

ARII METROPOLITANE IN ROMÂNIA – PREMISE PRIVIND INSERȚIA ÎN TERITORIUL NAȚIONAL ȘI EUROPEAN

Cătălin SÂRBU

Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București

Rezumat. Înțelegerea metropolelor ca teritorii complex organizate funcțional, spațial și instituțional, având impacte sociale, economice și ecologice semnificative la diferite scări spațiale, reprezintă o premisă esențială din punctul de vedere al teoriilor urbanistice dar mai cu seamă din acela al implicațiilor privind dezvoltarea acestor arii. Definiția consacrată privind definirea termenului metropolă pleacă de la înțelegerea acestora din punct de vedere al structurii urbane ca fiind un întreg grup de orașe, dar leagă aspecte ale mărimii de problema accesibilității și în plus de necesitatea diversității economice și existenței unui mediu uman specific de calitate. Aceste definiții presupun adoptarea conceptului de policentricitate, care a condus către șase principale criterii de cuantificare a importanței europene a aglomerațiilor urbane care în final pot ierarhiza potențialul fiecăruia la scară globală: transport, turism, industrie, cunoaștere, decizie și administrație. Studiile europene au identificat faptul că România are numai două arii metropolitane de creștere, București și Timișoara, dar ambele în ultima dintre cele cinci categorii. Europa prezintă diferențe semnificative între zonele sale, în care teritoriul țării noastre are mai multe tipuri de probleme din punctul de vedere al dezvoltării ariilor potențiale de creștere metropolitană și al accesibilității. Cercetările au relevat puternice elemente restrictive ale dezvoltării, fie endogene (infrastructura economică, structura socio-demografică), fie exogene (conexiunile firave atât cu teritoriul național cât și cu rețelele majore europene de căi de comunicație, lipsa investițiilor străine). Integrarea diferitelor zone trebuie corelată cu diferite vocații teritoriale ale unor potențiale metropole din România: București, sistemul urban Timișoara–Arad, Cluj, Brașov, Craiova, sistemul urban Brăila-Galați, Constanța, majoritatea situate în arii profund rurale. În acest context, rezolvarea problemelor legate de concentrarea investițiilor dar mai ales cele legate de accesibilitate constituie, împreună cu cele legate de construcția instituțională necesară funcționării acestor sisteme teritoriale complexe, prioritățile principale privind asigurarea dezvoltării unor arii metropolitane în România integrate în rețeaua europeană. Aceste considerații supun atenției o perspectivă nuanțată a coeziunii, care în cazul țării noastre se poate orienta mai eficient către specificitate și complementaritate. O cale posibilă și necesară o constituie dezvoltarea aglomerațiilor urbane cu o mult mai mare importanță regională. Ipotezele de dezvoltare în actualele configurații geopolitice și economice vor lua în considerație șansele mici de evoluție în anii imediat următori a unor aglomerații urbane românești în arii metropolitane cu relevanță importantă asupra continentului european.

Cuvinte cheie: metropolă, pol de creștere, accesibilitate.

Abstract. The understanding of the metropolis as complex functional, spatial and institutional organized territories, having significant social, economic and ecologic impacts for different spatial scales, represents an essential premise for the urban theories but especially for the significance of the development of these areas. Consecrated definition of metropolis term starts from the understanding of its urban structure as being an entire group of cities and towns, but links these aspects of the size to the accessibility problem and on the necessity of the economic diversity and a specific quality human environment. These definitions take into consideration the concept of policentricity, leading to six principal criteria of quantification of the importance of urban crowded areas that finally can classify each potential metropolitan territory at a global scale: transport, tourism, industry, knowledge, decision and administration. European studies identified in Romania only two metropolitan

growth areas, Bucharest and Timisoara, both in the last of the five categories. Inside Europe, having significant differences between its zones, Romania territory present has problem types concerning its potential metropolitan growth areas and their accessibility. Researches revealed endogenous development strong restrictions (economic infrastructures, social and demographic structures) and exogenous ones (weak connexions with national territory and with major European communication networks, foreign investments). The integration of different zones must be correlated with different territorial locations of the principal potential metropolitan zones of Romania: Bucharest, urban system Timisoara-Arad, Cluj, Brasov, Craiova, urban system Braila-Galati, Constanta, many part of them being situated in deep rural areas. In this context, solving the problems linked to the investment concentration but mainly those linked to the accessibility lead, together with institutional building problems necessary for the function of these complex territorial systems, are the main priorities to ensure the development of some metropolitan Romanian areas integrated in the European network. These considerations lead the attention to a differentiated cohesion perspective, which in the case of our country can more efficient be oriented to the specificity and complementarity. A possible and necessary way is the development of urban crowded areas with a greater regional importance. The development hypothesis in the current geo-political and economic configurations will take into consideration little evolution chances in the next years of some Romanian urban systems to the metropolitan areas having important relevance for the European continent.

Keywords: metropolis, growth pole, accessibility.

1. ZONE METROPOLITANE

Înțelegerea metropolelor ca teritorii complex organizate funcțional, spațial și instituțional, având impacte sociale, economice și ecologice semnificative la diferite scări spațiale, reprezintă o premisă esențială din punctul de vedere al teoriilor urbanistice dar mai cu seamă din acela al implicațiilor privind dezvoltarea acestor arii.

Definiția privind definirea termenului metropolă sintetizată în studiul tematic Espon 1.1.1. [1] pleacă de la înțelegerea acestora din punct de vedere al structurii urbane ca fiind un întreg grup de orașe. Precizările leagă însă aspecte ale mărimii de problema accesibilității și în plus de necesitatea diversității economice și existenței unui mediu uman specific de calitate. Acest evantai de calități se concretizează într-o serie de criterii, de natură să permită încadrarea unor aglomerații urbane în categoria metropolelor. Condițiile în care se fac aceste definiții presupun adoptarea unanimă a conceptului de policentricitate¹ care a condus către șase principale criterii de cuantificare a importanței europene a aglomerațiilor urbane, care în final pot ierarhiza potențialul fiecăruia la scară globală: transport, turism, industrie, cunoaștere, decizie și administrație.

Dacă sub raportul Ariilor funcționale urbane (FUAs – Functional Urban Areas), conform aceluiași studiu, România are o acoperire relativ bună (în condițiile geomorfologice specifice), arile urbane de excelență, denumite ca MEGAs (Metropolitan European Growth Areas – Arii de creștere Metropolitană), consideră pentru România numai două astfel de cazuri: București și Timișoara². La acestea se adaugă 8 Arii funcționale cu relevanță națională sau transnațională și 49 cu relevanță regională sau locală. Studiile europene au evidențiat diferențe semnificative între teritorii. România apare într-o poziție care ridică multe tipuri de probleme atât din punctul de vedere al dezvoltării ariilor de creștere metropolitană, cât și din acela al accesibilității față de teritoriul european.

¹ Această abordare este urmarea unui lung și continuu proces politic și profesional referitor la amenajarea teritoriului, (amintim doar 1983 Carta de la Toremolinos a amenajării Teritoriului și European Spatial Development Perspective în 1999).

² Dintre cele cinci categorii MEGAs, cele două orașe românești se află în ultima categorie din cinci.

2. SITUAȚIA ROMÂNIEI

2.1. Teritoriul

Particularitățile geografice și geopolitice ale teritoriului României au condus la o evoluție a rețelei de localități urbane diferite în interiorul, respectiv exteriorul arcului carpatic. Zona extacarpatică, cu o evoluție racordată influențelor est și sud-est europene, a permis evoluția localităților urbane pe baza activităților economice generate de târgurile care deserveau teritoriile înconjurătoare. Comerțul intens la mare distanță între zona hanseatică și imperiul Bizantin și apoi, mai ales cu cel Otoman, a valorificat cu precădere resursele agricole și forestiere. Evoluția unei rețele de orașe a fost una temperată până spre mijlocul secolului al XIX-lea, dar independența cucerită în 1877 a creat premisele dezvoltării industriale și evoluției urbane.

Amalgamul populațiilor din arcul intracarpatic a susținut pentru multe veacuri o segregare etnică, socială și politică care s-a manifestat cu claritate în structura fizică a unor orașe, dezvoltate după modelele ale centrului european. După a doua jumătate a secolului al XIX-lea, apariția de fluxuri de investiții și adoptarea sistemelor tehnice și administrative avansate au generat dezvoltarea orașelor industriale și au dat impulsul constituirii unei rețele de localități urbane mai consistente.

Dezvoltarea industrială și pe cale de consecință a orașelor românești pe teritoriul României Mari a înregistrat un maxim în a doua parte a perioadei interbelice.

Politica de dezvoltare comunistă, impulsivă și de Legea nr.2/1968 privind reorganizarea administrativă și apariția județelor, a urmărit minimizarea disparităților teritoriale, inclusiv prin dezvoltarea reședințelor politice din centrele urbane (târguri) existente. România a rămas până la acea dată o țară preponderent agrară, situație oglindită și în dezvoltarea firavă a rețelei de orașe. Industrializarea forțată a generat o dezvoltare a orașelor explozivă dar consistentă, în special în ceea ce privește structurile fizice și a schimbat raportul populației urban/rural în a doua jumătate a anilor '80 în favoarea urbanizării.

Deși ultimii ani au arătat o creștere a orașelor mari și mijlocii în Europa³ [2], în România s-a identificat după '89 o stagnare apoi un regres al populației urbane, concomitent cu creșterea suprafețelor construite în teritoriului suburban. În plus, orașele mari ale țării sunt înconjurate de vaste spații rurale, cu potențial economic monodimensional (preponderent agricol), cu resurse socio-demografice reduse.

2.2. Populația

Situația și procesele amintite anterior sunt ilustrate și de faptul că peste 50% din numărul total al orașelor românești au 10-50 mii de locuitori⁴ și numai 3% peste 200 mii locuitori, dintr-un total de circa⁵ 320 localități urbane. Din punctul de vedere al populației, ponderea cea mai mare (aproximativ 53% o au orașele de peste 50.000 locuitori (fără București, care cuprinde peste 16,6% din populația urbană a României).

Analizele « pun în evidență **procesele (actuale), de concentrare a populației**, cu motivații diferite față de acelea ale anilor '70 și '80 (industrializarea masivă pe aproape întregul teritoriul național), o cauză posibilă putând-o constitui în cazul orașelor tendința de deplasare către localități care au serviciile urbane (dotările care asigură desfășurarea actului locuirii...) »⁶ [3]/pag. 58

³ FOCI – Future Orientation for Cities, ESPON Project, Uniunea Europeană 2010, [2] pag. 21-22

⁴ Situația multor orașe mici și mijlocii în afara coridoarelor majore europene de comunicație a favorizat stagnarea dezvoltării și imposibilitatea de a asigura populației din zonele înconjurătoare accesul în totalitate la o serie de servicii sociale.

⁵ Dinamica apariției de noi unități administrative-teritoriale, precum și schimbarea semnificativă a statutului s-a amplificat din motive nesuținute economic și social, după apariția Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN), Secțiunea a IV-a – Rețeaua de localități secțiunea a IV-a în anul 2001.

⁶ Legea nr.351/2001 de aprobare a PATN secțiunea a IV-a pune în evidență 17 Zone lipsite de orașe pe o rază de circa 25-30 km, care necesită acțiuni prioritare pentru dezvoltarea de localități cu rol de servicii intercomunale, cuprinzând 452 de comune, adică cca. 17% din totalul comunelor.

Aceste procese sunt puternic afectate de scăderea populației României, semnalată la precedentul recensământ din 2002 și confirmată de rezultatele recensământului din 2011. **Scăderea a afectat majoritatea marilor orașe ale României, susceptibile teoretic de a putea genera în viitor procese de metropolizare.** Scăderea populației, între 3-4 % (Cluj, Timișoara) și 20% și peste (Galați – Brăila, Brașov) [4]/pag 21, care susține afirmația anterioară, trebuie privită însă nuanțat, pe de o parte datorită tipologiei foarte diferite a localităților care alcătuiesc aglomerațiile urbane, iar pe de altă parte situații spațiale în teritoriul național, având nivele diferite de accesibilitate.

Un alt factor care poate fi corelat cu cel de mai sus îl constituie depopularea unor vaste zone rurale, generate de situația economică coroborată cu îmbătrânirea populației și fenomenele de migrație.

Previziunile aceluiași autor evocat mai sus, referitoare la dinamica naturală a populației României făcute în 2007 [5]/pag 62, au fost depășite chiar și în cea mai pesimistă ipoteză⁷. Mai mult, conform aceleiași lucrări (pag. 65), fenomenul de scădere a populației până în anul 2025 este prezent și în estimările pentru țările vecine României.

2.3. Economia

Una dintre caracteristicile dezvoltării urbane europene o reprezintă dinamica economică extrem de diferită a zonelor vestice față de cele din estul continentului. Putem aprecia pentru Vestul european „un grad de „maturitate” a sistemelor aparținând unor economii stabile, care transferă această caracteristică și sistemelor urbane respective” [3]/pag 113. În schimb, țările Est-europene sunt caracterizate de sisteme teritoriale și economice fragile în raport cu „sistemele în echilibru” din Vest. În studiile privind dezvoltarea policentrică a continentului european, se evidențiază faptul că România „nu dispune în acest moment de mai multe Arii Metropolitane de Creștere (MEGAs), în afara Bucureștiului și a Timișoarei. Aceasta înseamnă că una dintre priorități o reprezintă identificarea celor mai favorabile aglomerări urbane capabile să susțină în viitor o astfel de dezvoltare” [3]/pag 115.

Distribuția PIB-ului unor orașe mari în raport cu rangul acestora, demonstrează faptul că orașele de rang I reprezintă forța directoare a activităților economice și sugerează procese de concentrare a populației. [14]/pag 162 Această corelație prezintă diferențe semnificative legate de mărimea țării dar mai ales cele legate de amplasarea acestora. România, pentru care s-au considerat 9 posibile de astfel de arii din 477 în Europa, cuprindea în 2006, 32,6% din populație față de media europeană de 58,7% și 46,1% procentul din PIB-ul național față de media europeană de 66,9% [6]. Această analiză cantitativă și globală relevă **gradul modest de evoluție** al acestor zone din România față de situația în alte țări europene.

2.4. Accesibilitatea

Accesibilitatea fizică reprezintă o altă problemă majoră a teritoriului românesc. Cei peste 79000 Km de drumuri naționale și județene sunt distribuiți neuniform, (la fel ca și așezările umane), în special din cauza prezenței munților Carpați.

Coridoarele terestre pan-europene IV și IX și coridorul VII de-a lungul fluviului Dunăre, reprezintă o conectare la sistemul general de accesibilitate fizică a continentului european. Cu toate acestea, gradul redus de penetrare a arcului munților Carpați cu căi majore de comunicație, oferă tabloul general al unei accesibilități dificile.

Rețeaua de transporturi terestre este concentrată în partea cea mai dezvoltată a Europei ([1] ESPON 1.2.1.). Această realitate, coroborată cu evoluția istorică pe termen lung și cu elementele anterioare consolidează un argument puternic privind relativa izolare spațială a României. Mai mult,

⁷ Varianta pesimistă în lucrarea citată este estimată la 18,8 milioane în 2025 și 14 milioane în 2050, cu o scădere naturală din ce în ce mai accentuată în orizontul de timp considerat

firava prezență a autostrăzilor, considerate a fi o condiție esențială pentru dezvoltarea regiunilor⁸, accentuează acest aspect.

Densitatea scăzută a rețelei rutiere dar și starea modestă de viabilitate a drumurilor existente produc lungirea perioadelor de transport (*[1]* ESPON 1.2.1.- *Map 36*). Aceste deficiențe structurale ale sistemului rutier din România sunt amplificate și de creșterea ponderii transportului rutier, apropiate deja în 2007 de media europeană⁹. *[7]*/pag. 35, în timp ce media transportului feroviar românesc a scăzut dramatic de la 50% în 2001 la 25,7% în 2007 (*idem*).

3. AGLOMERAȚIILE URBANE ROMÂNEȘTI ȘI EVALUAREA POTENȚIALULUI DE EVOLUȚIE METROPOLITANĂ

Cercetările care vizează ariile cu potențial de dezvoltare metropolitană în România au relevat puternice elemente restrictive ale dezvoltării, fie endogene (infrastructura economică, structura socio-demografică), fie exogene (conexiunile cu teritoriul național și cu rețelele majore europene de căi de comunicație, lipsa investițiilor străine).

Legislația Națională referitoare la rețeaua de localități face o singură referire generală la metropole sau arii metropolitane¹⁰. Mai mult, desemnarea în 2008 prin Hotărâri de Guvern a celor 7 poli de creștere (Bucureștiul nefiind inclus) și a celor 13 poli urbani de dezvoltare a fost orientată în primul rând către absorbția unor fonduri comunitare, de natură să stimuleze dezvoltarea urbană și a regiunii imediat înconjurătoare a primilor șapte. Acești poli de creștere din România pot constitui locomotive ale dezvoltării regionale prin finanțări din fonduri europene.

Concentrarea spațială a șezărilor umane, ilustrată de harta intensității polarizării urbane *[8]* dar și harțile privind media timpului de accesibilitate a teritoriului european (ESPON 1.2.1. *[9]* /pag. 259), oferă imaginea unor tendințe de coagulare a potențialului uman și a celui economic într-o serie de zone privilegiate. Accesibilitatea dificilă față de centrul dezvoltat economic al Europei, reprezintă unul dintre obstacolele majore pentru o dezvoltare coezivă a teritoriului național. În plus, spre deosebire de multe dintre situațiile din România, modalitatea în care s-au dezvoltat metropolele europene s-a desfășurat în stânsă legătură cu regiunile înconjurătoare. De aceea, discuția despre integrarea diferitelor zone într-un sistem al metropolelor europene trebuie corelată cu vocațiile teritoriale diferite ale unor aglomerații urbane mari și ale regiunilor de dezvoltare. O posibilă problemă de natură politică și decizională a dezvoltării teritoriale vizate o reprezintă abuzul termenului de metropolă în spațiul românesc, de natură să inducă grave confuzii privind obiectivele dezvoltării și necalibrarea acestora în raport cu rezursele disponibile.

3.1. Bucureștiul

Aglomerația urbană¹¹ a Bucureștiului, are cel mai important potențial uman și economic al României¹². Cu toate acestea, rămâne în mare măsură încă izolată față de celelalte arii metropolitane europene.

⁸ „Accesul la autostrăzi astăzi constituie o cerință preliminară pentru succesul economic al regiunii” ESPON 1.2.1. pag. 171 *[9]*

⁹ tone transportate 78,8% și pasageri 71,6/5 în România față de media UE de 76,5%, conf. *[7]* pag. 35

¹⁰ Legea Urbanismului nr. 350/2001 oferă o definiție care vizează preponderant aspectele morfologice: „Teritoriul metropolitan - suprafața situată în jurul marilor aglomerări urbane, delimitată prin studii de specialitate, în cadrul căreia se creează relații reciproce de influență în domeniul căilor de comunicație, economic, social, cultural și al infrastructurii edilitare. De regulă limita teritoriului metropolitan depășește limita administrativă a localității și poate depăși limita județului din care face parte”.

¹¹ Pentru obiectivul acestui articol, preferăm în continuare utilizarea termenului de aglomerație urbană celui de arie metropolitană folosit în unele studii, pentru a marca diferența acestora față de accepțiunea dată termenului în studiile europene. De altfel, criteriile de dimensionare au condus la diferențe între rezultatele diverselor studii, existând clare diferențieri între termenii de arie metropolitană și aglomerație urbană. (N.A.)

¹² Regiunea 8 de dezvoltare București – Ilfov are indicatori specifici regiunilor de dezvoltare peste media europeană.

Bucureștiul este considerat în studiile ESPON fiind MEGAs de ultima categorie din cinci în clasificarea europeană, dar scăderea populației municipiului până la 1670 mii locuitori¹³ diminuează șansele devenirii către o zonă metropolitană de rang mai mare. Apropierea de Municipiul Ploiești, pol de creștere (60 km distanță, 198 mii loc.), considerat FUAs, aduce un plus de calitate zonei extinse urbane. Axa de urbanizare Russe-Brașov trece prin București. «Tendențele de aglomerare a așezărilor umane și mai ales de creștere a densității în teritoriu încep să pună [în discuție], (mai ales pentru direcția Nord-Sud definită de axa [Russe-] Giurgiu-București- Ploiești -Valea Prahovei – Brașov, care pe o desfășurare liniară de cca 220 km cuprinde aproape 3 milioane de locuitori)» [3]/pag 59.

Bucureștiul beneficiază de cea mai importantă accesibilitate terestră la nivel național. Realizarea autostrăzilor actuale pleacă din Capitală. Orașul se găsește pe o ramură a coridorului IV pan-european. Bucureștiul beneficiază de două aeroporturi dintre care unul este cel mai important aeroport românesc, posibil de a fi inclus în deplasări de o zi în legătură cu vestul continentului. Noul aeroport propus în Sudul Bucureștiului, are relevanță internațională, posibil și pentru nordul Bulgariei. Lucrările foarte avansate (deși oprite în ultimele două decenii) la canalul navigabil București – Dunăre, relevă potențialul unei conexiuni majore cu coridorul european VII. De asemenea, Bucureștiul are posibilitatea dezvoltării nodurilor intermodale existente.

Cele mai semnificative aglomerații urbane mari apropiate geografic cu care Bucureștiul poate dezvolta o rețea sud-est europeană sunt Budapesta, Sofia și Istanbul.

3.2. Sistemul urban Timișoara –Arad

Municipiul Timișoara (318 mii locuitori) este considerat MEGAs și este pol de creștere, iar Aradul (173 mii locuitori) este FUAs. Situația în vestul țării conferă aglomerației o accesibilitate rutieră europeană mai favorabilă. Sistemul va fi întărit funcțional în urma realizării autostrăzii dintre ele, existând dezvoltări care anunță o specializare funcțională complementară a celor două municipii. Timișoara are potențialul unor relații eficiente cu Belgradul.

3.3. Cluj

Municipiul Cluj (318 mii locuitori, fostă capitală a Principatului Transilvaniei), este FUAs și pol de dezvoltare și este al doilea aeroport al României ca trafic anual de călători. Realizarea **autostrăzii Transilvania** (Brașov – Cluj – Oradea) și legătura cu autostrada proiectată Brașov-București, poate dezvolta nu numai accesibilitatea intranațională, dar are potențialul de a stimula concentrarea urbană la scară regională și deschiderea către capitalele central-europene.

3.4. Brașov

Acest municipiu (285 mii locuitori, dar cu o aglomerație urbană în jur de 400 de mii de locuitori), are calitatea de FUAs și pe cea de pol de creștere. Este enclavizat din punct de vedere geografic dar are un avantaj spațial strategic potențial fiind situat în centrul României. Concentrarea spațială coerentă din punct de vedere urban (aglomerația cuprinde o serie de alte orașe și municipii foarte apropiate), reprezintă un avantaj major față de alte mari aglomerații urbane din România.

¹³ Datele privind populația municipiilor sunt rezultatul recensământului din 2011 și identificate în [F6-5] pag 21

3.5. Craiova

Municipiul Craiova (303 mii locuitori), este un pol de creștere, FUAs, în același timp un centru urban **într-un teritoriu rural**, cu șanse reduse de a avea curând un sistem urban propriu. Are un potențial al relației transcarpatice rutiere și feroviare insuficient valorificat, pe culoarul Jiului, cu Târgu-Jiu și către Ardeal. Legătura cu teritoriul din dreapta Dunării este facilitată de traversarea auto pe barajul hidrocentralei Porțile-de Fier.

3.6. Constanța

Constanța (310 mii locuitori) este cel mai mare port civil la Marea Neagră. Este pol de creștere și FUAa. Municipiul se află încă într-o etapă latentă a dezvoltării în raport cu potențialul său specific și are în componență și localitățile litorale. Are o legătură navală directă cu Dunărea prin intermediul canalului navigabil și posibilități majore de dezvoltare a nodului multimodal și intermodal complex. Se pot aprecia posibile dezvoltări prin creșterea cooperării cu Bucureștiul, ca urmare a realizării autostrăzii și căii ferate de mare viteză către acesta, iar pe termen mediu și datorită realizării proiectatei Autostrăzi a Mării Negre.

3.7. Iași

Municipiul Iași (fostă capitală a Principatului Moldova) are 321 mii de locuitori. Este pol de creștere și FUAs dar reprezintă în același timp **o enclavă urbană într-o regiune profund rurală**. Este situat într-o zonă cu o mare densitate a așezărilor umane și cu cea mai mare creștere demografică. Relațiile cu Chișinăul (Republica Moldova, peste 500 mii de locuitori, cca. 80 Km distanță), potențial partener urban transnațional, sunt în prezent blocate (România este o graniță a UE). Municipiul beneficiază de o posibilă accesibilitate la calea navigabilă (nevalorificată), a râului Prut. Datorită situării sale pe continent, Iașul poate reprezenta o posibilă poartă de Est a Uniunii Europene, în ciuda izolării generate de lipsa căilor de comunicație transcarpatice eficiente.

3.8. Sistemul urban Brăila-Galați

Cele două municipii (Galați – 299 mii de locuitori și Brăila – 216 mii locuitori) sunt FUAS-uri separate (nu sunt poli de creștere), situate la 15 Km distanță și întâmpină serioase dificultăți de colaborare instituțională, dar funcționează în sistem informal, alcătuind, împreună cu comunele adiacente, una dintre cele mai mari aglomerații urbane din România (peste 500 mii de locuitori). Amplasamentul beneficiază de un imens potențial de accesibilitate multimodală și are acces la Dunărea accesibilă maritim, care este parte a Coridorului VII - Dunărea navigabilă, care asigură o conexiune directă cu Vestul Europei. Canalul Dunăre-Marea Neagră (Constanța – Cernavodă), reprezintă o serioasă concurență pentru dezvoltarea sistemului prin relația navală a continentului cu marea. Sistemul urban Galați – Brăila nu are aeroport și nici pod peste Dunăre (lipsa unui pod). Un alt element puternic restrictiv îl reprezintă faptul că **este o enclavă urbană într-o întinsă regiune rurală**. Sistemul apare a fi izolat din punctul de vedere al asigurării accesibilității, deși potențialul de accesibilitate către Odessa poate fi dezvoltat prin realizarea autostrăzii Mării Negre.

4. CONCLUZII PRIVIND POSIBILE METROPOLE ROMÂNEȘTI

Evoluțiile demografice și mai ales cele economice, coroborate cu actualele coordonate geostrategice **fac în prezent improbabilă dezvoltarea rapidă în România a aglomerațiilor urbane existente către**

statutul de metropolă. Periferalitatea continentală și mai ales marile zone rurale în care se află aglomerațiile urbane din România ne orientează ipotezele către **identificarea în scopul dezvoltării a unor sisteme teritoriale mai largi, depășind granițele naționale.**

Apariția și dezvoltarea unor arii metropolitane este strâns legată de funcționarea sistemică a unor comunități administrativ-teritoriale extrem de diferite atât ca mărime cât și ca potențial economic, situație în care posibilele coordonări ale dezvoltării **necesită semnificative restructurări administrative și legislative.** În acest context, acceptarea unor modele diferite de urbanizare diversificată, realizată „prin **alternanța spațială a zonelor dens construite cu cele mai puțin construite, care ar conduce la constituirea unui peisaj „urbanizat” dezvoltat într-un mozaic**” [10]/pag 204, reprezintă alternativa spațială cea mai probabilă pentru o dezvoltare teritorială durabilă¹⁴.

Possibilități ale dezvoltării așezărilor umane de tip urban de natură să sprijine dezvoltarea unor zone metropolitane au fost identificate nu numai în vecinătatea marilor centre urbane (orașe de categoria 1), dar și în lungul marilor trasee ale căilor de comunicație [11]/harta *indicativă a urbanizării*. Acestor tendințe li se opun vaste spații rurale, cu accesibilitate redusă la centrele urbane și la oferta de servicii ale acestora (conform PATN Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități). Această realitate este susținută și de PIB/loc (PPS) din 2006 raportat la nivelul național, depășit de o serie de aglomerații urbane (București, Timișoara, Constanța și Cluj-Napoca)¹⁵.

În acest context, rezolvarea problemelor legate de **concentrarea investițiilor** dar mai ales cele legate de **accesibilitate** constituie, împreună cu cele legate de **construcția instituțională** necesară funcționării acestor sisteme teritoriale complexe (zone metropolitane), constituie prioritățile principale privind asigurarea dezvoltării unor arii metropolitane în România integrate în rețeaua europeană.

Pe termen mediu se poate face o evaluare preliminară privind posibile metropole în România, în sensul acceptării și promovării ideii de metropolă în sensul acceptat actual de către studiile europene. Pentru aceasta sunt de luat în considerație:

- faptul că în prezent, cca 85% din capitalul din România este străin, ceea ce generează o puternică instabilitate a dezvoltării, în condițiile stringentei nevoi de capital;
- accesibilitatea fizică terestră redusă a țării față de Europa de Vest (sursa majoră de capital în condiții economice globale normale);
- nivelul salariilor locale, deși mai mic decât în restul continentului dar mai mare decât în zone geografice mai îndepărtate (attractive pentru capital din acest punct de vedere);
- socul trecerii României de la o economie practic centralizată și în bună măsură autarhică către economia de piață, care pune problema competitivității, la care România nu face față acum;
- scaderea dramatică a populației, dar și previzibilele concentrări ale populației în urban sau în zona aglomerației urbane, concomitent cu posibila creștere a indicatorului urbanizării.

Aceste considerente supun atenției o perspectivă nuanțată a coeziunii, care în cazul țării noastre se poate orienta mai eficient către **specificitate și complementaritate. O cale posibilă și necesară o constituie dezvoltarea aglomerațiilor urbane cu o mult mai mare importanță regională.** Plecăm pe de o parte de la ideea în general acceptată că există o relație directă între nivelul calității vieții și gradul de urbanizare, iar pe de altă parte de la faptul că **dezvoltarea aglomerațiilor urbane și evoluția acestora către metropole este strâns legată de dezvoltarea economică a regiunilor** în care se află. Pe plan instituțional, asigurarea condițiilor de dezvoltare se poate face prin dezvoltare spațială coordonată, atât la nivelul spațiului rural cât și pentru aglomerațiile urbane (aplicarea efectivă a conceptului de intercomunalitate, cu certe avantaje în domeniul utilizării fondurilor comunitare).

¹⁴ Realismul acestei idei se bazează însă în bună măsură pe eficiența unor mijloace de transport și comunicație, care sub raport economic, tehnologic și ecologic trebuie să minimizeze „costurile de mediu” aferente. [10]/pag 204

¹⁵ [J7]/tabel 2, pag 128

Ideea sistemelor rutiere de transport trebuie analizată și planificată în **context multimodal, care vizează o mobilitate multiscalara**, în raport cu obiectivele generale orientate către coeziunea teritorială¹⁶.

La scară sud-est europeană, România se află într-una dintre extremele periferiei europene (raportat la nucleul economic major al continentului), ceea ce sugerează căi de constituire a unei **rețele mai consistente cu celelalte capitale și aglomerații urbane balcance**. La nivelul MEGAs, cel mai mare potențial îl are relația cu Sofia și Budapesta (ESPON 1.2.1., harta 32 [9]), dar în perspectiva stimulării utilizării variantei coridorului IV și asigurării condițiilor dezvoltării unor aglomerații urbane în ideea unei deveniri metropolitane, este demn de a fi luată în considerație și relația cu Istanbul, precum și impactele favorabile ale unei viitoare autostrăzi ale Mării Negre. Dar o stimulare a zonei de est a României și de creștere a potențialului de metropolizare o poate avea **evoluția geopolitică în sensul facilitării accesului către Marea Baltică și către Est către Chișinău și Ucraina**.

Ipotezele de dezvoltare în actualele configurații geopolitice și economice vor lua în considerație **sansele mici de evoluție în anii imediat următori a unor aglomerații urbane românești în arii metropolitane cu relevanță importantă asupra continentului european**.

Bibliografie

- [1] ESPON 1.1.1. Potentials for polycentric development in Europe, Final report, 2004 – 2005, EU Commission
- [2] FOCl – Future Orientation for Cities, ESPON Project, Uniunea Europeană 2010
- [3] Cătălin Sârbu, Locuirea în România: O abordare-cadru, Editura Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, 2006, ISBN-973-7999-47-9
- [4] Vasile Ghețau, Drama noastră demografică – Populația României la recensământul din Octombrie 2001, Institutul de Proiecte pentru Inovație și Dezvoltare, Editura Compania, 2012
- [5] Vasile Ghețau, Declinul demografic și viitorul populației României – O perspectivă din anul 2007 asupra populației României în secolul 21, Academia Română, Institutul național de cercetări Economice – Centrul de cercetări Demografice Vladimir Trebici, Editura Alpha MDN, 2007
- [6] Miklos Bakk, Josjef Benedek (coordonatori), Politicile economice în România, Editura Polirom, 2010
- [7] Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013-2020-2030, Guvernul României, Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile, PNUD, București, 2008
- [8] Centrul de Excelență TIGRIS – Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” Iași, Atlasul Teritorial on-line al României, Adresa site: http://www.mdrl.ro/_documente/atlas/atlas.htm
- [9] ESPON 1.2.1. Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion, Project report, 2004
- [10] Cătălin Sârbu, Habitatul urban în expansiune periurbană, Editura Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, 2005, ISBN-973-7999-28-2
- [11] Conceptul național de dezvoltare strategică, Etapa a II-a, UAUIM 2006
- [12] Legislație: Planul de amenajare a teritoriului național- Secțiunea I Căi de comunicație, Planul de amenajare a teritoriului național- Secțiunea IV Rețeaua de localități, Hotărârea de Guvern nr. 2998/2008-Polii de Crestere, Hotărârea de Guvern nr. 1149/2008-Polii de crestere și poli urbani
- [13] Cartea verde privind coeziunea teritorială – Comunicare din partea Comisiei Europene, 2008
- [14] ESPON action 1.1.3 Particular effects of enlargement of the EU and beyond on the polycentric spatial tissue with special attention on discontinuities and barriers, 2005

¹⁶ Acesul la sisteme de transport integrate implică construirea de drumuri sau de legături feroviare între orașele mari, de canalele navigabile interne, dezvoltarea căilor de transport intermodal și a sistemelor avansate de gestionare a traficului [13] 2008, pag. 7.