

Pilonul IV – Coeziune economică, socială și teritorială

Componenta C10 – Fondul local

Objective:

O1. Asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean.

O2. Asigurarea cadrului pentru reformarea și digitalizarea instrumentelor de planificare teritorială și urbană la nivelul autorităților publice locale.

Reforme:

R1. Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă

*Aprobarea și intrarea în vigoare a legislației în domeniul mobilității urbane durabile
Crearea structurii pentru acordarea de asistență tehnică pentru elaborarea PMUD*

R2. Crearea cadrului de politică pentru o transformare urbană durabilă

*Aprobarea și intrarea în vigoare Legii zonelor metropolitane
Aprobarea și intrarea în vigoare a Politicii urbane a României (PUR)*

R3. Crearea cadrului de politică pentru o transformare rurală durabilă: instituirea de consorții administrative în zonele rurale funcționale

Aprobarea și intrarea în vigoare a actului legislativ de modificare a Codului administrativ pentru stabilirea unor consorții administrative în zonele rurale funcționale

R4. Îmbunătățirea calității locuirii

Aprobarea și intrarea în vigoare a Strategiei naționale a locuirii (SNL) și a planului de acțiune pentru a reduce lipsa severă de locuințe

R5. Dezvoltarea sistemului de planificare - Codul Amenajării Teritoriului, Urbanismului și Construcțiilor

*Aprobarea și intrarea în vigoare a Codului amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor
Crearea platformei digitale urbane de date interoperabile*

Investiții:

I1. Mobilitate urbană durabilă (intervenție susținută de reforma R1. Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă)

I1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante);

I1.2. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC;

I1.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice;

I1.4. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructurii pentru biciclete la nivel local/metropolitan.

I2. Construirea de locuințe pentru tineri și pentru specialiști din sănătate și învățământ (intervenție susținută de reforma R4. Îmbunătățirea calității locuirii)

I3. Reabilitare moderată a clădirilor publice pentru a îmbunătăți furnizarea de servicii publice de către unitățile administrativ-teritoriale, intervenție susținută de reformele R2. Crearea cadrului de politici pentru o transformare urbană durabilă și de R3. Crearea cadrului de politici pentru o transformare rurală durabilă: instituirea consorțiilor administrative în zone rurale funcționale

I4. Elaborarea / actualizarea în format GIS a documentelor de amenajare a teritoriului și de urbanism (intervenție susținută de reforma R5. Dezvoltarea sistemului de planificare - Codul Amenajării Teritoriului, Urbanismului și Construcțiilor)

Buget: 2.100 mil. euro, din care solicitat în cadrul PNRR: 2.100 mil. euro. Valorile din prezenta componentă nu includ TVA.

1. Principalele provocări și obiective

a. Provocări

Recomandări din rapoartele de țară 2019 și 2020:

(2020): Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția ecologică și digitală, în special către transportul durabil, infrastructura de servicii digitale, producția și utilizarea energiei în mod nepoluant și eficient, precum și către infrastructura de mediu, inclusiv în regiunile miniere.

(2019) Să axeze politica economică în materie de investiții pe sectorul energetic cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pe eficiența energetică, pe infrastructura de mediu și pe inovare, ținând seama de disparitățile regionale.

(2019) Să sporească acoperirea și calitatea serviciilor sociale.

(2020) Să ofere soluții adecvate de substituție a veniturilor și să extindă măsurile de protecție socială și accesul la serviciile esențiale pentru toți.

(2020) Să ia toate măsurile necesare pentru a combate în mod eficace pandemia, a susține economia și a sprijini redresarea viitoare.

(2020) Să îmbunătățească eficacitatea și calitatea administrației publice, precum și previzibilitatea procesului decizional, inclusiv printr-o implicare adecvată a partenerilor sociali.

Conform Raportului de Țară întocmit de către Comisia Europeană (CE) în 2020, consecințele socio-economice ale pandemiei de COVID-19 se vor resimți, în mod inegal, în diferitele regiuni ale României din cauza decalajelor semnificative în materie de investiții și de productivitate a forței de muncă și a profilurilor de specializare diferite. Acest lucru implică un risc considerabil de adâncire a disparităților regionale în România, inversând tendința observată de reducere ușoară a disparităților dintre București-Ilfov și restul regiunilor sau dintre zonele urbane și cele rurale. Combinată cu riscul perturbării temporare a procesului de convergență între statele membre, situația actuală impune adoptarea unor răspunsuri specifice în materie de politică. În contextul epidemiei de COVID-19, este foarte probabil ca provocările existente să se accentueze, pe fondul creșterii rapide a șomajului și a inactivității. Disparitățile regionale mari și productivitatea scăzută a anumitor sectoare au un impact negativ asupra creșterii durabile pe termen lung.

Cu un număr total de decese care se apropie de 3 milioane, amploarea pandemiei de COVID-19 o depășește pe cea a oricărei alte pandemii din ultimul secol. Pandemia a declanșat al treilea și cel mai însemnat șoc economic, financiar și social din secolul 21. Pe lângă pierderile de vieți omenești, COVID-19 a cauzat pierderi economice semnificative la nivel global. OCDE estimează că PIB-ul țărilor din OCDE se va reduce cu 9,5% în 2020.

Totodată, toate administrațiile locale au fost obligate să devină actori relevanți în gestionarea situației de criză, fiind responsabile cu aspectele critice ale măsurilor de izolare, asigurarea serviciilor de sănătate și sociale, dezvoltarea economică și investiții publice.

Administrațiile locale sunt motoarele care facilitează prestarea serviciilor publice, dezvoltarea economică și investițiile în infrastructură. Totuși, închiderea companiilor, pierderea locurilor de muncă și alte efecte economice au atras un declin al veniturilor fiscale pe durata crizei, punând presiuni financiare majore pe numeroase administrații locale. Conform estimărilor, administrațiile locale ar putea înregistra, în medie, pierderi de venituri de 15-25% în 2021, cele mai afectate fiind orașele cu baze economice mai puțin diversificate și localitățile rurale.

Înregistrând estimativ 90% dintre toate cazurile de COVID-19 raportate, zonele urbane au devenit epicentrul pandemiei. Orașele pot gestiona această criză, funcționând drept poli de energie, reziliență și inovație conturate ca locuri dinamice și atractive. Vor fi necesare, totuși, politici atent formulate care să abordeze decalajele și capacitățile locale, avansând în paralel o redresare verde și incluzivă. Pe termen scurt, pentru multe orașe, criza de sănătate atribuită COVID-19 s-a extins la nivelul unei crize de acces urban, echitate urbană, finanțare urbană, al unei crize ce vizează siguranța, șomajul, serviciile publice, infrastructura și transportul, toate acestea afectând în mod disproporționat cele mai vulnerabile segmente ale societății.

Afectate semnificativ de pandemie, UAT-urile din România au o scădere semnificativă a veniturilor proprii. Această situație duce la **o reducere semnificativă a investițiilor** în domenii cum ar fi educația, sănătatea și **infrastructura locală. Nivelul cheltuielilor pentru investiții la nivelul UAT-urilor este redus (15-20% din bugetul local înainte de pandemie) și este în mare măsură finanțat din fonduri europene.** Prin urmare, este nevoie de o injecție de capital pentru a continua investițiile în infrastructura locală și pentru a crește reziliența localităților în perioada de redresare economică. Ținând cont că, într-o perioadă de criză economică, veniturile

locale sunt și mai reduse, este nevoie de suport financiar suplimentar pentru asigurarea bunăstării populației și garantarea unor servicii publice de calitate în perioada imediat următoare, **cu accent pe tranziția verde și digitală.**

De asemenea, este necesar ca în localitățile din România să fie efectuate investiții în **infrastructura locală, pentru a adapta localitățile la noile condiții de siguranță și pentru a contracara tendințele nesustenabile generate de pandemie, respectiv izolare, segregare, inclusiv utilizarea autoturismelor personale în detrimentul transportului public.**

Cheltuielile cu bunuri și servicii în 2020 au fost în creștere cu 6,9% față de anul precedent. În cadrul bugetului general consolidat, majorările față de medie se înregistrează la nivelul administrației locale, majorările fiind determinate, în special, de plăți suplimentare pentru medicamente, materiale sanitare, reactivi și alte produse necesare diagnosticării și tratării pacienților infectați cu SARS-CoV-2.

Comune	pondere venituri proprii %	venituri proprii pe locuitor	venituri din impozite și taxe pe locuitor (lei)	cheltuieli cu personalul %	cheltuieli totale pe locuitor (lei)	cheltuieli asistență socială pe locuitor (lei)	Cheltuieli educație pe locuitor (lei)	Cheltuieli sănătate pe locuitor (lei)
Anul 2018	36,6	663,6	328,7	27,2	1804,0	234,5	150,8	15,4
Anul 2019	33,8	763,3	424,3	25,0	2358,7	289,6	201,5	25,2
Anul 2020	33,1	848,8	437,2	25,2	2478,6	331,6	203,4	28,5
Orașe								
Anul 2018	57,9	1022,1	549,3	28,4	1803,3	232,2	156,5	96,4
Anul 2019	54,1	1160,5	645,5	27,7	2206,3	288,7	213,1	104,4
Anul 2020	51,0	1296,1	615,7	25,9	2487,2	328,6	243,8	95,8
Municipii								
Anul 2018	76,3	1662,1	615,8	19,1	2264,6	359,0	211,3	75,5
Anul 2019	76,1	1876,0	663,3	20,1	2567,5	392,7	270,6	105,3
Anul 2020	73,7	2075,8	640,6	19,3	2823,0	428,8	293	115,5
Total UAT România								
Anul 2018	58,7	1158,4	483,4	23,1	2014,7	291,2	179,1	51,5
Anul 2019	56,2	1314,9	557,2	22,9	2438,2	336,7	234,4	70,2
Anul 2020	54,5	1458,5	549,3	22,4	2637,3	375,8	248,7	75,5

În procesul de depășire a unei perioade de crize pot fi identificate trei etape – ajutorare, restructurare și redresare rezilientă. Etapa ajutorării implică răspunsul de urgență la amenințarea pentru sănătate reprezentată de COVID-19 și impactul său imediat la nivel social, economic și financiar. Pe măsură ce țările aduc pandemia sub control și încep redeschiderea economiilor, se trece la următoarea etapă a restructurării, etapă ce vizează consolidarea gradului de pregătire pentru pandemie al sistemelor sanitare, refacerea capitalului uman, precum și restructurarea și recapitalizarea firmelor și instituțiilor financiare. **Etapa redresării reziliente presupune a profita de noi oportunități pentru a clădi un viitor mai durabil,**

mai incluziv și mai rezilient într-o lume transformată de pandemie. Chiar dacă sunt aplicabile la scară națională, cele trei etape pot fi implementate în context local.

Pentru a fi eficiente, soluțiile urbane trebuie să se axeze pe o abordare ce consideră sistemele care susțin viața urbană interconectate și inseparabile. **Suportul financiar pentru investițiile de la nivel local ar trebui să se axeze pe oportunități de creare a locurilor de muncă combinate cu investiții în infrastructură ecologică și digitală.** Investițiile viitoare trebuie să țină cont de evoluțiile climatice pentru a asigura o redresare urbană rezilientă care își protejează locuitorii împotriva fenomenelor meteorologice extreme sau altor riscuri naturale și antropice. **Pandemia oferă oportunitatea unui nou început, în care orașele își pot contura o realitate urbană substanțial diferită, luându-și angajamentul de a sprijini persoanele vulnerabile, de a proteja sisteme naturale, de a clădi o economie durabilă și de a aborda potențiale amenințări împreună.** O redresare verde va impune aplicarea unor modele bazate pe dezvoltare economică globală, producție de proximitate și tipare de consum, legând orașele de comunități rurale și scurtând lanțurile de aprovizionare.

Este necesar un efort decisiv pentru a găzdui, adapta și extinde sisteme integrate multimodale de transport în orașe și zone metropolitane, cu scopul de a regândi și transforma transportul în comun, asigurând tranziția de la utilizarea mașinii personale la forme mai durabile, mai incluzive, mai sănătoase și mai sigure de mobilitate pentru cetățeni.

În timp ce distanțarea fizică este importantă, orașele nu trebuie să regreseze în ceea ce privește politicile de utilizare a terenurilor care omit eficiența sporită a densificării urbane. Este important să fie prevenită extinderea urbană și să fie promovată, în schimb, densitatea strategică pentru a asigura faptul că infrastructura și serviciile urbane funcționează eficient, reducând în paralel utilizarea resurselor naturale și emisiile de gaze cu efect de seră. Nivelurile adecvate și bine concepute de compactare urbană facilitează productivitatea economică ridicată și eficiența ecologică, esențiale în prevenirea vulnerabilităților fundamentale. De asemenea, acestea creează medii de facilitare pentru prevenția bolii și promovarea sănătății. Planificarea urbană și regională trebuie să promoveze în mod sincron orașe compacte, integrate și multifuncționale, care scurtează distanța dintre locul de muncă și domiciliu, asigurând, în paralel, un aport adecvat de spații verzi publice și deschise, în special în cartierele supra-aglomerate, precum și facilități de transport în comun și nemotorizat.

Analizele efectuate după mai mult de un an de pandemie sugerează că domeniul „modului zilnic de viață și de muncă” va suferi transformări semnificative în viitor. Unele dintre aceste schimbări vor dura și vor avea un impact semnificativ asupra culturii, timpului liber, educației, administrațiilor publice și mobilității în perioada post-pandemică.

Mecanismele eficiente de coordonare între autoritățile naționale și locale sunt esențiale. Trebuie să fie consolidate sistemele locale și să fie construită capacitatea reprezentanților locali pentru a gestiona răspunsul la provocările ivite (de la sănătate la economie și protecție socială). Investițiile în infrastructura locală vor fi esențiale pentru adaptarea orașelor și comunelor la noile condiții, asigurându-se astfel, reziliența pe termen lung a localităților.

Dezvoltarea urbană și rurală reprezintă factori cheie pentru îndeplinirea obiectivului propus de creștere a rezilienței localităților urbane și rurale la provocările generate de crizele economice și sociale de la nivel global. Problemele și provocările sus-menționate se adaugă celor cu care orașele și comunele se confruntau în ultimii ani, după cum urmează:

Dezvoltarea urbană:

Nevoia unei transformări urbane sustenabile este subliniată de Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă, în special de obiectivul 11 pentru dezvoltare durabilă, dedicat transformării orașelor în unele incluzive, sigure, reziliente și durabile. Alte documente majore ce propun această transformare includ Noua Agendă Urbană, Acordul de la Paris și Pactul Ecologic al Comisiei Europene. Noua Cartă de la Leipzig, adoptată în 30 noiembrie 2020, oferă un cadru de politici pentru a cuprinde dimensiunea urbană în acordurile europene și globale și pentru a promova orașe mai verzi, mai echitabile, mai productive și mai bine guvernate.

Deși, conform delimitării administrative tradiționale, gradul de urbanizare în România este de numai 55%, acesta crește la 76% după metodologia UE-OCDE, care ține cont de relațiile funcționale și dinamica regională identificate în baza fluxurilor de navetă. Aceste zone urbane funcționale cuprind jumătate din localitățile României și generează 97% din dezvoltarea economică a țării (și au un potențial și mai ridicat care ar trebui susținut prin crearea unei legi dedicate zonelor metropolitane). Ca atare, zonele urbane sunt esențiale atât pentru dezvoltarea rurală, cât și pentru dezvoltarea României în general. De asemenea, întrucât o mare parte din problemele de mediu sunt generate în zonele urbane (95% din emisiile de gaze cu efect de seră), intervenția în aceste zone este esențială pentru a asigura încadrarea în țintele stabilite prin Pactul Verde European.

În total, 319 de unități administrative sunt clasificate drept urbane, 102 fiind declarate municipii și 216 orașe, la care se adaugă municipiul București.

Localitățile din România se confruntă cu un puternic declin demografic din cauza îmbătrânirii populației, a scăderii natalității și a migrației, însă cu diferențieri spațiale. Astfel, în perioada 2006-2019, populația a crescut în doar 17,5% dintre reședințele de județ (7/40), față de 75% din zonele periurbane aferente reședințelor de județ (30/40).

Decalajul economic și dezvoltarea inegală a orașelor din România se reflectă în modelele de dezvoltare demografice și spațiale, creând diferențe mari între principalii poli de creștere economică – București, urmat de cele mai mari 7 orașe, orașele secundare mai puțin performante ca importanță regională și un număr mare de orașe de dimensiuni mici și medii cu o economie cu probleme.

Performanța economică are un impact direct asupra modelelor de creștere spațială, de aici rezultând cele trei tipuri de tendințe: creștere (expansiune), stagnare și scădere (fragmentare).

Prin urmare, conform analizelor efectuate în Politica Urbană a României (PUR), la nivel național orașele se confruntă cu două provocări spațiale distincte:

- **Provocări legate de expansiunea urbană** – fenomenul de expansiune urbană poate fi observat atât în orașele dinamice din punct de vedere economic, cât și în cele mai puțin prospere, cu o populație în scădere (În perioada 1993-2018, suprafața totală a intravilanului celor 319 orașe s-a dublat). Orașele în expansiune au cunoscut vizibile extinderi urbane necontrolate și necoordonate, cu consecințe precum o infrastructură publică neadaptată (drumuri, apă/gaze, trotuare), dependența de automobil și accesul redus la facilități (spații publice, școli, spitale, zone de recreere, accesul tinerilor la locuință). Având în vedere că populația a 33 dintre reședințele de județ a scăzut începând cu 2006, consumul excesiv de terenuri și expansiunea urbană au fost cauzate de factori precum creșterea slab coordonată între așezările vecine și incapacitatea de a controla dezvoltarea speculativă din sectorul privat (cauzate inclusiv de lipsa unei

viziuni strategice comune și a unor documentații de urbanism actualizate și digitalizate).

- **Provocări legate de scăderea calității vieții în centrul urban** – atât orașele în creștere, cât și cele în declin cunosc o contracție spațială, însoțită de micșorarea infrastructurii sociale și pietonale, precum și de o vitalitate socială redusă, eforturile de regenerare fiind insuficiente și distribuite inegal. Toate acestea au dus la declinul demografic, la îmbătrânirea țesutului arhitectonic (inclusiv a clădirilor publice) și la întărirea segregării sociale.

În mod evident, investițiile menite să contribuie la dezvoltarea orașelor trebuie să aibă în vedere noile realități impuse de pandemia Covid-19. În același timp, fondurile disponibile prin intermediul PNRR ar trebuie să ajute la creșterea pe termen lung a competitivității, incluziunii și sustenabilității zonelor urbane românești.

Pentru a fi reziliente, zonele urbane trebuie să investească în infrastructura verde și să își adapteze spațiul public la noile cerințe de siguranță a cetățenilor. Chiar dacă zonele urbane românești au avut o bună performanță socio-economică în ultimii ani, ele se confruntă cu o serie de probleme ce le poate afecta competitivitatea pe termen mediu și lung.

Calitatea vieții în orașe este în scădere în ciuda sustenabilității sale inerente, acestea fiind inițial planificate în jurul unor comunități dense, active, care favorizează mersul pe jos, cu un mix sănătos de funcțiuni. Calitatea vieții este o noțiune definită de Eurostat ca fiind „mai mult decât producția economică și nivelul de trai, incluzând o gamă completă de factori ce influențează aspectele vieții care dau un sens existenței oamenilor, dincolo de aspectele materiale”. Calitatea scăzută a locuințelor și a spațiilor publice, fragmentarea țesutului urban (terenuri dezafectate), traficul aglomerat și gestionarea insuficientă a parcarilor au un impact semnificativ asupra calității generale a vieții.

Numărul și calitatea spațiilor publice urbane la nivel național sunt scăzute, iar multe clădiri istorice sunt în pericol sau într-o stare avansată de degradare. Regenerarea zonelor istorice și a spațiilor publice este esențială pentru definirea identității urbane, sprijinirea turismului, implicarea comunității și îmbunătățirea calității vieții. Orașele mai mici se confruntă cu rate mari de neocupare și de închidere a facilităților culturale. Restaurarea arhitecturală sau intervențiile urbane nu activează în mod implicit viața publică. Acestea trebuie să fie completate de o funcționalitate îmbunătățită, ținând cont de preferințele oamenilor.

Multe administrații locale, în special cele mici și mijlocii, mai puțin dinamice, nu au realizat suficiente investiții pentru îmbunătățirea calității vieții, fiind copleșite de declinul demografic, rata mare de spații vacante și nevoia de a furniza servicii publice de bază.

Deși numărul de autoturisme pe cap de locuitor în România este unul dintre cele mai mici din Europa, numărul de autovehicule a crescut de patru ori din 1990 și până în prezent. În acest timp, infrastructura de transport public de la nivel local a stagnat, sau chiar s-a diminuat, numărul autovehiculelor de transport public scăzând cu 26,2%, iar lungimea totală a liniilor de transport public (fără autobuze) a scăzut cu 15%.

Orașele dinamice se luptă cu gestionarea parcarilor. Având în vedere că numărul de autovehicule aproape că s-a dublat din 2006, autoritățile publice nu au fost capabile să limiteze impactul spațial și ecologic al acestora nici prin norme de politică, nici prin extinderea infrastructurii de parcare.

Prin urmare, în special orașele dinamice sunt sufocate de autovehicule parcate ilegal, care ocupă orice tip de teren, inclusiv trotuare, zone verzi și spații publice. Șoferii pierd zilnic foarte mult timp încercând să găsească un loc de parcare, în timp ce pietonii sunt puși în pericol. Zonele cele mai afectate sunt cartierele rezidențiale din interiorul orașului, prinse între centru și suburbiile în creștere. Poluarea fonică și atmosferică sunt probleme des întâlnite în mediul urban, România fiind una dintre țările cu cel mai mare procent al populației afectate de zgomotul provenit din trafic. Viața publică este direct afectată de traficul aglomerat și de o gestionare deficitară a parcarilor, din cauza contracției spațiilor de socializare, inclusiv a activităților statice spontane de pe trotuare. Prin urmare, este necesar ca la nivel strategic (PMUD) să fie asigurată o atenție deosebită problematicei parcajelor, a limitării traficului, a scăderii emisiilor de gaze cu efect de seră și a siguranței rutiere.

O paradigmă de restructurare urbană trebuie să abordeze decalajele digitale și infrastructura de conectivitate esențială. Pandemia de COVID-19 a evidențiat faptul că internetul a devenit un drept al omului. Începând cu rezultatele testelor COVID-19 până la școala online, accesul la internet a devenit sinonim cu accesul la serviciile urbane fundamentale. Astfel de servicii sunt esențiale pentru ca acele comunități cu adevărat vulnerabile și slab deservite să nu rămână în urmă în ceea ce privește învățarea și educația, întrucât școlarizarea deficitară la nivelul învățământului elementar poate marca în mod negativ întreaga existență a locuitorilor de la orașe în ce privește mobilitatea socială.

Modificările spațiale contribuie semnificativ la disoluția vieții sociale, manifestată prin izolare socială, implicare comunitară și civică redusă și deconectarea de viața publică. În ciuda structurii care favorizează mersul pe jos, aceasta este o problemă întâlnită atât în orașele mari, cât și în orașele mici, deși are cauze diferite. Orașele mici nu au infrastructura socială necesară pentru a stimula implicarea comunității – mobilier urban, scuaruri, centre comunitare, iar declinul demografic și rata de neocupare contribuie la pierderea vitalității sociale.

Din perspectiva locuirii, pandemia de COVID 19 a afectat în mod special comunitățile și grupurile dezavantajate, printre care și tinerii, fiind reduse și mai mult posibilitățile de acces a persoanelor din această categorie la o locuință decentă.

Totodată, interesul mai mare pentru imobilele noi nu reflectă neapărat o îmbunătățire generală a calității vieții în cadrul comunității, ci calitatea generală scăzută a locuințelor construite înainte de 1989. Deși are cel mai mare procent de locuințe ocupate de proprietari din UE – 96,8% și a înregistrat o îmbunătățire semnificativă a indicatorilor, datele Eurostat indică faptul că România are:

- cel mai mare procent de persoane care locuiesc în gospodării supraaglomerate – 45,1% din populație, comparativ cu media europeană de 15,7% (în lipsa unor facilități, tinerii continuă să locuiască alături de părinți);
- cel mai mic număr de camere de persoană – 1,1 camere, comparativ cu media europeană de 1,6 camere;
- cea mai mare rată a privării de locuință – 16,5%, comparativ cu media europeană de 4%.

România este țara cu cea mai mare rată de lipsă de locuințe la nivelul UE. Grupurile sărace și marginalizate ale României, dar și tinerii – atât în zonele urbane, cât și în cele rurale – se confruntă cu provocări serioase în sectorul locuințelor, inclusiv locuințe de calitate scăzută, infrastructură inadecvată și lipsă de securitate a proprietății. În anuarul său regional din 2013, analiza Eurostat a clasat România în rândul țărilor cu „lipsă severă de locuințe” (SHD).

Parlamentul European (PE) a adoptat în ianuarie 2021 Rezoluția „Locuințe decente și accesibile pentru toți”, prin care solicită Statelor Membre, printre altele, să asigure locuințe adecvate, sănătoase și eficiente din punct de vedere energetic, să ia măsuri privind persoanele fără adăpost și să investească în locuințe sociale, publice, accesibile și eficiente din punct de vedere energetic. Conform estimărilor, în România aproximativ 30.000 familii au nevoie de locuințe (persoane marginalizate, familii din așezări informale, familii în risc de evacuare, tineri). Nevoia privind locuințele va fi analizată, inclusiv din punct de vedere al repartiției teritoriale estimate, în cadrul Strategiei Naționale a Locuirii (SNL), milestone în realizarea reformei R4. Îmbunătățirea calității locuirii.

Din perspectiva mobilității urbane durabile, un factor important pentru creșterea bruscă a emisiilor de GES în sectorul transporturilor urbane este creșterea motorizării private. Deși sub media la nivelul UE, proprietatea de mașini a crescut constant în ultimii 20 de ani, ajungând la 261 de mașini la 1.000 de locuitori în 2018 (media la nivelul UE se situează la 505 mașini la 1.000 de locuitori). Mai mult, există încă vehicule care circulă în orașe care sunt vechi și se caracterizează prin consum ineficient de combustibil. Acest lucru afectează negativ emisiile de GES și calitatea generală a aerului. De fapt, în 2017, România a importat 520.000 de vehicule la mână a doua care nu respectă reglementările de mediu de la nivelul UE. Între 2011 și 2017, numărul autoturismelor *second-hand* înmatriculate a crescut cu 450%. În consecință, în 2019, peste 74% din toate autoturismele înmatriculate în România erau mai vechi de 10 ani, corespunzând standardelor de emisii Euro 4, 3, 2, 1 sau 0. Un factor suplimentar care contribuie la această situație este inexistența unui cadru legal pentru adoptarea de zone cu emisii zero în municipii și orașe. De asemenea, din cauza lipsei infrastructurii pentru biciclete, aceasta nu a putut deveni un mijloc de transport utilitar utilizat de către cetățeni.

Cheia pentru a înțelege de ce poluarea aerului nu a fost încă abordată în mod corespunzător este actuala rețea națională de monitorizare. Aceasta include stații de monitorizare în diferite regiuni, fiecare cu o suită identică de senzori. Acești senzori măsoară concentrația de GES (CO₂, CH₄ și N₂O), a particulelor (PM₁₀ și PM_{2.5}) și a poluanților reglați (monoxid de carbon, ozon și plumb). Acest sistem actual îmbătrânește și multe dintre stații au încetat să înregistreze unele valori sau au încetat să funcționeze toate împreună.

În toată țara, există 283 de UAT cu întreprinderi înregistrate ca surse de poluare. Doar 25,08% (71 de teritorii) din aceste teritorii cu întreprinderi înregistrate au cel puțin o stație de monitorizare, lăsând 75% din teritorii nesupravegheate. Inexactitatea datelor este evidentă. De exemplu, atunci când se compară emisiile de gaze cu efect de seră (poluanți globali), poluanții locali și veniturile raportate din industriile probabil poluante pentru fiecare județ, nu există o corelație observabilă între emisii și venituri. Această diferență este deosebit de relevantă pentru București, care are cele mai mari emisii de GES din toate județele, dar cea mai mică rată de măsurare a poluanților locali.

Precizăm că autoritățile române se află în proces de realizare a Programului Național de Control al Poluării Atmosferice, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/2284, având ca termen estimat de finalizare și aprobare prin Hotărâre de Guvern – Q2-2022. Elaborarea și aprobarea Programului Național de Control al Poluării Atmosferice (PNCPA) reprezintă un indicator important pentru măsurile aferente componentei. Măsurile cuprinse în PNCPA vor pleca de la realitățile existente și vor urmări reducerea la sursă a emisiilor de poluanți atmosferici din domeniul transporturilor, agriculturii, energiei ș.a

Un alt aspect important pentru îmbunătățirea calității aerului este faptul că Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor (MMA) va extinde rețeaua de puncte fixe pentru monitorizarea calității aerului în mediul urban, aspect ce va permite un control adecvat și monitorizarea ținutelor din PNCPA. Datele privind calitatea aerului sunt disponibile cetățenilor prin accesarea www.calitateaer.ro. MMA va dezvolta Rețeaua națională de monitorizare a calității aerului (RNMCA) prin instalarea de puncte fixe noi de măsurare amplasate pe întreg teritoriul României, inclusiv în unele zone urbane, (14 puncte noi până la sfârșitul anului 2021 și alte 17 până la sfârșitul anului 2022, care se adaugă celor 148 de stații de monitorizare existente în acest moment în RNMCA).

Un alt factor ce generează poluarea aerului este congestia traficului. Aceasta este raportată a fi o problemă în creștere în mai multe orașe, pe măsură ce numărul vehiculelor personale crește. Congestia, cu caracterul rezultat start-stop al ciclului de conducere pe care îl impune vehiculelor, crește semnificativ emisiile de GES din traficul rutier.

Motivul principal care explică congestia crescută este expansiunea urbană și o planificare integrată inadecvată a transportului urban, în contextul în care dezvoltarea transportului public la nivel metropolitan este insuficientă, ceea ce încurajează transportul privat care contribuie, astfel, la creșterea emisiilor de GES.

În acest context, trebuie promovate mijloace alternative de transport – transportul public, respectiv, utilizarea mijloacelor de transport nemotorizate/nepoluante; și trebuie utilizate sistemele digitale de gestionare a traficului.

Zonele urbane mari se confruntă cu provocări legate de creșterea urbană și creșterea cererii de transport. Creșterea în centrele urbane face ca mobilitatea să fie o problemă dificilă, având în vedere că trama stradală orientează dezvoltarea urbană pe termen lung. Odată construite căile de transport rutier, este foarte costisitor și perturbator să fie lărgite sau traficul să fie redirecționat, în special în zonele din interiorul orașului. Pe măsură ce zonele metropolitane se extind, costurile de transport reprezintă o parte din ce în ce mai mare din bugetele gospodăriilor, mai ales că serviciile de transport public la nivel de zonă metropolitană sunt insuficient dezvoltate.

Prin urmare, sunt necesare soluții tehnologice care să permită gestionarea fluxului de trafic mai eficient – creșterea capacității drumurilor minimizând, în același timp, întârzierile și impactul asupra mediului.

Măsurile de îmbunătățire a mobilității urbane trebuie să contribuie și la creșterea siguranței rutiere din cadrul zonelor urbane. Este cunoscut faptul că la nivel european, România se află în ultimele poziții în ceea ce privește siguranța rutieră. În acest context, în următoarea perioadă va fi promovată **Strategia Națională de Siguranță Rutieră 2021-2030 (SNSR)** (termenul de adoptare este Q4 - 2022), în cadrul căreia vor fi cuprinse măsuri de corelare a planificării urbane cu mobilitatea urbană și cu siguranța rutieră, precum și utilizarea sistemelor inteligente pentru colectarea de date și pentru măsuri de îmbunătățire a condițiilor de trafic. De asemenea, conform prevederilor documentului intermediar al SNSR - prin susținerea implementării sistemelor ITS se aduce o contribuție majoră la creșterea siguranței rutiere (inclusiv prin detectarea automată a abaterilor din trafic).

Tipurile de intervenție propuse mai jos sunt stabilite în cadrul **Politicii Urbane a României**, instrument de consolidare a capacității administrative și de planificare strategică a orașelor din România în sensul fundamentării cadrului normativ, investițional și financiar și schimbării

mentalității în ceea ce privește procesul de dezvoltare urbană. Acest document este elaborat cu suport tehnic oferit de către Banca Mondială (finanțat prin intermediul Programului Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020) și va fi aprobat prin Hotărâre de Guvern. Politica Urbană a României a fost elaborată pentru a implementa la nivel național și subnațional prevederile Noii Carte de la Leipzig pentru dezvoltarea urbană durabilă. De altfel, prin reformele și investițiile propuse se contribuie la implementarea prevederilor Politicii urbane a României.

Dezvoltarea rurală:

Zonele rurale ocupă 87% din teritoriul național, iar populația rurală totalizează 8 959 096 persoane sau 46% din populația României. Din punct de vedere al tipologiei DEGURBA (tipologia urban-rural elaborată de către EUROSTAT), regiunile predominant rurale ocupă aproape 60% din teritoriu.

Localitățile rurale pot fi clasificate în mai multe categorii: localități rurale ce se află în zonele urbane funcționale, ce trebuie să gestioneze externalitățile nucleelor urbane, localități rurale ce se află în zona de susținere a zonelor urbane, și zonele profund rurale, ce se află la o distanță mai mare de 30 minute de zonele urbane și implicit de serviciile și dotările de bază. În aceste ultime două categorii, schimbările înregistrate la nivelul populației rurale în ultimele două decenii, evidențiate prin evoluția negativă a principalilor indicatori demografici, au generat un dezechilibru demografic pronunțat, care se manifestă prin îmbătrânirea populației, scăderea natalității și a fertilității, prin creșterea mortalității, dar și prin explozia migrației externe, având ca efect negativ principal depopularea zonelor rurale. Aceste tendințe sunt și mai accentuate în zonele profund rurale.

Lipsa unei intervenții concentrate în aceste zone va accentua în viitor declinul demografic, economic și social. De altfel, dacă tendințele actuale se păstrează, în 2050 populația rurală din România va ajunge la numai 6 milioane de locuitori. În contextul îmbătrânirii demografice și a dinamicii economice actuale, scăderea populației rurale poate fi considerată naturală, dar în raport cu situația specifică de la nivel național, aceasta are caracterul unei mutații care afectează posibilitățile de dezvoltare viitoare.

Studiile realizate pentru fundamentarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României (SDTR) și rapoartele privind starea teritoriului arată că sărăcia rurală este de 2,4–3,4 ori mai mare decât sărăcia urbană. Un județ este cu atât mai sărac cu cât județul are o pondere mai ridicată a populației rurale.

De asemenea, una dintre principalele probleme cu care se confruntă localitățile rurale și orașele mici în cadrul serviciilor de educație și sănătate este generat lipsa specialiștilor, a forței de muncă cu o calificare adecvată pentru aceste domenii esențiale.

În total, 328 de comune nu au nici un medic de familie, iar 1.414 localități au un număr insuficient de medici de familie (2019). Deficitul de medici de familie depășește 2.000 de profesioniști la nivel național. Totodată, la nivelul anului 2018 erau raportate aproximativ 6.000 cadre didactice necalificate încadrate în special în mediul rural.

Problema asigurării accesului la locuire al specialiștilor din orașe și comune a fost semnalată în ultimii ani, fiind propuse în timp o serie de măsuri, dar care nu au fost suficiente pentru rezolvarea problemelor prezentate:

- programul Locuințe pentru tineri, destinate închirierii, vine și în sprijinul medicilor rezidenți și al tinerilor specialiști din domeniul sănătății, ale căror venituri nu le

- permit accesul la o locuință în proprietate sau închirierea unei locuințe în condițiile pieței;
- includerea în program și după împlinirea vârstei de 35 de ani;
- acordarea unei sume de până la 5.000 de euro pentru achiziția și modernizarea unei locuințe, precum și cumpărarea terenului necesar construcției pentru personalul didactic din mediul rural.

În timp au fost instituite și alte stimulente:

- acordarea unui spor de 20% pentru localitățile izolate, situate la altitudine, care au căi de acces dificile sau unde atragerea personalului se face cu greutate, în care funcționează unități sanitare publice, unități sau servicii de asistență socială și unități medico-sociale;
- spor de până la 20% pentru profesorii din localitățile din mediul rural sau izolate cu procente diferențiate ale indemnizațiilor care se acordă personalului didactic calificat de predare;
- profesorii care se titularizează în mediul rural vor beneficia de o indemnizație de instalare în cuantum de 3 salarii medii brute;
- programul „Profesori motivați în școli defavorizate” este dedicat școlilor cu cel mai ridicat grad de defavorizare, care au mulți copii aflați în risc de abandon școlar, finanțat prin POCU.

Totuși, lipsa de personal didactic și medical cu calificări adecvate în zonele rurale și zonele urbane mici rămâne o provocare. În rândul cadrelor didactice calificate lipsa de personal este raportată în învățământul primar și în învățământul secundar inferior. Totodată, numărul relativ ridicat de posturi ocupate de personal fără calificări adecvate rămâne, de asemenea, o provocare, în special în unitățile de învățământ din zonele rurale și îndepărtate.

Datele statistice arată în continuare un nivel foarte ridicat de polarizare a medicilor în zonele urbane, pe fondul migrației externe a medicilor din România (conform OCDE, o treime din medicii români au emigrat, record absolut în lume).

Medicii de familie din mediul rural au identificat o serie de probleme care îngreunează activitatea specialiștilor în aceste zone: drumuri în stare precară, infrastructură deficitară și neadecvată, echipamente depășite, lipsa oportunității de a cumpăra / primi teren în zonă și de a construi o casă, condiții deficitare de locuire, lipsa mijloacelor de transport adecvate și sprijin limitat din partea autorităților locale. **Conform unui raport al Băncii Mondiale (BM) din 2012, asigurarea condițiilor adecvate de locuire și muncă pentru medicii de familie din mediul rural ar fi un stimulent important.**

În mediul rural, vreme îndelungată s-a menținut un mod de viață specific, prin păstrarea identității culturale, a obiceiurilor și a unor tehnici agricole tradiționale, elemente de patrimoniu imaterial care sunt în prezent în pericol de dispariție din cauza migrației tinerilor, venită ca urmare a degradării vieții (infrastructură precară la nivel local). Menținerea civilizației rurale autentice românești ar aduce un plus de valoare pentru activități economice precum agroturismul, turismul cultural și ecoturismul.

b. Obiective

O1. Asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România, prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean.

O2. Asigurarea cadrului pentru reformarea și digitalizarea instrumentelor de planificare teritorială și urbană la nivelul autorităților publice locale.

Infrastructura locală trebuie sprijinită, pentru a ne asigura că serviciile esențiale oferite la nivel local, cum ar fi lanțurile alimentare, protecția socială și serviciile de sănătate de rutină, rămân funcționale în timpul unei crize economice, sociale sau sanitare.

Infrastructura locală, de la clădirile ce fac posibilă gestionarea unor servicii publice esențiale, la spațiile publice care permit continuarea activităților culturale și sociale, de la spațiile verzi și cursurile de apă care asigură un microclimat optim în mediul urban, la stocul de locuințe publice, prin care se asigură faptul că nimeni nu este lăsat în urmă, sau de la mijloacele de transport nepoluante, la piste pentru biciclete care permit circulația persoanelor în condiții de siguranță, reprezintă elemente esențiale care asigură, pe de-o parte, depășirea problemelor crizelor economice, sociale sau sanitare, iar pe de altă parte contribuie la un mediu mai sănătos și la condiții de viață mai bune pentru locuitori. De asemenea, localitățile trebuie să fie bine planificate, pentru a utiliza eficient terenurile și pentru a fi orientate spre principiile generale de creștere rezilientă, de reducere a poluării și de creștere a calității vieții.

În acest sens, la nivel național se află în elaborare **Politica urbană a României (PUR)**, ce reprezintă o strategie integrată și coordonată la nivel național pentru a ghida dezvoltarea urbană durabilă, inclusiv creșterea, și pentru a controla expansiunea haotică. O atenție deosebită este acordată coerenței formei urbane a orașelor, valorificării terenurilor virane, densificării și regenerării ca forme de creștere rezilientă. De asemenea, în același timp cu elaborarea Politici urbane a României, cadrul legislativ privind planificarea spațială va fi revizuit și sistematizat prin intermediul **Codului amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor (ATUC)** pentru a implementa măsurile de îmbunătățire a cadrului normativ, pentru a introduce elementele de reziliență climatică, energie și biodiversitate și a consolida cooperarea între mai multe unități administrativ teritoriale.

Structura și calitatea serviciilor centrului urban joacă un rol esențial în inversarea fenomenului de expansiune; prin urmare, măsurile ar trebui axate pe investiții în servicii publice cheie, care țin cont de dimensiunea spațială și demografică.

Între performanța economică și calitatea vieții, a spațiului construit și a infrastructurii publice din centrul urban există o relație de tip cauză-efect, existența acestor elemente putând atrage atât investiții, cât și migranți. În general, orașele mari au mai multe instrumente și resurse la dispoziție pentru a soluționa problemele spațiale pe măsură ce apar, **însă trebuie acordată atenție tuturor orașelor, inclusiv orașelor secundare mai puțin performante și orașelor mici aflate în declin, care nu au beneficiat de un sprijin susținut în perioadele de finanțare cu fonduri nerambursabile 2007-2013 și 2014-2020.**

Procesul de dezvoltare a capacităților instituționale trebuie adaptat pentru a răspunde provocărilor diferențiate. De exemplu, zonele urbane dinamice vor fi vizate pentru dezvoltarea capacităților de gestionare a creșterii economice și spațiale (cooperare, planificare și gestionare servicii la nivel metropolitan/ ZUF) și pentru a crește veniturile din surse proprii, ca procent din veniturile totale. Pe de altă parte, orașele mai mici vor fi vizate pentru dezvoltarea capacităților care să îmbunătățească absorbția fondurilor UE (acestea reprezentând o proporție semnificativă din veniturile lor), precum și pentru atragerea de noi investitori și menținerea celor existenți la nivel local.

Pentru zonele rurale, sunt necesare măsuri integrate care să conducă la creșterea calității vieții. Conform Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR), pentru creșterea coeziunii teritoriale, sunt necesare măsuri pentru infrastructura de bază, care să fie combinate cu măsuri care să aducă inovația și în mediul rural.

Toate aceste măsuri pentru infrastructura urbană și rurală sunt necesare și pentru a combate tendințele și modurile de comportament nesustenabile – izolarea, segregarea, care pot afecta negativ localitățile urbane și rurale.

2. Descrierea reformelor și investițiilor

Pentru reforme:

R1. Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă

Reforma abordează Recomandările specifice de țară:

- (2020) *Să îmbunătățească eficacitatea și calitatea administrației publice, precum și previzibilitatea procesului decizional, inclusiv printr-o implicare adecvată a partenerilor sociali;*
- (2020): *Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția ecologică și digitală, în special către transportul durabil, infrastructura de servicii digitale, producția și utilizarea energiei în mod nepoluant și eficient, precum și către infrastructura de mediu, inclusiv în regiunile miniere.*

Mobilitatea urbană se confruntă în prezent cu circumstanțe în schimbare: creșterea congestiei, poluarea atmosferică și fonică, schimbările climatice, căutarea alternativelor la combustibilii fosili și alte resurse limitate, avansarea urbanizării și criza bugetelor publice sunt exemple ale forțelor care determină dezvoltarea transportului și mobilitatea în Europa.

Folosind o gamă largă de măsuri și strategii interconectate, provocarea este de a face față cererii crescute de mobilitate, dezvoltând în același timp un sistem de mobilitate rezistent, care să poată face față provocărilor viitoare. **Conceptele de mobilitate urbană trebuie să țină seama în special de conectarea zonelor suburbane, a zonelor metropolitane și a traficului transfrontalier.** Peisajul urban, compatibilitatea de mediu și socială sunt aspecte vitale care trebuie, de asemenea, să fie reflectate.

Mobilitatea este un subiect extrem de interconectat. Problemele importante ale dezvoltării urbane integrate, cum ar fi dezvoltarea urbană durabilă, schimbările climatice urbane, mobilitatea inovatoare și orientarea orașelor spre cetățean sunt distribuite transversal între sectoare și departamente și implică o gamă largă de părți interesate. În plus, există legături importante între aspectele de mobilitate și sănătate. Traficul motorizat, în special, poate avea un impact negativ asupra sănătății rezidenților locali, în timp ce comportamentul durabil și activ privind mobilitatea poate oferi o gamă largă de beneficii încrucișate.

Astfel, **mesajele cheie privind reforma**, care susțin și menținerea componentei de mobilitate în cadrul prezentei componente sunt:

- **Planificarea urbană și dezvoltarea mobilității trebuie privite ca două fețe ale aceleiași monede**, deoarece transportul și mobilitatea sunt variabile dependente de structurile de așezare și de utilizarea terenului;

- **Legătura puternică dintre mobilitate și calitatea mediului** trebuie privită ca un mod eficient de atingere a valorilor convenite privind clima, calitatea aerului și zgomotul, etc.

Conform *Environmental Implementation Review* pentru România (2019), problema calității slabe a aerului continuă să persiste, principala sursă de poluare a aerului fiind reprezentată de sectorul transporturilor și respectiv al energiei.

Totodată, la nivel european a fost instituit în cadrul Agendei Urbane pentru Uniunea Europeană Parteneriatul pentru mobilitate urbană (la care Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației - MLDPA a participat din 2017 în calitate de partener). În cadrul parteneriatului s-a urmărit să se faciliteze un efort comun pentru o mobilitate urbană mai durabilă și mai eficientă, accentul fiind pus pe: transportul public, mobilitatea ușoară (mersul pe jos, mersul pe bicicletă, spațiul public), accesibilitatea (pentru persoane cu dizabilități, vârstnici, copii mici etc.) și pe un transport eficient cu o bună conectivitate internă (locală) și externă (regională). În cadrul parteneriatului au fost stabilite următoarele acțiuni:

- Consolidarea cooperării și guvernancei pe mai multe niveluri
- Consolidarea adoptării planificării durabile a mobilității urbane
- Evaluarea celor mai bune practici în acces convenabil la transportul public
- Extinderea rețelelor de autobuze inovative și curate
- Elaborarea de ghiduri privind infrastructura pentru mobilitate activă
- Promovarea unui comportament durabil și activ privind mobilitatea
- Explorarea implementării de noi servicii de mobilitate

Obiectivul reformei este de a îmbunătăți condițiile de mobilitate în zonele urbane și rurale, de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră generate de transporturi și de a spori siguranța rutieră în zonele urbane, prin soluții digitale și ecologice de transport.

Reforma va asigura preluarea la nivel național a prevederilor Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului, inclusă în Comunicarea Comisiei Europene C(2020) 789 din 9 decembrie 2020, ce cuprinde prevederi referitoare la reducerea emisiilor în sectorul transporturilor, vehicule și flotă cu emisii zero, puncte de alimentare cu combustibili alternativi, inovare în tehnologii verzi, digitalizare, mobilitate conectată și automată, Spațiul european de date privind mobilitatea, sisteme inteligente de transport (utilizând 5G, G5, Galileo), mobilitatea urbană și transportul public, multimodalitate, servicii de mobilitate noi, infrastructura de transport multimodală și TEN-T (inclusiv nodurile urbane), condițiile sociale și cerințe în raport cu serviciile oferite în sectorul transporturilor, planul de contingență pentru transporturi în situații de pandemie/criză majoră, finanțarea obiectivelor strategiei.

În raport cu scopul de îmbunătățire a calității aerului, reforma se va corela cu Programul Național de Control al Poluării Aerului (PNCPA) și cu prevederile din C2 – Protejarea pădurilor și biodiversității din PNRR. În cadrul acesteia se propune *înființarea de păduri urbane, care vor îmbogăți spațiile verzi actuale insuficiente ca suprafață și diversitate. Aceste păduri urbane se vor înființa folosind o mare diversitate de arbori și arbuști din specii native și vor avea densități mari astfel încât să se constituie în “plămâni verzi” care vor aduce beneficii multiple cum sunt: purificarea aerului, reducerea zgomotului, stocarea carbonului, reducerea temperaturii aerului, reducerea anxietății și implicit a îmbunătățirii sănătății publice. În cazul investițiilor în mediul urban, se va avea în vedere abordarea la nivel de peisaj (acolo unde este posibil) prin conectarea pădurilor urbane cu zone naturale și seminaturale peri-urbane prin perdele verzi de-a lungul căilor de transport, cursuri de apă, piste de biciclete.*

Totodată, elemente din cadrul Strategiei Naționale a Siguranței Rutiere (propusă a fi finalizată și aprobată în Q4 - 2022), inclusă în cadrul componentei C4- Transport sustenabil, vor fi implementate în cadrul prezentei reforme, asigurând astfel măsuri și ținte fezabile în scopul sporirii siguranței rutiere.

Reforma se va implementa prin:

a) **Aprobarea și intrarea în vigoare a legislației în domeniul mobilității urbane durabile Q4 2022.** Legislația va include măsuri privind:

- stimularea reînnoirii flotei de transport public cu vehicule nepoluante și asigurarea standardelor naționale minime de calitate pentru serviciul de transport public;
- stabilirea Ghidului pentru elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă în conformitate cu Strategia de mobilitate durabilă și inteligentă (Comunicarea Comisiei Europene C(2020) 789/2020) și stabilirea cadrului instituțional de evaluare și verificare a calității planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- stabilirea obligației pentru municipalitățile urbane de a stabili zone cu emisii zero, rute preferențiale (inclusiv benzi dedicate autobuzelor) pentru transportul public nepoluant;
- reducerea riscului privind siguranța rutieră la nivel urban și limitarea spațiului pentru mașinile private și implementarea și monitorizarea politicilor de parcare la nivel local;
- dezvoltarea infrastructurii pentru a încuraja utilizarea transportului public, a bicicletelor și a mersului pe jos;
- implementarea nodurilor intermodale pentru a facilita transportul în zona urbană funcțională / zona metropolitană.

Legislația va fi elaborată în conformitate cu:

- dispozițiile Regulamentului UE nr. 1370/2007, Regulamentul general european de siguranță (GSR) (2019/2144), care va intra în vigoare la 6 iulie 2022;
- Politica Urbană a României, pentru a include dispoziții privind mobilitatea urbană verde, respectiv, privind densitatea populației (asigurarea eficienței serviciului de transport public) și accesibilitatea populației la serviciile de transport (procentul populației aflat la mai puțin de 0,5 km distanță de o linie de transport public unde frecvența maximă este de 20 de minute);
- reformele privind siguranța rutieră și mobilitatea regională și urbană stabilite în cadrul Componentei C4 -Transport sustenabil (de exemplu, R1. - Strategia națională de siguranță rutieră de referință - Legislația privind monitorizarea, aplicarea și sancțiunile privind infracțiunile privind siguranța rutieră)

Prin această măsură se va contribui la implementarea Politicii urbane a României (PUR).

În cadrul **legislației în domeniul mobilității urbane** vor fi prevăzute măsuri care să stimuleze utilizarea vehiculelor nepoluante și măsuri care să limiteze utilizarea vehiculelor poluante (atât de pasageri cât și personale). Măsurile pentru limitarea utilizării vehiculelor poluante vor fi cuprinse în actele normative aferente R1. și la I4. (Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentelor de amenajare a teritoriului și de urbanism – în cadrul acestor documentații fiind stabilite zone cu emisii 0, zone pietonale, șamd). Măsurile pentru stimularea utilizării vehiculelor sau a mijloacelor de transport nepoluante sunt susținute prin I1., din cadrul prezentei componente.

Deși în România legislația în vigoare prevede condițiile de elaborare și structura planurilor de mobilitate urbană, fiind deja realizat un prim exercițiu de planificare a mobilității pentru accesarea fondurilor europene în perioada 2014-2020, una dintre problemele identificate la nivelul autorităților locale este lipsa unui ghid metodologic și a unor modele privind implementarea practică a măsurilor urbanistice în favoarea mobilității urbane sustenabile prevăzută de legislație. De asemenea, mobilitatea durabilă și integrată trebuie să fie relaționată nu doar cu asigurarea unui transport public de calitate, ci și cu electromobilitatea și renovarea durabilă a cartierelor și tranziția spre comunități energetice. Astfel, prin intermediul proiectului SIPOCA 50 va fi elaborat Ghidul pentru elaborarea Planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD).

Ghidul pentru elaborarea PMUD va fi asumat prin ordin de ministru și va asigura transpunerea reformelor privind siguranța rutieră și mobilitatea regională și urbană, stabilite în cadrul componentei pe transport. De asemenea, în raport cu decongestionarea traficului, ca urmare a investițiilor din componenta pe transport, PMUD vor trebui să cuprindă măsuri care să adapteze localitățile urbane la noul context ce va promova limitarea spațiului dedicat autovehiculelor personale și dezvoltarea infrastructurilor pentru încurajarea utilizării transportului public, cu biciclete și pietonal; inclusiv susținerea implementării nodurilor intermodale pentru facilitarea transportului la nivelul zonei urbane funcționale/zonei metropolitane. Prin Ghid se va institui obligativitatea adăugării unei secțiuni dedicate parcajelor, care să fundamenteze proiectarea, implementarea și monitorizarea politicilor de parcare la nivel local.

Abordările propuse vor avea la bază conceptul de plan de mobilitate urbană durabilă astfel cum este definit de pachetul de mobilitate urbană al Comisiei Europene și descris în detaliu în Orientările europene pentru dezvoltarea PMUD (ediția a doua).

De asemenea, în vederea asigurării cadrului pentru implementarea proiectelor aferente infrastructurii pentru biciclete va fi definitivat **Ghidul privind infrastructura pentru biciclete** care prevede cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acestora. Acesta este elaborat de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) în baza rezultatelor unui parteneriat cu o organizație non guvernamentală și urmează să fie aprobat prin ordin de ministru.

- b) **Crearea structurii pentru acordarea de asistență tehnică pentru elaborarea PMUD** - dezvoltarea unui Organism național care sprijină orașele să elaboreze Planuri de mobilitate urbană durabilă și care evaluează și verifică cerințele de calitate a PMUD Q4 2022.

Pentru implementarea prevederilor Politicii urbane a României este propusă dezvoltarea unui Organism național, care va funcționa în subodinea MDLPA și în coordonarea ministerelor de linie, precum Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) și Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor (MMAP). Organismul național va fi responsabil cu sprijinirea orașelor în elaborarea Planurilor de mobilitate urbană durabilă și cu evaluarea și verificarea cerințelor de calitate a acestora.

Administrația publică centrală va sprijini orașele în procesul de elaborare/actualizare a PMUD, prin organizarea de reuniuni periodice ale **Grupului național pentru optimizarea PMUD în România**, organizate de MDLPA, care vor reuni actorii relevanți (reprezentanți ai administrației publice centrale, locale, ai mediului universitar, mediului privat, ONG). Acest grup va avea următoarele atribuții pentru asistență tehnică pentru UAT:

- participarea la elaborarea ghidului pentru PMUD;
- participarea la stabilirea cerințelor de calitate a PMUD;
- stabilirea unor caiete de sarcini tip pentru elaborarea PMUD (în conformitate cu cerințele Ghidului);
- organizarea de evenimente de promovare și diseminare a informațiilor;
- avizarea PMUD în baza evaluării și încadrării în cerințele de calitate stabilite.

Secretariatul Grupului național va fi asigurată de către MDLPA.

Ținte aplicabile acestei sunt:

- **Semnarea tuturor contractelor de servicii de transport public care expiră între 2021 și 2026 în urma procedurii de licitație deschisă la nivelul municipiilor reședință de județ, respectând standardele minime de servicii stabilite la nivel național pentru transportul public, astfel încât, în Q2 2026, toate cele 40 reședințe de județ vor avea contracte de servicii de transport public.**

Întocmirea contractelor de servicii publice pentru transportul local reprezintă o obligație a autorităților publice locale, și vor fi încheiate cu respectarea Regulamentului UE nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. Efectuarea contractelor cu operatorii economici reprezintă o condiție pentru accesarea de fonduri europene în domeniul mobilității urbane dar în contextul în care, în anumite cazuri, aceste contracte vor necesita actualizare, este important ca la nivel central să fie asigurată o atentă monitorizare.

- **Reducerea, până în Q2 2026 a emisiilor de poluanți atmosferici cu 40% față de cota din 1990.**

Obiectivul este de a cuantifica măsurile de creștere a calității aerului și de reducere a emisiilor de poluanți atmosferici, așa cum este planificat în Programul Național de Control al Poluării Aerului (PNCPA). La nivelul Agenției Naționale pentru Protecția Mediului (ANPM) este administrat, drept componentă a domeniului schimbări climatice, Inventarul Național al Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră (INEGES).

Pentru a putea monitoriza și evalua efectele pe care le are implementarea investițiilor PNRR în reducerea emisiilor de GES au fost stabilite de către ANPM elementele disponibile privind evoluția emisiilor istorice a gazelor cu efect de seră în legătură cu domeniile/intervențiile din PNRR. Astfel, pentru componenta investiții în mobilitatea urbană, parametrul privind nivelul istoric al emisiilor GES utilizat va fi emisii de GES din transportul rutier.

Ținta privind reducerea emisiilor GES reprezintă obiectivul național de reducere a emisiilor pentru 2030, respectiv reducerea emisiilor GES totale cu 40% față de anul de referință 1990. În totalul emisiilor GES naționale, la nivelul anului 2019, sectorul transport domestic contribuie cu cca.17%. Ținta va fi, de asemenea, identificată pe baza rețelei de puncte fixe pentru monitorizarea calității aerului urban dezvoltată de Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor (MMAP). Cota la nivelul anului 1990 era de 266.371 ktCO echivalent. Ținta este de 159.823 ktCO echivalent.

- **Reducerea cu 25% a numărului de persoane decedate sau grav rănite ca urmare a accidentelor rutiere din localitățile urbane în Q1 2026 față de anul de referință 2019.**

Ținta vizează cuantificarea măsurilor de creștere a siguranței în trafic în mediul urban. Ținta vizează cuantificarea măsurilor de îmbunătățire a siguranței în trafic în mediul urban. Ținta este de a reduce cu 25% numărul persoanelor decedate sau rănite grav în accidente rutiere din mediul urban în anul 2025 față de anul de referință 2019 și este conformă cu cea stabilită în proiectul de actualizare a Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră, ce va fi adoptată până la finalul anului 2022, și care prevede reducerea cu 50% până în anul 2030 a numărului persoanelor accidentate grav sau decedate ca urmare a accidentelor rutiere.

- Creșterea cu 20% a volumului anual total de călători pentru transportul public local în 2026 comparativ cu 2019

Obiectivul vizează cuantificarea măsurilor de creștere a calității și numărului de vehicule destinate transportului public la nivel local, coroborat cu măsuri de descurajare a utilizării vehiculelor private și reprezintă determinarea volumelor de pasageri pentru transportul public local în 2026 comparativ cu 2019.

În ultimii ani numărul anual de pasageri a descrescut în continuu (cu peste 700 milioane pasageri între 2014-2020, deci o creștere a volumului de pasageri reprezintă o schimbare de tendință. Prin urmare se vizează creșterea volumului anual total de călători pentru transportul public local de la 1.763.000.000 în 2019 la 2.115.600.000 în Q2 2026.

MDLPA va asigura implementarea și monitorizarea milestones și a Țintelor.

Buget reformă: Activitățile aferente reformei vor fi realizate de către MDLPA din resursele proprii, nefiind prevăzute fonduri în cadrul PNRR.

Asistență tehnică:NA

Vor fi utilizate rapoartele elaborate de către Banca Mondială pentru elaborarea Politicii urbane a României și ghidul pentru mobilitatea urbană ce va fi realizat în cadrul proiectului “Sistematizarea legislației din domeniul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor și consolidarea capacității administrative a structurilor de specialitate din instituțiile publice centrale cu responsabilități în domeniu” (cod SIPOCA 50), finanțat prin Programul Operațional Capacitate Administrativă (POCA) 2014 – 2020.

Ajutor de stat: Măsura în cauză se referă numai la crearea și adoptarea cadrului legal referitor la mobilitatea urbană durabilă (în special în ceea ce privește elaborarea de standarde minime naționale de calitate pentru serviciul de transport public și pentru evaluarea și verificarea calității a PMUD, stabilirea Ghidului de elaborare a PMUD). Pentru realizarea documentelor respective este vorba strict de exercitarea prerogativelor de autoritate publică a statului și nu sunt implicate elemente de ajutor de stat. Nu sunt incluse sume aferente realizării ghidului mai sus menționat în cadrul PNRR.

În ceea ce privește eventualele investiții care se vor subsuma acestei măsuri, precizăm următoarele:

- în cazul măsurii de stimulare a parcului auto pentru transportul public – finanțarea acestei măsuri se va face în condițiile încheierii unor contracte care să respecte prevederile Regulamentului UE nr. 1370/2007 (detalii regasite la II.1.);
- în cazul măsurii de reglementare a zonelor cu emisii zero, a creării benzilor dedicate transportului public, acestea vor fi puse la dispoziția publicului larg în mod nediscriminatoriu și gratuit, prin urmare măsura nu are drept scop finanțarea unei

activități economice, ci doar îndeplinirea prerogativelor de autoritate publică a statului. Astfel, nu sunt implicate elemente de natura ajutorului de stat.

Pentru crearea și dezvoltarea unui Organism național care să sprijine orașele să elaboreze Planuri de mobilitate urbană durabilă și să evalueze cerințele de calitate a PMUD este vorba strict de exercitarea prerogativelor de autoritate publică a statului, nu implică finanțarea unei activități economice și, prin urmare, nu sunt implicate elemente de ajutor de stat.

Beneficiari direcți/beneficiari indirecti: Autoritățile publice de la nivel central și local/locuitorii zonelor urbane.

Complementaritatea cu alte componente din cadrul planului: Reforma propusă este complementară cu:

- Componenta *C2 Protejarea pădurilor și a biodiversității* - în cadrul acesteia se propune înființarea de păduri urbane, care vor îmbogăți spațiile verzi actuale insuficiente ca suprafață și diversitate. Aceste păduri urbane se vor înființa folosind o mare diversitate de arbori și arbuști din specii native și vor avea densități mari astfel încât să se constituie în “plămâni verzi” care vor aduce beneficii multiple cum sunt: purificarea aerului, reducerea zgomotului, stocarea carbonului, reducerea temperaturii aerului, reducerea anxietății și implicit a îmbunătățirii sănătății publice. În cazul investițiilor în mediul urban, se va avea în vedere abordarea la nivel de peisaj (acolo unde este posibil) prin conectarea pădurilor urbane cu zone naturale și seminaturale peri-urbane prin perdele verzi de-a lungul căilor de transport, cursuri de apă, piste de biciclete.
- Componenta *C4 Transport sustenabil* în cadrul căreia este propusă realizarea legislației aferente Strategiei naționale privind siguranța rutieră (legislația privind monitorizarea, aplicarea și sancțiunile privind infracțiunile privind siguranța rutieră) ce presupune implementarea de măsuri pentru reducerea cu 48% a numărului de puncte negre; reducerea cu 25% numărului de victime rezultate din accidente în trafic.
- Componenta *C11- Turism și cultură*, respectiv cu crearea cadrului pentru operaționalizarea la nivel național a traseelor cicloturistice. Această măsură vizează realizarea a 3.000 km de trasee ciclo-turistice, ce vor conduce la dezvoltarea economică durabilă la nivel regional și local și creșterea nivelului de trai al locuitorilor din zonele rurale.

Complementaritatea cu alte surse de finanțare: Reforma propusă este complementară cu:

- Proiectul „Elaborarea politicii urbane ca instrument de consolidare a capacității administrative și de planificare strategică a zonelor urbane din România”, cofinanțat din Fondul Social European (FSE), prin Programul Operațional Capacitate Administrativă (POCA) 2014 – 2020 (cod SMIS 129720, cod SIPOCA 711).
- Proiectul “Sistematizarea legislației din domeniul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor și consolidarea capacității administrative a structurilor de specialitate din instituțiile publice centrale cu responsabilități în domeniu” (cod SIPOCA 50), finanțat prin Programul Operațional Capacitate Administrativă (POCA) 2014 – 2020.

Contribuția la Pilonul social european, inclusiv facilități pentru persoanele cu dizabilități:

Prin realizarea R1. se va promova egalitatea de șanse, indiferent de sex, origine rasială sau etnică, religie sau convingeri, handicap, vârstă sau orientare sexuală, astfel încât toți cetățenii vor avea dreptul la tratament egal și la oportunități în ceea ce privește accesul la serviciile de transport public, sprijinind accesul persoanelor cu dizabilități și egalitatea de gen. Se va avea

în vedere integrarea dimensiunii de gen în designul intervențiilor pentru creșterea calității vieții în UAT-uri.

În cadrul R1 se va avea în vedere promovarea și stabilirea elementelor minime necesare ca infrastructura urbană pentru mobilitate, inclusiv materialul rulant, să fie accesibilă pentru grupurile vulnerabile precum femeile, copiii și persoanele cu dizabilități.

Contribuția la inițiativele emblematiche sau alte strategii ale UE:

- Agenda Urbană pentru UE;
- Noua Agendă Urbană aprobată în cadrul Conferinței Habitat III a ONU în 2016;
- Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului, inclusă în Comunicarea Comisiei Europene C(2020) 789 din 9 decembrie 2020;
- Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, inițiativa Civitas 2020;
- Future of Cities Report, Joint Research Centre, 2019;
- Inițiativa EuroVelo routes.

Componenta se adresează și inițiativei emblematiche europene *Reîncărcarea și alimentarea* (Recharge and refuel) din Strategia anuală pentru 2021 privind creșterea durabilă, prin care se promovează utilizarea transporturilor durabile, curate, luând în considerare contribuția la dezvoltarea rețelei stațiilor de încărcare electrice. Prin reformele și investițiile propuse se va asigura completarea rețelei de stații electrice de reîncărcare cu 13.200 de puncte de încărcare electrică până în Q2 2026 în localitățile din România, contribuind, astfel, la obiectivele stabilite prin Pactul Verde European. Această măsură este în linie cu *Strategia privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România*, document adoptat în anul 2018.

R2. Crearea cadrului de politică pentru o transformare urbană durabilă

Zonele urbane generează 97% din PIB-ul României și 95% din emisiile de gaze cu efect de seră. În acest context, pentru redresarea economică post COVID19 și pentru încadrarea în țintele Pactului Ecologic European trebuie acordată o atenție sporită dezvoltării urbane. Reforma abordează Recomandările specifice de țară:

- (2020) *Să îmbunătățească eficacitatea și calitatea administrației publice, precum și previzibilitatea procesului decizional, inclusiv printr-o implicare adecvată a partenerilor sociali;*
- (2020) *Să ia toate măsurile necesare pentru a combate în mod eficace pandemia, a susține economia și a sprijini redresarea viitoare;*
- (2020): *Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția ecologică și digitală, în special către transportul durabil, infrastructura de servicii digitale, producția și utilizarea energiei în mod nepoluant și eficient, precum și către infrastructura de mediu, inclusiv în regiunile miniere.*

Obiectivul reformei este de a le permite persoanelor care locuiesc în zone urbane, inclusiv celor din comunități marginale/periferice, să aibă acces sporit la servicii de calitate, cum ar fi mobilitatea, locuințele și alte servicii publice furnizate la nivel local.

Politica Urbană a României 2020-2035 (PUR) este elaborată cu suport tehnic din partea Băncii Mondiale și este finanțată prin intermediul Programului Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020 (SIPOCA 711). **Politica Urbană a României are ca obiectiv transformarea zonelor urbane din România ca orașe reziliente, incluzive, accesibile, productive și bine guvernate.** Politica Urbană a României 2020-2035 reprezintă un set de principii directoare de planificare, dezvoltare și management a zonelor urbane de toate dimensiunile, reprezentând totodată un instrument de consolidare a capacității administrative. PUR transpune la nivel național principiile europene de dezvoltare urbană stabilite în Noua Carte de la Leipzig și reprezintă un sprijin pentru adaptarea și transformarea durabilă a orașelor în perioada de redresare economică, contribuind inclusiv la atingerea obiectivelor naționale privind schimbările climatice și decarbonizarea.

Politica urbană a României (PUR) cuprinde 5 obiective prioritare:

- *Sustenabilitatea spațială*
- *Crearea de orașe propice locuirii și inteligente din punct de vedere climatic prin dezvoltarea infrastructurii verzi-albastre pentru a atenua și a se adapta la riscurile urbane*
- *Intensificarea activității economice prin oferirea unor condiții de trai prietnice, creșterea ofertei locurilor de muncă și îmbunătățirea accesului la centre de afaceri bine servite*
- *Îmbunătățirea condițiilor de viață, în special prin creșterea accesului la locuințe și servicii publice*
- *Îmbunătățirea capacității sectorului public și a cooperării între administrații publice și sectoare (domenii)*

Acestora li se va adăuga o dimensiune transversală privind digitalizarea (fiecare din cele 5 obiective prioritare va fi implementat utilizând tehnologia digitală).

Având în vedere că Programul Național de Control al Calității Aerului (PNCPA) și PUR se află în curs de elaborare, iar PNCPA va cuprinde măsuri pentru zonele urbane referitoare la reducerea poluării cauzate de sectorul rezidențial, respectiv transporturi, PUR va cuprinde măsuri concrete pentru reducerea poluării din aceste sectoare, în mod direct sau indirect (de exemplu prin modul de ocupare a terenurilor).

De asemenea, MMAP va extinde rețeaua de puncte fixe pentru monitorizarea calității aerului în mediul urban, aspect ce va permite un control adecvat și monitorizarea ținutelor din PNCPA. Datele privind calitatea aerului sunt disponibile cetățenilor prin accesarea www.calitateaer.ro. MMAP va dezvolta rețeaua Națională de Monitorizare a Calității Aerului prin instalarea de puncte fixe noi de măsurare amplasate pe întreg teritoriul României, inclusiv în unele zone urbane, (14 puncte noi până la sfârșitul anului 2021 și alte 17 până la sfârșitul anului 2022, care se adaugă celor 148 de stații de monitorizare existente în acest moment în RNMCA).

Prin creșterea capacității administrative pentru dezvoltarea urbană se asigură și o mai bună sustenabilitate financiară. **Politica urbană a României va conduce la o abordare integrată, colaborativă, focalizată pe infrastructura verde și albastră, utilizând tehnologiile actuale. Componenta C10 - Fondul local va urmări punerea în aplicare, prin reforme (R1., R2., , R4. și R5.) și investiții (I1., I2., I3. și I4.), a prevederilor Politicii urbane a României.**

Complementaritatea cu alte inițiative: Reforma este complementară cu următoarele inițiative:

- Noua Agendă Urbană aprobată în cadrul Conferinței Habitat III a ONU în 2016 Agenda Urbană pentru UE
- Agenda Teritorială 2030 - către o Europă echitabilă și verde, adoptată de miniștrii responsabili cu coeziunea teritorială pe 1 decembrie 2020.
- Noua Cartă de la Leipzig pentru orașe europene durabile, adoptată pe 30 noiembrie 2020.
- Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor – în lucru.
- Future of Cities Report, Joint Research Centre, 2019.
- Agenda Urbană pentru Uniunea Europeană.
- Programul național de control al poluării aerului - va fi promovat în Q2 2022.
- Strategia Națională de Siguranță Rutieră 2021-2030 - va fi promovată în Q4 2022.

Rezultate concrete:

- Analiza documentelor-cadru de la nivel mondial și european și preluarea principiilor și obiectivelor acestora;
- Analiza documentelor strategice, legislative și de planificare pentru domeniile sectoriale care au incidență asupra dezvoltării urbane;
- Analiza documentelor strategice privind dezvoltarea urbană și teritorială la nivel local
- Baza de date statistice urbane după modelul Reference Framework for Sustainable Cities (1000 de indicatori dispuși într-un mod granular);
- Politica Urbană 2020-2035 și planul de acțiune aferent;
- 4 strategii de dezvoltare urbană la nivel local pentru implementarea prevederilor Politicii Urbane;
- Platforma de dialog și sprijin tehnic pentru asigurarea implementării la nivel național a acțiunilor convenite în cadrul parteneriatelor Agendei Urbane a Uniunii Europene.

Reforma va fi implementată prin:

a) Aprobarea și intrarea în vigoare Legii zonelor metropolitane - Q2 2022.

Legea zonelor metropolitane va:

- defini criteriile de delimitare a zonei metropolitane și competențele sale, și anume: mobilitate, amenajarea teritoriului, dezvoltare urbană, locuire și alte servicii publice furnizate la nivel local care abordează și problemele comunităților marginale / periferice, inclusiv așezările informale;
- stabili condițiile de înființare a organismului de coordonare la nivelul zonei metropolitane, care să dirijeze și să monitorizeze punerea în aplicare a politicilor și investițiilor în unitățile administrative teritoriale aparținând zonei metropolitane, cu scopul de a îmbunătăți conectivitatea, planificarea spațială, dezvoltarea infrastructurii verzi și accesul la ocuparea forței de muncă, servicii de sănătate și educație inclusiv pentru persoanele din zonele / periferiile defavorizate și pentru asigurarea creșterii oportunităților economice pentru localitățile din zona periurbană aferentă nucleelor urbane.
- asigura un cadru instituțional transparent și previzibil (inclusiv criterii, metodologie etc) pentru constituirea bugetului fiecărei zone metropolitane, pe baza contribuțiilor de la unitățile administrative care alcătuiesc zona metropolitană și, dacă este nevoie, a transferurilor de la administrația centrală prin programe naționale de dezvoltare, finanțate anual prin bugetul de stat pe bază de criterii de performanță legate de obiectivele de politică urmărite la nivelul fiecărei zone metropolitane.
- permite achiziții comune pentru furnizarea de bunuri și servicii la nivel de zonă funcțională.

La nivel metropolitan nu există un cadru legislativ coerent privind atribuțiile precise și limitele de competență în gestionarea serviciilor publice. În plus, în lipsa unor principii clare privind contribuția membrilor, asociațiile intercomunitare sunt dominate de centrele metropolitane în ceea ce privește contribuția la investiții, în timp ce comunitățile mai mici nu au cofinanțarea necesară pentru participarea la implementarea proiectelor cu relevanță metropolitană. De asemenea, considerațiile politice interferează adesea cu implementarea proiectului la nivel metropolitan. Intrarea în vigoare a Legii pentru zonele metropolitane va asigura tranziția către o restructurare a rețelei de localități, promovând o abordare eficientă și coerentă în raport cu necesitățile și tendințele actuale.

În cadrul actului normativ se va preciza că implementarea strategiilor aferente zonelor metropolitane se va realiza într-o manieră fiscală durabilă, pe baza indicatorilor cheie de performanță (KPI) legați de obiectivele strategiei, sub coordonarea structurii stabilite la nivel metropolitan.

Legea zonelor metropolitane reprezintă una dintre principalele măsuri aferente capitolului de îmbunătățire a cadrului de reglementare precizat în Politica urbană a României. Proiectul de lege va fi elaborat împreună cu structurile asociative ale unităților administrativ-teritoriale din România și cu toți actorii relevanți de la nivel național.

b) Aprobarea și intrarea în vigoare a Politicii urbane a României (PUR) - Q4 2022

Astfel, se vor defini rolurile și responsabilitățile autorităților publice la nivel național și local pentru implementarea Politicii urbane a României, pentru integrarea principiilor dezvoltării durabile, inclusiv prin aplicarea soluțiilor bazate pe natură, în documentele de planificare urbană, pentru operaționalizarea indicatorilor cheie de performanță derivați din obiectivele prioritare ale politicii urbane a României (de exemplu, mobilitate îmbunătățită, îmbunătățirea planificării teritoriului, condiții de locuire mai bune, servicii publice locale pentru comunitățile marginalizate / periferice și acces la transport public), pentru stabilirea unui mecanism de finanțare stabil și previzibil pentru punerea în aplicare a politicii urbane a României, pentru încurajarea cooperării locale prin stimularea proiectelor de dezvoltare urbană durabilă propuse la nivel de zonă urbană funcțională și aliniate cu planurile de dezvoltare urbană integrată durabilă

MDLPA va avea rolul de a coordona monitorizarea și implementarea PUR.

Mai multe detalii cu privire la procesul de elaborare și conținutul PUR pot fi obținute accesând <https://citadini.ro/>, ce este o platformă de resurse, conectare și colaborare pentru specialiștii și pasionații de dezvoltare locală și regională din România. Platforma a fost dezvoltată în 2020 cu scopul de a aduce împreună și facilita colaborarea între toți actorii interesați să contribuie la elaborarea primei Politici Urbane a României.

Ținta aplicabilă acestei reforme este legată de creșterea calității vieții în zonele urbane cu un procent de aprox. 10% (adică creșterea procentului de persoane care răspund pozitiv la afirmația „Sunt mulțumit să locuiesc în oraș: total de acord”), începând cu Q2 2020 (ca baseline) până la Q2 2026, procent măsurat utilizând o metodologie similară cu cea utilizată pentru sondajul privind calitatea vieții în orașele europene. Sondajul este realizat folosind un furnizor extern. Ținta va fi monitorizată prin intermediul Barometrului Urban, instrument promovat prin intermediul Politicii Urbane a României.

În perioada 1 iulie – 15 august 2020, ca parte a procesului de elaborare a Politicii Urbane a României, a fost elaborat un sondaj cuprinzător privind calitatea vieții în 41 de localități urbane din România. Sondajul a fost modelat după *Eurobarometrul Flash*, care se aplică periodic unor orașe selectate din Uniunea Europeană. Sondajul de opinie a avut un număr de 13.380 respondenți, din tot atâtea gospodării.

În 2020, 30,7% din respondenți au afirmat „Sunt mulțumit să locuiesc în oraș: total de acord”. Sondajul va fi repetat în anul 2026 iar ținta este de a crește procentul celor mulțumiți de condițiile de viață din orașul lor la 40%. Creșterea nivelului de satisfacție va fi determinată de investițiile ce vor fi realizate în mediul urban prin intermediul PNRR, programelor operaționale, respectiv a programelor cu finanțare națională.

Buget reformă: Nu sunt prevazute fonduri pentru această investiție în cadrul PNRR.

Realizarea Politicii Urbane a României este finanțată prin intermediul proiectului „Elaborarea politicii urbane ca instrument de consolidare a capacității administrative și de planificare strategică a zonelor urbane din România”. Proiectul este cofinanțat din Fondul Social European (FSE), prin Programul Operațional Capacitate Administrativă (POCA) 2014 – 2020 (cod SMIS 129720, cod SIPOCA 711). Bugetul total al proiectului este de 20.000.000 lei.

Asistență tehnică: Proiectul pentru realizarea Politicii urbane a României este derulat de către MLPDA și Banca Mondială în perioada septembrie 2019 – martie 2022, în cadrul unui parteneriat de asistență tehnică.

Ajutor de stat: Reforma prevede îmbunătățirea cadrului de reglementare precizat în Politica urbană a României, în speță se referă numai la crearea și adoptarea cadrului legal (Legea zonelor metropolitane) și strategic (PUR) pentru funcționarea asocierilor autorităților publice locale din zonele urbane funcționale. În aceste condiții, este vizată strict exercitarea prerogativelor de autoritate publică a statului, nu este finanțată nicio activitate economică și nu sunt astfel implicate elemente de ajutor de stat.

Pentru asistența tehnică necesară elaborării Politicii urbane a României nu sunt prevăzute fonduri în cadrul PNRR.

Beneficiari direcți/beneficiari indirecti: Autoritățile publice locale, locuitorii și agenții economici din UAT care vor face parte din zonele metropolitane, aceștia vor beneficia de servicii publice integrate.

Complementaritatea cu alte componente din cadrul planului:

Măsurile cuprinse în cadrul prezentei reforme sunt complementare cu:

- Componenta C5 -*Valul Renovării* unde Politica urbană a României va fi luată în considerare în cadrul sistematizării și codificării legislației prin Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor (ATUC) și simplificarea procesului de obținere a autorizațiilor de construire. Codului ATUC este o reformă transversală cu impact pe mai multe componente. Prin intermediul acestuia urmează să fie corelate, simplificate, îmbunătățite și reunite într-o structură unitară astfel încât orice persoană fizică sau juridică, profesionist, investitor, activist sau cetățean să cunoască și să aplice corect prevederile legale cel puțin 10 acte normative din domeniile amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor precum și relaționate prevederile specifice

din domeniile conexe (mediu, energie, transporturi, cadastru, proprietate, zone construite protejate și monumente istorice, gestiunea riscurilor naturale și industriale etc.). În cadrul procesului de codificare se are în vedere debirocratizarea, reducerea numărului de avize și acorduri și a termenelor de emitere a actelor administrative, precum și introducerea unor noi mecanisme care să asigure procese administrative mai eficiente, digitalizate și calitate în construcții. De altfel, codul ATUC și modificările pe care le aduce sunt detaliate și în cadrul R5 a prezentei componente.

- Componenta C14 - *Buna Guvernanță*. În cadrul acestei componente se vizează realizarea unui management performant al resurselor umane în sectorul public prin reforma funcției publice prin digitalizare și managementul parcursului de carieră.

Complementaritatea cu alte surse de finanțare:

Proiectul “Sistematizarea legislației din domeniul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor și consolidarea capacității administrative a structurilor de specialitate din instituțiile publice centrale cu responsabilități în domeniu” (cod SIPOCA 50), finanțat prin Programul Operațional Capacitate Administrativă (POCA) 2014 – 2020. Proiectul urmărește:

- clarificarea rolurilor în amenajarea teritoriului, urbanism și construcții;
- identificarea pârghiilor colaborative și interdisciplinare pentru a răspunde exigențelor din domeniile de referință;
- să asigure un proces consultativ cu mediul profesional pe întreaga perioadă de elaborare a codului.

Contribuția la Pilonul social european, inclusiv facilități pentru persoanele cu dizabilități:

Prin realizarea R2 a prezentei componente se va promova egalitatea de șanse, indiferent de sex, origine rasială sau etnică, religie sau convingeri, handicap, vârstă sau orientare sexuală, astfel încât toți cetățenii vor avea dreptul la tratament egal și la oportunități în ceea ce privește serviciile disponibile publicului, sprijinind accesul persoanelor cu dizabilități și egalitatea de gen la serviciile publice. Se va avea în vedere integrarea dimensiunii de gen și a egalității de șanse în designul intervențiilor pentru creșterea calității vieții în unitățile administrativ-teritoriale (UAT). În cadrul grupurilor de lucru se va asigura implicarea echilibrată a femeilor experte din domeniile de referință în conceperea documentelor de politici publice și planificare strategică, în vederea promovării considerentelor de fundamentare a intervențiilor din perspectiva de gen.

Contribuția la inițiativele emblematice sau alte strategii ale UE: Prin Politica Urbană a României se asigură transpunerea la nivel național a principiilor de dezvoltare urbană stabilite în Noua Cartă de la Leipzig.

R3. Crearea cadrului de politică pentru o transformare rurală durabilă: instituirea consorțiilor administrative în zonele rurale funcționale

Conform Raportului de țară (2020), există un risc considerabil de adâncire a disparităților regionale în România, inversând progresul realizat în reducerea ușoară a disparităților dintre capitală și restul regiunilor, pe de o parte, și dintre zonele urbane și cele rurale, pe de altă parte. Accesul la servicii de bază este în continuare problematic, ceea ce adâncește decalajul dintre mediul rural și cel urban, disparitățile regionale și inegalitățile. Disparitățile dintre mediul urban și cel rural creează inegalități foarte mari în ceea ce privește veniturile și oportunitățile

în rândul populației. Riscul de sărăcie a scăzut în orașe, dar a rămas relativ constant în zonele rurale, respectiv de aproape cinci ori mai mare decât în orașe.

O altă problemă identificată în Raportul de țară pentru 2020 este capacitatea administrativă limitată la nivel local. Aceasta afectează procesul de atragere a fondurilor europene și naționale și va crește disparitățile economice și sociale.

Măsura abordează și recomandarea specifică de țară (2020) - *Să îmbunătățească eficacitatea și calitatea administrației publice, precum și previzibilitatea procesului decizional, inclusiv printr-o implicare adecvată a partenerilor sociali.*

Reforma răspunde nevoilor din teritoriu, și facilitează implementarea tuturor investițiilor, în special a investițiilor I.1 - *Mobilitate urbană durabilă* și I.4 - *Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentelor de amenajare a teritoriului și de urbanism.*

Reforma va contribui la îmbunătățirea serviciilor publice pentru populația aflată în zone dezavantajate/periferice și la creșterea capacității administrative. Astfel obiectivul reformei este de a le permite persoanelor care locuiesc în zone rurale, inclusiv celor din comunități marginale/periferice, să aibă acces sporit la servicii de calitate, cum ar fi mobilitatea, locuințele și alte servicii publice furnizate la nivel local.

Reforma se implementează prin aprobarea și intrarea în vigoare a actului legislativ de modificare a Codului administrativ pentru stabilirea unor consorții administrative în unitățile teritoriale administrative rurale sau predominant rurale învecinate - Q4 2022.

Modificarea Codului Administrativ, respectiv a OUG nr. 57/2019, cu modificările și completările ulterioare, vizează reglementarea regimului juridic al organizării și funcționării consorțiilor administrative în zonele rurale funcționale (definite conform metodologiei privind Gradul de Urbanizare DEGURBA), care prezintă un anumit grad de integrare economică și socială și/sau care se confruntă cu provocări similare și beneficiază de oportunități comune de dezvoltare (spre exemplu proximitatea față de resurse naturale comune, expunerea la șocuri structurale comune). Scopul reglementării are în vedere îmbunătățirea eficienței serviciilor publice și eficacitatea implementării investițiilor, care vor conduce la îmbunătățirea coeziunii teritoriale, la integrarea zonelor rurale și la capitalizarea durabilă a elementelor de patrimoniu natural și cultural. Prin această măsură se va dezvolta un instrument care va încuraja autoritățile administrației publice locale (comune, orașe mici și mijlocii), ca, în mod voluntar, să eficientizeze utilizarea resurselor umane pentru atingerea intereselor colectivităților locale. Prin această abordare se abordează conceptul european de zonă rurală funcțională.

Totodată, aceste măsuri vor conduce la scurtarea perioadei de timp pentru implementarea proiectelor finanțate prin fonduri europene și la creșterea capacității administrative.

Schimbările legislative vor urmări:

- Definirea regimului juridic și a responsabilităților consorțiilor administrative bazate pe abordări funcționale ale ariilor rurale în vederea îmbunătățirii eficienței serviciilor publice sociale, educaționale și de asistență medicală, a sprijinului pentru liberei profesioniști din agricultură (cum ar fi acces la piețe de desfacere și creșterea cooperării), precum și a eficacității implementării investițiilor, care vor conduce la îmbunătățirea coeziunii teritoriale, integrarea zonelor rurale și valorificarea durabilă a patrimoniului natural și cultural.

- Stabilirea unei entități aferente fiecărui consorțiu administrativ, entitate care va desfășura activități specifice pentru mai multe autorități publice locale și care va contribui la implementarea obiectivelor strategice ale autorităților administrației publice locale implicate. Această entitate va gestiona următoarele tipuri de servicii publice: amenajarea teritoriului și planificarea urbană, achizițiile publice, investiții, gestionarea domeniului public și privat, finanțe și contabilitate, domeniul juridic, asistență socială, registrul agricol, evidența populației, cadastru.
- Asigurarea unui buget transparent și predictibil, format din contribuții ale unităților administrativ-teritoriale, care compun consorțiul administrativ și transferuri de la nivel central pe baza unor criterii transparente de performanță corelate cu obiectivele de politici stabilite la nivelul zonei rurale funcționale.
- Facilitarea integrării digitale complete a serviciilor publice furnizate de unitățile administrativ-teritoriale, prin consorțiile administrative, în vederea furnizării de servicii publice într-un timp redus pentru cetățeni și antreprenori, inclusiv prin achiziții comune pentru furnizarea de bunuri și servicii, la nivel zonelor funcționale rurale.

Țintele aferente acestei reforme se referă la scăderea, în Q2 2026, cu cel puțin 7,4% a sărăciei și excluziunii sociale în zonele rurale, conform indicatorului EUROSTAT (ILC_PEPS13), utilizând cifra de referință din 2020 de 45,4%. Această țintă va cuantifica impactul investițiilor din PNRR și din programele operaționale în infrastructura din mediul rural.

Buget reformă: Nu sunt prevăzute sume în cadrul PNRR pentru această reformă.

Asistență tehnică: NA

Ajutor de stat: Reforma are în vedere crearea și aprobarea a actului normativ care asigură reglementarea regimului juridic al organizării și funcționării consorțiilor administrative pentru îmbunătățirea eficienței serviciilor publice și eficacitatea implementării investițiilor. În aceste condiții, este vorba strict de exercitarea prerogativelor de autoritate publică a statului (crearea și adoptarea unui act normativ), nu este finanțată nicio activitate economică și nu sunt astfel implicate elemente de ajutor de stat.

Beneficiari direcți/beneficiari indirecți: Autoritățile publice locale/locuitorii și agenții economici din UAT care vor face parte din consorțiul administrativ, aceștia vor beneficia de servicii publice integrate (din zonele rurale funcționale pot face parte și localități urbane mici sau mijlocii).

Complementaritatea cu alte componente din cadrul planului: Reforma este complementară cu C14 - *Buna guvernare*. În cadrul acestei componente se vizează realizarea unui management performant al resurselor umane în sectorul public prin reforma funcției publice prin digitalizare și managementul parcursului de carieră.

Complementaritatea cu alte surse de finanțare:

Reforma este complementară cu:

1. Proiectul “Sistematizarea legislației din domeniul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor și consolidarea capacității administrative a structurilor de specialitate din instituțiile publice centrale cu responsabilități în domeniu” (cod SIPOCA 50),

finanțat prin Programul Operațional Capacitate Administrativă (POCA) 2014 – 2020. Proiectul urmărește:

- clarificarea rolurilor în amenajarea teritoriului, urbanism și construcții;
 - identificarea pârgurilor colaborative și interdisciplinare pentru a răspunde exigențelor din domeniile de referință;
 - să asigure un proces consultativ cu mediul profesional pe întreaga perioadă de elaborare a codului ATUC.
2. Proiectul „Elaborarea politicii urbane ca instrument de consolidare a capacității administrative și de planificare strategică a zonelor urbane din România”, cofinanțat din Fondul Social European (FSE), prin Programul Operațional Capacitate Administrativă (POCA) 2014 – 2020 (cod SMIS 129720, cod SIPOCA 711).

Contribuția la Pilonul social european, inclusiv facilități pentru persoanele cu dizabilități:

Reforma răspunde principiului privind egalitatea de șanse prin faptul că va contribui la îmbunătățirea accesibilității la serviciile publice pentru populația aflată în zone dezavantajate/periferice și la creșterea capacității administrative. De asemenea, în procesul de concepere și de definire a indicatorilor cheie de performanță se vor avea în vedere și criteriile de integrare a abordării de gen și nevoilor particularizate ale grupurilor vulnerabile sau subreprezentate.

Contribuția la inițiativele emblematiche sau alte strategii ale UE: NA

R4. Îmbunătățirea calității locuirii

Conform Raportului de Țară (2020), efectele economice ale pandemiei COVID19 vor conduce la creșterea problemelor sociale și la îngreunarea accesului comunităților dezavantajate și al tinerilor la o locuință decentă.

Măsura abordează următoarele recomandări specifice de țară:

- (2019) *Să sporească acoperirea și calitatea serviciilor sociale;*
- (2020) *Să ofere soluții adecvate de substituție a veniturilor și să extindă măsurile de protecție socială și accesul la serviciile esențiale pentru toți.*

Domeniul locuirii este o componentă esențială a calității vieții în toate orașele din România. De asemenea, dreptul la o locuință decentă este recunoscut ca drept fundamental în numeroase acorduri internaționale, precum Declarația Universală a Drepturilor Omului. În același timp, locuințele sunt cele mai costisitoare active care împovărează veniturile gospodăriilor și sunt piesele de joc pe piețe imobiliare cu dinamică complexă. Din acest motiv, domeniul locuirii reprezintă o zonă de politici complexă care necesită o abordare interdisciplinară și cooperare intersectorială.

România are un fond locativ ce depășește 8,7 milioane de unități și una dintre cele mai ridicate rate ale proprietății private de locuințe din lume. Fondul locativ actual se învechește, iar cea mai mare parte nu este adaptată la riscurile multiple la care este expusă țara și nici nu poate face față presiunilor tot mai stringente în materie de schimbări climatice. De fapt, cea mai mare parte a fondului locativ din România datează dintr-o perioadă în care principiile de proiectare nu țineau prea mult seama de standarde de eficiență energetică sau de coduri pentru proiectarea seismică a unor clădiri solide.

În ansamblu, sectorul locuințelor din România înregistrează inegalități puternice și deprivare. Toate aglomerările urbane ascund insule ale sărăciei, comunități segregate spațial ce sunt afectate de lipsa de locuințe, un nivel scăzut al ocupării forței de muncă și al accesului la educație. Susținută de un sistem de urbanism slab implementat, gradul de informalitate al locuirii a crescut. Grupurile cu venituri reduse sunt din ce în ce mai excluse de pe piețele de locuințe din orașele mai mari, având în vedere alternativele limitate de locuințe la prețuri accesibile.

Toate aceste provocări sunt reflectate în mod inadecvat în planificarea strategică, programe, instrumente de date și capacități ale autorităților române, fie ele centrale sau locale. În prezent, lipsește o strategie națională care să orienteze abordările politice în domeniul locuințelor, în timp ce cadrul legal nu este actualizat. Resursele bugetare sunt fragmentate într-o multitudine de programe și de instrumente juridice lipsite de coordonare și de o evaluare adecvată a rezultatelor. Din autoritățile centrale și locale lipsește personalul dedicat care să se ocupe de problemele referitoare la locuințe atât din punct de vedere strategic, cât și operațional.

Orașele incluzive sunt acelea care recunosc locuințele ca drept al cetățenilor, mai degrabă decât un activ financiar sau un bun privilegiat. Acesta este un principiu fundamental propus de convențiile organizațiilor internaționale, politicile și orientările UE. Locuința este, de asemenea, cea mai costisitoare nevoie a unei gospodării, astfel principiul de mai sus necesită ca guvernele centrale și locale să propună programe de sprijin pentru a ajuta populația mai săracă să aibă acces la un adăpost decent și sigur.

Politicile din domeniul locuirii trebuie să accelereze furnizarea și alocarea mai bună a locuințelor publice pentru a răspunde nevoilor celor mai vulnerabile grupuri. Astfel de locuințe publice de închiriat trebuie să ia în considerare și să fie sensibile la profilurile și provocările beneficiarilor vizați, să ia în considerare zona lor de amplasare, mixul social și modalitatea de proiectare a locuințelor.

Obiectivul acestei reforme este de a reduce privarea severă de locuințe pentru categoriile și grupurile vulnerabile, în special pentru persoanele din comunitățile marginalizate din zonele urbane și rurale.

Reforma se implementează prin **aprobarea și intrarea în vigoare a Strategiei naționale a locuirii (SNL)** și a planului de acțiune pentru a reduce lipsa severă de locuințe - **Q2 2022**.

Strategia Națională a Locuirii vizează stabilirea unei viziuni strategice la nivel central privind locuirea prin abordarea integrată a problemelor multiple și complexe ale domeniului, manifestate în mediul urban și rural, având ca arie de cuprindere atât locuințele, cât și problemele asociate locuirii aflate în domeniul de responsabilitate a statului, precum accesul la servicii de utilități publice (apă, canalizare), modul de utilizare a terenurilor și relaționarea cu politicile de dezvoltare urbană.

Se constată o nevoie de reformă legislativă pentru corelarea legislației în domeniul locuirii cu cea socială și cea a non-discriminării, precum și cu legislația administrației publice, a urbanismului și construcțiilor, astfel încât, la toate nivelurile administrației publice, să se impună prevederi clare și explicite cu privire la obligația și modul în care accesul la o locuință decentă a persoanelor marginalizate să funcționeze ca parte organică, integrată în politica incluziunii sociale.

Prin adoptarea și intrarea în vigoare a Strategiei naționale a locuirii și a planului de acțiune se urmărește îmbunătățirea calității locuirii pentru categoriile și grupurile vulnerabile, în special pentru persoanele din comunitățile marginalizate din zonele urbane și rurale. Vor fi stabiliți indicatori concreți pentru monitoriza calitatea locuirii și vor fi stabilite măsuri pentru limitarea locuirii și așezărilor informale.

Strategia și planul de acțiune trebuie să:

- mapeze nevoia de locuințe, în special în comunitățile și grupurile marginalizate, inclusiv așezările informale, în zonele urbane și rurale (conform versiunii actualizate a Atlasului comunităților marginalizate). De asemenea, va fi identificată nevoia de locuințe pentru specialiștii din educație și sănătate în orașele și comunele cu deficit de personal didactic și medical;
- propună o abordare care asigură complementaritatea / se potrivește investițiilor existente sau viitoare ale Centrelor Comunitare Integrate (adică furnizarea de servicii educaționale, sociale și de bază de asistență medicală) finanțate în cadrul FSE și viitoarei politici de coeziune;
- asigure accesul complementar la educație și servicii medicale în comunitățile marginalizate (așa cum este identificat în versiunea actualizată a Atlasului Comunităților marginalizate);
- nu conducă la segregare socială;
- asigure posibilitatea utilizării zonelor metropolitane, consorțiilor administrative și a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ca mecanism de implementare a investițiilor.

Aprobarea și intrarea în vigoare a Strategiei naționale pentru locuire și a planului de acțiune aferent au scopul de a asigura implementarea prevederilor Politicii urbane a României. În concordanță cu problemele identificate în domeniul locuirii, obiectivele strategiei se referă la:

- definirea cerințelor de calitate pentru o locuire decentă (inclusiv accesul la serviciile și dotările de bază), securitatea locuirii în fața hazardurilor naturale și antropice;
- definirea măsurilor care să conducă la creșterea calității locuirii;
- accesul egal și nediscriminatoriu la locuințe pentru comunitățile și grupurile defavorizate sau marginalizate, precum și îmbunătățirea condițiilor de locuire pentru acestea;
- creșterea fondului de locuințe publice și dezvoltarea pieței de locuințe;
- realizarea reformei legislative și instituționale în domeniu.

Astfel, Strategia Națională a Locuirii (SNL) va fi un demers realizat în strânsă coordonare cu măsurile incluse în Strategia privind incluziunea socială și reducerea sărăciei. Accesul la locuință ocupă primul loc în cadrul măsurilor integrate dedicate familiei, tinerilor, grupurilor vulnerabile. De asemenea, asigurarea de locuințe pentru specialiști constituie și una dintre măsurile necesare pentru oferirea unor servicii publice de calitate la nivelul localităților mici, unde există un deficit acut de personal calificat în domeniul educației și sănătății.

În etapa de analiză a SNL au fost luate în considerare rezultatele analizelor realizate de Banca Mondială, respectiv “Atlasul zonelor urbane marginalizate din România” și “Atlasul zonelor marginalizate rurale și al dezvoltării umane locale din România”, analize care au implicat cartografierea detaliată care prezintă distribuția teritorială a acestor comunități. De asemenea, au fost preluate rezultatele chestionarului inițiat de către MDLPA în 2019, ce a avut ca obiectiv identificarea nevoii de locuințe publice. Toate aceste informații vor fi actualizate, astfel încât SNL să cuprindă nevoia partajată teritorial pentru diferitele categorii de locuințe publice (inclusiv tipologiile de locuințe ce vor fi finanțate prin prezenta componentă). SNL va promova

complementaritatea finanțării construcției de locuințe din diferite surse: bugetul de stat, bugetele locale, POIDS, PNRR; precum și complementaritatea investiției de construcție de locuințe cu activitățile de integrare socială.

În baza prevederilor SNL va fi elaborată Schema de finanțare pentru *I2. - Construirea de locuințe nZEB plus pentru tineri și pentru specialiști din sănătate și învățământ*. Prin schema de finanțare se vor stabili condițiile și cerințele pentru acordarea finanțării și vor fi stabilite criteriile pentru selecția UAT beneficiare, inclusiv a persoanelor care vor beneficia de aceste locuințe.

SNL va fi adoptată prin Hotărâre a Guvernului. Pentru realizarea obiectivelor strategice ale SNL, prin proiectul de act normativ de adoptare a acestei strategii va fi stabilit un mecanism de distribuție financiară elaborat pentru îndeplinirea efectivă a indicatorilor cheie de performanță (KPI), în raport cu nevoile cartate/identificate și cu tipurile de servicii oferite la nivel teritorial. De asemenea, va fi asigurat cadrul legislativ pentru gestiunea și asigurarea costurilor de întreținere pentru stocul public de locuințe. Strategia va propune și reglementările necesare pentru instituirea unui sistem de colectare periodică a datelor de către MDLPA (transmitere, colectare, analiză) în vederea fundamentării viitoarelor politici și programe de finanțare privind locuințele sociale. SNL va iniția și revizuirea cadrului legal pentru definirea rolului și competențelor tuturor instituțiilor cu atribuții în implementarea politicilor publice de locuire, respectiv autoritățile administrației publice centrale și locale.

Strategia Națională a Locuirii reprezintă una dintre principalele măsuri aferente capitolului de îmbunătățire a cadrului strategic prevăzut în Politica urbană a României.

Implementarea PUR și SNL se va baza pe structura de guvernanță ce a fost dezvoltată pentru elaborarea și implementarea Politicii Urbane a României:

- **Comitetul de coordonare format din reprezentanți la nivel politic** - secretari de stat - ai ministerelor relevante (inclusiv Ministerul Muncii și Protecției Sociale, Ministerul Educației) și reprezentanți ai structurilor asociative ale autorităților publice locale,
- **Comitetul la nivel tehnic** format din specialiști din cadrul ministerelor de linie și reprezentanți la nivel tehnic ai structurilor asociative ale autorităților publice locale, cu rol de corelare și monitorizare a activităților și a îndeplinirii indicatorilor cheie de performanță (KPI) aferenți strategiei, cu rol de coordonare și de monitorizare în legătură cu obiectivele politice ale strategiei;
- **Think-Tank - comitetul consultativ format din specialiști** din mediul universitar, mediul privat, ONG, precum și din alte instituții publice.

Secretariatul acestor comitete este asigurat de către MDLPA, care va coordona procesul de implementare și monitorizare a PUR, respectiv SNL. MDLPA va asigura implementarea măsurilor privind cadrul normativ și cadrul de finanțare, iar autoritățile publice locale vor asigura realizarea infrastructurii la nivel local.

Țintele aferente acestei reforme se referă la:

a) Reducerea supraaglomerării locuințelor –Q2 2026.

În urma implementării investițiilor stabilite în cadrul componentei și în coroborare cu investițiile susținute prin programele operaționale din perioada de programare 2021-2027, rata de supraaglomerare a locuințelor va fi redusă până în Q2 - 2026 cu 6,1 puncte procentuale. În

2019 rata de supraaglomerare a locuințelor era de 45,1% (conform EUROSTAT – indicatorul ILC_LVHO05A) iar ținta pentru 2026 este de 39%.

b) Reducerea cu 20% a populației care trăiește în așezări informale până în Q2 2026.

Ținta vizează reducerea ponderii populației care trăiește în așezări informale și integrarea acestora în cadrul comunităților. Ținta va fi realizată prin implementarea investițiilor susținute prin PNRR și prin programele operaționale din perioada de programare 2021-2027. Numărul de persoane care trăiesc în așezări informale lipsite de facilități de locuire sau cu condiții precare de locuire va fi stabilit în urma procesului de cartografiere dezvoltat conform prevederilor legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul. Valoarea de referință va fi stabilită la finalul anului 2021 (Q 4) când va fi finalizat procesul de cartografiere realizat de către consiliile județene (conform prevederilor din lege și din normele de aplicare).

Buget reformă: Nu sunt prevazute sume în cadrul PNRR pentru realizarea acestei reforme.

Asistență tehnică:NA

Vor fi utilizate rapoartele elaborate de către Banca Mondială pentru elaborarea Politicii urbane a României.

Ajutor de stat: Reforma se referă la realizarea Strategiei Naționale de Locuire și a planului de acțiune aferent, pentru care nu sunt prevazute fonduri în cadrul PNRR. Este avută în vedere exercitarea prerogativelor de autoritate publică a statului și nu sunt implicate elemente de ajutor de stat. Realizarea strategiei și a planului aferent nu sunt finanțate în cadrul PNRR.

Beneficiari direcți/beneficiari indirecți: Autoritățile publice de la nivel central și local/comunitățile și grupurile marginalizate.

Complementaritatea cu alte componente din cadrul planului: Reforma este complementară cu:

- Componenta C12 - *Sănătate* – ce presupune accesul la servicii de sănătate pentru cei vulnerabili. Astfel, vor fi 200 de centre comunitare construite sau renovate, care au dotări noi și personal. În plus, 3.000 de cabinete de asistență medicală primară vor fi renovate și 25 de secții de terapie intensivă nou-născuți dotate, inclusiv cu ambulanță transport nou-născuți (pentru centrele regionale).
- Componenta C13 - *Reforme sociale* – ce propune modernizarea și crearea de infrastructură socială pentru persoanele cu dizabilități: Operaționalizarea a 150 de servicii comunitare: centre de zi și centre de recuperare neuro-motorie pentru persoane cu dizabilități.
- Componenta C15 -*Educație* – în cadrul căreia se va asigura: dezvoltarea unui sistem de servicii de educație timpurie pentru copiii de la naștere la 6 ani, unitar, incluziv și de calitate, având la bază un mecanism eficient de cooperare interinstituțională și de coordonare intersectorială, care să asigure beneficiarilor rate crescute de acces și participare; respectiv reformarea sistemului de învățământ obligatoriu prin creșterea autonomiei unităților de învățământ în scopul identificării și implementării unor măsuri specifice pentru prevenirea și reducerea abandonului școlar.

Complementaritatea cu alte surse de finanțare: SNL va promova complementaritatea finanțării construcției de locuințe din diferite surse: bugetul de stat, bugetele locale, POIDS,

PNRR; precum și complementaritatea investiției de construcție de locuințe cu activitățile de integrare socială.

Reforma va asigura complementaritatea cu investițiile existente sau viitoare ale centrelor comunitare integrate (adică furnizarea de servicii educaționale, sociale și de asistență medicală de bază) finanțate în cadrul FSE+ și al viitoarei politici de coeziune și nu va conduce la segregare socială.

De asemenea, reforma este complementară cu proiectul „Elaborarea politicii urbane ca instrument de consolidare a capacității administrative și de planificare strategică a zonelor urbane din România”, cofinanțat din Fondul Social European (FSE), prin Programul Operațional Capacitate Administrativă (POCA) 2014 – 2020 (cod SMIS 129720, cod SIPOCA 711).

Contribuția la Pilonul social european, inclusiv facilități pentru persoanele cu dizabilități:

Prin realizarea R4 se va promova egalitatea de șanse, indiferent de sex, origine rasială sau etnică, religie sau convingeri, handicap, vârstă sau orientare sexuală, astfel încât toți cetățenii vor avea dreptul la tratament egal și la oportunități în ceea ce privește accesul la o locuință decentă, sprijinind accesul persoanelor cu dizabilități și egalitatea de gen.. Se va avea în vedere integrarea dimensiunii de gen în proiectarea intervențiilor pentru creșterea calității vieții în UAT-uri.

O economie în serviciul cetățenilor - Pilonul european al drepturilor sociale va fi punctul de reper pentru redresarea Europei și va constitui cel mai bun instrument de care dispunem pentru a ne asigura că nimeni nu este lăsat în urmă.

Contribuția la inițiativele emblematiche sau alte strategii ale UE:

- European Parliament resolution of 21 January 2021 on access to decent and affordable housing for all;
- Agenda Teritorială 2030 - către o Europă echitabilă și verde, adoptată de miniștrii responsabili cu coeziunea teritorială pe 1 decembrie 2020.
- Noua Cartă de la Leipzig pentru orașe europene durabile, adoptată pe 30 noiembrie 2020.
- Noua Agendă Urbană 2016 adoptată în cadrul Conferinței HABITAT III - nimeni nu este lăsat în urmă.

R5. Dezvoltarea sistemului de planificare - Codul Amenajării Teritoriului, Urbanismului și Construcțiilor (ATUC)

Conform celor concluzionate în Raportul de țară, capacitatea limitată a administrației publice locale afectează dezvoltarea. Capacitatea administrativă insuficientă în ceea ce privește furnizarea de servicii publice de calitate (inclusiv planificare și servicii digitale) și birocrăția reprezintă un obstacol pentru întreprinderi și cetățeni și prin urmare, pentru dezvoltarea socială și economică.

Reforma abordează Recomandarea specifică de țară - (2020) *Să îmbunătățească eficacitatea și calitatea administrației publice, precum și previzibilitatea procesului decizional, inclusiv printr-o implicare adecvată a partenerilor sociali.*

Conform Strategiei naționale pentru digitalizare și a politicii publice privind digitalizarea, aprobată de Guvernul României în 3 iunie 2021, unul dintre evenimentele de viață care trebuie în continuare digitalizat este evenimentul de viață *nr. 15 - Cumpărarea / Închirierea / Construirea unei case , 1. Sub-evenimentul. Construirea unui spațiu de locuit.*

MDLPA, ca minister de resort, are în vedere digitalizarea procesului de autorizare a lucrărilor de construire pentru toate tipurile de investiții. Digitalizarea procedurii de autorizare trebuie să aibă la bază datele de intrare ale procesului, respectiv digitalizarea documentațiilor de urbanism care stau la baza emiterii certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire.

Astfel, interoperabilitatea, integrarea și cooperarea instituțională (inclusiv consolidarea capacităților) trebuie luate în considerare de ambele niveluri administrative (central și local). Referitor la documentațiile de amenajarea teritoriului și urbanism, Strategia Națională pentru Agenda Digitală prevede realizarea acestora în medii colaborative online, cu implicarea autorităților publice relevante și a cetățenilor și organizațiilor neguvernamentale în procesul de planificare la nivel local. Prin urmare, prin elementele propuse în componentă se asigură complementaritatea față de cele stabilite în Strategia Națională pentru Agenda Digitală. Se are în vedere creșterea nivelului de digitalizare a serviciilor publice, prin:

- introducerea obligativității de realizare a documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului într-un format digital standardizat pe bază de schemă de date, pentru asigurarea interoperabilității în raport cu directivele europene de specialitate (INSPIRE)
- publicarea documentațiilor de urbanism realizate în format digital standardizat în platforma digitală urbană de date interoperabile, parte a platformei naționale Observatorul Teritorial, asigurând diseminarea informațiilor către cetățeni în mod gratuit.

Obiectivul reformei este de a îmbunătăți cadrul de planificare teritorială prin documente și proceduri simplificate și digitalizate de amenajare a teritoriului, un acces sporit și transparența documentelor de planificare spațială și teritorială, precum și prin utilizarea sporită a soluțiilor eficiente din punct de vedere energetic și durabile în construcții.

Prin această abordare este continuat procesul de digitalizare stabilit în componenta digitală, fiind realizată o punte de legătură cu nivelul local, asigurându-se o integrare și interoperabilitate a informațiilor de la nivel local în infrastructura stabilită la nivel central (în corelare cu standardele stabilite la nivel european prin Directiva INSPIRE).

Standardizarea va asigura inter-operabilitatea datelor și informațiilor conținute într-un sistem de tip GIS/OpenGIS specific activităților de planificare urbană cu infrastructuri de informații geo-spațiale specifice altor domenii sectoriale (mediu, patrimoniu, transport, turism, riscuri și situații de urgență) conforme cu reglementări europene și internaționale (Directiva INSPIRE, Directiva SEVESO II, Natura 2000, GMES, Patrimoniu UNESCO, etc.).

Vor fi avute în vedere specificațiile tehnice elaborate pentru implementarea directivei INSPIRE, în special D2.8.III.4 Data Specification on Land Use–Technical Guidelines, accesibile la adresa https://inspire.ec.europa.eu/documents/Data_Specifications/INSPIRE_DataSpecification_LU_v3.0.pdf

Analizele efectuate în procesul de elaborare a Politicii Urbane a României au reliefat lipsa evidenței spațiale în format digital, documentații strategice ce sunt neactualizate și decuplate de la tendințele și cerințele actuale, lipsa de transparență și de predictibilitate. Spre exemplu, 73% din orașele din România au planurile urbanistice generale (PUG) mai vechi de 10 ani (peste limita de timp stabilită prin lege).

Chiar dacă au fost realizați pași importanți pe acest subiect, prin extinderea ariei de cuprindere a serviciilor de internet, prin creșterea calității serviciilor de internet, prin re poziționarea aspectelor administrative care să permită utilizarea instrumentelor digitale, instrumentele de gestionare a dezvoltării urbane și rurale nu s-au aliniat la posibilitățile tehnologice actuale, fiind utilizate abordări neactualizate, cu informații disparate.

În acest context, mai puțin de **8% din planurile urbanistice generale ale localităților sunt elaborate într-un sistem digital interoperabil**, nu există baze de date urbane care să asigure monitorizarea indicatorilor locali privind calitatea vieții, să permită accesul la informații, nu există la nivel național o structură a acestor categorii de informații, care ar permite scurtarea perioadei necesare autorizării construcțiilor.

Utilizarea instrumentelor digitale în planificarea urbană permite luarea de decizii bazate pe dovezi, investiții adecvate cerințelor locuitorilor bine direcționate și operațiuni eficiente. De asemenea, se va face tranziția către o administrație și planificare transparentă, asigurându-se interacțiunea cu cetățenii în procesul de stabilire a direcțiilor de dezvoltare și a priorităților localității respective.

Digitalizarea instrumentelor de planificare va asigura și actualizarea acestora și punerea pe o traiectorie ce se va adresa tranziției către valorificarea elementelor de cadru natural, către măsuri privind clima și energia, către utilizarea soluțiilor bazate pe natură și, implicit, încadrarea în țintele ambițioase ale Pactului Verde European.

Prin intermediul Codului Amenajării Teritoriului, Urbanismului și Construcțiilor (ATUC) urmează să fie corelate, simplificate, îmbunătățite și reunite într-o structură unitară cel puțin 10 acte normative din domeniile amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor precum și relaționate prevederile specifice din domeniile conexe (mediu, energie, transporturi, cadastru, proprietate, zone construite protejate și monumente istorice, gestiunea riscurilor naturale și industriale etc.). În cadrul procesului de codificare se are în vedere debirocratizarea, reducerea numărului de avize și acorduri și a termenelor de emitere a actelor administrative, precum și introducerea unor noi mecanisme care să asigure procese administrative mai eficiente, digitalizate și calitate în construcții.

Conform prevederilor ce vor fi propuse prin Codul ATUC, documentațiile de amenajarea teritoriului și cele de urbanism vor trebui elaborate și gestionate în format digital, georeferențiat (format GIS), așa încât să se permită actualizarea continuă a datelor și o digitalizare a proceselor de emitere a certificatelor de urbanism, a autorizațiilor de construire, dar și generarea și gestionarea unui registru național al construcțiilor, care să conțină date administrative și tehnice despre tot fondul construit național, în vederea fundamentării acțiunilor și politicilor privind întreținerea, reabilitarea, consolidarea acestuia. De asemenea, conținutul planurilor de urbanism trebuie să fie accesibil online tuturor cetățenilor, astfel încât să existe transparență totală în privința reglementărilor stabilite și limitărilor impuse asupra proprietății.

Codul va fi aprobat sub forma de lege, stabilind la nivel de legislație primară principalele elemente legate de simplificarea și digitalizarea proceselor. De asemenea, tot prin intermediul proiectului SIPOCA 50, în cadrul aceluiași demers de reformă, vor fi realizate următoarele proceduri:

- procedura privind elaborarea, avizarea și aprobarea documentațiilor de amenajarea teritoriului și de urbanism;
- procedura pentru obținerea certificatelor de urbanism, avizelor și acordurilor necesare și autorizațiilor de construire în sistemul de ghișeu unic;
- procedura pentru facilitarea schimbului electronic de informații între entitățile avizatoare ale documentațiilor de urbanism, respectiv ministere sau instituții deconcentrate, operatorii economici gestionari ai rețelelor edilitare și autorităților emitente a certificatelor de urbanism și autorizării construcțiilor.

Aceste proceduri vor avea la baza următoarele principii:

- elaborarea și gestionarea după aprobare a documentațiilor de amenajarea teritoriului și a celor de urbanism în sistem GIS;
- introducerea posibilităților de semnare electronică a documentațiilor;
- integrarea informațiilor spațiale din documentațiile de amenajarea teritoriului și de urbanism cu informațiile spațiale din băncile de date de la nivelul autorităților locale și a altor autorități competente;
- întreținerea permanentă a datelor din documentații;
- integrarea documentațiilor de rang inferior aprobate în cele de rang superior (integrarea PUZ -urilor și PUD -urilor în PUG -uri);
- abordarea rezilienței urbane și a riscurilor de dezastre naturale și antropice;
- integrarea componentelor de îmbunătățire a performanței energetice la nivel urban;
- integrarea elementelor de inovare – smart city;
- încurajarea formelor de mobilitate soft;
- integrarea transportului și utilizării terenurilor pentru dezvoltare durabilă;
- introducerea analizelor cost-beneficiu - monetizarea beneficiilor directe și indirecte sociale, economice și de mediu;
- utilizarea de modelări 3D pentru fundamentarea deciziei.

Operaționalizarea reformei va contribui la operaționalizarea conceptelor de „smart city”, respectiv „smart villages”.

Reforma asigură cadrul pentru I4. - Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentelor de amenajare a teritoriului și de urbanism, fiind precizat în mod clar modul prin care aceste documente se elaborează și se gestionează, respectiv principiile și criteriile de calitate la care trebuie să răspundă (conform celor precizate în PUR). Printre aspectele care vor trebui să fie cuprinse în aceste documentații vor fi măsurile pentru creșterea siguranței rutiere și pentru creșterea calității aerului (inclusiv stabilirea zonelor de *zero emissions*).

Reforma se va implementa prin:

- a) Aprobarea și intrarea în vigoare a Codului amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor (ATUC), până în Q1 2023.**

Codul ATUC va implementa, printre altele:

- reducerea sarcinii administrative, reducerea termenelor de emitere a actelor administrative, precum și introducerea de noi mecanisme pentru a asigura procese administrative mai eficiente, digitalizate și de calitate în construcții, inclusiv structuri de planificare la nivelul zonelor urbane funcționale;
 - **Ghidul pentru elaborarea documentațiilor de amenajarea teritoriului și urbanism** care va facilita actualizarea și transpunerea în sistemele de informații geografice (GIS) a tuturor planurilor de amenajarea teritoriului și de urbanism și alinierea la noile principii ale Politicii urbane a României și ale Codului ATUC (promovarea transportului durabil și îmbunătățirea siguranței rutiere, utilizarea soluțiilor bazate pe natură / verde și infrastructura albastră, a eficienței energetice și îmbunătățirea calității aerului);
 - măsuri pentru creșterea eficienței energetice și îmbunătățirea calității aerului, precum standarde obligatorii în toate unitățile administrativ-teritoriale și zonele urbane și rurale funcționale;
 - prevederi concrete în documentațiile de planificare urbană privind o diminuare a timpului și a distanței de navetă pentru populația din zonele urbane și rurale funcționale (implementarea conceptului „oraș de 15 minute”, adică concentrarea pe acces sporit la facilitățile relevante).
 - Pentru implementarea prevederilor referitoare la îmbunătățirea cadrului normativ din Politica urbană a României se va aproba Codul ATUC.
 - Ghidul privind gestionarea și implementarea documentațiilor de amenajarea teritoriului și de urbanism, inclusiv în format GIS este parte a demersului de elaborare a Codului ATUC (în proiectul SIPOCA 50) și va stabili cadrul privind modul de prezentare a documentațiilor în format digital, pentru asigurarea interoperabilității informațiilor. În cadrul procedurii de elaborare a ghidului se va avea în vedere dezvoltarea unui model conceptual unitar și standardizat de prezentare a datelor și informațiilor spațiale din documentațiile de amenajarea teritoriului și de urbanism, pentru a putea fi gestionate în format GIS, cu respectarea prevederilor legislației în domeniu inclusiv din perspectiva directivei INSPIRE.
- b) **Crearea platformei digitale urbane de date interoperabile** (ca parte componentă a Observatorului Teritorial), standardizate, care contribuie la gestionarea dinamică a planurilor de urbanism și la digitalizarea proceselor de emitere a certificatelor de urbanism și autorizare a construcțiilor; furnizare de date în timp real; integrarea și interoperabilitatea serviciilor de date din interiorul și între sistemele orașelor prin exploatarea tehnologiilor moderne, utilizând infrastructura de la cloud-ul guvernamental stabilit în Componenta C7 - *Transformare digitală*, având ca termen **Q2 2023**. Platforma digitală urbană se elaborează pentru implementarea Politicii urbane a României.

Platforma digitală urbană va conține toate informațiile de la nivel local într-un mod standardizat, respectiv date:

- Urbanistice
- Tehnico-edilitare
- Monumente istorice, situri arheologice
- Restricții și permisivități

Platforma digitală urbană asigură integrarea acestor date cu sistemele de la nivel național. De altfel, va fi utilizat cloud-ul guvernamental propus prin componenta C7 - *Transformare Digitală* din PNRR pentru asigurarea capacității de stocare și integrare cu celelalte seturi de informații.

O platformă urbană deschisă permite orașelor să treacă rapid de la operațiuni fragmentate la includerea de operațiuni predictive eficiente și modalități noi de implicare și servirea părților interesate ale orașului pentru a transforma, într-un mod tangibil și măsurabil, rezultatele la nivel local (de exemplu, crește eficiența energetică, reduce congestia traficului și emisiile, creează ecosisteme de inovare - digitale). O platformă urbană interoperabilă construită pe standarde deschise și API-urile deschise vor permite orașelor să evite blocarea furnizorilor și inovatorilor și să dezvolte aplicații portabile și soluții replicabile care pot fi reutilizate și adaptate oricărui oraș / comunitate); acest lucru va permite colectarea, organizarea și combinarea datelor din diferite surse, cum ar fi serviciile municipale și sectorul privat, asigurând în același timp că orașele pot rămâne în control asupra orchestrării ecosistemului lor digital local pentru a asigura suveranitatea datelor proprii.

Crearea platformei digitale urbane de date interoperabile standardizate (ca parte componentă a Observatorului Teritorial), va asigura:

- accesul publicului la cele mai recente documente de amenajare a teritoriului și urbanism corespunzătoare tuturor unităților administrativ-teritoriale din țară;
- digitalizarea proceselor de emitere a certificatelor de urbanism și autorizare a construcțiilor, oferind posibilitatea autorităților publice locale de a elibera certificate de urbanism, autorizații de construire, într-un mod interoperabil cu toate bazele de date relevante ale autorităților publice (de exemplu, administrarea impozitelor) și utilizarea infrastructurii disponibile pentru cloudul guvernamental stabilit la componenta C7- *Transformare Digitală*;
- livrarea datelor în timp real (de ex date privind reglementările, restricțiile și permisivitățile privind utilizarea terenurilor, etc) către toate părțile interesate, inclusiv publicul larg, pentru a asigura transparența emiterii certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire;
- managementul dinamic al documentațiilor (actualizare continuă a datelor luând în considerare schimbările efectuate, de exemplu modificarea indicatorilor din Planurile urbanistice generale prin Planurile urbanistice zonale), oferind posibilitatea autorităților administrației publice locale, inclusiv cele din zonele urbane și cele rurale funcționale, de a coordona implementarea la nivel local a politicilor sectoriale din domeniile energiei, mediului, locuirii și transportului.

Crearea platformei digitale urbane se desfășoară concomitent cu I4, privind elaborarea /actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajarea teritoriului, de urbanism și a planurilor de mobilitate urbană durabilă. Prin crearea platformei digitale urbane se dorește crearea infrastructurii digitale, iar prin I4. se vor obține informații și date spațiale actualizate care vor popula platforma digitală urbană.

MDLPA va asigura implementarea și monitorizarea obiectivelor de etapă și țintele aferente acestei reforme.

Prin R.5 se asigură corelarea și coordonarea cu Cloud-ul guvernamental propus în PNRR la componenta C7 - *Transformare digitală* (care va asigura spațiul de stocare necesar și infrastructura), precum și operaționalizarea măsurilor de digitalizare a serviciilor publice stabilite în Politica urbană a României.

Buget reforma: Activitățile aferente reformei vor fi realizate de către MDLPA din resursele proprii, nefiind bugetate sume în cadrul PNRR.

Asistență tehnică: Vor fi utilizate rapoartele elaborate de către Banca Mondială pentru elaborarea Politicii urbane a României și rezultatele proiectului “Sistematizarea legislației din domeniul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor și consolidarea capacității administrative a structurilor de specialitate din instituțiile publice centrale cu responsabilități în domeniu” (cod SIPOCA 50), finanțat prin Programul Operațional Capacitate Administrativă (POCA) 2014 – 2020.

Ajutor de stat: Reforma vizează crearea și adoptarea cadrului legal pentru reformarea sistemului de planificare, respectiv adoptarea Codului Amenajării Teritoriului, Urbanismului și Construcțiilor. Este vorba strict de exercitarea prerogativelor de autoritate publică a statului, nu este finanțată nicio activitate economică și nu sunt astfel implicate elemente de ajutor de stat. De asemenea, vor fi puse bazele creării unei platforme digitale urbane de date interoperabile, ca parte componentă a Observatorului Teritorial, ale cărei date vor fi colectate pentru a fi utilizate în scopuri publice. Pentru realizarea platformei digitale menționate nu sunt prevăzute fonduri în cadrul PNRR.

Beneficiari direcți/beneficiari indirecti: Autoritățile publice de la nivel central și local.

Complementaritatea cu alte componente din cadrul planului: Reforma este complementară cu:

- Componenta C7 - *Transformare digitală* prin care se va asigura dezvoltarea și implementarea unui cadru unitar pentru definirea arhitecturii unui sistem de tip cloud guvernamental, a principalelor servicii livrate de către acesta, a componentelor sale de infrastructură și guvernanta, inclusiv proiectarea, implementarea și operarea acestui tip de sistem care să permită interconectarea sistemelor digitale din administrația publică printr-o abordare standardizată și livrarea de servicii digitale de înaltă calitate către cetățeni, firme și alte autorități publice.
- Adoptarea legii Cloudului Guvernamental impune realizarea obiectivului vizat și asigurarea unui management eficient privind gestionarea centralizată a resurselor TIC. Se impune adoptarea cu celeritate a unor responsabilități și sarcini precise cu privire la proiectarea, implementarea, dezvoltarea și administrarea infrastructurilor, tehnologiilor și serviciilor cloudului guvernamental.
- Investițiile privind realizarea infrastructurii cloudului guvernamental și cele pentru dezvoltarea/migrarea în cloud (cloud ready), upgradarea și creșterea gradului de interoperabilitate a tehnologiilor digitale folosite în prezent la nivelul instituțiilor publice și dezvoltarea de noi aplicații cloud-native pentru livrarea de servicii digitale guvernamentale.

Complementaritatea cu alte surse de finanțare: Reforma este complementară cu:

- Proiectul „Elaborarea politicii urbane ca instrument de consolidare a capacității administrative și de planificare strategică a zonelor urbane din România”, cofinanțat din Fondul Social European (FSE), prin Programul Operațional Capacitate Administrativă (POCA) 2014 – 2020 (cod SMIS 129720, cod SIPOCA 711).
- Proiectul “Sistematizarea legislației din domeniul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor și consolidarea capacității administrative a structurilor de specialitate din instituțiile publice centrale cu responsabilități în domeniu” (cod SIPOCA 50), finanțat prin Programul Operațional Capacitate Administrativă (POCA) 2014 – 2020.

Contribuția la Pilonul social european, inclusiv facilități pentru persoanele cu dizabilități: În cadrul R5. se are în vedere promovarea și stabilirea elementelor minime necesare ca viitorul cadru legal, normativ și metodologic pentru reformarea sistemului de planificare, amenajare a teritoriului, urbanismului și construcțiilor să trateze și elemente orizontale din perspectiva nevoilor particularizate ale grupurilor vulnerabile (persoane cu dizabilități sau cu nevoi speciale, persoane vârstnice, grupuri subreprezentate ș.a.) sau din perspectiva de gen.

Astfel, în cadrul consultărilor publice privind elaborarea Codului ATUC, dar și a cadrului normativ și de îndrumare, vor fi evidențiate și nevoile din perspectiva de gen, dar și cea a grupurilor vulnerabile și subreprezentate. De asemenea, în timp anumite funcționalități ale platformei digitale urbane de date interoperabile vor putea furniza date agregate sau granulare din perspectiva tipurilor de reprezentări sociale specifice acelor arii teritoriale astfel încât să calitatea serviciilor de amenajare a teritoriului, urbanismului și construcțiilor să fie în corelare cu nevoile sau dezideratele exprimate sau care să contribuie la diverse intervenții strategice (cum ar fi creșterea natalității ca efect al construirii de creșe sau de grădinițe într-o anumită arie urbană; asigurarea accesului la servicii esențiale ca urmare a apariției unor așezări informale).

Contribuția la inițiativele emblematice sau alte strategii ale UE:

- Agenda Urbană pentru UE;
- Noua Agendă Urbană aprobată în cadrul Conferinței Habitat III a ONU în 2016;
- Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului, inclusă în Comunicarea Comisiei Europene C(2020) 789 din 9 decembrie 2020;
- Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, inițiativa Civitas 2020;
- Future of Cities Report, Joint Research Centre, 2019;
- Inițiativa EuroVelo routes.

Pentru investiții

I.1 Mobilitate urbană durabilă

Recomandări specifice de țară:

- *(2020) Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția verde și tranziția digitală (...)*
- *(2019) Să axeze politica economică în materie de investiții (...), pe sectorul energetic cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pe eficiența energetică (...), ținând seama de disparitățile regionale.*
- *(2019) Să avanseze finanțarea proiectelor de investiții publice mature ...() pentru a favoriza redresarea economică.*

Obiectivul acestei investiții este de a crește accesul la soluții de mobilitate durabile și sigure în zonele urbane și rurale.

Investiția va îmbunătăți infrastructura de transport, asigurându-și durabilitatea mediului prin noi vehicule de transport public cu emisii zero, construind 13 200 puncte de încărcare suplimentare pentru vehicule electrice și 1091 km de piste de ciclism la nivel local / metropolitan. Investițiile constau în mod egal din sisteme inteligente de transport și alte infrastructuri TIC pentru a crește securitatea rutieră, a reduce timpul de mobilitate și a congestionării traficului. timpul de călătorie și congestionarea traficului. Investițiile vor

contribui la creșterea ponderii călătoriilor folosind transportul public local cu vehicule cu emisii zero (autobuze, troleibuze care utilizează un motor sau baterie cu emisii zero, tramvaie) la 60% în 2025 față de 45,4% în 2019. În mod egal, ca urmare a implementării investițiilor în puncte de încărcare pentru vehicule electrice, România ar avea în total cel puțin 30 000 de puncte de încărcare, finanțate din diverse surse, inclusiv Planul național de recuperare și reziliență. Investițiile se vor baza în mod egal pe alinierea obligatorie la Planul de mobilitate urbană durabilă / Dezvoltarea durabilă integrată / Planul urban general aprobat sau în curs de dezvoltare, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și periurbană, prioritizarea și promovarea transportului public în traficul local prin planificarea rutelor preferențiale și a benzilor de autobuz pe arterele cele mai frecventate / aglomerate și având un contract de servicii publice cu operatorii economici în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Implementarea investiției va fi finalizată până la Q2 2026.

II.1. Mobilitatea urbană verde - înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (Alocare - 580 mil. euro)

Achiziția de material rulant nou:

- tramvaie,
- troleibuze cu baterii,
- autobuze nepoluante (ce au zero emisii gaze de eșapament) - electrice sau cele pe hidrogen (care cuprind și stații de încărcare pentru autobuzele electrice - stații de încărcare rapidă - pe traseu - și stații de încărcare lentă - la autobază – acestea vor fi incluse în costul autobuzului electric);
- microbuze nepoluante (ce au zero emisii gaze de eșapament) utilizate în scopuri comunitare – doar pentru comune.

Prin această măsură se contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în municipiile reședință de județ - zonele urbane cele mai afectate de poluanții generați de trafic, dar și în celelalte categorii de UAT eligibile.

Prin achiziția de microbuze în scop comunitar se contribuie la creșterea coeziunii sociale în mediul rural.

Investiția se implementează prin semnarea contractelor - pentru înnoirea parcului de vehicule pentru transport public (semnarea contractelor de finanțare cu UAT beneficiare)

Procesul de contractare va începe prin publicarea schemei de finanțare. Distribuția fondurilor se va organiza în două runde de atragere a fondurilor – prima rundă – acces pentru toate UAT, în limita bugetului prealocat. Înainte de această etapă, MDLPA publică schema de finanțare, care va cuprinde cerințele și condițiile ce trebuie îndeplinite de către UAT pentru obținerea finanțării. În a doua rundă, organizată în 2022, se vor redistribui fondurile rămase neutilizate către cei care au cheltuit alocarea în prima rundă. În această rundă secundă vor fi stabilite condiții mai restrictive, în sensul asigurării atingerii țintelor vizate în cadrul componentei. După această rundă vor fi finalizate toate contractele de finanțare între MDLPA și beneficiarii eligibili.

Publicarea schemei de finanțare pentru această investiție, care va stabili criteriile și condițiile ce trebuie îndeplinite pentru acordarea finanțării către UATB, prin apel deschis și

transparent de proiecte, astfel încât să se asigure atingerea Țintelor și eficacitatea procesului de finanțare. Vor fi cuprinse următoarele criterii:

- Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare;
- Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale și zonele periurbane. Asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate;
- Deținerea unui contract de servicii publice cu operatori economici în concordanță cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007;
- Omologarea obligatorie a vehiculelor achiziționate în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor, care va fi pus în aplicare începând cu data de 6 iulie 2022;
- Stabilirea criteriilor pentru finanțarea în exclusivitate a vehiculelor cu emisii zero: autobuze, troleibuze cu motoare cu emisii zero sau baterii, tramvaie și microbuze.

Se va acorda prioritate investițiilor realizate în zone urbane sau rurale funcționale.

Vehiculele ce vor fi achiziționate vor fi echipate cu sisteme avansate capabile să detecteze pietonii și cicliștii aflați în imediata apropiere a vehiculului și să reducă în mod semnificativ unghiurile moarte din jurul vehiculului. Tramvaiele ce vor fi achiziționate vor avea omologare de tip acordată de Autoritatea Feroviară Română - AFER.

Totodată, autoritățile trebuie să respecte și să aplice recomandările Forumului de Transport Durabil pentru autoritățile publice pentru achiziții, concesionări, licențe și / sau acordarea de sprijin pentru infrastructura de reîncărcare electrică pentru autoturisme și autoutilitare și rezumatul Manualului.

Țintele aferente acestei investiții se referă la:

- a) Numărul de vehicule suplimentare cu emisii zero (autobuze, troleibuze cu motoare cu emisii zero sau cu baterii, tramvaie în funcțiune în zonele urbane și microbuze - care ar putea fi achiziționate și pentru zonele rurale).**

Ținta presupune achiziția și recepția până în Q2 2026 a 1135 de vehicule nepoluante noi cu emisii zero de gaze deșapament (200 de autobuze; autobuze electrice/hidrogen 12-18 m, 515 autobuze electrice/hidrogen 10 m, 50 de tramvaie, 50 de bucăți; troleibuze 12-18 m, 320 de microbuze electrice/hidrogen).

- b) 60% din călătoriile din UAT în care sunt furnizate servicii de transport public vor fi realizate cu vehicule nepoluante (autobuze, troleibuze cu motoare cu emisii zero sau baterii, tramvaie)**

Ținta se referă la procentul călătoriilor cu mijloace de transport public local cu emisii zero din totalul călătoriilor cu mijloace de transport public local (60% în 2025 în comparație cu 45,4% în 2019).

Beneficiari direcți/beneficiari indirecti: Categoriile de UAT eligibile:

- Municipii reședință de județ și municipiul București

- Municipii, altele decât cele reședință de județ (achiziție autobuze nepoluante - electric sau hidrogen)
- Orașe (achiziție autobuze și/sau microbuze nepoluante - electric sau hidrogen)
- Comune (achiziția de microbuze nepoluante - electrice/hidrogen, pentru scopuri comunitare).

Sunt eligibile parteneriatele și/sau ADI pentru proiectele desfășurate cu UAT din zona periurbană/zona metropolitană/zona urbană funcțională și/sau cu consiliile județene. De asemenea, sunt eligibile parteneriate cu autoritățile de la nivel central pentru efectuarea de achiziții centralizate.

Beneficiari indirecti: Locuitorii UAT eligibile.

Buget investiție: Bugetul total estimat pentru înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public este de **580 mil. euro**, din care:

- municipiile reședință de județ și municipiul București: 310 mil. euro;
- alte municipii 70 mil. euro;
- orașe 120 mil. euro;
- comune 80 mil. euro.

Codul utilizat este: 074 - Material rulant de transport urban curat (cu contribuție de 100% verde)

Asistență tehnică: NA

Ajutor de stat: În funcție de dimensiunea localității, sunt două variante de abordare:

1. Municipii și orașe:

Vor fi eligibile doar municipiile și orașele care au încheiat cu operatorii un contract de servicii de transport public local atribuit conform Regulamentului nr. (CE) 1370/2007. Acordarea finanțării se va face cu respectarea Regulamentului nr. (CE) 1370/2007.

Înnoirea parcului de vehicule implică revizuirea/ajustarea contractului de servicii de transport public local, atribuit conform celor de mai sus. În cazul în care serviciul de transport public este încredințat unor operatori privați, selectați în urma organizării unor licitații publice, vehiculele vor fi date spre folosință ca bunuri de retur operatorului privat de transport.

Costurile privind utilizarea vor fi suportate de către compania de transport public local. Totodată, aceste vehicule vor fi puse la dispoziția utilizatorilor interesați în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu, conform regulamentelor. În acest context, nu este întâlnită situația de ajutor de stat.

2. Comune:

În comune, microbuzele nu vor fi utilizate în scop comercial. Cu toate acestea, și în situația în care vor servi unor activități economice, acestea ar reprezenta doar o fracție din totalul activităților operatorului. În plus, considerăm că nu este afectat comerțul cu statele membre, activitatea de transport public în astfel de localități mici și foarte mici având un impact pur local (deservesc în principal utilizatori locali). În acest context, nu este implicit ajutorul de stat.

De asemenea, concurența este limitată în ceea ce privește serviciile oferite la nivel local, iar impactul asupra investițiilor transfrontaliere este cel mult marginal.

Ca variante alternative, operarea acestor tipuri de investiții va constitui un serviciu public, iar măsurile de sprijin (compensatie pentru prestarea SIEG) se vor acorda ținând cont de criteriile prevăzute în Regulamentul 1370/2007.

Complementaritatea cu alte componente din cadrul planului: Investiția este complementară cu:

- Componenta C4. – *Transport sustenabil*, în special cu reforma privind îmbunătățirea siguranței rutiere.
- Componenta C15. – *Educație*, unde este prevăzută asigurarea sustenabilității unităților de învățământ preuniversitar prin tranziția la școli verzi și mobilitate verde prin microbuze/autobuze electrice.

Complementaritatea cu alte surse de finanțare: Investiția este complementară cu alte surse de la bugetul de stat și cu POR 2021-2027.

Contribuția la Pilonul social european, inclusiv facilități pentru persoanele cu dizabilități:

Se va asigura respectarea standardelor de accesibilitate a transportului public (inclusiv caracteristicile tehnice ale opririlor și ale mașinilor, semnalele și sistemul de informații) și / sau a infrastructurilor de transport pentru persoanele cu handicap (semnalizări la trecerile de pietoni, trotuare, rampe, etc.). Vor fi promovate soluții tehnice specifice suplimentare pentru accesul persoanelor cu dizabilități la transportul public (de ex. instrumente de informare, precum informații în timp real accesate de pe dispozitive mobile).

Mijloacele de transport public vor asigura cerințele de accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități, inclusiv sisteme de ghidaj și orientare care utilizează tehnologia senzorilor de proximitate destinate persoanelor cu deficiențe de vedere.

Contribuția la inițiativele emblematice sau alte strategii ale UE:

Investiția contribuie la accelerarea utilizării transporturilor durabile, accesibile și inteligente și va spori digitalizarea serviciilor publice de transport. Componenta contribuie la utilizarea unor tehnologii noi, sustenabile și nepoluante în domeniul transportului public, de exemplu autobuzele și microbuzele pe hidrogen.

Investiția asigură operaționalizarea R1.- Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă.

II.2. Mobilitatea urbană verde - asigurarea infrastructurii de transport verde - ITS/alte infrastructuri TIC (Alocare - 275 mil. euro)

Tipuri de proiecte pentru municipii reședință de județ, inclusiv municipiul București și alte municipii: sisteme de transport inteligente și alte sisteme inteligente de management urban; crearea / extinderea / modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători - „e-bilete” sau „e-ticketing”, alte infrastructuri TIC.

Aceste măsuri vor conduce la eficientizarea transportului public, la creșterea siguranței în trafic, precum și la tranziția digitală a managementului localităților. Sistemele inteligente

aferente acestei investiții pot fi dezvoltate la nivel de zonă urbană funcțională, în parteneriat cu UAT.

Tipuri de proiecte pentru orașe: sisteme de transport inteligente și alte infrastructuri TIC; crearea / extinderea / modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători - „e-bilete” sau „e-ticketing”.

Tipuri de proiecte pentru comune: sisteme de transport inteligente (recomandate în UAT din zonele urbane funcționale) și alte infrastructuri TIC.

Sistemele ITS vor fi recomandate în comunele care se află în zonele urbane funcționale ale municipiilor reședință de județ, în comunele cu statut de stațiuni turistice de interes național și local și în zonele de frontieră, la UAT în raza cărora sunt localizate puncte de trecere a frontierei. În vederea eficientizării utilizării fondurilor alocate și multiplicării efectelor intervențiilor (de exemplu realizarea unor proiecte de amplasare prin punerea în comun a fondurilor individuale), pentru comunele incluse în zone urbane funcționale ale municipiilor reședință de județ (în număr total de 694 la nivel național), este recomandată crearea de parteneriate cu municipiile reședință de județ, care sunt și centrele urbane ale respectivelor zone urbane funcționale.

Aceste parteneriate permit implementarea de proiecte integrate la nivelul zonei urbane funcționale (de exemplu privind mobilitatea metropolitană sau colectarea și interoperabilizarea datelor privind siguranța rutieră), de care ar beneficia atât reședințele de județ, cât și comunele din zona periurbană și ar sprijini dezvoltarea întregii regiuni prin economiile de aglomerație create, de exemplu prin reducerea costurilor de transport, extinderea pieței locale de desfacere, o mai bună corelare a cererii și ofertei pe piața muncii și creșterea capitalului uman prin acumularea de cunoaștere.

Prin finanțarea aferentă se asigură operaționalizarea măsurilor din noua Strategie Națională de Siguranță Rutieră, respectiv tratarea distinctă a sistemelor automate: sistemul pentru detecție și sancționare abateri și un sistem de monitorizare a traficului, care să permită monitorizare video, colectare de date (ex.: stabilire fluxuri de trafic), fluența traficului, etc.

De asemenea, prin susținerea implementării sistemelor ITS, se aduce o contribuție majoră la creșterea siguranței rutiere (inclusiv prin detectarea automată a abaterilor din trafic).

Prin urmare, la capitolul ITS vor fi eligibile următoarele:

- Managementul inteligent al traficului – Gestionarea inteligentă a traficului nu numai că îmbunătățește fluxul de trafic în orașe și între orașe și împrejurimi, ci ajută orașele să abordeze următoarea revoluție a mobilității.
- Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale și zonele periurbane. Asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate.

Sunt eligibile următoarele intervenții de tip sisteme ITS (în concordanță cu domeniul de intervenție 076 – Digitalizarea transportului urban):

- Managementul inteligent al traficului
- Soluții de reîncărcare
- Centre de control al traficului – Soluții de sistem personalizate bazate pe un concept modular – pentru flexibilitate suplimentară și adaptare ușoară la cele mai diverse scenarii de trafic urban.

- Soluții de taxare – Schemele dinamice de taxare sunt din ce în ce mai utilizate ca un instrument important pentru administratorii orașelor și a traficului pentru a influența în mod durabil fluxul de trafic în și în afara orașelor și pentru a reduce emisiile.
- Soluții integrate de parcare inteligentă – Gestionarea parcării reduce încărcăturile de trafic și impactul asupra mediului.
- Sisteme de avertizare privind adaptarea vitezei
- Sisteme de siguranță pentru zona cu lucrări
- Sistem de semafoare interconectate
- Monitorizarea timpilor de călătorie și a vitezei
- Sisteme de cântărire în mișcare
- Semnal prioritar pentru circulația vehiculelor de urgență
- Semnalizatoare cu mesaje dinamice
- Planificator de călătorii pentru transportul public
- Sisteme integrate de informare a călătorilor

De asemenea, în raport cu evoluția tehnologică, vor fi eligibile și alte tipuri de infrastructuri TIC care pot contribui la implementarea conceptului de Smart city/Smart village, în raport cu dezvoltarea tehnologiilor (în concordanță cu domeniul de intervenție 021ter (Dezvoltarea de servicii și structuri de sprijin foarte specializate pentru administrațiile publice și întreprinderi) precum:

- Utilizarea dronelor pentru a inspecta zonele sau situațiile de risc (zonele montane).
- Centru de monitorizare în timp real a situației din oraș – oferă acces în timp real la toate camerele, senzorii și alte dispozitive de colectare a datelor
- Sisteme de gestionare inteligente pentru sistemele de spații verzi.
- Extinderea sistemului WiFi în spațiile publice.
- Mobilier urban inteligent.
- Sistem de monitorizare și siguranță a spațiului public.
- Valorificarea obiectivelor de patrimoniu prin digitizare sau reconstrucție digitală (VR/AR).
- Ghișeu unic pentru mediul de afaceri.
- Platformă pentru atragerea investițiilor.
- Platformă pentru comunicarea cu cetățenii și formarea inițiativelor comunitare
- Centre locale de inovare a comunității – aplică soluții inteligente pentru incluziune socială și oferă programe educaționale pentru comunitate.
- Dezvoltarea sau modernizarea infrastructurii de învățământ profesional și tehnic.
- Digitizarea sistemului de învățământ.
- Baze de date GIS la nivel metropolitan.
- Date deschise – platformă de date deschise în care datele disponibile la nivel de oraș (date sectoriale) sunt accesibile publicului.
- Funcționar public virtual.
- Servicii „Cloud” – platformă cloud online pentru utilizare de către administrația publică.
- Platformă de servicii publice digitale.
- Sistem de înregistrare și emitere a documentelor – permite înregistrarea și emiterea documentelor online, semnături electronice, etc.
- Centru urbane de date și monitorizarea în timp real a stării orașului (corelată cu baza de date GIS de la PUG).
- Aplicația City (aplicație pentru informarea cetățenilor și identificarea problemelor la nivel locale).
- Plata online a taxelor și impozitelor.

- Sistem de planificare online – site web care permite programarea online a cetățenilor la diverse ghișee APL.
- Chioșcuri de informare a serviciului public.
- Platformă online și/sau aplicație mobilă pentru cartografierea consumului de energie la nivel de cartier sau oraș.
- Rețea electrică inteligentă care poate fi implementată în diferite zone ale locuințelor colective (Grid inteligent).
- Automatizarea sistemelor de irigații pentru spațiile verzi
- Infrastructură de igienizare „inteligentă” – pubele inteligente cu senzori și tehnologie bazată pe GPS care oferă date despre gradul de umplere al pubelelor.
- Monitorizarea în timp real a stării infrastructurii tehnico-municipale și a consumului.

Investiția se implementează prin semnarea contractelor de finanțare (cu UAT beneficiare) - asigurarea infrastructurii de transport verde - ITS/alte infrastructuri TIC
Procesul de contractare va începe prin publicarea schemei de finanțare. Distribuția fondurilor se va organiza în două runde de atragere a fondurilor – prima rundă – acces pentru toate UAT, în limita bugetului prealocat. Înainte de această etapă, MDLPA publică schema de finanțare, care va cuprinde cerințele și condițiile ce trebuie îndeplinite de către UAT pentru a obține finanțarea. În a doua rundă, ce va fi organizată în 2022 – se redistribuie fondurile rămase neutilizate către cei care au cheltuit alocarea în prima rundă. În această rundă secundă vor fi condiții mai restrictive, în sensul asigurării atingerii Țintelor vizate în cadrul componentei. După această rundă, vor fi finalizate toate contractele de finanțare dintre MDLPA și beneficiarii eligibili.

Schema de finanțare pentru această investiție va stabili criteriile și condițiile ce trebuie îndeplinite pentru acordarea finanțării către UATB, prin apel deschis și transparent de propuneri, astfel încât să se asigure atingerea Țintelor și eficacitatea procesului de finanțare. Vor fi cuprinse următoarele criterii:

- Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare;
- Asigurarea corelării cu serviciile de mobilitate urbană din zona funcțională și zona periurbană;
- Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale și zonele periurbane. Asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate;

Tintele aferente prezentei investiții se referă la numărul de unități administrativ-teritoriale cu sisteme dezvoltate/extinse - Sisteme de Transport Inteligent și e-ticketing/alte infrastructuri TIC, în concordanță cu cerințele prevăzute în contractele de finanțare aferente.

Ținta menționată presupune lucrările să fie finalizate în 246 UAT până în Q4 2024, iar diferența de până la 491 UAT până în Q2 2026. Ținta vizează numărul de UAT ce își vor elabora/dezvolta prin intermediul acestei investiții sistemele ITS sau alte infrastructuri TIC. În raport cu importanța acestor sisteme pentru siguranța în trafic și pentru eficientizarea mobilității urbane și a transportului public, toate cele 41 municipii reședință de județ, inclusiv municipiul București, vor avea în 2026 sisteme ITS. De asemenea, în cel puțin 50 de municipii va fi implementat sau, acolo unde există, extins sistemul de e-ticketing, respectiv un sistem inteligent de transport, în cel puțin 200 de orașe va fi implementat/dezvoltat un sistem inteligent

de transport sau management urban, în cel puțin 200 de comune va fi implementat un sistem inteligent de transport/management urban.

Investiția susține operaționalizarea R1., R2., R3. și R5.

Beneficiari direcți/beneficiari indirecti: Categoriile de UAT eligibile:

- Municipii reședință de județ și municipiul București (inclusiv sectoarele municipiului București);
- Municipii, altele decât cele reședință de județ;
- Orașe;
- Comune.

Sunt eligibile parteneriatele și/sau ADI pentru proiectele desfășurate cu UAT din zona periurbană/zona metropolitană/zona urbană funcțională și/sau cu consiliile județene.

Beneficiari indirecti: locuitorii UAT eligibile, participanții la traficul din UAT eligibile.

Buget investiție: Bugetul total asigurat este **275 mil. euro**, din care:

- 50 mil. euro pentru municipii reședință de județ și pentru municipiul București
- 25 mil. euro pentru alte municipii
- 100 mil. euro pentru orașe
- 100 mil. euro pentru comune

Din bugetul total, **100 mil. euro** vor fi asigurați pentru ITS și **175 mil. euro** pentru alte infrastructuri TIC.

Codurile utilizate sunt:

- 076 Digitalizarea transportului urban
- 021ter (Dezvoltarea de servicii și structuri de sprijin foarte specializate pentru administrațiile publice și întreprinderi)

Asistență tehnică: NA

Ajutor de stat: Există două paliere de analiză:

1. În cazul investițiilor în infrastructura inteligentă pentru transportul public, care nu sunt utilizate economic/comercial și/sau la care accesul publicului larg este asigurat pe baze nediscriminatorii, nu sunt întrunite elementele constitutive ale ajutorului de stat. Aceeași situație se întâlnește și atunci când statul acționează în baza prerogativelor de autoritate publică (spre exemplu, pentru asigurarea siguranței traficului, managementul și controlul traficului).
2. Pentru investițiile prevăzute prin contract ca fiind în sarcina operatorilor infrastructurii (de exemplu – infrastructura pentru e-ticketing) măsura de finanțare reprezintă ajutor de stat, care se va acorda numai cu respectarea dispozițiilor relevante în materie (de exemplu includerea investiției respective în calculul compensației pentru prestarea serviciului public, care reprezintă ajutor de stat și va fi acordat în baza contractului de servicii publice atribuit în conformitate cu Regulamentul 1370/2007).

Complementaritatea cu alte componente din cadrul planului: Investiția este complementară cu componenta C4 – *Transport sustenabil*, în special cu reforma privind îmbunătățirea siguranței rutiere.

Complementaritatea cu alte surse de finanțare: Investiția este complementară cu alte surse de la bugetul de stat și cu POR 2021-2027

Contribuția la Pilonul social european, inclusiv facilități pentru persoanele cu dizabilități: Pentru a asigura cerințele de accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități, vor fi eligibile investiții pentru:

- sisteme de ghidaj și orientare care utilizează tehnologia senzorilor de proximitate destinate persoanelor cu deficiențe de vedere.
- sisteme de avertizare luminoasă destinate persoanelor cu deficiențe de auz.
- dispozitive de amplificare a sunetului destinate persoanelor utilizatoare de proteze auditive.
- panouri vizuale electronice de informare a persoanelor cu dizabilități cu privire la mijloacele de transport în comun (informații adaptate-scris mărit pentru persoanele cu diferite tipuri de dizabilități).

Contribuția la inițiativele emblematiche sau alte strategii ale UE: Investiția contribuie la accelerarea utilizării transporturilor durabile, accesibile și inteligente și va spori digitalizarea serviciilor publice de transport.

11.3 Mobilitatea urbană verde - asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - puncte de reîncărcare pentru vehiculele electrice (Alocare 165 mil. euro)

Conform Raportului special nr. 05/2021 al Curții de Conturi a UE, este menționat faptul că, deși numărul stațiilor de încărcare a crescut, nivelul neomogen de instalare a infrastructurii complică deplasările pe teritoriul UE. În România, lipsa acestei infrastructuri contribuie la o tranziție mai lentă către vehiculele electrice. În acest sens, în acord cu recomandările Curții de Conturi a UE, este asigurat un suport financiar pentru zonele urbane și rurale astfel încât să fie dezvoltat acest tip de infrastructură la nivel național.

Prin această investiție va fi încurajată achiziția de vehicule electrice și implicit schimbarea vehiculelor cu propulsie pe bază de combustibili fosili cu cele electrice, contribuind astfel la reducerea poluării din cadrul localităților.

Investiția se implementează prin semnarea contractelor de finanțare pentru punerea în funcțiune a punctelor de încărcare a vehiculelor electrice .

Procesul de contractare va începe prin publicarea schemei de finanțare. Distribuția fondurilor se va organiza în două runde de atragere a fondurilor – prima rundă – acces pentru toate UAT, în limita bugetului prealocat. Înainte de această etapă, MDLPA publică schema de finanțare care va cuprinde cerințele și condițiile ce trebuie îndeplinite de către UAT pentru a obține finanțare. În a doua rundă, ce va fi organizată în 2022 – se redistribuie fondurile rămase neutilizate către cei care au cheltuit alocarea în prima rundă. În această rundă secundă vor fi condiții mai restrictive, în sensul asigurării atingerii Țintelor vizate în cadrul componentei. După această rundă vor fi finalizate toate contractele de finanțare dintre MDLPA și beneficiarii eligibili.

Schema de finanțare pentru prezenta investiție va stabili criteriile și condițiile ce trebuie îndeplinite pentru acordarea finanțării către UATB, prin apel deschis și transparent de propuneri, astfel încât să se asigure atingerea Țintelor și eficacitatea procesului de finanțare. Vor fi cuprinse următoarele criterii:

- Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare;
- Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale și zonele periurbane. Asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate.
- Deținerea unui contract de servicii publice cu operatori economici în concordanță cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007;

Municipiile reședință de județ (inclusiv fiecare sector din municipiul București) vor asigura elaborarea unui număr minim de 40 de puncte/UAT. Conform prevederilor Strategiei aferente Cadrului național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România, aprobată prin HG 87/2018, prin asigurarea punctelor de reîncărcare la nivelul reședințelor de județ se asigură posibilitatea tranzitării teritoriului național, distanțele dintre municipiile reședință de județ fiind mai mici față de autonomia specifică a autovehiculelor cu combustie electrică.

Ținta aferentă prezentei investiții este legată de numărul de puncte suplimentare încărcare pentru vehiculele electrice. Ținta presupune ca cel puțin 6.600 de puncte suplimentare de încărcare a vehiculelor electrice să fie achiziționate până în Q4 2024, iar diferența până la 13.200 să fie achiziționată până în Q2 2026.

Ținta vizează numărul de puncte suplimentare de încărcare a vehiculelor electrice ce vor fi amplasate în locuri accesibile publicului, în zonele stabilite de Planul urbanistic general al localității drept zone pentru locuințe/zone mixte/zone servicii/zone comerciale/zone transporturi (cât mai aproape de locuitori - pentru limitarea nevoilor de deplasare). De asemenea, se recomandă amplasarea acestor puncte suplimentare de încărcare în punctele multimodale, astfel încât să încurajeze navetiști să își lase autovehiculele personale în aceste puncte și să își continue deplasarea utilizând transportul public. La numărul existent de puncte de încărcare din Anexa II s-au adăugat și cele 83 de puncte ce vor fi realizate în cadrul I2 - Construcția de locuințe pentru tineri / locuințe de serviciu pentru specialiști în sănătate și educație (cu acces limitat – locatarii acestor imobile); și 2000 de puncte ce vor fi realizate în cadrul componentei C5-*Valul Renovării*.

Beneficiari directi: Categoriile de UAT eligibile:

- Municipii reședință de județ și cele 6 sectoare ale Municipiului București
- Municipii, altele decât cele reședință de județ
- Orașe
- Comune

Sunt eligibile parteneriatele și/sau ADI pentru proiectele desfășurate cu UAT din zona periurbană/zona metropolitană/zona urbană funcțională și/sau cu consiliile județene/municipiul București.

Beneficiari indirecti: locuitorii UAT eligibile/participanții la trafic.

Buget investiție: Bugetul total este de **165 mil. euro**, din care:

- 50 mil. euro prealocat pentru municipii reședință de județ (inclusiv cele 6 sectoare ale Municipiului București)

- 23,45 mil. euro prealocat pentru alte municipii
- 20 mil. prealocat pentru euro orașe
- 71,55 mil. euro prealocat pentru comune

Vor fi achiziționate puncte de încărcare rapidă a vehiculelor electrice cu o capacitate minimă de 50 kw. Se recomandă punctele de reîncărcare cu o capacitate minimă de 71 kw, asigurând astfel reducerea timpilor de încărcare.

Codul utilizat este: 077 - Infrastructuri pentru combustibili alternativi (cu contribuție de 100% verde)

Asistență tehnică: NA

Ajutor de stat: Punctele suplimentare de încărcare pentru vehiculele electrice vor fi în proprietatea și gestionarea autorităților publice locale. Aceste infrastructuri vor fi puse la dispoziția utilizatorilor interesați în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu, gratuit sau la un cost care va acoperi necesarul de energie și întreținere pentru a asigura funcționarea lor și nu vor fi generatoare de profit. În acest context, nu este cazul de ajutor de stat.

Daca se intenționează exploatarea economică a acestor puncte de către autoritatea locală, atunci investițiile în stații/puncte de încărcare pot reprezenta ajutor de stat. Prin urmare, măsura poate fi încadrată pe art. 36 a) "Ajutor pentru investiții în infrastructură, accesibilă public, de reîncărcare a vehiculelor rutiere fără emisii sau cu emisii reduse" din Regulamentul (UE) nr. 651/2014.

Complementaritatea cu alte componente din cadrul planului: Investiția este complementară cu componenta C5 – *Valul Renovării* unde sunt prevăzute stații de încărcare pentru clădirile reabilite și cu componenta C4 – *Transport sustenabil*, unde această investiție este avută în vedere ca măsură de reducere a schimbărilor climatice, conform analizei aplicării principiului de *a nu prejudicia semnificativ* (DNSH).

Complementaritatea cu alte surse de finanțare: Investiția este complementară cu alte surse de la bugetul de stat și cu POR 2021-2027.

Contribuția la Pilonul social european, inclusiv facilități pentru persoanele cu dizabilități: Accesul la punctele de încărcare va fi asigurat în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu, inclusiv pentru vehicule destinate persoanelor cu dizabilități.

Contribuția la inițiativele emblematiche sau alte strategii ale UE: Investiția contribuie la inițiativa emblematică Reîncărcarea și realimentarea (Refuel and Recharge) - prin promovarea unor tehnologii curate perene pentru a accelera utilizarea transporturilor durabile, accesibile și inteligente, a stațiilor de încărcare și realimentare, precum și extinderea transportului public vor face ca orașele și regiunile europene să fie mai curate, vor contribui la îndeplinirea obiectivelor privind schimbările climatice.

Inițiativa emblematică are ca obiectiv construirea, până în 2025, a unui milion dintre cele trei milioane de puncte de încărcare necesare în 2030. Astfel, investiția propune dezvoltarea rețelei stațiilor de reîncărcare publice și semi-publice pentru vehicule electrice/hibride plug-in, în mod echilibrat la nivel național, respectiv atât pe rețeaua de drumuri de interes național, cât și la nivel urban și rural.

Investiția susține operaționalizarea R1., R3. și R4.

I.1.4. Mobilitatea urbană verde - asigurarea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan (Alocare 180 mil. euro)

Tipuri de proiecte eligibile: realizarea/modernizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate, inclusiv pasaje, poduri).

Prin aceste măsuri se contribuie la limitarea poluării din municipiile reședință de județ, zonele urbane cele mai afectate, dar și din alte municipii și orașe, la evitarea blocajelor din trafic și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto.

Investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local/metropolitan, încurajând astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic.

Investiția se implementează prin semnarea contractelor de finanțare (cu UAT beneficiare) – pentru lucrările de amenajare a infrastructurii pentru biciclete.

Procesul de contractare va începe prin publicarea Schemei de finanțare. Distribuția fondurilor se va organiza în două runde de atragere a fondurilor – prima rundă – acces pentru toate UAT, în limita bugetului prealocat. Înainte de această etapă, MDLPA publică schema de finanțare, care va cuprinde cerințele și condițiile ce trebuie îndeplinite de către UAT pentru a obține finanțare. În a doua rundă, ce va fi organizată în 2022 – se redistribuie fondurile rămase neutilizate către cei care au cheltuit alocarea în prima rundă. În această rundă secundă vor fi condiții mai restrictive, în sensul asigurării atingerii Țintelor vizate în cadrul componentei. După această rundă, vor fi finalizate toate contractele de finanțare dintre MDLPA și beneficiarii eligibili.

Schema de finanțare va stabili criteriile și condițiile ce trebuie îndeplinite pentru acordarea finanțării către UATB, prin apel deschis și transparent de proiecte, astfel încât să se asigure atingerea Țintelor și eficacitatea procesului de finanțare.

Vor fi cuprinse următoarele criterii:

- Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare;
- Asigurarea benzilor dedicate vehiculelor nepoluante destinate transportului public, pe drumurile publice care au cel puțin trei benzi pe sens (condiție valabilă doar pentru UAT care au drumuri publice cu cel puțin 3 benzi pe sens).

Infrastructura va fi realizată conform prevederilor ***Ghidului privind infrastructura pentru biciclete*** care prevede cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acesteia (a se vedea R1. din prezenta componentă).

Ținta pentru monitorizarea implementării investiției privind mobilitatea urbană durabilă - lungimea pistelor operaționale pentru biciclete (km), incluzând măsuri privind siguranța rutieră, în concordanță cu prevederile schemei de finanțare. Aceasta presupune 546 km să fie

finalizați până în Q4 2024, iar diferența de până la **1091 km** trebuie finalizați **până în Q2 2026**. Pistele vor include măsurile de siguranță rutieră, conform prevederilor contractelor de finanțare și schemei de finanțare.

Investiția susține operaționalizarea R1., R2., R3., R4. și R5.

Beneficiari directi: Categoriile de UAT eligibile:

- Municipii reședință de județ (inclusiv cele 6 sectoare ale municipiului București)
- Municipii, altele decât cele reședință de județ
- Orașe
- Comune

Sunt eligibile parteneriatele și/sau ADI pentru proiectele desfășurate cu UAT din zona periurbană/zona metropolitană/zona urbană funcțională și/sau cu consiliile județene.

Beneficiari indirecti: locuitorii UAT eligibile.

Buget investiție:

Bugetul total asigurat este de **180 mil. euro**, din care:

- 40 mil. euro pentru municipii reședință de județ și cele 6 sectoare ale municipiului București
- 30 mil. euro alte municipii
- 60 mil. euro orașe
- 50 mil. euro comune

Codul utilizat este: 075 - Infrastructuri pentru mersul pe bicicletă (cu contribuție de 100% verde)

Asistență tehnică: NA

Ajutor de stat: Investițiile în acest tip de infrastructură publică nu vor fi utilizate economic/comercial și iar accesul este asigurat gratuit, pe baze nediscriminatorii, fiind vorba de accesul publicului larg la aceste obiective. Prin urmare, nu este cazul implicării ajutorului de stat.

Proiectele vor lua în considerare nevoile pasagerilor care aparțin grupurilor expuse riscului de discriminare, precum persoane în vârstă, persoane cu dizabilități, în vederea creșterii accesibilității acestora la facilitățile de transport prin includerea de activități de sprijin pentru a garanta siguranța tuturor persoanelor în utilizarea mijloacelor de transport public (sisteme de monitorizare video, alarme la distanță, mesaje SOS).

Complementaritatea cu alte componente din cadrul planului: Investiția este complementară cu componenta C11-*Turism și Cultură* cu privire la intervențiile pentru implementarea la nivel național a traseelor cicloturistice. De asemenea, investiția este complementară și cu I4. din prezenta componentă - planurile de mobilitate urbană (realizarea/actualizarea PMUD) cu scopul îmbunătățirii accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificării și utilizării sustenabile a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și pentru buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport. Planul de mobilitate urbană se adresează tuturor formelor de mobilitate și transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.

Complementaritatea cu alte surse de finanțare: Complementaritatea investiției cu cele din programele operaționale pentru perioada 2021-2027 va fi asigurată de către UAT, care vor stabili coordonarea investițiilor conform strategiilor de dezvoltare locală și vor evita dubla finanțare.

Complementaritatea va fi asigurată și printr-o parte din reformele și investițiile propuse (planurile de urbanism sau cele de mobilitate urbană) care vor conduce la crearea cadrului pentru investițiile din programele operaționale din perioada 2021-2027. Dubla finanțare va fi evitată prin asigurarea unei transparențe a procesului de finanțare și printr-un protocol ce va fi încheiat cu toate autoritățile de management ale programelor operaționale regionale pentru perioada 2021-2027.

Contribuția la Pilonul social european, inclusiv facilități pentru persoanele cu dizabilități: Pentru realizarea investiției se va avea în vedere includerea dimensiunii sociale cu privire la facilitățile destinate persoanelor cu dizabilități, precum și adaptarea infrastructurii pentru diverse categorii defavorizate (tineri, copii) și de gen.

Proiectele vor lua în considerare nevoile pasagerilor care aparțin grupurilor expuse riscului de discriminare, precum persoane în vârstă, persoane cu dizabilități, în vederea creșterii accesibilității acestora la facilitățile de transport prin includerea de activități de sprijin pentru a garanta siguranța tuturor persoanelor în utilizarea mijloacelor de transport public (sisteme de monitorizare video, alarme la distanță, mesaje SOS).

Contribuția la inițiativele emblematice sau alte strategii ale UE:NA

I2. Construirea de locuințe pentru tineri și pentru specialiști din sănătate și învățământ (Alocare 285 mil. euro)

Obiectivul acestei investiții este de a crește accesul la locuințe de calitate pentru tinerii aflați în dificultate și pentru specialiștii din sănătate și învățământ care oferă astfel de servicii în comunitățile și grupurile marginalizate.

Tipuri de proiecte eligibile:

- **Construcția de locuințe pentru tineri;**
- **Construcția de locuințe de serviciu pentru specialiști din sănătate și învățământ.**

Sunt eligibile costurile pentru obținerea terenului aferent construcțiilor, pentru proiectarea și execuția lucrărilor, precum și dotarea construcțiilor.

Pe lângă elementele de eficiență energetică, trebuie avut în vedere că sistemul de management al clădirii reprezintă o soluție automatizată complexă care integrează și gestionează toate subsistemele și echipamentele aferente unei clădiri: iluminatul interior și exterior, încălzirea, ventilarea și aerul condiționat, sistemele de securitate ale clădirii (control acces, protecție la incendiu, supraveghere și sonorizare), centrală termică și auxiliare, sistemul de alimentare cu energie electrică (tablouri electrice, grupuri electrogene, UPS-uri), lifturi și alte echipamente conexe ale clădirii. Prin urmare, aceste intervenții vor fi eligibile, în limita bugetului stabilit pentru codul 055a.

Investiția se va implementa prin semnarea tuturor contractelor de finanțare (cu UAT beneficiare) pentru construcția locuințelor pentru tineri din comunități și grupuri vulnerabile și locuințe pentru specialiști în sănătate și educație în orașe și în zonele rurale, până în Q4 2022.

Procesul de contractare va începe prin publicarea schemei de finanțare ce va fi elaborată pe baza prevederilor Strategiei Naționale a Locuirii și a planului de acțiune aferent acestuia.

Distribuția fondurilor se va organiza în două runde de atragere a fondurilor – prima rundă – acces pentru toate UAT, în limita bugetului prealocat. Înainte de această etapă, MDLPA publică schema de finanțare, care va cuprinde cerințele și condițiile ce trebuie îndeplinite de către UAT pentru a obține finanțare. În a doua rundă, ce va fi organizată în 2022 – se redistribuie fondurile rămase neutilizate către cei care au cheltuit alocarea în prima rundă. În această rundă secundă vor fi condiții mai restrictive, în sensul asigurării atingerii Țintelor vizate în cadrul prezentei componente. După această rundă vor fi finalizate toate contractele de finanțare dintre MDLPA și beneficiarii eligibili.

Schema de finanțare va stabili criteriile și condițiile ce trebuie îndeplinite pentru acordarea finanțării către UATB, astfel încât să se asigure atingerea Țintelor și eficacitatea procesului de finanțare aferent construirii de locuințe pentru tineri/ locuințe de serviciu pentru specialiști din sănătate și învățământ.

Schema de finanțare se elaborează în baza prevederilor Strategiei Naționale a Locuirii, în cadrul căreia va fi identificată și mapată nevoia de locuințe pentru tineri/ de serviciu pentru specialiști din sănătate și educație.

Prin schema de finanțare vor fi stabilite criteriile pentru eligibilitatea UAT/ zone metropolitane/ consorții administrative beneficiare, respectiv, a categoriilor de persoane care vor beneficia de aceste locuințe. Aceasta va cuprinde necesitatea corelării construcției de locuințe cu alte măsuri de integrare socială, precum și evidențierea evitării segregării sociale.

Pentru stabilirea UAT eligibile, prin schema de finanțare se va solicita ca potențialii beneficiari să prezinte pe lângă nevoia de locuințe, pentru diferitele categorii, și măsurile vizate pentru sprijinirea tinerilor (extras din documente strategice de la nivel local, după caz), pentru asigurarea accesului la serviciile de educație și la reconversia profesională, astfel încât să fie sprijinită încadrarea tinerilor în piața forței de muncă. De asemenea, potențialii beneficiari vor trebui să prezinte complementar și resursele (umane/financiare) ce vor fi alocate pentru implementarea acestor măsuri, după caz.

Pentru obținerea de locuințe pentru tineri, UAT trebuie să prezinte corelarea acestei măsuri cu investiții din componentele *C15 - Educație*, *C12 - Sănătate*, *C13 –Reforme sociale* din PNRR sau din programele operaționale (2014-2020/2021-2027).

În cadrul schemei de finanțare, la criteriile privind beneficiarii locuințelor pentru tineri vor fi cuprinse cerințe referitoare la includerea pe piața forței de muncă; menținerea copiilor la școală/grădiniță. Repartizarea locuințelor pentru tineri destinate închirierii, construite și date în exploatare, se face după criterii stabilite în schema de finanțare și adoptate de autoritățile administrației publice locale, care preiau în proprietate aceste locuințe, pe baza unor criterii-cadru de acces la locuințe și, respectiv, de prioritate în repartizarea locuințelor. În baza unor

proponeri temeinic justificate criteriile pot fi adaptate la situații concrete existente pe plan local. Contractele de închiriere se încheie pe o durată de 5 ani de la data repartizării locuinței.

Locuințele realizate vor fi destinate tinerilor din comunități și grupuri vulnerabile, luând în considerare următoarele:

- solicitantul are vârsta între 18-35 ani - condiție obligatorie;
- venitul pe membru de familie – sa nu depășească un anumit plafon – condiție obligatorie;
- persoana sau membrii familiei sa nu fi deținut și să fi înstrăinat sau să nu dețină în proprietate o locuință – condiție obligatorie;
- condițiile de locuit ale solicitanților (acces la utilități);
- numărul copiilor și al celorlalte persoane care gospodăresc împreună cu solicitanții / aflate în întreținere (supraaglomerare);
- Starea sănătății solicitanților sau a unor membri ai familiilor acestora.

Pentru obținerea de locuințe de serviciu pentru specialiști, potențialii beneficiari vor trebui să prezinte un plan de acțiuni privind măsurile de îmbunătățire a serviciilor medicale, respectiv educaționale, inclusiv asigurarea unui spațiu adecvat pentru desfășurarea acestor servicii. Prin urmare, UAT trebuie să prezinte corelarea acestei măsuri cu investițiile din componentele *C15-Educație*, *C12- Sănătate (investiții în infrastructura medicală prespitalicească cu scopul creșterii accesului la servicii medicale de bază)*, *C5-Valul Renovării*, din programele operaționale (2014-2020 / 2021-2027), sau din alte programe de finanțare. Pentru creșterea atractivității specialiștilor din sănătate și educație, construcțiile aferente acestor locuințe vor avea o calitate arhitecturală ridicată, adaptată la specificitatea fiecărei zone unde se vor implementa. În acest sens, este recomandată o colaborare cu Ordinul Arhitecților din România și dezvoltarea de concursuri de soluții arhitecturale.

Locuințele de serviciu pentru specialiștii din sănătate și educație vor fi acordate pentru personalul care lucrează în UAT unde va fi efectuată investiția și care are domiciliul în altă localitate. În Strategia Națională a Locuirii va fi identificată nevoia de locuințe pentru specialiști structurată pe două paliere - stabilirea localităților unde serviciile de educație, respectiv sănătate se confruntă cu dificultăți cauzate de lipsa specialiștilor și de necesitatea acestor servicii publice - bazat pe numărul de potențiali utilizatori ai serviciului respectiv și de posibilitatea de asigurare a spațiului pentru aceste servicii. Prin măsurile propuse se asigură o abordare integrată a problemelor de la nivel local. Pentru zona rurală și pentru orașe - prin prezenta investiție se facilitează accesul specialiștilor și se asigură complementaritatea față de investițiile realizate prin componentele *C12 - Sănătate și C15 - Educație* din PNRR, asigurându-se, astfel, atât infrastructura și cât și resursa umană necesară furnizării serviciilor publice respective.

De asemenea, vor fi stabilite detalii privind modul și perioada de utilizare a acestor locuințe (vor rămâne în mod obligatoriu în proprietatea autorităților publice locale - astfel încât să fie crescut procentul de locuințe publice/ locuințele pentru tineri se vor acorda tinerilor de până la 35 de ani pe baza criteriilor stabilite în Legea nr. 152/1998 / locuințele de serviciu pentru specialiști din sănătate și educație vor fi acordate conform criteriilor din Legea nr. 114/1996). Autoritățile publice locale vor efectua prioritizarea procesului de acordare de locuințe, conform prevederilor Legii nr. 114/1996 privind locuințele.

Beneficiarii acestei scheme de finanțare sunt unități administrativ-teritoriale/ zone metropolitane/ consorții administrative care îndeplinesc următoarele condiții obligatorii:

- **Investițiile pentru unitățile de locuit pentru tineri care provin din grupuri/comunități vulnerabile** vor fi atribuite unităților administrativ-teritoriale/ zonelor metropolitane/ consorțiilor administrative pe baza unor planuri integrate de acțiune care vor avea ca scop îmbunătățirea condițiilor de locuire pentru tinerii care provin din comunități și grupuri vulnerabile și pentru gospodăriile din care fac parte, inclusiv prin măsuri pentru integrarea socială și economică a grupurilor țintă. Definiția grupului țintă „tineri” trebuie să îndeplinească în mod cumulativ următoarele condiții: apartenența la un grup/ comunitate vulnerabilă, să aibă vârsta cuprinsă între 18 și 35 de ani, venitul pe membru de familie să fie mai mic decât salariul lunar mediu pe economie, nu deține o locuință/ nu a deținut o locuință, locuiește într-o locuință supraaglomerată și precară. Criteriile pot avea în vedere dacă tinerii au în grijă unu sau mai mulți copii la nivelul gospodăriei.

Numărul unităților de locuit, construite în zonele urbane sau în zonele rurale, pentru tineri care provin din comunități/grupuri vulnerabile, intervenția fiind sprijinită de măsuri complementare din domeniul social/educație/piața forței de muncă, în conformitate cu prevederile din contractele de servicii publice pentru construcția locuințelor destinate acestor categorii sociale.

Noile unități de locuit vor fi conforme cu ținta privind atingerea pragului de minim 20% consum primar de energie, în comparație cu cerințele privind construcțiile NZEB, stipulate în reglementările naționale, reflectate în certificatele de performanță energetică.

Ținta propusă în cadrul acestei investiții este ca până la finalul perioadei de implementare a PNRR (Q2 2026) să fie construite 4.418 de unități de locuit pentru tineri. Clădirile noi trebuie să respecte obiectivul de a atinge o reducere a cererii de energie primară (PED) cu cel puțin 20% față de cerința de construcție a clădirilor NZEB, în conformitate cu liniile directoare naționale, aspecte demonstrate prin certificate de performanță energetică. La stabilirea țintei este considerată o suprafață medie construită de 65 mp. pe apartament.

- **Investițiile pentru unitățile de locuit pentru specialiști în sănătate și educație** vor fi atribuite unităților administrativ-teritoriale/ zonelor metropolitane/ consorțiilor administrative pe baza unor planuri integrate de acțiune pentru îmbunătățirea serviciilor medicale și a celor educaționale pentru comunitățile și grupurile vulnerabile identificate prin maparea nevoilor la nivelul comunităților și grupurilor marginalizate. De asemenea, investiția va fi realizată în concordanță cu investițiile din domeniile Educație și Sănătate (spre exemplu investiții în infrastructura medicală prespitalicească cu scopul de a crește accesul populației la servicii medicale) și cu cele din componenta C5 - Valul Renovării din cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, precum și cu cele din I3. a acestei componente (Reabilitarea moderată a clădirilor publice pentru a îmbunătăți furnizarea de servicii publice de către unitățile administrativ-teritoriale), și cu Programele Operaționale (2014-2020 și 2021-2027) și cu alte programe.

Numărul unităților de locuit, construite în orașe sau în zonele rurale, pentru specialiști în sănătate și educație, intervenția fiind sprijinită de măsuri complementare din domeniul social/educație/piața forței de muncă, în conformitate cu prevederile din

contractele de servicii publice pentru construcția locuințelor destinate acestor categorii sociale.

Noile unități de locuit vor fi conforme cu ținta privind atingerea pragului de minim 20% consum primar de energie, în comparație cu cerințele privind construcțiile NZEB, stipulate în reglementările naționale, reflectate în certificatele de performanță energetică.

Ținta propusă în cadrul acestei investiții este ca până la finalul perioadei de implementare a PNRR (Q2 2026) să fie construite 1.104 de unități de locuit pentru specialiști în sănătate și educație cu obiectivul de a avea cerințe primare energetice cu cel puțin 20% mai reduse decât cerințele NZEB. La stabilirea țintei este considerată o suprafață medie construită de 65 mp pe apartament.

Investiția va fi gestionată de către MDLPA.

Investiția asigură operaționalizarea R4. -privind strategia de locuire și planul de acțiune aferent.

Investiția contribuie, de asemenea, la implementarea prevederilor Politicii urbane a României (R2.), accesul la locuință fiind o condiție esențială pentru dezvoltarea urbană durabilă.

Beneficiari direcți/beneficiari indirecți: Categori de UAT eligibile:

- Municipii reședință de județ și cele 6 sectoare ale Municipiului București
- Municipii, altele decât cele reședință de județ
- Orașe
- Comune

Construcția de locuințe de serviciu pentru specialiști din sănătate și învățământ este eligibilă doar pentru orașe și comune. Construcția acestor obiective va conduce la creșterea atractivității specialiștilor de a lucra în respectivele localități, contribuind la depășirea dificultăților de atragere a personalului calificat în orașe și în zonele rurale.

Sunt eligibile parteneriatele și/sau ADI pentru proiectele desfășurate cu UAT din zona periurbană/zona metropolitană/zona urbană funcțională și/sau cu consiliile județene/municipiul București.

Beneficiari indirecți:

- Tineri din comunități/grupuri vulnerabile
- Specialiști din sănătate și educație

Buget investiție: Bugetul total asigurat pentru construcția de locuințe este de **285 mil. euro**, din care:

- 50 mil. euro municipii reședință de județ și cele 6 sectoare ale Municipiului București
- 75 mil. euro alte municipii
- 50 mil. euro orașe
- 110 mil. euro comune

Codurile utilizate sunt:

025b - Construirea de clădiri noi eficiente din punct de vedere energetic (cu contribuție de 40% verde) Astfel, clădirile nou-construite vor respecta obiectivul privind necesarul de energie primară cu cel puțin 20 % mai mic decât cerința pentru clădirile nZEB, ceea ce se va asigura prin certificate de performanță energetică.

055a - Alte tipuri de infrastructuri TIC (inclusiv resurse/echipamente informatice la scară mare, centre de date, senzori și alte echipamente wireless) care respectă criteriile de reducere a emisiilor de dioxid de carbon și criteriile de eficiență energetică (cu contribuție de 100% pe digital - doar pentru investițiile de la reședințele de județ) – *doar la investițiile aferente municipiilor reședință de județ și la cele 6 sectoare ale Municipiului București (2,5 milioane euro din bugetul de 50 milioane euro).*

Asistență tehnică: NA

Ajutor de stat: Există trei paliere la nivelul cărora este evaluată existența ajutorului de stat:

1. La nivelul constructorului, măsura nu implică ajutor de stat, întrucât lucrările de construcție a obiectivelor de investiții sunt încredințate prin licitație deschisă, transparentă, nediscriminatorie și necondiționată.
2. La nivelul beneficiarului final, nu sunt implicate elemente de ajutor de stat, întrucât este vorba de persoane fizice (grupuri vulnerabile sau cu venituri reduse), care nu desfășoară activitate economică.
3. În ceea ce privește operarea acestui serviciu, aceasta va fi efectuată de către autoritățile publice locale, fără a fi încredințată unei întreprinderi. Autoritățile publice locale vor pune la dispoziția utilizatorilor interesați locuințele în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu, gratuit sau la un cost minimal care va acoperi strict necesarul de întreținere pentru a asigura funcționarea lor. Prin urmare, operarea acestui serviciu nu poate fi considerată activitate economică.

Complementaritatea cu alte surse de finanțare: Investiția este complementară cu alte surse de la bugetul de stat, cu POR 2021-2027 și cu POIDS 2021-2027

Contribuția la Pilonul social european, inclusiv facilități pentru persoanele cu dizabilități: Intervențiile propuse se vor corela cu următoarele principii ale Pilonului european al drepturilor sociale:

Șanse egale și acces la piața muncii

- Șanse egale – Indiferent de sex, origine rasială sau etnică, religie sau credință, handicap, vârstă sau orientare sexuală, oricine are dreptul la egalitate de tratament și șanse în ceea ce privește angajarea, protecția socială, educație și accesul la bunuri și servicii disponibile publicului. Se încurajează egalitatea de șanse a grupurilor subreprezentate.

Protecție socială și incluziune

- Includerea persoanelor cu dizabilități – Persoanele cu dizabilități au dreptul la sprijin pentru venituri, care asigură o viață demnă, servicii care le permit să participe pe piața muncii și în societate, precum și un mediu de lucru adaptat nevoilor lor.
- Accesul la servicii esențiale – Orice persoană are dreptul de a accesa servicii esențiale de bună calitate, inclusiv apă, canalizare, energie, transport, servicii

financiare și comunicații digitale. Suportul pentru accesul la astfel de servicii va fi disponibil pentru cei care au nevoie.

În acest sens, pentru a evita segregarea și concentrarea pe clase sociale, se va asigura o mixitate socio-economică a zonelor rezidențiale ce includ locuințe pentru tineri, locuințe sociale și locuințe pentru specialiști, și se va acorda o atenție specială grupurilor vulnerabile precum femeile, familiile monoparentale sau romii.

Se va promova asigurarea unui acces echitabil la locuire, fără ca dispozițiile legale să constituie sau să ducă la o formă de discriminare directă sau indirectă, inclusiv prin clarificarea și uniformizarea criteriilor de alocare a locuințelor construite.

Strategia Națională a Locuirii (SNL) va promova o abordare de gen în special prin sprijinirea femeilor care se confruntă cu situații specifice, precum îndeplinirea rolului de părinte unic. Se vor asigura premisele construirii de locuințe accesibile, nesegregate pentru persoanele cu dizabilități, cu scopul de a proteja dreptul acestora de a trăi independent în comunitate și de a beneficia de șanse egale pentru a participa la viața societății.

Investiția reprezintă o investiție de bază, necesară atât orașelor aflate în creștere, cât și celor aflate în contracție, ce trebuie să asigure oportunități pentru tineri (inclusiv pentru tinerii artiști care ar putea aduce inovație și creativitate, fiind recomandată construcția unor astfel de locuințe în zonele centrale). De asemenea, în mediul rural sunt necesare astfel de facilități pentru a determina personal specializat din domeniile educației și sănătății să activeze în aceste UAT. Această măsură conduce inclusiv la reducerea navetismului, inclusiv la reducerea nevoilor de transport (reducerea a traficului și a poluării) și creșterea coeziunii teritoriale, prin îmbunătățirea accesului populației la servicii de educație și sănătate.

Contribuția la inițiativele emblematiche sau alte strategii ale UE: Investiția sprijină îmbunătățirea eficienței energetice și utilizarea eficientă a resurselor în cazul clădirilor publice, inclusiv digitalizarea acestora. Clădirile vor fi realizate cu o economie de energie primară de 20% peste scenariul Nzeb și vor fi dotate cu sisteme inteligente.

I3. Reabilitare moderată a clădirilor publice pentru a îmbunătăți furnizarea de servicii publice de către unitățile administrativ-teritoriale (Alocare - 575 mil. euro)

Recomandări specifice de țară:

- (2020) *Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția verde și tranziția digitală (...)*
- (2019) *Să axeze politica economică în materie de investiții (...), pe sectorul energetic cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pe eficiența energetică (...), ținând seama de disparitățile regionale.*
- (2019) *Să avanseze finanțarea proiectelor de investiții publice mature ...() pentru a favoriza redresarea economică.*

Conform Strategiei Naționale de Renovare pe Termen Lung, aprobată în 2020, România a înregistrat progrese modeste în reducerea consumului total de energie în ultimul deceniu iar atingerea noilor ținte legate de clima presupune o accelerare a proceselor susținută de o finanțare consistentă, nevoia de finanțare la nivel național pentru reabilitarea energetică a clădirilor până în anul 2030 fiind estimată la 13 miliarde de euro.

Atât directiva EED, cât și directiva EPBD solicită autorităților publice să dea un exemplu, prin adoptarea rapidă a îmbunătățirilor EE, în special, articolele 5 și 6 din Directiva EED, care se aplică „clădirilor instituțiilor publice”.

Conform SRTL, sectorul public trebuie să aibă un rol demonstrativ și să-și asume rolul de lider prin îmbunătățirea eficienței energetice prin renovarea a 8,25 milioane m² (26%) de clădiri publice până în 2030, o realizare care ar reduce consumul de energie cu 0,05 milioane tep și ar obține o evitare a emisiilor de CO₂ de 0,25 milioane tone pentru perioada 2021-2030. Renovarea clădirilor publice trebuie să reprezinte un model de bună practică și din punct de vedere al calității arhitecturale a intervențiilor.

În acest context, prin PNRR va fi asigurată doar o parte din finanțarea necesară atingerii Țintelor asumate la nivel european și național pentru tranziția verde a fondului construit.

Obiectivul acestei investiții este de a îmbunătăți furnizarea de servicii publice locale. Investiția finanțează renovarea moderată a clădirilor publice la nivel local. Investiția va consta în renovarea unei suprafețe de 1 306 818 metri pătrați în clădirile publice eligibile. Se preconizează că renovarea va duce la o reducere cu 30 % a necesarului de energie primară, astfel cum o demonstrează certificatele de performanță energetică.

Pentru evitarea suprapunerilor, în Componenta C10 - *Fondul local* se va finanța renovarea moderată a clădirilor publice ce aparțin orașelor și comunelor, în timp ce prin componenta C5- *Valul Renovării* să se finanțeze renovarea energetică a clădirilor administrației publice centrale, municipiilor reședință de județ, precum și ale celorlalte municipii. Prin urmare, pentru orașe și pentru comune finanțarea pentru renovarea moderată a clădirilor publice va fi asigurată doar în prezenta componentă.

Această măsură contribuie inclusiv la creșterea competențelor digitale ale cetățenilor, în urma renovării/reabilitării fiind stabilite locații în cadrul cărora cetățenii pot avea acces la serviciile digitale chiar și în condiții de pandemie (de exemplu - pot fi amenajate biblioteci sau alte funcțiuni în cadrul cărora oamenii pot utiliza serviciile digitale).

Investiția vizează reabilitarea moderată a clădirilor publice ce aparțin orașelor și comunelor pentru renovarea unui număr cât mai mare de clădiri, astfel încât să se atingă obiectivele din SRTL.

Se va avea în vedere ca intervențiile să realizeze, în medie, cel puțin o renovare de amploare moderată, așa cum este definită în Recomandarea Comisiei privind renovarea clădirilor (UE) 2019/786, sau să realizeze, în medie, o reducere de cel puțin 30 % a emisiilor directe și indirecte de gaze cu efect de seră în comparație cu emisiile ex-ante. Acest procent va fi realizat și asigurat prin certificate de performanță energetică.

Costurile pentru accesibilizarea clădirilor au fost adăugate în codul 026bis dar cu precizarea că acestea, alături de celelalte costuri ce nu privesc sisteme de eficiență energetică nu vor depăși 10% din costul total.

Tipuri de lucrări eligibile:

- lucrări de reabilitare termică a elementelor de anvelopă a clădirii;
- lucrări de reabilitare termică a sistemului de încălzire/a sistemului de furnizare a apei calde de consum;
- Instalarea unor sisteme alternative de producere a energiei electrice și/sau termice pentru consum propriu; utilizarea surselor regenerabile de energie;
- lucrări de instalare/reabilitare/modernizare a sistemelor de climatizare și/sau ventilare mecanică pentru asigurarea calității aerului interior;
- lucrări de reabilitare/modernizare a instalațiilor de iluminat în clădiri;
- sisteme de management energetic integrat pentru clădiri;
- modernizarea sistemelor tehnice ale clădirilor, inclusiv în vederea pregătirii clădirilor pentru soluții inteligente.

Lucrările sus-menționate vor fi efectuate la clădirile publice care aparțin orașelor și comunelor: sedii de primărie, biblioteci, cămine culturale, case de cultură, muzee, case memoriale, centre de informare turistică, sedii de poliție, sedii de unități sanitare publice, unități școlare și creșe.

Pentru a asigura cerințele de accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități, vor fi eligibile investiții pentru:

- sisteme de ghidaj și orientare care utilizează tehnologia senzorilor de proximitate destinate persoanelor cu deficiențe de vedere.
- sisteme de avertizare luminoasă destinate persoanelor cu deficiențe de auz.
- dispozitive de amplificare a sunetului destinate persoanelor utilizatoare de proteze auditive. Dispozitivele pot fi implementate cu succes la nivelul serviciilor publice în interacțiunea cu cetățenii.
- rampe mobile, lifturi adaptate și alte mijloace ce pot fi integrate la nivelul construcțiilor existente în scopul deservirii populației cu dizabilități fizice.
- covoare tactile pentru infrastructura de acces în instituțiile publice de interes general.

Investiția se implementează prin semnarea contractelor de finanțare (cu UAT beneficiare) pentru reabilitarea moderată a clădirilor publice

Procesul de contractare va începe prin publicarea schemei de finanțare. Distribuția fondurilor se va organiza în două runde de atragere a fondurilor – prima rundă – acces pentru toate UAT, în limita bugetului prealocat. Înainte de această etapă, MDLPA publică schema de finanțare care cuprinde cerințele și condițiile ce trebuie îndeplinite de către UAT. În a doua rundă, ce va fi organizată în 2022 – se redistribuie fondurile rămase neutilizate către cei care au cheltuit

alocarea în prima rundă. În această rundă secundă vor fi condiții mai restrictive, în sensul asigurării atingerii țintelor vizate pe componentă. După această rundă vor fi finalizate toate contractele de finanțare dintre MDLPA și beneficiarii eligibili.

Schema de finanțare va stabili criteriile și condițiile pentru includerea la finanțare a obiectivelor de investiții care îndeplinesc, printre altele, următoarele condiții:

- Sunt eligibile numai orașele și comunele;
- Sunt eligibile numai clădirile publice cu funcțiuni de furnizare/prestare a serviciilor publice (ex. primării, biblioteci, clădiri ale serviciilor publice de asistență socială, etc);
- Implementarea proiectelor de reabilitare moderată vor contribui la reducerea cu 30% a consumului primar de energie, atestat prin certificatele de performanță energetică;
- Pentru investițiile în reabilitarea clădirilor publice, costurile care nu țin de sistemele de îmbunătățire a eficienței energetice nu vor depăși pragul de 10% din valoarea totală a costurilor.

Publicarea schemei de finanțare care va stabili criteriile și a condițiile care trebuie îndeplinite pentru acordarea finanțării către UATB astfel încât să se asigure atingerea țintelor și eficacitatea procesului de finanțare aferent reabilitării moderate a clădirilor publice

Ținta pentru monitorizarea implementării investiției privind reabilitarea moderată a clădirilor publice presupune ca 653.409 mp să fie finalizați până în Q4 2024, iar diferența de până la **1.306.818 mp**, urmează a fi finalizați până în Q2 2026.

Ținta cuprinde suprafața cumulată a clădirilor publice reabilite, exprimată în mp, și demonstrată printr-o reducere de 30% a consumului primar de energie, atestată prin certificatele de eficiență energetică.

Prin I3. se asigură operaționalizarea R2. și R3.

Beneficiari directi: Categori de UAT eligibile:

- Orașe
- Comune

Sunt eligibile parteneriatele și/sau ADI pentru proiectele desfășurate în parteneriat cu UAT din zona periurbană/zona metropolitană/zona urbană funcțională și/sau cu consiliile județene.

Beneficiari indirecti: locuitorii UAT eligibile.

Buget investiție: Bugetul total alocat pentru această intervenție este de **575 mil. euro** din care:

- 200 mil. euro pentru orașe
- 375 mil. euro pentru comune

Codul utilizat este: 026a - Renovarea în vederea creșterii eficienței energetice sau măsuri de eficiență energetică legate de infrastructurile publice, proiecte demonstrative și măsuri de sprijin care respectă criteriile de eficiență energetică (cu contribuție de 100% verde).

Asistență tehnică: NA

Ajutor de stat: Realizarea acestor investiții nu implică un avantaj (prin urmare, ajutor de stat) la nivelul constructorului, execuția lucrărilor urmând a fi atribuită prin licitație. Clădirea reabilitată/modernizată/ nu va fi exploatată comercial, nu va fi utilizată pentru desfășurarea

unor activități economice și va fi pusă la dispoziția tuturor utilizatorilor în mod nediscriminatoriu, prin urmare nu este implicat ajutorul de stat.

Complementaritatea cu alte componente din cadrul planului: Investiția este complementară cu componenta C5 - *Valul Renovării*, unde este prevăzută reabilitarea clădirilor publice ale administrației publice centrale și cele de la nivelul municipiilor reședință de județ și a celorlalte municipii. Prin prezenta investiție se are în vedere exclusiv reabilitarea clădirilor publice de la nivelul orașelor și comunelor. De asemenea, investiția este complementară cu componentele C15 - *Educație*, C14 - *Buna guvernare - partea de reformă a justiției*, C13 - *Reforme sociale*, C12 - *Sănătate*, în cadrul cărora sunt prevăzute reabilitări termice de clădiri ce deserveșc servicii publice.

Complementaritatea cu alte surse de finanțare: Lucrările de renovare energetică vin în completarea proiectelor propuse în cadrul celor 8 POR-uri 2021-2027, pentru a acoperi necesarul crescut de finanțare până în anul 2030. Conform Strategiei Naționale de Renovare pe Termen Lung, nevoia de finanțare pentru renovare energetică a clădirilor până în anul 2030 a fost estimată la 13 miliarde de euro, fiind necesară accelerarea ratei de renovare și/sau consolidare a clădirilor, care trebuie susținută de o finanțare consistentă, în scopul atingerii țintelor stabilite.

Pentru evitarea riscului de dublă finanțare va fi stabilit un acord de colaborare între MDLPA, MIPE (instituția care asigură managementul a 8 programe operaționale propuse pentru perioada de programare 2021-2027) și cele 8 autorități de management ale POR 2021-2027 prin care se va asigura corelarea și coordonarea investițiilor.

Contribuția la Pilonul social european, inclusiv facilități pentru persoanele cu dizabilități: În realizarea investiției se va avea în vedere îmbunătățirea accesibilității clădirilor pentru persoanele cu dizabilități, prin crearea de facilități/adaptarea clădirilor și spațiilor publice la nevoile persoanelor cu dizabilități, precum și la îmbătrânirea populației. De asemenea, se va avea în vedere abordarea egalității de gen. Aceste aspecte vor fi prioritare în clădirile care deserveșc servicii publice.

Contribuția la inițiativele emblematice sau alte strategii ale UE: Investiția contribuie la îmbunătățirea eficienței energetice, la realizarea obiectivelor UE în materie de climă, la crearea unui număr mare de locuri de muncă și la promovarea dezvoltării digitale prin intermediul unor moduri de viață inteligente și a unor sisteme de contorizare inteligentă.

Investiția contribuie la inițiativa emblematică Renovare (Renovate) prin îmbunătățirea eficienței energetice și a utilizării eficiente a resurselor în cazul clădirilor publice, conducând la realizarea obiectivelor UE în materie de climă, la crearea unui număr mare de locuri de muncă la nivel local în toate statele membre și la promovarea dezvoltării digitale prin sisteme de contorizare inteligentă.

I4. Elaborarea / actualizarea în format GIS a documentelor de amenajare a teritoriului și de urbanism (Alocare - 40 mil. euro)

Recomandări specifice de țară:

- (2020) *Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția verde și tranziția digitală (...)*

Obiectivul acestei investiții este de a eficientiza procesul de autorizare a construcțiilor și de a oferi mai multă stabilitate și transparență investițiilor prin actualizarea în timp real a informațiilor privind mediul construit și de a crește accesul digital la documentele de amenajare a teritoriului și de urbanism.

Investiția vizează elaborarea sau actualizarea în format GIS a planurilor de amenajare a teritoriului (PATJ, PATZM) și a planurilor urbanistice (PUG, PUZ), respectiv a planurilor de mobilitate urbană (PMUD) pentru alinierea la noile principii ale Politicii Urbane a României și ale Codului ATUC (limitarea extinderii intravilanelor localităților pentru reducerea distanțelor și a nevoilor de deplasare pentru cetățeni și, implicit, limitarea utilizării vehiculelor proprii; corelarea dintre modul de utilizare a terenurilor și mobilitatea urbană pentru limitarea congestiilor în trafic și implicit a poluării și pentru creșterea siguranței în trafic).

În cadrul Politicii urbane a României (R2.) este prevăzut un obiectiv transversal denumit: Utilizarea strategică a instrumentelor digitale, care este susținut prin următoarele recomandări care să contribuie la atingerea conceptului de orașe inteligente:

- Actualizarea metodologiei PUG pentru a aplica o abordare digitală și dinamică;
- Dezvoltarea liniilor directe pentru orașe inteligente și asigurarea coordonării dintre strategiile pentru orașe inteligente, PUG, SIDU, PMUD, PAED (energie durabilă);
- Asigurarea interoperabilității și dezvoltarea de platforme la nivel regional/județean bazate pe o cooperare orizontală unde este cazul, pentru a reduce povara autorităților locale și a beneficia de economii de scară.
- Baze de date GIS urbane/ metropolitane/ ZUF (conectate, de asemenea, la PUG). Bazele de date trebuie să comunice și la nivel vertical (oraș, județ, regiune) folosind API (Interfață de Programare a Aplicațiilor). De asemenea, o mare parte a datelor colectate trebuie să fie deschise publicului (date deschise).

Pentru a se asigura cadrul pentru reziliența localităților, punctul de pornire este reprezentat de documentațiile de planificare ale UAT, care stabilesc modul de ocupare a terenurilor. În conformitate cu prevederile Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, **Planul urbanistic general (PUG)** are atât caracter director și strategic, cât și caracter de reglementare și reprezintă principalul instrument de planificare operațională, constituind baza legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare. Fiecare unitate administrativ-teritorială trebuie să își actualizeze la maximum 10 ani Planul urbanistic general în funcție de evoluția previzibilă a factorilor sociali, geografici, economici, culturali și a necesităților locale.

Conform datelor de la nivelul MDLPA, peste 60% din UAT din România au PUG mai vechi de 10 ani. Mai mult, 73% din orașe au documentația mai veche de 10 ani și implicit decuplată de la tendințele și nevoile actuale. Din cauza acestui fond învechit de documentații, pentru orice investiție nouă sunt necesare proceduri administrative suplimentare (elaborarea unei documentații de tip PUZ – Plan Urbanistic Zonal) ce înseamnă atât o perioadă de timp mai

mare și costuri suplimentare pentru populație, mediul economic și pentru autoritățile publice locale, cât și o abordare fragmentată a investițiilor.

De asemenea, din datele deținute, sub 8% din documentațiile existente au fost elaborate în format digital interoperabil.

În contextul necesității implementării unor noi concepte de dezvoltare urbană/locală care să faciliteze tranziția verde a localităților din România, actualizarea documentațiilor PUG în format GIS este esențială astfel încât să fie dezvoltată o documentație dinamică care să răspundă la cerințele și provocările actuale și viitoare. Prin intermediul acestor documentații va fi efectuată tranziția către verde a localităților din România, oferind cadrul pentru implementarea principiilor europene stabilite prin Noua Cartă de la Leipzig pentru orașe europene durabile și pentru implementarea conceptelor actuale, inclusiv a orașului de 15 minute, ce presupune mixitate funcțională pentru limitarea nevoilor de deplasare a cetățenilor (inclusiv a distanțelor), contribuind la reducerea traficului și a poluării.

În raport cu cele stabilite în cadrul R5. pentru sistemul de planificare - Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor (ATUC), documentațiile de urbanism actualizate vor asigura corelarea cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) și vor cuprinde măsuri pentru tranziția verde și pentru siguranța rutieră.

Totodată este necesară elaborarea/actualizarea documentațiilor de urbanism de tip **Plan Urbanistic Zonal (PUZ)** – aferent:

- zonelor centrale ale localităților;
- zonelor construite protejate și de protecție a monumentelor;
- zonelor de agrement și turism;
- zonelor/parcurilor industriale, tehnologice și zonelor de servicii;
- infrastructurii de transport;
- zonelor supuse restructurării sau regenerării urbane.

Conform prevederilor Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, Planul urbanistic zonal este instrumentul de planificare urbană de reglementare specifică, prin care se coordonează dezvoltarea urbanistică integrată a unor zone din localitate, caracterizate printr-un grad ridicat de complexitate sau printr-o dinamică urbană accentuată. Planul urbanistic zonal asigură corelarea programelor de dezvoltare urbană integrată a zonei cu Planul urbanistic general. Planul urbanistic zonal va asigura crearea cadrului pentru implementarea proiectelor din PNRR și din programele operaționale din perioada de programare 2021-2027.

Planul de amenajare a teritoriului județean (PATJ) are caracter director și reprezintă expresia spațială a programului de dezvoltare socio-economică a județului. Fiecare județ trebuie să dețină Planul de amenajare a teritoriului județean și să îl reactualizeze periodic, la 5-10 ani, în funcție de politicile și de programele de dezvoltare ale județului. PATJ va sprijini implementarea proiectelor de infrastructură majoră, va asigura valorificarea și protejarea peisajelor naturale și culturale și va limita extinderea suprafețelor construite din cadrul localităților. PATJ va contribui astfel la tranziția către infrastructura verde a teritoriului județelor pentru care sunt elaborate.

Planul de amenajare a teritoriului zonal metropolitan (PATZM) va susține definirea și implementarea proiectelor cu relevanță metropolitană, asigurând cadrul de dezvoltare și

operaționalizarea parteneriatelor metropolitane. Va conduce la implementarea R2 - Legea pentru zonele metropolitane.

Documentațiile de tip PATJ, PATZM, PUG și PUZ vor fi elaborate conform *Codului amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor și a celor menționate la R5*.

Planul de mobilitate urbană durabilă (PMUD) constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor. Planul de mobilitate urbană are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport. Planul de mobilitate urbană se adresează tuturor formelor de mobilitate și transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare. La nivel național, în perioada 2014-2020 a fost elaborată o primă generație a PMUD, care, în contextul evoluțiilor actuale tehnologice, pe fondul schimbărilor generate de pandemia Covid19 și în raport cu noile recomandări de la nivel european, este necesar să fie actualizată. PMUD vor fi elaborate conform celor stabilite potrivit *legislației în domeniul mobilității urbane durabile* și respectiv celor menționate la R1.

Investițiile finanțate în cadrul componentei fac parte din PMUD și din SIDU, asigurând complementaritatea în acest sens (având în vedere procesul de actualizare și necesitatea alinierii la principiile din Politica Urbană a României și la noile măsuri pentru mobilitatea urbană, propunem să fie acceptate și PMUD/SIDU în curs de elaborare/aprobare).

Pentru a asigura implementarea investițiilor ce vizează tranziția către verde vizate în cadrul PNRR, pentru implementarea proiectelor de regenerare urbană care vor valorifica inclusiv infrastructura verde-albastră, și pentru pregătirea proiectelor ce vor fi finanțate din cadrul programelor operaționale în perioada 2021-2027 este necesar ca autoritățile publice locale să fie susținute în procesul de planificare spațială.

Tipuri de proiecte eligibile:

- Elaborarea/actualizarea de Planuri Urbanistice Generale în format digital
- Elaborarea/actualizarea de Planuri Urbanistice Zonale în format digital
- Elaborarea/actualizarea de Planuri de Amenajarea Teritoriului Județean în format digital
- Elaborarea/actualizarea de Planuri de Amenajarea Teritoriului Zonal Metropolitan în format digital.
- Elaborarea/actualizarea de Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă în format digital.

Activitățile eligibile sunt conforme prevederilor ghidurilor de elaborare a documentațiilor pentru aceste tipuri de investiții și a schemelor de finanțare aferente.

Investiția se va implementa prin semnarea contractelor de finanțare (cu UAT beneficiare) pentru elaborarea /actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajarea teritoriului, de urbanism și a planurilor de mobilitate urbană durabilă

Pentru elaborarea/actualizarea documentațiilor de amenajarea teritoriului și de urbanism, respectiv a planurilor de mobilitate urbană durabilă, va fi aplicat principiul „primul venit,

primul servit”. Primul pas al acestui proces va fi **publicarea schemei de finanțare** care va stabili criteriile și condițiile care trebuie îndeplinite pentru acordarea finanțării către UATB astfel încât să se asigure atingerea Țintelor și eficacitatea procesului de finanțare aferent elaborării/actualizării documentațiilor de amenajarea teritoriului, urbanism, respectiv planurilor de mobilitate urbană durabilă.

Schema va stabili criteriile și condițiile care trebuie îndeplinite pentru acordarea finanțării către UAT astfel încât să se asigure atingerea Țintelor și eficacitatea procesului de finanțare aferent elaborării/actualizării în format digital a documentațiilor de amenajarea teritoriului, urbanism, respectiv planurilor de mobilitate urbană durabilă.

Elaborarea/actualizarea documentațiilor va fi elaborată în format digital conform prevederilor ghidurilor prevăzute la R1. (Ghidul pentru elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă), respectiv R5. (Ghidul pentru elaborarea în format digital a documentațiilor de amenajarea teritoriului și urbanism). PMUD vor fi avizate de către structura stabilită la R5. *pentru acordarea de asistență tehnică pentru elaborarea PMUD* iar documentațiile de amenajarea teritoriului și urbanism vor fi încărcate în Observatorul Teritorial și se va asigura integrarea cu platforma digitală urbană de date interoperabile. Ținta intermediară pentru monitorizarea implementării investiției privind elaborarea / actualizarea în format GIS a documentelor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană presupune ca 189 de documentații să fie finalizate și aprobate la Q2 - 2024 (Elaborarea / actualizarea în format GIS a documentelor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană 100 de documentații PUG și 39 de documentații PUZ).

Ținta finală are în vedere elaborarea în format digital și aprobarea a **262 de documentații PUG (180 pentru comune, 50 pentru orașe, 22 pentru municipii și 10 pentru municipiile reședință de județ, inclusiv municipiul București); 5 documentații PATJ; 1 documentație PATZM; 60 de documentații PUZ; și 50 de PMUD. În total, vor fi elaborate 378 de documentații.**

Toate documentațiile vor fi publicate în platforma Observatorul Teritorial.

I4. va conduce la implementarea R2 și R5.

Beneficiarii direcți investiției vor fi:

- Municipii reședință de județ și municipiul București;
- Alte municipii;
- Orașe;
- Comune;
- Consiliile județene (pentru PATJ)
- ADI/Zonele Metropolitane (pentru PATZM)

Sunt eligibile parteneriatele și/sau ADI pentru proiectele desfășurate în parteneriat cu UAT din zona periurbană/zona metropolitană/zona urbană funcțională și/sau cu consiliile județene, respectiv MDLPA (pentru documentațiile ce se elaborează pentru zone care cuprind monumente înscrise în Lista Patrimoniului Mondial UNESCO).

Codul utilizat:011 - Soluții TIC, servicii electronice și aplicații guvernamentale (cu contribuție pe digital de 100%).

Beneficiarii indirecti: cetățenii și mediul privat care derulează activități în cadrul comunităților locale respective.

Buget investiție: 40 mil. euro

Asistență tehnică: NA.

Ajutor de stat: Măsurile aferente acestei reforme vizează adoptarea unui cadru de elaborare/actualizare documentației urbanistice și de amenajare a teritoriului în format digital pentru a fi utilizate în scopuri publice, care nu reprezintă activitate economică. Prin aceste activități, statul își exercită prerogativele de autoritate publică, nefiind astfel implicat ajutorul de stat (în conformitate cu prevederile pct. 17 din *Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene*).

Pentru realizarea investițiilor la nivelul unităților administrative teritoriale/ADI se vor derula proceduri de achiziție publică, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, nefiind astfel incidente prevederile ajutorului de stat.

Complementaritatea cu alte componente din cadrul planului: Investițiile sunt complementare cu toate componentele din cadrul PNRR în care se vor realiza investiții la nivel local pentru care este necesară actualizarea documentațiilor de amenajarea teritoriului și de urbanism propuse a fi digitalizate prin prezenta investiție.

Complementaritatea cu alte surse de finanțare: Investiția este complementară cu POR 2021-2027 unde se vor finanța activități de digitalizare a APL pentru servicii publice digitale noi sau semnificativ îmbunătățite, orientate integrat atât către cetățeni, cât și către mediul privat și comunitatea locală. De exemplu: platformele digitale de date deschise dedicate creșterii implicării cetățenilor și firmelor în formularea deciziilor la nivel local.

Contribuția la Pilonul social european, inclusiv facilități pentru persoanele cu dizabilități: Accesibilitatea electronică a documentațiilor de amenajarea teritoriului și de urbanism va fi adaptată inclusiv pentru persoanele cu deficiențe de vedere. În realizarea PMUD/PUG/PUZ vor fi incluse inclusiv criterii legate de asigurarea accesibilității persoanelor cu dizabilități și dimensiunea de gen în creionarea planurilor respective.

Contribuția la inițiativele emblematiche sau alte strategii ale UE: Investiția contribuie la inițiativa emblematică Modernizare (Modernize) prin crearea premiselor necesare digitalizării unor servicii publice locale. Digitalizarea serviciilor publice adicente, care se bazează pe documentațiile de amenajarea teritoriului și de urbanism mai sus menționate poate conduce la o diminuare a termenelor aferente procesului de emitere a o serie de avize/acorduri/autorizații. Administrațiile publice ar trebui să furnizeze servicii publice digitale interoperabile, personalizate și ușor de utilizat.

Referitor la documentațiile de amenajarea teritoriului și urbanism, Strategia Națională pentru Agenda Digitală prevede realizarea acestora în medii colaborative online, cu implicarea autorităților publice relevante și a cetățenilor și organizațiilor neguvernamentale în procesul de planificare la nivel local. Prin urmare, prin elementele propuse în Componentă se asigură complementaritatea față de cele stabilite în Strategia Națională pentru Agenda Digitală.

Se are în vedere creșterea nivelului de digitalizare a serviciilor publice, prin:

- introducerea obligativității de realizare a documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului într-un format digital standardizat pe bază de schemă de date, pentru asigurarea interoperabilității în raport cu directivele europene de specialitate (INSPIRE)
- publicarea documentațiilor de urbanism realizate în format digital standardizat în platforma digitală urbană de date interoperabile; componentă a platformei naționale Observator Teritorial, asigurând astfel diseminarea informațiilor către cetățeni în mod gratuit.

Prin această abordare este continuat procesul de digitalizare stabilit în componenta digitală, fiind realizată o punte de legătură cu nivelul local, asigurându-se o integrare și interoperabilitate a informațiilor de la nivel local în infrastructura stabilită la nivel central (în corelare cu standardele stabilite la nivel european prin Directiva INSPIRE).

Modul de implementare a investiției/Cronologia de implementare (I1.-I4.)

Pentru implementarea reformelor sus-menționate se va institui Fondul local, structurat pe 4 categorii de investiții, din care primele trei vor cuprinde activități eligibile pe patru paliere: municipii reședință de județ (incluzând municipiul București și/sau cele 6 sectoare ale sale, după caz), municipii, altele decât cele reședință de județ, orașe și comune. În primele trei investiții va fi prealocat un buget maxim eligibil pentru fiecare categorie de UAT din cele precizate.

Această măsură este necesară în contextul în care este nevoie de un suport rapid acordat autorităților publice locale pentru îmbunătățirea infrastructurii și a capacității administrative, respectiv pentru eliminarea barierelor administrative. Totodată, pentru evitarea fragmentării investițiilor, în cadrul componentei se asigură un grad de flexibilitate pentru autoritățile publice locale, astfel încât să fie elaborate parteneriate în cadrul cărora să fie utilizate toate fondurile de care beneficiază respectivele UAT.

Distribuția fondurilor se va organiza în două runde de atragere a fondurilor – prima rundă – acces pentru toate UAT, în limita bugetului alocat. Înainte de această etapă va fi publicată de către MDLPA Schema de finanțare care va cuprinde cerințele și condițiile ce trebuie îndeplinite de către UAT pentru a obține finanțare - încadrarea în țintele de verde și de digital, prezentarea necesității și oportunității investiției. În a doua rundă, ce va fi organizată în 2022 – se redistribuie fondurile rămase neutilizate către cei care au cheltuit alocarea în prima rundă. În această rundă secundă vor fi însă condiții mai restrictive, în sensul asigurării atingerii țăintelor vizate pe componentă (în cazul în care se constată după prima rundă că există ținte care se află în riscul de a nu fi atinse, finanțarea va fi efectuată doar pentru atingerea acestor ținte). În acest sens, după finalizarea primei runde și după elaborarea contractelor cu autoritățile publice locale, va fi elaborată de către MDLPA o analiză a modului de implementare țăintelor din componentă, astfel încât să se stabilească țintele ce trebuie abordate în cea de a doua rundă. Acest proces va fi urmat în 3 din cele 4 investiții propuse în cadrul componentei.

La I4., pentru elaborarea/actualizarea documentațiilor de amenajarea teritoriului și de urbanism, respectiv a planurilor de mobilitate urbană durabilă, va fi aplicat principiul „primul venit, primul servit”. Documentațiile vor fi elaborate în condițiile stabilite de R5.

În cadrul prezentei componente, toate autoritățile publice locale vor avea posibilitatea să obțină fonduri în cadrul etapei de redresare (ce va urma după etapele de ajutorare, respectiv restructurare – care sunt susținute de către alte componente din PNRR), astfel încât să fie efectuate investiții în infrastructura publică care vor contribui la creșterea capacității de adaptare a localităților din România la șocurile generate de posibile situații pandemice sau crize economice globale. Fondul local va contribui la schimbarea abordărilor privind dezvoltarea urbană și rurală pentru încadrarea localităților pe o traiectorie orientată spre principiile de dezvoltare durabilă.

De asemenea, componenta C10 - *Fondul local* va contribui la reducerea disparităților teritoriale. În acest sens, acesta va avea o abordare inovativă, flexibilă și echitabilă, oferind șanse fiecărui UAT să intervină rapid în procesul de îmbunătățire a condițiilor de viață a locuitorilor săi.

MDLPA, va asigura gestionarea întregii componente. MDLPA reprezintă instituția de la nivel central responsabilă cu dezvoltarea teritorială și dezvoltarea urbană; administrația publică, coordonând totodată structurile de management ale programelor operaționale, respectiv de cooperare teritorială, pentru perioada 2014-2020. Pentru depășirea problemelor legate de capacitatea administrativă limitată, pentru orașe și pentru comune pot fi desfășurate proiecte în parteneriat de tip multi-nivel, astfel încât să fie sprijinite în procesele investiționale de către autoritățile de la nivel județean, regional și național (*multilevel governance*).

Cu UAT-urile care se vor încadra în cerințele stabilite vor fi întocmite contracte de finanțare. Contractele cu localitățile urbane vor fi numite contracte pentru dezvoltarea urbană durabilă și vor cuprinde obligativitatea UAT de a actualiza Planul Urbanistic General, a PMUD (după caz) și de a avea stabilit/reînnoit Contractul de Servicii Publice pentru transportul public de călători (conform prevederilor Regulamentului 1370/2007) până în Q2 2026 (UAT care au serviciu public local de transport). Mijloacele de transport în comun vor fi puse în operare doar după semnarea/înnoirea contractului de servicii publice conform cu Regulamentul European nr. 1370/2007.

Investițiile finanțate în cadrul componentei (I1. - I3.) trebuie să fie cuprinse în strategiile de la nivel local - PMUD /SIDU/PUG, asigurând complementaritatea în acest sens cu investițiile finanțate din programele operaționale. Având în vedere procesul de actualizare și necesitatea alinierii la principiile din Politica Urbană a României și la noile măsuri pentru mobilitatea urbană, vor fi acceptate și investițiile în cadrul UAT care în prezent nu au PMUD sau o strategie de dezvoltare urbană, dar care fac dovada că au inițiat procesul de elaborare a PMUD/SIDU/PUG, iar investiția respectivă este cuprinsă în documentația respectivă este în curs de elaborare/aprobare.

Complementaritatea finanțărilor aferente Componentei cu finanțările din cadrul programelor operaționale pentru perioada 2021-2027:

- Prin prezenta componentă sunt finanțate activități ce nu sunt eligibile în cadrul POR sau POIDS 2021-2027 (locuințe pentru tineri, locuințe de serviciu pentru specialiști din sănătate și educație) sau în cadrul PNDR 2021-2027 (infrastructura publică în mediul rural ce nu face parte din ZUF);
- De asemenea, sunt propuse reforme (R1.-R5.) sau investiții (I4.) care vor contribui la eficientizarea programelor operaționale din perioada de programare 2021-2027;

- În plus, prin componenta *C10-Fondul local* se urmărește asigurarea posibilității de rezolvare a problemelor de infrastructură din cadrul UAT pe termen scurt, în timp ce programele operaționale vor oferi posibilități de finanțare pe termen mediu.

Pentru evitarea riscului de dublă finanțare va fi stabilit un acord de colaborare între MDLPA, MIPE (instituția care asigură managementul a 8 programe operaționale propuse pentru perioada de programare 2021-2027) și cele 8 autorități de management ale POR 2021-2027 prin care se va asigura corelarea și coordonarea investițiilor.

De asemenea, în ceea ce privește reabilitarea clădirilor publice se va realiza un acord și cu Administrația Fondului de Mediu care gestionează o schema de finanțare pentru renovarea energetică a clădirilor publice de la nivel local.

De asemenea, prin intermediul platformei digitale Observatorul Teritorial vor fi localizate și spațializate în coordonate GIS investițiile finanțate din Componentă, respectiv din toate programele operaționale, fiind astfel asigurat accesul în timp real la informație și fiind permisă astfel o evaluare anterioară stabilirii contractului de finanțare. În Observatorul Teritorial va fi dezvoltată o secțiune care va permite vizualizarea investițiilor imediat după semnarea contractului de finanțare pentru proiectele de investiții. Fiecare autoritate de management va avea obligația să transmită către MDLPA aceste informații. MDLPA va asigura încărcarea în secțiunea dedicată din OT și va efectua verificările necesare în vederea evitării dublei finanțări a proiectelor (ex.: prin atribuirea unui cod unic asociat fiecărui domeniu de finanțare în parte, se poate determina mai ușor existența proiectelor multiple pe același domeniu de finanțare, la nivel de unitate administrativ-teritorială).

Pentru I1., I2., I3. și I4. sunt eligibile și cheltuielile pentru studii, documentații tehnice (proiectare), avize/acorduri, precum și pentru expropriere și demolare (cu condiția ca minim 70% din deșeurile de la demolări sunt pregătite pentru reutilizare / reciclare / recuperare a altor materiale), care să permită elaborarea proiectelor ce se încadrează în tipologiile sus-menționate. Proiectele pot fi elaborate în mod integrat de către municipii și orașe sau în parteneriat orizontal/multi nivel (cu implicarea palierului județean și/sau național, asigurând astfel o capacitate instituțională adecvată pentru elaborarea și implementarea proiectelor în limitele stabilite pentru PNRR). Proiectele pot fi desfășurate în parteneriat cu consiliile județene și /sau alte UAT (în baza unor asocieri conform prevederilor Codului administrativ - conform măsurii privind Legea zonelor metropolitane, respectiv consorțiile administrative – a se vedea R2. și R3.).

Municipiile reședință de județ / celelalte municipii / orașele și comunele vor alege din tipurile de proiecte sus-menționate, raportat la nevoile de la nivel local, în limita bugetului eligibil.

Se recomandă elaborarea proiectelor integrate și corelarea cu investițiile din alte componente ale PNRR, inclusiv cu cele din fondul de renovare.

Crearea platformei digitale urbane de date interoperabile (ca parte componentă a Observatorului Teritorial), standardizate, care contribuie la gestionarea dinamică a planurilor de urbanism și la digitalizarea proceselor de emitere a certificatelor de urbanism și autorizare a construcțiilor; furnizare de date în timp real; integrarea și interoperabilitatea serviciilor de date din interiorul și între sistemele orașelor prin exploatarea tehnologiilor moderne, utilizând

infrastructura de la cloud-ul guvernamental stabilit la componenta C7- *Transformare digitală*. Termenul pentru această măsură este Q2 2023.

Realizarea platformei digitale urbane de date interoperabile se desfășoară concomitent cu derularea schemei de finanțare pentru elaborarea /actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajarea teritoriului, de urbanism și a planurilor de mobilitate urbană durabilă. Platforma digitală urbană de date interoperabile se axează pe gestionarea tehnică și crearea cadrului de realizare și integrare

Platforma digitală urbană se axează pe gestionarea cererilor de finanțare din partea UAT-urilor și pe procesul de implementare a investiției I4. Astfel, se crează infrastructura digitală necesară gestionării informațiilor și datelor spațiale actualizate prin I4., care vor popula platforma digitală urbană.

La elaborarea/actualizarea documentațiilor de la nivelul municipiilor, orașelor și comunelor, pot fi desfășurate parteneriate cu consiliile județene, fiind astfel crescută capacitatea administrativă și încadrarea în termenele PNRR. De asemenea, documentațiile care se elaborează pentru zone care cuprind monumente înscrise în Lista Patrimoniului Mondial UNESCO pot fi elaborate în parteneriat cu MDLPA.

Această investiție va fi desfășurată pe principiul primul venit, primul servit.

Toate PUG/PUZ/PATJ/PATZM/PMUD finalizate vor fi încărcate și publicate în Observatorul Teritorial - platformă digitală gestionată de către MDLPA și disponibilă la <https://observator.mdrap.ro>.

3. Autonomia strategică și probleme de securitate

Nu este cazul

4. Proiecte transfrontaliere și multinaționale

Nu este cazul

5. Dimensiunea Verde

Toate investițiile trebuie să răspundă la schimbările climatice și să îmbunătățească infrastructura verde, contribuind astfel la adaptarea localităților la noile cerințe sociale și economice. La nivelul Componentei se asigură o contribuție de peste 60% la ținta de verde. Investițiile aferente prezentului fond vizează proiecte care susțin în mod direct sau indirect dimensiunea verde. Înlocuirea parcului de vehicule vechi, poluante, aferente transportului public, cu unele noi ce utilizează combustibili alternativi - hidrogen/electric, va conduce la limitarea nivelului de CO₂ și la promovarea utilizării transportului public de către cetățeni, în dauna autoturismelor proprii. Sistemele de transport inteligente, precum și alte sisteme informaționale vor susține inovația în domeniul mobilității urbane și vor eficientiza măsurile de mobilitate urbană durabilă la nivel local.

Prin investițiile în creșterea lungimii pistelor ciclabile din cadrul localităților urbane se creează o alternativă la posibilitățile de transport la nivel local, limitând presiunea de pe infrastructura rutieră și implicit poluarea din zonele urbane.

Reabilitarea moderată de clădiri ce găzduiesc servicii publice va conduce la creșterea eficienței energetice.

Prin actualizarea Planurilor urbanistice generale, documentațiile care stabilesc modul de ocupare a terenului la nivelul localității, se creează cadrul pentru implementarea conceptului orașul de 15 minute, ce presupune limitarea nevoilor de deplasare ale populației pe parcursul unei zile și, ca rezultat, un trafic mai redus. De asemenea, prin intermediul PUG vor fi stabilite reguli clare de protejare a spațiilor verzi sau a ecosistemelor naturale și vor fi identificate terenurile ce ar putea fi transformate în spații verzi, asigurându-se astfel accesul populației la zonele de loisir și agrement. Prin PUG se poate stabili o bună structură urbană și un nivel optim de densitate a populației, generând localități compacte ce utilizează în mod durabil teritoriul.

Prin dezvoltarea rutelor cicloturistice se promovează un mod de turism durabil, ce poate fi utilizat inclusiv în condiții de pandemie.

În cadrul tipurilor de investiții aferente Fondului local, sunt utilizate următoarele coduri:

- 025b Construirea de clădiri noi eficiente din punct de vedere energetic
- 074 Material rulant de transport urban curat
- 077 Infrastructuri pentru combustibili alternativi
- 075 Infrastructuri pentru mersul pe bicicletă
- 026a Renovarea în vederea creșterii eficienței energetice sau măsuri de eficiență energetică legate de infrastructurile publice, proiecte demonstrative și măsuri de sprijin care respectă criteriile de eficiență energetică
- 131a Inițiative de dezvoltare teritorială, inclusiv pregătirea strategiilor teritoriale.

6. Dimensiunea digitală

Toate investițiile trebuie să susțină tranziția digitală a localităților, contribuind astfel la adaptarea orașelor la noile cerințe sociale și economice.

Prin investițiile din mediul urban vor fi stimulate măsuri pentru utilizarea sistemelor de transport inteligente, contribuind la digitalizarea transportului public. Toate vehiculele pentru transport public ce vor fi achiziționate vor cuprinde sisteme GIS care vor permite utilizarea STI, precum și sisteme digitale de taxare. De asemenea, un buget consistent este asigurat pentru sistemele de transport inteligente și alte sisteme inteligente de management urban – infrastructuri alternative de încărcare a vehiculelor electrice, precum și pentru sistemele inovative de mobilitate urbană - mobilitate conectată și automată, fiind create premisele pentru inițiative ambițioase – mobilitatea autonomă. Prin măsurile avute în vedere se contribuie la implementarea conceptelor de *smart city*, respectiv *smart village*.

Prin investiția aferentă O2: Crearea cadrului pentru digitalizarea și reformarea instrumentelor de planificare urbană din cadrul autorităților publice locale se asigură creșterea predictibilității și eficacității, coerenței și incluziunii elaborării politicilor prin planificare transparentă, consultare a părților interesate, evaluare, coordonare și monitorizare, utilizând instrumentele și tehnologiile digitale. Utilizarea instrumentelor digitale în planificarea urbană permite luarea de decizii bazate pe dovezi, investiții adecvate cerințelor locuitorilor și bine direcționate și operațiuni eficiente.

De asemenea, se va face tranziția către o administrație și o planificare transparentă, asigurându-se interacțiunea cu cetățenii în procesul de stabilire a direcțiilor de dezvoltare și a priorităților localității respective.

În cadrul celor 4 tipuri de investiții din cadrul prezentei componente, sunt utilizate următoarele coduri:

- 055 Alte tipuri de infrastructuri TIC (inclusiv resurse/echipamente informatice la scară mare, centre de date, senzori și alte echipamente wireless);
- 021ter Dezvoltarea de servicii și structuri de sprijin foarte specializate pentru administrațiile publice și întreprinderi;
- 076 Digitalizarea transportului urban;
- 011 Soluții TIC, servicii electronice și aplicații guvernamentale (6).