

DEZVOLTAREA METROPOLITANĂ ÎN ROMÂNIA

Gheorghe Dundev
Director Oficiu Prefectural Tecuci

Abstract

The article „ The Metropolitan Development in Romania” analyses aspects about metropolitan areas in Romania.

*A metropolitan area usually combines an agglomeration (the contiguous built-up area) with peripheral zones not themselves necessarily urban in character, but closely bound to the center by employment or commerce; these zones are also sometimes known as a **commuter belt**, and may extend well beyond the urban periphery depending on the definition used. It is mainly the area that is not part of the city but is connected to the city. For example, Pasadena, California would be added to Los Angeles, California's metro area. While it isn't the same city, it is connected.*

This year The Ministry of Transport, Construction and Tourism has in work a new strategy regarding the development of the national network of metropolitans areas through the identification of some connection methods to the european network. In this order, Oradea became member of a metropolitan areas network who implements very important projects.

The development and the creation of the metropolitans areas in Romania are at the local authorities's charge, existing the possibility for access the european funds and even the state funds.

In this intervention I limit to discussing several ideas about the main metropolitans areas in Romania like: Bucharest, Iasi, Oradea, Timisoara and Constanta.

1. Definirea Zonei Metropolitane

Zona metropolitană, conform Legii nr. 351/2001¹, Anexa I, este zona constituită prin asocierea pe baza de parteneriat voluntar între localitățile urbane și rurale, între care s-au dezvoltat relații de colaborare pe multiple planuri.

Teritoriul metropolitan (Legea Urbanismului nr. 350/2001², Anexa II) este suprafața situată în jurul municipiilor de rang I, cuprinzând localități aflate la distanțe de până la 30 km, în cadrul căreia se creează relații reciproce de influență în domeniul căilor de comunicație, economic, social, cultural și al infrastructurii edilitare.

Constituirea zonei metropolitane se face în cadrul legislativ existent ținând seama de prevederile Ordonanței 53/2002 privind Statutul-cadru al unității administrativ-teritoriale, în condițiile păstrării autonomiei administrative și politice a fiecărei localități din zona metropolitană.

Modul de colaborare este reglementat prin acte și proceduri administrative elaborate, avizate și aprobate în contextul legislativ existent.

2. Delimitarea Zonei Metropolitane

Echipe interdisciplinare de specialiști au elaborate diverse metodologii de determinare a ariei metropolitane care încep cu cele care iau în considerare condiții simple cum este distanța maximă față de orașul central (cel mai adesea până la 50 km) și până la cele complexe, care pun accentul pe inter-relația dintre oraș și localitățile din zona înconjurătoare (periurbană, preurbană, extraurbană, de navetă, preorasenească, pre-metropolitană³ etc.).

Dintre criteriile mai des utilizate în determinarea limitelor zonei metropolitane, pe lângă distanța față de oraș (tot mai frecvent estimată ca durată de deplasare calculată în timp, cu mijlocul de transport cel mai des utilizat de populația orașelor din teritoriul înconjurător) sunt:

- ponderea persoanelor din localitate care vin zilnic pentru muncă în metropola (în SUA, 15% din forța de muncă a localității trebuie să fie formată din navetiștii care lucrează în oraș);
- ponderea populației din aceste localități ocupate în activități neagricole legate de oraș (cel puțin 75% din populația ocupată trebuie să lucreze în activități neagricole) ;

¹ Modificată și completată prin Legea nr. 100/2007 privind modificarea și completarea Legii nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a IV – a – Rețeaua de localități.

² Modificată și completată prin Legea nr. 289/2006 privind modificarea și completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul

³ Erdeli G., Cucu V., „România. Populație. Așezări umane. Economie”, Ed. Transversal, București, 2005, p. 79-96,

- ponderea populației ocupate în activități de producție agricolă destinate orașului, ponderea celor atrași cu domiciliul în oraș, potențialul turistic al localității valorificat de orașeni etc.⁴;

Cele mai cunoscute și mai apropiate experiențe în raport cu realitățile din România sunt cele **elaborate de Centrul european de coordonare și cercetare în domeniul științelor sociale din Viena**, care a dezvoltat între anii 1972-1973 **un model de determinare a Regiunii Urbane Functionale** sub formă de:

- **SMLA (Arie metropolitană de muncă standard)** care cuprinde teritoriul în care peste 15% din rezidenții activi economic se deplasează zilnic în metropolă;
- **MELA (Arie metropolitană economică de muncă)** care cuprinde teritoriul în care există populație care se deplasează zilnic pentru muncă în orasul central.

În România, printre cele mai cunoscute experiențe de determinare a granițelor zonei metropolitane este cea a **geografului Ion Iordan** care, în volumul „Zona periurbană a Bucureștilor”, publicat în 1973, ia în considerare indicatorii enumerați anterior, gradul lor de importanță și distanța până la oraș.

De asemenea, sunt cunoscute **studiile publicate de Dorel Abraham** în 1979 și 1991, “Introducere în sociologia urbană”, pentru determinarea ariei periurbane a Bucureștiului.

Au fost luați în calcul indicatori referitori la: forța de muncă, aprovizionarea orașului cu produse perisabile, potențialul turistic, distanța și continuitatea spațială cu orașul polarizator .

În studiul efectuat în 2003 de CURS privind delimitarea Zonei Metropolitane București este utilizată **o metodă în 4 pași**:

- Stabilirea ariei de cercetare astfel încât aceasta să fie mai mare, să depășească limita exterioară a zonei metropolitane propriu-zise.
- Stabilirea indicatorilor de inter-relație (prin care se măsoară intensitatea inter-relațiilor) și a formulei de calcul pentru determinarea granițelor, respectiv a localităților, care urmează să fie incluse în zona metropolitană sau lăsate în afara sa.
- Completarea acestor indicatori cu date, la care au fost adăugați și alții referitori la specificul asezărilor din zonă, la acordul sau dezacordul cu includerea localităților în zona metropolitană.
- Analiza datelor și prezentarea rezultatelor, atât în ceea ce privește determinarea granițelor ZMB⁵, cât și caracterizarea asezărilor din zonă, în funcție de alți indicatori de impact.

3. Obiective comune de cooperare ale partenerilor metropolitan

Obiectivele de cooperare la nivel metropolitan pot fi teritoriale, economice, sociale, culturale și de mediu și fac parte din planul de dezvoltare a zonei metropolitane.

Entitățile administrative din zona metropolitană cooperează în scopul:

- înlăturării disparităților dintre localități în condițiile prevăzute în Legea 351/2001 privind Planul de Amenajare a Teritoriului Național - Secțiunea a 4-a Rețeaua de localități, Anexele 2 și 4,
- dezvoltarea și consolidarea identității și a valorilor comunităților locale;
- îmbunătățirea calității vieții;
- creșterii competitivității economice a localităților din zona metropolitană față de regiunile învecinate;
- creșterea accesului la resurse.

4. Orașe cu potențial de dezvoltare metropolitană

Potrivit legislației în vigoare , în România sunt 11 municipii de rangul I care, prin mărime, importanță, nivel al serviciilor și al activităților economice, constituie zone de atracție și resimt presiunile dezvoltării; totuși, conform tendințelor europene, aglomerările urbane tind să abordeze acest tip de cooperare indiferent de numărul de locuitori. În figura nr. 3.4. au fost prezentate aceste zone.

⁴ Alexandra Duțulescu, *Bucureștiul nu merită în UE*, Evenimentul Zilei, 10 decembrie 2005

⁵ Pe 24 octombrie 2005 a fost înregistrată la Camera Deputaților (Parlamentul României) propunerea legislativă numită "Legea Zonei Metropolitane București" - www.cdep.ro, proiect de lege nr. 483/24.10.2005.

Asemănător proiectului precedent, documentul propune o formă extrem de detaliată a structurii administrative pe care ar urma să o aibă viitoarea zonă metropolitană, prezentând pe larg instituțiile administrației publice locale ale zonei metropolitane și atribuțiile acestora.

Zona Metropolitană București este o unitate administrativ-teritorială cu rang de județ și este formată din Centrul Metropolitan București (sectoarele au rang de orașe) și Zona Premetropolitană București.

□ ZMB cuprinde 62 de localități și Municipiul București.

ZONA METROPOLITANĂ BUCUREȘTI

București ca și metropolă de importanță europeană este definit prin:

- populație stabilă, aproximativ 2 milioane locuitori
- suprafață, peste 228 kmp reprezentând 0,8% din suprafața României
- și-a generat un teritoriu de susinere și influență – „zona metropolitană”, în suprafață de peste 5 000 kmp, pe care se află 94 unități administrative, din care 8 localități urbane
- localizare geografică avantajoasă la confluența principalelor coridoare de transport pan-european:
 - Coridorul 4 - direcția Vest - Est: Berlin – Viena – Budapesta – București - Constanța cu ramificația sudică, București – Giurgiu - Istanbul - Thessaloniki,
 - Coridorul 9 – direcția Nord - Sud: Helsinki – Kiev/Moscova – Iași – București – Giurgiu - Istanbul - Alexandropolis ;
 - Coridorul 7 – traseul Dunării, care include Canalul Rin – Main – Dunăre.

Zona metropolitană (periurbană) București, definită ca teritoriu „al cărui specific sau ale cărui activități principale sunt strâns legate de oraș”⁶ este conturată spațial prin suprapunerea a trei arii de polarizare considerate esențiale, respectiv cea demografică, economică și de servicii². Pe această bază, se apreciază că arealul ce se află în sfera de influență a Capitalei are în componența actuală 6 orașe (Buftea – județul Ilfov; Oltenița, Fundulea, Budești – județul Călărași; Bolintin- Vale și Mihăilești – județul Giurgiu) și un număr de 88 de comune, repartizate astfel: 38 în județul Ilfov, care este cuprins integral în această zonă, 25 în județul Călărași, 18 în Giurgiu, 6 în Dâmbovița și una în Ialomița.

Municipiul București, situat la intersecția a două culoare transeuropene de transport și în proximitatea culoarului Dunării, susține în mod hotărâtor rolul pe care România îl joacă pe plan internațional, creând atât legături între Europa și Asia, cât și între regiunea centrală și cea sud-est europeană.

Municipiul București, prin poziția și rolul său de Capitală a României, trebuie să se înscrie în structura spațial-echilibrată de centre urbane regionale ale Europei, în vederea valorificării potențialului propriu și în contextul accentuării competiției economice dintre orașele și regiunile europene;

Orașul București, reprezentant la scară națională în calitate de Capitală, are un rol specific în rețeaua de localități și este un punct de convergență a principalelor trasee majore de circulație⁷.

“În aprilie 1998, din cele peste trei miliarde de dolari investiți după 1990 de agenții economici internaționali în România, mai mult de 53,3% au fost atrași de București. Cum se poate explica faptul că un oraș ce nu concentrează decât ceva mai mult de 10% din populația țării a reușit să absoarbă mai mult de jumătate din volumul acestor investiții? Poziția geografică a capitalei românești, depărtată de axele majore europene de transport, și excentrica în cadrul teritoriului național, nu pare să fie o explicație mulțumitoare, după cum nici cadrul natural - cu relieful său plat de câmpie, cu Dâmbovița fără prea mult gust amenajată și cu o climă caracterizată de oscilații exasperante de temperatură - nu pare să aducă vreun argument în acest sens... Să fie oare statutul său de capitală a României avantajul hotărâtor în polarizarea capitalului internațional care se îndreaptă spre țara noastră?”⁸

ZONA METROPOLITANĂ IAȘI

Zona Metropolitană Iași a ajuns la trei ani de existență. Ea are aproape 398.000 de locuitori și o suprafață de circa 79.000 de hectare, curpinzând municipiul și 12 comune.

Printre proiectele prioritare se numără dezvoltarea infrastructurii de transport și de utilități publice din zonă, crearea unui sistem informațional metropolitan și a unor baze turistice și de agrement sau regularizarea cursului râului Bahlui.

În 8 aprilie 2004, Consiliul Județean Iași, Municipiul Iași și 12 localități rurale înconjurătoare (comunele Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Holboca, Letcani, Miroslava, Popricani, Reditu, Schitu Duca, Tomești, Victoria, Ungheni) au semnat, în baza obiectivelor comune de dezvoltare

⁶ Ion Iordan, *Zona periurbană a Bucureștilor*, București, Editura Academiei Române, 1973, p.9

⁷ Bonnet Jacques, *Mari metropole mondiale*, Ed. Institutul European, Iasi, 2000, p. 200, Traducere de Geangălău Bogdan.

⁸ Idem, p. 6

identificate și în scopul construirii unor parteneriate adecvate pentru atingerea acestor scopuri, actul de constituire a Zonei Metropolitane Iași și au alcătuit Consiliul Metropolitan Iași.

Această inițiativă s-a bazat pe etapele deja parcurse în elaborarea planurilor de dezvoltare spațială a județului Iași, precum și pe elaborarea strategiilor sectoriale și tratarea integrată a problemelor de planificare fizică rezultate din politicile sectoriale care au creat cadrul propice dezvoltării unui sistem teritorial metropolitan, dar și existența unor experiențe similare în țară (Oradea, Timișoara, București etc).

Proiectul a fost finanțat prin intermediul programului GRASP (Governance Reform and Sustainable Partnerships), finanțat de către Agenția pentru Dezvoltare Internațională a Statelor Unite (USAID) și implementat de către Development Alternatives Inc. și Academy for Educational Development.

Ca durată, proiectul a fost inițiat în toamna anului 2002 când specialiștii programului GRASP au desfășurat interviuri de evaluare a nevoilor de asistență în dezvoltare cu reprezentanții Consiliului Județean și ai primăriei municipiului Iași.

Rezultatul interviurilor a focalizat un domeniu comun de interes: abordarea dezvoltării integrate a municipiului și a localităților de pe raza de influență a acestuia, denumită la data de atunci "aglomerarea urbană Iași"⁹, adică inițierea dezvoltării metropolitane.

La începutul anului 2003 a fost semnat Acordul de Colaborare între Consiliul Județean Iași, Primaria Municipiului și Programul GRASP privind abordarea proiectului de dezvoltare metropolitană. Dat fiind cadrul mai larg al proiectului, la nivelul județului Iași au mai fost deschise posibilități de inițiere a unor proiecte cu Municipiul Iași și cu comunele Holboca, Rădăuți și Tomești.

Începând cu mai 2003, contactele dintre specialiștii programului și factorii locali au fost stabilite și activitățile de asistență au fost inițiate.

Prima etapă a constat în identificarea intereselor și a problemelor majore la nivel teritorial care leagă municipiul de teritoriul aferent, precum și definirea conceptului de "aglomerare urbană" în acest context.

Concluziile discuțiilor au conturat un set de principii generale și un plan pe termen lung (18 luni) care presupunea parcurgerea următorilor **pași principali**:

Efectuarea auditului zonei și identificarea unităților administrativ-teritoriale potențiale partenere în dezvoltarea metropolitană;

Identificarea scopurilor comune în dezvoltare și a resurselor disponibile;

Elaborarea unei schițe de strategie de dezvoltare la scară metropolitană;

Acordarea planurilor de dezvoltare spațială cu schița de strategie;

Identificarea proiectelor cu șanse de implementare și promovarea acestora în scopul atragerii partenerilor privați și a investițiilor;

Formularea unei soluții de instituționalizare a eforturilor de dezvoltare metropolitană pe care să o agreeze partenerii implicați;

Identificarea și asigurarea condițiilor de durabilitate pentru Zona Metropolitană.

ZONA METROPOLITANĂ ORADEA

Municipiul Oradea se situează din punct de vedere geomorfologic în depresiunea cu același nume, încadrată la nord de munții Plopiș, iar la sud de munții Pădurea Craiului. Aceste unități montane aparțin munților Apuseni de Nord.

În spațiul depresionar, la nord sunt prezente dealurile Oradiei, iar la sud dealurile Tășadului.

La est se continuă culoarul depresionar al Vadului, prin care este asigurată legătura spre Cluj.

La vest depresiunea este mărginită de Câmpia joasă a Crișurilor. Oradea este traversată de la sud-est spre nord-vest de râul Crișul Repede.

Cea mai mare parte a municipiului Oradea s-a dezvoltat pe podul terasei de luncă și terasei I de pe ambele maluri ale Crișului Repede, cuprinse între altitudinile 110 m și 146 m.

Obiectivele dezvoltării durabile ale municipiului Oradea țin cont de două cicluri de schimbări urbane care s-au produs în ultimii 50 de ani. Specific perioadei anilor '50-'80 ai sec. XX, primul ciclu s-a caracterizat prin expansiunea accelerată a zonelor de locuit în intravilan ca urmare a dezvoltării industriei prelucrătoare, dar a avut un impact negativ în planul design-ului urban, al

⁹ Florin Andreescu, *Orașe vechi, orașe noi- România*, Ed. Ad Libri, București, 2007, p. 63

habitatului, culturii comunitare și mediului ambiant și a condus în cele din urmă la suburbanizare, proliferarea economiei informale, permanentizarea stării de sărăcie, restrângerea (și enclavizarea) zonelor de locuit mai bogate¹⁰.

Cel de al doilea ciclu s-a declanșat după anii '90 ai sec. XX și se caracterizează prin amplificarea fenomenelor ce au apărut în primul ciclu, la care se adaugă stagnarea demografică pe fondul schimbărilor lente produse în structura economică. Această evoluție a orașului este similară cu tendințele care s-au înregistrat în unele areale urbane ale țărilor Europei Centrale și de Est, precum și în unele areale urbane din țările periferice ale UE (grupul țărilor de coeziune: Spania, Portugalia, Grecia). De altfel, se poate constata că, în plan european, dezvoltarea sistemelor urbane a fost mai lentă în zonele cu economie nerestructurată și periferice, dar mai rapidă în arealele integrate economic și care au insistat asupra dezvoltării sectorului terțiar, cercetării și educației.

Schimbări structurale profunde și rapide au condus la trei tipuri de areale în plină dezvoltare sau regenerare: i) centrele vechi urbane din Belgia, Marea Britanie, nord-estul Franței, Luxemburg, Olanda, nordul Germaniei și Danemarca; ii) noile centre din sudul Germaniei, nordul Italiei, sud-estul Franței, centrul și estul Spaniei; iii) zonele periferice: restul Spaniei, Grecia, sudul Italiei, Portugalia, vestul Franței și Irlanda¹¹.

Pe ansamblu, dezvoltarea sau regenerarea unei așezări urbane este determinată semnificativ de schimbările care se produc în structura economiei locale, în structura populației și în cultura comunitară.

Pe de altă parte, dezvoltarea unui sistem urban este în mod substanțial influențată de aplicarea unui management adecvat și axat pe patru ținte principale:

dezvoltarea infrastructurii și asigurarea accesului la această infrastructură, asigurarea accesului la locuință, protecția mediului ambiant și diminuarea sărăciei. Totodată, dezvoltarea unui sistem urban trebuie să țină cont de caracterul limitat al resurselor

(de capital uman, natural și financiar) ce împiedică o autoritate publică să gestioneze toate problemele comunității, precum și de alocarea echilibrată a acestora, având în vedere efectul de evicțiune (.crowding out.) potrivit căruia o creștere a cheltuielilor publice determină o reducere a consumului sau investițiilor private. Ori, autoritatea publică trebuie să evalueze permanent oportunitatea realizării unei investiții, nu numai în raport cu resursele sale financiare prezente, dar și cu cele viitoare, precum și

cu opțiunile populației, astfel încât această autoritate să încurajeze responsabilitatea comunitară și individuală, precum și parteneriatul în realizarea unui proiect de dezvoltare locală.

Nu în ultimul rând, dezvoltarea urbană este determinată de redefinirea arhitecturii și planificării urbane. Profund afectate de schimbările de concepție în construcțiile civile monstruoase din anii '50-'80 (blocuri de locuit) și de kitch-urile arhitectonice ale anilor '90, tradițiile culturale urbane și echilibrul social s-ar putea regăsi într-un mediu arhitectonic complet redefinit, care să ia în considerare valorile arhitectonice clasice specifice zonei sau cele de referință de tip occidental¹².

ZONA METROPOLITANĂ TIMIȘOARA

Conceptul Strategic de Dezvoltare Economico -Sociala a Zonei Timișoara (*municipiul Timișoara, comunele Dumbrăvița, Ghiroda, Moșnița Nouă, Giroc, Sânmihaiu Roman, Sacalaz*) a fost realizat în perioada iunie 1999 - mai 2000, în cadrul proiectului "Parteneriatul instituțional și al societății civile pentru planificarea dezvoltării economico -sociale a zonei Timișoara", finanțat de Primăria Municipiului Timișoara și Fundația pentru o Societate Deschisă Timișoara.

Procesul de elaborare a acestui concept a avut un caracter deschis și democratic, permitând participarea largă a specialiștilor locali, reprezentanți ai societății civile din Zona Timișoara.

Rezultatele obținute pe parcursul acestuia au fost prezentate în mass-media locală și supuse validării publice la finalul fiecărei etape de lucru. Conceptul strategic reprezintă rezultatul muncii voluntare, în parteneriat, a peste 185 de specialiști sub conducerea echipei de proiect din cadrul Primăriei Municipiului Timișoara, beneficiind de consultanța metodologică din partea Agenției de Dezvoltare Economico-Socială Timiș - ADETIM.

¹⁰ Liviu Rebreanu, *Metropoles*, Ed. Liviu Rebreanu, București, 2004, p. 115

¹¹ European Sustainable Cities: European Urban Systems: Chapter2, sec.4. Expert Group on the Urban Environment, European Commission, Directorate General XI, Environment, Nuclear Safety and Civil Protection, Brussels, March, 1996

¹² Andreescu Florin, Raicu Anda, Ogrinji Mihai, *Romania. Orașe, burguri, târguri*, Ed. Ad. Libri, București, 2007, p. 227

Etapa I (iunie - decembrie 1999). În aceasta etapa, s-au realizat inițierea parteneriatului local, lansarea metodologiei de lucru, stabilirea și analizarea potențialelor de dezvoltare ale zonei de referință. De asemenea, s-au constituit comisii de lucru, pe domenii de activitate ale vieții economico-sociale, în cadrul cărora s-au cules date și informații relevante, utilizate apoi în analiza mediilor interne și externe specifice.

În cadrul primului atelier de lucru colectiv, s-a realizat prioritizarea potențialelor de dezvoltare, după criteriile de selecție convenite, reușindu-se finalizarea Analizei diagnostic.

Etapa I s-a încheiat prin prezentarea și validarea Analizei Diagnostic a Zonei Timișoara în cadrul Conferinței I - "Parteneriat Timișoara", care a avut loc în luna ianuarie 2000.

Etapa II (ianuarie - martie 2000). Analiza diagnostic a permis, în continuare, identificarea obiectivului general al dezvoltării zonei (misiunea) și a direcțiilor strategice de dezvoltare, în perspectiva următorilor 7-10 ani. Au fost definite, analizate și stabilite obiectivele și scenariile strategice de dezvoltare a zonei. S-au formulat măsurile care vor permite atingerea acestor obiective și scenarii, respectiv a obiectivului general - "Dezvoltarea durabilă a zonei Timișoara pentru afirmarea acesteia ca pol strategic competitiv, de nivel european, în scopul asigurării prosperității și calității vieții locuitorilor săi".

În cadrul celui de-al doilea atelier de lucru colectiv au fost analizate pe larg măsurile de dezvoltare identificate, fapt care a permis selectarea alternativei strategice optime, rezultând, astfel, Catalogul obiectivelor și al măsurilor de dezvoltare.

Alternativa strategică aleasă - cu obiectivele și măsurile acesteia - a fost amendată, completată și validată cu ocazia Conferinței II "Parteneriat Timișoara", organizată în luna aprilie 2000.

Etapa III (aprilie - mai 2000). Pe parcursul etapei a treia, alternativa strategică selectată a fost dezvoltată și au fost stabiliți indicatorii de evaluare, rezultatele finale preconizate, responsabilitățile și cerințele în cadrul procesului de implementare.

Conceptul strategic final a fost pus la dispoziția specialiștilor, a societății civile în ansamblul ei spre consultare și dezbatere publică. Completările și amendamentele rezultate au fost studiate și dezbătute de către parteneriatul local, operându-se modificările necesare.

Conceptul Strategic de Dezvoltare a Zonei Timișoara a fost aprobat de către Consiliul Local al Municipiului Timișoara, iar forțele politice locale au semnat declarația de susținere a implementării lui.

ZONA METROPOLITANĂ CONSTANȚA¹³

Într-o Românie integrată în Uniunea Europeană, având în vedere descentralizarea și regionalizarea administrativă, șansa comunităților locale este aceea de a se solidariza în jurul unor proiecte comune, menite să promoveze interesele acestora în contextul unui climat de concurență globală și a noilor realități socio-economice.

În baza discuțiilor preliminare purtate în anul 2006 între reprezentanții unităților administrativ-teritoriale din zona de proximitate a municipiului Constanța și în baza ultimelor modificări legislative incidente în domeniul administrației publice locale, respectiv adoptarea Legii nr. 286/06-07-2006 pentru modificarea și completarea Legii administrației publice locale nr. 215/2001, Primăria Municipiului Constanța a avut inițiativa constituirii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <**Zona Metropolitană Constanța**>, proces laborios care s-a finalizat prin semnarea actelor de constituire de către toți cei 14 primari, precum și de președintele Consiliului Județean Constanța.

Zona Metropolitană Constanța are o populație de cca. 500 000 de locuitori și reprezintă prima structură administrativă de acest tip din România, fiind alcătuită din 14 localități: Constanța, Năvodari, Eforie, Ovidiu, Basarabi, Techirghiol, Mihail Kogălniceanu, Cumpăna, Valul lui Traian, Lumina, Tuzla, Agigea, Corbu și Poarta Albă.

De asemenea, Zona Metropolitană Constanța se dorește a fi un instrument administrativ eficient în scopul promovării unor proiecte comune de dezvoltare integrată a zonei și de atenuare a discrepanțelor de dezvoltare dintre localități, un facilitator privind atragerea investițiilor și a

¹³<http://www.primariaconstanta.ro/PrimariaConstanta/Machete/Macheta2.aspx?paginaID=201&titluID=6&detaliuID=563>

Fondurilor Structurale, o platformă de colaborare între unitățile administrativ-teritoriale componente și un nucleu de dezvoltare a serviciilor publice.â

În acest sens obiectivele constituirii Zonei Metropolitane Constanta sunt:

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

Din punct de vedere social, constituirea Zonei Metropolitane Constanța va contribui la atenuarea discrepanțelor de percepție a statutului social diferit între cetățenii care locuiesc în municipiul Constanța și cei care locuiesc în localitățile mai mici din jur.

Din punct de vedere economic, constituirea Zonei Metropolitane Constanța ar oferi un semnal clar investitorilor care doresc să investească în aceasta regiune, în sensul că dezvoltarea zonei se va realiza într-un mod integrat, în baza unor strategii, obiective și planuri de acțiune comune. De asemenea, delimitarea principalelor zone funcționale la nivelul zonei metropolitane va stimula un aflax investițional fără precedent în această zonă și va distribui în mod echilibrat, la nivelul întregului teritoriu metropolitan, actuala presiune investițională existentă în prezent în municipiul Constanța.