar fi un acord de parteneriat pentru un anumit proiect de investiții) care să fie funcționale în România pentru fiecare dintre domeniile/sectoarele de intervenție.
- **Activitatea 4.** În cazul în care finanțarea UE este propusă pe un model organizatoric nou, alternativ, diferit de cele deja existente în România și bazat pe cele mai bune practici internaționale, stabilirea implicațiilor pentru:
  - i. Necesitatea unor strategii/planuri de dezvoltare urbană integrată
  - ii. Necesitatea consolidării capacității administrative, la diferite niveluri

Acest raport corespunde activității 2 din cele enumerate mai sus și explorează diferite modele multijurisdicționale, eficacitatea acestora în îmbunătățirea deciziilor de investiții, implementarea proiectelor, precum și aplicabilitatea lor în contextul românesc. Raportul oferă un fundament obiectiv pe baza căruia pot fi luate în considerare decizii privind modalitățile organizaționale ideale.

<sup>1</sup> A se vedea, de exemplu: Farole, Thomas, Soraya Goga și Marcel Ionescu-Heroiu. 2018. *Regândirea regiunilor mai puțin dezvoltate: folosirea politicii de coeziune pentru realizarea potențialului regiunilor europene* Publicațiile Băncii Mondiale.

<sup>2</sup> Comisia Europeană. 2018. *Obiectivul de politică 5 – O Europă mai aproape de cetățeni și instrumente pentru dezvoltarea teritorială integrată. [Document de politică]*



Această secțiune ia în considerare experiența unor țări ale UE în domeniul cooperării interjurisdicționale, urmărind identificarea aspectelor relevante care ar putea fi reproduse în contextul românesc, prin instrumente juridice și/sau modele practice pentru structurile de cooperare ale administrațiilor locale.

Experiența internațională arată că, deși nu există sisteme de guvernare universal valabile pentru coordonarea și finanțarea la scară inter-municipală sau metropolitană, totuși se pot identifica patru tipuri de abordări instituționale cu privire la cooperarea în zonele urbane din statele membre ale Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE):<sup>3</sup>

1. Mecanisme de cooperare intermunicipală (în cazurile unor structuri de guvernare fragmentate)
  - a. Inițiative comune de la caz la caz (inițiative de cooperare ad-hoc sau aranjamente cu anumite scopuri).
  - b. Comitet, asociație, consorțiu, platforme consultative etc. (organe temporare sau permanente de coordonare).
  - c. Contractare între administrațiile locale (o administrație locală angajează o altă administrație locală pentru furnizarea unui serviciu de care este responsabilă).
2. Autorități metropolitane/regionale
  - a. Un Consiliu Metropolitan al Administrațiilor [forum pentru eforturile coordonate ale administrațiilor locale membre; deciziile trebuie avizate de Consiliul Local (consiliile locale)].
  - b. O Autoritate de Planificare (entitate formală similară Consiliului Metropolitan al Administrațiilor; proiectează strategii regionale și/sau exercită autoritatea de planificare și elaborare a politicilor).
  - c. O Autoritate pentru Furnizare de Servicii (agenție/corporație/cooperativă/asociație de servicii publice deținută de administrațiile locale membre; oferă unul sau mai multe servicii).
  - d. O Autoritate de Planificare și Furnizare de Servicii (combină funcția de planificare cu cea de prestare de servicii).

<sup>3</sup> Andersson, Mats. 2015. „Explicarea guvernării metropolitane pentru dezvoltare durabilă”. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

3. Administrație locală metropolitană de nivel secund (sau o administrație regională instituită de o administrație de nivel superior)
  - a. Administrație locală metropolitană de nivel superior (administrație locală metropolitană separată pentru funcțiile de coordonare/selective).
  - b. Administrație regională (administrație instituită de o administrație de nivel superior pentru o zonă metropolitană).
4. Administrație locală consolidată (anexarea sau amalgamarea administrațiilor locale)
  - a. O singură jurisdicție care acoperă o porțiune mare sau întreaga zonă metropolitană.

Cadrul legislativ și administrativ românesc actual permite implementarea primelor două tipologii majore de cooperare teritorială menționate mai sus, și anume mecanismele de cooperare intermunicipală și înființarea unor autorități metropolitane/regionale sub forma unor asociații de dezvoltare intercomunitară (ADI), bazate pe modelul francez. Administrațiile locale metropolitane de nivel secund și modelele de administrație locală consolidată sunt mai puțin susceptibile să fie adoptate pe termen scurt și mediu, întrucât ar presupune o reformă administrativ-teritorială.

Având în vedere opțiunile de mai sus, studiile de caz din UE se vor concentra pe ADI și parteneriate, ilustrând o diversitate de exemple de cooperare interjurisdicțională integrată și sectorială, printre care se numără:

1. Entități intercomunitare CU SCOP UNIC (axate pe furnizarea de servicii publice, cum ar fi apa și apele uzate sau gestionarea deșeurilor solide);
2. Entități intercomunitare CU SCOPURI MULTIPLE (construcții mai complexe, cu responsabilități delegate în domeniul planificării, al dezvoltării economice etc.);
3. PARTENERIATE PE BAZĂ DE PROIECTE (de exemplu, cu o durată de viață definită legată de un proiect, cum ar fi dezvoltarea interjurisdicțională a drumurilor);
4. PARTENERIATE PE BAZĂ DE PROGRAME (ex. GAL, DLRC).

Studiile de caz se bazează pe cadre legislative și administrative diferite, pentru a sublinia dimensiunile diferite ale cooperării interjurisdicționale. În Franța, baza cooperării a fost instituită la începutul anilor 1900 și a evoluat continuu până în 2015 (când a avut loc ultima reformă administrativă și teritorială), rezultând aproximativ 10 tipuri de acorduri de cooperare intercomunitară. Pe de altă parte, în Țările de Jos, baza legală este mai puțin dezvoltată și permite cooperarea în temeiul unor contracte comerciale simple. În Spania, cadrul juridic național oferă o abordare generală și conferă regiunilor competența de a reglementa colaborarea intermunicipală, având ca rezultat o mare diversitate de modele de cooperare (de la organismele interjurisdicționale constituite prin lege până la entități mixte precum consilii provinciale sau societăți comerciale în care sectorul public colaborează cu cel privat).

Selecția studiilor de caz are în vedere această varietate de contexte juridice și de structuri organizaționale din cele trei țări, pentru a oferi exemple diferite de modele de cooperare pentru administrațiile locale din România. În pofida obiectivului lor general de a oferi servicii mai bune cetățenilor, aceste modele de cooperare pot viza domenii diferite, ceea ce conduce la sisteme și structuri instituționale diferite, care oferă exemple valoroase pentru o schimbare de paradigmă în cultura cooperării interjurisdicționale din România.

## Cooperarea interjurisdicțională în Franța

Cadrul legislativ intercomunitar din Franța permite o varietate de instituții publice de cooperare intercomunitară, de exemplu uniuni mixte, poli metropolitani, poli de echilibru teritoriali și rurali, precum și alte forme de cooperare intercomunitară, cum ar fi acorduri, convenții etc.

Cooperarea intermunicipală a apărut pentru prima dată în Franța în urmă cu aproape 130 de ani ca o creare a unei uniuni (Legea din 22 martie 1890 - Asocierea persoanelor pentru apărarea drepturilor și a intereselor comune, sociale, economice și profesionale - *Syndicat intercommunal à vocation unique* - SIVU). Primele SIVU create, care exercitau competențe depășindu-și teritoriul propriu, erau dedicate distribuției de energie electrică și apă.

Începând din anii 1950, s-au creat formule mai integrate pentru a gestiona și dezvolta un spațiu urban cu o dezvoltare rapidă odată cu apariția districtelor urbane și a patru comunități urbane. În 1992, un nou concept de intercomunitate a permis negocierea contractuală și asocierea liberă a municipalităților, punând accentul pe comunitățile de comune și comunitățile de orașe.

Formele de cooperare între municipalități sunt puse în aplicare în conformitate cu conceptul de instituții publice de cooperare intercomunitară (EPCI - *établissements publics de coopération intercommunale*).

De la adoptarea reformei teritoriale din 2010 și a Legii din 27 ianuarie 2014 de modernizare a acțiunii publice teritoriale și de afirmare a metropolelor (art. L5210-1-1 din Codul general al colectivităților teritoriale - CGCT), EPCI sunt:

- Uniuni de comune (create prin Legea din 22 martie 1890);
- Comunități de comune (create prin Legea din 6 februarie 1992);
- Comunitățile urbane (create prin Legea din 31 decembrie 1966);
- Comunități de aglomerare (create prin Legea din 12 iulie 1999);
- Noi uniuni de aglomerare (create prin Legea din 13 iulie 1983);
- Metropole (create prin Legea din 16 decembrie 2010 și modificate prin Legea din 27 ianuarie 2014).

Deși sunt grupări de autorități locale, structurile EPCI rămân instituții publice. Astfel, ele sunt guvernate, ca atare, de un principiu general de specialitate care le conferă competență numai pentru domeniile și subiectele care le sunt atribuite prin lege sau pentru cele care le sunt delegate de către comunele membre. EPCI nu au clauza de jurisdicție generală.

Pentru a facilita punerea în aplicare a cooperării intermunicipale, Legea din 12 iulie 1999, reprodusă în articolele L5211-42 și următoarele din CGCT, prevedea constituirea în fiecare departament a unei comisii departamentale de cooperare intermunicipală (CDCI). Începând cu legea din 2010, această comisie este formată din:

- 40% din reprezentanți ai municipalităților din departament;
- 40% din reprezentanți ai EPCI;
- 5% din reprezentanți ai uniunilor mixte și ai uniunilor de municipalități;
- 10% din reprezentanți ai consiliului districtual;
- până la 5% din reprezentanți ai consiliului regional din districtul departamental.

Misiunea CDCI este de a stabili și actualiza starea de cooperare intercomunitară în departament, precum și de a formula propuneri pentru consolidarea acesteia.

Reforma teritorială din 16 decembrie 2010 a stabilit obiectivul de a simplifica și de a completa harta intercomunitară, din cauza fragmentării comunale și a mărimii modeste a municipalităților franceze, precum și din cauza eșecului diferitelor legi care au vizat fuziunea municipalităților. Prin reforma teritorială a devenit obligatorie apartenența la o EPCI de la 1 iulie 2013.

Legea din 27 ianuarie 2014 a schimbat peisajul intercomunității, în special în ceea ce privește zonele metropolitane.

Legea NOTR e din 7 august 2015 a extins această mișcare în favoarea impozitării intermunicipale, prin creșterea pragului minim pentru înființarea unei EPCI și extinderea competențelor obligatorii ale autorităților intermunicipale, în același timp lăsându-le municipalităților capacitatea importantă de a acționa în cadrul a ceea ce se numește „bloc comunitar” (adică ansamblul format din municipalități și diverse intercomunități), în special în problemele democratice.

Instituțiile de cooperare intercomunitară, cunoscute sub numele de entități publice de cooperare intercomunitară (EPCI) sunt împărțite în cooperare intercomunitară cu impozitare proprie și fără impozitare proprie.

EPCI cu impozitare proprie sunt organizate în funcție de caracteristicile entităților constitutive - conform statisticilor publicate de Ministerul Administrației Locale, în ianuarie 2019, din cele 1.258 de EPCI cu impozitare proprie: 21 erau metropole, 13 comunități urbane, 223 comunități de aglomerație și 1.001 erau comunități de comune. Este de remarcat faptul că numărul total de EPCI cu impozitare proprie s-a redus la jumătate în ultimii 10 ani, de la 2.601 în 2009, dar este stabil din 2017. Acestea variază în ceea ce privește alcătuirea și dimensiunea populației, 43% cuprind între 21 și 50 de municipalități, iar 30% între 11 și 20 de municipalități. Mai mult de 27% din grupările cu impozitare proprie beneficiază de o derogare de a fi sub pragul de 15.000 de locuitori (pragul minim impus de legea NOTRe). În total, aproape 62% din EPCI auto-impozitate cuprind mai puțin de 30.000 de locuitori.

EPCI fără impozitare proprie sunt clasificate în funcție de caracteristicile lor funcționale, unele fiind uniuni cu scop unic, iar altele având scopuri multiple (a se vedea figura 2 de mai jos). În ianuarie 2019 existau 8.443 de uniuni de comune și 2.790 de uniuni mixte (inclusiv 1.891 de uniuni mixte deschise și 899 de uniuni mixte) și 14 poli metropolitană.<sup>4</sup>

Tabelele de mai jos prezintă 8 zone metropolitane din Franța:<sup>5</sup> Communauté urbaine de Bordeaux, Lille Métropole, Grand Lyon, Marseille Provence Métropole, Nantes Métropole Alpes Maritimes, Ile-de-France și Communauté Urbaine de Strasbourg.

Aceste cazuri au fost considerate relevante pentru poli de creștere din România, având în vedere dimensiunea acestora, asemănările dintre sistemul administrativ francez și cel românesc și pentru că abordarea privind cooperarea este determinată de obiective similare: stimularea dezvoltării economice și furnizarea de servicii de calitate în zonele funcționale ale orașelor mari. În ambele țări, cooperarea se bazează pe procese de planificare care implică comunitățile locale membre. În plus, obiectivele strategice formulate în cazurile din Franța, precum și proiectele actuale, ar putea oferi exemple bune pentru strategiile viitoare ale zonelor metropolitane ale orașelor mari (poli de creștere) din România.

<sup>4</sup> <http://www.agence-france-locale.fr/etat-des-lieux-de-lintercommunalite-en-france-en-2019-le-ministere-publie-son-bilan-statistique>

<sup>5</sup> Sursa este Association des CCI Métropolitaines, Les grandes métropoles, les coopérations métropolitaines et le développement économique territorial, partea a treia, publicată în 2010. Datele statistice cuprinde în tabele sunt din 2006.

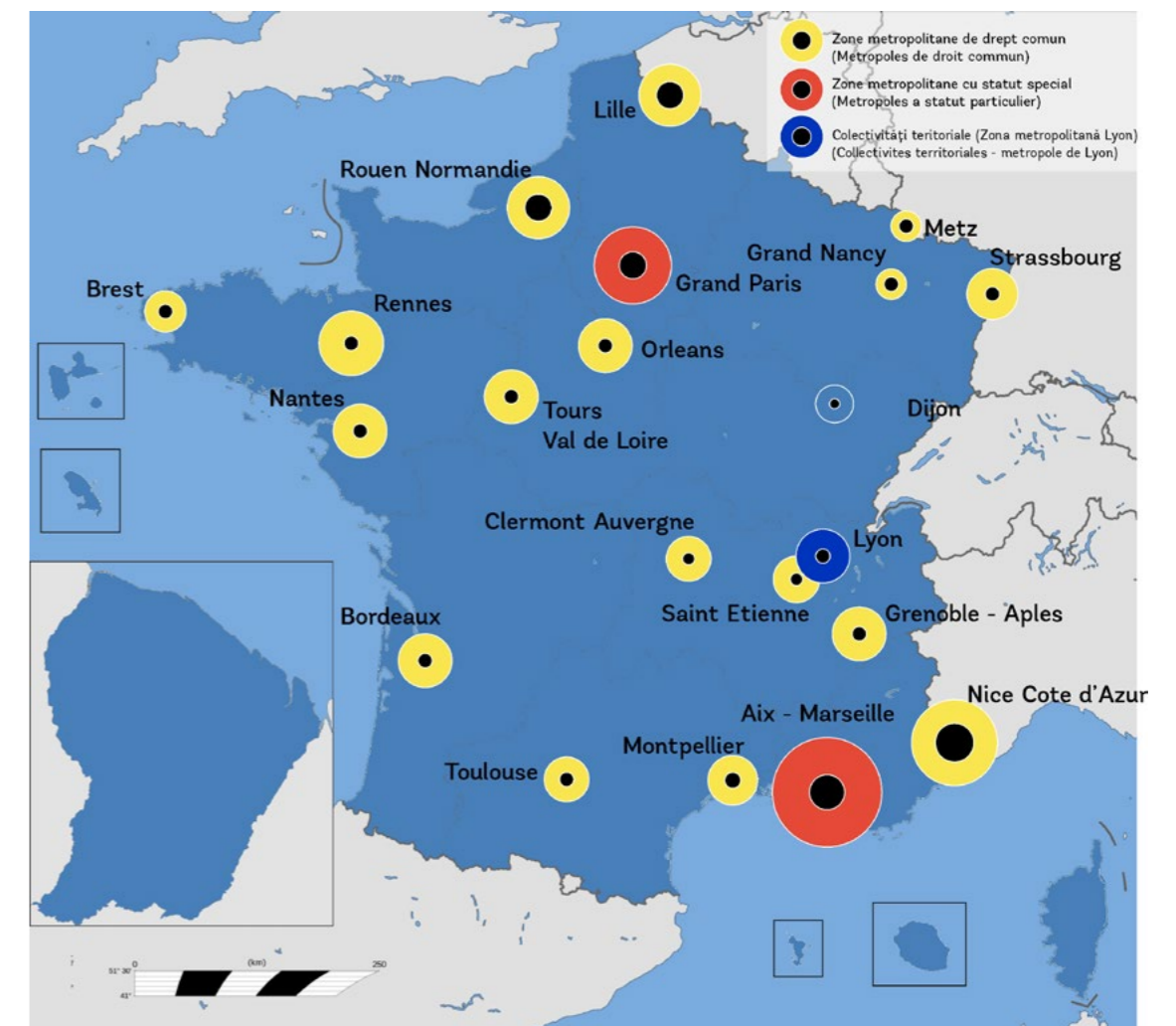
FIGURA 2.

Acorduri de cooperare intercomunitară din Franța



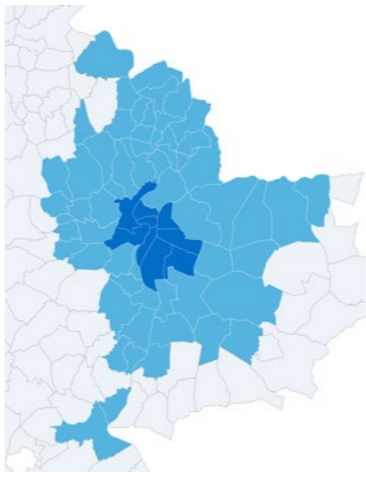



FIGURA 3.

Distribuția geografică a colectivităților teritoriale (metropole)



**TABELUL 1.**  
Informații de bază privind unele zone metropolitane franceze

DESCRIERI GENERALE				
	BORDEAUX	LILLE	LYON	MARSEILLE
	Communauté urbaine de Bordeaux	Lille Métropole	Grand Lyon	Marseille Provence Métropole
Harta metropolelor				
Intercomunitățile (numărul de comune)	27	85	57	18
Regiunea	Aquitaine	Nord Pas De Calais	Rhône-Alpes	Provence Alpes Côtes d'Azur
Suprafața (km <sup>2</sup> )	552	611	521	605
Densitatea	1268 loc/km <sup>2</sup>	1812 loc/km <sup>2</sup>	2403 loc/km <sup>2</sup>	1693 loc /km <sup>2</sup>
Populația din zona urbană (INSEE RGP 2006)	1 milion	1,18 milioane	1,78 milioane	1,62 milioane
Populația din regiune (INSEE RGP 2006)	1,42 milioane Gironde	2,61 milioane Nord	1,7 milioane Rhône	1,96 milioane Bouches-du-Rhône
Variația anuală a populației <sup>6</sup>	1.1%	0.1%	0.9%	0.9%
Poziția geostrategică	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poartă către sud</li> <li>• Deschidere spre coasta Atlanticului</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poartă către Belgia</li> <li>• Intersecție între axa nord-sud și axa est-vest</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amplasare în centrul fluxurilor nord-sud</li> <li>• Între Marea Mediterană și coturile Rinului</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poartă către Marea Mediterană</li> </ul>
OBIECTIVE ȘI PROIECTE				
Obiective (la nivelul anului 2006)				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trecerea de la o metropolă cu „potențial” european la o metropolă cu dimensiune europeană</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intrarea în categoria celor mai importante orașe europene din lume</li> <li>- Dezvoltarea unor forme inovatoare de guvernare</li> <li>- Afirmarea poziției sale ca teritoriu creativ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intrarea în Top 15 metropole europene</li> <li>- Dezvoltarea unei guvernante metropolitane în jurul „Grand Lyon”</li> <li>- Consolidarea schimburilor internaționale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Capitala euro-mediteraneeană a comerțului și a cunoașterii până în 2020</li> </ul>

<sup>6</sup> Indicatorul este variația anuală a populației zonei urbane între 1999 și 2006, conform recensământului populației realizat de INSEE.

## Proiecte strategice

BORDEAUX	LILLE	LYON	MARSEILLE
<p>Communauté urbaine de Bordeaux</p> <p>Scopul planului general SCOT (Schema de coerență teritorială) este depășirea granițelor administrative tradiționale și crearea în viitor a unui proiect la scara zonei metropolitane Bordeaux.</p> <p>Una dintre temele centrale ale planului general este reînnoirea urbană a cartierelor învechite și o organizare mai compactă a orașului, prin care să se asigure servicii și facilități locale ușor accesibile. În plus, planul general promovează o diversitate de funcții, inclusiv economia urbană.</p> <p>Gestionarea riscului de inundații și protecția industriei vinicole sunt, de asemenea, luate în considerare.</p> <p>Carta dezvoltării economice a CUB (actualizată în 2006) definește direcții strategice pentru dezvoltarea economică a orașului, având ca scop îmbunătățirea performanței siturilor economice de interes metropolitan, angajând o politică privind calitatea activităților și identitatea economiei sale.</p> <p>Având în vedere noile priorități europene, accentul se pune în special pe inovare „în toate etapele dezvoltării economice” (învățământ superior, cercetare, proiectare, marketing), cercetare și dezvoltare, transfer de tehnologie către IMM-uri, dezvoltare industrială pe termen lung, accesul companiilor la piețe noi etc.</p> <p>În plus, orașul Bordeaux a făcut parte dintr-un nou proiect, „Bordeaux 2030”, a cărui aspirație este de a face din Bordeaux un oraș durabil, mai ecologic, mai inovator și mai atractiv.</p>	<p>Lille Métropole</p> <p>Planul general Lille 2003 definește obiectivul „Metropolă verde” ca înglobând transportul public, rețeaua feroviară care joacă un rol mai important, în timp ce locul automobilului este încadrat mai strict. Sunt menționate și nevoile de dezvoltare pentru locuințe și activități economice, precum și protecția terenurilor agricole.</p> <p>Aspirațiile metropolei Lille sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dimensiune europeană,</li> <li>- accesibilitate,</li> <li>- calitate, dezvoltare și solidaritate.</li> </ul> <p>Planul general de dezvoltare economică în regiunea Nord-Pas de Calais subliniază necesitatea continuării construirii unei mari regiuni economice în Europa, cu definirea următoarelor obiective: crearea de activități, structurarea teritoriului regional în jurul polilor de excelență economică, inovare în proiectarea spațiilor și cercetare fundamentală, acțiuni proactive (cheia succesului economic), regândirea acțiunii economice a Nord-Pas de Calais în străinătate, mobilizarea și coordonarea instrumentelor de servicii financiare pentru dezvoltarea economică regională, astfel încât Nord-Pas de Calais să devină o regiune foarte avansată în domeniul TIC (tehnologii ale informației și comunicării).</p>	<p>Grand Lyon</p> <p>Dezvoltarea Grand Lyon se bazează pe un set de proiecte majore coerente care trebuie să consolideze țesătura economică, economia industrială și inovatoare, stimulând sectoarele de excelență în tehnologia înaltă și asigurând mobilitatea, atât în oraș, cât și în afara aglomerației.</p> <p>Strategia de dezvoltare își propune să mențină o calitate bună a vieții în cadrul metropolei, printr-o amenajare adecvată de spații verzi, facilități culturale și de agrement, locuințe, afaceri și transport public.</p> <p>SRDE Rhône-Alpes plasează ocuparea forței de muncă în centrul dezvoltării economice, punând accentul pe ocuparea forței de muncă de calitate și dezvoltare economică durabilă.</p>	<p>Marseille Provence Métropole</p> <p>Contractul de aglomerație urbană pentru Marseille Provence Métropole urmărește să răspundă provocărilor legate de organizarea și dezvoltarea teritorială exprimate în Proiectul de aglomerație 2020.</p> <p>Acesta își propune să promoveze dezvoltarea durabilă a teritoriului, să sporească mobilizarea inițiativelor locale, să mențină și să consolideze conservarea resurselor naturale și să consolideze coeziunea socială.</p> <p>Contractul este încheiat în baza componentei teritoriale a Planului stat-regiune 2000-2006, care vizează trei obiective principale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· dezvoltarea durabilă a teritoriilor;</li> <li>· plasarea ocupării forței de muncă în centrul proiectelor teritoriale; și</li> <li>· structurarea teritoriului regional.</li> </ul> <p>Planul regional de dezvoltare economică (SRDE) prezintă cinci aspecte strategice:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· solidaritate regională (dezvoltare echilibrată),</li> <li>· dimensiunea internațională (regiunea euro-mediteraneeană),</li> <li>· inovator (încurajează</li> <li>· dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere),</li> <li>· proactiv/și reactiv (anticipează și urmărește mutațiile economice),</li> <li>· antreprenariat (sprijinirea întreprinderilor în creșterea lor, ocuparea durabilă a forței de muncă).</li> </ul>

## Proiecte curente

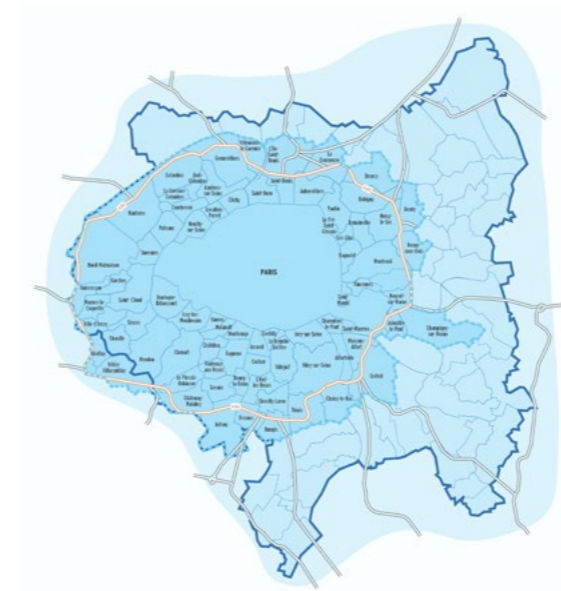
- Laser Mega-joule și Institutul Lasers and Plasmas (Lasere și Plasme)
- Operațiunea de interes național „Bordeaux Euratlantique” (în legătură cu TGV)
- Terminal low-cost
- Proiectul Operațiunea Bordeaux Campus
- Eco-districtul Berges du Lac
- Eco-parcul Blanquefort (eco-construcții, energie din surse regenerabile)
- Centrul cultural și turistic al vinului
- Auditorium (Bordeaux)
- Grand Arena
- Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai
- Mecanismul de cooperare al zonei metropolitane Lille
- Infrastructură de transport: modernizarea A25, finalizarea RN42 și centură minieră, extinderi la LGV Anvers-Rotterdam-Amsterdam și Brussels-Lège-Köln
- Proiecte majore: Euralille, Lille Sud.
- Legături TGV importante la nivel național și european
- Proiecte urbane majore: Confluence, Part Dieu, Silk Square, Grand Stade etc.
- Campus universitar
- Extinderea Parcului Expozițional.
- Proiect internațional major: Campus universitar
- Reabilitare/restructurare portuară.
- Capitala Europeană a Culturii 2013
- Extinderea Euro-méditerranée și a capacităților portuare
- TGV: Arc-Méditerranée
- Proiectul Top 20: CCI Marseille Provence aspiră să facă din Marseille Provence unul dintre orașele europene din Top 20



## Descrieri generale

	<b>NANTES</b> Nantes Métropole	<b>NICE</b> Alpes Maritimes	<b>PARIS</b> Ile-de-France	<b>STRASBOURG</b> Communauté Urbaine de Strasbourg
--	-----------------------------------	--------------------------------	-------------------------------	---

## Harta metropolelor



<b>Intercomunitățile (numărul de comune)</b>	24	25	1281	28
<b>Regiunea</b>	Pays de la Loire	Provence Alpes Côtés d'Azur	Ile-de-France	Alsace
<b>Suprafața (km<sup>2</sup>)</b>	523	331	12011	316
<b>Densitatea</b>	1107 loc /km <sup>2</sup>	1541 loc /km <sup>2</sup>	974 loc /km <sup>2</sup>	1479 loc /km <sup>2</sup>
<b>Populația din zona urbană (INSEE RGP 2006)</b>	0.97 milioane	0.99 milioane	11.91 milioane	0.65 milioane
<b>Populația din regiune (INSEE RGP 2006)</b>	1.27 milioane Loire-Atlantique	1.09 milioane Alpes-Maritimes	-	1.10 milioane Bas-Rhin
<b>Variația anuală a populației<sup>7</sup></b>	1.0%	0.9%	0.7%	0.7%

## Poziția geografică

- Poartă către Atlantic
- Inclusă în rețeaua de orașe din Grand French West

- Metropolă deschisă către lumea întreagă
- Poziție strategică pe axa mediteraneeană

- Metropolă internațională

- Poartă către Germania
- Inclusă într-un mediu regional dinamic

<sup>7</sup> Indicatorul este variația anuală a populației zonei urbane între 1999 și 2006, conform recensământului populației realizat de INSEE.

## OBIECTIVE ȘI PROIECTE

### Obiective

- Afirmarea ca metropolă a French West, o poartă a Atlanticului către Europa
- Dezvoltarea potențialului creativ
- Consolidarea internaționalității teritoriului Côte d'Azur
- Nice Côte d'Azur: teritoriu de referință Eco
- Consolidarea poziției la nivel global
- Consolidarea atractivității regionale
- Crearea Grand Paris
- Capacitatea de a deveni o emblemă din punctul de vedere al atractivității pentru companii
- Valorificarea unor caracteristici precum poziția de răspântie, de poartă spre cursul superior al Rinului.

### Proiecte strategice

<p>În aprilie 2005, Nantes Métropole a formulat planul de dezvoltare economică cu obiective complementare de sprijin cum ar fi vizarea comunității metropolitane prin formare vocațională în meșteșuguri, industrie, transport, sector terțiar, recreere etc.</p> <p>SRDE Pays de la Loire reflectă prioritatea regiunii, o bază industrială puternică, aptă să sprijine dezvoltarea durabilă a zonei.</p> <p>Acest program vizează 8 orientări transversale majore:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>dinamica sectoarelor economice,</li> <li>apărarea echilibrului economic,</li> <li>orientarea internațională a producției/serviciilor,</li> <li>marketing teritorial,</li> <li>inovare,</li> <li>crearea-recuperarea și adaptarea întreprinderilor foarte mici,</li> <li>rolul în creșterea economiei sociale și al solidarității și</li> <li>coordonarea funcțiilor la scară regională.</li> </ol>	<p>Alpes-Maritimes se caracterizează prin constrângeri fizice și urbane puternice și se mândrește cu o zonă costieră atractivă și cu o dinamică a intercomunităților create în 2002.</p> <p>Bucurându-se de recunoaștere la nivel internațional pentru capitalul său natural excepțional, Nice Côte d'Azur își pune în aplicare strategia de dezvoltare teritorială manifestând respect față de oameni și față de mediu.</p> <p>Această dinamică se reflectă într-un proiect de transport pe 10 ani pentru conectarea diferitelor moduri de transport, introducerea de noi tehnologii de comunicații (primul experiment în Franța „Near Field Communication”) și în eticheta Eco-Cité pentru proiecte majore de dezvoltare (adică Grand Stade, nod multimodal de transport, reinnoire urbană, țesătură verde, Nice Méridia).</p> <p>Pe baza operațiunii de interes național „Eco Vallée Plaine du Var” care susține implementarea unor proiecte, Nice Côte d'Azur își confirmă dorința de a deveni un teritoriu de referință, reflectând noua provocare națională a unei societăți organizate în jurul temei dezvoltării durabile.</p> <p>Planul de dezvoltare economică al regiunii PACA este structurat în jurul a cinci axe strategice: <b>o regiune solidară</b>, care să reconcilieze eficiența economică, coeziunea socială și conservarea mediului, <b>o regiune internațională</b>, care să își valorifice potențialul geostrategic în cadrul regiunii euro-mediteraneene, <b>o regiune inovatoare</b>, pregătită să promoveze dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și dinamica inovării, <b>o regiune reactivă</b>, care să anticipeze și să urmărească schimbările economice, <b>o regiune cu spirit antreprenorial</b>, care să sprijine întreprinderile în vederea creșterii, creând locuri de muncă durabile, și să încurajeze dezvoltarea lor teritorială.</p>	<p>SDRIF (Planul general pentru Ile-de-France) vizează interregionalizarea și pledează pentru crearea unei structuri noi pentru dezvoltarea teritoriului regiunii Paris, inclusiv o mai bună coordonare strategică.</p> <p>SDRIF lansează 3 provocări pentru teritoriul regional: creșterea coeziunii regiunii, construirea unei eco-regiuni și sporirea competitivității economice.</p> <p>Cea dintâi subliniază importanța îmbunătățirii și diversificării imobiliare, dar și a nevoii de a combate dezechilibrele regionale. Cea de a doua prevede linii directe pentru combaterea încălzirii globale și adaptarea la deficitul de combustibili fosili. Ultima analizează chestiunea economică, cu acces la formare și ocuparea forței de muncă, sprijin pentru companii etc.</p> <p>Dezvoltarea economică metropolitană a Parisului a fost definită și prin SRDE (Schema regională de dezvoltare economică). Acest document a dezvoltat trei axe: producerea de locuri de muncă utile, eficiente și de calitate, reducerea inegalităților sociale și participarea la dezvoltarea durabilă, în special prin construirea unei „eco-regiuni”.</p>	<p>SCOTERS (Planul de coerență teritorială al Regiunii Strasbourg) propune Strasbourgul ca centru al noii Europe. Planul stabilește ca obiective: structurarea spațiului metropolitan, adoptarea de noi tehnologii/echipamente și servicii în centrele orașelor, urbanizarea în apropierea liniilor de transport public, adaptarea nivelului de servicii la nevoile locale, încurajarea reinnoirii urbane, asigurarea calității instalațiilor, crearea unei strategii funciare etc.</p> <p>PADD (Proiectul de planificare și dezvoltare durabilă) stabilește trei obiective politice: asigurarea dezvoltării metropolei Strasbourg, echilibrarea amenajării teritoriului și protejarea mediului.</p> <p>Orașul Strasbourg se poate baza și pe SRDE pentru regiunea Alsacia. Această schemă permite Alsaciei să consolideze competitivitatea companiilor sale, dar și să câștige lupta pentru ocuparea forței de muncă.</p> <p>Documentul este structurat în jurul a 5 priorități strategice, organizate în obiective și acțiuni: inovare, animarea teritoriilor, solidaritatea și ocuparea forței de muncă, crearea și dezvoltarea de companii și piețele internaționale.</p>	<p>Infrastructură de transport: Marea centură vestică a Strasbourgului, East-European TGV și Rhine-Rhone</p> <p>Proiecte de renovare urbană</p>
--	--	--	---	---

### Proiecte curente

- Strategie de poziționare internațională
- Proiectul Grand Port Nantes Saint Nazaire.
- Operațiunea de interes național Eco-Vallée Plaine du Var, care își propune să fie un laborator de dezvoltare durabilă și să implementeze principiile planificării durabile la o scară mai mare
- Spitalul Universitar Pasteur
- Implementarea planului de transport integrat și în special extinderile liniilor de tramvai
- Implementarea unor soluții pe termen scurt/structurale pentru securitatea energetică pentru Alps-Maritimes
- Campusul STIC din Sophia Antipolis
- Grand Paris (proiecte arhitecturale, infrastructură de transport, centre economice etc.)
- Lansarea primului eco-district în regiunea Paris
- Proiecte de blocuri-turn în La Défense

Casetele de mai jos oferă o descriere detaliată a două dintre cazurile din tabelele anterioare:

- Caseta 1.1. detaliază zona metropolitană Bordeaux, ca model de cooperare cu scopuri multiple, relevant pentru orașele românești prin prisma dimensiunilor și a obiectivelor sale de dezvoltare. Structura organizatorică, competențele și mecanismul de finanțare sunt considerate exemple de bune practici.
- Caseta 1.2. prezintă zona metropolitană Paris (Metropola Grand Paris) ca parte a regiunii Ile de France. Acest caz este un model de cooperare cu scopuri multiple relevant pentru capitale.
- Caseta 1.3. se referă și la regiunea Ile de France, descriind modelul de cooperare cu scop unic. Asociațiile interjurisdicționale cu scop unic sunt prezente la nivelul sindicatelor (SIVU), axându-se pe furnizarea serviciilor publice pentru un anumit număr de comunități locale. Limitele unei asociații cu scop unic nu se suprapun neapărat cu limitele unei zone metropolitane/de aglomerare. Caseta 1.3. identifică aceste servicii/domenii de cooperare pentru regiunea Ile de France.

### CASETA 1.1. Model de cooperare cu scopuri multiple - zona metropolitană Bordeaux

#### AGLOMERAREA URBANĂ BORDEAUX

#### COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX<sup>8</sup>



#### Instituții publice de cooperare intercomunitară sub formă de metropolă (métropole)

Legea privind modernizarea acțiunii publice teritoriale și afirmarea metropolelor (MAPTAM) din 27 ianuarie 2014 transformă Communauté urbaine de Bordeaux într-o metropolă și îi conferă noi competențe:

- Politica orașului.
- Dezvoltarea turismului.
- Prevenirea inundațiilor etc.

Metropola devine autoritatea decizională pentru exercitarea acestor competențe. Ea stabilește obiectivele și organizează mijloacele pentru a le atinge.

#### TIPOLOGIA MODELULUI DE COOPERARE

Pentru anumite domenii specifice, care privesc serviciile publice de zi cu zi (curățenie, spații verzi și mobilier stradal), unele municipalități au dorit să poată furniza serviciul - în aceste cazuri, ele îl furnizează pentru metropolă, în cadrul unui acord de delegare a gestiunii.

În toate cazurile, municipalitățile și metropola identifică împreună resursele umane și financiare care trebuie transferate de la municipalități către instituția publică pentru a asigura executarea noilor misiuni, după avizul CLEC (comisia locală de evaluare a atribuțiilor transferate), care reunește reprezentanți aleși din fiecare dintre acestea.

În plus, în august 2015, noua lege de organizare teritorială a Republicii (NOTRe) a extins domeniul posibil de intervenție al metropolelor, în special față de departament, permițându-le astfel să îndeplinească anumite sarcini, cum ar fi cea referitoare la locuințe, în numele statului sau în numele departamentului. Bordeaux Métropole și Departamentul Gironde au deschis discuții pentru a defini competențe suplimentare pe care ar putea să le preia metropola și condițiile în care s-ar realiza acest lucru. Este posibil ca aceste discuții să extindă competențele și funcțiile metropolei.

### CASETA 1.1. Model de cooperare cu scopuri multiple - zona metropolitană Bordeaux

#### MEMBRII AGLOMERĂRII

28 de membri: 1. Ambarès-et-Lagrave, 2. Artigues-près-Bordeaux, 3. Bègles, 4. Bordeaux, 5. Bruges, 6. Cenon, 7. Floirac, 8. Le Bouscat, 9. Le Taillan-Médoc, 10. Martignas-sur-Jalle, 11. Parempuyre, 12. Saint-Aubin-de-Médoc, 13. Saint-Médard-en-Jalles, 14. Talence, 15. Ambès, 16. Bassens, 17. Blanquefort, 18. Bouliac, 19. Carbon-Blanc, 20. Eysines, 21. Gradignan, 22. Le Haillan, 23. Lormont, 24. Mérignac, 25. Pessac, 26. Saint-Louis-de-Montferrand, 27. Saint-Vincent-de-Paul, 28. Villenave-d'Ornon

#### SUPRAFAȚA (1 ian. 2018)

570 km<sup>2</sup>

#### POPULAȚIA (1 ian. 2018)

749.595 loc., din care 243.626 loc. în Bordeaux.

#### OBIECTIVE/ VIZIUNE

Viziune: **O metropolă europeană cu o înaltă calitate a vieții.**

Cinci obiective majore sunt stabilite în proiectul de mandat pentru a răspunde aspirațiilor referitoare la atractivitate, influență și calitatea vieții în metropola Bordeaux:

- Afirmarea și consolidarea dinamismului economic al teritoriului în domeniul ocupării forței de muncă
- Organizarea unui model de mobilitate „inteligent”
- Oferirea de locuințe accesibile
- Asigurarea calității vieții locuitorilor și conservarea mediului
- Implementarea unei acțiuni publice mai eficiente

#### STRUCTURA ORGANIZATORICĂ

Organizarea politică a Bordeaux Métropole are în centrul său președintele, vicepreședintele și reprezentanții aleși, care se află în consiliile din Bordeaux Métropole. Deciziile Bordeaux Métropole se iau de către Consiliu (organul deliberativ), a cărui ordine de zi este stabilită în prealabil de către președinte, de comun acord cu Biroul.

**Președintele**, responsabil de administrare, este reprezentantul executiv al Bordeaux Métropole, întrunește Consiliul, stabilește ordinea de zi, pregătește și pune în aplicare deliberările/deciziile.

**Biroul** este format din președinte, însoțit de 20 de vicepreședinți și consilieri delegați metropolitanani. Biroul se întrunește o dată pe lună și definește proiectele politice și orientările majore ale metropolei.

**Consiliul Bordeaux Métropole** reunește reprezentanții aleși ai celor 28 de comune, număr proporțional cu populația fiecărui oraș. În total sunt 105 consilieri orașenești care votează bugetul și deciziile, decizând astfel viitorul comunității. Aceștia se reunesc de 11 ori pe an, în ședințe publice.

**Comisiile** sunt organizate pe teme și acoperă toate competențele Bordeaux Métropole. Fiecare comisie, condusă de un reprezentant ales al Bordeaux Métropole, este responsabilă de studierea și emiterea unui aviz cu privire la cazurile prezentate Consiliului, care intră în domeniul său de competență.

**Consilierii** pot forma grupări politice. Numărul de reprezentanți aleși pentru a forma un grup este stabilit prin regulamentul de procedură al Consiliului, care definește și mijloacele pe care la au la dispoziție aceste grupuri.

**Agenții** Bordeaux Métropole pun în aplicare politica votată de reprezentanții aleși.

<sup>8</sup> <https://www.bordeaux-metropole.fr>

### CASETA 1.1. Model de cooperare cu scopuri multiple - zona metropolitană Bordeaux

Din 2010, Legea finanțelor pentru 2010 a dat metropolei autoritate fiscală pentru:

- Impozitul pe locuință (TH - cota departamentală)
- Impozitul pe proprietăți nedezvoltate (TFNB)
- Contribuția economică teritorială (CET<sup>9</sup>).
- Impozitul pe suprafața comercială (TASCOM)<sup>10</sup>
- Impozitul forfetar pentru companiile care gestionează rețele (IFER)<sup>11</sup>
- Plata transportului (VT)
- Taxa de dezvoltare (TA)
- Taxa de colectare a deșeurilor (TEOM)
- Taxa specială (RS) (de exemplu, serviciul de colectare a containerelor subterane sau semi-îngropate de mare capacitate grupate într-un punct fix - Modificarea reglementărilor și tarife speciale).
- Taxa de turism (TS).<sup>12</sup>

Pe lângă acestea, metropola primește și contribuții financiare ale municipalităților incluse în EPCI. Contribuțiile bugetare sunt sume percepute direct din bugetul fiecărei municipalități, care sunt apoi transferate grupului intercomunitar. Prin urmare, aceste contribuții constituie un supliment la impozitarea municipală percepută de metropolă. Valoarea acestor contribuții variază în funcție de o cheie de distribuție înregistrată în statutul EPCI.

În ceea ce privește veniturile, legea prevede instituirea unei alocări operaționale globale (DGF) pentru zonele metropolitane. Aceasta descrie condițiile în care poate avea loc un transfer of competențe de la departament sau regiune la zona metropolitană/metropolă, în urma căruia trebuie compensată o creștere a costurilor printr-un transfer echivalent de resurse, obiectivul evident fiind acela de a menține nivelul capacității financiare al noii structuri inter-municipale.

#### FINANȚAREA

Costurile suportate de metropolă pentru prestarea serviciilor sunt rambursate de către municipalități. Aceste costuri sunt calculate pe baza unui cost de funcționare unitar al serviciului, înmulțit cu numărul de unități în funcțiune înregistrate de instituția sau municipalitatea beneficiară. Determinarea costului de funcționare unitar este stabilită în acordul încheiat pentru respectiva prestare de servicii. Acesta reflectă costurile, deoarece include costurile de personal, aprovizionarea, reînnoirea activelor și contractele de servicii aferente, precum și orice alte cheltuieli legate de exploatarea serviciului. Acest cost nu este supus revizuirii CLECT și nu intră în sfera de aplicare a indemnizației de compensare.

La nivel național se ia în considerare posibilitatea de a institui mecanisme de stimulare a punerii în comun a fondurilor. Indiferent de soluția aleasă de legiuitor (coeficient de punere în comun sau subvenție globală de funcționare - DGF - metropolitană), metropola Bordeaux va ține cont de situația specifică a municipalităților care nu vor putea participa la constituirea de servicii comune din cauza numărului mic de agenți din serviciile lor și a distribuirii acestora între mai multe activități.

În fiecare an, începând cu 2016, în timpul dezbaterii de orientare pentru buget sau, în lipsa acesteia, în timpul votului pentru buget, progresele înregistrate în privința schemei de punere în comun fac obiectul unei comunicări a președintelui către Consiliul metropolitan. Cu această ocazie are loc o dezbateră care abordează motivele de satisfacție, dar și progresele care mai trebuie realizate în organizarea comună și teritorializată a serviciilor.

Prin urmare, această schemă de punere în comun este progresivă și în evoluție, propunându-și să ajute fiecare municipalitate să identifice noi activități pe care dorește să le desfășoare în comun cu alte entități, an după an, în cursul mandatului său, precum și să pună această organizație pe făgașul unui proces de perfecționare continuă. Taxa de turism (TS), de la 1 ianuarie 2015

<sup>9</sup> Compusă din contribuția funciară a întreprinderilor (CFE) și contribuția la valoarea adăugată a întreprinderilor (CVAE)

<sup>10</sup> A intrat în vigoare în 2011

<sup>11</sup> A intrat în vigoare în 2011

<sup>12</sup> A intrat în vigoare în ianuarie 2015

### CASETA 1.1. Model de cooperare cu scopuri multiple - zona metropolitană Bordeaux

Bordeaux Métropole (BM) este o EPCI cu scopuri multiple, gestionează toate echipamentele cotidiene utilizate pentru a îmbunătăți mediul de viață al locuitorilor aglomerației. De asemenea, lucrează la implementarea unor proiecte urbane la scară largă.

BM are și alte competențe, consolidate prin Legea MAPTAM, și își extinde domeniile de intervenție, urmărind în același timp complementaritatea cu comunele. Din ianuarie 2015, Legea MAPTAM a consolidat competențele instituției publice în domenii precum:

#### Dezvoltarea și planificarea economică, socială și culturală:

- Crearea, dezvoltarea și gestionarea domeniului industrial, comercial, terțiar, artizanal, turistic, portuar sau aeroportuar.
- Acțiuni de dezvoltare economică, inclusiv participarea la capitalul companiilor menționate, precum și sprijin și participare la pilotarea clusterelor de competitivitate situate pe teritoriul său.
- Construirea, dezvoltarea, întreținerea și funcționarea unor unități culturale, socio-culturale, socioeducaționale și sportive de interes metropolitan.
- Promovarea turismului, inclusiv crearea de birouri de turism.
- Program de sprijin și asistență pentru instituțiile de învățământ superior și de cercetare și pentru programele de cercetare, ținând seama de contextul regional

#### Amenajarea teritoriului în zona metropolitană:

- Schema de coerență teritorială și diagrama sectorială; planul teritorial local; definirea, crearea și implementarea de proiecte de dezvoltare de interes metropolitan; acțiuni de îmbunătățire a patrimoniului natural și peisagistic; constituirea de rezerve funciare
- Organizarea mobilității, așa cum se prevede în Codul de transport; crearea, dezvoltarea și întreținerea infrastructurii rutiere; semnalizare; adăposturi pentru călători; parcuri și zone de parcare și plan de mobilitate
- Crearea, dezvoltarea și întreținerea spațiilor publice dedicate tuturor modurilor de transport urban și lucrări auxiliare pentru acestea.
- Participarea la guvernarea și dezvoltarea stațiilor situate pe teritoriul metropolitan.
- Crearea, exploatarea, achiziția și furnizarea de infrastructuri și rețele de telecomunicații.

#### RESPONSABILITĂȚI

#### Politica locală privind locuințele

- Programul local de locuințe (PLH)
- Politica privind locuințele: asistență financiară pentru locuințe sociale; acțiuni în favoarea locuințelor sociale; acțiuni în favoarea locuințelor pentru persoanele defavorizate.
- Îmbunătățirea fondului de locuințe construit, reabilitare.
- Dezvoltarea, întreținerea și gestionarea zonelor de primire pentru vizitatori.

#### Politica / strategia orașului

- Dezvoltarea diagnosticului teritorial și definirea orientărilor orașului.
- Animarea și coordonarea acordurilor contractuale de dezvoltare urbană, dezvoltare locală și integrare economică și socială, precum și a mecanismelor locale de prevenire a criminalității.
- Programe de acțiune definite în contractul orașului.

#### Gestionarea serviciilor de interes colectiv

- Salubritate și apă
- Crearea, gestionarea, extinderea și mutarea cimitirelor și a incintelor cu caracter ciner care prezintă interes de nivel metropolitan, precum și crearea, gestionarea și extinderea crematoriilor
- Abatoare, piețe ale abatoarelor și piețe de interes național
- Servicii de stingerea incendiilor și salvare
- Serviciu public de apărare externă împotriva incendiilor

### CASETA 1.1. Model de cooperare cu scopuri multiple - zona metropolitană Bordeaux

#### RESPONSABILITĂȚI

##### Protecția și îmbunătățirea mediului și politica pentru mediul de viață

- Gestionarea deșeurilor menajere și similare
- Combaterea poluării aerului
- Combaterea poluării fonice
- Contribuție la tranziția energetică
- Sprijin pentru acțiuni care să controleze cererea de energie
- Elaborarea și adoptarea planului teritorial climă-aer-energie în aplicarea articolului L. 229-26 din Codul mediului, în concordanță cu obiectivele naționale pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, eficiența energetică și producția de energie din surse regenerabile
- Concesionarea distribuției rețelei publice de energie electrică și gaz
- Crearea, dezvoltarea, întreținerea și gestionarea rețelelor de termoficare și răcire
- Crearea și întreținerea infrastructurilor de încărcare necesare pentru utilizarea vehiculelor electrice sau de tip hibrid plug-in
- Gestionarea mediilor acvatice și prevenirea inundațiilor
- Concesionarea plajelor

Ca instituție publică de cooperare intermunicipală (EPCI), Bordeaux Métropole intervine, în perimetrul său geografic, în ceea ce privește competențele transferate de municipalități sau instituite prin lege. Următoarele funcții sunt îndeplinite de BM:

#### DOMENII DE COOPERARE INTER-JURISDICTIONALĂ

- Dezvoltare economică
- Urbanism
- Habitat
- Mediul înconjurător (sortarea, colectarea și tratarea deșeurilor)
- Apă și salubritate
- Transport urban și școlar
- Mobilitate
- Infrastructura de transport
- Semnalizare
- Parcare
- Piața națională
- Cimitir
- Arheologie preventivă
- Dezvoltare digitală

### CASETA 1.1. Model de cooperare cu scopuri multiple - zona metropolitană Bordeaux

#### PROIECTE STRATEGICE

Bordeaux-Métropole a inițiat conceptul de „operațiuni de interes metropolitan” (OIM). Aceste probleme justifică o gestionare strategică în care să sunt implicate forțele vitale ale teritoriului și care definește dezvoltarea urbană și dezvoltarea economică. OIM desemnează domenii mari de proiecte care prezintă probleme majore de dezvoltare. Alături de operațiunea de interes național Bordeaux-Euratlantique (OIN), care aduce dezvoltarea sectorului terțiar în jurul stației TGV, alte două au fost create recent în jurul aeroportului internațional și al campusului. Urmează următoarele OIM:

- IOM Bordeaux Aeropark
- IOM Bordeaux Inno Campus
- ISO Bordeaux Euratlantique
- Operațiunea Campus
- 55.000 de hectare pentru natură

Proiecte urbane majore:

- Cartierul Bassins a Flot, Bastide Niel, Brağza, Ginko, cheiurile din Floirac
- 50.000 de unități locative

Proiecte de dezvoltare majore:

- Gambetta: o „piață-grădină”
- Place Tourny capătă o nouă înfățișare
- Dupeux, Saint-Genès: un sector demolit

Infrastructuri/echipamente majore:

- Tunelul Brağza
- Podul Simone-Veil

Proiecte de mobilitate majore:

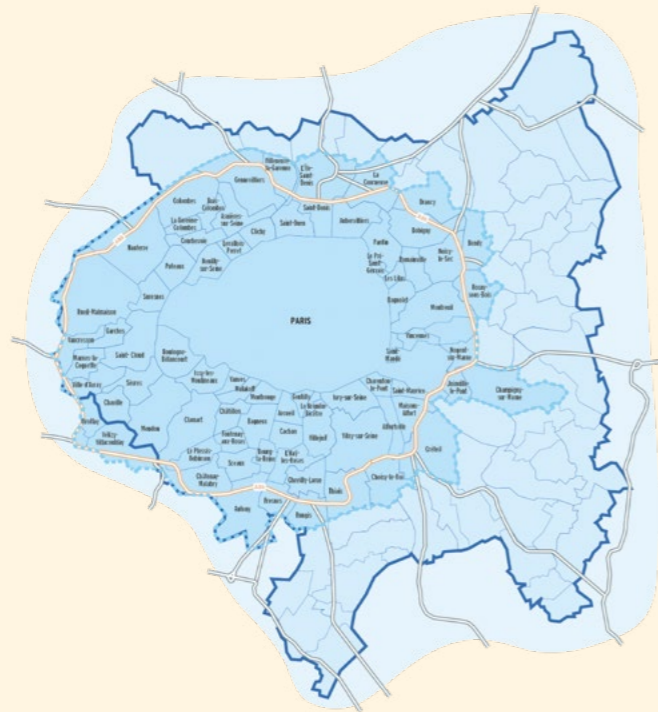
- Tramvai
- Legătura Bordeaux - Saint-Aubin de Médoc (BHNS)
- Șoseaua de centură vestică

Cartiere cu reinnoire urbană:

- Bassens Avenir
- Aubiers - Lac
- Joliot Curie
- Parc mare

### CASETA 1.2. Model de cooperare cu scopuri multiple – zona metropolitană Paris

#### GRAND PARIS MÉTROPOLE DU GRAND PARIS<sup>13</sup>



#### TIPOLOGIA MODELULUI DE COOPERARE

##### Instituții publice de cooperare intercomunitară sub formă de metropolă (métropole)

Metropola Grand Paris (MGP) este o instituție publică de cooperare teritorială (EPCI) cu impozitare proprie, care se bucură de un statut special, unele municipalități făcând parte atât din MGP, cât și din instituțiilor teritoriale publice (EPT).

#### MEMBRII AGLOMERĂRII

Metropola Grand Paris este o zonă densă și urbană formată din municipiul Paris, 123 de comune din cele trei departamente Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis și Val-de-Marne și 7 comune din Essonne și Val d'Oise.

#### SUPRAFAȚA (1 IAN. 2018)

814 km<sup>2</sup>

#### POPULAȚIA (1 IAN. 2018)

7.200.000 loc.

#### OBIECTIVE/ VIZIUNE

Planul inițial al Métropole declara următoarele obiective: „*Métropole du Grand Paris se înființează pentru a defini și implementa acțiuni metropolitane pentru îmbunătățirea calității vieții rezidenților săi, reducerea inegalităților între regiunile din cadrul acesteia, dezvoltarea unui model de sustenabilitate urbană, socială și economică, instrumente pentru îmbunătățirea atractivității și competitivității în beneficiul întregului teritoriu național. Métropole du Grand Paris dezvoltă un proiect metropolitan. Rezidenții sunt implicați în dezvoltarea acestuia în conformitate cu liniile directoare stabilite de Consiliul metropolitan, astfel cum sunt prevăzute de consiliul de dezvoltare. Acest proiect metropolitan definește liniile directoare generale ale politicii urmărite de Métropole du Grand Paris. El face parte din implementarea schemei generale a regiunii Ile-de-France.*”

<sup>13</sup> <https://www.metropolegrandparis.fr/fr>

### CASETA 1.2. Model de cooperare cu scopuri multiple – zona metropolitană Paris

#### STRUCTURA ORGANIZATORICĂ

MGP a fost creat la 1 ianuarie 2016. A fost creat în baza legii emise la 27 ianuarie 2014, privind modernizarea acțiunii publice teritoriale și afirmarea zonelor metropolitane, cunoscută sub numele de „Legea MAPTAM”, și a fost consolidată prin Legea din 7 august 2015 privind noua organizare teritorială a Republicii.

MGP dispune de:

- un **Consiliu** format din 209 de reprezentanți aleși, reprezentând 131 de municipalități și un număr proporțional cu cea mai mare medie, cu cel puțin un reprezentant pentru fiecare municipalitate;
- un **Birou** format din președinte, 20 de vicepreședinți și 10 delegați reprezentativi, reprezentând toate teritoriile;
- un **Consiliu de dezvoltare** reprezentând societatea civilă, care să propună o abordare specifică și orientată spre viitor asupra realităților și problemelor:
  - Au fost înființate **7 comisii** tematice:
    - finanțe
    - proiect metropolitan
    - dezvoltare economică și atractivitate
    - dezvoltare durabilă și mediu
    - habitat și locuințe
    - planificare digitală, inovare, tehnologii noi, cercetare și dezvoltare
    - amenajarea teritoriului metropolitan.

Acest acord instituțional îi permite să funcționeze la scări diferite, abordând subiecte într-un mod relevant la nivel strategic pentru zona metropolitană și într-un mod pragmatic și operațional pentru teritorii.

#### FINANȚAREA

Schema generală de finanțare cu trei părți participante este împărțită în trei mișcări financiare majore:

- Indemnizația de compensare metropolitană (IM), plătită de metropolă municipalităților membre pentru a restitui resursele pe care le-a primit în locul acestora în 2015.
- Contribuția comunelor la fondul de compensare a cheltuielilor transferate (FCCT) al instituției publice teritoriale (IPT) a acestora, pentru a permite finanțarea resurselor disponibile pentru intercomunitățile preexistente și acoperirea finanțării noilor competențe comune.
- Finanțarea de echilibru, care urmărește, prin metoda sa de calcul, să garanteze metropolei și IPT nivelul resurselor lor din 2015.

Ca și în cazul altor autorități locale, veniturile Metropolei Grand Paris provin în principal din două surse:

- Impozite;
- Subvenții de stat.

##### Impozitele:

Metropola primește, de asemenea, impozitul pe suprafețele comerciale (TASCOM), taxele forfetare pentru companiile care gestionează rețele (IFER) și impozitul suplimentar impozitului pe terenuri reconstruite (TATFNB). Pe lângă această taxă economică impusă întreprinderilor, Metropola a introdus și impozitul GEMAPI, plătit de toți contribuabilii metropolitani pentru a implementa măsuri specifice de prevenire a inundațiilor.

## CASETA 1.2. Model de cooperare cu scopuri multiple – zona metropolitană Paris

Armonizarea progresivă pentru reducerea disparităților: percepția impozitării economice de către o colectivitate unică permite standardizarea impozitării la care sunt supuse companiile. Astfel, înainte de crearea MGP la 1 ianuarie 2016, EPCI anterioare și municipalitățile până atunci izolate stabileau nivelul impozitelor locale pentru companii. În perioada aceea, exista un grad foarte ridicat de eterogenitate a situațiilor la doar câțiva kilometri distanță, cu rate care variau între 13 și 49%, ca urmare a istoriei locale. Această situație inechitabilă pentru întreprinderi avea consecințe directe asupra distribuției teritoriale a economiei metropolitane. „Sarcina fiscală” este, într-adevăr, unul dintre criteriile analizate la înființarea de companii pe un teritoriu. Crearea MGP are ca rezultat armonizarea ratelor de impozitare. Adică, în final, tuturor companiilor li se va aplica aceeași rată intercomunitară. Crearea metropolitană este, așadar, parte a unui proces de reechilibrare, în special în ceea ce privește sarcina fiscală.

### Ajustări viitoare:

În conformitate cu Legea NOTRe din 7 august 2015, Métropole du Grand Paris va primi din 2021 creșterea completă a resursei economice din contribuția la valoarea adăugată a întreprinderilor (CVAE) începând cu 2016, precum și din contribuția funciară a întreprinderilor (CFE). În perioada de tranziție (între 2015 și 2021), metropola este finanțată prin creșterea CVAE, în timp ce EPT primesc CFE.

Veniturile din impozitarea locală au crescut doar puțin (+24,6 milioane EUR în medie din 2016). Se preconizează că valoarea adăugată provenită din dezvoltarea perimetrului metropolei, în cazul în care zona metropolei se dezvoltă, va contribui și mai mult la această creștere.

**Subvenții de stat:** Subvențiile statului sunt în scădere constantă (-7,5%: - 31 de milioane EUR pe an în medie, cu un total de -124 de milioane EUR în perioada 2016 - 2019). Drept urmare, spațiul de manevră necesar pentru creșterea resurselor orașului este redus pe termen scurt, iar presiunea asupra veniturilor MGP este semnificativă.

MGP plătește municipalităților sale alocări compensatorii (AC) care corespund fie AC 2015 plătite de EPCI anterioară, fie impozitul economic din 2015 transferat către MGP. Aceste plăți se ridică la 3.376,3 milioane EUR sau 99% din cheltuieli. Această cheltuială este înghețată în temeiul Pactului financiar și fiscal metropolitan.

În 2019, bugetul metropolitan este de 41,5 milioane EUR, din care 62% sunt destinate cheltuielilor de intervenție. Aceste cheltuieli reflectă creșterea sarcinii operaționale a MGP, în special cu privire la dezvoltarea diverselor scheme obligatorii (SCoT, PCAEM, PMHH), finanțarea mobilității durabile printr-o contribuție de 4 milioane EUR la Vélis, proiectul Centru Acvatic Olimpic (CAO), și dezvoltarea economică.

Având în vedere aceste constrângeri fiscale, MGP ia din ce în ce mai mult în considerare autofinanțarea, proiectele de investiții realizate direct de metropolă, cum ar fi Centrul Acvatic Olimpic, ZAC, combaterea inundațiilor și plata subvențiilor.

**Rolul tampon al Metropolei Grand Paris.** MGP primește două finanțări: finanțarea intercomunitară și subvenția compensatorie pentru eliminarea salariilor fostului impozit profesional din Grantul de funcționare globală de stat (DGF).

Indemnizația compensatorie pentru eliminarea porțiunii salariale se plătește în totalitate către EPT și municipalități la valoarea din 2015. Metropola suportă în fiecare an reducerea aferentă tăierii, pentru a finanța creșterea unor părți ale municipalităților și comunităților DGF (populație, egalizare). Această alocare scade în medie între -2,5% și -3% în fiecare an, cu un cost total de 30 de milioane EUR pe an asumat de Metropola Grand Paris.

Metropola returnează (acest lucru va continua până în 2019) o parte din alocare către IPT pe baza alocărilor intermunicipale primite de EPCI preexistente în 2015, când a fost creată. Metropola și-a asumat un rol de tampon pentru IPT, susținând doar declinul în 2016 (-17%) și transferând o ușoară scădere în 2017 (înregistrată la -8,5%), care a fost redusă între IPT cu un efect mediu favorabil pentru cele mai integrate intercomunități. Costul total acumulat de Metropola Grand Paris pentru reducerea finanțărilor compensate către municipalități și EPT s-a ridicat la 148,6 milioane EUR din 2016.

## FINANȚAREA

## CASETA 1.2. Model de cooperare cu scopuri multiple – zona metropolitană Paris

Cheltuieli:

**Redistribuirea prin ajutor pentru investiții:** încă din toamna anului 2016, metropola a inițiat un sistem dinamic de redistribuire prin ajutor pentru investiții. Astfel, fondul de investiții metropolitan cu 70 de milioane EUR în 2016, 97 de milioane EUR în 2017 și 54 de milioane EUR în 2018 și 2019 a făcut posibilă finanțarea a 112 municipalități (82% din municipalitățile din perimetru) și a 8 EPT. Această egalizare a investiției este modulată în funcție de situația financiară a actorilor. De asemenea, alte dispozitive, cum ar fi Living City Centers sau Fondurile pentru inundații, se încadrează în aceeași intenție.

**Solidaritatea teritorială:** Prin pactul său financiar și fiscal, metropola dispune de un instrument financiar care permite precizarea relațiilor financiare cu municipalitățile sale membre, precum și cu IPT. Ca parte a acestui pact, metropola stabilește o finanțare de sprijin teritorial pentru investiții (DSIT), care îi permite să transfere o cotă, între 10% și 50%, din creșterea CVAE către instituțiile publice teritoriale și, în funcție de mărimea costurilor suportate, ca urmare a construcției sau a gestionării de echipamente destinate problemelor de solidaritate teritorială, precum și în funcție de alte criterii stabilite în mod liber de Consiliul metropolitan. În 2017, Consiliul a plătit o DSIT pentru EPT, bagată pe 30% din creșterea CVAE, reprezentând o redistribuire de 13,9 milioane EUR, comparativ cu 1,4 milioane EUR pentru 2016. Diferența se datorează creșterii CVAE în perioada 2016-2017 de +4,2%. Constatând o scădere a CVAE în 2018, metropola a amortizat declinul și nu a plătit DSIT. Acest sistem a fost suspendat în 2019, în schimbul prelungirii cu un an a finanțării intercomunitare către IPT.

Metropola Grand Paris are, de asemenea, opțiunea de a stabili o subvenție comunitară de solidaritate pentru municipalitățile cele mai defavorizate, pentru a reduce inegalitățile de resurse și sarcini.

## FINANȚAREA

Consiliul metropolitan din 8 decembrie 2017 a oferit ocazia de a aduce Metropola Grand Paris în fața operațională, cu un vot unanim privind deliberările strategice referitoare la interesul metropolitan pentru amenajarea zonei metropolitane și dezvoltarea economică, socială și culturală. **Amenajarea teritoriului.** Prin definiția sa, interesul metropolitan privește operațiunile de dezvoltare urbană sau de restructurare, precum și constituirea de rezerve funciare. O deliberare a Consiliului din 8 decembrie 2017 a declarat zona de dezvoltare concertată (ZAC) Docks de Saint-Ouen de interes metropolitan ca operațiune existentă.

Pentru operațiunile viitoare de dezvoltare și alte acțiuni de restructurare urbană, au fost stabilite șase criterii. Acestea reflectă orientările strategice, precum și obiectivele ambițioase ale Proiectului Metropolitan, dar țin cont și de diversitatea teritoriilor, de proiectelor comunitare și intercomunitare.

**Dezvoltarea economică.** Provocarea constă în dezvoltarea atractivității, astfel încât să poată beneficia toți membrii și să se consolideze numeroasele active ale GPM. Definiția interesului metropolitan se referă la: zone de activitate industrială, comercială, terțiară, artizanală, turistică, portuară sau aeroportuară; acțiuni de dezvoltare economică.

În ceea ce privește acțiunile de dezvoltare economică, metropola intervine în următoarele domenii:

## RESPONSABILITĂȚI

- Dezvoltarea de programe strategice metropolitane;
- Sprijin pentru activitatea economică;
- Economia circulară, socială, solidară și de colaborare;
- Economia digitală;
- Atractivitate și influență națională și internațională;
- Și, mai general, în sprijinirea acțiunilor de dezvoltare economică identificate în cadrul apelurilor de proiecte.

**Locuințele. Definiția interesului metropolitan include îmbunătățirea fondului de locuințe construit și eliminarea locuințelor insalubre. Interesul metropolitan ar fi trebuit să fie definit printr-o deliberare a Consiliului înainte de 31 decembrie 2018, în caz contrar, toate aceste competențe vor fi fost atribuite MGP.**

### CASETA 1.2. Model de cooperare cu scopuri multiple – zona metropolitană Paris

#### RESPONSABILITĂȚI

**Protecția și îmbunătățirea politicii privind mediul și mediul de viață.** În acest sens, legea nu prevede un interes metropolitan specific. Toată competența operațională a municipalităților și a instituțiilor publice teritoriale (EPT) este transferată către GPM.

Așadar, competențele referitoare la problemele de mediu sunt transferate către GPM, care va lucra în strânsă coordonare cu comunele, în special cu privire la:

- Calitatea aerului;
- Îmbunătățirea patrimoniului natural și peisagistic;
- Sprijin pentru acțiuni de gestionare a cererii de energie;
- Combaterea poluării fonice;
- Gestionarea mediilor acvatice și prevenirea inundațiilor.

**Gestionarea mediului acvatic și prevenirea inundațiilor (GEMAPI).** Competența GEMAPI se referă la protejarea aglomerației Paris împotriva inundațiilor și gestionarea și îmbunătățirea râurilor și a zonelor umede. Este o competență nouă, transferată de către stat Metropolei Grand Paris începând din 2018.

Acesta permite plasarea gestionării cursurilor de apă și a mediilor acvatice și umede în cadrul sistemului de amenajare regională și consolidarea solidarității necesare în amonte/în aval și în mediul urban/rural.

Misiunile care intră sub competența GEMAPI:

- Dezvoltarea unui bașin de apă sau a unei părți din acesta;
- Întreținerea și dezvoltarea unui curs de apă, canal, lac sau corp de apă, inclusiv accesul la acestea;
- Apărarea împotriva inundațiilor;
- Protecția și restaurarea siturilor, a ecosistemelor acvatice și a zonelor umede, precum și a pădurilor riverane.

#### DOMENII DE COOPERARE INTERJURISDICȚIONALĂ

Cinci competențe obligatorii au fost transferate progresiv zonei metropolitane Grand Paris din 2016 până în 2018.

În conformitate cu prevederile Codului general al comunităților teritoriale (CGCT), Autoritatea Metropolitană Grand Paris exercită automat, în locul unui membru al său, competențe în materie de:

- Amenajarea teritoriului zonei metropolitane (partajată)
- dezvoltare și planificare economică, socială și culturală (partajată)
- Politica locală privind habitatul (partajată)
- Protecția și îmbunătățirea politicii privind mediul și mediul de viață (competență unică)
- Gestionarea mediului acvatic și prevenirea inundațiilor (GEMAPI) (competență unică)

#### PROIECTE STRATEGICE

Pe lângă portofoliul său, GPM are două proiecte majore axate pe:

**Inventarea Zonei Metropolitane Grand Paris:** este cel mai mare apel de proiecte de arhitectură și urbanism din Europa. Toți proprietarii de situri împărtășesc ambițiile comune ale concursului (proiecte imobiliare, clădiri comerciale, zone de agrement, spații verzi, incinte pentru sport, spații cu scop cultural). Apelul urmărește:

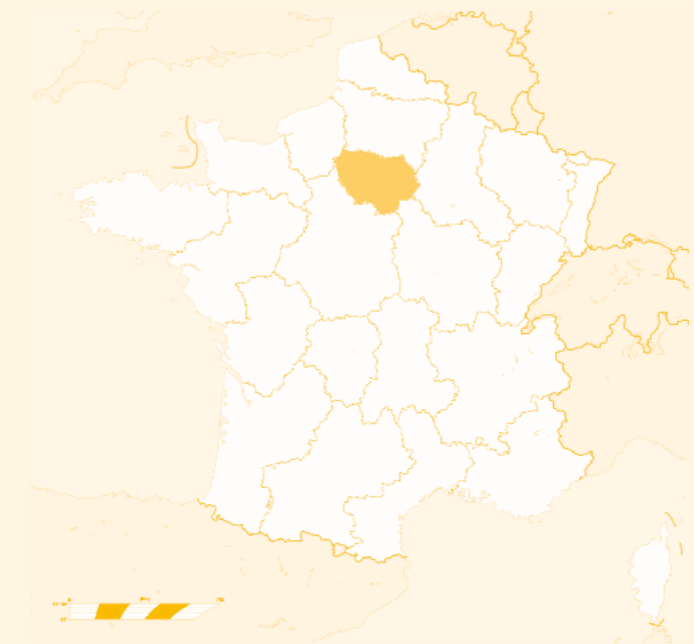
- Întruparea viziunii și a identității comune Grand Paris și participarea la construcția sa.
- Realizarea și construirea de proiecte economice și urbane inovatoare în centrul teritoriilor metropolei.
- Asumarea provocării de a dezvolta inovații multiple și integrate ca parte a unei abordări reinventate a parteneriatului.

**Proiectul Olympic.** Tjocurile de la Paris din 2024 reprezintă o ocazie formidabilă de creștere a atractivității și de transformare a teritoriului. Așadar, scopul este de a aduce Olimpiada și de a face din aceasta un eveniment global, într-un mod durabil. Printre proiecte se numără:

- Centrul Acvatic Olimpic
- Dezvoltarea ZAC Plaine Saulnier

### CASETA 1.3. Model de cooperare cu scop unic din regiunea Ile de France

#### REGIUNEA ÎLE-DE-FRANCE<sup>14</sup>



#### INSTITUȚII INTERCOMUNITARE

În 2019, în regiune există 753 de forme de cooperare intercomunitară, astfel:

- 20 de comunități de aglomerație (CA)
- 31 de comunități de comune (CC)
- 1 comunitate urbană (CU) (CU Grand Paris Seine și Oise)
- 11 instituții publice teritoriale (IPT)
- 1 zonă metropolitană (METRO) (Metropola Grand Paris)
- 1 pol metropolitan (POLEM) (Polul Metropolitan Mare Seine Aval)
- 48 de syndicate intercomunale cu scopuri multiple (SIVOM)
- 425 de syndicate intercomunale cu scop unic (SIVU)
- 160 de syndicate mixte închise (SMF)
- 55 de syndicate mixte deschise (SMO)

#### COOPERAREA INTERJURISDICȚIONALĂ CU UN SINGUR SCOP

Din cele 425 de syndicate intercomunale cu scop unic (SIVU), domeniile în care acționează sunt:

##### Apă potabilă:

- SIAEP Andrezel, Verneuil-l'Étang, Yèbles.
- SIAEPA din regiunea Houssaye-en-Brie
- SIAEP de Trilbardou et Vignely
- SIAEP d'Arville Gironville

##### Construirea și întreținerea clădirilor municipale:

- SIVU Montdauphin, La Trétoire et Villeneuve-sur-Bellot

<sup>14</sup> <http://comersis.fr/region.php?reg=111&njuris=CC>



**CASETA 1.3. Model de cooperare cu scop unic din regiunea Ile de France**

<b>COOPERAREA INTERJURIS-DICTIONALĂ CU UN SINGUR SCOP</b>	<b>Educație:</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>SIVU școli primare și grădinițe la Chauffry - Saint-Denis</li> <li>SI renovare de școli și primire înainte și după școală Champdeuil – Crisenoy</li> <li>SI școli elementare și grădiniță la Saint-Cyr-sur-Morin et Saint-Ouen-sur-Morin</li> <li>SIVU objectif campus MMT</li> <li>SI pentru renovare de școli și primire înainte și după școală la Ozouër-le-Voulgis et Courquetaine (SIROC)</li> <li>Syndicat des écoles du bocage</li> <li>SI des écoles de Noisy-Rudignon et Ville-Saint-Jacques</li> <li>SI des écoles du Bresmont</li> <li>SM du collège des bords de Seine</li> </ul>		
	<b>Transport:</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Syndicat de transports intercommunal de Gretz-Armainvilliers et Ozoir-la-Ferrière</li> </ul>		
<b>EXEMPLE:</b>	Sindicatul intercomunal cu scop unic MMT campus	Sindicatul intercomunal cu scop unic Arville Gironville	Sindicatul intercomunal cu scop unic transport școlar Ozoir la Ferrière
<b>SEDIU:</b>	Le Mesnil-Amelot	Fontainebleau	Torcy
<b>DATA CREĂRII:</b>	6 decembrie 2010	13 noiembrie 1909	19 noiembrie 1973
<b>COMPETENȚE:</b>	Sprrijinirea acțiunilor pentru învățământul superior	Apă (tratate, aducțiune, distribuție)	Transport școlar, Transport
<b>NR. DE MEMBRI:</b>	Trei membri. 2.284 loc.	Doi membri / 286 loc.	Cincisprezece membri / 60.692 loc.
<b>FINANȚARE:</b>	Contribuții bugetare și fiscale ale membrilor		

## Cooperarea interjurisdicțională în Țările de Jos

Cooperarea intermunicipală se realizează fie în baza Legii comune din 1950, fie prin forme comerciale și contractuale. Legea comună din 1950 prevedea că este obligatoriu să existe un acord separat sau o organizație separată pentru fiecare serviciu, competență sau interes pe care municipalitățile le-ar putea dezvolta în comun pentru a preveni crearea unui nou nivel de management cu obiective sau competențe multiple. Între 1950 și 1985 au fost create 1.500 de acorduri de cooperare cu scop unic pentru o gamă de peste 30 de servicii. În urma presiunilor autorităților locale de a înlătura restricțiile referitoare la organizațiile cu scop unic, în 2006, Legea privind dispozițiile comune a fost modificată, eliminându-se restricțiile privind sfera de aplicare a acordurilor de cooperare.

Există trei modele de bază pentru cooperare:

- **Autoritatea publică (openbaar lichaam)** - este un organism independent care are personalitate juridică și care poate iniția contracte și acorduri, își poate angaja

personal propriu, poate gestiona fonduri sau crea parteneriate public-privat. Are un comitet director și un birou executiv. Localitățile care fac parte dintr-o astfel de autoritate pot delega sarcini și responsabilități. În teorie, toate competențele pot fi delegate, dar activitatea pe bază de mandat este adesea considerată un dezavantaj. De exemplu, agențiile de protecție a mediului, serviciile de sănătate publică și agențiile de protecție a muncii sunt formate după acest model.

- **Agenția comună (gemeenschappelijk orgaan)** - o formă simplă de cooperare bazată pe Legea privind dispozițiile comune, este un organism care are personalitate juridică și care acționează ca o societate cu răspundere limitată din sectorul privat. Acest tip de cooperare nu poate angaja personal propriu și nu poate fi delegat personalului propriu, deoarece este o structură nouă, cu profesioniști nou angajați de pe piață. De regulă, agenția are un rol consultativ pe baza unui program comun, de exemplu în domeniul protecției sociale și al locuințelor sociale.
- **Acordul privind „municipalitatea centrală” (centrumgemeente-constructie)** - acesta se realizează separat de sau împreună cu una dintre formele menționate mai sus și prevede că anumite competențe vor fi exercitate numai de una dintre localitățile membre mandatate. Localitățile rămân singurele responsabile pentru luarea propriilor decizii, iar dacă orașul mandatat ia o decizie cu care membrii nu sunt de acord, aceștia își pot retrage sprijinul. Acest tip de cooperare funcționează foarte bine atunci când autoritatea mandatată are o expertiză solidă într-un domeniu, pe care o poate împărtăși cu alte autorități membre. Energia investită în crearea acestor forme de cooperare este minimă și necesită extinderea capacității departamentelor existente și adaptarea contractelor deseori la un serviciu specific.

În plus, există posibilitatea ca municipalitățile să lucreze împreună fără o formă oficială de organizare.

Sarcinile pe care le acoperă cooperarea intermunicipală se referă la o gamă largă de domenii de politică - urbanism și politica de mediu, politica privind ocuparea forței de muncă, politicile sociale și îngrijirea, dezvoltarea economică, precum și la o serie de servicii publice - transportul și infrastructura, siguranța publică, educația, cultura și sportul etc. Dintre toate cazurile de cooperare, marea majoritate (mai mult de 70%) activează doar în unul dintre aceste domenii (cooperare cu scop unic), în timp ce restul acoperă două, trei sau mai multe domenii de politică.

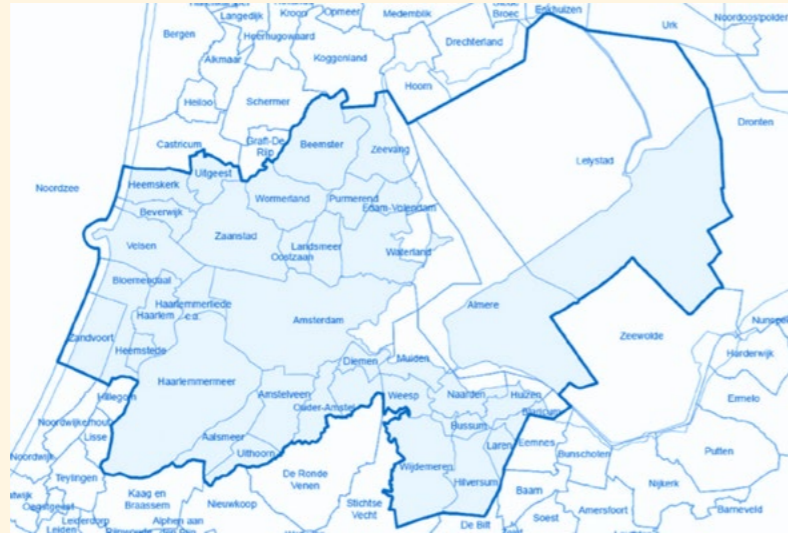
Metodele de stimulare a cooperării intermunicipale de către administrația centrală au fost următoarele:

- Descentralizarea competențelor către municipalități, sub rezerva îndeplinirii exprese a acestora la un nivel minim obligatoriu. Municipalitățile mici trebuie să coopereze pentru a atinge obiectivul, ca în cazul serviciilor de sănătate publică (metoda de sănătate publică);
- Stimulente financiare sub formă de subvenții acordate municipalităților sub rezerva cooperării dintre acestea. Această măsură a fost aplicată în domeniul protecției mediului la nivel municipal; și
- Transferul responsabilităților către provincii, cu condiția ca acestea să delege municipalităților, dacă sunt dispuse să coopereze (domeniul licențelor de taxi).

Următoarele două studii de caz descriu structurile și mandatele de cooperare actuale pentru zonele metropolitane Amsterdam și Eindhoven. Ambele sunt exemple ale modelului de acord privind municipalitatea centrală, în care orașele principale sunt mandatate pentru planificare, dezvoltare economică, mobilitate etc. Ambele sunt relevante deoarece oferă un model de cooperare mai flexibil, mai orientat către sectorul privat, în care agenda cooperării se axează pe probleme de actualitate, cum ar fi: mobilitatea, economia inteligentă, energia, tranziția urban-rural etc.

### CASETA 2.1. Cooperare cu scopuri multiple - Zona Metropolitană Amsterdam

#### ZONA METROPOLITANĂ AMSTERDAM METROPOLREGIO AMSTERDAM (MRA)<sup>15</sup>



#### TIPOLOGIA MODELULUI DE COOPERARE

Zona Metropolitană Amsterdam este o întreprindere comună, constituită în mod voluntar, între provinciile Noord-Holland și Flevoland, 32 de municipalități și Regiunea de transport Amsterdam.

#### MEMBRII ZONEI METROPOLITANE

Municipalitățile membre ale MRA sunt: 1 Amsterdam, 2 Wormerland, 3 Zaanstad, 4 Beverwijk, 5 Heemskerk, 6 Uitgeest, 7 Velsen, 8 Bloemendaal, 9 Haarlem, 10 Haarlemmerliedeenspaarnwoude, 11 Heemstede, 12 Zandvoort, 13 Aalsmeer, 14 Amstelveen, 15 Diemen, 16 Haarlemmermeer, 17 Ouder-Amstel, 18 Uithoorn, 19 Blaricum, 20 GooiseMerem, 21 Hilversum, 22 Huijzen, 23 Laren, 24 Weesp, 25 Wijdemeren, 26 Almere, 27 Lelystad, 28 Beemster, 29 Edam-Volendam, 30 Landsmeer, 31 Oostzaan, 32 Purmerend, 33 Waterland

#### SUPRAFAȚA (1 IAN. 2018)

2.580,47 km<sup>2</sup>, din care orașul Amsterdam are 219,49 km<sup>2</sup> [MRA ocupă 6,3% din suprafața totală a Țărilor de Jos]

#### POPULAȚIA (1 IAN. 2018)

2.457.296 loc., din care orașul Amsterdam are 854.047 loc. [MRA reprezintă 14,4% din populația totală a Țărilor de Jos]

#### OBIECTIVE/ VIZIUNE

Organismele guvernamentale din cadrul MRA și-au stabilit viziunea pe termen lung în 2007 în Scenariul de dezvoltare pentru Regiunea Metropolitană Amsterdam pentru 2040: **o regiune competitivă la nivel internațional, cu orașe compacte, într-un peisaj atractiv pentru cei care caută agrement și cu o rețea de infrastructură care interconectează nucleele și le leagă cu mediul rural și cu restul lumii.** Regiunea își concentrează eforturile pe industriile creative, producția și economia circulară, intenționează să treacă la surse de energie durabile și apreciază întreprinderile importante, precum Portul Amsterdam.

În 2016, cooperarea în cadrul MRA a fost confirmată prin întocmirea unei agende de acțiune comună (2016-2020), iar acum, când punerea în aplicare a acestei agende de acțiune se apropie de sfârșit, implementarea este încă în plină desfășurare pentru unele dintre proiecte, în timp ce altele au produs rezultate concrete pentru regiune. Deși se continuă implementarea punctelor de acțiune, procesul este utilizat pentru a stabili **Agenda MRA 2.0**. Această nouă agendă va acoperi perioada 2020-2024 și va fi construită pe baza agendei anterioare. Dacă prima agendă a pus accentul mai ales pe amenajarea teritoriului/locuințe, economie și mobilitate, se preconizează că agenda MRA 2.0, programată să fie lansată în februarie 2020, va cuprinde o gamă mai largă de zone de intervenție.

### CASETA 2.1. Cooperare cu scopuri multiple - Zona Metropolitană Amsterdam

#### OBIECTIVE/ VIZIUNE

Noua viziune 2.0 este formulată astfel: **În 2025 va fi o regiune de top a Europei, în care oamenii le va plăcea să trăiască și să lucreze, în care companiile se vor putea dezvolta cu succes și în care talentul și vizitatorii (internaționali) se vor simți bineveniți. O regiune în care oamenii au acces la locuri de muncă suficiente și la un spațiu de viață adecvat într-un mod incluziv, în care există posibilități și oportunități pentru antreprenariat durabil, învățare și inovare. O regiune cu o înaltă calitate a vieții, cu o accesibilitate ridicată și care este pe cale să își realizeze ambițiile în domeniul rezilienței la schimbările climatice și al tranziției energetice.**

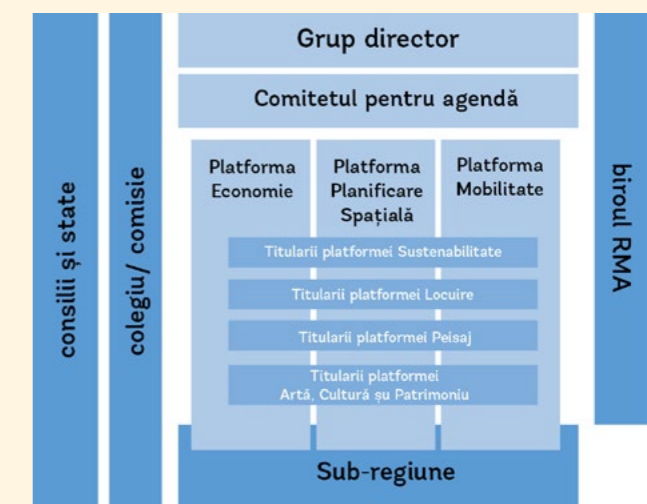
Agenda MRA 2016-2020 a fost actualizată în 2018, iar această actualizare, printre altele, a clasificat cele 48 de acțiuni în șapte direcții de dezvoltare:

1. Oferirea posibilității de a trăi și a munci
2. Muncă mai inteligentă și mai inovatoare
3. Creșterea calității vieții
4. Accelerarea tranziției la o economie curată
5. Legături mai bune
6. Realizarea rezilienței la schimbările climatice a regiunii metropolitane
7. Creșterea agilității regiunii metropolitane

Există un sistem de monitorizare, evaluare și raportare cu un așa-numit „**raport semafor**” pe site-ul MRA, care ține evidența situației actuale a fiecărui program. Agenda MRA este actualizată o dată la doi ani. Conținutul Agendei MRA este adaptat o dată la patru ani.

Structura MRA:

#### STRUCTURA ORGANIZATORICĂ



#### Cooperare bazată de interese comune.

Consiliile municipale și provinciile ale membrilor MRA sunt informate în mod activ de către Consiliul executiv și sunt implicate în activități care necesită cooperare. Consiliile și statele sunt informate în mod activ de colegiile proprii și sunt implicate în activitățile de cooperare ale MRA. Prin urmare, cooperarea MRA nu intră în relația formală dintre reprezentanții cetățenilor și administratori din punctul de vedere al cadrului și al controlului.

**Comitetul pentru agendă și Grupul director. Pentru coordonarea cooperării MRA este responsabil Comitetul pentru agendă. Acest comitet este format din doi directori de la fiecare platformă. În plus, există un Grup de control/Grup director, care constă în reprezentanți ai fiecărei subregiuni, ai ambelor provincii și ai regiunii de transport, în care este reprezentat interesul regional. Grupul director se întrunește de două ori pe an pentru a monitoriza și evalua progresele înregistrate de colaborare și pentru a aproba bugetul și planurile de lucru.**

<sup>15</sup> <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/>

### CASETA 2.1. Cooperare cu scopuri multiple - Zona Metropolitană Amsterdam

#### STRUCTURA ORGANIZATORICĂ

**Consiliile executive/colegiile** sunt active în numeroase domenii din cadrul subregiunii lor. La scara MRA, acestea desfășoară activitățile asumate prin Agenda MRA în cadrul celor trei platforme principale: Economie, amenajarea teritoriului și mobilitate. Agenda este pusă în aplicare prin abordarea subiectelor de la nivel local și de la nivel metropolitan, sub coordonarea MRA.

**Platformele** sunt compuse din edili și deputați. Pe baza Agendei MRA și a planurilor de lucru, platformele stabilesc ce acțiuni va întreprinde MRA, cine acționează ca inițiator administrativ și ce sprijin oficial este necesar pentru acest lucru.

**Biroul MRA** a fost înființat la 1 ianuarie 2017 ca o organizație de servicii publice mică și flexibilă, care este responsabilă de sprijinirea, facilitarea și îmbunătățirea cooperării în Zona Metropolitană Amsterdam. Sarcini importante în acest sens sunt: facilitarea luării deciziilor administrative și coordonarea punerii în aplicare a Agendei MRA, creșterea implicării membrilor consiliului și a provinciilor.

#### FINANȚAREA

Conținutul este subiectul principal al cooperării MRA. Peste 90% din buget este destinat conținutului: implementarea planurilor de lucru ale platformelor, managerii de programe, sprijinul substanțial al Biroului MRA și organizarea de conferințe și congrese. Bugetul este utilizat în principal pentru elementele de bază și pentru a stimula cofinanțarea, ceea ce presupune o multitudine de investiții.

Colaborarea în cadrul platformei Mobilitate are o abordare ușor diferită decât în cadrul celorlalte platforme: este vorba în principal despre finanțarea și conceperea unor proiecte mari la scară MRA, și în consultare cu partenerii care operează la scară națională, precum statul, NS și ProRail. Prin urmare, partenerii din platforma Mobilitate sunt părțile finanțatoare din cadrul MRA. Prin urmare, costurile pentru planul de lucru al platformei Mobilitate nu sunt incluse în bugetul MRA, ci finanțate dintr-o altă linie bugetară.

Veniturile din contribuțiile municipale și provinciale au crescut în 2018, deoarece numărul de locuitori a crescut.

Venituri de la (pentru anul 2018):

- Municipalități: 1,50 EUR per rezident (suma totală 3.652,83 EUR)
- Prov. North Holland: contribuție egală cu Amsterdam (suma totală 1.267.421 EUR)
- Prov. Flevoland: contribuție egală cu Almere (suma totală 301.371 EUR)
- Municipalitatea Amsterdam: contribuție suplimentară platforma Economie (suma totală 1.439.532 EUR)
- Prov. Noord-Holland: contribuție suplimentară platformă Economie (suma totală 1.439.532 EUR)
- Regiunea de transport Amsterdam: contribuție suplimentară la rezerva de cursanți a MRA (suma totală 83.000 EUR)

Responsabilitățile MRA sunt împărțite în cele trei platforme:

#### Platforma Economie

Platforma Economie se axează pe dificultățile care decurg din acest domeniu - cum ar fi stagnarea. Cu toate acestea, amplasamentul și mediul atractiv, o forță de muncă bine educată, o infrastructură de cunoaștere de înaltă calitate și o accesibilitate bună fac din Zona Metropolitană Amsterdam o regiune economică de top. În consecință, consolidarea în continuare a potențialului economic este o prioritate ridicată pe agenda MRA.

#### Platforma Amenajarea teritoriului

Presiunea mare asupra spațiului în MRA necesită o bună coordonare spațială și investiții. Platforma Amenajarea teritoriului, care se întrunește de aproximativ 4 ori pe an, coordonează evoluțiile teritoriale regionale și amenajarea concentrându-se în principal pe dezvoltarea unui mod și a unui mediu de viață durabil, cu accent pe locuințe/mod de viață, durabilitate și peisaj.

#### Platforma Mobilitate

Perspectiva centrală a platformei Mobilitate constă în promovarea accesibilității (internaționale) a zonei metropolitane Amsterdam. Investiția în mobilitate este de o importanță deosebită pentru îmbunătățirea mediului de muncă și de viață în MRA. Din acest motiv, există numeroase proiecte care vizează traficul și transportul. În centrul agendei sunt proiecte majore de infrastructură și strategii de dezvoltare pentru trafic și transport.

#### DOMENII DE COOPERARE INTERJURISDICTIONALĂ

Platformele: economie, amenajarea teritoriului și mobilitate

### CASETA 2.1. Cooperare cu scopuri multiple - Zona Metropolitană Amsterdam

#### PROIECTE STRATEGICE

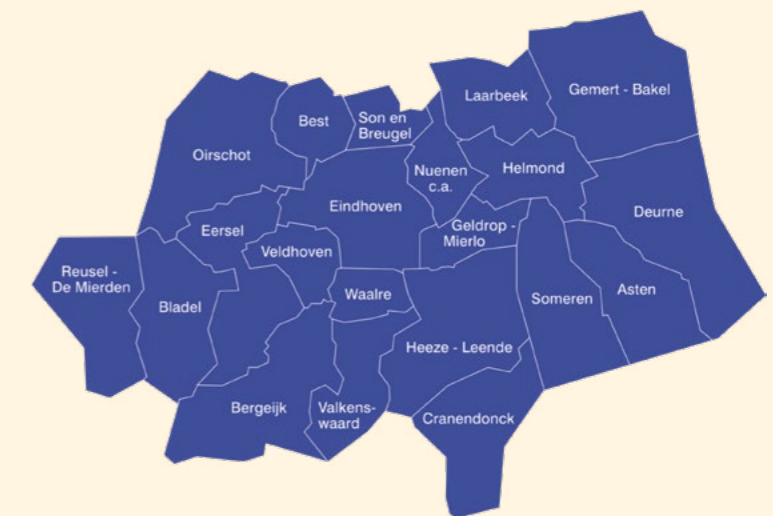
Acțiunile din agenda MRA sunt în derulare sau au fost deja finalizate. Câteva rezultate concrete:

- Coordonarea și programarea construcțiilor de locuințe până în 2040. Între 2017 și 2040, în MRA vor fi construite 230.000 de locuințe; se are în vedere o perspectivă integrată a peisajului, mobilității, economiei și adaptării la schimbările climatice
- Transformarea birourilor și a companiilor în spațiu de locuit și de lucru (temporar). Monitorizarea platformei Companii și birouri (Plabeka) arată că în 2017 și-au schimbat utilizarea peste 500.000 m2 de spații de birouri. Mai mult de jumătate din această suprafață are acum o funcție rezidențială.
- Producerea de locuințe. Mai multă urgență pentru accelerarea producerii de locuințe casnice și soluționarea blocajelor. În anul 2018 au fost livrate 18.347 de case sub formă de construcții noi sau transformate.
- Locuințe internaționale. Prin proiectul „O mai bună distribuție a talentului internațional în MRA”, în 2018 s-au făcut pași concreți pentru poziționarea MRA ca o zonă cu distanțe scurte și medii de viață distinctive. În plus, s-au elaborat informații în limba engleză despre viața în regiune.
- Acordul regional privind competențele pentru MRA. Mai mult de 90 de părți au semnat Acordul regional privind competențele pentru MRA în 2018. Pentru o piață a muncii axată în mai mare măsură pe competențe, cu lucrători care se dezvoltă pe toată durata vieții.
- Colaborare tripartită. În strânsă colaborare cu Consiliul Economic din Amsterdam, în 2017 și 2018 au fost lansate competițiile „logistică pentru construcții” și „economie circulară”.
- Program de acțiune peisagistică. Folosind cele mai bune firme de proiectare și consultanță, 16 zone vor fi transformate în ceea ce privește 11 provocări teritoriale majore pentru valorile naturii și ale peisajului.
- Achiziții circulare. În 2018, participanții MRA au semnat o declarație de intenție cu privire la achizițiile publice circulare. Obiectivul este de a atinge un nivel de 50% de achiziții publice circulare până în 2025. În 2019 se vor gândi măsuri pentru construcția circulară de case noi.
- Rețea de biciclete. Crearea unei rețele metropolitane atractive de biciclete până în 2025. În 2018 și 2019 vor fi implementate măsuri în valoare de 30 de milioane EUR.
- Fluxuri logistice. În 2018 a fost adoptată Agenda de cooperare logistică. Pe baza acestui lucru, participanții MRA conlucrează cu comunitatea de afaceri și cu instituțiile de cunoaștere pentru a asigura fluxuri logistice mai eficiente, mai silențioase, mai curate și mai sigure.
- Lucrări în zona Canalului Mării Nordului. Îmbunătățirea poziției concurențiale internaționale a Zonei Metropolitane Amsterdam (MRA) și, de asemenea, creșterea contribuției acesteia la economia regională și națională.

### CASETA 2.2. Model de cooperare cu scopuri multiple - Zona Metropolitană Eindhoven

#### ZONA METROPOLITANĂ EINDHOVEN

#### METROPOLREGIO EINDHOVEN (MRE)<sup>16</sup>



<sup>16</sup> <https://metropoolregioeindhoven.nl>

**CASETA 2.2. Model de cooperare cu scopuri multiple - Zona Metropolitană Eindhoven**

**TIPOLOGIA MODELULUI DE COOPERARE** De tip voluntar, în baza cooperării-cadru stabilite prin Acordul de cooperare privind Regiunea Metropolitană Eindhoven. Acest acord constituie temelia în ceea ce privește fondul și procedura pentru funcționarea eficientă pentru 21 de municipalități, în conformitate cu agenda Brainport.

**MEMBRII ZONEI METROPOLITANE** 1. Asten, 2. Bergeijk, 3. Best, 4. Bladel, 5. Cranendonck, 6. Deurne, 7. Eersel, 8. Eindhoven, 9. Geldrop-Mierlo, 10. Gemert-Bakel, 11. Heeze-Leende, 12. Helmond, 13. Laarbeek, 14. Nuenen, 15. Oirschot, 16. Reusel-De Mierden, 17. Someren, 18. Son en Breugel, 19. Valkenswaard, 20. Veldhoven, 21. Waalre

**SUPRAFAȚA (1 IAN. 2018)** 1.460 km<sup>2</sup>, din care orașul Eindhoven are 88,87 km<sup>2</sup> [MRE ocupă 3,51% din suprafața totală a Țărilor de Jos]

**POPULAȚIA (1 IAN. 2019)** 766.941 loc., din care orașul Eindhoven are 209.620 loc. [MRE reprezintă 4,48% din populația totală a Țărilor de Jos]

Zona metropolitană Eindhoven (MRE) a fost, în mod tradițional, o regiune cu oameni muncitori, inovatori și orientați spre viitor. Întrucât lumea se schimbă rapid, cele 21 de municipalități trebuie să aibă o colaborare vie și să conlucreze strâns cu diverși parteneri privați. Împreună, au convenit să răspundă provocărilor viitorului și să stabilească o strategie comună referitoare la economie, amenajarea/planificarea teritoriului și mobilitate. Această zonă, cunoscută și sub numele de Regiunea Brainport, se caracterizează printr-o industrie foarte puternică cu tehnologie înaltă, având ASML și NXP ca mari jucători cheie pe plan internațional.

**OBIECTIVE/ VIZIUNE**

Aspirația regiunii este aceea de a se situa printre primele 5 regiuni din Europa și în top 10 din lume în privința puterii și a creșterii economice. Vižiunea pe termen lung este următoarea: **Regiunea noastră înseamnă tehnologie înaltă, inovatoare și sustenabilă și generează prosperitate și bunăstare durabilă pentru locuitorii săi.**

Conlucrarea se află în ADN-ul acestei regiuni - companiile, instituțiile de cunoaștere și administrația conlucrează de ani buni pentru o regiune puternică. Succesul regiunii este atribuit acestui spirit de colaborare. Prin urmare, cele 21 de municipalități regionale și-au unit forțele în Zona Metropolitană Eindhoven și au o ambiție comună: de a dezvolta în continuare regiunea Brainport într-un actor economic global care să îmbine atractivitatea internațională cu individualitatea regională.

Cooperarea în cadrul Regiunii Metropolitane Eindhoven urmărește să mențină și să extindă profilul economic caracteristic al regiunii, pentru a stimula climatul de afaceri și rezidențial pentru rezidenți și afacerile lor.

Cele 21 de municipalități au conlucrat timp de mai mulți ani în cadrul Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE). Dar SRE a devenit prea rigid, greoi și birocratic și nu a mai contribuit la soluțiile pentru regiune, actuale și viitoare, ceea ce a dus la desființarea sa în 2015.

Dar cele 21 de municipalități au dorit să continue colaborarea administrativă. De aceea, Regiunea Metropolă Eindhoven a fost înființată în 2015 ca o rețea energetică și flexibilă, care favorizează colaborarea în cooperarea regională între municipalități, întreprinderi și instituțiile de cercetare și dezvoltare din zonă. Luarea deciziilor pe teme de fond a rămas în sarcina celor 21 de consilii municipale.

**STRUCTURA ORGANIZATORICĂ**

Regiunea Metropolitană are un **Consiliu general** în care toate municipalitățile au o reprezentare a Colegiului sau a Consiliului. În plus, există un Comitet executiv format din primarii din Eindhoven, Helmond și Best. Primarul orașului Eindhoven este și președintele MRE.

**Consiliul general al Regiunii Metropolitane Eindhoven** determină cadrul politicii care este pusă în aplicare de Consiliul executiv. Consiliul general este format din 24 de membri: câte un reprezentant de la fiecare municipalitate și cei trei membri ai Comitetului executiv. Fiecare municipalitate dispune de două voturi. Membrii (primar, edil sau consilier) sunt numiți de Consiliul municipal.

**Consiliul executiv.** Consiliul executiv este responsabil pentru toate activitățile de monitorizare și monitorizarea strategiei regionale, a reprezentării externe a regiunii și a funcționării interne. Consiliul executiv se întrunește o dată pe lună.

**Comitet consultativ pentru finanțe.** În conformitate cu reglementările comune, Consiliul general al regiunii metropolitane Eindhoven poate înființa comisii permanente de consiliere pentru Consiliul de Ți. Consiliul general sau președinte. Consiliul general a înființat o comisie consultativă permanent pentru problemele legate de finanțare.

**CASETA 2.2. Model de cooperare cu scopuri multiple - Zona Metropolitană Eindhoven**

Finanțarea Zonei Metropolitane Eindhoven provine din contribuțiile rezidenților.

Pentru anul 2020, resursele care alcătuiesc bugetul MRE provin de la:

- Provincie: 20.000; <1%;
- Municipalități - Buget de lucru GGA: 106.800; 1%
- Municipalități - Acționari Brainport Development; 2.352.077; 17%
- Alte contribuții; 493.924; 4%
- Rezerve de contribuție; 180.222; 1%
- Contribuția rezidenților; 10.674.473; 77%

În 2020, fondurile Zonei Metropolitane Eindhoven vor fi utilizate pentru următoarele:

- Brainport Development; 4.267.879; 31%
- Economie; 274.436; 2%
- Tranziția zonei rurale; 439.713; 3%
- Tranziție energetică; 415.780; 3%
- Mobilitate, inclusiv GGA; 471.401; 3%
- RHCe; 2.180.012; 16%
- Cooperare administrativă etc.; 709.253; 5%
- Cheltuieli neprevăzute; 16.969; 0%
- Cheltuieli indirecte; 2.142.247; 16%
- Stimuleringsfonds; 2.909.807; 21%

**FINANȚAREA**

2 acorduri reglementează subvențiile de finanțare:

- Prin *Stimuleringsfonds*. - fonduri de stimulare. Scopul acestui fond este de a subvenționa proiecte care consolidează economia din regiune. Cuvintele cheie sunt cooperare și inovație.
- Prin Regulamentul de consiliere (SAR), care este în vigoare din 2013. Acest sistem este o subvenție destinată în principal stimulării evoluțiilor inovatoare la IMM-uri individuale cu valoare adăugată pentru regiune. SAR asigură o subvenție pentru costurile unui consultant extern, cu scopul de a sprijini o inovație sau implementarea acesteia. Condițiile de subvenție includ o cerință ca antreprenorii să aibă sediul în regiunea Eindhoven și să dezvolte o activitate economică nouă care să conducă la menținerea sau crearea de noi locuri de muncă și la o valoare adăugată clară pentru regiune, cum ar fi: consolidarea comunității de afaceri, îmbunătățirea calității sectorului de agrement, stimulente pentru viabilitate și durabilitate. Bugetul pentru această schemă este limitat.

Un aspect important este faptul că regiunea metropolei va continua să fie singura filială a Brainport Development, ca „autoritate de plată regională”.

O dată la patru ani se elaborează o Agendă regională cu un program anual de implementare. Pentru perioada 2014-2018, misiunile principale au fost următoarele: strategie economică, strategie energetică, mobilitate, tranziție către zonele rurale.

**RESPONSABILITĂȚI**

**1. Economie:** Intervențiile în acest sens încearcă să prevină fragmentarea intereselor și să încurajeze investițiile comune în cunoaștere, infrastructură și atractivitate, permițând astfel regiunii să își păstreze avantajul competitiv în fața concurenței globale. Zona Metropolitană Eindhoven asigură resurse financiare pentru păstrarea puterii sale economice, atât prin contribuția celor 21 de municipalități la Brainport, cât și în mod direct prin instrumente precum Stimuleringsfonds (fonduri de stimulare).

### CASETA 2.2. Model de cooperare cu scopuri multiple - Zona Metropolitană Eindhoven

#### RESPONSABILITĂȚI

**2. Mobilitate:** se preocupă de accesibilitatea regională, națională și internațională a regiunii. O regiune la care nu se poate ajunge are un impact negativ asupra tuturor celorlalte elemente care afectează rețeta de succes a Brainport, iar succesul intervențiilor privind accesibilitatea este considerat volantul tuturor celorlalte dezvoltări. Zona Metropolitană Eindhoven optează pentru acele proiecte care contribuie la profilul economic unic al întregii regiuni, iar mobilitatea se află pe unul din primele locuri ca importanță din acest punct de vedere.

**3. Tranziția energetică:** pentru generațiile viitoare există datoria de a oferi un climat de afaceri care să poată asigura disponibilitatea durabilă a energiei. Certitudinea aprovizionării cu energie este un considerent major pentru companiile care intenționează să se stabilească în regiune.

**4. Tranziția către zonele rurale:** activitatea de înaltă tehnologie care este vizibilă în MRE face ca regiunea să fie unică. Totuși, aceasta nu este singura propunere de valoare a regiunii - sectorul agricol este important pentru regiune și contribuie și la calitatea climatului de afaceri. Cu toate acestea, sectorul agricol este în schimbare, iar în cadrul tematicii regionale „Tranziția către zonele rurale”, accentul se pune pe îmbunătățirea structurii economice, consolidarea calității teritoriale și ecologice și conectarea zonelor rurale și urbane. Aceasta contribuie la calitatea vieții și la profilul economic special al întregii regiuni.

#### DOMENII DE COOPERARE INTERJURISDICȚIONALĂ

Patru platforme de cooperare: Economie, Mobilitate, Tranziție energetică, Tranziție către zonele rurale

#### 1. Economie:

- Cele 21 de municipalități din Zona Metropolitană Eindhoven cunosc diferitele agende și provocări economice din regiune și le corelează cu strategia Brainport Eindhoven.
- Părțile relevante utilizează în mod optim fondurile Stimulerings și acestea sunt încorporate în ecosistemul municipalităților, al antreprenorilor, al instituțiilor de cunoaștere și al organizațiilor intermediare precum Brainport Development și BOM.
- Zona Metropolitană Eindhoven - complementară domeniului de lucru al Brainport Development - a identificat și explorat oportunitățile economice emergente și, după caș, a formulat propuneri concrete (planuri de abordare) de a investi și de a le aborda în peisajul nostru de cooperare regional.

#### 2. Mobilitate:

- Extinderea SmartwayZ.NL cu Agenda privind accesibilitatea în totalitate sau recunoașterea echivalentă din partea provinciei a importanței tuturor măsurilor incluse aici.
- Gestionarea și monitorizarea problemelor transregionale cu privire la accesibilitate, inclusiv concesionarea transportului public din Brabantul de sud-est, coordonarea practică a lucrărilor rutiere și a evenimentelor și Agendei de acțiune logistică.

#### 3. Tranziție energetică:

- Municipalitățile regionale folosesc o metodă coordonată pentru implementarea proiectelor energetice la scară largă, inclusiv condiții preliminare, cum ar fi reinvestirea locală a veniturilor din formele durabile de generare a energiei (pe scară largă) (inovare socială). Această obligație există deja în temeiul Regulamentului zonal al provinciei Noord-Brabant.
- S-a început în regiune realizarea a trei proiecte concrete de producere a energiei durabile (pe scară largă), cu potențialul de a împărtăși și extinde experiențele.
- Coordonare în abordarea municipalităților pentru realizarea unei construcții noi sustenabile și pentru modernizarea construcțiilor existente. A fost înființat un birou digital regional pentru energie, care va continua să asigure durabilitatea fondului de locuințe existent

#### 4. Tranziție către zonele rurale:

- Definirea unei imagini regionale ca țintă pentru viitoarea zonă rurală, incluzând oportunități pentru îmbunătățirea structurii economice a zonei rurale și a calității teritoriale și ecologice a acesteia.
- MRE a elaborat principii economice teritoriale comune pentru a aborda soluții pentru energie, climă și transportatorii economici noi din zona rurală și, prin urmare, pentru armonizarea regională a normelor.
- O platformă de cunoaștere în care se realizează schimburi între cele 21 de municipalități, autorități superioare și părți sociale.

#### PROIECTE STRATEGICE

## Cooperarea interjurisdicțională în Spania

Spania este o țară extrem de descentralizată, care și-a dezvoltat continuu nivelul de descentralizare de la adoptarea Constituției spaniole în 1978, care stabilește că statul este organizat teritorial pe trei niveluri de guvernare: administrația centrală, nivelul regional sau Comunidades Autónomas (comunități autonome) și nivelul local, format din municipalități și provincii.

Municipalitățile reprezintă primul nivel de unități administrative și sunt administrate și guvernate de consiliul constituit din consilieri aleși în mod direct, împreună cu primarul, care este ales de consilieri. Constituția spaniolă stabilește, de asemenea, că municipalitățile au dreptul să se asocieze liber în autorități supramunicipale, conferind în același timp comunităților autonome competențele de reglementare a creării instituțiilor supramunicipale.

În acest context, nu există un cadru comun pentru cooperarea intermunicipală, aceasta fiind reglementată diferit la nivel regional. Totuși, există diferite modele de cooperare, sub formă de zone metropolitane, consorcios (consorții), comarcas (județe) sau mancomunidades (asociații).

**TABELUL 2.**  
Structura administrației publice în Spania<sup>17</sup>

NIVELUL DE GUVERNARE		STILUL DE GUVERNARE	RESPONSABILITATEA
CENTRAL		Puterea a fost descentralizată în Spania. Dacă unii comentatori susțin că aderarea la UE și tendințele către interguvernamentalism au început să readucă puterea spre centru, alții observă că politica de dezvoltare regională și intervențiile, cum ar fi INTERREG, oferă un spațiu mai mare de acțiune regiunilor Spaniei.	Politica externă; Forța de muncă (șomaj și prestații de securitate socială); securitate (poliție și forțe armate); infrastructura (drumuri naționale și căi navigabile, porturi și zone costiere); politica fiscală și monetară; sănătatea și educația (în regiunile în care aceste responsabilități nu au fost transferate)
REGIONAL (AUTONOM)		17 <b>comunidades autónomas</b> ; administrația centrală a transferat mai multe competențe către unele regiuni decât altele, dar tendința este spre omogenizare treptată; corp legislativ unicameral	Programe sociale (sănătate, educație) în unele regiuni; administrația centrală emite politica de bază, iar administrația regională o dezvoltă în funcție de nevoile specifice (ex. transporturi, dezvoltare economică și politica de mediu).
LOCAL	Delegare provincială	50 de provincii înființate în 1833. Competențe limitate după crearea comunităților autonome.	Asistarea și completarea municipalităților; punerea accentului pe un număr limitat de servicii, cum ar fi spitale și drumuri provinciale
	Municipal	Peste 8.000 de municipalități Stil parlamentar - cetățenii aleg Consiliul municipal, care alege primarul. Primarul numește un consiliu de guvernatori din partidul său.	Politiție, asigurarea traficului, urbanism și dezvoltare urbană, servicii sociale, impozite municipale, apărare civilă - la nivel municipal

<sup>17</sup> Sursa: Organizația Europeană pentru Cooperare și Dezvoltare (OECD) 1997. „Managementul guvernării pe mai multe niveluri: Spania” și „Administrația locală în Spania”. Ministerul Administrației Publice și Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid - în Centrul Internațional pentru Dezvoltare Locală și Regională. 2011. „Cazuri internaționale referitoare la planificarea transfrontalieră și interjurisdicțională. Comunități colaborative: Cooperarea între municipalitățile rurale - Perspective asupra Spaniei”

NIVELUL DE GUVERNARE	STILUL DE GUVERNARE	RESPONSABILITATEA
<b>ORGANISME INTERJURISDICȚIONALE</b>	<b>Mancomunidades</b> (peste 900) Cooperare orizontală în furnizarea de servicii între municipalități	Servicii municipale
	<b>Comarcas</b> — asocieri obligatorii de municipalități în baza legislației regionale.	Funcții judiciare și administrative
	<b>Consortios</b> — asocieri de municipalități, organisme guvernamentale provinciale, regionale și centrale; pot include și organizații private.	De obicei organizații cu scop unic ex. promovare economică, promovare culturală, aprovizionarea cu apă.
	<b>Zone metropolitane</b> — entități locale ale administrațiilor locale în cadrul zonelor urbane construite.	Urbanism și gestionarea spațiilor.

Mai exact, comunitățile autonome (regiunile NUTS II) sunt împărțite în provincii, care la rândul lor sunt subdivizate în comarcas. Comarcas sunt divizii teritoriale bazate în mare parte pe granițe istorice, care au competențe limitate în amenajarea teritoriului și în furnizarea unui cadru pentru implementarea planurilor de dezvoltare. În același timp, consorțiile (consorcios) sunt o formă de parteneriat vertical între nivelul local, regional și național de guvernare pentru furnizarea serviciilor locale.<sup>18</sup>

Consortiile pot include și sectorul privat și organizațiile non-profit, domeniul de aplicare al acestora fiind furnizarea de servicii precum promovarea economică, promovarea culturală, aprovizionarea cu apă, gestionarea deșeurilor solide, managementul teatrelor și al spitalelor, precum și colaborarea transfrontalieră interregională.

În același timp, zonele metropolitane din Spania nu au o delimitare statistică, sunt stabilite pe baza unor studii academice sau a unor inițiative instituționale, cum ar fi Atlasul digital al zonelor urbane din Spania, din partea Ministerului Dezvoltării.<sup>19</sup> În funcție de gradul de descentralizare, există diferite modele de sisteme instituționale implementate în Spania, cum ar fi administrațiile metropolitane (de exemplu, Zona Metropolitană Barcelona), agențiile metropolitane (de exemplu, cele trei agenții sectoriale din Valencia pentru servicii de apă, tratarea și transportul deșeurilor), coordonare verticală (de exemplu, coordonarea verticală de către administrațiile regionale și provinciale din Bilbao), precum și coordonarea orizontală (de exemplu, la Madrid, unde limitele zonei urbane sunt similare cu limitele administrației regionale).

În ceea ce privește mancomunidades, aceasta este cea mai comună formă de cooperare intermunicipală, în Spania existând în acest moment 967 de astfel de structuri.<sup>20</sup> Acest termen se referă la o asocierie voluntară de municipalități pentru delegarea funcțiilor și competențelor către o entitate care are un buget independent și autonomie financiară din partea organismelor componente. Printre domeniile de acțiune cele mai comune pentru mancomunidades se numără salubritatea, sănătatea, educația, promovarea ocupării forței de muncă, întreținerea spațiului public, distribuția apei, gestionarea deșeurilor, protecția împotriva incendiilor, servicii sociale, cultură, turism sau urbanism. În funcție de sfera cooperării, o municipalitate poate face parte din mai multe mancomunidades simultan. Aceste structuri sunt finanțate de municipalitățile participante, în funcție de populația lor, un mecanism care poate fi un obstacol pentru membrii cu venituri insuficiente. În plus, structura organizatorică se bazează pe consilieri din municipalitățile membre, care aleg un președinte, un vicepreședinte și un trezorier.

<sup>18</sup> Sursa: Centrul Internațional pentru Dezvoltare Locală și Regională. 2011. „Cazuri internaționale referitoare la planificarea transfrontalieră și interjurisdicțională. Comunități colaborative: Cooperarea între municipalitățile rurale - Perspective asupra Spaniei”

<sup>19</sup> Sursa: Mariona Tomás. 2017. „Guvernanța metropolitană explicată. Cazul Spaniei”. Raumforschung und Raumordnung – Cercetarea și amenajarea teritoriului, vol. 75

<sup>20</sup> Sursa: <https://ssweb.seap.minhap.es/REL/frontend/inicio/mancomunidades/all/all>

**TABELUL 3.**

**Domenii majore de cooperare interjurisdicțională în mancomunidades<sup>21</sup>**

CATEGORIA	TIPUL DE ACTIVITĂȚI/LIVRABILE
<b>PAZA ȘI PROTECȚIA CETĂȚENILOR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Securitate și protecție civilă</li> <li>• Servicii de pompieri</li> </ul>
<b>SERVICIILE PUBLICE ȘI ASISTENȚĂ SOCIALĂ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Salubritate și sănătate</li> <li>• Educație</li> <li>• Furnizarea de asistență socială</li> <li>• Promovarea educației (învățare pe tot parcursul vieții)</li> <li>• Promovarea ocupării forței de muncă</li> <li>• Pompe funebre și cimitire</li> </ul>
<b>DEȘEURI, APĂ ȘI SALUBRITATE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Colectarea deșeurilor</li> <li>• Purificarea și distribuția apei</li> <li>• Întreținerea serviciilor - curățenie, iluminat, servicii electrice, canalizare, grădini și spații publice</li> </ul>
<b>MEDIUL ȘI AMENAJAREA TERITORIULUI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediu și peisaj - protecție și reglementare</li> <li>• Locuințele</li> <li>• Amenajarea teritoriului și design urban</li> </ul>
<b>INFRASTRUCTURA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastructura de bază și lucrări publice</li> <li>• Transport și mobilitate</li> <li>• TIC</li> <li>• Abatoare, piețe și aprovizionare</li> </ul>
<b>SECTORUL DE PRODUCȚIE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agricultură - agricultură, pescuit și silvicultură</li> <li>• Industrie</li> <li>• Energie</li> <li>• Minerit</li> <li>• Turism</li> <li>• Comerț</li> <li>• Dezvoltare economică și socială</li> </ul>
<b>CULTURĂ ȘI PATRIMONIU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promovarea și exprimarea culturii</li> <li>• Educație fizică, sport și recreere</li> <li>• Patrimoniu, arte și istorie locală</li> <li>• Incluziune socială și participarea cetățenilor</li> </ul>
<b>CONSULTATIV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informații de bază, studii, cercetare și</li> <li>• Asistență tehnică</li> <li>• Protecția consumatorilor</li> <li>• Culegerea de date financiare și bugetare</li> <li>• Asigurarea funcției administrative și a altor funcții delegate</li> </ul>

<sup>21</sup> Sursa: Figueras, P. R., Haas, C., Amer Capdevila, C. & Vilaplana, V. 2005. "Las mancomunidades en España. Boletín de la A.G.E. 39" - citat în Centrul Internațional pentru Dezvoltare Locală și Regională. 2011. „Cazuri internaționale referitoare la planificarea transfrontalieră și interjurisdicțională. Comunități colaborative: Cooperarea între municipalitățile rurale - Perspective asupra Spaniei”

În plus, în afara acestor tipologii de structuri administrative, cooperarea interjurisdicțională în Spania este implementată și printr-o serie de alte entități care implică părți interesate publice și private în modele de cooperare verticală și orizontală, cum ar fi departamentele specifice din consiliile provinciale (de exemplu, patronatos/consiliile provinciale în sectorul turismului) sau societăți comerciale.

Casetele următoare oferă o serie de exemple de modele de cooperare interjurisdicțională din Spania:

<b>CASETA 3.1. Cooperare cu scopuri multiple - Zona Metropolitană Barcelona</b>	
<b>ZONA METROPOLITANĂ BARCELONA</b>	
<b>TIPOLOGIA MODELULUI DE COOPERARE</b>	Zona Metropolitană Barcelona este o administrație publică metropolitană de la data de 27 iulie 2010, când Parlamentul Cataloniei a aprobat în unanimitate Legea 31/2010 privind Zona Metropolitană Barcelona. Zona Metropolitană Barcelona are personalitate juridică proprie, precum și autonomie pentru a-și îndeplini scopurile.
<b>MEMBRII</b>	Zona Metropolitană Barcelona este situată în Catalonia, cuprinde 36 de municipalități, de la municipalități cu mai puțin de 10.000 de locuitori până la orașul Barcelona cu peste 1.000.000 de locuitori: Barcelona, Badalona, Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Begues, Castellbisbal, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cervelló, Corbera de Llobregat, Cornellà de Llobregat, El Papiol, El Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, La Palma de Cervelló, Molins de Rei, Montcada I Reixac, Montgat, Pallejà, Ripollet, Sant Adrià de Besòs, Sant Andreu de la Barca, Sant Boi de Llobregat, Sant Climent de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Santa Coloma de Gramenet, Tiana, Torrelles de Llobregat, Viladecans.
<b>SUPRAFAȚA</b>	636 Km <sup>2</sup>
<b>POPULAȚIA</b>	3,2 milioane de locuitori
<b>OBIECTIVE/ VIZIUNE</b>	Domeniul de acțiune al Zonei Metropolitane Barcelona constă în îmbunătățirea furnizării serviciilor publice în zona metropolitană a Barcelonei și asigurarea implicării și a participării cetățenilor.
<b>STRUCTURA ORGANIZATORICĂ</b>	Administrația AMB este alcătuită din mai multe organe distincte, cum ar fi Consiliul metropolitan, președintele, vicepreședintele executiv, vicepreședinții, Consiliul de conducere, Grupurile politice metropolitane, precum și alte organe (Consiliul primarilor, Comisia specială de audit și Grupurile politice metropolitane). Primarii și consilierii aleși din fiecare municipalitate fac parte din Consiliul metropolitan, principalul organ care numește președintele, adoptă regulamentele și monitorizează implementarea politicilor publice. Consiliul metropolitan este cel mai înalt organ de conducere al AMB. Printre competențele sale se numără numirea și demiterea președintelui AMB; aprobarea Planului metropolitan de acțiune, care cuprinde proiectele și serviciile pe care AMB le va dezvolta în timpul mandatului; aprobarea de ordonanțe și reglementări, precum și stabilirea ratelor pentru serviciile metropolitane.

### CASETA 3.1. Cooperare cu scopuri multiple - Zona Metropolitană Barcelona

Responsabilitățile Consiliului metropolitan includ:

- Numirea și demiterea președintelui.
- Analiza numirilor și a demiterilor consilierilor metropolitanți care fac parte din Zona Metropolitană Barcelona.
- Înființarea unor subentități și comisii ale AMB.
- Aprobarea Planului de acțiune, a ordonanțelor și a regulamentelor.
- Aspecte referitoare la finanțe, cum ar fi stabilirea bugetului și a tarifelor, achiziția și cedarea activelor și a drepturilor
- Aprobarea contribuțiilor economice ale municipalităților la patrimoniul metropolitan.
- Autoritatea de a lua toate deciziile necesare pentru a-și executa mandatul.
- Toate problemele legate de resursele umane, cum ar fi aprobarea personalului, lista locurilor de muncă, remunerația etc.
- Raport privind încorporarea de noi municipalități în Zona Metropolitană Barcelona.<sup>22</sup>

Responsabilitățile Președintelui sunt următoarele:

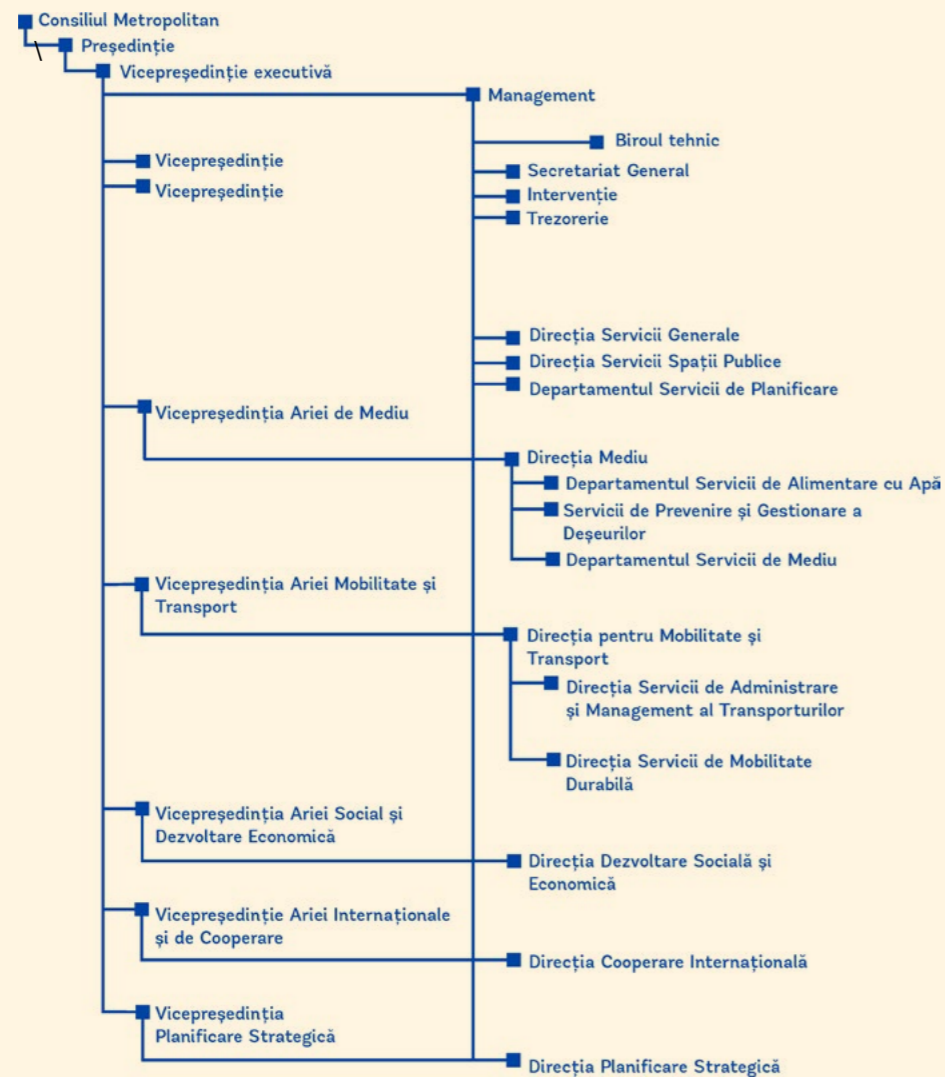
- Reprezintă Zona Metropolitană Barcelona.
- Convoacă și prezidează ședințele Consiliului metropolitan, ale Consiliului de administrație și ale oricărui alt organ metropolitan și decide în caz de balotaj, cu un vot decisiv.
- Aprobă organizarea internă a administrației metropolitane, numește și încheie colaborarea cu eventualul personal consultativ și propune Consiliului metropolitan numirea și demiterea eventualului personal de conducere.
- Aprobă programele de dezvoltare din Planul metropolitan de acțiune.
- Aprobă inițial și provizoriu instrumentele de urbanism, dar aprobarea finală revine Consiliului metropolitan.
- Conduce personalul din Zona Metropolitană Barcelona.
- Aprobă bazele pentru selectarea și oferirea locurilor de muncă, pentru concedierea forței de muncă și aplicarea regimului disciplinar, precum și pentru exercitarea celorlalte funcții care nu sunt atribuite altor organe în materie de personal.
- Acordă concesiuni și achiziționează proprietăți imobiliare și drepturi supuse legii proprietății în limitele prevăzute.
- Numește și revocă vicepreședintele executiv și ceilalți vicepreședinți.
- Autorizează, organizează cheltuielile și recunoaște obligațiile în limitele competenței sale, ordonă plăți și face conturile.
- Exerciți acțiuni administrative și judiciare în probleme de competența sa.
- Impune sancțiuni în exercitarea competențelor Zonei Metropolitane Barcelona și cu aplicarea legilor și a ordonanțelor sau reglementărilor metropolitane.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Sursa: <http://www.amb.cat/s/es/web/amb/la-institucio/marc-juridic.html>

<sup>23</sup> Sursa: <http://www.amb.cat/s/es/web/amb/la-institucio/marc-juridic.html>

### CASETA 3.1. Cooperare cu scopuri multiple - Zona Metropolitană Barcelona

#### STRUCTURA ORGANIZATORICĂ



Zona Metropolitană Barcelona este finanțată din următoarele surse:

- Venituri din capitaluri proprii și alte venituri conform dreptului privat.
- Suprataxa la impozitul imobiliar.
- Alte suprataxe la impozitele municipalităților.
- Taxe publice și prețuri pentru furnizarea serviciilor și pentru desfășurarea activităților de competența sa.
- Taxe și alte drepturi în favoarea lor pentru exploatarea serviciilor publice și utilizarea domeniului public metropolitan.
- Taxe urbane și contribuții speciale pentru realizarea lucrărilor și pentru crearea, îmbunătățirea sau extinderea serviciilor.
- Produsul amenzilor și penalităților.
- Transferuri de la entități supranaționale privind delegarea competențelor convenite
- Contribuțiile municipalităților care o compun.

#### FINANȚAREA

### CASETA 3.1. Cooperare cu scopuri multiple - Zona Metropolitană Barcelona

#### FINANȚAREA

- Subvenții și alte venituri din dreptul public.
- Produsul operațiunilor de creditare.
- Resurse de la Uniunea Europeană și din programele comunitare.
- Orice altă resursă creată pentru a finanța Zona Metropolitană Barcelona.<sup>24</sup>

Conform legii, competențele și obiectivele Zonei Metropolitane Barcelona (AMB) acoperă următoarele:

- Master Plan-ul Metropolitan va fi formulat de către zona metropolitană, ceea ce înseamnă că îi oferă instrumente de amenajare a teritoriului adaptate nevoilor și cerințelor comune.
- În ceea ce privește spațiul public și infrastructura de interes metropolitan, AMB dezvoltă acțiunile de structurare teritorială necesare articulării, conectivității, mobilității și funcționalității teritoriului.
- Mediul metropolitan are propria sa Comisie de urbanism, care va permite analizarea tuturor aspectelor urbane din cele 36 de municipalități care îl compun în conformitate cu planificarea comună.
- Administrația metropolitană promovează acțiuni atât pentru facilitarea accesului la locuințe prin promovarea de locuințe sociale accesibile, cât și pentru reabilitarea fondului de locuințe existent.
- Există dorința ca mediul metropolitan să fie un oraș inteligent, în care utilizarea noilor tehnologii să garanteze servicii tot mai numeroase și mai bune pentru cetățeni, într-un context durabil din punct de vedere social, economic și al mediului.
- Acțiunea AMB în domeniul mediului se observă în conservarea spațiilor naturale precum muntele Collserola, precum și în acțiunile de recuperare și regenerare pentru râurile Besòs și Llobregat.
- AMB gestionează cei 30 km de plaje metropolitane, de la Castelldefels la Montgat, și dezvoltă întreținerea integrală a rețelei de 51 de parcuri metropolitane.
- Rondurile din Barcelona sunt un element de bază al rețelei rutiere metropolitane de bază și sunt administrate în prezent de noua administrație.
- AMB dezvoltă proiecte de colaborare internațională și oferă asistență tehnică altor orașe din Mediterana prin intermediul proiectului Medcities.
- Pregătește și aprobă Planul metropolitan de mobilitate urbană.
- AMB are competențe în transportul de călători de suprafață în cele 36 de municipalități metropolitane.
- Serviciile administrate de AMB acoperă 70% din mobilitatea metropolitană concretizată în mijloace de transport colective.
- Barcelona este recunoscută drept cea mai dinamică aglomerație metropolitană din zona euro-mediterraneană. AMB se angajează să mobilizeze capacități și cunoștințe pentru a spori prezența internațională, pentru a stimula activitatea economică și pentru a atrage persoane și activități inovatoare.
- AMB dobândește competențe în domeniul dezvoltării economice și sociale pentru a promova activitatea economică și planificarea strategică și pentru a promova crearea de locuri de muncă și înființarea de întreprinderi.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Sursa: <http://www.amb.cat/s/es/web/amb/la-institucio/marc-juridic.html>

<sup>25</sup> Sursa: <http://www.amb.cat/s/es/web/amb/la-institucio/presentacio.html>



**CASETA 3.1. Cooperare cu scopuri multiple - Zona Metropolitană Barcelona**

**DOMENII DE COOPERARE INTERJURISDICTIONALĂ**

- Zona Metropolitană Barcelona cuprinde următoarele zone/sectoare cheie:
- Teritoriu;
  - Transport și mobilitate;
  - Mediul înconjurător;
  - Dezvoltare socială și economică;
  - Relații internaționale.

**PROIECTE STRATEGICE**

Zona Metropolitană Barcelona a implementat numeroase proiecte de succes în diferite domenii de interes. Unele dintre acestea se referă la elaborarea Planului director urbanistic metropolitan sau a Planului de regenerare urbană pentru zona industrială Roca.

**CASETA 3.2. Cooperare cu scop unic - Consorțiul Regional de Transport Madrid**

**CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID**

**(CONSORȚIUL REGIONAL DE TRANSPORT MADRID, CRTM)**



**TIPOLOGIA MODELULUI DE COOPERARE**

Consorțiul Regional de Transport Madrid este o organizație autonomă înființată de administrația regională și care depinde funcțional de aceasta. Consorțiul a fost creat prin adoptarea Legii 5/1985 privind crearea Consorțiului Regional pentru Transportul Public Regulat de la Madrid și este înființat ca o entitate cu personalitate juridică și active proprii.

**MEMBRII**

Consorțiul Regional de Transport Madrid acoperă întregul teritoriu al regiunii Madrid, care este format din 179 de municipalități componente.

**CASETA 3.2. Cooperare cu scop unic - Consorțiul Regional de Transport Madrid**

<b>Suprafața</b>	8,028 km <sup>2</sup>
<b>Populația</b>	6,5 milioane de locuitori <sup>26</sup>

**OBIECTIVE/ VIZIUNE**

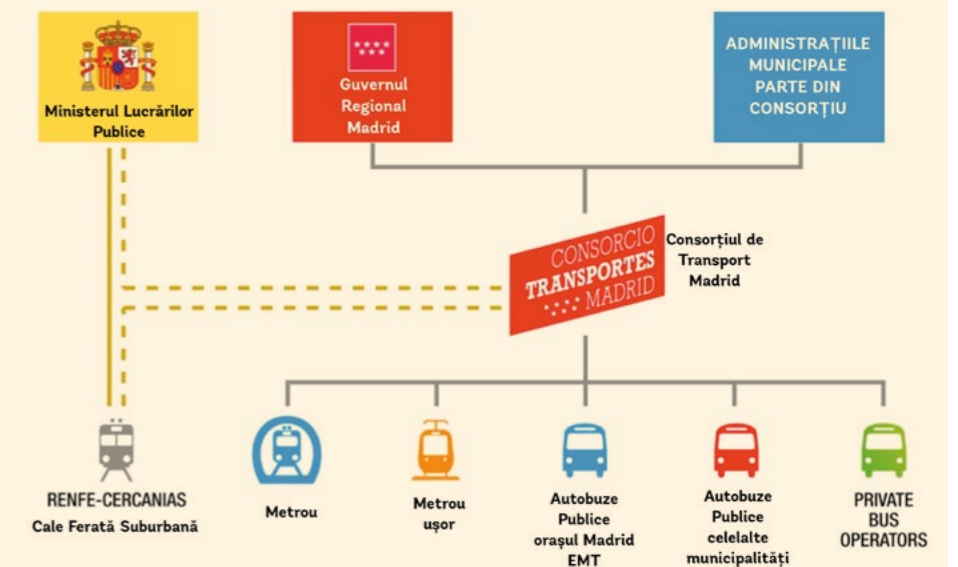
Domeniul de acțiune al Consorțiului Regional de Transport Madrid constă în furnizarea de servicii de transport public pentru locuitorii din întreaga regiune Madrid și municipalitățile asociate. Principalele funcții ale consorțiului sunt:

- Planificarea infrastructurilor de transport public;
- Stabilirea unui cadru tarifar integrat pentru sistem;
- Planificarea și coordonarea serviciilor și programelor pentru funcționarea tuturor modurilor de transport;
- Crearea unei imagini globale a sistemului de transport în care consorțiul conduce relația cu utilizatorii.<sup>27</sup>

Structura organizatorică a CRTM este compusă din:

- Un Consiliu de administrație, care reprezintă cea mai înaltă autoritate;
- Comitetul tehnic, care este responsabil cu consultarea și sprijinirea Consiliului de administrație;
- Președintele și vicepreședintele numiți dintre membrii Consiliului de administrație;
- Directorul general.
- Consiliul de administrație al CRTM este alcătuit din reprezentanți ai Regiunii Madrid, ai municipalităților asociate, ai administrației de stat și ai altor entități diferite: operatori de transport privați, sindicate sau asociații de utilizatori și consumatori - 7 membri de la administrația regională a Madridului, 6 membri de la municipalitățile asociate (3 de la Consiliul Local Madrid), 2 membri de la guvernul spaniol, 2 operatori de transport privați, 2 membri de la sindicate și 1 membru de la asociațiile de utilizatori și consumatori.

**STRUCTURA ORGANIZATORICĂ**



<sup>26</sup> Sursa: Consorțiul Regional de Transport Madrid. „Planul strategic de mobilitate durabilă pentru Regiunea Madrid 2013-2025.”  
<sup>27</sup> Sursa: Consorțiul Regional de Transport Madrid. 2013. „Madridul, o referință mondială”

### CASETA 3.2. Cooperare cu scop unic - Consorțiul Regional de Transport Madrid

Responsabilitățile Consiliului de administrație includ:

- Aprobarea proiectului de buget al consorțiului.
- Aprobarea proiectului preliminar de buget consolidat al consorțiului și al companiilor publice dependente ale acestuia
- Aprobarea inițială a Planului general de infrastructuri și servicii pentru transportul regulat de călători, cu excepția drumurilor, și prezentarea acestuia la Consiliul de conducere al Madridului pentru aprobarea finală, după un raport al Comisiei de urbanism și mediu a Madridului
- Aprobarea planurilor de infrastructură și a planurilor aferente serviciilor de competența acesteia.
- Aprobarea structurii tarifare a consorțiului și a companiilor incluse în acesta.
- Pregătirea și aprobarea contractelor pentru proiecte sau programe și a acordurilor care vor fi semnate cu companiile de transport.
- Pregătirea liniile directe ale politicii de transport de călători în sfera de competență a consorțiului, precum și obiectivele politicii tarifare.
- Convenirea cu administrațiile publice competente a compensațiilor în favoarea consorțiului.
- Redactarea proiectului de statut al consorțiului, precum și a regulamentelor derivate din acesta.
- Aprobarea autorizațiilor și a concesiunilor legate de transportul public de călători.
- Aprobarea distribuirii veniturilor și a compensațiilor către companii, pentru care vor fi luate în considerare contribuțiile aduse de fiecare dintre entitățile consorțiului.
- Acțiuni financiare, cum ar fi raportarea la sfârșitul anului, aprobarea cheltuielilor în limitele delegate.
- Desemnarea directorului general la propunerea președintelui Consiliului de administrație.
- Aprobarea, la propunerea directorului general, a structurii organice a serviciilor consorțiului.
- Verificarea acordurilor adoptate în consiliile de administrație de către companii publice integrate în consorțiu.<sup>28</sup>

În același timp, printre responsabilitățile președintelui CRTM se numără următoarele:

- Prezidează și stabilește ordinea de zi pentru ședințele Consiliului de administrație și exercită, dacă este necesar, votul decisiv.
- Reprezintă în mod legal consorțiul în fața organelor administrative și jurisdicționale.
- Se prezintă în fața Adunării de la Madrid pentru a răspunde pentru acțiunile consorțiului.
- Conduce și supraveghează funcționarea administrativă și tehnică a consorțiului.
- Propune numirea directorului general al consorțiului în Consiliul de administrație.
- Autorizează cheltuielile și ordonă plățile din bugetele consorțiului.
- Emite numirile președinților organelor interne ale consorțiului.<sup>29</sup>

#### STRUCTURA ORGANIZATORICĂ

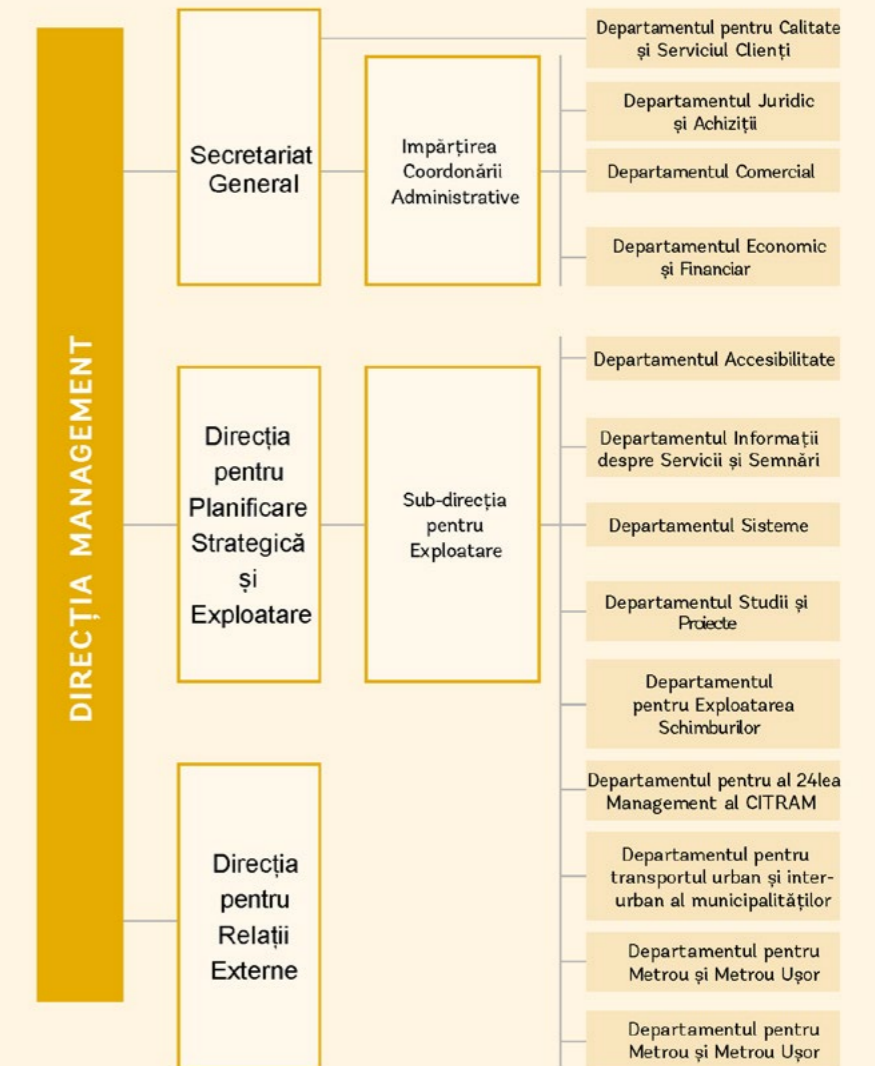
<sup>28</sup> Sursa: Legea 5/1985 privind crearea Consorțiului Regional pentru Transportul Public Regulat de la Madrid

<sup>29</sup> Sursa: Ibidem

### CASETA 3.2. Cooperare cu scop unic - Consorțiul Regional de Transport Madrid

În plus, CRTM are aproximativ 140 de membri ai personalului, în 3 direcții principale: planificare strategică și exploatare, secretariat general și relații externe.

#### STRUCTURA ORGANIZATORICĂ



Principalele surse de finanțare pentru CRTM sunt:

#### FINANȚAREA

- Contribuțiile pentru întreținerea serviciilor.
- Contribuțiile acordate de către stat, regiunea Madrid și municipalitățile integrate în consorțiu
- Contribuțiile companiilor membre
- Veniturile aferente vânzării biletelor multimodale implementate de consorțiu
- Amenzile și sancțiunile impuse în exercitarea competențelor sale
- Veniturile obținute din publicitate, din orice formulă de sponsorizare sau patronaj, din exploatarea drepturilor integrale, din furnizarea de consultanță și orice alte activități, comerciale sau nu, care derivă din semnarea unor acorduri sau contracte.

### CASETA 3.2. Cooperare cu scop unic - Consorțiul Regional de Transport Madrid

#### RESPONSABILITĂȚI

Principalele responsabilități ale CRTM conform Legii 5/1985 includ:

- Planificarea infrastructurii de transport public de călători, definind liniile directe ale politicii care trebuie urmate; programarea investițiilor și supravegherea proiectelor corespunzătoare.
- Planificarea serviciilor și instituirea de programe coordonate de exploatare pentru toate companiile care le furnizează.
- Dezvoltarea și aprobarea unui cadru tarifar comun care definește veniturile tarifare care urmează să fie primite de la utilizatori.
- Prelucrarea și soluționarea autorizațiilor și a concesiunilor.
- Inspectarea și sancționarea.
- Încasarea veniturilor din biletele multimodale.
- Distribuția, între companiile publice dependente de consorțiu, a veniturilor din tarife și stabilirea regimului de compensare.
- Publicitate, informare și relații cu utilizatorii.
- Conducerea superioară și controlul companiilor publice dependente de consorțiu.
- Coordonarea, prin acord, a activității de investiții a diferitelor agenții ale administrației de stat, autonome și locale, ale căror competențe în materie de transport nu au fost transferate consorțiului.
- Coordonarea prin acord cu agențiile care dezvoltă programe de acțiune care afectează în mod direct transporturile, cum ar fi amenajarea teritoriului sau dezvoltarea unei noi rețele rutiere naționale.<sup>30</sup>

#### PROIECTE STRATEGICE

Printre proiectele majore implementate sau dezvoltate de CRTM de la înființare se numără:

- Implementarea unui sistem tarifar integrat și a Permisului de călătorie (Travel Pass - un bilet de călătorie multimodal, integrat);
- Planurile de extindere pentru rețeaua de metrou și de tramvai ușor;
- Consolidarea rețelei de autobuze suburbane prin dezvoltarea a două programe majore: planul Madrid pentru interschimbarea terminalelor de autobuze metropolitane și planul pentru peronoanele de autobuz de pe drumurile naționale și regionale;
- Dezvoltarea Planului pentru amenajarea și semnalizarea stațiilor de autobuz suburbane;
- Înființarea CITRAM (Centrul de Gestionare Integrată a Transportului Public);
- Planul de modernizare a transportului rutier suburban;
- Elaborarea Planului strategic de mobilitate durabilă pentru Regiunea Madrid 2013-2025.

### CASETA 3.3. Cooperare cu scopuri multiple - Consorțiul Regional de Transport Madrid

#### MANCOMUNIDAD DE MUNICIPIOS DE LA COSTA DE SOL OCCIDENTAL



#### TIPOLOGIA MODELULUI DE COOPERARE

Mancomunidad de Municipios de la Costa de Sol Occidental s-a constituit în 1986 sub forma unei asocieri voluntare.

#### MEMBRII

Mancomidad cuprinde 11 municipalități membre, și anume: Benahavis, Benalmadena, Casares, Estepona, Fuengirola, Istán, Manilva, Marbella, Mijas, Ojen și Torremolinos.

#### SUPRAFAȚA

978.3 Km<sup>2</sup>

#### POPULAȚIA

529,596 locuitori

#### OBIECTIVE/ VIZIUNE

Mancomunidad are ca scop reprezentarea gestionării comune a unei serii de servicii publice

#### FINANȚAREA

Resursele financiare ale Mancomunidad, în conformitate cu statutul său, includ:

- Venituri ale drepturilor private
- Subvenții și alte venituri ale drepturilor publice
- Taxe pentru prestarea de servicii sau pentru desfășurarea activităților din competența sa
- Contribuții speciale pentru executarea lucrărilor sau pentru înființarea, extinderea sau îmbunătățirea serviciilor din competența sa
- Participații din operațiuni de creditare
- Amenzii
- Contribuțiile municipalităților reunite.<sup>31</sup>

#### STRUCTURA ORGANIZATORICĂ

Structura organizatorică a Mancomunidad este stabilită prin statutul asociației. Organele sale de conducere sunt:

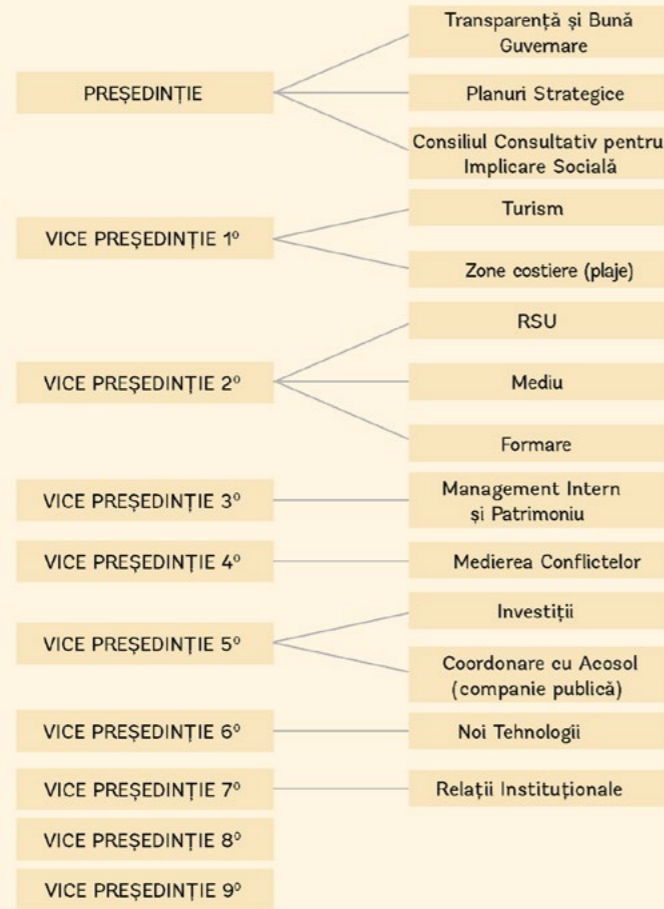
- **Adunarea Mancomunidad**, care este responsabilă de controlul guvernamental și supravegherea acțiunii organismelor guvernamentale. Membrii Adunării sunt numiți de fiecare municipalitate, iar numărul acestora variază în funcție de populația municipalității.
- **Președintele și vicepreședinții**, care sunt numiți dintre membrii Adunării
- **Comisia directoare**, care este compusă din primarii din cele unsprezece municipalități și asistă președintele
- De asemenea, Adunarea poate crea și una sau mai multe **Comisii de informare**.

<sup>30</sup> Sursa: Legea 5/1985 privind crearea Consorțiului Regional pentru Transportul Public Regulat de la Madrid

<sup>31</sup> Estatutos de la Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol Occidental

### CASETA 3.3. Cooperare cu scopuri multiple - Consorțiul Regional de Transport Madrid

#### STRUCTURA ORGANIZATORICĂ



În conformitate cu statutul său, principalele responsabilități ale Mancomunidad se referă la următoarele domenii de cooperare inter-jurisdicțională:

- **Gestionarea apelor** - Acest sector cuprinde gestionarea aprovizionării cu apă, salubritatea, tratarea apelor uzate urbane, precum și regenerarea apelor uzate tratate pentru re folosire;
- **Gestionarea deșeurilor solide urbane** - inclusiv tratarea deșeurilor solide, gestionarea instalațiilor de transfer și reciclarea deșeurilor;
- **Urbanism** - principalele responsabilități ale Mancomunidad sunt planificarea strategică, consultanță pentru municipalitățile locale și inspecție pentru municipalitățile care o solicită;
- **Managementul zonei costiere** - Mancomunidad oferă asistență municipalităților locale pentru întreținerea plajelor;
- **Mediu** - inclusiv organizarea de campanii pentru protecția mediului sau inițiative de reimpădurire;
- **Turism** - inclusiv informări și promovarea activității și a resurselor turistice;
- **Serviciul de protecție împotriva incendiilor** - Mancomunidad oferă asistență pentru coordonarea campaniilor de control și împotriva incendiilor;
- **Planuri comune de investiții** - acest domeniu acoperă dezvoltarea sau implementarea de proiecte majore relevante la nivel supramunicipal
- **Alte activități și servicii** - Mancomunidad se poate implica și în alte sectoare de activitate precum cultură, sport, economie etc.

#### RESPONSABILITĂȚI

### CASETA 3.3. Cooperare cu scopuri multiple - Consorțiul Regional de Transport Madrid

#### PROIECTE STRATEGICE

Printre cele mai importante proiecte implementate de Mancomunidad de Municipios de la Costa de Sol Occidental se numără:

- Implementarea proiectului BICYCLE SLEEP, prin care Mancomunidad a dezvoltat rețeaua de biciclete și servicii pentru turiști;
- Dezvoltarea inițiativei și platformei Solmarina, care organizează evenimente și activități specializate și oferă informații despre companii și cluburi de ecoturism acvatic

### CASETA 3.4. Cooperare cu scop unic - Consiliul Provincial de Turism Granada

#### PATRONATO PROVINCIAL DE TURISMO DE GRANADA (PROVINCIAL TOURISM BOARD OF GRANADA)



#### TIPOLOGIA MODELULUI DE COOPERARE

Consiliul Provincial de Turism Granada s-a constituit în 1982 ca organism local autonom al Consiliului Provincial Granada.

#### OBIECTIVE/ VIZIUNE

Scopul principal al Consiliului Provincial de Turism Granada este transformarea modelului tradițional de administrare a turismului în noi instrumente moderne de gestionare a destinației. Principalele obiective ale Consiliului sunt:

- Promovarea, atât la nivel național, cât și internațional, a ofertei turistice bogate și variate a provinciei Granada și consolidarea acesteia ca destinație de vacanță.
- Promovarea dezvoltării turismului în provincia Granada pentru ca acesta să devină motorul economiei sale și o sursă importantă de locuri de muncă și de venit.
- Să rețină cât mai mult turistul care vizitează provincia, oferindu-i atenție profesională și informații pentru a-i face șederea mai plăcută și mai satisfăcătoare.

#### STRUCTURA ORGANIZATORICĂ

Structura organizatorică a Consiliului de Turism cuprinde trei organe majore: **organe directoare** (președinte, vicepreședinte, Consiliul director), **organe executive** (Consiliul de administrație, director, șefi regionali) și **organe consultative** (Consiliul consultativ, forumuri teritoriale, forumuri sectoriale, Comisia municipalităților turistice și reprezentanți ai sectorului turistic provincial).

Dintre aceștia, președintele Consiliului de administrație și al Consiliului Provincial Granada au următoarele responsabilități:

- Convoacă, prezidează, suspendă sesiunile Consiliului director, ghidează deliberările și hotărăște în cazurile de balotaj cu un vot decisiv.
- Formulează proiectul de buget al organismului autonom, asistat de director, auditor și trezorerier.

**CASETA 3.4. Cooperare cu scop unic - Consiliul Provincial de Turism Granada**

- Autoritate financiară, de exemplu autorizează și dispune cheltuieli, ordonă plăți.
- Reprezintă organismul autonom în fața instanțelor, administrațiilor, corporațiilor, autorităților, notarilor și persoanelor fizice și exercită acțiuni judiciare și administrative și de apărare a agenției în chestiuni care intră în competența sa.
- Aprobă structura organizatorică a serviciilor și a unităților agenției

Principalele responsabilități ale Consiliului director sunt următoarele:

- Stabilirea politicii de acțiune și de gestionare a organizației autonome; aprobarea programului anual de performanță.
- Aprobarea inițială a bugetelor și a situațiilor financiare anuale
- Exercițarea acțiunilor judiciare și administrative și de apărare a organismului în chestiuni care intră în competența Consiliului director.
- Aprobarea acordurilor, a înțelegerilor și a altor instrumente de colaborare și cooperare cu alte administrații, agenții, entități sau orice alte persoane fizice sau juridice, care intră în competența sa.
- Autorizarea și dispunerea cheltuielilor în limitele competențelor sale.

În plus, organismele consultative joacă un rol important în activitatea Consiliului, deoarece beneficiază de prezența unei mari varietăți de părți interesate relevante. De exemplu, Consiliul consultativ cuprinde:

- Un reprezentant al departamentului Consiliului Provincial cu competențe în sectorul cultural
- Un reprezentant al departamentului Consiliului Provincial cu competențe în domeniul dezvoltării teritoriale și al urbanismului
- Un reprezentant al departamentului Consiliului Provincial cu competențe în furnizarea de asistență municipalităților
- Un reprezentant al departamentului Consiliului Provincial cu competențe în sectorul mediului
- Un reprezentant al departamentului Consiliului Provincial cu competențe în sectorul sportului
- Doi reprezentanți ai orașului Granada
- Un reprezentant al fiecărui Consiliu municipal a cărui populație depășește 20.000 de locuitori
- Șapte reprezentanți ai Federației Antreprenorilor din Domeniul Serviciilor de Ospitalitate, reprezentanți ai fiecăreia dintre cele șapte regiuni turistice ale provinciei
- Un reprezentant al Camerei de Comerț, Industrie și Navigare
- Un reprezentant al fiecăreia dintre cele mai reprezentative sindicate din sectorul turismului
- Un reprezentant al fiecărei entități financiare provinciale
- Un reprezentant al fiecăreia dintre delegațiile provinciale ale consiliilor din Junta de Andalucia cu competențe în turism, cultură și mediu
- Un delegat al Guvernului cu competențe de stat în turism
- Un reprezentant al Universității Granada
- Un reprezentant al Asociației Provinciale de Cazare
- Un reprezentant al Asociației Provinciale de Restaurante, Cafenele și Baruri
- Un reprezentant al Asociației Provinciale de Camping

**STRUCTURA ORGANIZATORICĂ****CASETA 3.4. Cooperare cu scop unic - Consiliul Provincial de Turism Granada**

- Un reprezentant al Asociației Provinciale a Ghișilor de Turism
- Un reprezentant al Asociației Provinciale a Agențiilor de Turism
- Un reprezentant al Asociației Provinciale de Agreement și Timp Liber
- Un reprezentant al fiecăreia dintre celelalte asociații profesionale de turism
- Un reprezentant al Cetursa Sierra Nevada S.A.
- Un reprezentant al fiecărei agenții responsabile pentru centrele care generează cea mai mare atractivitate turistică
- Persoana responsabilă pentru stația de autobuz din Granada
- Persoana responsabilă pentru gara din Granada
- Persoana responsabilă pentru aeroportul din Granada
- Un reprezentant al sindicatului taximetriștilor
- Un reprezentant al Confederației Oamenilor de Afaceri din Granada
- Un reprezentant al fiecărei regiuni turistice împreună cu un reprezentant al Valle de Lecrin și un altul al Montes de Granada, desemnat de Consiliul Provincial
- Un reprezentant al Planului strategic provincial
- Un reprezentant al Complexului de Monumente Alhambra și Generalife
- Un reprezentant al terenurilor de golf din provincie
- Un reprezentant al Parcului Științific<sup>32</sup>

**STRUCTURA ORGANIZATORICĂ**

Principalele surse de finanțare pentru Consiliul de Turism sunt:

- Contribuțiile Consiliului Provincial Granada
- Subvenții sau ajutoare extraordinare sau donații de la persoane fizice și entități publice sau private, de orice natură
- Beneficiile obținute prin furnizarea directă sau indirectă de servicii, precum și cele obținute din comercializarea de produse
- Operațiuni de creditare<sup>33</sup>

**FINANȚAREA**

Potrivit statutului său, principalele competențe ale Consiliului vizează:

- Asistența economică, juridică și tehnică pentru municipalități în ceea ce privește promovarea turistică
- Cooperarea verticală cu autoritățile statului, precum și cu comunitățile autonome
- Dezvoltarea competențelor delegate de autoritățile de stat sau comunitatea autonomă
- Dezvoltarea competențelor în sectorul turismului.

**RESPONSABILITĂȚI ȘI ACTIVITĂȚI**

Mai precis, Consiliul acoperă două domenii principale de activitate referitoare la promovarea destinației turistice Granada, precum și furnizarea de asistență pentru dezvoltarea comunităților locale. În acest context, Consiliul de Turism participă la târguri naționale și internaționale, dezvoltă campanii de promovare sau organizează excursii profesionale pentru agenți de turism și jurnaliști. În același timp, Consiliul oferă cunoștințe și sprijin prin studii statistice și de piață, consultanță profesională, planuri de viabilitate, cursuri de turism sau asistență juridică.

<sup>32</sup> Sursa: Estatutos del Patronato Provincial de Turismo de Granada

<sup>33</sup> Sursa: Estatutos del Patronato Provincial de Turismo de Granada

## Concluzii preliminare - relevanța pentru România

**Modelul francez** se bazează pe un cadru legal puternic care s-a dezvoltat pe parcursul a mai mult de un secol. În acești ani s-a construit cultura de cooperare, cu sprijinul tuturor nivelurilor de guvernare, de la nivelul central, la regiune, departament, până la nivelul comunei, unde nevoile specifice ar fi putut fi satisfăcute doar prin acorduri de colaborare. Modelul este dezvoltat în asemenea măsură, încât nu există nicio municipalitate din Franța rămasă în afara unui acord de cooperare.

Structurile de cooperare sunt entități publice cu mandate și competențe diferite, în conformitate cu scopul pentru care sunt create, care acoperă întregul spectru - parteneriate cu scopuri multiple, cu scop unic, bazate pe proiecte. Deși sistemul administrativ francez are unele asemănări cu cel românesc, cultura de cooperare și sprijinul guvernamental în acest sens sunt cu totul diferite, de exemplu, în România există o reticență generală de a coopera. Prin urmare, experiența actuală franceză este relevantă, deoarece aduce o varietate de posibilități care să fie luate în considerare în continuare. O serie de condiții sunt, totuși, necesare pentru a reproduce unele dintre experiențele bune și de aceea ar putea fi explorate următoarele indicații:

- Legislație dedicată pentru a face posibilă și a reglementa cooperarea interjurisdicțională, care să reunească dispozițiile actuale care există în codul administrativ și în legile privind planificarea și finanțele publice și care să clarifice organizarea instituțională și prerogativele partenerilor publici;
- Sprijin financiar guvernamental și/sau stimulente financiare pentru stimularea cooperării între unitățile administrativ-teritoriale, atunci când se ocupă de programe și proiecte de dezvoltare și cu finanțare UE;
- Flexibilitate în abordarea furnizării de servicii publice și cu aspecte de dezvoltare integrată, precum planificare, dezvoltare economică, mediu etc., în sensul că se pot aplica principiile și reguli distincte, iar municipalităților trebuie să li se acorde dreptul de a se alătura unei structuri de cooperare și/sau alteia.

**Modelul olandez**, în comparație cu cel francez, este mai puțin complex și mai orientat către sectorul privat. Acesta sprijină cooperarea bazată pe structura agențiilor de dezvoltare, în care aceste agenții au dreptul de a gestiona activele deținute public și, prin urmare, au capacitatea de a formula strategii și de a implementa proiecte pentru membrii lor. Aceste structuri sunt întreprinderi private, în care autoritățile locale și companiile de servicii publice sunt acționari. Ca și în cazul modelului francez, administrația centrală și provinciile sprijină cooperarea între municipalități prin stimulente și subvenții financiare.

Dacă este luat în considerare ca exemplu pentru sistemul de cooperare din România, acesta are avantajul unor structuri mai puțin birocratice și al unei flexibilități de abordare, deoarece permite membrilor să aducă parteneri suplimentari, din sectorul privat, societatea civilă etc., potrivit obiectivelor de dezvoltare specifice. Cu toate acestea, cultura olandeză de colaborare, orientarea către sectorul privat și abordarea consolidării consensului în decizia publică sunt factori contextuali importanți care pot limita transferabilitatea acestei structuri. Pentru ca ea să funcționeze în România, trebuie studiate în detaliu următoarele aspecte:

- Cadru legal pentru întreprinderile guvernamentale, gestionarea activelor municipale și parteneriatul public-privat;

- Sistem de monitorizare și control pentru procesele din cadrul agențiilor publice de dezvoltare și pentru cheltuielile aferente;
- Stimulente guvernamentale pentru proiecte dezvoltate cu cooperare multijurisdicțională, cu sprijin financiar central sau cu finanțare UE;
- Modalități de dezvoltare iterativă pentru a crea capacitate și încredere între părțile interesate.

**Modelul spaniol** oferă o mare varietate de modele de cooperare inter-jurisdicțională, în funcție de nivelul de descentralizare. Deși cadrul juridic spaniol în anumite cazuri este diferit de cadrul legal din România (cu privire la competențele regionale în reglementarea cooperării intermunicipale sau la existența unor organisme administrative specifice, instituite prin lege, responsabile de cooperarea interjurisdicțională, cum ar fi cazul Zonei Metropolitane Barcelona sau al Consorțiului Regional de Transport Madrid), toate modelele menționate anterior oferă exemple relevante pentru crearea de structuri organizaționale, pentru resursele de finanțare, responsabilitățile/domeniile de cooperare sau tipologiile părților interesate implicate.

În plus, multe dintre entitățile prezentate fac parte din rețele și programe europene și internaționale care facilitează schimbul de bune practici în activitatea lor. De exemplu, Zona Metropolitană Barcelona este sediul Secretariatului General Medcities, o rețea care reprezintă peste 40 de orașe mediteraneene care lucrează în domeniul dezvoltării urbane durabile și care fac parte în același timp din numeroase alte rețele precum Metropolis (Asociația Mondială a Marilor Metropole) sau din Autoritățile Metropolitane Europene. În același timp, Consorțiul Regional de Transport Madrid a fost implicat sau face parte din diferite proiecte europene, cum ar fi Civitas-Eccentric (soluții inovatoare pentru mobilitatea durabilă a persoanelor), EBSF\_2 [European Bus System of the Future (Sistemul european de autobuze al viitorului) 2], OptiCities [Enhancing Smart Mobility (Creșterea mobilității inteligente)] etc. Nu în ultimul rând, organizațiile din România pot colabora cu alte entități europene, cum a fost cazul Asociației Județene de Turism Sibiu și al Consiliului Provincial de Turism Granada, care au fost parteneri în proiectul Interreg Europe, CHRISTA (cultură și patrimoniu pentru acțiuni de turism responsabile, inovatoare și durabile).

Relevanța studiilor de caz pentru situația României este sintetizată în tabelul următor:

(ADI este Asociația de Dezvoltare Intercomunală)

	STUDIU DE CAZ	DOMENIUL DE ACȚIUNE / COMPETENȚELE ADI	RELEVANȚA PENTRU ROMÂNIA
ADI CU SCOP UNIC	425 de syndicate intercomunale cu scop unic (SIVU) în regiunea Ile de France	Apă potabilă Construirea și întreținerea clădirilor municipale Educație Transport	În România există deja ADI pentru furnizarea de servicii. Lecțiile privind structura acestor organizații, finanțarea investițiilor și indicatorii de performanță sunt importante pentru dezvoltarea viitoare.
	Consorțiul Regional de Transport Madrid.	Transport	Cazul asociației turistice ar putea fi folosit ca exemplu pentru zonele cu potențial turistic valoros (ex. Valea Prahovei, Bucovina, Maramureș etc.)
	Consiliul Provincial de Turism Granada	Dezvoltarea turismului	

ADI CU SCOPURI MULTIPLE	Comunitate Urbane de Bordeaux	Domeniu vast de competențe, care cuprinde:	
	Lille Métropole		
	Grand Lyon		
	Marseille	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dezvoltare economică</li> </ul>	
	Provence Métropole	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Urbanism</li> </ul>	
	Nantes Métropole	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitat</li> </ul>	
	Alpes Maritimes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediu</li> </ul>	
	Ile-de-France	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitate</li> </ul>	
	Communauté Urbaine de Strasbourg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• etc.</li> </ul>	<p>ADI pentru zonele metropolitane sunt lecții pentru aprofundarea suplimentară a cunoștințelor. Mecanismele complexe de cooperare și delegarea competențelor către aceste organizații necesită o schimbare de paradigmă. Deși există câteva exemple funcționale în România, misiunile și performanța lor trebuie îmbunătățite în continuare. Cu toate acestea, este important să se exploreze posibilitățile ADI cu scop unic de a evolua către ADI cu scopuri multiple, preluând sarcini și competențe suplimentare (ca în unele cazuri din UE), și de a deveni agenții importante de planificare, coordonare a investițiilor etc.</p>
	Zona Metropolitană Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Economie</li> </ul>	
	Zona Metropolitană Eindhoven	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amenajarea teritoriului</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Energie</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitate</li> </ul>	
	Zona Metropolitană Barcelona	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planificare</li> <li>• Transport</li> <li>• Mediul înconjurător</li> <li>• Dezvoltare socioeconomică</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relații internaționale</li> </ul>	
	Mancomunidad de Municipios de la Costa de Sol Occidental		

## CADRUL LEGISLATIV PENTRU COOPERAREA INTERJURISDICȚIONALĂ ÎN ROMÂNIA

Cooperarea interjurisdicțională din România intră în principal sub incidența legislației care definește zonele metropolitane, teritoriul metropolitan și asociațiile de dezvoltare intercomunitară (ADI), precum Legea nr. 215/23.04.2001 a administrației publice locale, Legea nr. 350/06.07.2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități. Asociațiile de dezvoltare, inclusiv cele metropolitane, sunt reglementate prin Ordonanța Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații.

În plus, în funcție de gama de servicii și activități întreprinse de ADI metropolitane, cadrul legislativ de bază include Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, Legea nr. 3/2003 privind administrarea domeniului public și privat de interes local, Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică, Legea nr. 326/2001 pentru reglementarea serviciilor de gospodărie comunală, Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local și Legea nr. 7/1996 a cadastrului și publicității imobiliare, precum și Ordonanța Guvernului nr. 39/2018 privind parteneriatul public-privat.

## Evoluția cadrului legislativ privind cooperarea interjurisdicțională și zonele metropolitane

Din punct de vedere cronologic, zona metropolitană și teritoriul metropolitan au fost definite odată cu intrarea în vigoare a Legilor nr. 350/06.07.2001 și 351/06.07.2001, când modul de delimitare și caracteristicile acestora au fost stabilite la nivel conceptual.

**Zona metropolitană** - zona constituită, în mod voluntar, între marile centre urbane (capitala României și municipalități de rangul 1 - în total 12 orașe: București, Bacău, Brașov, Brăila, Galați, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Oradea, Ploiești și Timișoara) și localități urbane și rurale din zona imediată, la distanțe de până la 30 km, între care s-au dezvoltat relații (Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități).



**Teritoriul metropolitan** - suprafața situată în jurul marilor aglomerări urbane, delimitată prin studii de specialitate, în cadrul căreia se creează relații reciproce de influență în domeniul **căilor de comunicație, economic, social, cultural și al infrastructurii edilitare**. Limita teritoriului metropolitan depășește de regulă limita administrativă a localității și poate depăși limita județului din care face parte. (Legea nr. 350/06.07.2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul)

**Asociații de dezvoltare intercomunitară** - structurile de cooperare cu personalitate juridică, de drept privat, înființate, în condițiile legii, de unitățile administrativ-teritoriale pentru realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional ori furnizarea în comun a unor servicii publice

**Zona metropolitană** - asociația de dezvoltare intercomunitară constituită pe bază de parteneriat între capitala României sau municipiile de rangul I și unitățile administrativ-teritoriale aflate în zona imediată (...) Autoritățile deliberative și executive de la nivelul fiecărei unități administrativ-teritoriale componente își păstrează autonomia locală, în condițiile legii.

(Legea nr. 215/23.04.2001 a administrației publice locale - versiune actualizată, 06.07.2006)

În 2008, cadrul financiar și de planificare pentru desemnarea polilor de creștere și a polilor de dezvoltare urbană a fost conturat prin Hotărârea Guvernului nr. 998/27.08.2008, acordând prioritate investițiilor din programele cu finanțare UE și națională. Astfel, pentru perioada de programare 2007-2013, fiecare dintre cei șapte poli de creștere (Brașov, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Ploiești și Timișoara) s-au constituit ca zone metropolitane și au stabilit o formă de cooperare metropolitană.

În plus, ultima modificare legislativă care vizează crearea de zone metropolitane în România datează din 2011 și se referă la municipalitățile de rang inferior. Aceasta a fost dezvoltată prin legile nr. 215/23.04.2001 și 351/06.07.2001, prin care se permite reședințelor de județ să înființeze zone metropolitane. Totuși, această referință nu a fost încorporată în toate dispozițiile legale existente cu privire la zonele metropolitane.

**În vederea dezvoltării echilibrate a teritoriului din zona Capitalei României și a municipiilor de rangul I sau a municipiilor reședință de județ, unitățile administrativ-teritoriale de bază din aceste zone se pot asocia într-un parteneriat voluntar în scopul înființării de zone metropolitane aferente spațiului urban.**

(Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități - Formă consolidată de la 15.12.2018)

Codul administrativ emis prin Ordonanța Guvernului 57/03.07.2019 cuprinde cele mai recente dispoziții legale privind asocierile de unități administrativ-teritoriale (forme de organizare, finanțare și funcționare), la articolele 89-91.

## Cadrul legislativ pentru finanțarea și funcționarea cooperării interjurisdicționale

Pe lângă definirea și delimitarea zonelor metropolitane și a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, cadrul legislativ românesc stabilește, de asemenea, mecanisme de finanțare și funcționare a cooperării interjurisdicționale. În acest sens, Legea nr. 215/23.04.2001 a

administrației publice locale, Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale și Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice descriu structura organizatorică a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, precum și condițiile în care autoritățile locale pot să contribuie cu capital sau bunuri la proiecte comune sau să delege gestionarea serviciilor publice.

### Articolul 13

(1) *Asociațiile de dezvoltare intercomunitară sunt conduse de un consiliu de administrație compus din reprezentanți ai unităților administrativ-teritoriale componente, desemnați de consiliul local sau de consiliul județean, la propunerea primarului, respectiv a președintelui consiliului județean, precum și la propunerea consilierilor locali sau județeni, după caz.*

(2) *Consiliul de administrație este condus de un președinte ales cu votul majorității membrilor săi.*

(3) *Pentru realizarea obiectivelor proprii, consiliul de administrație poate înființa un aparat tehnic, finanțat din resursele asociației de dezvoltare intercomunitară.*

(4) *Organizarea și modul de funcționare a consiliului de administrație și a aparatului tehnic sunt stabilite prin actul de înființare și statutul asociației de dezvoltare intercomunitară, aprobate prin hotărârile consiliilor locale, respectiv județene asociate.*

(Legea nr. 215/23.04.2001 a administrației publice locale - versiune actualizată, 06.07.2006)

### Articolul 35 Colaborare, cooperare, asociere, înfrățire, aderare

(1) *Autoritățile deliberative pot aproba colaborarea sau asocierea pentru realizarea unor lucrări și servicii publice locale. Colaborarea ori asocierea se realizează pe baza de contracte de asociere, în care se prevăd și sursele de finanțare reprezentând contribuția fiecărei autorități a administrației publice locale implicate. (...)*

(2) *Autoritățile deliberative pot hotărî asupra participării cu capital sau cu bunuri, în numele și în interesul colectivităților locale pe care le reprezintă, la constituirea de societăți comerciale sau la înființarea unor servicii de interes public local ori județean, după caz, în condițiile legii. (...)*

(3) *Autoritățile deliberative pot hotărî asupra participării cu capital sau cu bunuri, în numele și în interesul colectivităților locale pe care le reprezintă, la constituirea de asociații de dezvoltare comunitară, în limitele și în condițiile legii, pentru realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional și furnizarea în comun a unor servicii publice.*

(4) *Asociațiile de dezvoltare comunitară se finanțează prin contribuții din bugetele locale ale unităților administrativ-teritoriale membre, din alte surse atrase pe bază de proiecte, împrumuturi sau parteneriate public-private, în condițiile legii.*

(5) *Guvernul derulează programe naționale de dezvoltare în vederea stimulării asocierii unităților administrativ-teritoriale și a creșterii capacității administrative a acestora, finanțate anual din bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Administrației și Internelor.*

(Legea nr. 273/29.06.2006 privind finanțele publice locale)

*Delegarea gestiunii unui serviciu de utilități publice - acțiunea prin care o unitate administrativ-teritorială atribuie unuia sau mai multor operatori, în condițiile prezentei legi, furnizarea/prestarea unui serviciu ori a unei activități din sfera serviciilor de utilități publice a cărui/cărei răspundere o are. Delegarea gestiunii unui serviciu/unei activități de utilități publice implică operarea propriuzisă a serviciului/activității, punerea la dispoziție a sistemului de utilități publice aferent serviciului/activității delegat/delegate, precum și dreptul și obligația operatorului de a administra și exploata sistemul de utilități publice respectiv. Delegarea gestiunii poate fi efectuată și de asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, în baza unui mandat special acordat de acestea.*

(Legea nr. 51/08.03.2006 a serviciilor comunitare de utilități publice)

În ceea ce privește planificarea strategică, cadrul legal național descrie instrumentele disponibile, sau chiar obligatorii, pentru planificarea strategică și spațială a teritoriilor funcționale, precum și entitățile administrative responsabile de inițierea și aprobarea acestor documentații.

*În vederea asigurării dezvoltării coerente și durabile, corelării priorităților de dezvoltare și eficientizării investițiilor publice, valorificării resurselor naturale și culturale, autoritățile administrației publice locale ale unităților administrativ-teritoriale din cadrul aglomerărilor urbane și zonelor metropolitane definite conform legii elaborează strategia de dezvoltare teritorială zonală periurbană/metropolitană ca documentație de planificare teritorială integrată pentru fundamentarea planurilor urbanistice generale.*

*Strategia de dezvoltare periurbană/metropolitană se elaborează în cadrul unui parteneriat format din reprezentanți ai consiliului județean și ai autorităților administrațiilor publice locale din orașul-centru polarizator, împreună cu toate comunele învecinate, și, după caz, din reprezentanți ai Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene<sup>34</sup>. Această documentație se finanțează de către partenerii asociați și/sau de consiliul județean și se aprobă de către consiliul județean, cu avizul parteneriatului periurban. Pentru localitățile de rang 1 și 2, strategia de dezvoltare teritorială zonală periurbană/metropolitană a teritoriului și planurile de mobilitate urbană zonală periurbană/metropolitană se inițiază de către consiliul județean sau de către orașul-centru polarizator. În cazul municipiului București, inițierea strategiei de dezvoltare teritorială zonală periurbană/metropolitană se poate face de către Consiliul General al Municipiului București, în parteneriat cu administrațiile publice locale implicate, și de către Ministerul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene, în condițiile legii.*

*Planul de amenajare a teritoriului zonal (PATZIC, PATZIO, PATZM) are rol director și se realizează în vederea soluționării unor probleme specifice ale unor teritorii. Aceste teritorii pot fi:*

- a) intercomunale sau interorășenești, compuse din unități administrativ-teritoriale de bază, comune și orașe;
- b) interjudețene, înglobând părți din județe sau județe întregi;

(Legea nr. 350/06.07.2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul)

Conform legii, zonele urbane funcționale și zonele metropolitane au responsabilitatea de a elabora strategii de dezvoltare ca fundament pentru planurile urbane generale și au, de asemenea,

posibilitatea de a elabora planuri de dezvoltare teritorială. Principalul organism administrativ care poate iniția și aproba aceste documente este Consiliul Județean, împreună cu parteneriatul periurban/metropolitan. Cu toate acestea, cu excepția cazurilor în care strategiile integrate de dezvoltare urbană erau obligatorii pentru atragerea de fonduri UE [de exemplu, în POR 2014-2020, Axa prioritară 4, era obligatorie includerea tuturor proiectelor stabilite în Planul de acțiune al Planului de mobilitate urbană durabilă (PMUD), în portofoliul de proiecte al Strategiei integrate de dezvoltare urbană (SIDU) asociat aceluiași teritoriu, urban sau metropolitan], orașele planifică rar la nivel metropolitan sau periurban, deoarece nu există mecanisme de control, stimulente și sancțiuni pentru lipsei strategiilor cerute de lege.

În ceea ce privește instrumentele de planificare teritorială, există mai multe suprapuneri și neconcordanțe între strategiile de dezvoltare urbană, strategiile periurbane/metropolitane, planurile de dezvoltare teritorială metropolitană, planurile generale de dezvoltare urbană, planurile de mobilitate durabilă - toate referitoare la același teritoriu (în anumite situații acestea trebuie dezvoltate la nivel metropolitan). Un sistem integrat și unitar de planificare ar trebui să sprijine cooperarea interjurisdicțională, clarificând cerințele, actorii și instrumentele pentru planificarea metropolitană.

În ceea ce privește cooperarea interjurisdicțională, unitățile administrative românești pot colabora și se pot asocia pentru a asigura gestionarea unui serviciu/activitate de utilități publice și pentru a dezvolta sistemul de utilități publice. Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice este și actul legislativ care definește mecanismul de colaborare în cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, iar tipologiile serviciilor de utilități publice și actele de asociere sunt definite prin Hotărârea Guvernului nr. 855/2008 pentru aprobarea actului constitutiv-cadru și a statutului-cadru ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice.

## Secțiunea a 2-a - Asociațiile de dezvoltare intercomunitară

### Articolul 10

*(1) Două sau mai multe unități administrativ-teritoriale, în limitele competențelor autorităților lor deliberative și executive, pot să coopereze și să se asocieze, în condițiile legii, în scopul constituirii unor asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop furnizarea/prestarea în comun a serviciilor comunitare de utilități publice și înființarea, modernizarea, reabilitarea și/sau dezvoltarea, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente.*

*(4) Unitățile administrativ-teritoriale pot mandata, în condițiile legii, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, prin hotărâri ale autorităților lor deliberative, să exercite, pe seama și în numele lor, dreptul de a delega gestiunea serviciilor de utilități publice transferate în responsabilitatea asociațiilor, inclusiv dreptul de a pune la dispoziție sistemele de utilități publice aferente serviciilor de utilități publice transferate.*

(Legea nr. 51/08.03.2006 a serviciilor comunitare de utilități publice)

<sup>34</sup> În prezent Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice

## Articolul 2

(1) O asociație de dezvoltare intercomunitară înființată și organizată în temeiul Legii nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare, poate să aibă ca obiect de activitate unul sau mai multe servicii comunitare de utilități publice, respectiv:

- a) serviciul de alimentare cu apă;
- b) serviciul de canalizare și epurare a apelor uzate;
- c) serviciul de colectare, canalizare și evacuare a apelor pluviale;
- d) serviciul de producere, transport, distribuție și furnizare de energie termică în sistem centralizat;
- e) serviciul de salubritate a localităților;
- f) serviciul de iluminat public;
- g) serviciul de administrare a domeniului public și privat al unităților administrativ-teritoriale;
- h) serviciul de transport public local.

(2) Face excepție de la prevederile alin. (1) serviciul de alimentare cu apă și de canalizare pentru care se pot constitui numai asociații de dezvoltare intercomunitară cu un singur obiect de activitate, distinct.

(Hotărârea nr. 855/2008 pentru aprobarea actului constitutiv-cadru și a statutului-cadru ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice)

În funcție de serviciul de utilitate publică furnizat sau delegat de către unitățile administrative sau de către asociațiile de dezvoltare intercomunitară, o serie de alte acte legislative sectoriale sunt relevante și în procesul de furnizare a serviciilor, precum Legea nr. 241/2006 a serviciului de alimentare cu apă și de canalizare, Legea nr. 101/2006 a serviciului de salubritate a localităților, Legea nr. 230/2006 a serviciului de iluminat public, Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local sau Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și 1107/70 ale Consiliului.

## Cadrul legislativ pentru implicarea sectorului privat în modelele de cooperare interjurisdicțională

Având în vedere complexitatea intervențiilor necesare la nivel regional/metropolitan/intermunicipal, și sectorul privat poate fi implicat în cooperarea interjurisdicțională, care poate fi sub forma unei asociații, a unei societăți comerciale sau a unui parteneriat public-privat. Câteva exemple pot fi identificate în cazul organizațiilor de management al destinației (OMD) din sectorul turismului sau al parteneriatelor bazate pe programe (de exemplu, grupuri de acțiune locală sau parteneriate de dezvoltare locală plasate sub responsabilitatea comunității). În același timp, parteneriatul public-privat este, de asemenea, un instrument relevant care poate contribui

substanțial la implementarea cu succes a proiectelor majore. În România, acest tip de parteneriat se instituie, de regulă, în mod direct între sectorul privat și unitățile administrative locale. Cadrul legislativ pentru implicarea sectorului privat este stabilit în principal prin Ordonanța Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații, Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, Legea nr. 15/1990 privind reorganizarea unităților economice de stat ca regii autonome și societăți comerciale sau Ordonanța Guvernului nr. 39/2018 privind PPP.

*Persoanele fizice și persoanele juridice care urmăresc desfășurarea unor activități în interes general sau în interesul unor colectivități locale ori, după caz, în interesul lor personal nepatrimonial pot constitui asociații ori fundații (Ordonanța Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații). Asociațiile și fundațiile sunt entități juridice private, cu scop nepatrimonial.*

*În vederea desfășurării de activități cu scop lucrativ, persoanele fizice și persoanele juridice se pot asocia și pot constitui societăți cu personalitate juridică (Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale). Scopul este de a desfășura activități cu scop lucrativ.*

*Unitățile economice de stat, indiferent de organul în subordinea căruia își desfășoară activitatea, se organizează și funcționează (...) sub formă de regii autonome sau societăți comerciale.*

*Unitățile economice de stat, cu excepția celor care se constituie ca regii autonome, vor fi organizate sub formă de societăți pe acțiuni sau societăți cu răspundere limitată. (Legea nr. 15/1990 privind reorganizarea unităților economice de stat ca regii autonome și societăți comerciale)*

**Parteneriatul public-privat este definit ca având drept obiect realizarea sau, după caz, reabilitarea și/sau extinderea unui bun sau a unor bunuri care vor aparține patrimoniului partenerului public și/sau operarea unui serviciu public.**

*Mecanismul parteneriatului public-privat este caracterizat de următoarele elemente principale:*

- cooperarea dintre partenerul public și partenerul privat, în vederea implementării unui proiect public;
- durata relativ lungă de derulare a raporturilor contractuale, de peste 5 ani, care să permită partenerului privat recuperarea investiției și realizarea unui profit rezonabil;
- finanțarea proiectului, în principal din fonduri private și, după caz, prin punerea în comun a fondurilor private cu fonduri publice;
- atingerea scopului urmărit de partenerul public și partenerul privat;
- distribuirea riscurilor între partenerul public și partenerul privat, în funcție de capacitatea fiecărei părți contractante de a evalua, gestiona și controla un anumit risc.

(Ordonanța Guvernului nr. 39/2018 privind parteneriatul public-privat)

## Concluzii

Cadrul legislativ reglementează mai multe aspecte importante privind cooperarea interjurisdicțională din România, inclusiv:

- Criteriile de definire și delimitare pentru zonele metropolitane ca teritoriul în care se stabilesc relații reciproce de influență între mai multe unități administrative;
- Definirea asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ca structură legală a cooperării intermunicipale;
- Structura organizatorică generală a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară;
- Condițiile în care autoritățile locale pot contribui cu capital sau bunuri la proiecte comune;
- Condițiile în care autoritățile locale pot delega gestionarea serviciilor publice sau dezvoltarea sistemului de utilități publice;
- Tipologiile serviciilor de utilități publice pentru gestionarea cărora unitățile administrative pot colabora;
- Structurile și instrumentele legale pentru implicarea sectorului privat în cooperarea interjurisdicțională.

Cadrul legislativ este destul de flexibil și nu stabilește condiții prescriptive (scară teritorială, număr de locuitori, domenii de cooperare etc.) care ar putea limita cooperarea interjurisdicțională și înființarea și funcționarea zonelor metropolitane. Cu toate acestea, cadrul legal existent nu stabilește scopuri clare, obiective și atribuții ale structurilor metropolitane, iar nivelul metropolitan nu este considerat un nivel administrativ prin lege. Asocierea este voluntară, iar cooperarea interjurisdicțională poate fi identificată la niveluri teritoriale diferite, adesea suprapuse:

- ZUF/zona metropolitană (ex. ADI metropolitane),
- Județean (ADI cu servicii și utilități cu scop unic, de exemplu, gestionarea deșeurilor),
- Regional/subregional/interregionale (ex. GAL, microregiuni, ADI cu servicii și utilități cu scop unic, de exemplu, apă și ape uzate).

În acest context, ADI metropolitane consacrate cer un statut mai clar, care să le îmbunătățească sustenabilitatea financiară și organizațională. Pentru a sprijini cooperarea interjurisdicțională în zonele urbane, stabilirea unor linii directoare pentru planificarea metropolitană și definirea competențelor și a funcțiilor ZUF și ale zonelor metropolitane ar trebui să fie prioritare.

# MODELE DE COOPERARE INTERJURISDICȚIONALĂ ÎN ROMÂNIA

Așa cum s-a menționat mai sus, cele mai comune modele de cooperare interjurisdicțională din România sunt ADI cu scopuri multiple și cu scop unic și parteneriatele bazate pe programe și proiecte. Cooperarea vizează o diversitate de domenii și niveluri teritoriale, după cum urmează:

**TABELUL 4.**  
**Modele de cooperare interjurisdicțională în România**

MODEL DE COOPERARE	MODELE ACTIVE DE COOPERARE TERITORIALĂ ÎN ROMÂNIA	SCURTĂ DESCRIERE
Entități intercomunitare CU SCOP UNIC	ADI transport public	ADI pentru gestionarea și furnizarea transportului public în mai multe localități; delegarea furnizării serviciilor este reglementată prin lege și regulamente UE
	ADI apă și ape uzate	ADI dezvoltată la nivel de județ sau de zonă, reglementată prin legislația națională
	ADI gestionarea deșeurilor	ADI dezvoltată la nivel de județ, reglementată prin legislația națională
	ADI pentru gestionarea infrastructurii fizice	ADI între mai multe localități pentru gestionarea în comun și reabilitarea infrastructurii de transport, iluminat public etc.
	Asociație de turism - potențială organizație de management al destinației (OMD)	Asociere între parteneri publici și privați (poate include localități, Consiliul Județean, operatori de turism și alte companii din domeniu, ONG-uri etc.) Pe măsură ce legea privind OMD este finalizată, asociațiile de turism au potențialul de a evolua în OMD, funcționând într-o manieră mai structurată și în concordanță cu cadrul european.
Entități intercomunitare CU SCOPURI MULTIPLE	IDA zonă metropolitană	ADI formată din unul sau mai multe orașe și localitățile rurale din jurul lor și, uneori, din Consiliul Județean, înființată în scopul dezvoltării integrate
	Asociere intercomunitară pentru cooperare și dezvoltare comunitară, dezvoltare durabilă etc. (ADI)	IDA formată din mai multe localități (de obicei, incluzând comune și orașe), înființată în scopul unor servicii sociale și de educație comune sau proiecte de dezvoltare, protecția mediului, cooperare internațională etc.
	Asociație de dezvoltare microregională	ADI înființată pe baza delimitărilor istorice / turistice, pentru dezvoltarea integrată a unei microregiuni specifice

MODEL DE COOPERARE	MODELE ACTIVE DE COOPERARE TERITORIALĂ ÎN ROMÂNIA	SCURTĂ DESCRIERE
PARTENERIAT PE BAZĂ DE PROGRAME	Grup de acțiune locală (GAL) pentru dezvoltare rurală	Asociere de parteneri publici, privați și ONG-urilor, cu scopul de a dezvolta și implementa o strategie participativă integrată pentru dezvoltarea socioeconomică a zonelor rurale; implementează abordarea LEADER - DLRC
	Grup de Acțiune Locală pentru Pescuit (GALP)	Asociere de parteneri publici, privați și ONG-urilor, cu scopul de a dezvolta și implementa o strategie participativă integrată în domeniul pescuitului; implementează abordarea LEADER - DLRC
		Asociere de parteneri publici, privați și ONG-uri, cu scopul de a dezvolta și implementa o strategie participativă integrată de dezvoltare socioeconomică în zonele urbane defavorizate; implementează abordarea DLRC
PARTENERIATE PE BAZĂ DE PROIECTE (ex. dezvoltare rutieră transjurisdicțională)	Acorduri de parteneriat ad-hoc pentru dezvoltarea de proiecte	

## Identificarea acordurilor de cooperare teritorială multimunicipale active pentru cele 39 de municipii actuale conform articolului 7

În perioada de programare actuală, reședințele de județ din România (exceptând Tulcea, care este inclusă în ITI Delta Dunării) au făcut obiectul dezvoltării urbane integrate în sensul articolului 7 FEDR. Cu toate că mai mult de jumătate dintre orașe (a se vedea tabelul de mai jos) sunt implicate în cooperarea metropolitană sub formă de ADI, doar cei 7 poli de creștere (evidențiați cu albastru) au dezvoltat strategii de dezvoltare urbană integrată la nivel metropolitan. O posibilă explicație ar fi că faptul obligația de a elabora strategii de dezvoltare urbană și planuri de mobilitate urbană a fost impusă numai pentru poli de creștere la nivel de zonă metropolitană, ca o condiție pentru obținerea finanțării din POR 2014-2020. Polii de dezvoltare (evidențiați cu albastru deschis) arată o implicare mai mică în cooperarea metropolitană și în alte acorduri de cooperare teritorială.

Cooperarea metropolitană în România este sprijinită de Federația Zonelor Metropolitane din România (FZMAUR), o organizație neguvernamentală înființată cu scopul de a-și reprezenta membrii în relația cu autoritățile publice centrale, precum și în relațiile cu organisme sau instituții internaționale. Misiunea FZMAUR este de a contribui la dezvoltarea policentrică a României prin implicarea activă în procesul de realizare a coeziunii teritoriale, sociale și economice în zonele metropolitane existente și în aglomerările urbane. Federația cuprinde în prezent 14 membri<sup>35</sup> printre care se numără toți cei 7 poli de creștere și Zona Metropolitană București.

<sup>35</sup> <http://fzmaur.ro/wordpress/>

Federația este un actor activ în dezvoltarea cadrului normativ privind cooperarea interjurisdicțională și metropolitană și în consolidarea capacităților în domeniu, susțin inițiative care vizează creșterea rolului asociațiilor metropolitane în dezvoltarea regională. De exemplu, prin proiectul POLICENTRIC (finanțat prin Programul operațional de dezvoltare a capacității administrative), s-a realizat o analiză extinsă a zonelor metropolitane din Europa și din România. În actuala perioadă de programare, federația implementează proiectul METROPOLITAN, sprijinind ADI care gestionează transportul public - în prezent unul dintre subiectele principale pentru cooperarea intermunicipală din România.

**TABELUL 5.**

**Identificarea acordurilor de cooperare teritorială multimunicipale active pentru cele 39 de municipii actuale conform articolului 7**

MUNICIPIU	MODEL DE COOPERARE METROPOLITANĂ <sup>36</sup>	PARTICIPAREA LA ALTE ACORDURI DE COOPERARE TERITORIALĂ
<b>Alba Iulia</b>	ADI, 124.626 de locuitori	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI transport public, cuprinde o parte din teritoriul metropolitan<sup>37</sup></li> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
<b>Alexandria</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
<b>Arad</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI transport public, cuprinde Aradul și 2 comune (Ghioroc și Săvârșin)</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
<b>Bacău</b>	ADI, 241.619 locuitori, membră FZMAUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
<b>Baia Mare</b>	ADI, 215.932 de locuitori, membră FZMAUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>Delegarea gestionării transportului public local de către ADI metropolitană către un furnizor metropolitan privat<sup>38</sup></li> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
<b>Bistrița</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
<b>Botoșani</b>	ADI, 143.193 de locuitori, membră FZMAUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>

<sup>36</sup> Populație conform Recensământului populației și locuințelor, 2011

<sup>37</sup> <http://www.stpalba.ro/index.php>

<sup>38</sup> <http://www.gmbm.ro/servicii-publice/transport-public-local-1.html>

MUNICIPIU	MODEL DE COOPERARE METROPOLITANĂ	PARTICIPAREA LA ALTE ACORDURI DE COOPERARE TERITORIALĂ
Brăila	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Brașov	ADI, pol de creștere, 410.808 locuitori, membră FZMAUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI transport public, cuprinde teritoriul metropolitan</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Bužău	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI transport public, cuprinde Bužăul și 2 comune (Mărăcineni și Sapoca)<sup>39</sup></li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Călărași	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Cluj-Napoca	ADI, pol de creștere, 418.153 de locuitori, membră FZMAUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI transport public, cuprinde o parte din teritoriul metropolitan<sup>40</sup></li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Constanța	ADI, pol de creștere, 434.265 de locuitori, membră FZMAUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Craiova	ADI, pol de creștere, 356.544 de locuitori, membră FZMAUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Deva	ADI, 149.198 de locuitori	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Drobeta Turnu-Severin	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Focșani	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI transport public, cuprinde Focșani și comunele din jur (Golești, Câmpineanca, Vinători, Râstoaca, Milcovul)</li> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Galați	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Giurgiu	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>

<sup>39</sup> <http://www.adibuzaumaracineni.com.ro/>

<sup>40</sup> <http://www.amtpcluj.ro/>

MUNICIPIU	MODEL DE COOPERARE METROPOLITANĂ	PARTICIPAREA LA ALTE ACORDURI DE COOPERARE TERITORIALĂ
Iași	ADI, pol de creștere, 403.572 de locuitori, membră FZMAUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Miercurea Ciuc	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Oradea	ADI, 245.537 de locuitori, membră FZMAUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI transport public, cuprinde Oradea, Borș și Sinmartin<sup>41</sup></li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Piatra Neamț	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI transport public<sup>42</sup> cuprinde Piatra Neamț, Rognov, Alexandru cel Bun, Dumbrava Roșie, Săvinești, Gircina</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Pitești	ADI, 206.082 de locuitori	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Ploiești	ADI, pol de creștere, 336.203 locuitori	<ul style="list-style-type: none"> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Râmnicu Vâlcea	ADI, 167.455 de locuitori, membră FZMAUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Reșița	ADI, 100.957 de locuitori	<ul style="list-style-type: none"> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Satu-Mare	ADI, 217.403 locuitori, membră FZMAUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Sfântu Gheorghe	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Sibiu	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Slatina	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Slobozia	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
Suceava	ADI, 167.095 de locuitori	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>

<sup>41</sup> <https://www.transregio.ro/retea-transport/programul-de-transport>

<sup>42</sup> <http://www.adiurbtrans.ro/>

MUNICIPIU	MODEL DE COOPERARE METROPOLITANĂ	PARTICIPAREA LA ALTE ACORDURI DE COOPERARE TERITORIALĂ
<b>Târgoviște</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
<b>Târgu Jiu</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
<b>Târgu Mureș</b>	Asociație metropolitană, 204.158 de locuitori, membră FZMAUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
<b>Timișoara</b>	ADI, poli de creștere, 387.604 locuitori, membră FZMAUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>Societatea de Transport Public Timișoara furnizează transport public zonei metropolitane</li> <li>GAL urban</li> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
<b>Vaslui</b>	ADI, 86.943 de locuitori	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>
<b>Zalău</b>	ADI, 133.044 de locuitori	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADI gestionarea deșeurilor (nivel județean)</li> <li>ADI județeană/zonală pentru apă și ape uzate</li> </ul>

Legenda: poli de creștere poli de dezvoltare

În afară de cele 39 de municipii conform articolului 7, Bucureștiul și Tulcea sunt, de asemenea, implicate în structuri de cooperare interjurisdicțională. Tulcea a avut un statut special în perioada de programare 2014-2020, fiind inclusă în ITI Delta Dunării, singurul ITI din România. Bucureștiul face parte din ADI Zona Metropolitană București<sup>43</sup>, care cuprinde Municipiul București și județul Ilfov. De asemenea, Bucureștiul este în proces de implementare a Planului de mobilitate durabilă, inclusiv a sistemului de transport public metropolitan.

A se vedea în anexa 1 lista completă a ADI metropolitane înființate oficial în România.

## EXEMPLE DE COOPERARE INTERJURISDICTIONALĂ ÎN ZONELE URBANE DIN ROMÂNIA

<sup>43</sup> <https://www.adizmb.ro/>



## Zona Metropolitană Oradea

În calitate de asociație de dezvoltare intercomunitară (ADI) de drept privat și de utilitate publică, Zona Metropolitană Oradea (ZMO) a beneficiat de corelarea între Ordonanța nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații și prevederile Legii nr. 215/2001 privind administrația publică locală, care recunosc zonele metropolitane ca obiective de interes public. De asemenea, Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale permite cooperarea financiară referitor la proiecte de interes public în care sunt implicate mai multe structuri administrative/teritoriale.

ZMO a fost creată în 2005, prin asocierea municipiului Oradea cu UAT aflate în imediata sa apropiere, și anume: Biharia, Borș, Cetariu, Girișu de Criș, Ineu, Nojorid, Oșorhei, Paleu, Toboliu, Sînmartin și Sîntandrei. Scopul asociației este de a:

*Stimula și sprijini creșterea prosperității teritoriului metropolitan, respectiv creșterea bunăstării cetățenilor cu obiectivul final al creșterii calității vieții. Obiectivul general marchează conceptul de dezvoltare durabilă a teritoriului metropolitan, în contextul formării în perspectivă a unui spațiu urbanistic comun la nivelul membrilor, urmărindu-se astfel implementarea tuturor principiilor necesare asigurării coeziunii teritoriale. Între principalele direcții de activitate a asociației regăsim elemente legate de promovarea unei strategii coerente de dezvoltare durabilă, de aplicarea unor politici publice de facilitare și sprijinire a investițiilor directe, de elaborare a unor proiecte cu impact major pentru sustenabilitatea zonei.*

Principalele activități ale asociației sunt:

- Elaborarea, menținerea și implementarea unui concept strategic coerent de dezvoltare economică a zonei metropolitane;
- Promovarea strategiei de dezvoltare economică a zonei și realizarea marketingului acesteia în relațiile cu investitorii;
- Dezvoltarea de proiecte de interes pentru zona metropolitană;
- Atragerea de fonduri de finanțare nerambursabilă și elaborarea de documentații economice în vederea dezvoltării zonei;
- Elaborarea Planului de Amenajare a Teritoriului Zonei Metropolitane Oradea pe baza Planului Urbanistic General al fiecărei unități teritorial-administrative aparținând zonei;

- Elaborarea master planului Zonei Metropolitane Oradea pe baza planurilor de management ale fiecărei unități administrative componente;
- Atragerea de investiții străine și interne directe pentru zona metropolitană;
- Promovarea și susținerea activității sectorului de întreprinderi mici și mijlocii, incluzând facilitarea acestora de a accede la finanțări de pe piețele de capital sau din surse provenite din fonduri internaționale; și
- Alte activități relevante pentru dezvoltarea Zonei Metropolitane Oradea.

Zonele metropolitane se confruntă cu probleme comune, precum schimbările economice, incluziunea socială, expansiunea rapidă și necontrolată a orașelor, traficul aglomerat, prejudicii aduse mediului și poluare - al căror impact depășește limitele sale administrative. Abordarea acestor probleme la scară metropolitană este recomandată atât pentru simplificarea etapelor procedurale, cât și pentru alinierea proiectelor la o strategie multisectorială coerentă care integrează nevoile de dezvoltare ale membrilor UAT. Unele dintre activitățile desfășurate de ZMO și lecțiile învățate din acestea pot fi adaptate și reproduse de orice asociație de dezvoltare intercomunitară interesată de dezvoltarea metropolitană.

## Beneficiile coordonării metropolitane

Câteva dintre beneficiile și avantajele oferite de coordonarea metropolitană în Oradea includ:

### 1. Impact multijurisdicțional

Un prim beneficiu al acestei forme de asociere constă în impactul multijurisdicțional al anumitor proiecte, precum cele din sectorul public (alimentarea cu apă, rețeaua de canalizare și tratarea apei uzate, igiena localităților sau transportul public de pasageri - în special în orașele cu număr mare de navetiști - la nivelul ZMO).

### 2. Rezultate concrete într-un timp mai scurt

În calitate de ADI, ZMO funcționează în conformitate cu legislația în domeniul achizițiilor publice (asemeni autorităților publice), dar are un mai mare grad de specializare în domenii specifice de activitate și o povară birocratică redusă. Astfel, ZMO este definită ca entitate care completează managementul public și care poate oferi o abordare mai flexibilă.

### 3. Delegarea propriilor atribuții și bugetul

Între sursele de venituri la bugetul ZMO se numără contribuțiile și taxele de membru, dar permite și plata costurilor de întreținere sau a cheltuielilor urgente neprevăzute. Deși unele comunități solicită și obțin fonduri pentru anumite investiții, acestea au nevoie de un procent de cofinanțare și de un flux de lichidități, dar și de expertiza oferită de ZMO și de municipiul reședință de județ. „Contribuția noilor membri la patrimoniul Asociației reflectă o contribuție valorică raportată la populația unităților administrativ-teritoriale, în valoare de 0,1 lei/locuitor.”

Pentru a implementa un proiect intercomunitar, comunele implicate pot delega investițiile în nume propriu, cu o contribuție suplimentară. Pe lângă contribuțiile individuale, UAT și ZMO individuale pot încheia acorduri prin care să delege responsabilități suplimentare către ADI, atunci sunt disponibile expertiza și capacitățile necesare.

### 4. Planificare eficientă și integrată la nivel de zonă metropolitană

Spre deosebire de proiectele de infrastructură individuale ale UAT, cele asumate de ZMO se axează pe planificare integrată pentru asigurarea mobilității forței de muncă, evitarea aglomerației și păstrarea resurselor umane în zonă. Astfel, în cazul proiectelor de construcții rutiere în interiorul ZMO, acestea se întemeiază pe un plan care include trotuarul, piste de biciclete, dar și iluminatul stradal sau stațiile de autobuze, astfel încât acestea să aibă utilizări multiple și să răspundă unor nevoi diverse de mobilitate.

## ADI în contextul atragerii fondurilor europene și posibilei utilizări a instrumentului ITI în perioada 2021-2027

În contextul fondurilor de pre-aderare, au existat preocupări privind lucrările de infrastructuri urbane în Zona Metropolitană Oradea. Un alt domeniu avut în vedere în această perioadă a fost cel al managementului deșeurilor.

După aderarea la UE și stabilirea polilor naționali de creștere în 2008 (municipiile Brașov, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Ploiești și Timișoara), investițiile s-au bazat pe programe cu finanțare comunitară națională, alocate în mod prioritar acestor orașe. Una dintre liniile de acțiune din timpul perioadei de programare 2007-2013 a fost crearea de operatori regionali de servicii publice (deținuți de stat sau sub formă de parteneriate public-private).

În perioada de programare 2014-2020, ZMO a urmărit să devină un actor eligibil pentru fonduri dedicate/axe prioritare dedicate dezvoltării metropolitane. Astfel, una dintre priorități era crearea de documente programatice pentru dezvoltare la nivel metropolitan. În contextul pregătirii noii perioade de programare 2014-2020, Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România (FZMAUR) a inclus următoarele recomandări:

*Acordarea calității de beneficiar eligibil pentru Programul Operațional Regional și Programele Operaționale Sectoriale și pentru zonele metropolitane stabilite la nivelul celor 13 poli de dezvoltare urbană, în contextul în care cei 13 poli de dezvoltare urbană, respectiv municipiile Arad, Baia Mare, Bacău, Brăila, Galați, Deva, Oradea, Pitești, Râmnicu-Vâlcea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Târgu-Mureș au funcțiuni la fel de importante în accelerarea procesului de urbanizare, de concentrare economică respectiv de conectare a diferitelor bazine de forță de muncă, contribuind astfel, pe deplin, la dezvoltarea policentrică a României. În acest sens, reamintim faptul că în perioada de programare 2007-2013, doar cei 7 poli de creștere (Brașov, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Ploiești, Timișoara) au putut dezvolta proiecte cu impact metropolitan, prin intermediul Axei 1 din POR, în timp ce polii de dezvoltare urbană au fost excluși în totalitate de la dezvoltarea unor astfel de proiecte cu impact metropolitan, prin faptul că intervențiile finanțate prin Axa 1 POR puteau avea loc doar în aria lor intraurbană.*

*De asemenea, credem că este necesară transformarea Planurilor Integrate de Dezvoltare Urbană (Axa 1, POR) în Planuri Integrate de Dezvoltare Metropolitană, astfel încât să existe o alocare concretă pentru cele 20 de zone metropolitane stabilite la nivelul celor 13 poli de dezvoltare urbană, respectiv cei 7 poli de creștere, în conformitate cu H.G. 998/2008.*

O altă recomandare privind aplicarea investițiilor teritoriale integrate a fost „luarea în considerare, în procesul de programare aferent perioadei 2014-2020, a respectării H.G. 998/2008 pentru

desemnarea poliilor de creștere și a poliilor de dezvoltare urbană, astfel încât și cei treisprezece poli de dezvoltare urbană să poată fi beneficiari eligibili ai acestor instrumente.” În perioada de programare 2014-2020, planificarea la nivelul poliilor de creștere urma a fi realizată prin intermediul strategiilor integrate de dezvoltare urbană (SIDU). Cu toate acestea, finanțarea intervențiilor pentru Axa 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile - a fost direcționată către centrele urbane polarizate, astfel încât fondurile au fost utilizate preponderent pentru centre și mai puțin pentru zonele metropolitane (poate ca o consecință a faptului că poliile de dezvoltare puteau alege să dezvolte strategii doar la nivelul municipiului respectiv).

Prin urmare, fondurile europene în cadrul Axei 4 a POR - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile au fost utilizate pentru municipiul Oradea, dar s-au dovedit insuficiente pentru dezvoltarea coridorului metropolitan, cu toate că această zonă era inclusă în planul de mobilitate. În acest context, primele proiecte de la nivel metropolitan, precum programele transfrontaliere (piste de biciclete, transport transfrontalier/interregional) au fost finanțate din surse locale. Scopul acestora era de a crea premisele dezvoltării urbane, programele de finanțare existente incluzând documentația tehnică și studiile pregătitoare.

Pentru viitorul exercițiu bugetar, ZMO se prezintă ca zonă metropolitană funcțională cu experiență relevantă, care poate reprezenta o entitate eligibilă pentru atragerea de fonduri pentru dezvoltare, fie prin intermediul unui punct suplimentar pentru întrunirea condițiilor unei ADI metropolitane funcționale, fie printr-o axă dedicată. Acest lucru este permis parțial de existența unui portofoliu de proiecte și documente de planificare integrate.

În cazul zonelor metropolitane nou sau relativ recente, un fond dedicat pregătirii de proiecte (documentație tehnică, studii etc.) se poate dovedi o opțiune viabilă pentru desfășurarea de proiecte intercomunitare durabile în jurul centrelor urbane, inclusiv poli de dezvoltare urbană, adaptate capacității funcționale și expertizei existente.

## Exemple de cooperare multijurisdicțională în Zona Metropolitană Oradea

### ZMO ca asociație comună pentru ADI specializate

Pentru Zona Metropolitană Oradea, primele activități asumate au constat în acordarea de atenție infrastructurii de bază și utilităților publice - de exemplu, sectorul apei și apei uzate. În 2006, sarcina dezvoltării acestora a fost alocată operatorilor regionali, societăți în scopurile definiției din Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, cu capital social integral de stat, înregistrate în unele sau toate TAU dintr-o ADI. Datorită acestui fapt, dar și pentru că Zona Metropolitană Oradea fusese deja creată cu un an înainte, ZMO a luat măsuri pentru ca beneficiarul operatorului regional să poată fi un departament tehnic specific din cadrul ADI, astfel încât să nu mai fie nevoie de crearea unei entități separate pentru monitorizarea și reglementarea activității în sectorul alimentării cu apă și canalizării.

Totuși, atunci nu s-a reușit acest lucru, astfel încât au fost create mai multe ADI. Aceste ADI sunt exploatate, dotate cu personal și controlate de asociația centrală a ZMO. Această soluție a fost complicată suplimentar de cerința ca monitorizarea operatorilor de servicii publice să fie centralizată într-o formă de asociație teritorială.

Pentru Zona Metropolitană Oradea, cel mai important sector din prima etapă a fost cel al infrastructurii de bază - utilități publice, în special sectorul alimentării cu apă și canalizării, urmat de transportul metropolitan. Există, de asemenea, câteva excepții pentru care, conform legii, este necesară mandatarea exclusivă a instituției Consiliului Județean (cum ar fi iluminatul public, fondul forestier, zonele protejate naturale, activitățile cu gaze naturale). Pentru alte zone, în funcție de capacitate, expertiză și prioritizare la nivel metropolitan, ZMO și-a asumat atribuțiile necesare și a creat entitățile necesare pentru implementarea proiectelor.

### Transportul metropolitan

Chiar înainte ca delegarea transportului la nivel metropolitan sau județean să fie clar reglementată, a fost implementat un proiect pilot de succes care oferea condițiile necesare extinderii transportului metropolitan în întreaga zonă.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transregio, formată din municipiul Oradea și două comune învecinate, a fost creată în 2012 și permite operarea unei rețele de transport metropolitan integrat de către societatea locală de transport din Oradea. Asociația a fost creată „în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public pe rața de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și pentru realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului.”

În prezent, operatorul de transport local (OTL) oferă servicii pentru municipiile Borș și Sânmartin, iar până în 2023, după expirarea contractelor cu operatorii privați, se dorește extinderea serviciilor către toți municipiile membre ale ZMO care doresc să se alăture. Acest proiect pilot a presupus introducerea unui sistem integrat de tarifyare pentru toate cele trei localitățile, care include o ofertă preferențială pentru transportul public în Oradea.

### Internalizarea aparatului tehnic

Internalizarea serviciilor la un nivel cât mai înalt este una dintre politicile definitorii ale ZMO. Strategia de dezvoltare și planul de mobilitate sunt create și actualizate de o echipă internă. Expertiza externă a fost evitată pentru a asigura continuitatea operațională în cadrul ADI, concomitent cu obținerea de economii privind cheltuielile curente (inclusiv salarii), care sunt acoperite prin finanțări UE, internalizarea permițând evitarea riscurilor caracteristice externalizării. În acest context, ZMO are rol de autoritate de management, care selecționează proiecte în urma unei analize tehnice și atribuirii unui punctaj. De asemenea, ZMO oferă asistență tehnică UAT membre, precum consultantță gratuită la redactarea proiectului și pregătirea cererilor de finanțare.

### Schimbul de experiență între membrii ZMO

Membrii ZMO au încheiat un protocol pentru schimburi de experiență, prin care orice capacitate specializată deținută de unul dintre membri poate fi accesată și de alți membri. Aceste schimburi includ, de exemplu, mandatarea ZMO autorizată să pregătească și să implementeze activități.

### Rol activ în asumarea de atribuții și formarea de parteneriate

Chiar și în lipsa unei legislații dedicate zonelor metropolitane, la nivelul ZMO a existat o dinamică proactivă de asumare a atributelor prevăzute de legislația curentă, prin crearea a diverse forme

de parteneriate și asocieri. Scopul acestor măsuri a fost de a depăși statutul de simplă platformă de comunicare sau planificare și de permite o participare activă la implementarea proiectelor intercomunitare.

Principalele direcții de obținere a acestui deziderat au constat în asigurarea capacității instituționale a membrilor UAT, precum și asistență tehnică în dezvoltarea de proiecte, pregătirea de studii de fezabilitate pentru justificarea diverselor investiții și extinderea serviciilor publice de alimentare cu apă, de canalizare, de colectare a deșeurilor și de transport, în scopul maximizării beneficiilor cartierelor din municipiul Oradea.

În acest context, ZMO a reușit să facă investiții în infrastructura rutieră, oferind câteva dintre puținele exemple de asumare a unor investiții publice prin intermediul unei ADI, care funcționează în conformitate cu H.G. 26 / 2000.

Legea 273 / 2006 privind finanțele publice locale permite asocierilor de UAT să implementeze investiții comune. Legea le permite acestora să autorizeze ZMO atât pentru proiectarea, cât și executarea investițiilor de interes public comun. Un astfel de exemplu este reprezentat de realizarea șoselei Oradea - Sântandrei, prin semnarea unui contract de cesionare a dreptului de a obține a autorizației de construcție pentru o șosea metropolitană.

#### **Cesionarea dreptului de a obține autorizația de construcție pentru șoseaua metropolitană**

- contractul de cesionare făcea referire la proiectarea și construcția unei șosele cu o lungime de 3499,90 m, semnat între municipiul Oradea și comuna Sântandrei, în calitate de cedent, și Zona Metropolitană Oradea, în calitate de cesionar, în scopul desfășurării procedurii de achiziții publice pentru proiectarea de drumuri și lucrări de construcții în numele membrilor. Prin această formă de cesionare, procesul de achiziții publice a presupus o singură procedură, prin este evitat riscul de fragmentare și realizare parțială a proiectului.

Contractul de cesionare a fost încheiat conform articolelor 1566-1586 din Codul Civil, după cum urmează:

*Art. 1. Municipiul Oradea și Comuna Sântandrei, în calitate de concedenți, transmitem Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Oradea, în calitate de concesionar, dreptul de a obține autorizația de construire în baza Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții republicată și actualizată pentru obiectivul de investiții de interes public local privind construcția drumului de legătură între centura municipiului Oradea (strada Cașaban) și comuna Sântandrei (strada Râturi), care se realizează pe terenuri aflate în domeniul public al Municipiului Oradea și al comunei Sântandrei, conform suprafețelor și identificărilor prin numerele cadastrale existente pentru fiecare UAT în parte, menționate în anexa 1 la prezentul contract.*

*Art. 2. Prezentul contract de cesiune a dreptului de a obține Autorizația de construire este cu titlu gratuit.*

Aceste acțiuni au ca principală justificare premisa că, pentru a fi eligibile pentru finanțare la nivel sub-național, zonele metropolitane ADI trebuie să demonstreze că au capacitatea de a finanța proiecte proprii sau ale membrilor lor, cu ajutorul unui aparat tehnic-operational format în conformitate cu reglementările europene și având rolul de a conduce în mod direct implementarea unui portofoliu de proiecte cu finanțare europeană.

#### **Cooperarea transfrontalieră**

Datorită poziționării sale geografice, ZMO a participat în mod activ la găsirea de atribuții suplimentare la nivel metropolitan, în context transfrontalier. Prin dezvoltarea Programului de cooperare transfrontalieră România-Ungaria și evoluția acestuia într-o entitate de cooperare teritorială europeană, ZMO își poate asuma un rol de autoritate de management în scopul gestionării finanțării disponibile în zona transfrontalieră. Un exemplu de astfel de cooperare transfrontalieră este reprezentat de Centrul pentru energii regenerabile BIO - REN din Oșorhei. Investiția pentru realizarea Centrului pentru energii regenerabile din comuna Oșorhei este rezultatul unui proiect transfrontalier inițiat în 2011, în cadrul Programului operațional de cooperare transfrontalieră Ungaria - România 2007-2013, de către Asociația de dezvoltare intercomunitară Zona Metropolitană Oradea, în parteneriat cu Primăria comunei Oșorhei, în colaborare cu Primăria Teglas (Ungaria) și Asociația pentru afaceri și forță de muncă din Hajdu-Bihar.

Ca urmare a acestui proiect, centrul a fost inaugurat în 2014, oferind spațiu și o infrastructură specifică pentru societăți din industria energiei regenerabile, și având rolul de a promova acest sector și a dezvolta sectoarele economice adiacente. De asemenea, centrul BIO - REN găzduiește conferințe, seminare, prezentări, târguri și expoziții pe teme din domeniul energiilor regenerabile. Succesul acestui proiect de parteneriat constituie un exemplu de bune practici pentru colaborarea intercomunitară, transfrontalieră și interinstituțională în cadrul unei ADI pentru dezvoltare metropolitană de interes general.

#### **Utilizarea legislației pentru eficientizarea resurselor existente**

Deoarece finanțarea rambursabilă pentru prefinanțare și/sau cofinanțare a proiectelor finanțate din fonduri europene nerambursabile este exclusă de la calculul ratei de îndatorare de până la 30%, a existat o permanentă corelare a creditelor contractate cu finanțare europeană. Cheltuielile neeligibile din proiectele europene pot fi acoperite de credite, fără ca acest lucru să afecteze gradul de îndatorare prevăzut în Hotărârea nr. 665 din 29 iunie 2011. Astfel, ZMO a încercat să coreleze cheltuielile neeligibile cu obiectivele de investiții finanțate din fonduri europene.

#### **Cererea de finanțare pentru proiecte în desfășurare**

ZMO a încurajat UAT membre să solicite finanțare europeană pentru proiecte în desfășurare și inițiate în loc să depună propuneri de noi investiții. Deși acest tip de abordare presupune anumite riscuri, rata de aprobare a cererilor a sporit deoarece proiectele prezentate spre analiză sunt bine pregătite.

#### **Asocierea dezvoltării cu date relevante și validate**

Deoarece unii indicatori statistici erau disponibili doar la nivel național, ZMO a întărit capacitatea biroului statistic și a dezvoltat o bază de date în colaborare cu Institutul Național de Statistică, pentru a obține o situație documentată a dinamicilor de pe piața muncii, a priorităților pentru investitori, a nevoilor de mobilitate și a cerințelor de educație și de piață la nivel metropolitan. Aceste informații și date au fost utilizate pentru a alcătui documente credibile de planificare strategică a dezvoltării metropolitane.

Pregătirea unei propuneri de investiții se întemeiază pe astfel de documente de planificare și are loc într-o manieră prudentă, prin analizarea oportunităților indicate de datele statistice, folosind infrastructura GIS. Acest proces presupune utilizarea de drone topografice, evitând astfel o apreciere teoretică a fezabilității proiectului. Ulterior, proiectul este monitorizat și prin folosirea de echipamente specifice.

## ADI în contextul instrumentelor financiare: Fondul ZMO

Fondul ZMO a fost creat printr-un acord de parteneriat având ca obiectiv „stimularea dezvoltării socioeconomice a Zonei Metropolitane Oradea prin sprijinirea investițiilor care contribuie la creșterea calității infrastructurii și serviciilor publice de bază la nivelul localităților asociate.” Acest acord constă în acordarea unei finanțări rambursabile în valoare de până la 1.000.000 EUR, sub formă unui împrumut fără dobândă/ajutor financiar, pe o perioadă maximă de 4 luni, pe care ZMO îl oferă UAT selectată prin vot al consiliului director al asociației. Suma poate fi folosită numai în scopul prevăzut în cererea de finanțare. Exemplele de scopuri de finanțare includ studii de fezabilitate/proiecte tehnice, cofinanțarea de proiecte, lichidități pentru rambursări, completarea finanțării necesare pentru finalizarea unui proiect/investiții, achiziția de bunuri/echipamente etc.

Pentru a beneficia de acest împrumut, UAT-urile trebuie să prezinte o cerere pentru investițiile pentru care doresc să obțină cofinanțare / asistență financiară, pentru a exprima astfel un angajament ferm de finalizare a investițiilor deja în curs. Asistența financiară este acordată membrilor în următoarele condiții:

- În limitele fondului alocat de consiliul director;
- În ordinea solicitărilor depuse și pe baza votului consiliului director;
- Exclusiv membrilor care și-au plătit contribuția la zi (la momentul depunerii cererii de asistență financiară);
- Pe o perioadă de maximum 4 luni, o singură dată pe an calendaristic/membru;
- Suma este rambursată în RON, prin transfer bancar, anterior împlinirii datei scadente;
- Neplata împrumutului la data scadentă atrage aplicarea de sancțiuni de către consiliul director al ZMO (dobânzi, excluderi etc.).

Împrumuturile de la Fondul ZMO sunt accesate pe baza unui acord individual de parteneriat. Pentru a asigura distribuția eficientă a poverii financiare pentru UAT membre, implementarea și proiectele nerambursabile sunt planificate să coincidă cu perioada de rambursare a împrumutului accesat prin fondul ZMO.

În cazul acestui fond, suplimentar împrumutului pe o perioadă de 4 luni, consiliul director poate acorda, prin vot, o formă suplimentară de asistență financiară în caz de nevoi stringente ale membrilor asociați, din rezervele create prin contribuțiile membrilor.

### Riscurile și constrângerile care limitează cooperarea interjurisdicțională

1. **Abordarea oportunistă în funcție de disponibilitatea fondurilor** - Unul dintre principalele riscuri identificate în Zona Metropolitană Oradea este faptul că UAT membre sunt condiționate de sursele disponibile de finanțare, nu de nevoile reale și de costul real de oportunitate. Motivația unui proiect este frecvent condiționată strict de disponibilitatea anumitor fonduri și de eligibilitate, fără a exista o corelare cu proiecte existente sau deja implementate.

2. **Fenomenul extinderii urbane** - Tendințele privind dezvoltarea rezidențială la nivelul zonelor din jurul centrului urban rămân valabile și în cazul municipiului Oradea - acestea au condus la urbanizarea zonelor peri-urbane înconjurătoare fără a oferi și serviciile necesare.

3. **Capacitatea financiară pentru cheltuieli suplimentare în bugetul local** - Pentru a implementa proiecte în interiorul ZMO, UAT membre și centrul urban trebuie să ofere resurse suplimentare, acest fapt putând limita implementarea proiectelor intercomunitare și necesita o prioritizare clară.

4. **Refuzul UAT de a face investiții comune** - În interiorul ZMO au existat situații în care deși proiectele erau inițial ferm asumate, acestea nu au putut fi implementate din cauza unor factori politici sau al refuzului locuitorilor. Situații de acest fel au apărut în comuna Sânmartin (unde, în ciuda existenței unei documentații pentru o pistă de biciclete între Oradea și stațiunea Felix, proiectul a fost eliminat din lista de priorități a comunei). Un alt exemplu este Biharia, unde proiectul de extindere al operatorului regional de apă-canal a atras proteste. Acestea vizau preponderent o posibilă majorare a costurilor finale, atribuită standardelor crescute de calitate. Cu toate că finanțarea europeană a acestui proiect era deja în curs, noii membri ai Consiliului Local au refuzat să o implementeze.

## Zona Metropolitană Iași

Zona Metropolitană Iași (ZMI) este prima zonă metropolitană din România, fiind creată oficial în aprilie 2004, fiind formată din municipiul Iași, Consiliul Județean Iași și 13 localități din jurul Iașului: Aroneanu, Bîrnova, Ciurea, Holboca, Lețcani, Miroslava, Popricani, REDIU, Schitu Duca, Tomești, Ungheni, Valea Lupului, Victoria. Cinci alte comune (Prisăcani, Comarna, Movileni, Țuțora, Golești) au primit statut de observator în 2008, prin decizie a Consiliului Metropolitan, în prima etapă de extindere a ZMI. În 2016, la ZMI s-a alăturat și Dobrovăț, o comună cu potențial turistic, pentru a fi inclusă în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană elaborată la nivel metropolitan.

ZMI este o asociație de dezvoltare intercomunitară (ADI) care a fost creată în conformitate cu Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, Legea nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național și Ordonanța nr. 53/2002 privind Statutul-cadru al unității administrativ-teritoriale. ZMI este condusă de un Consiliu Metropolitan, format din reprezentanți delegați de consiliile locale și Consiliul Comunal Iași. Fiecare dintre unitățile teritoriale-administrative partenere are un reprezentant autorizat să voteze în Consiliul Metropolitan. Funcția de președinte al asociației este una instituțională, deținută de primarul municipiului Iași în numele municipalității. Unul dintre vice-președinți este președintele Consiliului Județean, iar celălalt este unul dintre primarii comunelor membre. Consiliul Metropolitan a creat Agenția de Dezvoltare Metropolitană ca organ executiv al ADI, pentru a gestiona activitățile necesare de planificare, implementare, monitorizare și promovare a proiectelor de dezvoltare metropolitană, alcătuirea cererilor de finanțare și desfășurarea activităților administrative curente.

Crearea ZMI a avut loc sub auspiciile programului GRASP (*Governance Reform and Sustainable Partnerships* - Reformă a guvernării și parteneriate sustenabile), fiind finanțată de Agenția pentru Dezvoltare Internațională din Statele Unite (USAID) și implementată în perioada mai 2003 - noiembrie 2004. Programul oferea expertiză privind cooperarea metropolitană și dezvoltarea

teritorială și încuraja parteneriate și schimburi de experiență între factorii decizionali și specialiști din administrația publică locală și centrală, servicii publice, sectorul afacerilor, sectorul academic și organizații neguvernamentale, în scopul armonizării proceselor de dezvoltare și întăririi avantajelor competitive ale aglomerației urbane lași.

Prin urmare, ZMI a fost creată având la bază un set de obiective comune și dorința autorităților locale pentru o abordare comună privind dezvoltarea urbană și metropolitană. ZMI a vizat următoarele domenii de cooperare interjurisdicțională: utilizarea și managementul terenurilor, creșterea calității locuințelor, dezvoltarea infrastructurii și utilităților, dezvoltarea și diversificarea serviciilor publice, dezvoltarea economică locală, managementul mediului.

Obiectivele de dezvoltare strategică stabilite de partenerii metropolitanii includ:

- Redefinirea și întărirea rolului UAT metropolitane în regiune pe termen mediu și lung, ca centru puternic și semnificativ de dezvoltare regională și națională la viitoarea frontieră de est a Uniunii Europene<sup>44</sup>;
- Echilibrarea și creșterea ritmului de dezvoltare economică al fiecăruia dintre partenerii metropolitanii;
- Dezvoltarea coerentă și armonioasă a UAT metropolitane și a comunităților;
- Dezvoltarea identității culturale a comunităților membre;
- Creșterea accesibilității și echiparea integrată a localităților metropolitane (drumuri, alimentare cu apă, canalizare, telefonie etc.) și asigurarea accesibilității ZMI la restul țării și dincolo de frontieră; asigurarea de servicii publice eficiente și competitive în interiorul zonei metropolitane;
- Îmbunătățirea performanței administrațiilor publice metropolitane;
- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților metropolitane;
- Creșterea accesului partenerilor la resurse (inclusiv fonduri guvernamentale, fonduri de pre-aderare și alte fonduri din surse internaționale) prin cereri de finanțare și proiecte colaborative;
- Crearea de parteneriate naționale și internaționale în beneficiul tuturor membrilor ZMI.

Principalele sarcini ale organismului executiv al ADI (Agenția de Dezvoltare Metropolitană) constau în:

- Pregătirea și organizarea întrunirilor ADI,
- Actualizarea și monitorizarea implementării documentelor strategice metropolitane,
- Managementul proiectelor (inclusiv implicarea cetățenilor)
- Atragerea de resurse pentru dezvoltare,
- Consultarea și formarea membrilor ZMI,
- Activități de marketing.

În prezent, ZMI desfășoară activitățile necesare pentru planificarea, implementarea, monitorizarea și promovarea proiectelor de dezvoltare metropolitană, precum și scrierea de propuneri de proiecte pentru accesarea finanțărilor din diverse surse. De asemenea, ZMI pregătește etapele și documentele necesare transmiterii către consiliul local, în vederea analizei și aprobării pentru înființarea autorității urbane de transport metropolitan.

<sup>44</sup> ZMI a fost creată anterior aderării României la UE

## Beneficiile coordonării metropolitane

1. **Planificare multijurisdicțională integrată** – încă de la începuturile sale, ZMI a avut un rol important în planificarea metropolitană, iar în decursul anilor și-a dezvoltat capacitatea tehnică și de planificare. În cadrul programului GRASP, partenerii metropolitanii au dezvoltat și aprobat conceptul de dezvoltare, ulterior implementat și dezvoltat de ADI. În urma aderării României la UE, perioada de programare 2007-2013 a marcat introducerea abordării de dezvoltare urbană integrată, iar ZMI a fost responsabilă pentru dezvoltarea Planului integrat de dezvoltare a polului de creștere lași (PIDPC). În acest scop, ZMI a primit asistență și sprijin din partea coordonatorului polului de creștere, o structură constituită în interiorul ADR Nord-Est. Planul includea proiecte atât în lași, cât și în teritoriul metropolitan înconjurător, și a reprezentat baza de atragere a fondurilor UE pentru competitivitate economică, conectivitate și accesibilitate, servicii sociale și educaționale, patrimoniu și mediu. În perioada de programare 2014-2020, ZMI s-a implicat în dezvoltarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU) pentru Zona Metropolitană lași și a Planului de mobilitate durabilă (PMUD) a teritoriului acesteia, asigurând participarea partenerilor metropolitanii pe durata celor două procese, precum și coordonarea între cele două documente și alte strategii și planuri locale existente. În timpul acestei perioade de programare, a primit, de asemenea, sprijin și asistență din partea ADR Nord-Est, prin intermediul structurii dedicate dezvoltării urbane. Acest tip de abordare a fost stabilit pentru toate regiunile, printr-un acord de delegare semnat între autoritatea de management și ADR-uri. ZMI s-a mai implicat în planificare sectorială, contribuind în perioada 2017-2018 la Strategia de Turism a municipiului lași, un document care acoperă întreg teritoriul metropolitan.
  - a. Informațiile centralizate existente la nivel metropolitan pot fi utilizate pentru dezvoltarea unui sistem metropolitan inteligent, care permite luarea de decizii întemeiate pe elemente concrete, integrarea bazelor de date și atragerea de investiții.
2. **Monitorizare a proiectelor integrate și colectare de date** – pe durata perioadelor de programare anterioară și curentă, ZMI a avut rol de centru metropolitan de cunoștințe privind proiectele finanțate din fonduri UE din zonă. ADI a monitorizat PIDPC 2007-2013, iar în prezent, SIDU și PMUD, și a menținut un dialog constant cu primăria lași, Agenția de Dezvoltare Nord-Est și Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice. De asemenea, ZMI a colectat portofolii de proiecte ale comunelor metropolitane și este principalul punct de contact pentru colectare de date în zona metropolitană, având capacitatea de a media comunicarea cu părțile interesate relevante.
3. **Extinderea rețelelor de utilități către localitățile metropolitane** – utilitățile (apă, canalizare, managementul deșeurilor etc.) au fost dezvoltate și extinse în teritoriul metropolitan conform unui plan comun pe parcursul ultimilor ani. Extinderile au vizat atât zonele rezidențiale, cât și pe cele economice/comerciale, loturile de teren echipate devenind atractive pentru investiții. Cooperarea interjurisdicțională privind furnizarea și dezvoltarea utilităților este implementată prin ADI cu scop unic, la nivel județean sau regional și acoperind teritoriul ZMI.
4. **Capacitate sporită de atragere a fondurilor și diversificare a portofoliilor** – ZMI are statut de ONG, ceea ce înseamnă că este eligibilă pentru o diversitate de programe de finanțare (Programul Operațional Resurse Umane, Programul Operațional Capacitate Administrativă, Programul de cooperare transfrontalieră România – Moldova etc.). În acest context, ADI a implementat câteva proiecte cu impact metropolitan, care se adaugă

celor implementate de membrii săi, în domenii precum formare pentru administrația publică, dezvoltarea resurselor umane în zone rurale, planificare strategică și teritorială. Totuși, reducerea numărului de membri ai echipei în ultimii ani a condus, la rândul său, la o scădere a capacității de dezvoltare și implementare a proiectelor.

**5. Capacitate tehnică și administrativă** – ZMI a contribuit la dezvoltarea capacității tehnice și administrative a membrilor săi atât în mod direct, prin proiecte de formare a personalului UAT-urilor metropolitane, cât și indirect, prin sesiuni de informare, întâlniri, consultări și schimburi de experiență pe care le-a organizat. De asemenea, prin asumarea responsabilității pentru comunicarea centralizată și planificarea metropolitană strategică, ZMI a asigurat participarea membrilor săi și calitatea proceselor și a rezultatelor finale. Ca urmare a unui proces de dezvoltare metropolitană cu o durată de peste 15 ani, ADI deține o echipă centrală care asigură memoria instituțională, coerența și expertiză tehnică.

**6. Finanțare prioritară pentru proiectele conținute în documentele de planificare la nivel metropolitan** – cu toate că nu constituie un beneficiu al cooperării metropolitane propriu-zise, atribuirea de punctaje suplimentare pentru proiecte care solicită finanțare din programele operaționale, dacă acestea au făcut parte din strategia metropolitană integrată, a încurajat cooperarea între UAT metropolitane în etapa de planificare. Cu toate acestea, în unele cazuri, cooperarea a fost limitată, partenerii metropolitani cerând doar ca proiectele lor să fie incluse în portofoliul metropolitan. În același timp, s-a preferat ca întreaga alocare financiară din POR 2007-2014 să fie orientată către o municipalitate, un proiect unic fiind dezvoltat în parteneriat cu județul.

## ZMI în contextul perioadei de pre-aderare a României și perioadele de programare 2007-2013 și 2014-2020

Municipiul Iași este cel mai important centru urban de la frontiera de răsărit a României (și ulterior a UE), dar rămâne una dintre cele mai sărace și nedezvoltate regiuni ale țării. În urma creării zonei metropolitane și programului de dezvoltare metropolitană sprijinit de GRASP, în 2004-2005, ZMI a atras peste 160 miliarde lei de la Guvern pentru planificare metropolitană și infrastructură de bază (apă, gaze, drumuri), conform listei de investiții de capital<sup>45</sup>. ADI are misiune a de a coordona implementarea conceptului strategic metropolitan, iar echipa a beneficiat de formare și dezvoltare a capacității.

În 2008, municipiul Iași a fost desemnat ca unul dintre cei șapte poli naționali de creștere care urmau să beneficieze de investiții prioritare din programele de finanțare comunitare și naționale bazate pe planurile integrate de dezvoltare urbană, așa cum se arată în Hotărârea Guvernului nr. 998 /2008. Prin urmare, a crescut interesul pentru planificare metropolitană în ZMI.

*În perioada de programare 2007-2013, teritoriul metropolitan s-a dezvoltat în principal datorită fondurilor europene atrase.*

Axa prioritară POR 1, DMI 1.1. privind dezvoltarea urbană integrată, monitorizată de ADI ZMI, pune la dispoziție peste 100 mil. EUR localităților metropolitane ieșene, și în special municipiului Iași. Suma principală alocată includea infrastructura de transport, care sprijinea continuarea eforturilor de dotare a municipiului Iași și a teritoriului metropolitan. Dezvoltarea și legitimitatea ADI au fost sporite de rolul său în planificarea și atragerea de fonduri UE, ZMI având un rol coordonator în

planificarea strategică și dezvoltarea și monitorizarea proiectelor. În acest context, ADI și-a extins echipa, organizată în două birouri – Biroul de management de proiect (experți în managementul proiectelor conduși de un director de birou) și Biroul de servicii funcționale (finanțe și achiziții, planificare teritorială și strategii de dezvoltare și un asistent pentru baze de date și administrativ, conduși de un șef de birou). Aceasta a permis ADI să aplice câteva acțiuni și funcții:

- Dezvoltarea PIDPC,
- Participarea la pregătirea propunerilor pentru proiecte în portofoliul PIDPC,
- Monitorizarea și actualizarea PIDPC, conform deciziei Consiliului Metropolitan,
- Cooperare verticală cu autoritățile relevante pentru implementarea proiectelor POR incluse în PIDPC - Coordonatorul polului de creștere și Organismul intermediar, ambii din Agenția Nord-Est, și Autoritatea de Management (Ministerul Dezvoltării Regionale),
- Dezvoltarea de propuneri de proiecte și cereri de finanțare nerambursabilă (altele decât POR) și participarea la proiecte în calitate de partener/ partener principal – în special pentru proiecte de creștere a capacității tehnice și administrative în ZMI și de dezvoltare socioeconomică,
- Promovarea online și offline a ZMO, inclusiv un buletin informativ bianual - „Metropolitan Iași”.

În perioada de programare curentă, ZMI s-a implicat în:

- Procese de planificare la nivel național, regional și județean, prin furnizarea de feedback privind documentele de planificare. ZMI a promovat abordările de tip metropolitan și continuitatea cu privire la abordarea polului de creștere, inițiată în 2008,
- Dezvoltarea de studii și colectarea de date privind situația din teritoriu, în vederea sprijinirii actualizării/elaborării documentelor de planificare pentru 2014-2020,
- Coordonarea și contribuția la documentele de planificare metropolitană (SIDU, PMUD),
- Dezvoltarea de propuneri de proiecte și cereri de finanțare nerambursabilă, precum și participarea la proiecte în calitate de partener sau partener principal,
- Promovarea online și offline a ZMO.

În 2018, ZMI a fost, de asemenea, desemnată ca secretariat tehnic al Autorității Urbane Iași<sup>46</sup> (AU), fiindu-i atribuite următoarele sarcini prevăzute de Regulamentul de organizare și funcționare a AU:

- Primește, înregistrează și distribuie corespondența,
- Transmite documentele în timp util altor instituții,
- Sistematizează, clasifică și arhivează documente astfel încât să poată furniza toate informațiile solicitate,
- Furnizează sprijin logistic pentru organizarea ședințelor de lucru,
- Multiplică documentele necesare pentru activitatea Autorității Urbane,

<sup>45</sup> Vrabet, Mihaela. 2004. Studiu de caz, Zona Metropolitană Iași. GRASP

<sup>46</sup> Organismul însărcinat cu prioritizarea proiectelor eligibile pentru finanțare de la POR 2014-2020, PA 4 (dezvoltare urbană durabilă), axa prioritară dedicată municipiilor reședință de județ

- Alcătuieste și menține în bună stare registrul de intrări/ieșiri al corespondenței zilnice.
- Redactează și menține în bună stare registrul de intrări al fișelor de proiect.
- Arhivează documentele de activitate, în conformitate cu prevederile naționale și europene aplicabile.

Din cauza numărului insuficient de angajați din ultimii trei ani, capacitatea ADI a scăzut, fapt ce a avut urmări directe asupra dezvoltării și implementării propriilor proiecte și inițiative – de exemplu, buletinul informativ anual a fost anulat începând din 2017.

Una dintre deficiențele perioadei de programare 2014-2020 a fost disponibilitatea limitată a finanțării în teritoriul metropolitan, principalul beneficiar eligibil fiind municipiul Iași. Concentrarea intervențiilor POR eligibile în centrul urban, precum și întârzieri în stabilirea și operaționalizarea sistemului de transport metropolitan a atras o scădere a implicării partenerilor metropolitan.

## Exemple de cooperare multijurisdicțională în ZMI

Domeniile de cooperare multijurisdicțională între membrii ZMI includ:

- Managementul și dezvoltarea utilităților publice (apă-canal, managementul deșeurilor) - conform master planurilor ADI sectoriale; aceste procese nu sunt coordonate de ZMI.
- Planificare strategică, inclusiv strategia metropolitană generală și strategiile sectoriale de dezvoltare economică și turism (așa cum se menționează mai sus).
- Cooperarea transfrontalieră în domeniile planificării strategice, urbane, sociale etc.
- Marketing.

În timp ce ZMI a dezvoltat câteva proiecte și inițiative ce contribuie la dezvoltarea teritoriului metropolitan, se poate concluziona că inițiativele de succes ale ADI au fost orientate mai mult către coordonare decât către cooperare.

### Dezvoltarea capacității tehnice și administrative

Dezvoltarea tehnică și administrativă este o preocupare constantă a ZMI. De exemplu, ADI a atras finanțare și a implementat proiectul *Personal calificat pentru o administrație eficientă în Zona Metropolitană Iași* (2011-2012), finanțat de Programul Operațional Dezvoltarea Capacității Administrative. Proiectul urmărea îmbunătățirea cunoștințelor profesionale și a competențelor personalului celor 10 organisme administrative membre ale asociației, furnizând formare pentru management de proiect, achiziții publice, competențe de operare a calculatorului, planificare strategică și management financiar pentru 130 de angajați din UAT-urile metropolitane.

### Dezvoltare socioeconomică

Asigurarea unei dezvoltări echilibrate a teritoriului metropolitan și sprijinirea dezvoltării socioeconomice a zonelor rurale au fost abordate prin *Proiectul DECoR DRU - Dezvoltarea economică a comunității rurale prin dezvoltarea resurselor umane* (2014-2015). Proiectul a fost finanțat prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane și a inclus două componente principale:

- Îmbunătățirea strategiei de dezvoltare economică și a competitivității în domeniile strategice pentru zona rurală a ZMI.
- Furnizarea de formare profesională și programe de suport pentru angajări în domenii altele decât cele agricole și promovarea mobilității profesionale, sectoriale și geografice a forței de muncă rurale din ZMI.

Proiectul urmărea creșterea calității resurselor umane în zona rurală a ZMI prin calificare, informare și consiliere, în scopul facilitării accesului la locuri de muncă în domenii altele decât cele agricole, în corelare cu cerințele de pe piața locală și regională a muncii. În cadrul acestui proiect au fost furnizate formare și consiliere pentru 180 de cetățeni din zone metropolitane rurale.

### Cooperarea transfrontalieră

ZMI și-a valorificat poziția geografică și statutul său de ADI în cadrul unor proiecte de cooperare transfrontalieră în domeniile planificării strategice pentru dezvoltare urbană integrată, servicii sociale și dezvoltare economică locală. ZMI a fost activă în acest sens încă de la începuturile sale, atrăgând finanțare din programele de vecinătate între România și Republica Moldova (proiectele au inclus: Activitate socială pentru o viață mai bună, 2004-2006, Rețeaua APL de dezvoltare, 2006-2008 și Pregătirea înființării unei piețe en-gros în localitatea Vulturi, Popricani, 2007-2009) și Programul de cooperare transfrontalieră România-Ucraina-Republica Moldova (Elaborarea și managementul planurilor integrate de dezvoltare urbană, 2013-2014). Aceste inițiative au sprijinit colaborarea intercomunitară, transfrontalieră și interinstituțională pentru dezvoltare metropolitană, oferind finanțare suplimentară și abordări de tip tematic pentru completarea proiectelor aparținând UAT-urilor metropolitane.

### Transportul metropolitan

Mobilitatea urbană și metropolitană a reprezentat o preocupare permanentă la nivelul ZMI, datorită atât infrastructurii deficitare de transport pe care autoritățile au încercat să o modernizeze, cât și nevoii pentru un sistem de transport metropolitan modern și durabil, care ar putea contribui, de asemenea, și la îmbunătățirea factorilor de mediu. ADI a participat la proiectul *Managementul parcărilor și strategii implementate cu succes pentru eficientizarea transportului urban (PUSH & PULL)* din perioada 2013-2015, cofinanțat de Intelligent Energy Europe și care promovează mobilitatea durabilă.

Pe de altă parte, ZMI a încercat să faciliteze constituirea unei asociații de transport public metropolitan începând din 2010, iar două încercări în acest scop au eșuat din cauza refuzului unor membri de a supune decizia unui vot în Consiliile Locale/Județene, în pofida unui acord de principiu între toți partenerii metropolitan. Eforturile în acest sens au fost reluate, iar partenerii metropolitan și-au reconfirmat interesul pentru sistemul de transport metropolitan.

### Promovarea oportunităților de finanțare

Cu toate că nu este una dintre principalele sale atribuții, ZMI promovează oportunități de finanțare către membrii săi, urmărind creșterea accesului acestora la finanțări. Această abordare este deosebit de importantă atunci când vizează finanțarea complementară a POR – fonduri pentru dezvoltare rurală, cooperare transfrontalieră etc.



## Riscurile și constrângerile care limitează cooperarea interjurisdicțională

- 1. Interesul redus al factorilor decizionali (funcționari aleși) pentru cooperarea** în cadrul unor proiecte sau inițiative care nu au un efect direct asupra vizibilității/popularității și capitalului lor electoral. Cooperarea metropolitană ocupă un loc inferior pe agenda politică locală atunci când nu există un interes direct (în special de finanțare).
- 2. Atribuții și competențe neclare ale ADI metropolitane** – lipsa unei legislații specifice în materie de cooperare și dezvoltare metropolitană poate întârzi dezvoltarea și procesele decizionale, în special pe fondul interesului politic redus pentru cooperare metropolitană. De exemplu, ZMI a încercat să faciliteze constituirea unei asociații de transport public metropolitan începând din 2010, o inițiativă care nu a avut deocamdată succes, în pofida unui acord de principiu încheiat între toți partenerii metropolitani. Un alt exemplu de zgâlțâie suprapunerii atribuțiilor de planificare ale ZMI și primăriei Iași – în timp ce ZMI a coordonat dezvoltarea PIDPC și a PMUD, primăria a coordonat dezvoltarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană (pentru zona metropolitană), cu participarea ZMI pe întreaga durată a elaborării.
- 3. Disponibilitate limitată a finanțării pentru teritoriul metropolitan și integrarea finanțării** – după cum s-a arătat mai sus, concentrarea intervențiilor POR eligibile în centrul urban a cauzat retragerea partenerilor metropolitani și o scădere a percepției privind valoarea adăugată a cooperării. Această situație a fost încurajată și de obiectul strategiei metropolitane și prioritizarea portofoliului de proiecte asupra POR (conform ghidurilor programului), dar și de o promovare redusă a finanțării și proiectelor complementare pentru restul teritoriului metropolitan pe durata etapelor de planificare și implementare. Integrarea planificării și finanțării trebuie să fie mai bine abordată în următoarea perioadă de programare, atât prin ghidurile programelor, cât și de către inițiatorii planurilor locale/metropolitane.
- 4. Deficitul de personal al ADI ZMI generează limitări operaționale** – În ultimii trei ani, ZMI s-a confruntat cu un deficit de personal din cauza migrării unor angajați către instituții ale administrației publice locale, în urma creșterilor salariale din administrația publică. Aceasta a condus la reducerea volumului de activități al ADI și ridică problema atragerii și păstrării angajaților bine instruiți. O poziționare mai clară a ADI ZMI și a atribuțiilor sale, însoțită de prevederile legale, se poate dovedi utilă în acest sens.

## Zona Metropolitană Cluj-Napoca

ZMCN a fost creată în 2008, prin asocierea municipiului Cluj Napoca cu UAT înconjurătoare, anume: Aiton, Apahida, Baci, Bonțida, Borșa, Căianu, Chinteni, Ciurila, Cojocna, Feleacu, Florești, Gilău, Gârbău, Jucu, Petrești de Jos, Tureni și Vultureni, împreună cu localitățile Sânmpaul și Săvădisla, care s-au alăturat în 2009, respectiv 2016.

Viziunea pentru ZMCN este următoarea:

*“Zona Metropolitană Cluj va deveni un pol magnetic pentru servicii de cercetare, dezvoltare,*

*inovare și tehnologia informației, mediul adecvat pentru antreprenori, profesioniști și tineri. Locul unde te dezvolti, ai succes și-ți crești copiii.”*

Principalele obiective ale Asociației sunt:

1. Dezvoltarea și modernizarea urbanistică a ZMCN, creșterea mobilității și dezvoltarea durabilă
2. Creșterea competitivității economice a ZMCN
3. Dezvoltarea serviciilor cu specific social în vederea creșterii calității vieții locuitorilor din ZMCN și Regiunea Nord-Vest.

Principalele activități ale ZMCN sunt:

- Dezvoltarea, monitorizarea și implementarea unui concept strategic pentru dezvoltarea durabilă a zonei metropolitane
- Dezvoltarea de proiecte și programe proprii, în parteneriat cu alte entități private din România și din străinătate, pentru dezvoltarea zonei metropolitane.
- Dezvoltarea documentațiilor tehnice și economice pentru finanțări nerambursabile
- Promovarea strategiei de dezvoltare economică și marketing pentru investitori
- Atragerea de investiții (locale și internaționale)
- Sprijinirea și promovarea sectorului SMS și facilitarea accesului la resurse financiare de pe piețele de capital sau fonduri internaționale
- Orice alte activități destinate generării de resurse proprii de finanțare.
- Elaborarea Planului de Amenajare a Teritoriului Zonei Metropolitane Cluj Napoca (PATZM) pe baza Planului Urbanistic General al fiecărei unități teritorial-administrative aparținând zonei;
- Îmbunătățirea și dezvoltarea infrastructurii de transport, telecomunicații și energie din interiorul zonei metropolitane (la nivelul UAT)
- Dezvoltarea și îmbunătățirea serviciilor publice
- Dezvoltarea turismului și sectorului terțiar
- Dezvoltarea resurselor umane, creșterea ratei de ocupare și combaterea excluziunii sau a dezechilibrelor sociale.
- Promovarea de soluții integrate și eficiente pentru construcția de locuințe sociale, participarea la programe destinate creării de locuri de muncă și creșterea nivelului de trai.
- Dezvoltarea de strategii, programe, studii și investigații în scopul identificării problemelor și provocărilor cu care se confruntă ZMCN
- Prevenirea și combaterea criminalității sau comportamentelor nedorite
- Încurajarea școlarizării și creșterea nivelului de educație și cultură personală și al grupurilor vulnerabile.
- Strângere de fonduri
- Consultanță și orientări în materie de drepturi civile, civism, dezvoltare economică durabilă, protecția mediului și alte domenii ale vieții publice.

Zonele metropolitane se confruntă cu probleme comune, precum schimbările economice, incluziunea socială, expansiunea rapidă și necontrolată a orașelor, traficul aglomerat ca urmare

a modelelor de mobilitate nesustenabile, prejudicii aduse mediului și poluare - al căror impact depășește limitele sale administrative.

ZMCN răspunde provocărilor metropolitane prin facilitarea cooperării privind:

- Planificarea – ZMCN urmărește dezvoltarea unui Planul de Amenajare a Teritoriului Zonei Metropolitane Cluj Napoca (PATZM)
- Politici sectoriale privind dezvoltarea economică, utilitățile și serviciile publice
- Finanțarea sau cofinanțarea de programe și proiecte cu impact metropolitan
- Impozitarea proprietăților și managementul imobiliar
- Probleme de mediu
- Politici și programe în materie de sănătate, cultură, sport și turism
- Organizare instituțională și dezvoltarea resurselor umane

Din aceste domenii de cooperare definite în statutul asociației, ZMCN se concentrează asupra problemelor de planificare prin coordonarea documentelor de planificare relevante (PMUD sau SIDU), dezvoltarea de proiecte care sprijină incluziunea socială a comunităților marginalizate, furnizarea de oportunități și resurse de formare pentru părțile interesate de la nivel local, crearea de facilități pentru dezvoltarea economică și promovarea patrimoniului natural și a atracțiilor turistice.

## Beneficiile coordonării metropolitane

Câteva dintre beneficiile și avantajele oferite de coordonarea metropolitană în Cluj-Napoca includ:

### 1. Acces mai bun la proiecte internaționale

După perioada de programare 2007-2013, ZMCN și-a diversificat considerabil proiectele și, în special, sursele de finanțare destinate preponderent proiectelor internaționale. În timp, ZMCN a adunat o echipă puternică, cu experiență în pregătirea și implementarea de proiecte internaționale. UAT mici (comunele) dispun rareori de capacitatea administrativă de a scrie propuneri pentru programe de finanțare mai complexe, ceea ce înseamnă că pot beneficia de pe urma schimburilor internaționale de experiență și a proiectelor de cercetare dezvoltate în ZMCN.

### 2. Soluționarea de probleme complexe

În multe cazuri, capacitatea UAT este insuficientă pentru a rezolva problemele și provocările din zonele metropolitane. Problemele precum expansiunea necontrolată (extinderea urbană), sărăcia și incluziunea socială sau accesul la servicii de interes general sunt doar câteva exemple în acest sens. În această privință, ZMCN a dezvoltat câteva proiecte destinate sprijinirii incluziunii sociale a persoanelor defavorizate. Un exemplu este cel al proiectului PATA-Cluj, care utilizează o finanțare nerambursabilă în valoare de 2 mil. EUR din Granturile Norvegiene, destinată sprijinirii desegregării și luptei împotriva sărăciei într-o comunitate defavorizată de lângă rampa de deșeuri a municipiului Cluj-Napoca.

### 3. Capitalizarea integrată a resurselor locale

Atracțiile turistice și facilitățile de agrement sunt concentrate în Cluj-Napoca, dar unele

sunt disponibile și în zonele metropolitane. Promovarea de către UAT a propriilor atracții în mod individual se poate dovedi extrem de ineficientă, iar rezultatele vor fi mai degrabă nesatisfăcătoare. Prin urmare, marketingul și brandingul teritorial sunt activități care necesită adeseori o cooperare interjurisdicțională. În cazul ZMCN, scopul este de a promova Zona Metropolitană ca destinație importantă pentru turismul de weekend, adresându-se preponderent locuitorilor municipiului Cluj-Napoca, dar și turiștilor care vizitează orașul. Un prim pas în această direcție este proiectul URBforDAN, dedicat pădurii Făget de la periferia municipiului Cluj-Napoca, prin care se urmărește dezvoltarea unui plan de management a locației, împreună cu intervenții neinvazive pe scară mică pentru transformarea zonei într-un spațiu public atractiv și de agrement. Există, de asemenea, planuri de dezvoltare a câteva rute de cicloturism în ZM, care să lege cele mai importante atracții.

### 4. Planificare eficientă și integrată la nivel de zonă metropolitană

Chiar dacă, potrivit legii române, UAT sunt responsabile pentru dezvoltarea de planuri și strategii proprii de amenajare a teritoriului, procesul de planificare nu permite, de cele mai multe ori, înțelegerea contextului și identificarea celor mai bune căi de exploatare a zonelor înconjurătoare. Prin urmare, scopul ZMCN este de a asigura un proces de planificare coerentă la nivelul Zonei Metropolitane. Acest lucru este posibil prin respectarea autonomiei locale a UAT, dar și prin punerea la dispoziția acestora a unor orientări de planificare. ZMCN a avut atribuții de coordonare atât a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană, cât și a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Chiar dacă acest proces a asigurat o viziune coerentă și un portofoliu de proiecte relevante pentru întreaga Zonă Metropolitană, finanțarea din POR a alocată numai pentru municipiul Cluj-Napoca.

### 5. Cooperarea orizontală asigură o mai bună coordonare a planificării de sus în jos

Asociațiile de dezvoltare metropolitană acționează adeseori ca intermediar între administrația județeană (NUTS3) și nivelul regional (NUTS2). În unele cazuri, aceste organizații sunt reprezentative și la nivelul național sau al UE. ZMCN cooperează în mod frecvent cu ADR Nord-Vest în proiecte finanțate de UE prin programul Interreg. În ceea ce privește amenajarea teritoriului la nivel județean, ZMCN este o importantă parte interesată implicată în dezvoltarea planului de amenajare a teritoriului județean (PATJ). Pe de altă parte, există cooperare și în ceea ce privește responsabilitățile acestor trei entități. De exemplu, în timp ce ZMCN se concentrează asupra serviciilor sociale, ADR Nord-Vest și consiliul județean au atribuții de a promova UAT-urile din zonele metropolitane ca destinații de investiții. În plus, Consiliul Județean Cluj este entitatea publică implicată în dezvoltarea și managementul celor patru parcuri industriale care însumează peste 11 000 de locuri de muncă.<sup>47</sup> Două dintre aceste parcuri industriale, Tetarom III și IV, se află în zona metropolitană.

## ADI în contextul atragerii de fonduri europene în perioada 2021-2027

În 2008, după aderarea la UE, Cluj-Napoca a fost desemnată ca pol de creștere alături de alte șase municipii (Brașov, Constanța, Craiova, Iași, Ploiești și Timișoara). Tot în acest an a fost creată și ZMCN, în vederea sprijinirii dezvoltării Planului Integrat de Dezvoltare (PID) pentru polul de creștere (Cluj-Napoca și UAT limitrofe) și implementării de proiecte importante în Zona

<sup>47</sup> Dezvoltarea și extinderea parcurilor industriale Tetarom au fost finanțate din fondurile de preaderare (PHARE), iar ulterior din POR.

Metropolitană. Deoarece în perioada 2007-2013 au existat finanțări din POR dedicate zonelor metropolitane, ZMCN a participat în mod direct la etapa de implementare.

În perioada de programare curentă, ZMCN coordonează procesul de planificare, dar este mai puțin implicată în selectarea proiectelor prioritare și implementarea acestora. Acest lucru se datorează faptului că zonele metropolitane nu mai au obligația de a propune proiecte. Prin urmare, principalele orașe preferă să utilizeze dedicate din POR în principal pentru a-și implementa propriile proiecte, fără a include și zona metropolitană.

ZMCN continuă să urmărească îndeplinirea propriilor obiective (dezvoltare urbană, servicii sociale și competitivitate economică), dar caută alte surse de finanțare. Există o diferență privind tipurile de proiecte din cele două perioade de finanțare. În prima perioadă, ZMCN a participat la implementarea în principal de infrastructură fizică și proiecte de facilități (facilități de asistență socială, parcuri industriale, infrastructură de transport public etc.). În perioada de finanțare actuală, ZMCN implementează în principal proiecte „soft” destinate rezolvării provocărilor metropolitane, prin intermediul cercetării, formării, schimburilor de experiență și de cunoștințe sau intervențiilor pe scară mică. Pe de altă parte, accesarea acestor fonduri este mai dificilă deoarece concurența la nivel internațional este destul de dură, în special în ceea ce privește programele Orizont 2020 sau Acțiuni urbane inovatoare, de la care ZMCN a obținut recent finanțare pentru trei proiecte.

Pentru perioada de programare 2014-2020, ZMCN urmărește o consolidare a capacității sale de planificare. Prin urmare, dorința este de a dispune de o axă de finanțare dedicată prin care fondurile pot fi alocate direct zonei metropolitane, fără ca aceasta să fie în concurență cu centralul urban. O posibilă abordare este de a acorda zonelor metropolitane un rol similar cu cel al autorităților urbane în perioada de programare curentă. Aceasta va însemna că fondurile vor fi prioritizate și implementate de zona metropolitană în parteneriat cu autoritățile locale. O metodă similară este deja utilizată în cadrul programului LEADER pentru GAL / GAL pentru pescuit, în care părțile interesate propun proiecte care sunt ulterior prioritizate la nivel de asociație.

Pentru următorul exercițiu bugetar, ZMCN dispune de o echipă puternică, care acum are o vastă experiență în planificare strategică și scriere și implementare de proiecte. În plus, experiența internațională și cunoștințele obținute de pe urma proiectelor C&D va spori considerabil capacitatea ZMCN de a găsi cele mai eficiente și creative metode de a aborda dificultățile locale.

## Exemple de cooperare multijurisdicțională în Zona Metropolitană Cluj-Napoca

### Soluționarea problemelor complexe din ZMCN

Așezare urbană informală segregată spațial Pata Rât este formată din multiple comunități marginalizate cu un număr de aproximativ 1000 de persoane care locuiesc lângă groapa de gunoi a municipiului Cluj-Napoca. După ce groapa de gunoi s-a închis în 2010, aproape 800 de adulți care lucrau la rampa pentru deșeuri au rămas fără nicio sursă de venit. Având la bază un studiu UNDP-UBB, proiectul Pata Cluj a fost dezvoltat pentru a încuraja incluziunea socială a acestei comunități. Pentru acest proiect a fost obținută o finanțare de 4mil. EUR din fonduri nerambursabile SEE, a cărei implementare este asigurată de un consorțiu format din: ZMCN (coordonare), Asociația Comunitară a Romilor din Coastei, Fundația AltArt pentru Artă Alternativă și Habitat for Humanity.

Intervențiile urmează o abordare multidimensională și se bazează pe următoarele direcții de proiect: facilitare comunitară, locuințe, educație, management de caz, siguranță, ocupare,

conștientizare, artă și cultură, sănătate, centru pentru tineret și facilitare instituțională. Prin intermediul Pata Cluj au fost puse la dispoziție materiale de construcție (pe baza cererii din partea comunității) și facilități pentru cei care au decis să nu părăsească zona. A fost construit un centru pentru tineret prin care să fie sprijinite activitățile comune în educație, cultură și sport. Proiectul a oferit, de asemenea, servicii de educație pentru copii, tineret și familiile acestora, în scopul încurajării frecventării școlii. Pentru cei care au dorit să se mute au fost puse la dispoziție două clădiri cu câte 6 apartamente, construite cu sprijinul Habitat for Humanity. Pe lângă acestea, au fost achiziționate 23 de apartamente pentru a oferi condiții decente de trai și a accelera procesul de desegregare.

Proiectul Pata Cluj este un bun exemplu, care reușește să ilustreze modul în care o Asociație de dezvoltare intercomunitară poate sprijini administrația locală în rezolvarea unor probleme complexe.

### Sprijinirea dezvoltării și inovării economice

Deși competitivitatea economică a zonei metropolitane este sprijinită preponderent de Consiliul Județean, ZMCN oferă sprijin în materie de guvernare și formare. Proiectul Competențele Noii Generații (New Generation Skills), finanțat de Interreg Danube, este destinat sprijinirii tineretului pentru a deveni factori proactivi de inovare și schimbare în propriile comunități locale, prin dezvoltarea de aptitudini și competențe. Acest lucru este obținut prin formarea mai întâi a unei structuri de guvernare elicoidală cvadruplă, cu principalele părți interesate implicate în inovare și antreprenariat împreună cu Laboratorul de Inovare al Universității de Științe Agricole și Medicină Veterinară (USAMV) din Cluj-Napoca. Laboratorul de Inovare este echipat cu imprimantă 3D, scanner, laptopuri, imprimantă multifuncțională și sistem de videoconferință și este accesibil și poate fi utilizat de toți tinerii din întreg municipiul Cluj-Napoca și zona metropolitană. În cadrul acestui Laborator de Inovare sunt furnizate următoarele servicii: ghișeu unic, activități educative (economie circulară, fabricație digitală etc.), mentorat, activități practice cu hardware și software sau activități de management. Datorită acestui proiect, tinerii din ZMCN au acces la facilități de înaltă tehnologie, formare și mentorat, astfel încât să își poată dezvolta și adapta competențele necesare pentru a deveni o parte importantă a economiei bazate pe cunoștințe.

### Abordarea problemelor locale privind cercetarea și schimbul de cunoștințe

ProGInreg Orizont 2020 (de evaluat ulterior, inițiat în iunie 2018)

#### Riscurile și constrângerile care limitează cooperarea interjurisdicțională

- 1. Venituri și surse de finanțare instabile** - Activitatea ZMCN este puternic dependentă de finanțarea UE, deoarece resursele financiare obținute din veniturile din impozite ale autorităților locale nu sunt suficiente pentru a susține activitatea organizației -0,5 lei pe locuitor și 150000 lei pentru Consiliul Județean-. De asemenea, veniturile UAT-urilor variază de la an la an. Din acest motiv, continuitatea echipei ZMCN depinde de fondurile atrase din alte surse, în special din câștigarea de proiecte finanțate de UE.
- 2. Fenomenul extinderii urbane** - Mecanismele de control al extinderii urbane nu sunt suficient de eficiente. Dezvoltarea unui plan de amenajare a teritoriului metropolitan a fost unul dintre obiectivele ZMCN pentru o perioadă lungă de timp. Acest lucru poate întări coordonarea UAT-urilor locale în ceea ce privește zonele de dezvoltare pentru locuințe, afaceri, comerț cu amănuntul și alte activități. Deocamdată, planul de amenajare a teritoriului județean este în proces de dezvoltare.

- 3. Incertitudinea cadrului juridic** - Datorită statutului său de ONG, ZMCN este exclusă de la diverse surse de finanțare sau trebuie să concureze în mod direct cu alte ONG, chiar dacă activitatea, scopurile și rolul lor sunt total diferite de ale sale. De asemenea, pentru unele surse de finanțare, ZMCN este considerată ONG (ex. POCU), în timp ce pentru altele este recunoscută ca autoritate locală (ex. UIA/Finanțări nerambursabile SEE).
- 4. Incertitudinea privind asistența tehnică furnizată de ZMCN** - În prezent, ZMCN alcătuiește și implementează diverse proiecte destinate zonei metropolitane, în timp ce UAT-urile sunt preponderent beneficiari. Personalul ZMCN este bine instruit în materie de planificare, scriere și implementare de proiecte. Aceste competențe sunt disponibile pentru UAT-urile locale, dar nu pot fi accesate gratuit din cauza lipsei de resurse. Prin urmare, UAT locale preferă să angajeze consultanți proprii în loc să acceseze expertiza ZMCN. Pe de altă parte, dacă ZMCN și-ar oferi expertiza în mod gratuit UAT-urilor locale, cererea ar fi atât de mare încât personalul va fi în mod cert depășit.

## Zona Metropolitană Constanța

Zona Metropolitană Constanța (ZMC) este o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) care a fost creată în 2007, prin asocierea între municipiul Constanța și 13 unități administrative din apropierea orașului. În prezent, ZMC acoperă o populație totală de aprox. 500.000 de locuitori și este formată din 16 unități administrative (UAT), și anume orașele Năvodari, Eforie, Ovidiu, Murfatlar și Techirghiol, precum și următoarele comune: 23 August, Costinești, Mihail Kogălniceanu, Cumpăna, Valu lui Traian, Lumina, Tușla, Agigea, Corbu și Poarta Albă.

Scopul asociației este dezvoltarea durabilă a unităților administrative care formează asociația și întreaga zonă din vecinătatea sa, prin realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional și prin furnizarea în comun de servicii publice.

Principalele obiective ale Zonei Metropolitane Constanța sunt:

- Îmbunătățirea și dezvoltarea infrastructurii de transport, telecomunicații și energie;
- Reducerea decalajelor de dezvoltare între localitățile din zona metropolitană;
- Dezvoltarea de noi cartiere de locuințe și zone rezidențiale;
- Dezvoltarea și îmbunătățirea serviciilor publice;
- Protecția mediului și dezvoltarea durabilă;
- Dezvoltarea turismului și a sectorului terțiar;
- Dezvoltare economică integrată;
- Dezvoltarea resurselor umane, creșterea ratei de ocupare și combaterea excluziunii și a dezechilibrelor sociale;
- Atragerea de noi investiții și creșterea accesului la resurse.

Alte obiective ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară acoperă următoarele aspecte:

- Managementul eficient și integrat al potențialului local;
- Organizarea și participarea la cursuri de formare și perfecționare, la seminare și conferințe;
- Elaborarea, implementarea și dezvoltarea de proiecte și programe proprii în parteneriat

cu alte persoane fizice și juridice din România și străinătate, în special în contextul parteneriatelor transfrontaliere, regionale sau transregionale, ca parte a unor proiecte precum România-Bulgaria, SUERD sau Marea Neagră;

- Elaborarea de strategii, programe, studii și analize specializate în scopul întocmirii unui inventar al nevoilor și oportunităților zonei, precum și al problemelor întâlnite de comunitate și categoriile defavorizate de locuitori din zona metropolitană;
- Sprijinirea tinerilor și familiilor tinere;
- Promovarea de soluții integrate și eficiente pentru construcția de locuințe sociale, precum și participarea activă la programe destinate creării de locuri de muncă și creșterii generale a nivelului de trai.
- Promovarea investițiilor private și publice pentru o dezvoltare durabilă a zonei metropolitane și a unităților sale administrative componente;
- Prevenirea și combaterea infracționalității și a altor tipologii de comportament de risc al populației;
- Sprijinul și promovarea frecventării școlii și îmbunătățirea nivelurilor de educație și cultură între tineri și categoriile defavorizate de populație;
- Accesarea a diverse surse și programe de finanțare, în special sub formă de asistență financiară din partea Uniunii Europene, pentru dezvoltarea Zonei Metropolitane Constanța și a unităților sale administrative componente, dar și pentru creșterea capacității asociației;
- Acordarea de burse și alte forme de suport material;
- Promovarea, sprijinirea și implicarea în proiecte și programe de C&D și transfer tehnologic;
- Organizare și suport pentru activități caritabile și de strângere de fonduri;
- Oferirea de consultanță și consiliere în domeniile drepturilor omului, dezvoltării conștiinței civice, dezvoltării economice durabile, dezvoltării tuturor tipurilor de infrastructură, protecției mediului și altor sectoare de interes general;
- Pregătirea și implementarea de proiecte, programe și strategii locale, zonale, regionale și naționale;
- Îndeplinirea rolului de autoritate urbană și reprezentare a unităților administrative membre, a partenerilor asociației, precum și a întregului teritoriu metropolitan și a populației acestuia în relațiile cu diverse entități publice și private din România și din străinătate, autorități publice centrale, autorități regionale, sub-regionale și locale, autorități de management etc.

Aceste obiective pot fi considerate, de asemenea, ca principalele responsabilități și activități ale Zonei Metropolitane Constanța, aflându-se în același timp în centrul domeniilor de cooperare interjurisdicțională care sunt promovate la nivel metropolitan. Dintre obiectivele menționate mai sus, în ultimii 12 ani, Zona Metropolitană Constanța s-a concentrat asupra următoarelor sectoare de activitate:

### 1. Planificare strategică

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC a elaborat sau a participat activ la procesul de elaborare a diverse documente precum strategice, precum Planul Integrat de Dezvoltare Urbană 2007-2013, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană 2014-2020 sau Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2014-2020. În același timp, Asociația a coordonat,

monitorizat și evaluat implementarea acestor planuri și strategii și a participat permanent la procesele de consultare publică dezvoltate în unitățile administrative componente, în special în cadrul unor acțiuni dedicate dezvoltării teritoriale, politicilor publice, dezvoltării planurilor de investiții sau managementului serviciilor publice.

### 2. **Asistență tehnică și administrativă**

ZMC a furnizat în mod continuu asistență municipalităților membre, în special în domeniul de interes precum dezvoltarea și implementarea de proiecte, achiziții publice, planificare urbană și planificare strategică etc.

### 3. **Accesarea surselor de finanțare externe**

În ultimii 12 ani, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC a implementat cu succes și continuă implementarea a 16 proiecte finanțate prin diverse programe, precum: POR 2007-2013, PODCA 2007-2013, POSDRU 2007-2013, POCU 2014-2020, POR 2014-2020 sau HORIZON 2020. Valoarea totală a acestor 16 proiecte este de 52,793,638 RON, Zona Metropolitană Constanța devenind astfel una dintre cele mai active asociații metropolitane din România în ceea ce privește numărul de proiecte implementate, valoarea totală a fondurilor atrase, precum și diversitatea și complexitatea intervențiilor.

În ciuda faptului că nu toate tipurile de activități și obiective menționate mai sus sunt aplicate în mod continuu în ZMC, acestea reprezintă bune exemple de activități care pot fi desfășurate de alte zone metropolitane din România, iar în continuare vor fi descrise bune practici, dar și beneficiile și obstacolele identificate în procesul de cooperare metropolitană.

## **Beneficiile coordonării metropolitane**

Pe lângă beneficiile locale aduse de coordonarea metropolitană tuturor unităților administrative ale ZMC, toate măsurile implementate de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară aduc o serie de beneficii majore ce contribuie la îndeplinirea întregului set de obiective ale Asociației. Principalele beneficii ale coordonării metropolitane în Zona Metropolitană Constanța sunt:

#### 1. **Întărirea capacităților**

Unul dintre principalele roluri ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC este de a oferi și facilita furnizarea de asistență și formare membrilor săi, în scopul întăririi capacității unităților administrative componente de a atrage fonduri externe și a implementa proiecte. Aceasta a condus la o îmbunătățire a capacităților la nivel metropolitan, obținută atât datorită cursurilor dezvoltate de asociația de dezvoltare intercomunitară, cât și schimburilor de experiență și formărilor efectuate în cadrul programelor europene.

#### 2. **Reducerea decalajelor între unitățile administrative componente ale zonei metropolitane**

Proiectele implementate și investițiile/fondurile atrase de către sau cu contribuția Asociației de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC la dezvoltarea infrastructurii sociale și tehnice în zonele esențiale ale teritoriului metropolitan au condus la o echilibrare a atractivității zonei, un număr mai mare de companii preferând să își deschidă sedii în alte municipii decât Constanța, iar tot mai mulți locuitori au migrat către o serie de unități administrative urbane și rurale mai mici.

### 3. **Strategie integrată de dezvoltare metropolitană**

Asociația de Dezvoltare Intercomunală a ZMC a preluat sarcina de a elabora o serie de studii, planuri și strategii dedicate întregii zone metropolitane. Aceasta a condus la crearea unui proces de planificare integrată care a facilitat identificarea de proiecte și intervenții strategice necesare pentru dezvoltarea durabilă și de succes a zonei.

În plus, unul dintre principalele roluri ale Asociației constă în coordonarea, corelarea și integrarea intervențiilor, acesta fiind un factor crucial pentru dezvoltarea durabilă și echilibrată a zonei, deoarece urmărește corelația între investițiile publice și private, între documentele strategice (de exemplu, în cadrul proiectului HORIZON 2020 PORTIS, ADI ZMC a elaborat un raport care corela intervențiile din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă cu cele din Master planul portului Constanța, două dintre aceste proiecte fiind deja implementate) sau între investiții (de exemplu, ADI ZMC a coordonat intervențiile privind infrastructurile tehnice cu proiectele finanțate de la fondurile europene pentru regenerare urbană).

Nu în ultimul rând, deși Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC nu este încă responsabilă pentru managementul serviciilor publice, aceasta asigură, prin intermediul unui proces de planificare integrată, cadrul pentru o administrare integrată a serviciilor de utilitate publică și a sistemului de utilități publice.

## **ADI în contextul atragerii fondurilor europene și posibilei utilizări a instrumentului ITI în perioada 2021-2027**

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC este una dintre primele structuri de acest tip create în România, având o largă experiență în materie de guvernare și dezvoltare metropolitană. Datorită calității de pol de creștere a municipiului Constanța, ADI ZMC a avut un rol foarte important în perioada de programare 2007-2013. Mai exact, Asociația și-a asumat responsabilitatea de a elabora Planul Integrat de Dezvoltare Urbană (PIDU) 2007-2013, documentul strategic care a condiționat accesul la fondurile europene pentru polul de creștere. Conform PIDU, întreaga zonă metropolitană a implementat o serie de proiecte cu o valoare totală de 1,2 milioane EUR, în timp ce Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC era unul dintre solicitanții acestor proiecte. Pe lângă proiectele dedicate întăririi capacității, Zona Metropolitană Constanța a dezvoltat o serie de acțiuni în municipiile rurale, axate pe înființarea a diverse centre pentru tineret în cazul cărora unitățile administrative autorizau Asociația să solicite finanțare și să implementeze proiectele, urmând ca respectivele centre să fie ulterior transferate în administrarea municipalităților locale.

În cadrul proiectului VISION 2020, finanțat în perioada 2007-2013, Zona Metropolitană Constanța a dezvoltat, de asemenea, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) 2014-2020, care a pregătit următoarea perioadă de programare. Spre deosebire de perioada anterioară, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară nu a putut solicita finanțare pentru întregul teritoriu metropolitan, beneficiarul fondurilor europene fiind municipiul Constanța. În acest context, ADI ZMC și-a concentrat activitatea pe întărirea capacității prin furnizarea de asistență gratuită pentru municipalități în materie de dezvoltare și implementare.

Pentru perioada de programare 2021-2027, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC consideră că **planificarea strategică** la nivel metropolitan trebuie să continue să joace un rol important pentru o cooperare interjurisdicțională de succes. Elaborarea documentelor

relevante, precum planurile de amenajare a teritoriului metropolitan (PATZM) sau strategiile metropolitane trebuie să fie încurajate, finanțate și chiar considerate condiții pentru accesarea fondurilor europene. Rolul ADI metropolitane în planificarea strategică trebuie să fie recunoscut și reprezentat mai bine în cadrul legislativ și financiar.

În plus, **cooperarea interjurisdicțională și inițiativele comune** ar trebui să fie mai bine reflectate în cadrul juridic și în cerințele programelor de finanțare, pentru a răspunde astfel provocărilor cu care se confruntă municipalitățile locale, ceea ce necesită o abordare integrată în sectoare precum conectivitate, servicii sociale, educație, sănătate etc. În acest caz, ADI pot avea un rol important în dezvoltarea / implementarea / monitorizarea / evaluarea acestui tip de proiecte intercomunitare.

În ultimul rând, coeziunea teritorială și funcțională în zonele funcționale urbane poate fi obținută prin **managementul integrat al serviciilor publice**. Deși cadrul legislativ național permite o abordare integrată a furnizării și managementului serviciilor de utilitate publică, majoritatea sectoarelor comune abordate într-o manieră interjurisdicțională sunt alimentarea cu apă, managementul deșeurilor și managementul apei uzate. Este foarte importantă încurajarea dezvoltării și a altor servicii integrate, precum transportul, canalizarea, iluminatul public sau serviciile sociale, gestionate de ADI sectoriale și reunite sub un plan strategic cuprinzător care va coordona prioritățile de dezvoltare și corelarea cu alte intervenții.

## Exemple de cooperare multijurisdicțională în Zona Metropolitană Constanța

### Planificare strategică

În zona metropolitană Constanța au fost elaborate mai multe documente strategice, precum Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și alte strategii și studii sectoriale, sub coordonarea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC. Aceste documente au fost validate de fiecare municipalitate componentă și au fost adoptate de Adunarea Generală a ADI ZMC. Asociația este responsabilă, de asemenea, de coordonarea/corelarea între intervențiile propuse în planurile de acțiune, fiind în același timp implicată în procesul de monitorizare a implementării acestor documente.

În plus, ADI ZMC participă la procesul de planificare strategică din fiecare unitate administrativă a zonei metropolitane, în scopul corelării intervențiilor locale cu direcțiile generale stabilite de SIDU, PMUD și alte documente programatice de la nivel regional, național și european. În acest context, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară ZMC este consultată pentru aprobarea strategiilor de dezvoltare locală, planurilor urbane generale și altor strategii și planuri de investiții din unitățile administrative componente.

### Dezvoltare socială

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC s-a implicat în mod activ în dezvoltarea întregului teritoriu metropolitan, jucând un rol important în diversificarea infrastructurii sociale în zonele rurale, de exemplu prin solicitarea de fonduri europene în numele municipalităților pe durata perioadei de programare 2007-2013. Rezultatul a constat într-o serie de centre pentru tineret, care sunt gestionate în prezent de unitățile administrative locale.

### Bune practici: Implementarea unei serii de proiecte privind infrastructura socială în municipiile rurale din Zona Metropolitană Constanța

ADI ZMC a fost prima structură de acest tip din România care a accesat, în perioada 2010-2015, Programul Operațional Regional 2007-2013, Axa prioritară 1 – 1.1. Poluri de creștere, pentru implementarea a 8 proiecte privind infrastructura socială. Aceste acțiuni au presupus reabilitarea, extinderea și dotarea mai multor clădiri în 8 comunități rurale, în scopul transformării acestora în centre pentru tineret. La sfârșitul procesului de implementare, infrastructura a fost transferată în administrarea unităților administrative locale, care au devenit responsabile pentru administrarea acestora și respectarea obligațiilor ulterioare implementării.

Un aspect inovator în acest exemplu este cel al creării unor echipe mixte pentru implementarea acestor proiecte, care au încurajat colaborarea între personalul din ADI ZMC și municipalități, dar și din primăria Constanța, care au furnizat expertiză tehnică specifică în anumite cazuri.

### Consolidarea capacităților

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC furnizează asistență tehnică și administrativă permanentă membrilor săi, în diverse domenii precum: accesarea programelor de finanțare, în special a fondurilor europene, managementul proiectelor, achiziții publice, planificare urbană și strategică etc. În plus, în perioada de programare anterioară, Asociația a implementat două proiecte cu fonduri din programul PODCA 2007-2013, Formare pentru dezvoltare și VISION 2020 – O strategie integrată a Zonei Metropolitane Constanța, prin care 60 de funcționari publici au beneficiat de instruire în domenii precum managementul proiectelor, dezvoltarea durabilă, capitaluri sau elaborarea politicilor publice.

### Mobilitatea urbană și metropolitană

Deși Asociația de Dezvoltare Intercomunală a ZMC nu răspunde de managementul serviciilor de transport public, aceasta are un rol activ în planificarea și dezvoltarea sectorului transporturilor într-o manieră integrată la nivel metropolitan. Câteva exemple de succes care pot fi menționate includ creșterea conectivității în zonă, datorită proiectului de extindere și modernizare a Bulevardului Mamaia – Năvodari sau implicării în diverse rețele și programe naționale și europene. De exemplu, ADI ZMC a participat la proiectul METROPOLITAN, dezvoltat de Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România (FZMAUR) și finanțat prin programul POCA 2014-2020, al cărui principal scop este elaborarea unei politici publice alternative privind transportul public local și metropolitan în România. O altă inițiativă relevantă este participarea ca partener la proiectul "PORTIS – Orașe port: Dezvoltare Durabilă prin Inovare", un proiect finanțat prin programul HORIZON 2020, al cărui scop este de a identifica și aborda o serie de provocări de mobilitate urbană cu care se confruntă orașele port din Europa, dar și corelarea funcțională, economică și socială între porturi și orașe.

### Bune practici: Organizarea și managementul structurilor de cooperare și consultare publică

Luând în considerare rolul de coordonator adoptat de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC de-a lungul anilor, Asociația a fost, de asemenea, un important moderator între interesele multiple ale părților interesate locale (mediul academic, societatea civilă, mediul de afaceri și autoritățile publice).

Un exemplu relevant este reprezentat de Forumul pentru Mobilitate Urbană Durabilă, constituit în Zona Metropolitană Constanța sub forma unei structuri interinstituționale al cărei scop este de a crea o platformă de dialog continuu în materie de transport și mobilitate. Acest forum, gestionat

de ADI ZMC, a devenit în scurt timp o entitate consultativă reală în procesele decizionale ale autorităților și instituțiilor publice, în special pentru Primăria Constanța, contribuind la adoptarea de decizii strategice (de exemplu, în elaborarea politicii privind parcurile municipale) sau a unei serii de măsuri și intervenții operaționale (de exemplu, regulile de acces în centrul istoric, aplicarea unui tarif de parcare în zona centrală a municipiului Constanța și în Mamaia etc.)

Pe lângă Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC, alți parteneri din Forumul pentru Mobilitate Urbană Durabilă sunt: Universitatea Ovidius, Administrația Porturilor Maritime Constanța, Primăria Constanța, Inspectoratul Școlar Județean, Inspectorul Județean de Poliție, Inspectorul Județean pentru Situații de Urgență, Direcția Județeană de Sănătate, Agenția Județeană pentru Protecția Mediului, Camera de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură Constanța, precum și o serie de organizații non-profit.

### Dezvoltare economică

În ceea ce privește dezvoltarea economică, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC este un important promotor al unui mediu al afacerilor de succes. Mai întâi, ADI ZMC se implică permanent în dialogul cu sectorul privat, menținând, de asemenea, o strânsă colaborare cu instituții relevante precum Camera de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură Constanța. În plus, Asociația a implementat diverse proiecte cu finanțare europeană, în domeniul forței de muncă sau dezvoltării de competențe. Câteva exemple de astfel de inițiative sunt „Formare europeană pentru servicii turistice de calitate” (finanțată prin programul POSDRU 2007-2013), „Stagii de practică pentru studenți competitivi pe piața muncii” (finanțat prin programul POSDRU 2007-2013) sau „Stagiul de practică - primul pas spre angajare” (finanțat prin programul POCU 2014-2020). În plus, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC, în parteneriat cu primăria Constanța și Camera de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură Constanța, a început implementarea unui proiect finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020, privind dezvoltarea unui incubator de afaceri dedicat sectorului industriilor creative, care va reprezenta un stimulent major pentru dezvoltarea antreprenorială, dar și pentru cercetarea și inovarea la nivel metropolitan și chiar regional.

### Promovare și comunicare

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC reunește și reprezintă interesele comune ale unităților administrative componente în relațiile cu diversele instituții și autorități de la nivel local, regional și național. În același timp, ADI ZMC reprezintă/asistă, la cerere, pe toți membrii săi în conferințe, reuniuni, comitete etc. și promovează activitatea Asociației și a municipalităților în zona metropolitană prin ziarul său lunar, *Cronica Metropolitană*, care oferă comunității o oportunitate excelentă de a se familiariza cu proiecte și inițiative metropolitane și locale, dar și prin mijloace informale de comunicare precum site-ul web al ADI sau rețele sociale.

### Bune practici: Încurajarea cooperării între unitățile administrative componente ale ADI ZMC

Începând chiar din primul său an de activitate, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC a organizat numeroase acțiuni comune în cooperare cu membrii Asociației, unele dintre acestea devenind chiar evenimente regulate. De exemplu, una dintre cele mai relevante acțiuni a constat într-o vizită anuală de studii și schimb de experiență cu diverși parteneri din Uniunea Europeană, al căror scop este de a întări relațiile cu diverse autorități europene, dar și de a facilita familiarizarea cu bunele practici europene a personalului Zonei Metropolitane Constanța.

Toate aceste acțiuni, și în special întâlnirile între unitățile administrative componente ale Zonei Metropolitane Constanța, conducerea și personalul lor tehnic și reprezentanții ADI ZMC, au contribuit la o mai bună coeziune între membrii Asociației și diminuarea diferențelor politice, personale sau administrative între aceștia, ceea ce a facilitat un nivel mai înalt de cooperare.

### Resurse financiare

Activitatea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC a fost finanțată până în prezent din două surse principale:

- Contribuțiile financiare plătite de membrii Asociației, în funcție de numărul de locuitori ai unităților administrative (1,3 RON / locuitor);
- Fonduri nerambursabile și structurale, prin accesarea diverselor programe de finanțare pentru implementarea anumitor proiecte.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC nu desfășoară activități generatoare de venituri pentru asociație, acesta fiind motivul pentru care personalul permanent al Asociației este format din doar 3-5 angajați, în timp ce personalul suplimentar este angajat exclusiv pe bază de proiect. Din acest motiv, ADI ZMC consideră că trebuie să fie disponibile fonduri suplimentare pentru activitățile operaționale ale asociațiilor de dezvoltare comunitară (de exemplu, prin programe de asistență tehnică), astfel încât acestea să se poată implica în proiecte mai numeroase și mai utile pentru zonele metropolitane.

### Riscurile și constrângerile care limitează cooperarea interjurisdicțională

Între principalele riscuri și constrângeri identificate în activitatea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară a Zonei Metropolitane Constanța se numără:

1. **Lipsa surselor de finanțare dedicate** - Una dintre principalele provocări identificate se referă la alocarea fondurilor europene pentru polii de creștere din România în perioada de programare 2014-2020, municipiul Constanța fiind beneficiarul intervențiilor urbane integrate, ceea ce îngreunat accesarea de către ADI ZMC a fondurilor pentru dezvoltarea întregului teritoriu metropolitan, inclusiv municipiile rurale
2. **Cadrul juridic și sistemul de planificare național** - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a ZMC identifică riscurile generate de lipsa la nivel metropolitan, a planificării urbane și strategice privind oportunitățile de finanțare și alocarea acestora conform provocărilor și specificului local. De exemplu, municipiile urbane și rurale cu un profil rezidențial pronunțat sunt nevoite să atragă venituri suplimentare din activități care nu pot fi compatibile cu funcția rezidențială (de exemplu, activități de producție), din cauza lipsei unui plan de amenajare a teritoriului care să stabilească profilul municipiilor, a lipsei unei strategii metropolitane care să prioritizeze investițiile sau a lipsei de oportunități de finanțare a activităților operaționale pentru aceste tipuri de municipii. În plus, sistemul național de planificare și cadrul juridic prevăd posibilitatea elaborării unor planuri de dezvoltare metropolitană, dar acestea nu sunt obligatorii, iar asociațiile de dezvoltare intercomunitară nu sunt identificate ca posibili inițiatori ai unor astfel de acțiuni, ceea ce înseamnă că acestea nu au acces nici la fonduri externe pentru activități de amenajare a teritoriului.

## Zona Metropolitană Ploiești

TADI Ploiești Prahova a fost creată în 2009, în temeiul Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații, aprobată prin Legea nr. 246/2005, Legea 215/2001 privind administrația publică locală și Legea nr. 151/1998 privind dezvoltarea regională în România. Conform Hotărârii Guvernului nr. 998/2008 privind desemnarea polilor de creștere și a polilor de dezvoltare urbană, introducerea de pe site-ul web afirmă că activitatea zonei metropolitane se desfășoară în conformitate cu Planul Național de Dezvoltare 2007-2013, Planul Operațional Regional 2007-2013, Planul de Dezvoltare Integrată, Planul de dezvoltare durabilă al județului Prahova și altor strategii și planuri dezvoltate la nivel central, regional și local.

Primele încercări de cooperare interjurisdicțională au avut loc în perioada 2004-2005, când, conform Legii nr. 350/2001 privind planificarea urbană și regională, Primăria Ploiești și unitățile administrative din imediata apropiere au realizat un Plan de cooperare interteritorială privind amenajarea teritoriului. Cadrul instituțional de cooperare era creat, dar asociația nu a fost înregistrată juridic.

Membrii fondatori ai ADI Ploiești Prahova sunt: municipiul Ploiești, județul Prahova, orașul Băicoi, orașul Boldești Scăeni, orașul Plopeni, comuna Ariceștii Rahtivani, comuna Bărcănești, comuna Berceni, comuna Blejoi, comuna Brazi, comuna Bucov, comuna Dumbrăvești, comuna Păulești, comuna Târgșorul Vechi, comuna Valea Călugărească.

Orașul Bușteni, aflat la granița de nord-vest a județului (71 km de Ploiești), s-a înscris în asociație în 2011. Deoarece nu făcea parte din zona limitrofă/funcțională a municipiului Ploiești, orașul Bușteni nu a fost inclus în documentele de planificare strategică formulate pentru perioadele de programare 2007-2013 și 2014-2020.

**Obiective:** Obiectivul asociației este de a facilita cooperarea între membri, în vederea unei exercitări în comun a competențelor ce le revin prin lege, cu respectarea principiului dezvoltării durabile, ceea ce înseamnă:

- Progresul social, în concordanță cu nevoile comunității;
- Protejarea eficientă a mediului;
- Utilizarea rațională a resurselor naturale;
- Păstrarea unui nivel ridicat și sigur de creștere economică și ocupare a forței de muncă.

În statutul asociației sunt enumerate următoarele obiective:

1. Sprijinirea dezvoltării economico-sociale a Polului de Creștere Ploiești-Prahova;
2. Identificarea căilor și mijloacelor de îmbunătățire a infrastructurii unităților administrativ-teritoriale membre;
3. Valorificarea potențialului economic local și identificarea unor surse de finanțare interne și externe;
4. Sprijinirea dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii;
5. Stimularea și atragerea capitalului străin;
6. Promovarea imaginii și potențialului de dezvoltare al zonei;

7. Orice alte activități care conduc la dezvoltarea economică, socială și culturală și care au ca scop final creșterea calității vieții;
8. Protejarea și dezvoltarea patrimoniului cultural;
9. Protejarea și valorificarea mediului natural;
10. Dezvoltarea turismului în zonă;
11. Realizarea de parteneriate cu alte entități juridice publice și private în scopul atingerii obiectivelor Asociației;
12. Implementarea, monitorizarea, evaluarea și adaptarea la schimbări socioeconomice a Planului Integrat de Dezvoltare Urbană și a strategiilor/planurilor de dezvoltare durabilă a județului/localităților
13. Înființarea, organizarea, reglementarea, finanțarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului de transport public.

**Responsabilități:** Asociația are responsabilități privind o serie de activități, după cum urmează:

- Stimulează și sprijină desfășurarea activităților la nivel regional;
- Contribuie la înființarea de filiale ale Asociației și/sau a centrelor de consultanță în afaceri în localitățile județului;
- Asigură cadrul specific necesar stabilirii de contacte între partenerii români și între aceștia și partenerii străini;
- Promovează programele de finanțare naționale și internaționale în domeniile economic și social;
- Contribuie la activități specifice domeniului de activitate în scopul realizării obiectivelor Asociației;
- Alte activități potrivit scopului.

De asemenea, conform Deciziei Consiliului Local nr. 217/2017, municipalitatea Ploiești este delegată să contribuie la implementarea strategiei integrate de dezvoltare urbană pentru polul de creștere Ploiești: 2014-2020 și portofoliul de proiecte al acesteia, prin asigurarea resurselor materiale, umane și financiare necesare.

**Resurse financiare:** Resursele financiare ale ADI sunt generate prin plata taxelor anuale ale membrilor asociației, care conform statutului din 2012 erau următoarele:

- Județul Prahova și municipiul Ploiești – 5000 Euro fiecare (ulterior, aceste sume au crescut la 50.000 EUR/an)
- Orașe – 2000 EUR fiecare
- Comune – 1000 EUR fiecare

Alte posibile resurse financiare includ:

- Contribuții financiare de la bugetele locale ale membrilor
- Dobânzi bancare, donații, subvenții și sponsorizări
- Finanțări din programe
- Contravaloarea unor servicii de instruire și consultanță etc..



## Beneficiile coordonării metropolitane

Zona a beneficiat de proiecte implementate pe durata celor două perioade de programare, în special în municipiul Ploiești, dar, în plus, procesul de alcătuire a unui plan pe termen lung a oferit beneficii tuturor partenerilor, materializate într-o mai bună capacitate instituțională și cultură a cooperării.

Se remarcă următoarele realizări:

### a. Planificare integrată strategică la nivel metropolitan

Cooperarea între membrii asociației pe durata procesului de planificare reprezintă unul dintre cele mai importante beneficii. Pentru această zonă au fost întocmite două strategii de dezvoltare: Planul Integrat de Dezvoltare Urbană pentru 2007-2013 și Strategia Integrată pentru Dezvoltare Urbană pentru 2014-2020, luând în considerare toate municipiile membre, inclusiv portofoliile de proiecte ale acestora.

Viziunea Polului de creștere, formulată ca parte a acestui proces strategic, este: „economie bazată pe cunoaștere, deschisă parteneriatelor în domenii complexe de valorificare durabilă a resurselor și de creștere a calității vieții pentru toți cetățenii”. Pe baza acestei viziuni a fost dezvoltat un pachet integrat de programe și proiecte interjurisdicționale, la nivelul fiecărei comunități, sprijinit de proiecte identificate la nivel județean.

### b. Accesul la fonduri UE pentru proiecte locale

În legătură cu procesul de planificare strategică, al doilea beneficiu constă în coordonarea formulării proiectelor și implementarea la nivel teritorial, dar și din punct de vedere al finanțării. Proiectele membrilor ADI au trebuit să fie incluse în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană pentru 2014-2020, aceasta fiind o condiție de finanțare de la Programul Operațional Regional (criteriu de eligibilitate). În plus, un proiect poate obține un scor mai mare dacă:

- Este implementat în Ploiești (în cazul întreprinderilor mici - axa prioritară 2.1 POR)
- Este inclus în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (în cazul IMM-urilor - axa prioritară 2.2 POR)
- Este inclus în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (în cazul membrilor ADI - axele prioritare 5 și 3)

### c. Transparența procesului decizional și vizibilitatea monitorizării și evaluării proiectului

Pe durata întregii perioade de programare 2007-2013, echipa de coordonare a polului a asigurat coordonarea beneficiarilor și a acordat asistență directă acestora în pregătirea și depunerea dosarului de finanțare și a oferit asistență de specialitate în perioada de implementare a proiectelor.

### d. Rolul activ al Consiliului Județean

Consiliul Județean Prahova, în calitate de membru al Polului de Creștere ADI, a jucat un rol important în implementarea unor proiecte mari de infrastructură în beneficiul întregii zone. Datorită calității sale de proprietar al drumurilor județene, aceste proiecte au îmbunătățit mobilitatea și accesibilitatea la coridoarele majore de transport, după cum urmează:

- Legătura rutieră între DN1 și DN1B, prin centura ocolitoare DJ236 din partea de nord a municipiului Ploiești
- Modernizarea și reabilitarea DJ 101D, inclusiv trecerea la nivel de cale ferată de pe ruta

feroviară Ploiești Triaj – Ghighiu

- Reabilitarea DJ 101G Tătărani (DJ 101D) – Brazi
- Lărgirea intersecției DJ 102 cu DN 1B etc.

În plus, în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Ploiești au fost formulate propuneri privind infrastructura rutieră și de transport public din zona Polului de Creștere.

## ADI în contextul atragerii de fonduri europene

Pe durata de aproape 7 ani a proiectului „Sprijin pentru coordonarea implementării Planului Integrat de Dezvoltare al Polului de Creștere Ploiești”, cofinanțat de Fondul European pentru Dezvoltare Regională prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007-2013, această coordonare a asigurat sprijinul necesar dezvoltării culturii parteneriatului la nivel local, metropolitan, regional și național, facilitând cooperarea administrațiilor publice locale și planificarea investițiilor. În același timp, acțiunile de coordonare au permis schimburi de experiență și bune practici în scopul creșterii calității proiectelor dezvoltate, promovării și sprijinirii de strategii, oportunități pentru comunitate sau spiritului de echipă.

Lista proiectelor inițiale este inclusă în Planul Integrat de Dezvoltare pentru 2009-2015, care conținea 93 de proiecte. Dintre acestea, 16 proiecte (plus 8 pe lista de rezervă) au fost selectate pentru finanțare de la Programul Operațional Regional, PA 1.1. Acestea răspund unor probleme clar identificate, iar soluțiile lor conduc la îmbunătățirea situației existente și obținerea unui avantaj competitiv pentru centrul Polului de Creștere și zona sa de influență. Cu excepția proiectelor de mobilitate implementate de Consiliul Județean, celelalte proiecte au fost localizate în următoarele localități:

<b>Municipiul Ploiești</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reabilitarea liniei de tramvai</li> <li>• Creșterea calității vieții copiilor defavorizați</li> <li>• Reabilitarea Muzeului Ceasului</li> <li>• Centrul multifuncțional de afaceri „Lumina Verde”</li> <li>• Centrul de excelență în afaceri pentru tineri antreprenori</li> <li>• Parcul municipal Ploiești Vest</li> <li>• Modernizarea/ extinderea funcțională a Hipodromului din Ploiești</li> </ul>
<b>Comuna Ariceștii Rahtivani</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creșterea nivelului de calitate al condițiilor de protecție și locuire</li> </ul>
<b>Orașul Băicoi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asigurarea unui mediu favorabil familiilor conform standardelor europene</li> <li>• Creșterea calității vieții pentru persoanele cu dizabilități</li> </ul>

În plus, numărul de proiecte formulate în cadrul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană pentru 2014-2020 și transmise către POR pentru finanțare este de: 25 de proiecte pentru municipiul Ploiești, 10 proiecte pentru Consiliul Județean Prahova, 5 proiecte pentru orașul Băicoi, 2 proiecte pentru orașul Boldești Scăeni, 3 proiecte pentru orașul Plopeni și un proiect pentru comuna Berceni.

## Exemple de cooperare multijurisdicțională

Pe lângă exercițiul de planificare menționat în secțiunea precedentă, membrii ADI nu desfășoară activități comune suplimentare în cadrul acestei asociații. Cu toate acestea, următoarele inițiative sunt relevante pentru funcționarea continuă a asociației:

### a. Întărirea capacităților pentru cooperarea interjurisdicțională

Activitățile curente ale asociației continuă să sprijine un mediu de cooperare care a fost consolidat în cele două perioade de programare. O componentă importantă se referă la întărirea capacităților personalului executiv al ADI în vederea furnizării de servicii către membri, cât și la angajării autorităților locale care participă la activități de cooperare.

În ceea ce privește proiectele comune, ADI Polul de Creștere Ploiești-Prahova a implementat un singur proiect de întărire a capacității operaționale, finanțat de Programul Operațional Dezvoltarea Capacității Administrative 2007-2013. Obiectivul proiectului era de a îmbunătăți expertiza și abilitățile de lucru în echipă ale celor 91 de angajați ai instituțiilor publice membre ale ADI, prin măsuri precum formare în domeniul managementului de proiecte, managementului financiar și achizițiilor publice.

### b. Furnizare de servicii publice

ADI Polul de Creștere nu oferă servicii publice membrilor săi, această activitate nefiind inclusă în mandatul său, dar toți membrii ADI fac parte din asociația de management al deșeurilor, denumită „Parteneriatul pentru managementul deșeurilor Prahova”.

În plus, este în curs de înființare o asociație pentru transport public. Membrii vor avea acces la serviciile de transport furnizate de aceeași companie, iar procesul de negociere este în plină desfășurare.

## Riscurile și constrângerile care limitează cooperarea interjurisdicțională

Două categorii principale de constrângeri au împiedicat cooperarea interjurisdicțională și, în consecință, implementarea proiectelor:

1. **Alocarea și structura finanțării UE pentru dezvoltare urbană** - structura de finanțare a Programului Operațional Regional a fost proiectată pentru a sprijini preponderent orașul principal (Ploiești - municipiul reședință de județ). Nu au existat alocări specifice de fonduri pentru municipiile mai mici sau zonele rurale, astfel încât proiectele au fost în general implementate în Ploiești și foarte puține orașe mici. Deoarece ceilalți membri ai ADI (în special comunitățile rurale) nu au beneficiat direct de finanțare, unii dintre aceștia au decis să se retragă: Boldești Scăieni și Plopeni au părăsit asociația în 2016, iar comuna Bucov în 2017.
2. **Responsabilitățile/competențele limitate ale ADI** - ADI a fost creată ca instrument pentru accesarea fondurilor UE. Totuși, competențele sale de implementare de proiecte sunt limitate. Deoarece obiectivele menționate în statut au un caracter general, iar responsabilitățile sunt mai degrabă vagi, rolul efectiv al asociației depinde de capacitatea umană a membrilor săi și de capacitatea personalului executiv de a întreprinde măsuri active de dezvoltare.

3. **Lipsa sprijinului politic** - Influența politică asupra procesului general a jucat un rol major. Primarii de orientări politice diferite au avut opinii divergente asupra priorităților proiectelor și semne de întrebare privind cooperarea interjurisdicțională. Pe lângă aceasta, lipsa.

## Zona Metropolitană Brașov

În calitate de asociație de dezvoltare intercomunitară (ADI) de drept privat și de utilitate publică, **Zona Metropolitană Brașov (ZMB)** este rezultatul corelării între Ordonanța nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații și efectul Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ (care abrogă Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală), care recunoaște zonele metropolitane ca obiective de interes public. De asemenea, Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale permite cooperarea financiară referitor la proiecte de interes public la care participă mai multe structuri administrativ-teritoriale.

ZMB a fost creată la sfârșitul anului 2005, la inițiativa unui număr de localități din zona metropolitană Brașov și a Consiliului Județean Brașov, în urma elaborării Planului de Dezvoltare Durabilă a municipiului Brașov. Această direcție a condus la înființarea unei organizații neguvernamentale - Agenția Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă Brașov (ZMB). Principalul motiv pentru înființarea Agenției a fost nevoia de a asigura o colaborare eficientă cu comunitățile învecinate ale municipiului Brașov în domeniul serviciilor de utilitate publică (apă-canal, transport metropolitan), dar și de a armoniza Planurile Urbane Generale ale unităților administrative.

În 2007, ZMB a devenit o asociație de dezvoltare intercomunitară, între ale cărei principale scopuri se numărau realizarea de proiecte locale și regionale comune, dar și furnizarea de servicii publice. În calitate de ADI, Agenția promovează cooperarea între părți interesate publice, private și neguvernamentale, și oferă asistență tehnică și consultanță pentru membrii săi, cu scopul final de a încuraja coeziunea teritorială. Pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor sale, ZMB a stabilit următoarele obiective strategice pentru perioada 2016-2023:

- **„Obiectivul strategic 1** - Conectivitate și mobilitate: Consolidarea poziției geografice strategice a ZMB prin dezvoltarea nodului intermodal de transport conectat la zone funcționale regionale și la peisaje naturale unice.
- **„Obiectivul strategic 2** - Inovativitate, antreprenariat și capital uman: Atragerea de firme în ZMB și susținerea dezvoltării celor existente către domenii inovative ce determină profesionalizarea și diversificarea pieței de muncă.
- **„Obiectivul strategic 3** - Calitate și mod de viață: Atragerea de rezidenți și eliminarea disparităților urban-rural, prin planificarea teritoriului, reabilitarea fondului construit și creșterea calității serviciilor publice
- **„Obiectivul strategic 4** - Atractivitate turistică: Atragerea de vizitatori prin valorificarea moștenirii naturale, construite și culturale, susținută de măsuri de protecție/conservare și promovare.
- **„Obiectivul strategic 5** - Management public în parteneriat cu cetățenii: Întărirea, diversificarea și extinderea parteneriatului teritorial, susținut de creșterea capacității de management la nivelul ZMB și a administrațiilor locale membre.”<sup>48</sup>

<sup>48</sup> <https://www.metropolaBrașov.ro/strategii-si-programe-de-dezvoltare/strategie-de-dezvoltare-urbana/>

Membrii ADI Agenția Metropolitană Brașov sunt municipiul Brașov, Consiliul Județean Brașov, municipiul Săcele, municipiul Codlea, orașul Râșnov, orașul Ghimbav, orașul Predeal, orașul Zărnești, comuna Sânpetru, comuna Hărman, comuna Prejmer, comuna Târlungeni, comuna Bod, comuna Hălchiu, comuna Cristian, comuna Crișbav, comuna Feldioara, comuna Vulcan și comuna Budila.

## Exemple de cooperare multijurisdicțională

### Înființarea de Asociații de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) care gestionează servicii de utilitate publică

Agencia Metropolitană Brașov a fost inițiatorul proiectelor care au condus la crearea de structuri pentru dezvoltarea asociațiilor intercomunitare în domeniul utilităților, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului. După ce acestea devin operaționale, ADI colaborează cu ZMB, în special la nivelul strategiei sectorului metropolitan dezvoltată de Agenție.

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „ISO Mediu”** - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „ISO Mediu”, activă în domeniul managementului deșeurilor, a fost creată ca entitate juridică privată cu statut de utilitate publică în anul 2011. Asociația a fost creată „în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciilor (denumite în continuare „serviciile”) din competența unităților administrativ teritoriale, precum și pentru realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes local sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a utilităților publice aferente serviciilor, pe baza strategiei de dezvoltare a acestora (denumită în continuare „strategia de dezvoltare”).

**Asociația pentru Dezvoltare Intercomunitară în Domeniul Apei din județul Brașov** - Scopul acestei asociații este de a întocmi proiecte de dezvoltare comune în domeniul apei potabile și apelor uzate. De asemenea, asociația monitorizează îndeplinirea obligațiilor asumate de operatorul regional de apă, Compania Apa Brașov, printr-un contract de delegare orientat către indicatori de performanță, implementarea investițiilor și calitatea serviciilor, dar stabilește și o politică coerentă de prețuri în zona în care operează.

**Asociația Metropolitană pentru Dezvoltarea Durabilă a Transportului Public Brașov** - ZMB are, de asemenea, rolul de a reglementa și semna contracte de servicii publice în domeniul transportului public metropolitan și a sprijinit înființarea ADI Asociația Metropolitană pentru Transport Public Durabil din Brașov. ADI și-a asumat rolul de autoritate metropolitană de transport în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și pentru realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente sectorului de transport public.

În prezent, ADI Transport Public are 16 UAT membre, inclusiv ZMB, dintre care cinci sunt operaționale (Brașov, Cristian, Ghimbav, Sânpetru, Bod). În ianuarie 2019, ZMB a atribuit licențe de transport pentru Brașov și Cristian, în urma semnării contractelor de servicii publice de la sfârșitul anului. Pentru celelalte trei rute operaționale, licențele de transport au devenit active în iulie 2019, după expirarea obligațiilor contractuale anterioare. Cel puțin 10 alte UAT-uri din Zona Metropolitană Brașov ar putea fi incluse în rețeaua de transport public metropolitan.

Serviciile de transport public sunt operate la nivel regional de R.A.T. Brașov, care s-a implicat ca partener și în dezvoltarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Brașov. În prezent, cele două organizații cooperează pentru a îmbunătăți mobilitatea urbană în Brașov și a extinde serviciile de transport public în interiorul zonei metropolitane.

## ADI ZMB în contextul instrumentelor financiare: Fondul Urban de Dezvoltare

În 2008, prin Hotărâre de Guvern, municipiul Brașov a fost inclus între cei 7 poli naționali de creștere (Brașov, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Ploiești și Timișoara) eligibili pentru finanțare prin programe europene și naționale. Astfel, între 2007 și 2013, pentru polul național de creștere Brașov au fost alocate fonduri totale în valoare de 74,30 milioane EUR.

În acest context, Agenția Metropolitană Brașov și-a asumat un rol activ în analizarea oportunității unui mecanism financiar reinnoibil pe bază de fonduri structurale din cadrul inițiativei JESSICA (Sprijin european comun pentru investiții durabile în zonele urbane - Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas), care include instrumente financiare cu rol de asistență pentru dezvoltare urbană. Instrumentele financiare sunt preconizate a reprezenta o cale de diversificare și creștere a eficienței fondurilor publice, care completează fondurile UE nerambursabile. Utilizarea FDU are, de asemenea, rolul de a promova o schimbare a mentalităților din instituțiile publice, care anterior s-au limitat să distribuie fonduri nerambursabile pe criteriul eficienței costurilor și generării de venituri de pe urma investițiilor, dar și către o deschidere tot mai mare în a trata investitorii privați ca parteneri.

BMZMB a beneficiat de o analiză de oportunitate pentru constituirea unui Fond de Dezvoltare Urbană (FDU) în cadrul inițiativei JESSICA<sup>49</sup> (Sprijin european comun pentru investiții durabile în zonele urbane, 2007-2013). Finanțarea a avut rolul de a eficientiza utilizarea Programului Operațional Regional 2007-2013, Axa 1- Fondul polilor de creștere, cu returnarea de resurse în Fondul JESSICA din investițiile efectuate de acesta.

Ca prim pas către implementarea acestui tip de instrumente financiare în România, Agenția Metropolitană Brașov a fost partener în proiectul „URBACT II – JESSICA PENTRU ORAȘE” în perioada 2008-2010. Obiectivul său a fost de a analiza oportunitatea de a finanța proiecte de dezvoltare urbană prin intermediul fondurilor alocate în acest scop pentru regiunea Brașov, folosind instrumentul financiar JESSICA (Sprijin european comun pentru investiții durabile în zonele urbane). Partenerul principal al proiectului a fost FEDR Autoritatea de Management Regiunea Toscana (Italia), în timp ce municipiul Brașov a fost partener împreună cu municipiile Poznań (Polonia), Manchester (Regatul Unit), Porto (Portugalia).

*“Obiectivul GL este de a identifica, în strânsă cooperare cu BEI, moduri practice prin care municipiile europene pot obține un maximum de beneficii din FDU și JESSICA și, pe de altă parte, cum implementarea JESSICA poate fi structurată, având în vedere normele existente ale fondurilor structurale, pentru a răspunde în mod optim nevoilor orașelor”<sup>50</sup>*

### Scenarii propuse pentru implementarea FDU

În 2010, Banca Europeană de Investiții (BEI) a contractat Deloitte Romania pentru efectuarea unui studiu de evaluare JESSICA pentru regiunea Brașov (România), ce a avut ca rezultat o listă scurtă de proiecte posibil generatoare de venituri care îndeplinesc criteriile de eligibilitate pentru finanțare JESSICA (în unele cazuri, destinația proiectelor a trebuit să fie adaptată în mod

<sup>49</sup> Conceptul JESSICA a fost dezvoltat de Comisia Europeană în cooperare cu Banca Europeană de Investiții și Banca de Dezvoltare a Consiliului Europei (BCE), pentru perioada de programare 2007-2013. În cadrul inițiativei JESSICA (2007-2013), statele membre au avut opțiunea de a își utiliza parțial fondurile structurale alocate pentru investiții rambursabile în proiecte de dezvoltare urbană care fac parte dintr-un plan existent sau integrat pentru dezvoltare urbană durabilă. Aceste investiții urmau a fi efectuate prin Fondurile de Dezvoltare Urbană și, după caz, prin Fondurile cu Participare. Aceste instrumente pot lua forma unor investiții de capital sau cvasi-capital, împrumuturi, garanții, sau alte instrumente de partajare a riscurilor și pot fi, după caz, combinate cu granturi.

<sup>50</sup> <https://urbact.eu/jessica-4-cities>

corespunzător). Proiectele generatoare de venituri propuse de Agenția Metropolitană Brașov și evaluate au fost incluse în două categorii:

- Reabilitarea infrastructurii urbane și îmbunătățirea serviciilor urbane (parcări, drumuri, clădiri și alte tipuri de infrastructură urbană);
- Dezvoltarea durabilă a mediului de afaceri (centre de afaceri pentru dezvoltare și inovare economică)<sup>51</sup>

Studiul de evaluare a inclus, de asemenea, opțiuni de creare a unei structuri JESSICA în regiunea Brașov, care a detaliat trei posibile scenarii:

1. Primul scenariu presupunea implementarea unui fond pilot JESSICA în valoare de 20 milioane EUR în Brașov, folosind resurse din Axa Prioritară 1.1 a POR 2007-2013.
2. Al doilea scenariu s-a bazat pe realocarea tuturor fondurilor din domenii cu succes redus către o structură JESSICA și FDU pilot în cadrul perioadei de programare 2007-2013. Această opțiune este foarte asemănătoare cu scenariul nr. 1, dar ar fi putut atrage finanțări mai mari de la alte priorități ale PO, dar cu un risc mai mare, deoarece absorbția fondurilor UE în la nivel național în România va depinde într-o măsură mult mai mare de succesul FDU.
3. În al treilea scenariu, Asistența tehnică urma a fi furnizată în perioada de programare 2007-2013, cu implementarea FDU JESSICA începând din 2014, fără o tranziție pilot precum cea preconizată în scenariul nr. 1, ceea ce ar putea ratarea de către autoritățile locale a unei oportunități de a constata, în mod practic și direct, beneficiile reciclării fondurilor de investiții.

Concluziile raportului au recomandat scenariul nr. 1 pentru implementare, cu următoarele beneficii pentru principalele părți interesate:

- **Autorități locale și, ulterior, pentru comunități locale din Zona Metropolitană Brașov**, prin crearea unui mecanism de finanțare pe termen lung pentru proiecte de regenerare urbană, prin atragerea de resurse suplimentare (atât financiare, cât și umane) din sectorul privat pentru dezvoltarea de infrastructură urbană;
- **Autoritatea de management din Programul Operațional Regional**, prin punerea la dispoziția acestuia a unui model de finanțare prin mecanisme reînnoibile. Este un model care poate fi construit în jurul unei abordări de tip „învățare prin practică” în regiunea Brașov, care poate fi cu ușurință replicat ulterior (dacă s-a bucurat de succes) în alte poli de creștere din România. De asemenea, rezultatele obținute cu ajutorul resurselor alocate Programului Operațional Regional vor crește semnificativ;
- **Autoritățile centrale însărcinate cu programarea pentru următorul exercițiu financiar** din perioada 2014-2020, prin punerea la dispoziția acestora a unui mecanism pilot cu ajutorul căruia pot fi obținute concluzii și date utile, necesare pentru acumularea de experiență privind tipurile ulterioare de mecanisme JESSICA;
- **Promotori de proiecte privați**, oportunitatea de a accesa fonduri structurale și a stabili relații strânse de lucru prin utilizarea împrumuturilor și capitalurilor pentru investiții în dezvoltarea economică a sectorului public, cu titlu experimental.<sup>52</sup>

În ceea ce privește organizarea FDU, evaluarea a oferit și o clasificare a celor mai bune soluții. Deși nu este obligatorie, optarea pentru BEI ca manager de fonduri cu participare are avantajul de a evita procedurile prea îndelungate de achiziții publice, ceea ce înseamnă că fondul poate deveni rapid operațional, dar permite și accesul la solidele cunoștințe tehnice și experiența ale BEI în implementarea instrumentelor financiare pentru dezvoltare urbană. În această calitate, oferă asistență autorităților de management în organizarea procedurilor de selecție a managerilor FDU.

“În opinia ACSF, cea mai fezabilă și eficientă arhitectură de implementare a inițiativei JESSICA în România poate fi următoarea:

**BEI acționează ca manager de fonduri cu participare;** BEI a încheiat deja un memorandum de înțelegere cu CE pentru managementul unor astfel de instrumente tehnice financiare (permite numirea directă a BEI ca manager de fonduri și este un proces scurt comparativ cu procesul normal de achiziții publice), expertiza necesară și o relație preferențială cu organismele CE. Pentru fondurile cu participare, AM vor stabili o schemă de funcționare în conformitate cu cerințele stabilite de Programul Operațional Regional. Această schemă va necesita o verificare prealabilă ex-ante de către CE a respectării normelor în materie de ajutor de stat, și chiar o verificare ex-ante de către Consiliul Concurenței;

*O bancă sau altă instituție financiară privată ar fi cea mai bună opțiune pentru managementul FDU, care va dezvolta mecanisme de finanțare cu respectarea unor instrucțiuni clare și stricte din partea BEI; intermediarul financiar va colabora și el cu coordonatorul polului de creștere”<sup>53</sup>*

În ceea ce privește managerii FDU, opțiunea cea mai frecventă este de a selecta instituții financiare pe baza unei proceduri stabilite de BEI. Candidații trebuie să depună o scrisoare de intenție, un plan de afaceri și o strategie de investiții, care să descrie tipul de finanțare pe care îl oferă: împrumut, capital propriu sau garanții. FDU sunt de obicei gestionate de bănci, dar aceste fonduri pot fi gestionate și de consorții de instituții cu experiență dovedită în managementul de fonduri (instituții financiare și specialiști tehnici).

În acest cadru, ZMB i-a fost alocat un rol de furnizor de direcții și documentare strategică, în calitate de inițiator și promotor al FDU, care este preferabil implicării într-un acord de parteneriat public-privat.

ZMB a avut un rol activ în promovarea instrumentelor financiare pentru diversificarea finanțării publice și creșterea eficienței în utilizare, prin depunerea unei propuneri către guvern în care sunt detaliate avantajele dezvoltării de instrumente financiare bazate pe fonduri structurale care sunt gestionate prin BEI. Propunerea a fost redactată în 2018, urmând a fi aplicată în perioada de programare 2021-2027:

“Propunerea concretă constă în proiectarea și implementarea de fonduri de investiții precum:

- Fonduri de dezvoltare urbană la nivelul municipiului reședință de județ, acordate sub formă de împrumut.
- Fond național de investiții de capital, sub formă de instrument de capital, pentru finanțarea capitalului pentru proiecte al companiilor publice (ex.: companii de drumuri, companii de infrastructură feroviară de mare viteză etc.).”<sup>54</sup>

<sup>51</sup> Studiul de evaluare JESSICA pentru regiunea Brașov (România) – Raport final, decembrie 2010, p. 98

<sup>52</sup> Studiul de evaluare JESSICA pentru regiunea Brașov (România) – Raport final, decembrie 2010

<sup>53</sup> Studiul de evaluare JESSICA pentru regiunea Brașov (România) – Raport final, decembrie 2010, p. 97

<sup>54</sup> Propunere privind implementarea de instrumente financiare pentru perioada de programare 2021-2027, prezentată Guvernului României de către Agenția Metropolitană Brașov, mai 2018

Până în prezent nu au fost luate măsuri de implementare a fondurilor de investiții propuse, motivele fiind variate și legate în special de riscurile caracteristice și lipsa de experiență privind aceste tipuri de instrumente.

## Zona Metropolitană Alba Iulia

Municipiul Alba Iulia, împreună cu 10 localități învecinate (8 comune – Vințu de Jos, Sântimbru, Ciugud, Ighiu, Galda de Jos, Cricău, Berghin, Meteș, 1 municipiu – Sebeș, și 1 oraș – Teiuș) și Consiliul Județean Alba au înființat Asociația Intercomunitară de Dezvoltare Alba Iulia (AIDA) în 2007.

Alba Iulia este un studiu de caz atipic comparativ cu zonele metropolitane menționate mai sus, deoarece nu este nici pol de creștere sau dezvoltare, nici nu are obligația sau motive de a crea o zonă urbană metropolitană sau funcțională. Cu toate că misiunea sa este similară celei a ADI-urilor descrise mai sus, AIDA are o structură de conducere diferită și de cele mai multe ori nu este menționată ca ADI metropolitană, ci ca asociație intercomunitară. Statutul și structura de conducere a AIDA sunt similare cu cele ale asociațiilor obișnuite din România:

- Adunarea Generală a Asociațiilor este organul de conducere al asociației
- Consiliul Director este organismul executiv al asociației și este condus de un președinte
- Adunarea Generală a Asociațiilor se reunește pentru întâlniri ordinare anuale sau la solicitarea Consiliului Director sau a Comisiei de Cenzori
- Cvorumul Adunării presupune prezența unei majorități simple a membrilor, iar deciziile sunt luate cu votul majorității membrilor prezenți
- Cenzorii execută controlul financiar intern al asociației

Scopul AIDA este de a încuraja dezvoltarea socială și economică regională și sub-regională prin acțiuni responsabile și de înaltă calitate, durabile din punct de vedere financiar, instituțional și al capitalului uman. Conform statutului său, asociația are 11 obiective strategice, după cum urmează:

1. Furnizarea și dezvoltarea infrastructurii teritoriale locală și regională;
2. Dezvoltarea economică bazată pe competitivitate și crearea de locuri de muncă;
3. Dezvoltare rurală durabilă;
4. Valorificarea potențialului turistic antropoc și natural al comunităților locale asociate;
5. Protecția mediului și asigurarea de habitate umane sustenabile;
6. Eficiența energetică și promovarea energiei verzi;
7. Dezvoltarea resurselor umane și valorificarea diversității etnice, lingvistice și religioase;
8. Promovarea culturii locale și valorilor artistice, protejarea identității și valorificarea tradițiilor și obiceiurilor comunităților locale;
9. Îmbunătățirea infrastructurii de educație, sociale și de sănătate regională și locală;
10. Promovarea și afirmarea continuă a valorilor democrației participative și a cetățeniei europene;
11. Afilierea și dezvoltarea de parteneriate, cooperarea regională, națională și internațională

cu organizații neguvernamentale, organizații ale administrației locale sau centrale, universități, agenți economici, organizații patronale, sindicate, organizații culturale și religioase.

Teritoriul acoperit de AIDA este, de asemenea, atipic, ocupând un sistem urban policentric format din Alba Iulia, Sebeș și Teiuș. Relația Alba Iulia – Sebeș este deosebit de importantă, cele două orașe fiind complementare. După anul 2004, Alba Iulia și-a axat investițiile în creșterea calității vieții și atractivității prin regenerare urbană și modernizarea și valorificarea Citadelei Alba Carolina - cea mai mare și mai bine conservată fortăreață din România și din sud-vestul Europei. Prin urmare, municipiul și-a valorificat profilul ca destinație deopotrivă rezidențială și turistică și înregistrează o tendință demografică de creștere. Sebeș, pe de altă parte, se află la intersecția a două drumuri naționale de maximă importanță - DN1 București-Brașov-Sibiu-Cluj-Oradea, și DN7 București-Pitești-Rm.Vâlcea-Sibiu-Deva-Timișoara, la intersecția a două secțiuni din autostrada actuală și viitoare (Pitești-Sibiu-Deva-Timișoara-Arad și Sebeș-Turda-Oradea) și în apropierea coridorului pan-european IV. Accesibilitatea excelentă a atras numeroși investitori interni și externi, care au transformat Sebeș într-un centru economic în plină dezvoltare, în ciuda populației sale reduse (24.165 de locuitori la recensământul populației și locuințelor din 2011), ce atrage forță de muncă din localitățile învecinate, inclusiv Alba Iulia (la o distanță de 15 km) și contribuie la dezvoltarea economică a teritoriului intercomunitar.

În acest context, AIDA are un rol de catalizator al planificării strategice interjurisdicționale, dezvoltării și implementării de proiecte, cărora li se adaugă dezvoltarea de parteneriate și cooperarea cu universități, clustere și parteneri privați.

## Beneficiile coordonării metropolitane

- 1. Capacitate sporită de atragere a fondurilor și diversificare a portofoliilor** – în calitate de ONG și de asociație formată din autorități publice, AIDA este eligibilă pentru o diversitate de programe de finanțare (Programul Operațional Resurse Umane, Programul Operațional Capacitate Administrativă, URBACT, INTERREG etc.). În acest context, AIDA a implementat câteva proiecte cu impact metropolitan, în domenii diverse, de la dezvoltare economică și antreprenoriat la marketing urban, orașe inteligente, patrimoniu, mobilitate urbană și metropolitană, turism etc. Dezvoltarea de proiecte și participarea la rețele internaționale sunt doar câteva dintre punctele forte ale AIDA, datorită cărora promovează teritoriul intercomunitar la nivel internațional și atrage expertiză internațională în municipiu și zonele sale înconjurătoare.
- 2. Capacitate tehnică și administrativă** – AIDA a clădit o echipă tânără și înalt calificată, specializată în planificare strategică și în dezvoltarea și implementarea de proiecte, și a atras câțiva experți internaționali (ex., Jahn Gehl) în municipiu, contribuind la o creștere a capacității tehnice și administrative la nivel local. Această activitate a fost completată de numeroase schimburi de cunoștințe și experiență organizate în cadrul unor proiecte transnaționale (ex. URBACT). În timp ce aceste proiecte se adresau predominant centrului urban, alte inițiative de planificare strategică metropolitană (strategie generală, planificare de mobilitate, strategie de dezvoltare socială) aveau loc cu participarea tuturor partenerilor din ADI.
- 3. Planificare integrată multijurisdicțională** – încă de la începutul său, AIDA a participat la activități de planificare strategică intercomunitară. ADI a dezvoltat o strategie integrată de dezvoltare durabilă și o strategie de servicii sociale pentru întreaga zonă.

finanțată de către Fondul Social European prin Programul Operațional Dezvoltarea Capacității Administrative în perioada de programare 2007-2013. Mai recent, Alba Iulia și 7 dintre comunele sale limitrofe (membri ai ADI de transport public metropolitan Alba Iulia) au fost utilizate ca teritoriu pilot pentru scenariile de mobilitate metropolitană.<sup>55</sup>

4. **Capitalizarea integrată a resurselor locale** – Alba Iulia se află în fruntea marketingului și brandingului urban și teritorial din România și are bune practici recunoscute la nivel european<sup>56</sup>, implementând o strategie de marcă, un manual de brand și o strategie de dezvoltare de brand pe termen lung. În timp ce brandul se întemeiază pe imaginea și caracterul puternic al citadelei Alba Carolina, eforturile de marketing au un efect regional, stabilind un punct de plecare al unei abordări strategice intercomunitare privind dezvoltarea turismului.

### AIDA în contextul atragerii fondurilor europene - Primul sistem de transport metropolitan integrat din România

Alba Iulia a fost prima zonă metropolitană care a introdus transportul public metropolitan integrat și a contribuit la consolidarea legislației naționale privind delegarea managementului serviciului de transport public local.

Folosind experiența acumulată de AIDA, a fost creată Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public (AIDA –TL), al cărei rol este de a gestiona transportul public metropolitan. Din punct de vedere teritorial, AIDA-TL acoperă Alba Iulia și 7 comune limitrofe: Ciugud, Sîntimbru, Intregalde, Galda de Jos, Cricău, Ighiu și Mihalț. Acest teritoriu este denumit „zonă metropolitană a municipiului Alba Iulia”<sup>57</sup> și include o zonă mai mică decât cea delimitată inițial de AIDA. Unul dintre motive este faptul că unele localități nu au putut adera în momentul lansării sistemului din 2012, deoarece contractele lor de transport public erau încă în vigoare. Un alt motiv a fost faptul că unele localități nu erau interesate de transportul public metropolitan din cauza profilului lor demografic (populație în scădere și îmbătrânită etc.) și a numărului redus de navetiști. Cu toate acestea, sistemul permite aderarea de noi membri în orice moment.

Transportul metropolitan a fost introdus în septembrie 2012, cu o durată inițială a contractului de 6 ani, și care urmează a fi reînnoit datorită bunelor rezultate. Astfel, Zona Metropolitană Alba Iulia beneficiază de transport public de pasageri integrat (serviciu de informații, sistem de emiteră a biletelor unic și orar unice), fiind o obligație de serviciu public (PSO) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. Principalele etape ale creării sistemului au constat în:<sup>58</sup>

1. Asociația administrațiilor locale (consilii locale) în 2008, fiind destinată înființării, organizării, reglementării, operării, monitorizării și gestionării transportului public local în cadrul unei autorități unice (AIDA – TL);
2. Autorizarea AIDA-TL de a furniza servicii de transport public local, conform legii române;
3. Licitație publică deschisă pentru selectarea operatorului de transport public și definirea contractului de transport public ca serviciu public;

<sup>55</sup> <http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/chestnut/outputs>

<sup>56</sup> <https://urbact.eu/city-branding-making-invisible-visible>

<sup>57</sup> [http://www.stpalba.ro/transport\\_metropolitan.php](http://www.stpalba.ro/transport_metropolitan.php)

<sup>58</sup> STP - Societatea de Transport Public Alba Iulia, Smart Move în Zona Metropolitană Alba Iulia (prezentare)

4. Aprobarea contractului și delegarea atribuției de semnare a contractului de către AIDA-TL în numele administrațiilor locale.

În practică, un sistem de transport public metropolitan presupune că:

- Rutele trec prin toate punctele de interes din oraș și toate stațiile de transport urban;
- Reducerea duratei călătoriei și îmbunătățirea transferurilor;
- Transportul public este efectuat exclusiv cu autobuze urbane (primul efect: transferul rapid al pasagerilor la punctele de îmbarcare de pe rutele aglomerate);
- **Fiecare consiliu local membru al AIDA - TL își poate aproba orare proprii și are libertatea de a introduce rute noi; este, de asemenea, posibilă adaptarea capacităților de transport (când situația o cere și cu efect imediat pentru utilizatori) printr-o simplă decizie a consiliului local;**
- Toate rutele AIDA - TL (42 de linii) au un program unic cu orare integrate pentru reducerea timpilor de călătorie și transferuri mai bine coordonate, aspecte care au fost analizate pentru prima dată de o singură autoritate;
- Utilizarea sistemelor de transport inteligent (STI) oferă informații corespunzătoare înainte și în timpul unei călătorii (panouri care afișează orele de sosire, voice - box, afișe, afișaje dinamice în interiorul autobuzelor etc.);
- **Fiecare membru al AIDA-TL aprobă tarifele pe rutele proprii, corespunzător condițiilor de transport solicitate; fiecare comunitate poate urmări și sancționa serviciul furnizat;**
- În jurul municipiului Alba Iulia au fost stabilite 7 zone tarifare, dispuse în funcție de criterii geografice și administrative;
- Biletul este valabil pentru o durată de 60, 70, 90 sau 120 de minute, în funcție de tarif; biletul este valabil cel puțin 30 de minute în interiorul zonei tarifare nr. 1 (Alba Iulia); călătorul poate folosi orice mijloc de transport fără a plăti în plus.

Tranziția de la sistemul de transport județean la transportul public metropolitan a avut efecte imediate în ceea ce privește creșterea numărului de pasageri. După implementarea sistemului existent de transport public local din Alba Iulia, numărul de călătorii cu transportul public între Alba Iulia și teritoriul metropolitan (zonele tarifare 2-7) a crescut cu 43% în prima lună de funcționare.

### Alte exemple de cooperare multijurisdicțională

**Planificare strategică** – prin proiectele sale, AIDA a dezvoltat strategii și planuri integrate pentru întreg teritoriul parteneriatului intercomunitar. Planificarea comună a avut un rol important în crearea unui dialog între membrii AIDA și creșterea capacității tehnice și administrative a acestora. Se preconizează că planificarea pentru următoarea perioadă de programare va avea loc la nivel metropolitan, prin accesarea de fonduri dedicate pentru asistență tehnică din programele operaționale.

**Social development** – încă de la înființarea sa, DIA a urmărit dezvoltarea socială a comunităților sale membre. Această preocupare a fost abordată încă din etapa de planificare – de exemplu, prin Strategia pentru dezvoltarea socială a comunităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Alba Iulia, până la planificarea de acțiuni și proiecte pilot – de exemplu, în cadrul proiectului NODUS din URBACT II (Legături între reînnoirea urbană și amenajarea teritoriului regional), municipiul Alba Iulia a ales să conducă un proiect pilot într-unul din cartierele sale, constând într-un studiu sociologic și statistic detaliat, care a fost urmat de inițiative pentru combaterea insecurității urbane create în cooperare cu locuitorii.

**Dezvoltare economică și antreprenariat** – dezvoltarea resurselor umane (de exemplu, programe integrate de calificare în domeniul turismului și consiliere profesională pentru șomeri), încurajarea antreprenoriatului și înființarea unui incubator de afaceri (de exemplu, inițiativa Creăm antreprenori responsabili pentru dezvoltare durabilă, finanțată prin Programul Operațional Capital Uman 2014-2020), marketingul și brandingul teritorial (de exemplu, City-as-a-Startup, strategiile de branding urban și tehnologiile pentru un oraș inteligent, finanțate prin programul URBACT III) fac parte din strategia municipiului Alba Iulia și a AIDA în materie de dezvoltare socioeconomică. Asemeni ADI metropolitană Oradea, AIDA promovează implementarea de strategii interjurisdicționale prin atragerea și combinarea finanțării din surse diverse, datorită unei structuri și abordări flexibile.

**Dezvoltare metropolitană inteligentă** – Alba Iulia Smart City 2018 este un proiect pilot dezvoltat pe baza unor parteneriate de colaborare, care reunesc instituții guvernamentale (Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale), administrația locală (primăria Alba Iulia), institute de cercetare, universități, companii, asociații și cetățeni. Companiile partenere implementează și testează soluții inteligente multiple la scară redusă, în timp ce administrația locală pune la dispoziție infrastructura și asistența necesare. Această abordare permite testarea de soluții într-un mediu real, selectarea soluțiilor cele mai utile și ușor de dezvoltat, dezvoltarea unei echipe de aplicare și management într-un domeniu tehnologic nou și partajarea de cunoștințe cu alte orașe implicate în proiecte de dezvoltare inteligentă.

În timp ce majoritatea intervențiilor sunt concentrate în Alba Iulia, unele proiecte pilot (de exemplu, senzorii de măsurare a calității aerului) au demonstrat aplicabilitate la nivel metropolitan. O posibilă direcție de dezvoltare metropolitană inteligentă se poate materializa în înființarea unor centre de management inteligent la nivelul zonelor urbane funcționale, care colectează și gestionează date din surse combinate – de exemplu, senzori, ITS de transport metropolitan, baze de date ale instituțiilor publice etc..

## Riscurile și constrângerile care limitează cooperarea interjurisdicțională

- 1. Reglementare și finanțare pentru cooperare interjurisdicțională** – cooperarea interjurisdicțională și dezvoltarea de proiecte metropolitane mari nu sunt sprijinite la nivel național. România nu are o politică națională de sprijinire a planificării și reglementării în materie de cooperare metropolitană, în special în cazul orașelor care nu sunt poli de creștere sau de dezvoltare. În ceea ce privește finanțarea, lipsa integrării și sincopelor între programele naționale și finanțarea europeană, alături de regimul de proprietate al terenurilor și infrastructurii și prezența actorilor supraregionali cu jurisdicție teritorială (de exemplu, Apele Române, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere etc.), constituie tot atâtea obstacole în calea dezvoltării proiectelor metropolitane. În plus, chiar și în cazurile în care programele operaționale impun o abordare la nivel metropolitan (cum ar fi planurile și strategiile integrate de dezvoltare urbană), finanțarea a acoperit proiecte punctuale în locul unor intervenții metropolitane strategice integrate.
- 2. Calitatea formării resurselor umane și lipsa de resurse cheie în administrația publică locală** – cooperarea interjurisdicțională necesită echipe multidisciplinare capabile să colaboreze între localități. Atingerea acestui obiectiv este îngreunată de decalajele între capacitatea administrativă și tehnică a centrului urban/centrelor urbane și a restului membrilor ADI, în special în privința proiectelor și activităților inovatoare. Prin urmare, trebuie avută în vedere oferirea de sprijin pentru întărirea capacităților la nivel metropolitan. De asemenea, din cauza nivelului salarial și responsabilităților presupuse de pozițiile cheie

din administrația locală (arhitect-șef, ingineri principali care supraveghează lucrările de construcții etc.), acestea sunt mai puțin atractive comparativ cu cele din mediul privat, ceea ce impune adoptarea unei strategii de atragere și reținere a talentelor.

- 3. Instabilitatea politică** – lipsa unei majorități în consiliile locale în favoarea unei cooperări interjurisdicționale și/sau a unor proiecte metropolitane specifice, precum și rivalitatea între una sau mai multe localități din parteneriatul interjurisdicțional și Consiliul Județean pot conduce la blocaje ale procesului de planificare multijurisdicțională și în dezvoltarea și implementarea proiectelor. Zonele metropolitane și parteneriatele intercomunitare au nevoie de pragmatism tehnic și suport transpartinic, indiferent de conducerea lor politică într-un anumit moment.
- 4. Capacitatea de cofinanțare a proiectelor metropolitane** – Insuficiența lichidităților financiare și gradul mare de îndatorare al unor localități afectează capacitatea acestora de cofinanțare și a se implica în proiecte metropolitane. Acest aspect trebuie analizat și avut în vedere la proiectarea următoarei perioade de programare.

## Concluzii privind cooperarea interjurisdicțională în zonele urbane din România

Analiza celor 7 exemple de cooperare interjurisdicțională în zone urbane din România a constatat un interes general pentru cooperarea și dezvoltarea metropolitană, care ia diverse forme datorită unui cadru legislativ flexibil și unui rol redus al ADI metropolitane în perioada de programare actuală. Perioada de programare 2007-2013 a sprijinit crearea, dezvoltarea și implementarea de ADI metropolitane, obligând poliile de creștere să implementeze planuri urbane integrate de dezvoltare metropolitană. În timp ce intervențiile finanțate au fost mai degrabă punctuale, această perioadă a fost una importantă pentru dezvoltarea tehnică și administrativă a ADI metropolitane, care au fost implicate în planificarea, dezvoltarea, implementarea monitorizarea și evaluarea de proiecte.

Pe de altă parte, perioada 2014-2020 a fost una de adaptare și reinventare; ADI trebuie să găsească noi căi de a urmări obiectivele de dezvoltare metropolitană și de a rămâne active în contextul reducerii fondurilor puse la dispoziție de programele operaționale. În majoritatea cazurilor, acest lucru a condus la o reorientare a resurselor și activităților de finanțare. De exemplu, în cazul Clujului, majoritatea proiectelor curente privesc schimburi de cunoștințe și de experiență, întărirea capacităților, intervenții la scară redusă și C&D. Zona Metropolitană Constanța a continuat să își sprijine membrii, în special prin furnizarea de asistență tehnică și administrativă. Municipiul Iași și-a redus volumul activităților, orientându-se în schimb către furnizarea de asistență și încurajarea cooperării pentru înființarea asociației de transport public metropolitan și asigurarea funcționării secretariatului tehnic al autorității urbane. Activitățile de cooperare ale zonei metropolitane Ploiești sunt, de asemenea, limitate. Oradea, Brașov și Alba Iulia au deschis calea inițiativelor inovatoare de cooperare metropolitană (fonduri urbane, parteneriate intercomunitare și delegarea de competențe etc.), iar ZMO și AIDA reprezintă exemple de cadre de cooperare care aplică strategii interjurisdicționale prin atragerea și combinarea de finanțări din surse diferite.

În general, ADI metropolitane au implementat proiecte cu impact metropolitan, în paralel cu

cele implementate de membrii UAT, în domenii precum întărirea capacităților, dezvoltarea resurselor umane, planificare strategică, dezvoltare socioeconomică etc. Totuși, aceste proiecte pot părea uneori oportuniste (condiționate de disponibilitatea fondurilor), ceea ce conduce la crearea mai multor documente de planificare care ulterior sunt ignorate, în locul unor etape de implementare a unei strategii interjurisdicționale. Astfel, una dintre provocările următoarei perioade programare va fi stabilirea de obiective de interes metropolitan pe termen mediu și lung, care vor fi implementate folosind surse și instrumente de finanțare diferite, precum și crearea de parteneriate (de exemplu, PPP).

Cu toate acestea, ADI metropolitane/intercomunitare cu vechime au reușit să creeze echipe înalt calificate și cu aptitudini de planificare, pregătire și implementare de proiecte, care pot fi utilizate în interesul partenerilor metropolitani.

Problemele comune care îngreunează cooperarea intercomunitară includ lipsa de sprijin politic pentru dezvoltarea urbană, accesul limitat la finanțare și capacitate financiară, dificultățile privind procesul decizional comun, responsabilitățile/competențele limitate ale ADI conform legii și programelor operaționale curente.

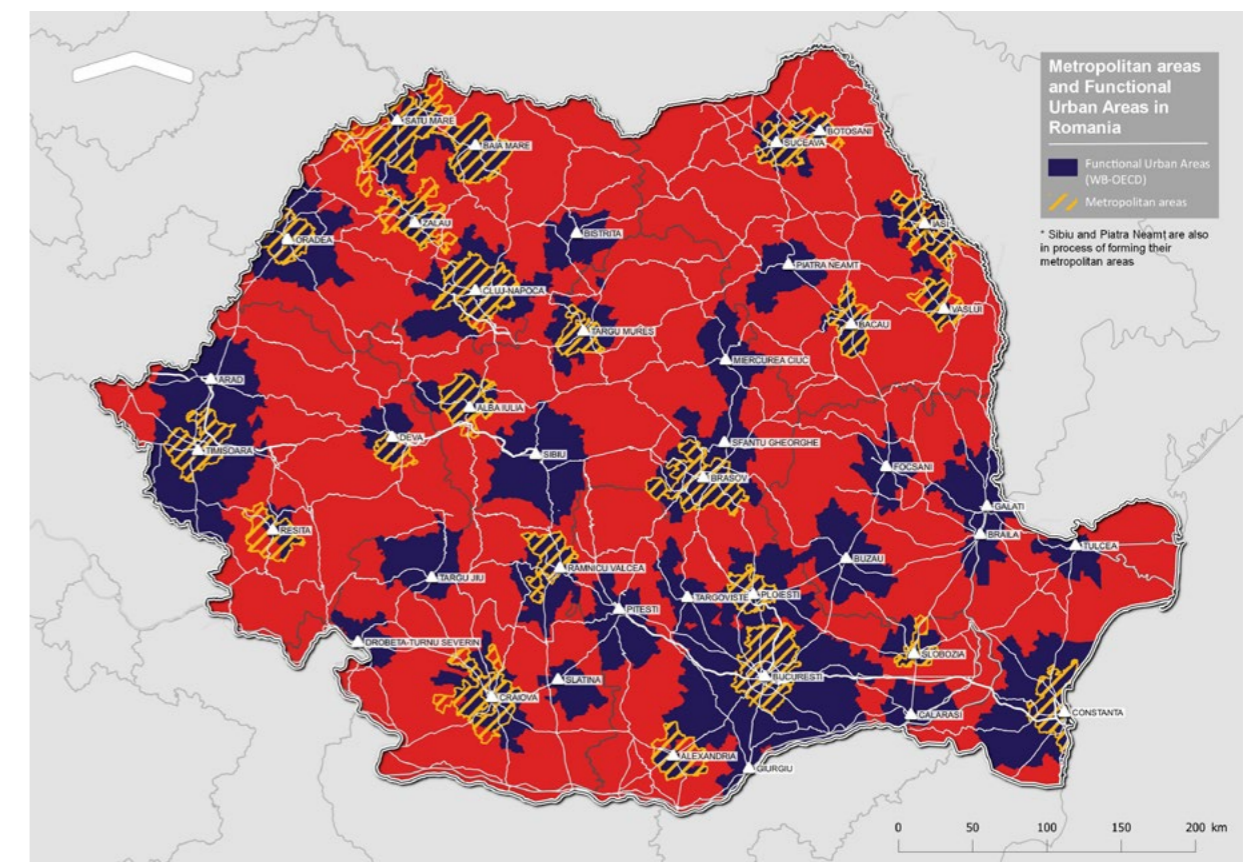
În ceea ce privește viitorul, ADI reamintesc nevoia unui rol mult mai puternic al ADI metropolitane în coordonarea dezvoltării teritoriului intercomunitar, dar și responsabilitatea acestora pentru un proces integrat de planificare și implementare strategică ce poate facilita o mai bună corelare între măsurile, acțiunile, părțile interesate, investițiile și provocările de la nivel metropolitan.

## IDENTIFICAREA ZONELOR URBANE FUNCȚIONALE DIN ROMÂNIA



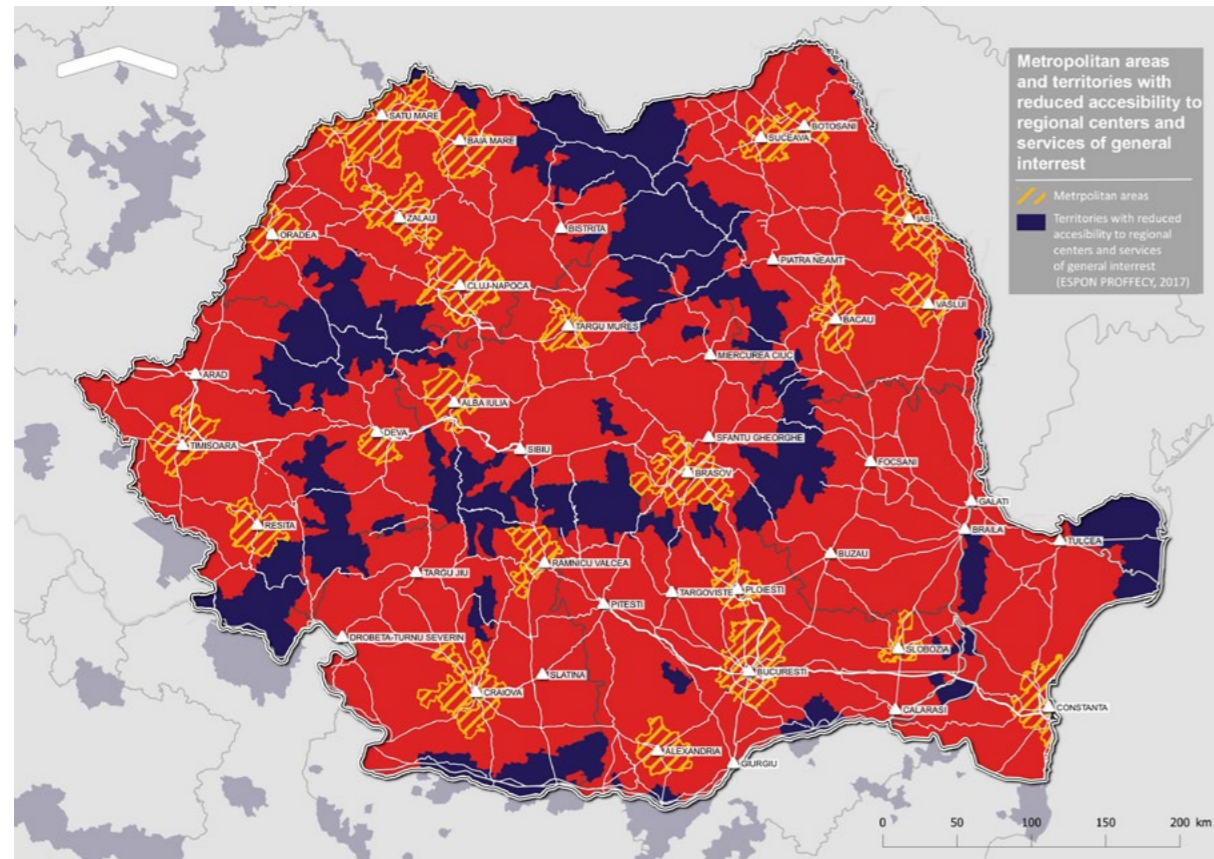
Pentru a înțelege mai bine problemele cu care se confruntă zonele funcționale metropolitane și urbane din România și a identifica posibile direcții de intervenție, datele de mai jos examinează corelațiile între ZUF și zonele metropolitane, accesibilitatea la servicii de interes general și suprapunerea cu zonele bogate în resurse naturale. În continuare, corelația între creșterea populației în centrele urbane și extinderea urbană examinează sustenabilitatea dezvoltării urbane și metropolitane în zonele metropolitane reședință de județ/ZUF.

**FIGURA 4.**  
Zonele metropolitane și zonele urbane funcționale din România



Sursa: ESPON PROFECY, 2017

**FIGURA 5.**  
Zonele metropolitane și teritoriile cu accesibilitate redusă la centre regionale și servicii de interes general

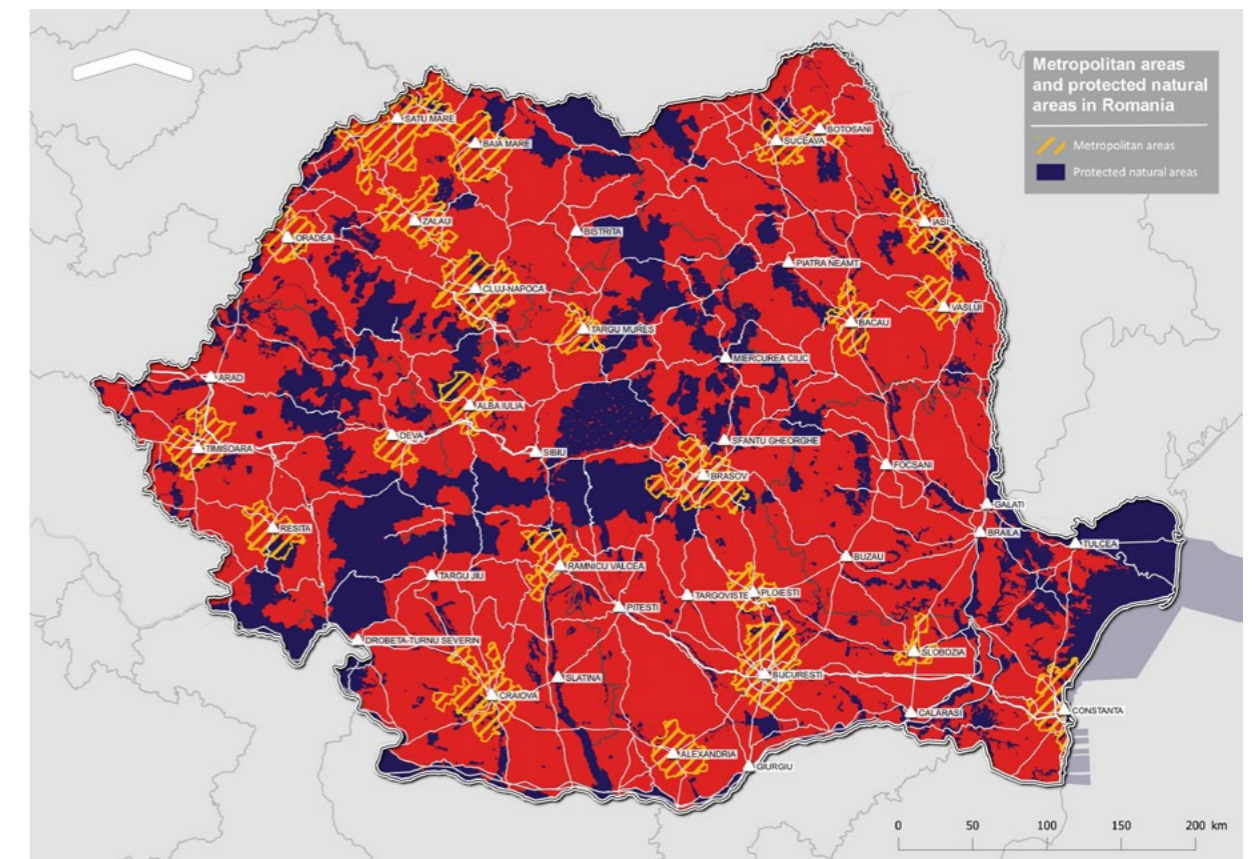


Sursa: ESPON PROFECY, 2017

Nu există o corelație directă între periferiile interioare identificate de studiul ESPON PROFECY și zonele metropolitane. Principalul motiv este faptul că periferiile interne sunt preponderent create de accesul la facilități și centre regionale, ceea ce nu reprezintă o problemă în cazul zonelor metropolitane. Periferiile interne sunt, în acest caz, create de o lipsă de policentricitate. Totuși, ADI se pot dovedi o bună soluție pentru furnizarea de servicii în zone nemetropolitane, în timp ce consolidarea rețelei TEN-T (atât globală, cât și centrală) va spori în mod considerabil accesul la centrele regionale.

Majoritatea zonelor metropolitane includ areale naturale de dimensiuni semnificative (rezervații naturale, situri Natura 2000 etc.). Acestea sunt folosite de locuitorii din întreaga zonă metropolitană, iar uneori și de turiști, ceea ce înseamnă că nu sunt rezervate exclusiv localnicilor. Aceste active pot fi exploatate la nivel metropolitan, asigurând astfel o promovare mai eficientă și mai multe resurse pentru revitalizarea și protecția lor (de exemplu, Zona Metropolitană Brașov și zonele naturale protejate Muntele Tâmpa sau Stejerișul Mare).

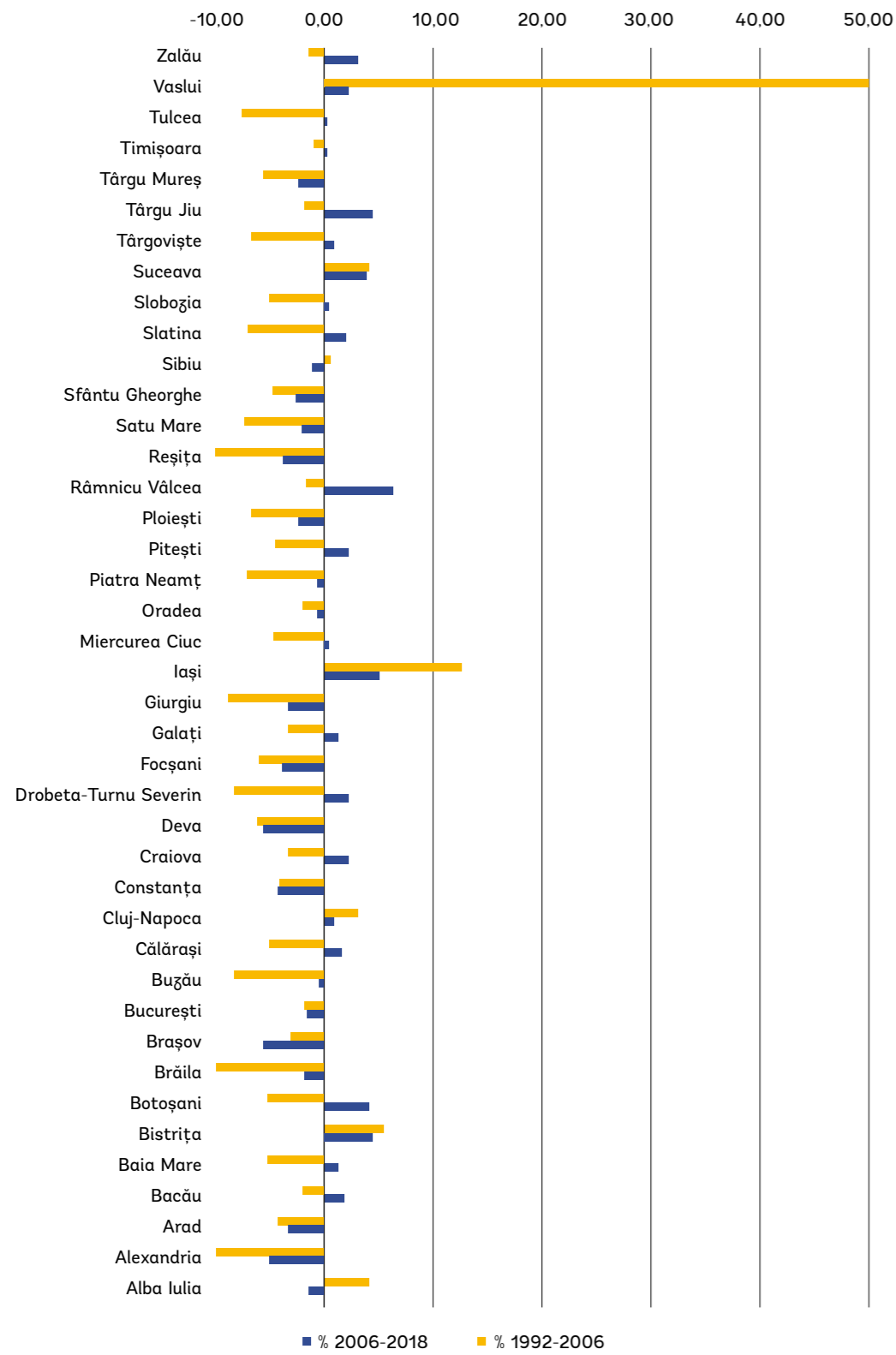
**FIGURA 6.**  
Zone metropolitane și zone naturale protejate în România



Sursa: ESPON PROFECY, 2017

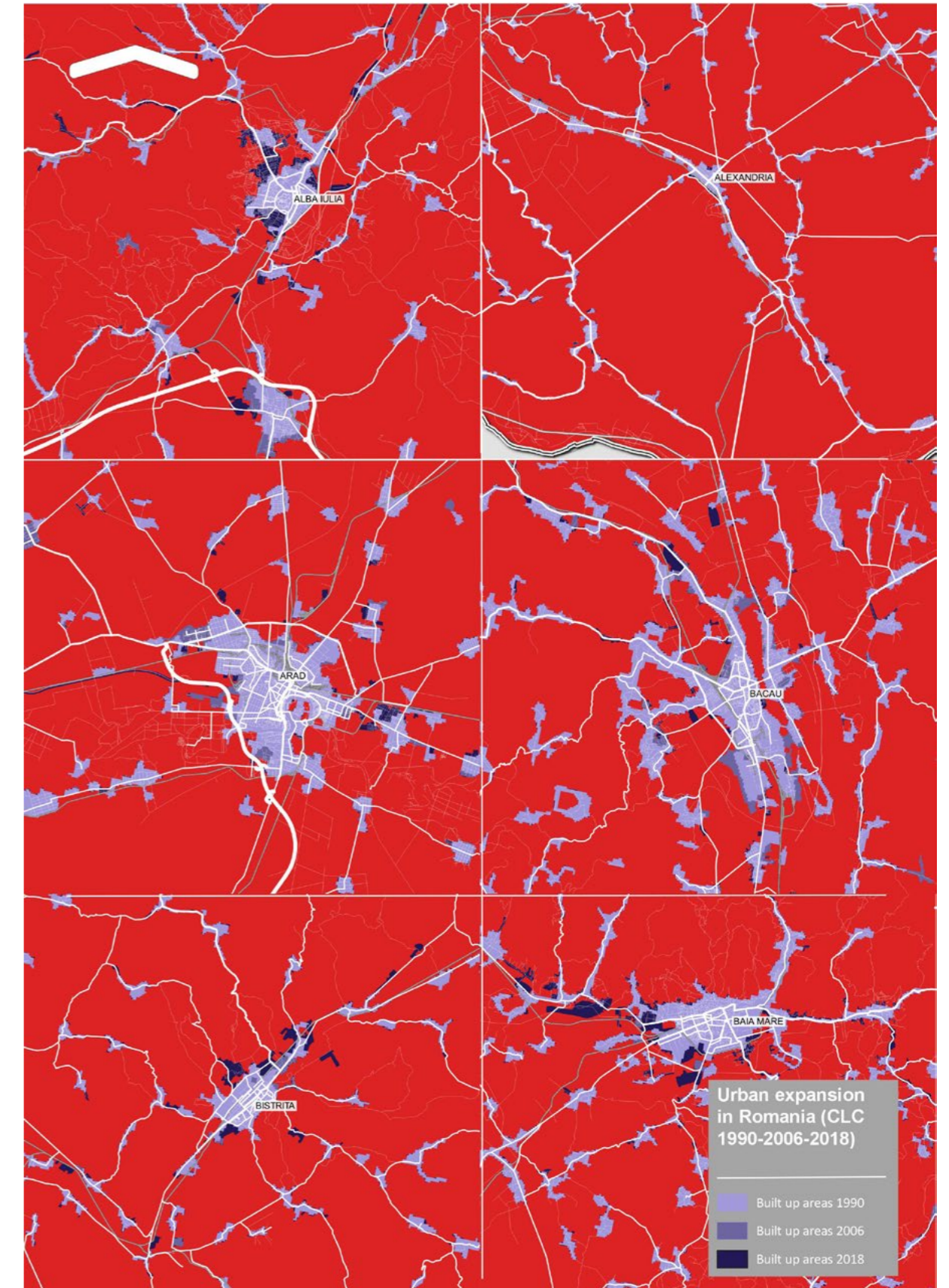
O principală preocupare pentru dezvoltarea metropolitană durabilă este expansiunea necontrolată a zonelor urbane și periurbane înconjurătoare. Extinderea urbană este deja o problemă bine cunoscută în România, deși mecanismele de combatere a acestei probleme continuă să lipsească sau sunt insuficiente. Chiar dacă zonele metropolitane pot fi cele mai eficiente instrumente constituționale de luptă împotriva dezvoltării necontrolate, deoarece autoritățile locale au autonomie în materie de planificare și amenajare a teritoriului urban, limitarea dezvoltării lor rămâne dificilă. Planurile de amenajare a teritoriului zonelor metropolitane (PATZM) pot coordona proiecte de dezvoltare a teritoriului metropolitan și, într-o anumită măsură, limita extinderea urbană. Faptul că planurile urbane generale nu sunt actualizate în mod regulat are un impact negativ asupra unei dezvoltări controlate și armonioase.

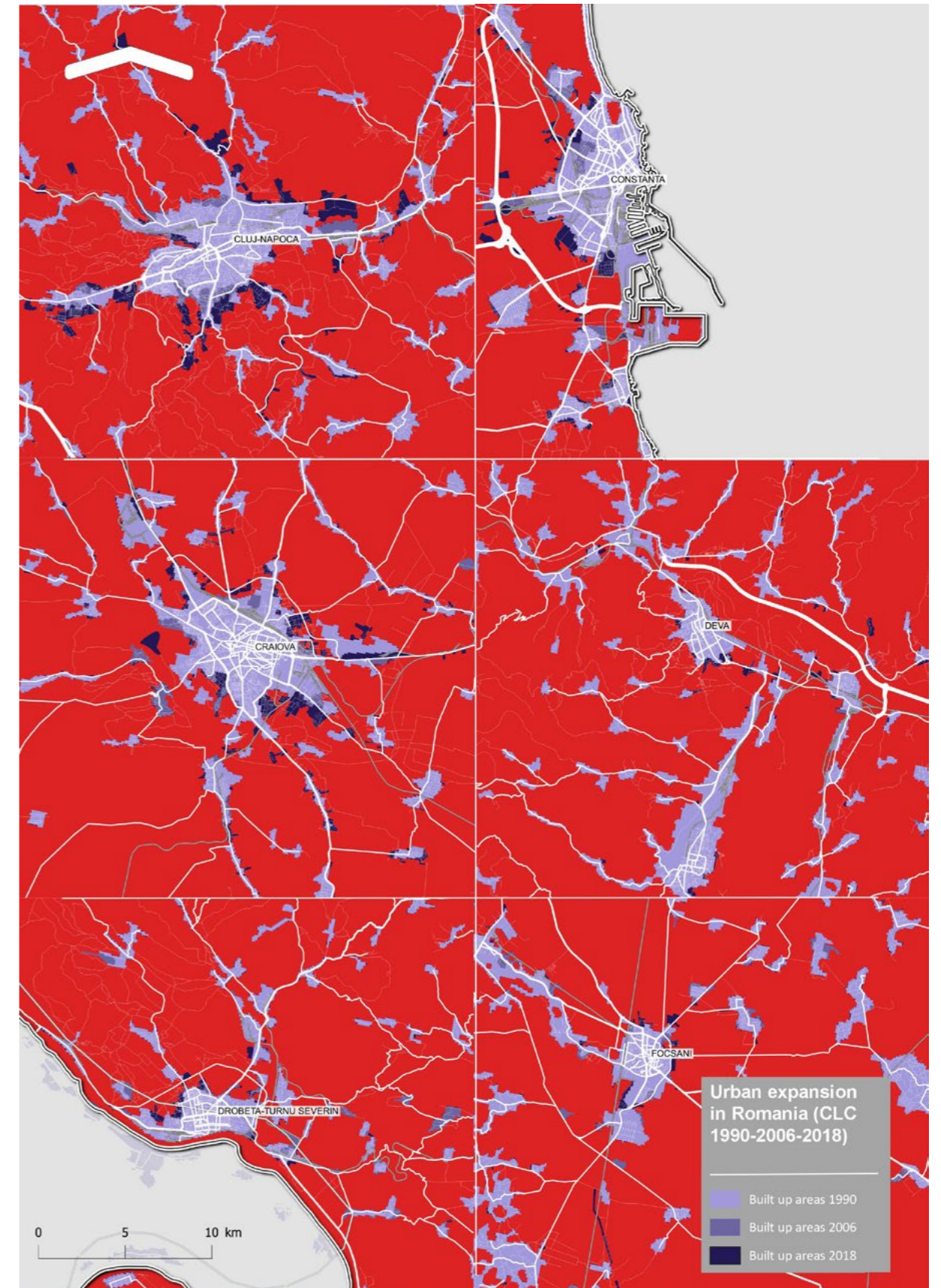
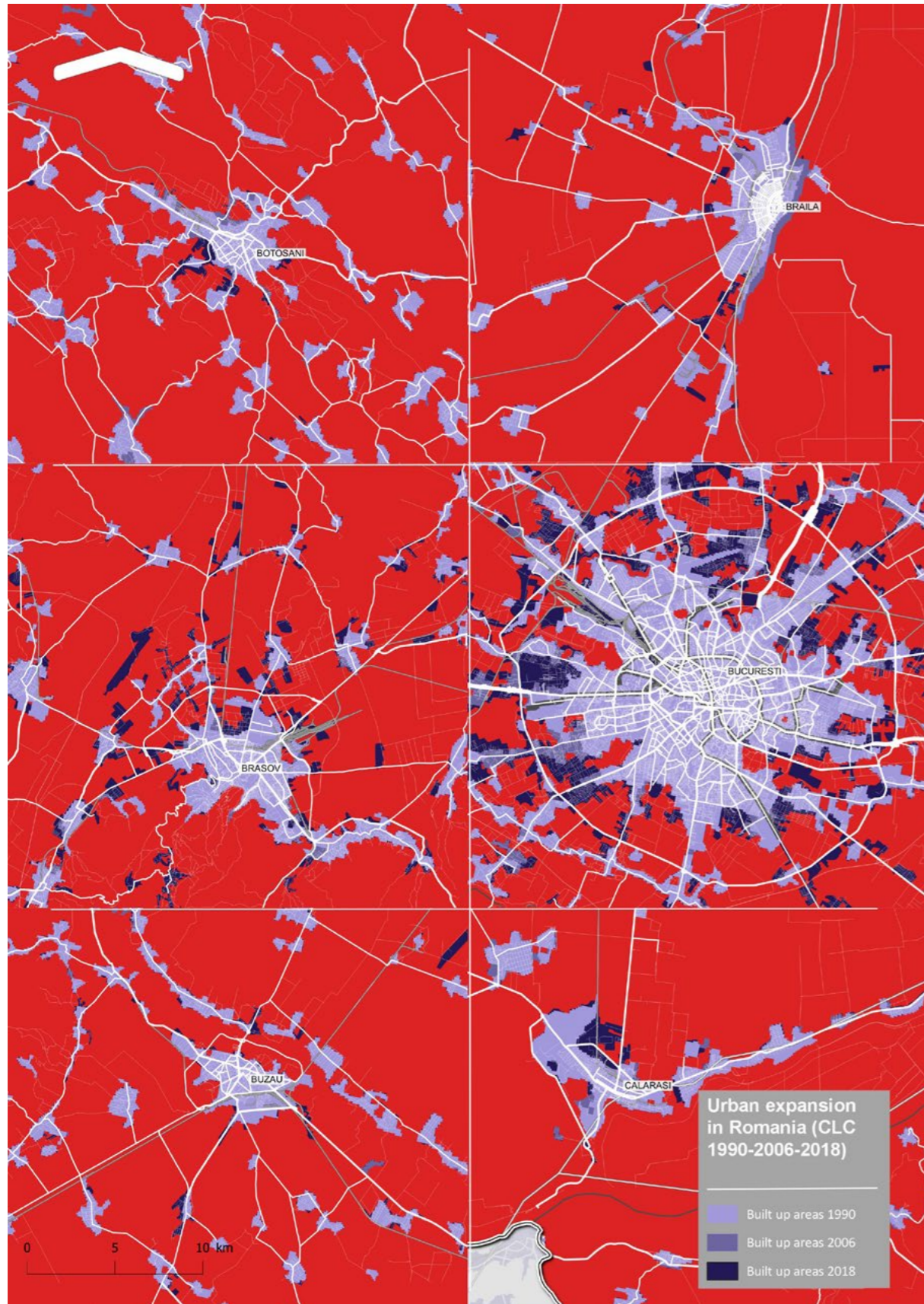
**FIGURA 7.**  
Creșterea populației (%) în municipiile reședință de județ din România

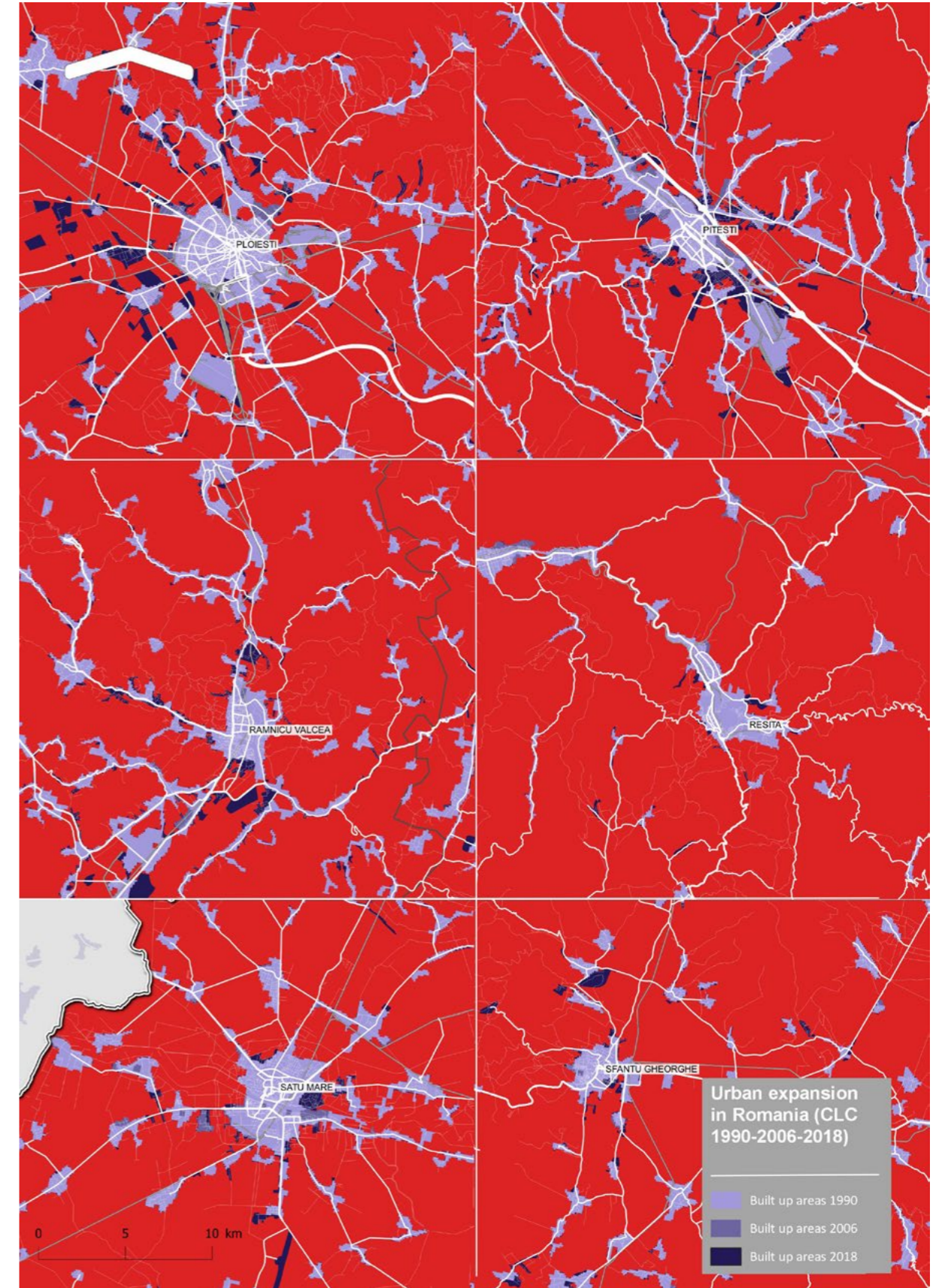
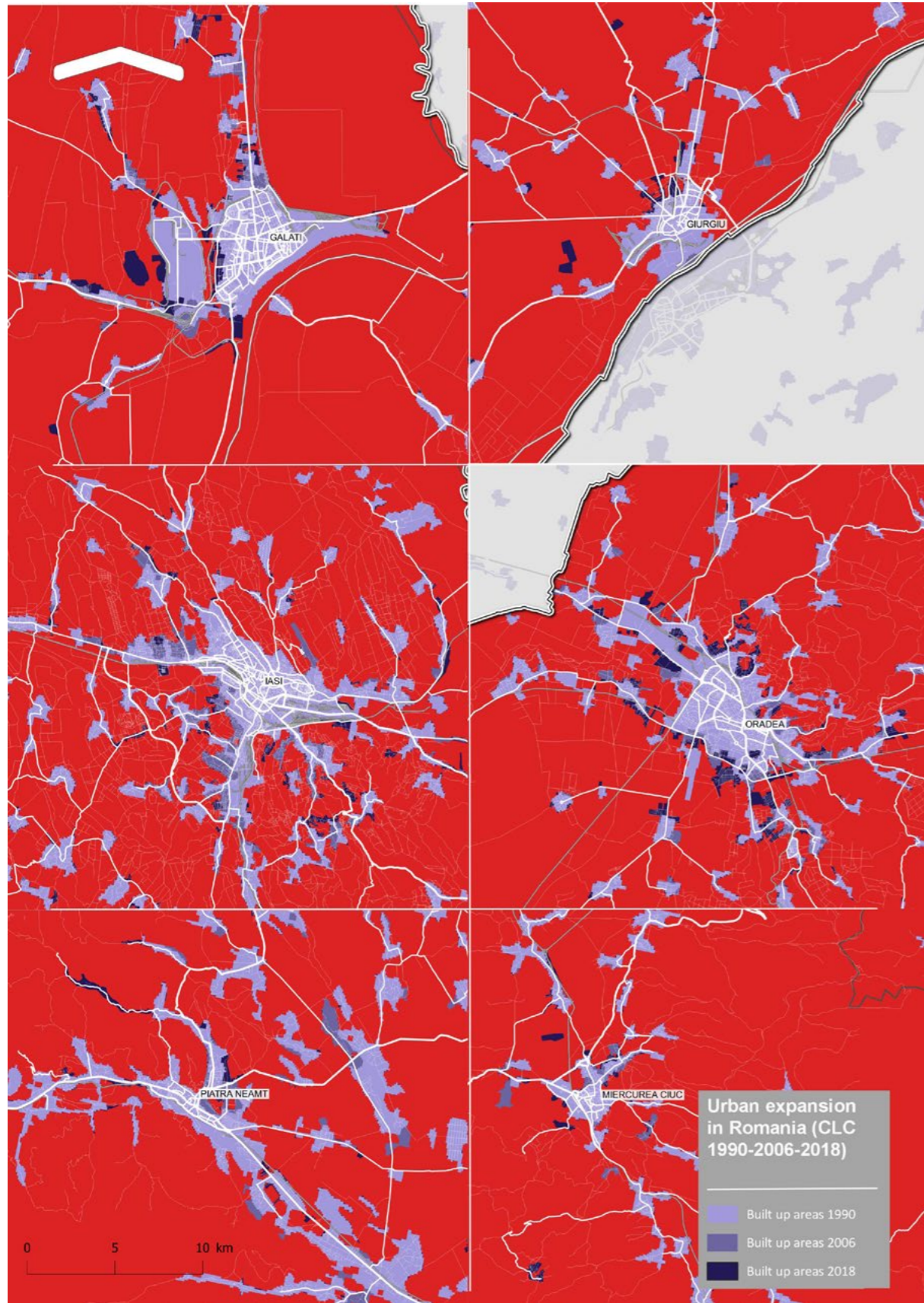


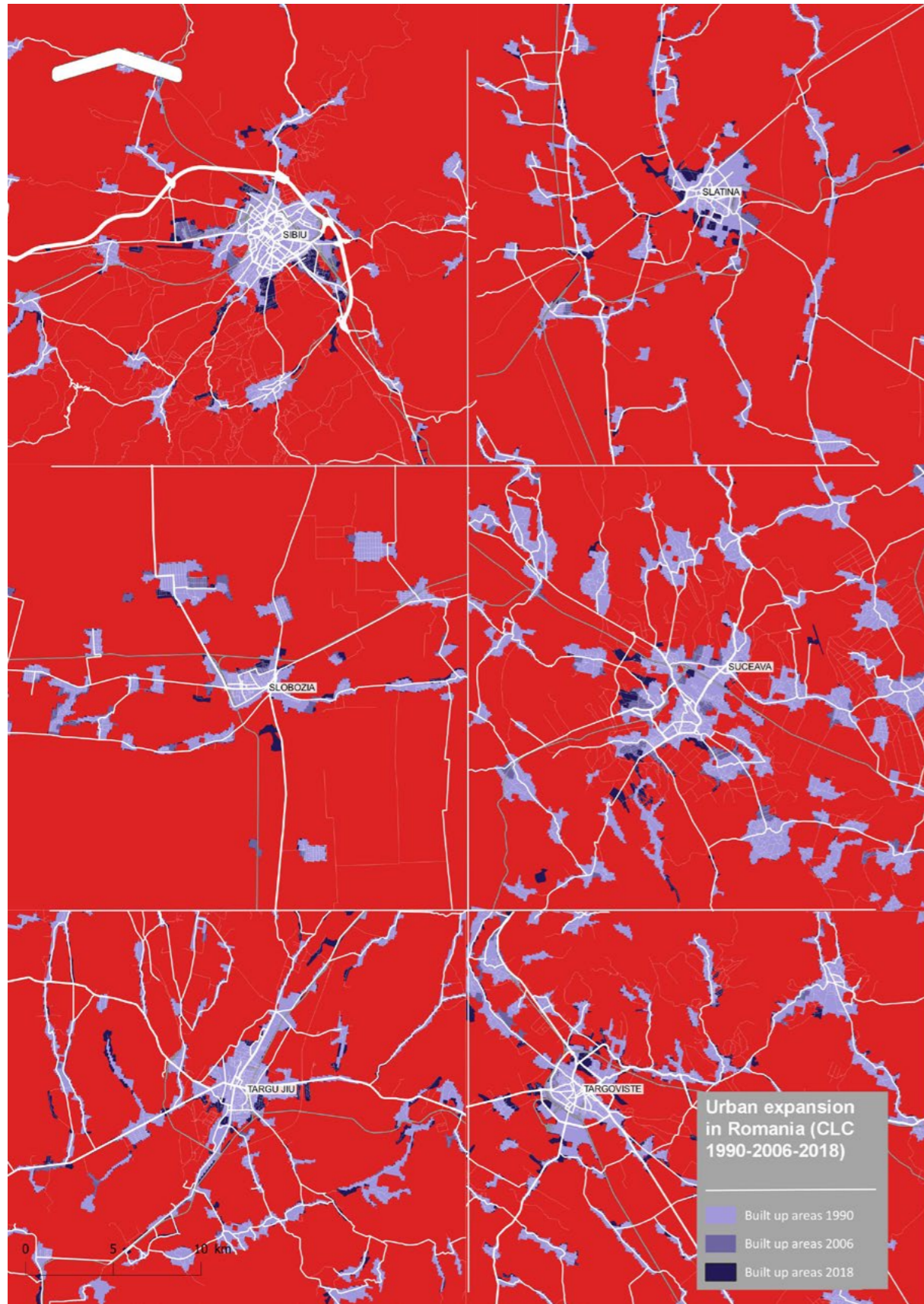
Sursa: INSSE, baza de date TEMPO

**FIGURA 8.**  
Extinderea urbană a municipiilor reședință de județ din România (ordine alfabetică)









Sursa: Corinne Landcover - CLC



Tabelele de mai jos oferă o imagine de ansamblu și comparativă a procesului de dezvoltare a cooperării interjurisdicționale în România și țările UE, dintre care au fost extrase exemplele de cooperare interjurisdicțională analizate în primul capitol. Folosind concluziile studiilor de caz, analiza comparativă oferă un punct de plecare pentru formularea de recomandări privind întărirea capacității de promovare a cooperării interjurisdicționale a administrației locale din România.

Principale caracteristici ale cooperării interjurisdicționale în țările UE	Principale caracteristici ale cooperării interjurisdicționale în România
Un cadru juridic clar, adaptat sistemelor administrative, evoluat și maturizat în timp, care sprijină o varietate de modele de cooperare interjurisdicțională și asociații guvernamentale locale.	Un cadru juridic permisiv, dar incomplet, care nu abordează în mod direct cooperarea interjurisdicțională și creează premisele unor neînțelegeri sau erori de interpretare.
Existența politicii europene de coeziune teritorială și a strategiilor naționale și regionale care facilitează cooperarea interjurisdicțională. Acestea își găsesc expresia în politicile urbane interne.	Existența unei politici europene de coeziune teritorială și finanțare din partea UE pentru poli de creștere, poli de dezvoltare și parteneriatele bazate pe programe (ITI, DLRC).
UN REGIM DE AMENAJARE A TERITORIULUI STABIL ȘI CONSOLIDAT.	Lipsa unor politici specifice de dezvoltare urbană la nivel național și regional, cu prevederi clare pentru cooperare interjurisdicțională.
Administrație locală descentralizată, în care autoritățile locale dețin suficiente competențe pentru explorarea de oportunități de noi proiecte și de diverse modele de cooperare instituțională	Un mediu de amenajare a teritoriului în continuă evoluție, caracterizat de deficiențe și suprapuneri.
Resurse financiare sustenabile datorită atât utilizării finanțărilor UE, cât și contribuției palierului național/regional la parteneriate/instituții interjurisdicționale.	Proces continuu de descentralizare în care unele competențe fie sunt neclare, fie nu beneficiază de resurse financiare.
Lung istoric de cooperare, cu modele și structuri care au evoluat de-a lungul timpului, pe baza unei experiențe acumulate progresiv (de la asociații cu scop unic furnizare de servicii publice până la entități metropolitane complexe)	Acces la finanțări UE dedicate, precum și cofinanțare națională pentru implementarea de proiecte cu finanțare UE.
Capacitate solidă de resurse umane pentru gestionarea cooperării interjurisdicționale și cultură organizațională matură de cooperare și participare	Lipsa de stimulente pentru utilizarea fondurilor europene în proiecte de cooperare interjurisdicțională
	Experiență recentă în cooperarea interjurisdicțională, stimulată în principal de politica și finanțarea UE (încercările precedente de cooperare metropolitană nu au condus la rezultate de succes)
	Niveluri variate de sprijin politic pentru cooperare interjurisdicțională, asistență și atenție inconsecventă pentru crearea și aplicarea de competențe de management și tehnice suficiente.



Cooperarea interjurisdicțională este necesară pentru obținerea unor niveluri mai avansate de dezvoltare teritorială, stabilirea de sinergii și utilizarea mai eficientă a resurselor. Totuși, obținerea acestor beneficii necesită investiții și o capacitate locală adecvată. Dinamică economică și socială complexă din prezent impune cooperarea interjurisdicțională, deoarece granițele administrative nu delimitează niciodată, cu precizie, dinamica de dezvoltare și nevoile locale. În general, țările cu un nivel înalt de descentralizare au, de asemenea, un nivel înalt de cooperare interjurisdicțională, deoarece administrațiile locale trebuie să găsească singure căi de a surmonta obstacolele în calea dezvoltării, în loc să aștepte intervenția administrației centrale.

Din punct de vedere al descentralizării, România oferă rezultate mixte. În general, țara este destul de centralizată, având doar județe și administrații locale la nivel sub-național. Județele au bugete relativ mici și atribuții limitate, ceea ce înseamnă că impactul intervențiilor lor este limitat. Pe de altă parte, administrațiile locale au un număr relativ mare de responsabilități și atribuții importante de decizie la nivel local (consiliile locale și primarii sunt aleși direct). Cu toate acestea, municipalitățile nu au control deplin asupra finanțelor proprii; de exemplu, o parte importantă din bugetul administrațiilor locale este finanțată de impozitul pe venitul persoanelor fizice (IVPF), colectat la nivel local, și din taxa pe valoarea adăugată (TVA). O decizie a Guvernului de a reduce cota IVPF (așa cum s-a întâmplat recent) sau a TVA, sau de a reduce cota IVPF sau TVA repartizată administrației locale, poate avea să afecteze semnificativ bugetele locale și planurile pe termen mediu și lung.

Aceasta dă naștere unui climat de incertitudine, în care puține administrații locale sunt dispuse să adopte proiecte ambițioase de investiții pe termen lung. Cele mai multe administrații locale s-au axat pe intervenții reduse, de mentenanță, care sunt de obicei executate în cadrul ciclurilor bugetare de un an. Aderarea la UE a modificat dramatic oportunitățile de investiții pentru administrațiile locale din România, care acum au acces la fonduri nerambursabile importante pentru investiții publice. Accesul la aceste fonduri a fost totuși condiționat de pregătirea de planuri pe termen lung de către administrațiile locale sau de întărirea capacității locale, de implicarea cetățenilor și părților interesate și de crearea de parteneriate de dezvoltare.

Parteneriatele interjurisdicționale din România au evoluat în ultimele două perioade de programare. Totuși, în unele cazuri, nu au funcționat atât de bine pe cât ar fi trebuit. Unele dintre ADI metropolitane au fost formate cu scurt timp înainte sau după începerea perioadei de programare 2007-2013, aceasta fiind o condiție pentru accesarea fondurilor europene. Totuși, prezentul raport a arătat că, departe de a fi entități orientate numai către accesarea fondurilor europene, ADI metropolitane au început să răspundă propriilor nevoi de dezvoltare, o tendință care trebuie să fie încurajată.<sup>59</sup> Următoarele elemente pot fi considerate ca stimulente suplimentare ale parteneriatelor metropolitane și interjurisdicționale din România:

- **Dincolo de fondurile europene.** În timp ce multe dintre ADI metropolitane actuale au fost înființate pentru accesarea de fonduri europene, aproape niciuna dintre acestea nu se bazează exclusiv pe astfel de fonduri – iar acest aspect este deosebit de important pentru sustenabilitatea lor. Majoritatea ADI desfășoară proiecte care nu sunt finanțate din fonduri europene; de exemplu, Zona Metropolitană Oradea a desfășurat câteva proiecte de investiții transjurisdicționale și a creat un fond de tip revolving pentru membrii zonei metropolitane; Zona Metropolitană Constanța pune la dispoziție o platformă de planificare și investiții comune pentru administrațiile membre; Zona Metropolitană Cluj-Napoca a investit în soluții la unele probleme complexe de incluziune socială; Zona Metropolitană Alba Iulia, deși una dintre cele mai mici din România, este una dintre primele care au organizat un sistem de transport public la nivel metropolitan. În majoritatea

cazurilor, ADI metropolitane au, de asemenea, un rol semnificativ de sprijin pentru centrele urbane și localitățile înconjurătoare. De exemplu, Zona Metropolitană Constanța oferă asistență permanentă primăriei Constanța în proiecte cheie de investiții, iar Zona Metropolitană Iași este un actor cheie în procesul de planificare și sprijină implementarea și monitorizarea strategiilor locale.

*Progresele evidente făcute de ADI trebuie să fie suplimentate prin două intervenții cheie la nivel național: i) elaborarea unei politici urbane naționale care să traseze o traiectorie clară de creștere și să definească rolul diverselor aglomerații urbane, și ii) în cadrul unui set de instrumente de implementare a politicii urbane, o reconsiderare a instrumentelor fiscale în vederea reducerii dependenței de fondurile europene.*

- **Implicarea continuă a membrilor.** În timp ce unele zone metropolitane au reușit să prospere chiar și fără fonduri europene, altele nu au avut același succes. De exemplu, Zona Metropolitană Ploiești nu a reușit să mențină interesul tuturor membrilor săi în acest parteneriat. Pe lângă partizanatul politic, durabilitatea zonelor metropolitane depinde, într-o mare măsură, de capacitatea administrației centrului urban să ofere o platformă de discuții și planificare comună împreună cu alte administrații membre. De exemplu, Zona Metropolitană Constanța organizează întâlniri periodice pentru localitățile membre, unde discută probleme comune.

*Este necesară o perspectivă consecventă, pe termen lung, pentru construirea și consolidarea de parteneriate. Aceasta include măsuri de întărire a capacității care sunt proiectate pentru a sprijini ADI metropolitane în primii lor ani de funcționare. Construirea de capacități administrative și tehnice permite centrelor urbane să demonstreze că apartenența la ADI adaugă valoare municipalității membre. Pe lângă aceasta, riscul de eșec al proiectului poate fi minimizat. Eforturile de întărire a capacității trebuie să acorde o atenție specifică proiectelor a căror valoare poate fi demonstrată unui număr mare dintre membrii componenți.*

- **Mai multe responsabilități.** Pentru perioada de programare 2021-2027, este important ca fondurile europene să fie utilizate într-o manieră mai strategică, ca reacție la strategii integrate de dezvoltare urbană bine articulate și pentru a încuraja ADI metropolitane să își asume un număr mai mare de responsabilități. Exemplele ADI metropolitane din România care s-au bucurat de succes arată că stimulentele strategice cresc eficiența acestor asociații interjurisdicționale. Pentru a încuraja această tendință în perioada de programare 2021-2027, este necesară stabilirea unui rol mai clar al ADI metropolitane în etapele de planificare și implementare a programelor de finanțare. Cu toate acestea, dezvoltarea ADI depinde în mod semnificativ de procesul de descentralizare teritorială, ale cărui transferuri de competențe și fonduri pot îmbunătăți sustenabilitatea ADI. În plus, diferențele în ceea ce privește capacitatea, experiența și ambiția impun ca modul de a trata acumularea de noi responsabilități de către ADI să fie unul consecvent. Aceasta va permite ADI mai avansate să adopte un rol conducător, în timp ce altele pot recupera întârzierile în perioada de programare.

Cooperarea interjurisdicțională și inițiativele comune trebuie să fie mai bine reflectate și ancorate într-un cadru juridic care să permită o proiectare a programelor de finanțare de manieră să răspundă provocărilor cu care se confruntă municipalitățile locale. Unele dintre prevederile care trebuie menționate în mod specific sunt nevoia de planificare integrată, conceptualizarea programelor și implementarea de proiecte în sectoare cheie precum conectivitatea, serviciile sociale, educația, sănătatea etc., proiectele metropolitane strategice fiind preferate unor intervenții punctuale. Rolul ADI în dezvoltarea / implementarea / monitorizarea / evaluarea acestor tipuri de proiecte intercomunitare trebuie întărit cu ajutorul unor cadre juridice și schimbări de mentalități care să permită modificări repetate, în funcție de context.

<sup>59</sup> Este important de observat, de asemenea, că ADI de gestionare a infrastructurilor de apă-canal și deșeurilor au avut începuturi similare și au reușit să funcționeze destul de eficient în ultimii ani

- **Cadru unitar de planificare integrată.** În perioadele de programare 2007-2013 și 2014-2020, principalele documente de planificare strategică metropolitană (PIDPC și SIDU, respectiv PMUD) au fost dezvoltate ținând seamă de prevalența dreptului UE asupra legislației naționale. Elaborarea în curs a *Codului de planificare a teritoriului, arhitecturii și construcțiilor* reprezintă o oportunitate de a consacra planificarea metropolitană ca prioritate națională, definind condițiile și conținutul documentelor de planificare metropolitane și eliminând suprapunerile între diversele niveluri și sectoare din documentele de planificare. Un temei național solid poate crea condițiile pentru o adaptare a cerințelor UE la cele române, și nu invers.

*Planificarea strategică la nivel metropolitan trebuie să continue să joace un rol important pentru o cooperare interjurisdicțională de succes între poli de creștere, clădită pe baza unui cadru specific de politică națională. Aceasta trebuie să se întemeieze pe o analiză a oportunităților de la caz la caz, iar aplicabilitatea sa trebuie avută în vedere la atât la nivelul poliilor de dezvoltare, cât și în cazul municipiilor reședință de județ mai mari. În acest context, trebuie acordată o atenție specială proporționalității mecanismelor. Elaborarea documentelor relevante, precum planurile de amenajare a teritoriului metropolitan (PATZM) sau strategiile metropolitane trebuie să fie încurajate, finanțate și chiar considerate ca o precondiție pentru accesarea fondurilor europene.*

- **Integrarea fondurilor.** În perioada de programare 2014-2020, concentrarea intervențiilor POR eligibile în centrele urbane, în detrimentul restului teritoriului metropolitan, a contribuit într-o anumită măsură la retragerea partenerilor metropolitani, reducerea rolurilor ADI și o scădere a percepției privind valoarea adăugată a cooperării. Această situație a fost încurajată și de o promovare redusă a finanțărilor și proiectelor complementare pentru restul teritoriului metropolitan pe durata etapelor de planificare și implementare.

*Integrarea planificării și finanțării trebuie să fie mai bine abordată în perioada de programare post-2020, atât prin ghidurile programelor, cât și de către inițiatorii planurilor locale/metropolitane. Rolul ADI metropolitane în planificarea strategică trebuie să fie recunoscut și reprezentat mai bine în cadrul legislativ și financiar, prin măsuri precum alocarea de fonduri direct către aceste ADI.*

- **Managementul serviciilor publice integrate.** Coeziunea teritorială și funcțională în zonele funcționale urbane trebuie să fie obținută prin administrarea serviciilor publice integrate. În timp ce modelele de cooperare privind alimentarea cu apă și managementul apei uzate și al deșeurilor sunt reglementate la nivel național și au fost deja implementate la nivel județean sau zonal, este importantă încurajarea dezvoltării și a altor servicii integrate precum transportul, asistența medicală, iluminatul public sau serviciile sociale, care pot fi gestionate de ADI sectoriale sau metropolitane și reunite într-un plan strategic cuprinzător, care permite coordonarea priorităților de dezvoltare.
- **Monitorizare și evaluare.** În prezent, nu există cadre clare de monitorizare și evaluare care să evalueze, să monitorizeze și studieze eficiența și impactul acestor parteneriate multijurisdicționale.

*Componente de asistență instituțională din perioada de programare 2021-2027 trebuie să asigure mecanisme care încurajează dezvoltarea de KPI adecvați și întăresc capacitățile de autoevaluare și raportare ale ADI. Asistența interinstituțională trebuie personalizată, cu accent pe dezvoltarea capacității administrative, crearea unui mediu juridic și de reglementare adecvat, care, între altele, oferă certitudine financiară acestor parteneriate interjurisdicționale. Acesta*

*va sprijini, de asemenea, sustenabilitatea financiară pe termen mediu și scurt, deoarece multe dintre parteneriate depind în prezent de taxele plătite de partenerii metropolitani. O atenție deosebită trebuie acordată consolidării unei culturi a evaluării și învățării în fiecare ADI, astfel încât rezultatele acestora să fie adoptate și implementate în mod continuu.*

- **Flexibilitatea cadrului juridic.** Cadrul juridic actual din România permite cooperare interjurisdicțională în unul sau mai multe scopuri, dar și diversificarea surselor de finanțare, inclusiv crearea de Fonduri de Dezvoltare Urbană care pot încuraja dezvoltarea de proiecte metropolitane. De exemplu, din perspectiva legii privind finanțele publice, nu există limitări asupra capacității autorităților locale de a pune la dispoziție contribuții de capital sau în natură pentru proiectele finanțate din FDU. În ceea ce privește contribuțiile de capital sau în natură, unitățile administrative teritoriale (consiliile cu rol de autorități deliberative) pot aproba forme de sprijin colaborativ sau asociații care contribuie la dezvoltarea de lucrări și servicii publice locale. Acestea pot decide să: participe cu contribuții de capital sau în natură la crearea de întreprinderi comerciale sau servicii de interes public (la nivel local sau județean); participe cu contribuții de capital sau în natură, în numele și interesul comunităților reprezentate, la crearea de asociații de dezvoltare comunitară care pot implementa proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional. Deși această flexibilitate este binevenită, există cazuri când dinamica regională face ca ADI să aibă nevoie de un mediu mai favorabil și de sprijin ad-hoc.

*Un exemplu în acest sens este municipiul Iași, care nu a reușit să avanseze în crearea unei autorități de transport. În astfel de cazuri, este necesară crearea de mecanisme de asistență directă și practică. Acestea pot lua forme precum o condiționare explicită a continuării finanțării UE de existența în prealabil a unei astfel de intervenții (de exemplu, existența prealabilă a unei autorități de transport); și/sau în cazul intervențiilor considerate și declarate formal ca intervenții strategice de interes național sau regional prin hotărâri de Guvern, sau chiar acte normative aprobate de Parlamentul României.*

- **Cooperarea interjurisdicțională pe scară largă.** Cooperarea interjurisdicțională sectorială poate constitui punctul de plecare al unei cooperări în mai multe scopuri. De exemplu, situația acordurilor active de cooperare teritorială multijurisdicțională pentru cele 39 de municipalități care fac obiectul articolului 7 devaluie cazuri în care localități care nu fac parte dintr-o structură metropolitană au înființat ADI de transport public. În funcție de rezultatele cooperării, pot fi dezvoltate noi activități în diverse domenii (sociale, educative, planificare etc.).

Zonele metropolitane puternice și funcționale sunt unul dintre principalele condiții ale dezvoltării viitoare a economiei românești. Întărirea acestor zone metropolitane va necesita un angajament pe termen lung și intervenții multidirecționale, alături de fonduri europene dedicate, prin care să fie consolidate rezultatele obținute până în prezent. De asemenea, perioada de programare 2021-2027 va constitui un moment de cotitură și o perioadă decisivă pentru înscrierea zonelor metropolitane din România pe o traiectorie ascendentă de durată.

## ANEXA 1. ZONELE METROPOLITANE DIN ROMÂNIA

Zonă metropolitană	Anul înființării	Membri actuali	Populație totală <sup>60</sup>	Observații privind forma juridică, evoluția, parteneriatele și statutul centrului urban polarizant
<b>Zone metropolitane membre ale FZMAUR (Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România)</b>				
<b>Bacău</b>	<b>2007</b>	Municipiul Bacău Orașul Buhuși. Comune: Berești-Bistrița, Buhoci, Faraoni, Filipești, Gioseni, Hemeiuș, Itești, Izvoru Berheciului, Letea Veche, Luiși-Călugăra, Măgura, Mărgineni, Gârleni, Odobești, Prăjești, Sărata, Săucești, Secuieni, Tamași, Blăgești, Horgești și Traian	<b>241,619 locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În februarie 2014, s-a alăturat Asociației Zona Metropolitană Bacău și Buhuși.
<b>Baia Mare</b>	<b>2006</b>	Municipiul Baia Mare. Orașe: Baia Sprie, Cavnic, Seini, Șomcuta Mare și Tăuții Măgherauș; Comune: Cernesti, Cicârlău, Coaș, Coltău, Copalnic Mănăstur, Dumbrăvița, Groși, Mireșu Mare, Recea, Remetea Chioarului, Satulung, Săcălășeni și Valea Chioarului	<b>215,932 locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană Baia Mare are aceiași membri de la momentul înființării.
<b>Botoșani</b>	<b>2012</b>	Municipiul Botoșani, Orașul Bucecea. Comune: Vlădeni, Mihai Eminescu, Roma, Răchiți, Stăuceni, Bălușeni și Curtești	<b>143,193 locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În octombrie 2013, orașul Bucecea și comuna Vlădeni au fost incluse în Zona Metropolitană Botoșani.
<b>Brașov</b>	<b>2006</b>	Municipiul Brașov, Consiliul Județean Brașov, Municipiile Săcele și Codlea, Orașe: Râșnov, Ghimbav, Predeal și Zărnești, Comune: Sânpetru, Hărman, Prejmer, Târlungeni, Bod, Hălchiu, Cristian, Crișbav, Feldioara, Vulcan și Budila	<b>410,808 locuitori</b>	<b>POL DE CREȘTERE</b> <b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană Brașov are aceiași membri de la momentul înființării.
<b>Bucharest</b>	<b>2016</b>	Municipiul București, Județul Ilfov, prin Consiliul Județean Ilfov	<b>2.2 mil. locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană București are aceiași membri de la momentul înființării.
<b>Cluj Napoca</b>	<b>2008</b>	Municipiul Cluj Napoca, Comune: Aiton, Apahida, Baci, Bontida, Borsa, Jucu, Căianu, Chinteni, Ciurila, Cojocna, Feleacu, Florești, Gîrbău, Petreștii de Jos, Tureni, Vultureni, Sânpaul, Săvădisla și Gilău	<b>418,153 locuitori</b>	<b>POL DE CREȘTERE</b> <b>POLE</b> <b>Intercommunal Development Association</b> Comunele Sânpaul și Săvădisla au devenit membre ale Asociației în 2009, respectiv 2018.
<b>Constanța</b>	<b>2007</b>	Municipiul Constanța, Consiliul Județean Constanța Orașe: Eforie, Murfatlar, Năvodari, Ovidiu și Techirghiol, Comune: 23 August, Agigea, Corbu, Costinești, Cumpăna, Lumina, Mihai Kogălniceanu, Poarta Alba, Tușla și Valu lui Traian	<b>434,265 locuitori</b>	<b>POL DE CREȘTERE</b> <b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană Constanța are aceiași membri de la momentul înființării.
<b>Craiova</b>	<b>2009</b>	Municipiul Craiova, Orașe: Filiași și Segarcea, Comune: Almăj, Brădești, Breasta, Bucovăț, Calopăr, Cârcea, Coșoveni, Coțofenii din Față, Ghercești, Ișalnița, Malu Mare, Mischii, Murgăși, Pielești, Predești, Șimnicu de Sus, Teasc, Terpegița, Țuglui, Vârvoru de Jos și Vela	<b>356,544 locuitori</b>	<b>POL DE CREȘTERE</b> <b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană Craiova are aceiași membri de la momentul înființării.
<b>Iași</b>	<b>2004</b>	Municipiul Iași Consiliul Județean Iași. Comune: Aroneanu, Birnova, Ciurea, Holboca, Lețcani, Miroslova, Popricani, Rediu, Schitu Duca, Tomești, Ungheni, Valea Lupului și Victoria, Movileni, Comarna, Prisăcani, Țuțora, Mogoșești, Dobrovăț	<b>403,572 locuitori</b>	<b>POL DE CREȘTERE</b> <b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană Iași are aceiași membri pe care îi avea la momentul înființării asociației, singura diferență fiind la nivelul membrilor cu statut de observator, între care se numără comuna Dobrovăț, care a devenit membru recent.

<sup>60</sup> Conform Recensământului populației și locuințelor din 2011.

Zonă metropolitană	Anul înființării	Membri actuali	Populație totală <sup>60</sup>	Observații privind forma juridică, evoluția, parteneriatele și statutul centrului urban polarizant
<b>Oradea</b>	<b>2005</b>	Municipiul Oradea, Comune: Biharia, Borș, Cetariu, Girișu de Criș, Ineu, Nojorid, Oșorhei, Paleu, Sinmartin, Sîntandrei și Toboliu	<b>245,537 locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În iulie 2007, s-au mai alăturat comunele Girișu de Cris, Toboliu și Ineu.
<b>Ploiești</b>	<b>2009</b>	Municipiul Ploiești, Consiliul Județean Prahova, Orașe: Băicoi, Boldești Scăieni, Bușteni și Plopeni, Comune: Ariceștii-Rahtivani, Bărcănești, Berceni, Blejoi, Brazi, Bucov, Dumbrăvești, Păulești, Târgșorul Vechi și Valea Călugărească	<b>336,203 locuitori</b>	<b>POL DE CREȘTERE</b> <b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană Ploiești are aceiași membri de la momentul înființării.
<b>Satu Mare</b>	<b>2013</b>	Municipiile Satu Mare și Carei, Orașe: Arduș și Tășnad, Comune: Agriș, Apa, Beltiug, Berveni, Căpleni, Craidorolț, Culciu, Doba, Dorolț, Foieni, Gherța Mică, Laguri, Medieșu Aurit, Micula, Moftin, Odoreu, Orașu Nou, Păulești, Terebești, Turț, Valea Vinului și Viile Satu Mare	<b>217,403 locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană Satu Mare are aceiași membri de la momentul înființării.
<b>Timișoara</b>	<b>2008</b>	Municipiul Timișoara, Județul Timiș, Comune: Becicherecu Mic, Bucovăț, Dudeștii Noi, Dumbrăvița, Ghiroda, Giarmata, Giroc, Moșnița nouă, Orțișoara, Pișchia, Remetea Mare, Săcălaș, Sânmihailu Român și Șag	<b>387,604 locuitori</b>	<b>POL DE CREȘTERE</b> <b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană Timișoara are aceiași membri de la momentul înființării.
<b>Târgu Mureș</b>	<b>2006</b>	Municipiul Târgu-Mureș, Orașul Ungheni, Comune: Acățari, Ceuășu de Câmpie, Corunca, Crăciunești, Cristești, Ernei, Gheorghe Doja, Livezeni, Pănet, Sâncraiu de Mureș, Singeorgiu de Mureș și Sînpaul	<b>204,158 locuitori</b>	<b>Asociație metropolitană</b> În prezent, Zona Metropolitană Târgu-Mureș are aceiași membri de la momentul înființării.
<b>Zalău</b>	<b>2015</b>	Municipiul Zalău, Orașe: Cehu Silvaniei, Jibou, Șimleu Silvaniei, Comune: Agriș, Crasna, Creaca, Crișeni, Dobrin, Hida, Meseșeni de Jos, Mirșid, Pericei, Sălățig, Sărmășag, Vârșolț, Hereclean și Bocșa	<b>133,044 locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> Comunele Dobrin, Hida, Meseșeni de Jos, Mirșid, Pericei, Sălățig, Sărmășag, Vârșolț, Hereclean și Bocșa au devenit membre ale asociației în 2015.
<b>Zone metropolitane nemembre ale FZMAUR</b>				
<b>Alba Iulia</b>	<b>2007</b>	Municipiile Alba Iulia și Sebeș, orașul Teiuș; Comune: Vințu de Jos, Sântimbru, Ciugud, Ighiu, Galda de Jos, Cricău, Berghin, Meteș.	<b>124,626 locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană Alba Iulia are aceiași membri de la momentul înființării.
<b>Deva - Hunedoara</b>	<b>2008</b>	Municipiile Deva și Hunedoara, Consiliul Județean Hunedoara, Orașe: Simeria și Călan, Comune: Băcia, Cârjiți și Pestișu Mic	<b>149,198 locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană Deva - Hunedoara are aceiași membri de la momentul înființării.
<b>Pitești</b>	<b>2012</b>	Consiliul Județean Argeș, Municipiul Pitești, Orașul Ștefănești, Comune: Albota, Bascov, Băbana, Budeasa, Mărăcineni, Micești și Moșoia	<b>206,082 locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană Pitești are aceiași membri de la momentul înființării.
<b>Reșița</b>	<b>2013</b>	Municipiul Reșița, Orașul Bocșa, Comune: Ocna de Fier, Dognecea, Goruia, Târnova, Văliug, Brebu Nou, Lupac și Carașova	<b>100,957 locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> La sfârșitul anului 2013, asociației i s-a alăturat și comuna Carașova.
<b>Roman</b>	<b>2009</b>	Municipiul Roman, Comune: Gherăești, Ruginoasa, Botești, Ion Creangă, Văleni, Poienari, Icușești, Moldoveni, Bahna, Dulcești, Horia, Sagna, Făurei, Pâncești, Boghicea, Bogieni, Doljești, Gădintși, Oniceni, Secuieni, Valea Ursului, Tămășeni, Bira și Stănița	<b>129,507 locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană Roman are aceiași membri de la momentul înființării.
<b>Suceava</b>	<b>2011</b>	Municipiul Suceava, Orașul Salcea, Comune: Adâncata, Bosanci, Ipotești, Mitocu Dragomirnei, Moara, Pătrăuți, Verești, Siminicea, Stroiști, Dumbrăveni, Udești, Hânțești și Dărmănești	<b>167,095 locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> Membrii fondatori ai Zonei Metropolitane Suceava au fost municipiul Suceava, orașul Salcea și comunele Adâncata, Ipotești, Mitocu Dragomirnei, Moara, Pătrăuși și Bosanci. Comunele Verești, Siminicea, Stroiști, Dumbrăveni, Udești, Hânțești și Dărmănești au devenit ulterior membre ale Asociației.
<b>Vaslui</b>	<b>2015</b>	Municipiul Vaslui, Consiliul Județean Vaslui Comune: Bălteni, Delești, Laza, Lipovăț, Muntenii de Jos, Muntenii de Sus, Pușcasi, Ștefan cel Mare, Văleni și Zăpodeni	<b>86,943 locuitori</b>	<b>Asociație de dezvoltare intercomunitară</b> În prezent, Zona Metropolitană Vaslui are aceiași membri de la momentul înființării.

## BIBLIOGRAFIE

Comisia Europeană. 2018. Obiectivul de politică 5 – Europa mai aproape de cetățeni și instrumente pentru dezvoltare teritorială integrată. [Document de politică]

Comisia Europeană. 2018. Evaluarea performanței strategiilor teritoriale și urbane integrate: Provocări, noi abordări și opțiuni pentru viitor.

Autoritățile Metropolitane Europene. 2016. The Role of Metropolitan Areas in the Governance of Development Challenges: Towards the European Urban Agenda. [Document de politică]

Glaeser, Edward L. și Bryce A. Ward. 2009. „The causes and consequences of land use regulation”. *Journal of Urban Economics*, vol. 65 (3)

Glaeser, Edward L. și Joshua D. Gottlieb. 2008. „The Economics of Place-making Policies”. Document de lucru pentru Biroul național al cercetărilor economice.

Glaeser, Edward L. 2007. „Do Regional Economies Need Regional Coordination?”. Document preliminar

Laurent, Helene et al. 2007. „Regional policy: What is the most efficient instrument?”. *Papers in Regional Science*, vol. 88 (3), pp. 491-507.

Mazzaferro, Carlo și Alberto Zanardi. 2008. „Centralisation versus Decentralisation of Public Policies: Does the Heterogeneity of Individual Preferences Matter?”. *Fiscal Studies*, vol. 29 (1), p. 35.

Figueras, P. R., Haas, C., Amer Capdevila, C. & Vilaplana, V. 2005. „Las mancomunidades en España. Boletín de la A.G.E. 39”

International Centre for Local and Regional Development. 2011. „International Cases in Cross-Border and Inter-Jurisdictional Planning. Collaborative Communities: Co-Operation among Rural Municipalities – Insights from Spain”

Mariona Tomàs. 2017. „Explaining Metropolitan Governance. The case of Spain”. *Raumforschung und Raumordnung – Spatial Research and Planning*, vol. 75

Mehlbye, P., & Böhme, K. 2017. „More Territorial Cooperation Post 2020? A contribution to the debate of future EU Cohesion Policy”. *Spatial Foresight Brief*

Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE) 1997. „Managing Across Levels of Government: Spain” și „Local Government in Spain”, Ministerul Administrației Publice și Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid

Ravetz J., Fertner C., Nielsen T.S. 2013. „The Dynamics of Peri-Urbanization”. în: Nilsson K., Pauleit S., Bell S., Aalbers C., Sick Nielsen T. „Peri-urban futures: Scenarios and models for land use change in Europe. Springer, Berlin, Heidelberg”

Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice din România. 2014. „Strategia de Dezvoltare Teritorială a României – Studiu tehnic: Noile legături urban-rural și dezvoltarea locală”

Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice din România. 2014. „Strategia de

Dezvoltare Teritorială a României – Studiu tehnic: Planificare strategică teritorială”

Consortiul de Transport Regional Madrid. „The Sustainable Mobility Strategic Plan of the Madrid Region 2013-2025”

Consortiul de Transport Regional Madrid. 2013. „Madrid, a world reference”

Wandl, A., & Magoni, M. 2016. „Sustainable Planning of Peri-Urban Areas: Introduction to the Special Issue”

Banca Mondială. 1997. Raport privind Dezvoltarea Mondială 2009: Statul într-o lume în schimbare.

Banca Mondială. 2009. Raport privind Dezvoltarea Mondială 2009: Reconfigurarea geografiei economice.

Banca Mondială. 2013. Orașe competitive: Remodelarea geografiei economice a României.

Banca Mondială. 2013. Polii de creștere – fața următoare.

Banca Mondială. 2017. Orașe-magnet: Migrația și naveta în România.

Banca Mondială. 2018. Rethinking Lagging Regions: Using Cohesion Policy to Deliver on the Potential of Europe’s Regions (Regândirea regiunilor mai puțin dezvoltate: Utilizarea politicii de coeziune pentru valorificarea potențialului regiunilor din Europa)

## LEGISLAȚIE

Parlamentul României, Legea nr. 15/07.08.1990 privind reorganizarea unităților economice de stat ca regii autonome și societăți comerciale

Parlamentul României, Legea nr. 31/16.11.1990 privind societățile comerciale

Parlamentul României, Legea nr. 215/23.04.2001 privind administrația publică locală

Parlamentul României, Legea nr. 350/06.07.2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul

Parlamentul României, Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național

Parlamentul României, Legea nr. 51/08.03.2006 privind serviciile comunitare de utilități publice

Parlamentul României, Legea nr. 273/29.06.2006 privind finanțele publice locale

Guvernul României, Ordonanța nr. 26/30.01.2000 cu privire la asociații și fundații

Guvernul României, Hotărârea nr. 855/13.08.2008 pentru aprobarea actului constitutiv-cadru și a statutului-cadru ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice

Guvernul României, Hotărârea Guvernului nr. 998 / 27.08.2008 pentru desemnarea polilor de creștere și a polilor de dezvoltare

Guvernul României, Ordonanța de Urgență nr. 39/10.05.2018 privind parteneriatul public-privat

