



# STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ 2021-2027

Municipiul Slatina



Corneliu Popa  
Expert Specializare Sectoriala

## CUPRINS

<b>SECȚIUNEA 1: CONTEXT STRATEGIC</b> .....	
<b>1.1. ROLUL STRATEGIEI INTEGRATE DE DEZVOLTARE URBANĂ</b> .....	
<b>1.2. CONCEPTE CHEIE ȘI TENDINȚE INTERNAȚIONALE, REGIONALE ȘI LOCALE</b> .....	
<b>1.3. STRATEGII RELEVANTE LA NIVEL NAȚIONAL, REGIONAL ȘI LOCAL</b> .....	
<b>1.3.1 Strategii relevante la nivel național</b> .....	
<b>1.3.2 Propunerile de arhitectură pentru Programele Operaționale 2021-2027</b> .....	
<b>1.3.3 Strategii relevante la nivel regional</b> .....	
<b>1.3.4 Contextul la nivelul județului Olt</b> .....	
<b>1.3.5 Strategii relevante la nivel local</b> .....	
<b>1.4. PROCESUL DE CONSULTARE ȘI IMPLICARE A FACTORILOR INTERESAȚI</b> .....	
<b>SECȚIUNEA 2: ANALIZA SITUAȚIEI ACTUALE ȘI CONTEXTUL URBAN</b> .....	
<b>2.0 UNITATEA SPATIALĂ DE ANALIZĂ</b> .....	
<b>2.1 PROFIL SOCIO-DEMOGRAFIC</b> .....	
2.1.1 Structura demografică .....	
2.1.2 Mișcarea naturală și migratorie a populației .....	
2.1.3 Zone dezavantajate din punct de vedere socio-economic și incluziune socială .....	
<b>2.2 PROFIL ECONOMIC</b> .....	
2.2.1 Context economic național, regional și județean .....	
2.2.1.1 Analiza principalilor indicatori macroeconomici naționali .....	
2.2.1.2 Transformarea economiei românești .....	
2.2.1.3 Investițiile străine directe .....	
2.2.2 Mediul și dinamica antreprenorială .....	
2.2.3 Atragerea de investiții, servicii și infrastructura suport pentru afaceri și inovare .....	
2.2.3.1 Atragerea de investiții în Municipiul Slatina.....	
2.2.3.2 Opinia locuitorilor din Municipiul Slatina cu privire la investiții .....	
2.2.3.3 Soluții pentru promovarea, facilitarea și extinderea investițiilor private .....	
2.2.3.4 Serviciile și infrastructura de suport pentru afaceri și inovare .....	
2.2.3.4.1 Parcuri industriale .....	
2.2.3.4.2 Clustere și poli de competitivitate .....	
2.2.4 Motoare economice și potențial de specializare .....	
2.2.4.1 Contribuția zonelor urbane funcționale la dezvoltarea economică .....	
2.2.4.2 Principalele motoare economice la nivelul Municipiului Slatina.....	
2.2.4.2.1 Competitivitate și atractivitate – analiză comparativă .....	
2.2.4.2.2 Manufacturare competitivă. Analiza costurilor de producție .....	
2.2.4.2.3 Sectorul Fabricarea anvelopelor și a camerelor de aer, resaparea și refacerea anvelopelor.....	
2.2.4.2.4 Sectorul Metalurgia Aluminiului.....	
2.2.4.2.5 Sectorul Producția de tuburi, tevi, profile tubulare și accesorii pentru acestea, din oțel.....	
2.2.4.2.6 Sectorul Fabricarea de cabluri cu fibră optică.....	
2.2.4.2.7 Sectorul Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale.....	
2.2.4.2.8 Importuri și exporturi.....	
2.2.4.2.9 Salariați și câștig salarial .....	
2.2.5 Cercetare-dezvoltare-inovare .....	
2.2.5.1 Cheltuieli de cercetare-dezvoltare .....	
2.2.5.2 Salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare .....	
2.2.5.3 Unități de cercetare-dezvoltare .....	
2.2.5.4 Inovare .....	

2.2.6	Piața forței de muncă .....	
2.2.6.1	Migrație și navetism .....	
2.2.6.2	Ocupare .....	
2.2.6.3	Dezavantajare pe ocupare și capital uman .....	
2.2.6.4	Absolvenți de învățământ superior .....	
2.2.6.5	Disponibilitatea locurilor de muncă .....	
2.2.6.6	Calitatea locurilor de muncă .....	
2.2.7	Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări .....	
2.3	<b>PROFILUL SPAȚIAL ȘI FUNCȚIONAL</b> .....	
2.3.1	Relațiile teritoriale și funcționale din Municipiul Slatina .....	
2.3.2	Identificarea dinamicilor spațiale și a zonelor de dezvoltare .....	
2.3.2.1	Importanța monitorizării dinamicilor spațiale .....	
2.3.2.2	Dinamicile spațiale: analiza statistică .....	
2.3.2.3	Dinamicile spațiale: principalele zone de expansiune .....	
2.3.3	Locuirea la nivelul Municipiul Slatina.....	
2.3.3.1	Locuirea în România în raport cu contextul European .....	
2.3.3.2	Dinamica locuirii: contextul național, regional și local .....	
2.3.3.3	Dinamica locuirii: Municipiul Slatina.....	
2.3.3.4	Calitatea locuințelor: gradul de aglomerație .....	
2.3.4	Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări .....	
2.4	<b>REGENERAREA URBANĂ</b> .....	
2.4.1	Importanța regenerării urbane integrate în dezvoltarea durabilă a orașelor .....	
2.4.2	Valul renovării – reabilitarea clădirilor conform principiilor sustenabilității .....	
2.4.3	Metodologie .....	
2.4.3.1	Abordarea regenerării spațiilor publice reprezentative .....	
2.4.3.2	Abordarea regenerării cartierelor .....	
2.4.4	Regenerarea urbană a spațiilor publice reprezentative .....	
2.4.4.1	Bune practici de reabilitare a spațiului public .....	
2.4.4.2	Regenerarea spațiilor verzi și valorificarea cadrului natural .....	
2.4.4.3	Regenerarea spațiilor liniare – principalele coridoarele de mobilitate .....	
2.4.4.4	Regenerarea zonei centrale și a zonelor construite protejate .....	
2.4.4.5	Regenerarea patrimoniului construit .....	
2.4.5	Regenerarea urbană integrată a cartierelor .....	
2.4.5.1	Analiza atractivității cartierelor din Municipiul Slatina și zona sa periurbană .....	
2.4.5.2	Bune practici de regenerare a spațiului public în cartierele de locuințe colective .....	
2.4.5.3	Oportunități de regenerare în cartierele de locuințe colective .....	
2.4.5.3.1	Cartierele Municipiului Slatina.....	
2.4.6	Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări .....	
2.5	<b>INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT SI MOBILITATE</b> .....	
2.5.1	Conectare la coridoarele majore de transport existente și propuse .....	
2.5.2	Accesibilitate rutieră .....	
2.5.3	Starea drumurilor .....	
2.5.4	Parcare .....	
2.5.5	Accesibilitate cale ferată .....	
2.5.6	Accesibilitate aeriană .....	
2.5.7	Infrastructura pentru deplasări nemotorizate .....	
2.5.8	Transportul în comun .....	
2.5.9	Transport intermodal .....	
2.5.10	Siguranța în trafic .....	
2.5.11	Transportul de mărfuri .....	

2.5.12 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări .....	
<b>2.6 ECHIPARE TEHNICO-EDILITARA .....</b>	
2.6.1 Alimentarea cu apă potabilă .....	
2.6.1.1 Infrastructura existentă de alimentare cu apă .....	
2.6.1.2 Grad de acoperire al serviciului .....	
2.6.1.3 Operare și întreținere .....	
2.6.1.4 Calitatea apei potabile .....	
2.6.1.5 Tarife .....	
2.6.2 Rețeaua de canalizare .....	
2.6.2.1 Infrastructura existentă de apă uzată .....	
2.6.2.2 Grad de acoperire al serviciului .....	
2.6.2.3 Operare și întreținere .....	
2.6.2.4 Concentrații din apă uzată .....	
2.6.2.5 Tarife .....	
2.6.3 Managementul deșeurilor .....	
2.6.3.1 Infrastructura existentă de salubritate .....	
2.6.3.2 Grad de acoperire al serviciului .....	
2.6.3.3 Proiecte în implementare .....	
2.6.3.4 Generarea și gestionarea deșeurilor municipale .....	
2.6.3.5 Generarea și gestionarea deșeurilor industriale .....	
2.6.3.6 Deșeuri de echipamente electrice și electronice (DEEE) .....	
2.6.3.7 Deșeuri de ambalaje .....	
2.6.4 Infrastructura de producere, transport și distribuție a energiei electrice, termice și gaze naturale	
2.6.4.1 Infrastructura existentă de energie electrică .....	
2.6.4.2 Alimentare cu energie termică .....	
2.6.4.3 Rețeaua de alimentare cu gaze naturale .....	
2.6.5 Iluminatul public .....	
2.6.5.1 Infrastructura existentă a sistemului de iluminat .....	
2.6.5.2 Gestiunea sistemului de iluminat .....	
2.6.5.3 Proiecte de modernizare a sistemului de iluminat .....	
2.6.6 Infrastructura de telecomunicații și telefonie .....	
2.6.6.1 Telefonie fixă .....	
2.6.6.2 Telefonie mobilă .....	
2.6.6.3 Conexiuni internet și puncte Wi-fi .....	
2.6.7 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări .....	
<b>2.7 SERVICII PUBLICE .....</b>	
2.7.1 Infrastructura și serviciile de educație .....	
2.7.1.1 Învățământ preuniversitar .....	
2.7.1.1.1 Rețelele școlare .....	
2.7.1.1.2 Învățământ primar și gimnazial .....	
2.7.1.1.3 Învățământ liceal și profesional .....	
2.7.1.1.4 Învățământ postliceal .....	
2.7.1.1.5 Rata de absolvire a liceului și promovare bacalaureat .....	
2.7.1.1.6 Sistemul de învățământ privat .....	
2.7.1.2 Învățământ universitar .....	
2.7.1.2.1 Universitati cu puncte deschise in Municipiul Slatina .....	
2.7.1.3 Probleme identificate.....	
2.7.2 Infrastructura și serviciile de sănătate .....	
2.7.2.1 Sistemul de sănătate național .....	

2.7.2.2 Satisfacția cetățenilor față de serviciile de sănătate în Municipiul Slatina .....	
2.7.2.3 Distribuția unităților medicale .....	
2.7.2.4 Situația paturilor .....	
2.7.2.5 Date despre cadrele medicale .....	
2.7.2.6 Cabinete medicale de familie .....	
2.7.2.7 Cabinete medicale stomatologice .....	
Situația unităților de tip ambulatoriu din județul Olt și direcțiile Planului regional de servicii sanitare 2021-2027 .....	
2.7.2.8 Prioritizarea infrastructurii de sănătate, la nivelul județului Olt .....	
2.7.2.9 Concluzii infrastructura de sănătate și serviciile medicale .....	
2.7.3 Infrastructura și serviciile de asistență socială .....	
2.7.3.1 Infrastructura serviciilor sociale .....	
2.7.3.2 Cheltuielile de asistență socială raportate în execuțiile bugetare ale Municipiul Slatina în intervalul 2007-2018 și cheltuieli pentru asistență socială per locuitor în Municipiul Slatina în funcție de categoriile de servicii furnizate .....	
Serviciile sociale necesare .....	
2.7.3.3 Concluzii infrastructura și serviciile de asistență socială .....	
2.7.4 Infrastructura și serviciile pentru sport și agrement .....	
2.7.4.1 Infrastructura sportivă .....	
2.7.4.2 Organizații și evenimente sportive .....	
2.7.4.3 Factori care influențează nivelul de activitate fizică în Municipiul Slatina.....	
2.7.4.4 Mulțumirea față de facilitățile sportive din oraș .....	
2.7.4.5 Mulțumirea față de siguranța în spațiile publice din oraș .....	
2.7.4.6 Mulțumirea față de siguranța în cartiere .....	
2.7.4.7 Mulțumirea față de spațiile verzi .....	
2.7.4.8 Mulțumirea față de calitatea aerului .....	
2.7.4.9 Mulțumirea față de curățenia din oraș .....	
2.7.5 Infrastructura și serviciile culturale.....	
2.7.5.1 Cheltuieli bugetare pentru cultură .....	
2.7.5.2 Patrimoniul Cultural .....	
2.7.5.3 Facilități culturale .....	
2.7.5.4 Impactul pandemiei Covid-19 asupra sectorului cultural .....	
2.7.6 Infrastructura și serviciile pentru tineret .....	
2.7.6.1 Fundația Județeană pentru Tineret Olt .....	
2.7.6.2 Nevoile tinerilor din Slatina .....	
2.7.7 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări .....	
<b>2.8 MEDIU SI SCHIMBARI CLIMATICE</b> .....	
2.8.1 Caracterizarea capitalului natural .....	
2.8.2 Rezervații naturale și arii protejate .....	
2.8.2.1 Arii naturale protejate .....	
2.8.2.2 Spații verzi urbane .....	
2.8.3 Calitatea factorilor de mediu și poluarea urbană (apă, aer, sol) .....	
2.8.3.1 Calitatea și poluarea corpurilor de apă .....	
2.8.3.2 Calitatea și poluarea aerului .....	
2.8.3.2.1 Concentrația de particule în suspensie din aer (PM10) .....	
2.8.3.2.2 Concentrația de ozon troposferic (O3) .....	
2.8.3.2.3 Concentrația de plumb în atmosferă (Pb).....	
2.8.3.2.4 Concentrația de monoxid de carbon (CO) .....	
2.8.3.2.5 Concentrația de dioxid de sulf (SO2) .....	
2.8.3.2.6 Concentrația de dioxid de azot (NO2) .....	

2.8.3.2.7	Indicatorul specific de calitate a aerului .....	
2.8.3.2.8	Ponderea depășirii concentrațiilor maxime admise .....	
2.8.3.2.9	Surse principale de poluare a aerului .....	
2.8.3.3	Calitatea și poluarea solului .....	
2.8.3.4	Calitatea vieții și poluarea fonică .....	
2.8.4	Schimbări climatice și riscuri de mediu .....	
2.8.4.1	Schimbări climatice .....	
2.8.4.1.1	Media anuală a temperaturii aerului .....	
2.8.4.1.2	Media anuală a cantității de precipitații atmosferice .....	
2.8.4.1.3	Insulele de căldură urbană .....	
2.8.4.2	Cum contribuie Slatina la schimbările climatice .....	
2.8.4.2.1	Emisii CO <sub>2</sub> .....	
2.8.4.2.2	Eficientizarea energetică .....	
2.8.4.2.3	Surse regenerabile de energie .....	
2.8.4.3	Riscurile naturale și antropice .....	
2.8.4.3.1	Hidrografia și riscul la inundații.....	
2.8.4.3.2	Riscul alunecărilor de teren .....	
2.8.4.3.3	Riscul seismic.....	
2.8.4.3.4	Riscul Seveso .....	
2.8.5	Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări .....	
<b>2.9</b>	<b>PROFIL SI CAPACITATE ADMINISTRATIVĂ .....</b>	
2.9.1	Administrația publică locală și structurile asociative existente .....	
2.9.1.1	Primăria Municipiul Slatina.....	
2.9.2	Bugete locale (execuție bugetară, bugete operaționale, fonduri atrase) .....	
2.9.2.1	Introducere .....	
2.9.2.2	Execuție bugetară - venituri .....	
2.9.2.3	Execuție bugetară - cheltuieli.....	
2.9.2.4	Veniturile bugetare pentru Municipiul Slatina.....	
2.9.2.5	Cheltuielile bugetare pentru Municipiul Slatina .....	
2.9.3	Investiții .....	
2.9.4	Resurse umane și materiale .....	
2.9.4.1	Resurse umane .....	
2.9.4.2	Resurse materiale .....	
2.9.5	Servicii publice digitale și relația cu cetățenii .....	
2.9.5.1	Performanțele digitale ale României la nivelul Uniunii Europene .....	
2.9.5.2	Acțiuni de digitalizare la nivel național .....	
2.9.5.3	Governanță participativă și responsabilizare: măsuri concrete propuse de către Secretariatul General .....	
2.9.5.4	Autoritatea care standardizează și uniformizează digitalizarea administrației publice în România .....	
2.9.5.5	Analiza guvernării electronice în Municipiul Slatina .....	
2.9.6	Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări .....	
<b>2.10</b>	<b>SMART CITY .....</b>	
2.10.1	Context local – Smart City Slatina .....	
2.10.2	Cadru teoretic .....	
2.10.3	Cadrul instituțional pentru orașele inteligente în România.....	
2.10.4	Orașele inteligente în perioada de programare 2021-2027 .....	
2.10.5	Meniu de intervenții Smart City .....	
2.10.6	Mediu inteligent .....	
2.10.7	Mod de viață inteligent .....	

2.10.8	Proiecte Smart City care pot fi implementate la nivelul Municipiului Slatina.....	
2.10.9	Anexe – Intervenții Smart City .....	
<b>2.11</b>	<b>ANALIZA SWOT: Municipiul Slatina.....</b>	
2.11.1	Profil socio-demografic .....	
2.11.1.1	Structura demografică .....	
2.11.1.2	Mișcarea naturală și migratorie a populației .....	
2.11.1.3	Zone dezavantajate din punct de vedere socio-economic și incluziune social .....	
2.11.2	Profil economic .....	
2.11.2.1	Context economic național, regional și județean .....	
2.11.2.2	Profilul economic .....	
2.11.2.3	Mediul și dinamica antreprenorială .....	
2.11.2.4	Motoare economice și potențial de specializare .....	
2.11.2.5	Atragerea de investiții, servicii și infrastructura suport pentru afaceri și inovare .	
2.11.2.6	Cercetare-dezvoltare-inovare .....	
2.11.2.7	Piața forței de muncă .....	
2.11.3	Profil spațial și funcțional .....	
2.11.3.1	Dinamicile spațiale și principalele zone de dezvoltare .....	
2.11.3.2	Dinamica locuirii și calitatea fondului locativ .....	
2.11.3.3	Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural .....	
2.11.4	Infrastructura de transport și mobilitate .....	
2.11.4.1	Conectare la coridoarele majore de transport existente și propuse .....	
2.11.4.2	Accesibilitate rutieră .....	
2.11.4.3	Starea Drumurilor .....	
2.11.4.4	Parcare .....	
2.11.4.5	Accesibilitate ferată .....	
2.11.4.6	Accesibilitate aeriană .....	
2.11.4.7	Infrastructura pentru deplasări nemotorizate .....	
2.11.4.8	Transportul în comun .....	
2.11.4.9	Transport intermodal .....	
2.11.4.10	Siguranța în trafic .....	
2.11.4.11	Transportul de mărfuri .....	
2.11.5	Echiparea tehnico-edilitară .....	
2.11.5.1	Alimentarea cu apă potabilă și rețeaua de canalizare .....	
2.11.5.2	Managementul deșeurilor .....	
2.11.5.3	Infrastructura de producere, transport și distribuție a energiei electrice, termice și gaze naturale .....	
2.11.5.4	Iluminatul public .....	
2.11.5.5	Infrastructura de telecomunicații și telefonie .....	
2.11.6	Servicii publice .....	
2.11.6.1	Infrastructura și serviciile de educație .....	
2.11.6.2	Infrastructura de sănătate și serviciile medicale .....	
2.11.6.3	Infrastructura și serviciile de asistență socială .....	
2.11.6.4	Infrastructura și serviciile culturale .....	
2.11.6.5	Infrastructura și serviciile pentru tineret .....	
2.11.6.6	Infrastructura și serviciile pentru sport și agrement .....	
2.11.7	Mediu și schimbări climatice .....	
2.11.7.1	Caracterizarea capitalului natural .....	
2.11.7.2	Rezervații naturale și arii protejate .....	
2.11.7.3	Calitatea factorilor de mediu și poluarea (apă, aer, sol) .....	
2.11.7.4	Schimbări climatice și riscuri de mediu .....	

2.11.8 Profil și capacitate administrativă .....	
2.11.8.1 Administrația publică locală și structurile asociative existente. Bugete locale (execuție bugetară, bugete operaționale, fonduri atrase) .....	
2.11.8.2 Resurse umane și materiale .....	
2.11.8.3 Servicii publice digitale și relația cu cetățenii .....	

**SECȚIUNEA 3: VIZIUNEA ȘI OBIECTIVELE DE DEZVOLTARE .....**

**3.1. FUNDAMENTAREA FORMULĂRII VIZIUNII ȘI OBIECTIVELOR STRATEGICE .....**

**3.1.1 Principii de planificare integrată .....**

**3.1.2 Concept de dezvoltare spațială .....**

**3.1.3 Aspecte cheie în formularea obiectivelor de dezvoltare .....**

**3.1.4 Stadiul implementării documentațiilor existente .....**

**3.2 VIZIUNEA 2030 .....**

**3.3 OBIECTIVE STRATEGICE ȘI SPECIFICE DE DEZVOLTARE .....**

**SECȚIUNEA 4: PORTOFOLIUL DE PROIECTE .....**

**4.1. Lista lungă de idei de proiecte .....**

**4.2. Lista de proiecte aferentă SIDU Municipiul Slatina 2021-2027 .....**

**SECȚIUNEA 5: IMPLEMENTAREA, MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA STRATEGIEI .....**

**5.1. RESPONSABILITĂȚILE ȘI PLANUL DE ACȚIUNE PENTRU IMPLEMENTAREA STRATEGIEI ..**

**5.2 SISTEMUL DE MONITORIZARE ȘI EVALUARE .....**

**5.3 MANAGEMENTUL RISCURILOR .....**

**5.3.1 Managementul riscurilor sociale .....**

**5.3.2 Managementul riscurilor de mediu .....**

**5.3.3 Managementul riscurilor economice .....**

**5.3.4 Managementul riscurilor ce țin de patrimoniu construit .....**

**5.3.5 Managementul riscurilor ce țin de capacitatea administrativă și maturitatea instituțiilor .....**

**5.3.6 Matricea Riscurilor .....**

**5.4 COMUNICAREA CU BENEFICIARII PROIECTELOR ȘI PROMOVAREA STRATEGIEI .....**

**SECȚIUNEA 6: PROCEDURĂ PENTRU PRIORITIZARE OPERAȚIUNI .....**

**5.1. SCOPUL PROCEDURII .....**

**5.2. ETAPELE PROCEDURII .....**

**5.3. ASPECTE GENERALE .....**

**5.4. ANEXE ALE PROCEDURII DE PRIORITIZARE OPERAȚIUNI .....**

**ANEXE**

**ANEXA 1 – CONSULTARI TEMATICE ONLINE**

**ANEXA 2 - PROPUNERI ALE CETĂȚENILOR**

**ANEXA 3 – LISTĂ LUNGĂ DE IDEI DE PROIECTE MUNICIPIUL SLATINA**

**ANEXA 4 – LISTA DE PROIECTE SIDU Municipiul Slatina 2021-2027\_\_**



## SECȚIUNEA 1: CONTEXT STRATEGIC

### 1.1. ROLUL STRATEGIEI INTEGRATE DE DEZVOLTARE URBANĂ

**Strategia integrată de dezvoltare urbană reprezintă unul dintre principalele instrumente de planificare strategică** aflate la dispoziția municipiilor, orașelor și zonelor metropolitane, urmărind utilizarea optimă și responsabilă a resurselor disponibile pentru a asigura o coeziune urbană și pentru a maximiza oportunitățile sustenabile de dezvoltare urbană.

**Pilonul central al unei Strategii Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU) îl reprezintă viziunea coerentă de dezvoltare** - sprijinită de comunitate și factorii implicați în procesul de consultare – care transpune obiective strategice și tematici de dezvoltare în direcții de acțiune, prefigurând apoi un portofoliu concret de proiecte prioritare, cu mecanisme de implementare și surse de finanțare.

Ca instrument de planificare, **elaborarea SIDU are loc cu participarea reprezentanților administrației locale și cu contribuția activă a partenerilor sociali și economici locali**, printr-un proces participativ de bună guvernare care să asigure continuitatea viziunii de dezvoltare pe termen mediu și lung.

Percepția generală cu privire la rolul unui document strategic la nivel urban este strâns legată de necesitatea atragerii fondurilor comunitare (în perspectiva cadrului financiar 2021-2027) și naționale (cu atât mai mult cu cât România urmează să implementeze prima Politică Urbană anul acesta) destinate dezvoltării urbane durabile. **Cu toate acestea, scopul principal al unei SIDU trebuie să privească dincolo de identificarea unor surse de finanțare** pentru proiecte locale, **aspirând să definească locul și rolul ocupat de localitate în regiune în perspective de timp medii și lungi**, având la bază un proces constructiv de întărire a planificării integrate.

Ca urmare a unui studiu elaborat de Programul URBACT la nivelul a 205 orașe participante din Uniunea Europeană, s-au definit **șase aspecte ale dezvoltării urbane integrate sunt:**

1. *Dezvoltarea urbană durabilă* - acțiunile abordează toți cei trei piloni ai dezvoltării durabile în ceea ce privește obiectivele economice, sociale și de mediu;
2. *Integrarea sectorială* - abordarea întregii game de politici și sectoare de activitate, inclusive infrastructură, transport, ocupare, educație, spații verzi, locuințe, cultură etc.
3. *Integrarea spațială locală* - coerența acțiunilor în diferite locații din oraș și luarea în considerare a coerenței spațiale generale în interiorul și între locații și cartiere;
4. *Integrarea teritorială* - coerența și complementaritatea acțiunilor și politicilor implementate de localitățile învecinate;
5. *Guvernare pe mai multe niveluri* - acțiunile sunt planificate coerent la diferite niveluri de guvernare, acoperind nivelurile locale (district, oraș), regionale și naționale;
6. *Implicarea părților interesate în implementare* - întreaga gamă de părți interesate relevante sunt implicate în implementarea acțiunilor planificate.

Date fiind circumstanțele în care localitățile urbane din Uniunea Europeană s-au regăsit în anul 2020 – unde pandemia Covid-19 a provocat numeroase consecințe la nivel social, demografic și economic – **sunt necesare soluții rapide și eficiente pentru atingerea obiectivelor unei economii competitive, durabile și favorabile incluziunii**. Aceste priorități se sprijină reciproc și pot duce la obținerea unui nivel ridicat de ocupare a forței de muncă, de productivitate și de coeziune socială.

**Strategia integrată reprezintă un instrument indispensabil în vederea identificării problemelor cu care se confruntă orașul și înțelegerii contextului urban actual**. Astfel, în cadrul SIDU, planificarea pe termen mediu a viziunii și obiectivelor sale vizează consolidarea tuturor aspectelor determinante de dezvoltare urbană – cu integrare verticală-orizontală, analizând și diagnosticând următoarele domenii:

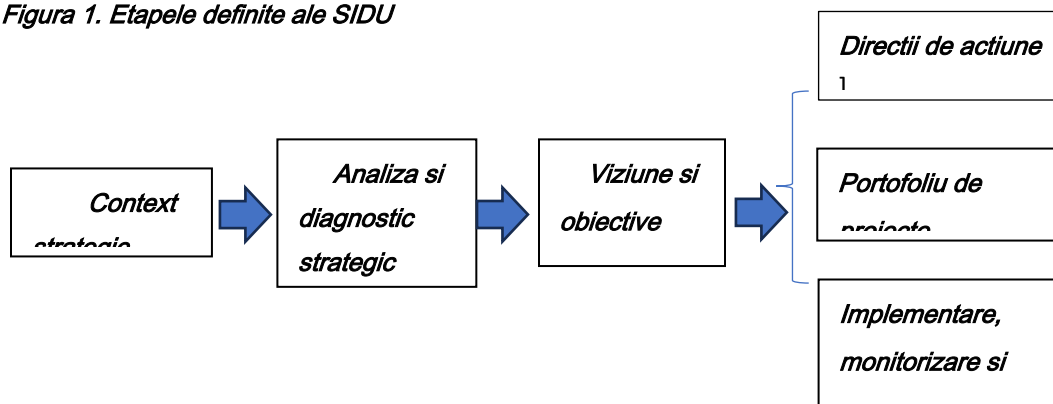
- Profil socio-demografic

- Profil economic
- Profil spațial și funcțional
- Infrastructura de transport și mobilitate
- Echiparea tehnico-edilitară
- Servicii publice
- Mediu și schimbări climatice
- Profil și capacitate administrativă
- O agendă ținută pentru orașele inteligente (Smart City)

După procesul amplu de consultare a tuturor factorilor interesați și de colectare a datelor pentru identificarea clară a contextului actual al municipiului pentru toate dimensiunile specificate anterior, **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană stabilește viziunea și obiectivele strategice pentru un orizont de timp mediu și lung**, determinând direcții de acțiune clare și portofoliul de proiecte alocate exercițiului financiar multianual.

Desigur, considerând orizontul mare de timp atribuit viziunii și obiectivelor sale, **procesul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană nu se finalizează odată cu elaborarea propriu-zisă a documentului strategic**, ci intră în faza de implementare, monitorizare și evaluare a proiectelor. Principiul dimensiunii multianuale este esențial în implementarea unei SIDU, solicitând astfel autorităților locale să își gestioneze resursele pe un cadru ce se extinde pe durata mai multor exerciții financiare.

*Figura 1. Etapele definite ale SIDU*



**Nu în ultimul rând, asumarea implementării strategiei integrate se efectuează printr-un proces participativ de dezvoltare locală, agregând interesele tuturor actorilor locali** pentru a crea premisele unui avantaj competitiv față de alte unități administrativ-teritoriale. Asumarea publică a implementării direcțiilor de dezvoltare de către autoritățile locale generează un mediu stabil și predictibil atât pentru locuitori, cât și pentru potențialii investitori. Transparentizarea proceselor de implementare, monitorizare și evaluare a proiectelor dispuse în strategie conduc la procesul participativ al factorilor interesați, un element esențial în dezvoltarea urbană sustenabilă.

## 1.2. CONCEPTE CHEIE ȘI TENDINȚE INTERNAȚIONALE, REGIONALE ȘI LOCALE

Dezvoltarea durabilă a unei unități administrativ-teritoriale din România are loc într-un context în care aceasta trebuie să fie corelată în plan vertical cu planuri strategice constituite la nivel european, național, regional și județean. Astfel, unul dintre principalele elemente din procesul elaborării sale îl reprezintă **flexibilitatea viziunii sale strategice, adresată în mod eficient pe planurile ierarhice superioare.**

Pentru a-și atinge obiectivele strategice pe termen mediu, **municipalitățile trebuie să identifice oportunităților ce îi pot oferi o poziție competitivă pe piața globală**, angajându-se în formularea unor politici de dezvoltare orientate către rezultat.

Filosofia unei planificări strategice orientată către rezultat rezidă în capacitatea unităților administrativ-teritoriale de a identifica avantajele sale specifice, bazate pe cererea actorilor regionali și coroborate cu nevoile comunității sale. În acest mod, proiectele-fanion ale municipalității pe termen mediu pot genera dezvoltarea urbană, utilizând combinații unice de produse și servicii urbane și rurale, incluzând infrastructura, facilitățile de educație și cercetare, mediul economic, turismul, calitatea vieții sau alți factori de atracție.

În urma procesului de planificare, **strategia de dezvoltare pornește de la profilarea teritoriului pe piața regională** (identificând punctele tari, oportunitățile, problemele sau amenințările sale), de la o viziune unanim acceptată și propune politici sectoriale care să conducă la programe și proiecte ce răspund acelei viziuni.

Contextul strategic general de elaborare pornește de la o integrare a problematicii acestuia (prezentată în cadrul analizei diagnostic) într-o radiografie teritorială, care vor răspunde priorităților de dezvoltare teritorială națională și ale Uniunii Europene.

La nivel național, formularea prezentei strategii integrate de dezvoltare prezintă **oportunitatea de a fi parte din proiectul pilot al primei Politici Urbane a României**, (elaborată în cadrul unui proiect de asistență tehnică derulat de Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației și Banca Mondială în perioada septembrie 2019 – martie 2020), prezentată ca instrument de consolidare a capacității administrative și de planificare strategică a zonelor urbane din România. În acest sens, strategia va fi corelată cu agenda comună a autorităților publice de la nivel central, iar seturile sale de măsuri vor fi perfect integrate cu viziunea dezvoltării sustenabile la nivel național.

## Contextul internațional

Contextul internațional este determinat de adoptarea de către ONU a *Agendei 2030 pentru dezvoltare durabilă*, un program de acțiune globală în domeniul dezvoltării cu un caracter universal și care promovează echilibrul între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile (economic, social și de mediu), vizând în egală măsură statele dezvoltate și cele aflate în curs de dezvoltare.

Figura 2. Obiectivele ONU pentru Dezvoltarea Durabilă



Sursa: Website ONU (tradus)

Cele 17 Obiective de Dezvoltare Durabilă reprezintă un set de ținte legate de dezvoltarea internațională pe viitor, care stabilesc direcții de acțiune în vederea eradicării sărăciei extreme, combaterii inegalităților și a injustiției și protejării planetei până în 2030, după cum urmează:

1. Eradicarea sărăciei în toate formele sale și în orice context;
2. Eradicarea foametei, asigurarea securității alimentare, îmbunătățirea nutriției și promovarea unei agriculturi durabile;
3. Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor la orice vârstă;
4. Garantarea unei educații de calitate și promovarea oportunităților de învățare de-a lungul vieții pentru toți;
5. Realizarea egalității de gen și împuternicirea tuturor femeilor și a fetelor;
6. Asigurarea disponibilității și managementului durabil al apei și sanitație pentru toți;
7. Asigurarea accesului tuturor la energie la prețuri accesibile, într-un mod sigur, durabil și modern;
8. Promovarea unei creșteri economice susținute, deschise tuturor și durabile, a ocupării depline și productive a forței de muncă și a unei munci decente pentru toți;
9. Construirea unor infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile și încurajarea inovației;
10. Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și de la o țară la alta;
11. Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;
12. Asigurarea unor tipare de consum și producție durabile;
13. Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor;
14. Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă;
15. Protejarea, restaurarea și promovarea utilizării durabile a ecosistemelor terestre, gestionarea durabilă a pădurilor, combaterea deșertificării, stoparea și repararea degradării solului și stoparea pierderilor de biodiversitate;
16. Promovarea unor societăți pașnice și incluzive pentru o dezvoltare durabilă, a accesului la justiție pentru toți și crearea unor instituții eficiente, responsabile și incluzive la toate nivelurile;
17. Consolidarea mijloacelor de implementare și revitalizarea parteneriatului global pentru dezvoltare durabilă.

## Contextul European

Contextul european este determinat de propunerea pentru Agenda Teritorială 2030, de Agenda Urbană pentru UE (Pactul de la Amsterdam, 2016), Inițiativa Urbană Europeană (2021-2027), Programul URBACT IV (2021-2027), și Politica de coeziune a UE 2021-2027.

## Agenda urbană pentru UE

*Agenda urbană pentru UE* (<https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda-eu/what-urban-agenda-eu>) se concentrează, în mod special, pe trei piloni ai elaborării și implementării politicilor UE:

### 1. O reglementare mai bună

- Se concentrează pe o implementare mai eficientă și mai coerentă a politicilor, legislației și instrumentelor existente ale UE. Legislația UE ar trebui să fie concepută astfel încât să atingă obiectivele la costuri minime, fără a impune sarcini legislative inutile.

### 2. O finanțare mai bună

- Va contribui la identificarea, susținerea, integrarea și îmbunătățirea surselor tradiționale, inovatoare și ușor de utilizat pentru zonele urbane, la nivel instituțional relevant, inclusiv din fondurile europene structurale și de investiții (FESI) (în concordanță cu structurile juridice și instituționale deja existente) în vederea implementării eficiente a intervențiilor în zonele urbane.

### 3. O cunoaștere mai bună

- Va contribui la îmbunătățirea bazei de cunoștințe privind problemele urbane și la schimbul de bune practici și cunoștințe. Datele de încredere sunt importante pentru portretizarea diversității structurilor și sarcinilor autorităților urbane, pentru elaborarea de politici urbane bazate pe dovezi, precum și pentru furnizarea de soluții adaptate la provocările majore.

### Inițiativa Urbană Europeană

*Inițiativa Urbană Europeană* își propune să consolideze abordările integrate și participative la dezvoltarea urbană durabilă și să ofere o legătură mai puternică cu politicile relevante ale UE și, în special, cu investițiile în politica de coeziune, prin următoarele trei linii de acțiune:

- sprijin pentru consolidarea capacităților orașelor în conceperea politicilor și practicilor urbane durabile într-un mod integrat și participativ și îmbunătățirea proiectării și implementării strategiilor și planurilor de acțiune urbane durabile în orașe;
- sprijin pentru acțiunile inovatoare prin dezvoltarea de soluții inovatoare transferabile și scalabile la provocările urbane;
- sprijin pentru cunoaștere, elaborarea de politici și comunicare.

### Programul de cooperare URBACT IV (2021-2027)

*URBACT* este un program dedicat cooperării urbane interregionale, urmărind să consolideze eficiența Politicii de coeziune și astfel, promovarea schimbului de experiență, creșterea capacității și identificarea, transferul și valorificarea practicilor urbane durabile și integrate.

Viitorul program urmărește sprijinirea acțiunilor și completarea inițiativelor suplimentare prevăzute în propunerea de Regulament pentru Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) și alte elemente, care sunt relevante pentru contextul urban european, în special Inițiativa Urbană Europeană, Agenda Urbană pentru UE, Acordul Verde al UE și revizuirea Cartei de la Leipzig.

### Agenda teritorială a Uniunii Europene 2030

*Propunerea pentru Agenda Teritorială 2030* este un document strategic la nivel european care oferă un cadru de acțiune către coeziunea teritorială, aducând în același timp plus valoare printr-o abordare orientată spre implementare și creștere a vizibilității. Agenda teritorială propune șase priorități pentru dezvoltarea teritoriului european, și anume:

- Europa echilibrată – dezvoltare teritorială mai echilibrată, utilizând diversitatea Europei
- Regiuni funcționale – dezvoltare locală și regională și mai puține inegalități între teritorii
- Integrare și dincolo de frontiere – trăind și muncind peste granițele naționale
- Mediu sănătos – medii ecologice de viață mai bune și orașe și regiuni neutre din punct de vedere climatic
- Economie circulară – economii locale puternice și durabile într-o lume globalizată
- Conexiuni durabile – conectivitate digitală și fizică durabilă a teritoriilor

### Politica de coeziune a UE 2021-2027

Versiunea modernizată a Politicii de coeziune a Uniunii Europene, principala politică de investiții la nivel european, acoperă domenii precum dezvoltarea urbană, mobilitatea, mediul și dezvoltarea rurală. Versiunea pentru perioada programatică 2021-2027 are la bază următoarele cinci priorități investiționale:

- **O Europă mai inteligentă**, prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii;
- **O Europă mai verde**, fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice;
- **O Europă conectată**, cu rețele strategice de transport și digitale;
- **O Europă mai socială**, pentru realizarea pilonului european al drepturilor sociale și sprijinirea calității locurilor de muncă, a învățământului, a competențelor, a incluziunii sociale și a accesului egal la sistemul de sănătate;
- **O Europă mai apropiată de cetățenii săi**, prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE.

De asemenea, Politica de Coeziune are în vedere o abordare mai personalizată a dezvoltării regionale, prin simplificarea pachetului de reguli, un cadru bugetar mai flexibil, eliminarea obstacolelor transfrontaliere și sprijinirea proiectelor interregionale pentru inovare, precum și norme consolidate pentru cele mai performante investiții la nivel de UE.

Sectorul	Denumirea documentului strategic
<b>Dezvoltare urbană și teritorială</b>	Inițiativa Urbană Europeană (2021-2027) Programul URBACT (2021-2027) Declarația de la București – Către un cadru comun pentru dezvoltare urbană în Uniunea Europeană (2019) Noua Agendă Urbană (2016) Principalele propuneri ale Comisiei Europene pentru perioada 2021-2027 în domeniul dezvoltării teritoriale și urbane
<b>Dezvoltare sustenabilă</b>	Agenda 2030 pentru dezvoltare sustenabilă
<b>Schimbări climatice</b>	Politica UE în domeniul schimbărilor climatice Programul pentru mediu și politici climatice LIFE (2021-2027)
<b>Protecția mediului</b>	Pactul ecologic european (European Green Deal)
<b>Dezvoltare economică</b>	Politica UE în domeniul IMM-urilor Programul InvestEU (2021-2027) Programul privind piața unică Investiții într-o industrie inteligentă, inovatoare și durabilă. O strategie reînnoită privind politica industrială a UE
<b>Cultură</b>	O nouă agendă europeană pentru cultură Programul Europa Creativă (2021-2027)
<b>Turism</b>	Politica UE în domeniul turismului
<b>Cercetare-inovare</b>	O agendă europeană reînnoită pentru cercetare și inovare – șansa Europei de a-și modela viitorul – COM (2018) 306 final din 15.05.2018 Program-cadru pentru cercetare și inovare Orizont Europa (2021- 2027)
<b>Incluziune socială</b>	Pilonul european al Drepturilor sociale
<b>Educație, tineret, sport</b>	Erasmus, programul de acțiune al Uniunii în domeniul educației, formării, tineretului și sportului (2021-2027)
<b>Guvernanță</b>	Bună guvernanță pentru politica de coeziune. Consolidarea capacității administrative
<b>Energie</b>	Politica UE în domeniul energiei până în 2030 Politica UE în domeniul energiei până în 2050 Rețeaua transeuropeană pentru energie (TEN-E)
<b>Digitalizare</b>	Programul Europa Digitală pentru perioada 2021-2027
<b>Transport</b>	Mecanismul pentru Interconectarea Europei (2021-2027) CARTE ALBĂ Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din

	punct de vedere al resurselor EUROPA ÎN MIȘCARE. Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată (2018) Document de lucru: Cadrul UE pentru 2021-2027 privind politica de siguranță rutieră – Următorii pași spre "Viziune Zero"
<b>Agricultură și dezvoltare rurală</b>	Politica agricolă și de dezvoltare rurală pentru perioada 2021-2027
<b>Cooperare teritorială</b>	Obiectivul de cooperare teritorială europeană (Interreg) pentru perioada 2021-2027 Programul Transnațional Dunărea 2021-2027 – în lucru (document de poziție)

*Sursa: Politica Urbană a României*

### 1.3. STRATEGII RELEVANTE LA NIVEL NAȚIONAL, REGIONAL ȘI LOCAL

#### 1.3.1 Strategii relevante la nivel național Politica Urbană a României

Politica Urbană reprezintă viziunea de dezvoltare urbană durabilă, incluzivă și rezilientă a României. Ea va stabili o agendă comună a autorităților publice de la nivel central și local pentru îmbunătățirea cadrului de dezvoltare urbană, prin furnizarea unui set de măsuri coerente și prin coordonarea și corelarea domeniilor sectoriale și a diferiților actori.

Politica Urbană vizează următoarele direcții pe care autoritățile naționale le vor aborda, și anume:

- a) dezvoltare urbană verde și rezilientă;
- b) competitivă și productivă;
- c) justă și incluzivă;
- d) orașe bine guvernate.

De asemenea, cinci „obiective prioritare” au apărut drept cele mai importante pentru realizarea efectivă a obiectivelor de mai sus. Acestea au fost selectate luând în considerare aspecte precum efecte multiplicatoare, capacitatea de a genera co-beneficii și contribuția simultană la mai multe dintre cele patru obiective. Aceste cinci obiective prioritare sunt următoarele:

- Obiectivul prioritar 1: Dezvoltarea teritorială durabilă
- Obiectivul prioritar 2: Crearea de orașe inteligente locuibile și climatice prin îmbunătățirea infrastructurii verzi și albastre pentru atenuare și adaptare la pericolele urbane
- Obiectivul prioritar 3: Îmbunătățirea activității economice prin furnizarea de medii de viață de calitate, îmbunătățirea oportunităților de muncă și a locațiilor de afaceri bine deservite
- Obiectivul prioritar 4: Îmbunătățirea condițiilor de viață, în special prin extinderea accesului la locuințe și servicii publice
- Obiectivul prioritar 5: Îmbunătățirea capacității publice și a cooperării între jurisdicții și sectoare

În acest sens, a fost identificată o paletă largă de obiective și măsuri asociate la nivel național, pentru a putea fi adaptate și utilizate de toate autoritățile locale pe măsură ce își vor actualiza strategiile integrate de dezvoltare urbană.

#### Planul de Amenajare a Teritoriului Național

Strategia se coordonează la nivel de obiective și politici sectoriale cu Planul de Amenajare a Teritoriului Național - secțiunile: (I) Rețele de transport, (II) Apă, (III) Zone protejate, (IV) Rețeaua de localități (2014), (V) Zone de risc natural, (VI) Zone turistice.

PATN reprezintă o bază de amenajare pentru programele sectoriale strategice, determinând scopul și prioritățile pentru dezvoltarea teritorială a țării în relație cu politicile UE. Deși acesta nu este încă în formă finală, autoritățile locale au responsabilitatea de a asigura pentru comunitățile lor o dezvoltare în armonie cu principiile și liniile directoare ale PATN, pe măsură ce secțiunile sunt elaborate.

### Strategia de Dezvoltare Teritorială a României. România policentrică 2035. Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și egalitate de șanse pentru oameni

Prin SDTR este stabilit cadrul strategic de fundamentare a dezvoltării teritoriale a României pe termen lung, necesar pentru sprijinirea și ghidarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel național, cu scopul valorificării oportunităților și a nivelului de dezvoltare ale fiecărui teritoriu.

Scenariul România Policentrică urmărește, în perspectiva anului 2035, dezvoltarea teritoriului național la nivelul unor nuclee de concentrare a resurselor umane, materiale, tehnologice și de capitaluri (orașe mari/medii) și conectarea eficientă a acestor zone de dezvoltare cu teritoriile europene. În cadrul Strategiei au fost identificate 5 obiective generale și mai multe obiective specifice aferente:

- Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband
- Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și inclusive
- Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane
- Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate Teritorială
- Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială

### Strategii sectoriale naționale

**Tabel 2. Documente strategice sectoriale aplicabile la nivel național**

Sectorul	Denumirea documentului strategic
<b>Dezvoltare metropolitană, urbană și locală</b>	Orașe Magnet – Migrație și navetism în România Orașe Competitive - Remodelarea economiei geografice a României Programul Național de Dezvoltare Locală I și II Criterii de prioritizare îmbunătățite pentru proiectele PNDL
<b>Dezvoltare sustenabilă</b>	Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României – orizonturi 2013-2020-2030 Strategia Națională de Renovare pe Termen Lung
<b>Schimbări climatice</b>	Strategia Națională privind Schimbările Climatice 2013-2020 (2023)
<b>Protecția mediului</b>	Strategia Națională de Gestionare a Deșeurilor 2014-2020 (2023) și Planul Național privind Managementul Deșeurilor
<b>Dezvoltare economică</b>	Strategia Națională pentru Competitivitate 2014-2020 (2023) Strategia națională pentru export a României pentru perioada 2014-2020 (2023)
<b>Cultură</b>	Strategia sectorială în domeniul culturii și patrimoniului național pentru perioada 2016-2022
<b>Turism</b>	Master Planul pentru Dezvoltarea Turismului Național al României 2007- 2026 Strategia Națională de Dezvoltare a Ecoturismului în România
<b>Cercetare-inovare</b>	Strategia Națională pentru Cercetare, Dezvoltare și Inovare 2014-2020 (2023)
<b>Incluziune socială și sănătate</b>	Strategia națională privind incluziunea socială și reducerea sărăciei 2015-2020 (2023) Strategia pentru Sănătate 2014-2020 (2023) Strategia națională pentru promovarea îmbătrânirii active și protecția persoanelor vârstnice 2015-2020 (2023) Strategia Națională pentru Ocuparea Forței de Muncă 2014-2020 (2023)



	Strategia Guvernului României de incluziune a cetățenilor români aparținând minorității rome pentru perioada 2015-2020 (2023) Strategia națională pentru protecția și promovarea drepturilor copilului 2014-2020 (2023) Strategia națională "O societate fără bariere pentru persoanele cu dizabilități" 2015-2020 (2023)
<b>Educație, tineret, sport</b>	Strategia educației și formării profesionale din România pentru perioada 2016-2020 (2023) Strategia Națională pentru Învățarea pe tot Parcursul Vieții Strategia națională pentru învățământ terțiar 2015-2020 (2023) Strategia privind modernizarea infrastructurii educaționale 2017-2023 Strategia pentru reducerea părăsirii timpurii a școlii
<b>Guvernanță</b>	Strategia pentru consolidarea administrației publice 2014-2020 (2023) Strategia privind mai buna reglementare 2014-2020 (2023)
<b>Energie</b>	Strategia Energetică a României 2016-2030, cu perspectiva anului 2050
<b>Digitalizare</b>	Strategia Națională privind Agenda Digitală pentru România (2023) Planul Național de Dezvoltare a Infrastructurii – NGN (Next Generation Network)
<b>Transport</b>	Master Plan General de Transport al României Strategia de transport intermodal în România 2020 (2023)
<b>Agricultură și dezvoltare rurală</b>	Strategia pentru Dezvoltarea Sectorului Agro-Alimentar pe termen mediu și lung (orizontul 2020-2030) Planul Strategic Național Multianual privind Acvacultură

*Sursa: Politică Urbană a României*

### 1.3.2 Propunerile de arhitectură pentru Programele Operaționale 2021-2027

#### Programul Operațional Tranziție Justă (POTJ)

Programul Operațional Tranziție Justă își propune să asigure trecerea către o economie neutră din punct de vedere climatic, într-un mod echitabil – care să mențină sau să crească numărul locurilor de muncă din aceste sectoare, bazându-se pe obiective care vizează sprijinirea diversificării economice a celor mai afectate teritorii, măsuri de recalificare și incluziune a muncitorilor și a persoanelor aflate în căutarea unui loc de muncă.

#### Programul Operațional Dezvoltare Durabilă (PODD)

Viziunea Programului Operațional Dezvoltare Durabilă este în concordanță cu obiectivul Uniunii Europene de conservare și îmbunătățire a calității mediului, bazându-se pe obiective care vizează asigurarea coeziunii sociale, economice și teritoriale prin sprijinirea unei economii cu emisii scăzute de gaze cu efect de seră și prin asigurarea utilizării eficiente a resurselor naturale.

Prin PODD se urmărește finanțarea nevoilor de dezvoltare naționale din următoarele sectoare: adaptarea la schimbările climatice prin creșterea eficienței energetice și dezvoltarea sistemelor inteligente de energie, a soluțiilor de stocare a sistemului energetic; infrastructura de apă și apă uzată; economia circulară; conservarea biodiversității; calitatea aerului; decontaminarea siturilor poluate și managementul riscurilor.

#### Programul Operațional Transport (POT)

Viziunea Programului Operațional Transport pentru anul 2030 este de a moderniza și extinde infrastructura de transport de pe teritoriul României, în vederea îmbunătățirii conectivității cu restul țărilor din Uniunea Europeană concomitent cu regiunile de dezvoltare ale țării.

Obiectivul general îl reprezintă recuperarea decalajelor de dezvoltare din domeniul infrastructurii de transport, concomitent cu aderarea la politicile europene de transport evidențiate prin Politica TENT, Strategia Europa 2020, pachetul „Europa în mișcare” și Master Planul General de Transport al României.

### **Programul Operațional Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare (POCIDIF)**

Programul Operațional Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare propune măsuri în domeniile cercetării, dezvoltării și inovării/specializării inteligente și în domeniul digitalizării, finanțate fie prin granturi, fie prin instrumente financiare cu respectarea regulilor de ajutor de stat, după caz, pentru a răspunde provocărilor identificate la nivel național.

### **Programul Operațional Sănătate (POS)**

Programul Operațional Sănătate 2021-2027 este un document strategic de programare care acoperă o serie amplă de domenii, precum: medical, social, energie, CDI și TIC, obiectivul acestuia fiind de a contribui la strategiile elaborate în domeniile de resort, considerând astfel obiectivele și prioritățile specifice tematice selectate în funcție de nevoile naționale, regionale, județene și locale.

### **Programul Operațional Educație și Ocupare (POEO)**

Programul Operațional Educație și Ocupare prezintă o viziune integrată privind accesul la învățământ și accesul pe piața muncii, propunându-și să modernizeze instituțiile și serviciile oferite pieței muncii, să promoveze participarea echilibrată, după gen, pe piața muncii, să asigure echilibrul dintre viața profesională și cea personală, dar și să ducă la o mai bună adaptare a lucrătorilor la schimbările rapide de pe piața muncii.

### **Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială (POIDS)**

Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială are o importantă componentă socială, cu mai multe obiective, precum: creșterea accesului la servicii sociale pentru populația vulnerabilă, creșterea calității serviciilor sociale, reducerea gradului de excluziune socială pentru grupurile vulnerabile, creșterea capacității sistemului național de asistență socială de a răspunde la nevoile populației vulnerabile, creșterea capacității autorităților locale de a identifica și evalua nevoile sociale ale comunității într-un mod participativ.

De asemenea, POIDS se adresează unei categorii extinse de grupuri vulnerabile: persoane din mediul rural, familii monoparentale, persoane fără locuință, familii cu o situație materială precară, emigranți, persoane cu dizabilități, vârstnici, victime ale violenței domestice, etc.

### **Programul Operațional Asistență Tehnică (POAT)**

Programul Operațional Asistență Tehnică are drept scop continuarea abordării din perioada 2014-2020, respectiv finanțarea din POAT a măsurilor orizontale și a asistenței tehnice pentru programele operaționale gestionate de MFE care nu vor avea axă proprie de asistență tehnică, respectiv PODD, POCIDIF, POS, POIDS și POAT. Acest mecanism permite implementarea eficace a asistenței tehnice, în sensul în care elimină riscul de duplicare a funcțiilor de evaluare, monitorizare, verificare cereri de rambursare și achiziții pentru proiectele de asistență tehnică implementate.

## **1.3.3 Strategii relevante la nivel regional**

### **Programul Operațional Regional Sud Vest 2021-2027**

Strategia POR Sud Vest reflectă orientările politicii de coeziune a Uniunii Europene pentru perioada 2021-2027 și a fost elaborată luând în considerare nevoile și provocările existente la nivelul regiunii, precum și concluziile Raportului de țară din 2019 pentru România.

Strategia prezintă 8 axe prioritare, anume:

- Prioritatea 1 – Competitivitate prin inovare și întreprinderi dinamice
- Prioritatea 2 – Digitalizare în beneficiul cetățenilor și a firmelor
- Prioritatea 3 – Eficiența energetică și infrastructura verde
- Prioritatea 4 – Mobilitate urbană durabilă
- Prioritatea 5 – Accesibilitate și conectivitate la nivel regional
- Prioritatea 6 – Educație modernă și incluzivă
- Prioritatea 7 – Dezvoltare teritorială sustenabilă
- Prioritatea 8 – Asistență tehnică

### **Planul de Dezvoltare Regională Sud Vest Oltenia 2021-2027**

Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia 2021-2027 reprezintă instrumentul de planificare strategică prin care regiunea, plecând de la analiza socio-economică regională și având drept cadru obiectivele tematice, prioritățile de investiții și acțiunile cheie prevăzute de proiectele de regulamente privind fondurile europene, își promovează prioritățile și interesele în domeniul economic și social.

PDR reprezintă atât o reflectare a nevoilor de dezvoltare a regiunii, în vederea reducerii cât mai rapide a decalajelor existente față de regiunile mai dezvoltate din UE, cât și un instrument de priorizare a investițiilor în regiune.

Planul va avea ca anexă portofoliul de proiecte relevante la nivel regional, aflat momentan în lucru, ce va stabili necesarul și tipurile de investiții ce vor fi finanțate din viitoarele Programe Operaționale sau alte surse de finanțare, în concordanță cu prioritățile regiunii, direcțiile de acțiune și obiectivele specifice de atins la finalul perioadei de programare.

### **Strategia pentru Cercetare și Inovare Regională prin Specializare Inteligentă RIS3 SUD VEST**

Strategia de Specializare Inteligentă a Regiunii Sud-Vest Oltenia pentru perioada 2021-2027a fost aprobată în CDR în data de 01.10.2021

Strategia Regională de Specializare Inteligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021-2027 propune un cadru coerent pentru investiții, care se concentrează pe susținerea start-up-urilor și IMM-urilor inovative, consolidarea și dezvoltarea infrastructurilor, capacităților și competențelor în materie de cercetare și inovare, stimularea cooperării între organizațiile publice de cercetare și industriile inovatoare.

Elaborarea Strategiei Regionale de Specializare Inteligentă reprezintă o precondiție pentru accesarea finanțărilor europene disponibile în cadrul Obiectivului de politică 1 „O Europă mai inteligentă” aferent noii Politici de Coeziune a UE și se bazează pe parteneriatul regional între ADR Nord-Est și toți actorii cheie regionali.

#### **1.3.4 Contextul la nivelul județului Olt**

#### **Planul de amenajare a teritoriului județean Olt**

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean are caracter director și reprezintă expresia spațială a programului de dezvoltare socio-economică a județului pe o perioadă de timp scurtă, medie și de largă perspectivă. Strategia de dezvoltare spațială va viza un orizont temporal de 15 ani, căruia îi corespund propuneri și un program de măsuri etapizat pe termen scurt și mediu (5 ani), mediu și lung (10 ani) și de perspectivă (15 ani).

Proiectul se constituie într-o documentație de amenajarea teritoriului a cărei necesitate este stabilită conform prevederilor Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului.

## **Strategia de Dezvoltare Economică și Socială a Județului Olt pentru perioada 2014-2020**

Strategia de Dezvoltare Economică și Socială a Județului Olt pentru perioada 2014-2020 a fost elaborată la inițiativa Consiliului Județean Olt, cu scopul de a deveni principalul instrument de planificare strategică și de orientare a investițiilor pentru instituție, pentru administrațiile publice locale, dar și pentru alte categorii interesate, precum cei din mediul privat, universitar sau nonguvernamental.

## **Plan de mentinere a calitatii aerului in judetul Olt 2020 – 2024**

Plan de mentinere a calitatii aerului in judetul Olt 2020 – 2024 are în prim plan viziunea de a crește calitatea vieții locuitorilor prin dezvoltarea durabilă a județului, realizată prin reducerea efectelor schimbărilor climatice în mod direct și indirect, cu impact asupra scăderii emisiilor de gaze cu efect de seră.

### **1.3.5 Strategii relevante la nivel local**

#### **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina**

Versiunea precedentă a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina, realizată pentru perioada 2014-2020, își propunea „dezvoltarea capacității Municipiului Slatina de a asigura servicii și implementa programe în vederea dezvoltării durabile a localității și a creșterii nivelului de trai al populației” Împreună cu viziunea stabilită, Strategia își propunea un set de 14 obiective strategice, după cum urmează:

- OS1. Bază economică solidă și diversificată ce asigură competitivitatea la nivel local și regional
- OS2. Sistem de învățământ performant, corelat cu cerințele pieței muncii și ale angajatorilor
- OS3. Atractivitate crescută a municipiului printr – un sistem revitalizat de dotări de agrement și cultură de nivel municipal și extramunicipal
- OS4. Infrastructură și servicii urbane adecvate cerințelor și necesităților tinerilor și familiilor tinere
- OS5. Capital uman dezvoltat în zonele dezavantajate, cu prioritate cartierul Tudor Vladimirescu și Progresul IV (Școala de Poliție)
- OS6. Infrastructură și servicii publice care asigură deservirea tuturor categoriilor de utilizatori
- OS7. Siguranță crescută în spațiul public
- OS8. Infrastructură care încurajează deplasările durabile și deservește într – un mod eficient zonele rezidențiale
- OS9. Sistem rutier modern și funcțional
- OS10. Eficientizarea fluxurilor principale de persoane și marfă dinspre și către oraș prin modernizarea și extinderea infrastructurii pentru traficul greu și a rețelei majore de circulație
- OS11. Rețea de spații verzi publice extinsă, care pune în valoare atracțiile locale, reconectând zonele rezidențiale cu centrul istoric
- OS12. Poluare redusă și calitate ridicată a factorilor de mediu în municipiul Slatina
- OS13. Terenuri degradate recuperate și reintroduse în teritoriul urban
- OS14. Eficiență energetică crescută

Documentul reprezintă punctul de plecare pentru prezenta Strategie Integrată de Dezvoltare Urbană, care continuă sinergia de proiecte și obiective propuse anterior, completându-le cu viziunea strategică adaptată la realitățile globale pentru perioada 2021-2029

#### **Planul de mobilitate urbana durabila pentru Municipiul Slatina**

Plan de Mobilitate Urbana Durabila pentru Municipiul Slatina a fost aprobat in data de 30.08.2022 si reprezinta un document strategic, o documentatie complementara a planului urbanistic general (P.U.G.), dar si instrumentul de planificare strategica teritoriala prin care este corelata dezvoltarea spatiaa a localitatilor cu nevoile de mobilitate si transport ale persoanelor si marfurilor.

#### 1.4. PROCESUL DE CONSULTARE ȘI IMPLICARE A FACTORILOR INTERESAȚI

Formularea strategiei integrate de dezvoltare urbană este rezultatul unui proces participativ, care implică factorii de decizie, oamenii de afaceri, asociațiile și organizațiile non-guvernamentale, cetățenii, în vederea stabilirii unor direcții prioritare pentru dezvoltarea orașului în orizontul de timp 2021-2027.

Creșterea transparenței și implicarea cetățenilor în luarea deciziilor publice este elementul de bază al unei bune guvernări, angajament asumat de către România prin semnarea Pactului pentru o guvernare deschisă și o serie de documente legislative. Dincolo de obligativitatea informării cetățenilor cu privire la deciziile administrative, este necesară dezvoltarea unei culturi a dialogului și consultării cetățenilor, al căror rezultat să fie integrat în deciziile care privesc dezvoltarea comunității.

De asemenea, participarea activă a cetățenilor la implementarea și monitorizarea direcțiilor de dezvoltare și obiectivelor prioritare pentru orașul lor este esențială pentru stabilirea unei relații de colaborare eficientă între administrație și cetățeni. Cu cât cetățenii sunt mai implicați în viața orașului lor, cu atât orașul devine mai atractiv, competitiv și dezvoltat.

Asociația Internațională pentru Participarea Publică (IAPP) descrie trei niveluri de participare activă:

- **Implicarea publicului în elaborarea politicilor publice**, un proces gestionat de autorități pentru a se asigura că opiniile diferitelor părți interesate sunt considerate, armonizate și integrate în produsul final.
- **Parteneriatele public-private**, prin care instituția publică se angajează în colaborare și parteneriat cu diferiți actori din comunitate, în fiecare etapă a dezvoltării politicilor publice, de la identificarea și selectarea alternativelor, până la implementarea, monitorizarea și evaluarea acestora.
- **Delegarea responsabilităților legate de implementarea politicilor publice, unor grupuri interesate din comunitate**, care primesc puterea, precum și responsabilitatea de a atinge obiectivele asupra cărora a fost convenit, contribuind la crearea unei comunități puternice.

**O comunitate implicată se construiește pe încredere.** La nivel național, implicarea cetățenilor în deciziile administrative și gradul de informare cu privire la documentele strategice locale sunt reduse, fiind necesare măsuri pentru o mai bună comunicare și deschidere din partea administrațiilor locale. Simpla încurajare a implicării active nu este o strategie eficientă pe termen lung, dacă nu este urmată de demonstrare a analizării și integrării propunerilor.

La nivel național, implicarea cetățenilor în deciziile administrative și gradul de informare cu privire la documentele strategice locale sunt reduse, fiind recomandate măsuri pentru o mai bună comunicare și deschidere din partea administrațiilor locale. Simpla încurajare a implicării active nu este o strategie eficientă pe termen lung, dacă nu este urmată de o demonstrare a analizării și integrării propunerilor.

Un aspect încurajator este că dacă la nivel național, 3% din persoanele intervievate la nivel național au declarat că au fost implicate/ consultate în elaborarea PUG și SDL, în Slatina procentul este de 4.32 %, fiind printre cele șapte centre urbane care înregistrează ponderi ale implicării cetățenești peste media națională, alături de orașele Sinaia (8%), Iași (7%), Brașov (6%), Craiova (5%) Oradea (6%) și Tg. Jiu (4%). În ceea ce privește gradul de informare al cetățenilor cu privire la prevederile Planului urbanistic general și al Strategiei de dezvoltare urbană, 85% dintre respondenții din Slatina nu cunosc aceste prevederi (față de 86.6% la nivel național).

Astfel, în cadrul elaborării Strategiei integrate de dezvoltare urbană pentru 2021-2027 a fost acordată o importanță ridicată creșterii nivelului de implicare și informare al cetățenilor . În acest scop, au fost aplicate o serie de instrumente participative, descrise în continuare, precum și un plan de comunicare care să asigure o bună informare și un nivel înalt și constant de implicare a cetățenilor în implementarea și monitorizarea strategiei.

Astfel, procesul de consultare în cadrul procesului de elaborare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina (2021-2027) a fost realizat prin următoarele instrumente:

### (1) Cercetare sociologică

Instrumentele de cercetare au inclus Barometrul Urban privind Calitatea Vieții realizat de către Banca Mondială în perioada 1 iulie -15 august 2020, care a utilizat ancheta bazată pe chestionar ca metodă exclusivă de colectare a datelor (telefonice și față în față). Au fost avute în vedere și rezultatele unui sondaj trimis prin e-mail către cele 319 de administrații locale din România, cu 259 de răspunsuri (inclusiv municipiul Slatina), în perioada februarie-martie 2020.

### (2) Colectare de provocări și soluții (platforma Citadini.ro, Facebook)

Acțiunile de implicare a părților interesate pentru elaborarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană au inclus și colectarea de provocări și soluții urbane din partea locuitorilor Slatina prin două platforme online dedicate Politicii Urbane a României (site-ul web citadini.ro și pagina de Facebook - Politica Urbană a României).

(3) Consultările tematice au fost realizate cu actori ai societății civile, având ca scop validarea ipotezelor analizei-diagnostic, precum și identificarea problemelor și provocărilor la nivel sectorial și propunerea unor soluții sau idei de proiecte.

## Cercetarea sociologică

### Barometrul Urban privind Calitatea Vieții (2020)

Barometrul Urban privind Calitatea Vieții (Urban Flash) realizat de către Banca Mondială în perioada 1 iulie - 15 august 2020 a oferit informații valoroase privind percepția locuitorilor asupra situației existente la nivelul municipiului Slatina, precum și asupra direcțiilor strategice de dezvoltare.

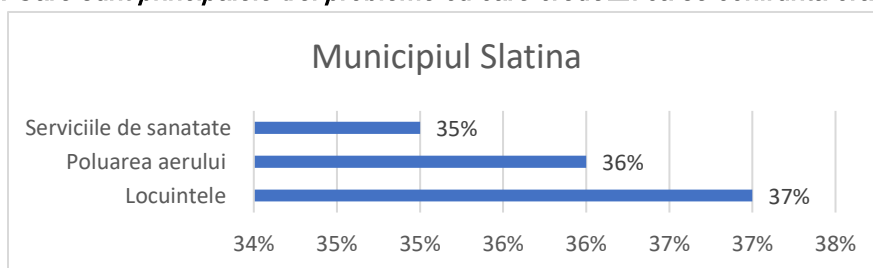
Alături de Slatina, eșantionul a inclus alte 40 de localități urbane, ceea ce a permis o analiză comparativă a rezultatelor cu alte localități urbane similare ca dimensiune și rang. Principalele teme acoperite în sondaj au fost: satisfacția față de viața urbană, percepția privind calitatea mediului și lupta împotriva schimbărilor climatice, percepția cetățenilor despre orașul lor, percepția privind situația personală, probleme și priorități de dezvoltare.

Precizări metodologice:

- Sondajul este reprezentativ la nivel național pentru mediul urban, cu o marjă de eroare statistică de +/-1% pentru un interval de încredere de 99%. Colectarea datelor s-a realizat în sistem mixt: telefonic și față în față.
- Sondajul de opinie a avut un număr de 13.380 respondenți la nivel național, din tot atâtea gospodării; aceste gospodării totalizează 32.978 indivizi cu vârste de peste 15 ani. La nivelul unei gospodării a fost selectat un singur respondent.
- La nivelul fiecărei localități au fost selectați, în funcție de categoria de dimensiune a localității, între 250 și 500 de respondenți. La nivelul municipiului Slatina au fost selectați 400 de respondenți.
- Selecția respondenților s-a realizat pe baza cotelor determinate de ponderea populației pe categorii de vârstă și gen, în conformitate cu prognozele demografice calculate de Institutul Național de Statistică pentru 1 ianuarie 2020.

Rezultatele cercetării sociologice au contribuit la identificarea nevoilor specifice sectoriale și sunt prezentate pe larg în secțiunea Analiza situației actuale. Principalele trei probleme cu care, în opinia cetățenilor, municipiul Slatina se confruntă sunt: Locuințele, Poluarea aerului și Serviciile de sănătate .

**Figura 3. Care sunt principalele trei probleme cu care credeți că se confruntă orașul dvs.?**



*Sursa: Barometrul Urban, 2020*

Respondenții au fost invitați să prioritizeze, pentru următorii 10 ani, următoarele cinci aspecte: condițiile de viață ale oamenilor, calitatea mediului, transport și conectivitate, mediul de afaceri, tehnologizare, inovare și buna administrare. Municipiului Slatina, ierarhia acestora se prezintă astfel:

1. Mediul de afaceri, tehnologizare, inovare - 30%
2. Condițiile de viață ale oamenilor - 25%
3. Buna administrare - 19%
4. Transport și conectivitate - 16%
5. Calitatea mediului - 10%

### Colectarea de provocări și soluții urbane (Citadini.ro, Facebook)

#### Consultări online

##### Obiectiv

Echipa a organizat o serie de consultări online cu actori locali, cu scopul de a implica părțile interesate în procesul elaborării SIDU Slatina 2021-2027, prin identificarea provocărilor și nevoilor existente la nivel local, soluții posibile la acestea, precum și modele de bune practici care ar putea fi replicate la nivelul municipiului.

##### Metodologie

Maparea părților interesate a reprezentat primul pas în procesul de colaborare cu societatea civilă, sectorul privat, experții locali și mediul academic, urmat de contactarea acestora, prin intermediul emailului sau la telefon, cu scopul de a lansa invitația de a participa la consultările dedicate procesului de dezvoltare a strategiei, asigurând astfel implicarea acestora pe durata întregului proces.

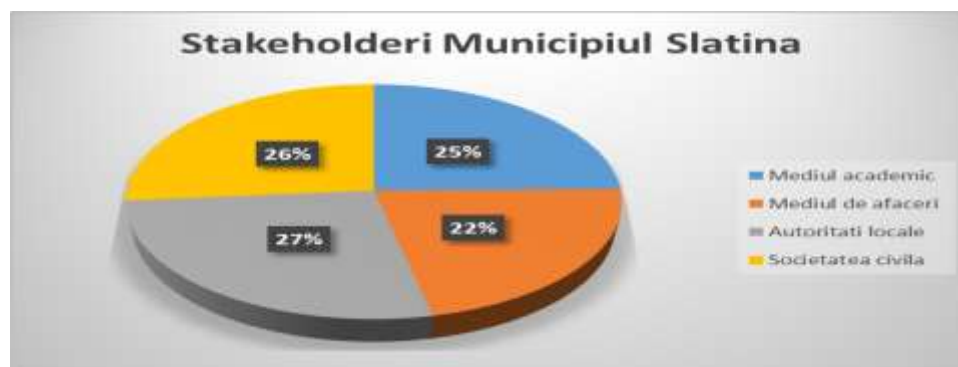
Astfel, consultările au fost atât dedicate discuțiilor tehnice și generale cu privire la direcțiile strategiei, cât și organizate pe teme de dezbătute în cadrul documentului. Întâlnirile s-au desfășurat într-un format care a pus pe primul loc generarea de idei din partea participanților și a avut ca obiectiv secundar construirea unui dialog benefic și consolidarea parteneriatelor între părțile interesate.

##### Profilul participanților

În perioada iunie 2023, întâlnirile cu actorii locali au avut într-un număr de 4 întâlniri, organizate în Municipiul Slatina de către Primăria Municipiului Slatina, care au reunit aproximativ 100 de părți interesate din municipiul Slatina (autoritățile locale, societatea civilă, experții locali și mediul academic).

Procentul fiecărui grup țintă consultat este prezentat în graficul de mai jos

*Figura 5. Tipul de părți interesate consultate*



Tabelul de mai jos prezintă o listă a consultărilor efectuate, împreună cu numărul total de participanți la fiecare consultare.

**Tabel 3. Tabel consultări cu stakeholderii din Municipiul Slatina**

<b>Data</b>	<b>Denumire intalnire</b>	<b>Participanti</b>	<b>Numar participanti</b>	<b>Teme abordate</b>
06.2023	Prezentare SIDU- Chestionar participativ	Mediu academic din Municipiul Slatina	30	Mobilitatea urbană, spațiile verzi, dezvoltarea urbană sustenabilă, comunicarea cu societatea civilă, facilități pentru persoane cu dizabilități, reconversia clădirilor de patrimoniu/ valoare arhitecturală, cabinetele de familie, centre de permanență, susținerea mediului de afaceri, digitalizarea serviciilor publice.
06.2023	Prezentare SIDU- Chestionar participativ	Mediu de afaceri din Municipiul Slatina	28	Mobilitatea urbană, spațiile verzi, dezvoltarea urbană sustenabilă, comunicarea cu societatea civilă, facilități pentru persoane cu dizabilități, reconversia clădirilor de patrimoniu/ valoare arhitecturală, cabinetele de familie, centre de permanență, susținerea mediului de afaceri, digitalizarea serviciilor publice.
06.2023	Prezentare SIDU- Chestionar participativ	Autoritati publice locale	35	Mobilitatea urbană, spațiile verzi, dezvoltarea urbană sustenabilă, comunicarea cu societatea civilă, facilități pentru persoane cu dizabilități, reconversia clădirilor de patrimoniu/ valoare arhitecturală, cabinetele de familie, centre de permanență, susținerea mediului de afaceri, digitalizarea serviciilor publice.
06.2023	Prezentare SIDU- Chestionar participativ	Societatea civila din Municipiul Slatina	34	Mobilitatea urbană, spațiile verzi, dezvoltarea urbană sustenabilă, comunicarea cu societatea civilă, facilități pentru persoane cu dizabilități, reconversia clădirilor de patrimoniu/ valoare arhitecturală, cabinetele de familie, centre de permanență, susținerea mediului de afaceri, digitalizarea serviciilor publice.

## Rezultate



Consultările cu părțile interesate au urmărit să stabilească cum sunt percepute provocările și soluțiile urbane de către societatea civilă, sectorul privat, experții locali și mediul academic din municipiul Slatina și au fost coordonate în jurul celor 4 piloni stabiliți în cadrul politicii urbane (Oraș verde și rezilient, Oraș competitiv și productiv, Oraș just și incluziv, Oraș bine guvernat). Concluziile consultărilor sunt expuse mai jos, în funcție de cei 4 piloni:

- **Oraș verde și rezilient.** Consultările au evidențiat necesitatea îmbunătățirii mobilității urbane prin sprijinirea infrastructurii pietonale, a ciclismului și a sistemelor de transport public, dar și prin dezvoltarea infrastructurii transportului în comun la nivelul Municipiului Slatina. Alte teme notabile au fost necesitatea de a proteja și extinde spațiile verzi, regenera spațiile publice și diminua dezvoltarea urbană necontrolată.

- **Oraș competitiv și productiv.** În cadrul consultărilor, principala soluție pentru ca Municipiul Slatina să devină un oraș competitiv a reieșit a fi dezvoltarea economiei locale, prin susținerea antreprenorilor locali, dezvoltarea turismului și atragerea investitorilor. Astfel, migrația tinerilor ar fi descurajată, iar calitatea vieții ar fi îmbunătățită. Unul dintre mijloacele recomandate pentru îmbunătățirea serviciilor și infrastructurii publice a fost digitalizarea acestora. Totodată, alte nevoi au reieșit a fi crearea de oportunități pentru cultură și agrement, prin reabilitarea patrimoniului cultural, finanțarea vieții culturale a orașului și investiții în spațiul public, atât pentru creșterea calității vieții, cât și pentru atragerea turiștilor.

- **Oraș just și incluziv.** Părțile interesate au subliniat necesitatea extinderii accesului la serviciile sociale, în special în zonele marginalizate, dar și accesibilizarea serviciilor publice și a infrastructurii sociale pentru persoanele cu dizabilități. O atenție specială ar trebui acordată infrastructurii de sănătate și de servicii sociale. În acest caz au fost enunțate nevoia de a construi diferite centre sociale de care să beneficieze grupurile vulnerabile, precum și necesitatea de a construi centre de permanență, de a dezvolta mai multe cabinete de familie și a reabilita policlinicile private. Alte două mențiuni notabile sunt necesitatea centrelor de tineret și susținerea ONG-urilor cu infrastructura necesară pentru a își desfășura activitatea.

- **Oraș bine guvernat.** Gestionarea urbană poate fi făcută mai eficientă prin creșterea cooperării la nivelul zonei urbane funcționale (ZUF), dar și prin dezvoltarea unui dialog între administrație și părțile interesate. Astfel, în timpul consultărilor, părțile interesate au propus ca soluții îmbunătățirea procesului de comunicare externă și au evidențiat necesitatea luării deciziilor participative prin adoptarea mecanismelor de consultare și implicarea tinerilor în dezvoltarea comunității.

### Propuneri digitale – chestionar de consultare publica

În plus față de consultările pe grupurile de lucru, consultarea părților interesate a cuprins și plasarea unui chestionar de consultare publica pe site-ul Primăriei Municipiului Slatina precum și prin transmiterea prin email a acestui chestionar către persoanele interesate din Municipiul Slatina, instrument de consultare publică pentru elaborarea Politicii urbane. În prima etapă chestionarul a fost completat de un număr de 489 persoane și a avut ca audiență persoane cu vârsta cuprinsă între 15 și 65+.

#### Profilul respondenților

Respondenții au fost persoane majoritar de sex feminin (56 %), predominant cu vârste între 40-49 ani (37 %), cu studii universitare (53 %), în proporție majoritară salariați (84 %), din toate cartierele Municipiului Slatina, dar și din comunele adiacente Municipiului și care lucrează la companii din Slatina.

#### Rezultate

Prin intermediul paginii de Facebook a Primăriei au fost primite propuneri de îmbunătățire a vieții locuitorilor.

#### Propuneri digitale primite în urma completării chestionarului .

**Tabel 4. Principalele provocări semnalate de către cetățeni pe Facebook**

1. Lipsa locurilor de parcare
-------------------------------

2. Poluare exagerata ( Progresul II, III, Vălcea Tunari, Zahana)
3. Probleme la retelele de utilitati: apa potabile, canalizare
4. Prexul ridicat al apei
5. Sistemul de colectare al deseurilor nefunctional
6. Infrastructura rutiera cu probleme ( Strazi, trotuare , alei cu gropi)
7. Lipsa locurilor de agrement (parcuri, evenimente cultural-artistice, cinema)
8. Centrul istoric lasat in paragina
9. Lipsa locurilor de munca bine remunerate

Concluziile propunerilor primite prin intermediul paginii de Facebook sunt expuse mai jos, în funcție de cei 4 piloni stabiliți pentru Politică Urbană:

- **Oraș verde și rezilient.** Propunerile urbane primite în urma consultării publice au menționat Necesitatea îmbunătățirii mobilității urbane prin sprijinirea infrastructurii pietonale, a ciclismului și sistemelor de transport public, precum și prin construirea mai multor spații de parcare. Alte subiecte menționate au fost necesitatea de a menține și extinde spațiile verzi, regenerarea spațiilor publice și a clădirilor de patrimoniu, precum și iluminatul public.
- **Oraș competitiv și productiv.** Principalele obiective ale Municipiului Slatina au reieșit a fi dezvoltarea ambientului local, atragerea investitorilor și crearea mai multor locuri de muncă. În plus, viața culturală a orașului ar trebui să fie dezvoltată și să ofere mai multe oportunități de a fi petrece timpul liber.
- **Oraș just și incluziv.** Părțile interesate au subliniat necesitatea extinderii accesului la infrastructura de bază și la infrastructura socială, precum și necesitatea mai multor locuințe sociale.
- **Oraș bine guvernat.** Cetățenii au enunțat ca principale provocări lipsa punctelor de atracție pentru petrecerea timpului liber, existența prea multor locații pentru jocuri de noroc, și a reglementărilor în ceea ce privește reclamele și firmele de spații comerciale.

### Propuneri digitale – platforma [Citadini.ro](http://Citadini.ro)

Un alt instrument digital utilizat a fost [Citadini.ro](http://Citadini.ro), platforma de conectare și colaborare pentru specialiști și pasionați de dezvoltare urbană și regională din România, prin intermediul căreia, cetățenii pot trimite provocări urbane, precum și sugestii pentru a le aborda și pentru a îmbunătăți calitatea vieții urbane din țară. În ceea ce privește municipiul Slatina, în cadrul platformei au fost colectate alte 7 propuneri.

#### Profilul respondenților

Platforma este dezvoltată pentru a încuraja accesul și contribuțiile, prin instrumentele furnizate, atât pentru actorii care lucrează în domenii relevante pentru dezvoltarea politicii urbane (factori de decizie, planificatori urbani, economiști, arhitecți etc.), cât și pentru cetățenii interesați de dezvoltarea orașului și grupuri de inițiativă care susțin proiecte urbane.

**Tabel 5. Principale provocări semnalate de către cetățeni pe [Citadini.ro](http://Citadini.ro)**

Dezvoltarea economică sustenabilă
Migrarea cetățenilor
Dezvoltarea de spații verzi și de agrement
Dezvoltarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat
Transformarea municipiului într-un oraș inteligent
Construirea mai multor locuri de parcare
Spațiile de joacă

## Rezultate

- **Oraș verde și rezilient.** Dezvoltarea pistelor de bicicletă, grija față de mediu, necesitatea mai multor spații verzi și de agrement, precum și construirea mai multor spații de parcare au fost soluțiile urbane semnalate pentru a rezolva problemele cu care cetățenii se confruntă.
- **Oraș competitiv și productiv.** Principalele provocări în atingerea acestui obiectiv au reieșit a fi economia locală și migrarea oamenilor. Totodată, o altă temă menționată a fost și plata cheltuielilor către asociația de proprietari printr-o soluție digitală.
- **Oraș just și incluziv.** Spațiile de joacă și activitățile extra pentru copii au fost nevoile enunțate de către cetățeni prin intermediul platformei. În plus, o altă provocare ar fi sistemul educațional care necesită investiții.

### Consultările cu actori interesați în cadrul procesului de elaborare a Politicii Urbane a României

În cadrul procesului de elaborare a primei Politici Urbane a României, au avut loc consultări la nivel regional care au informat analiza situației actuale și prioritățile strategice ale municipiului Slatina. Acestea au inclus și o consultare locală online cu părți interesate în dezvoltarea Municipiului Slatina.

### Consultări cu administrația locală, societatea civilă și experții în ceea ce privește prioritizarea pilonilor și obiectivelor de dezvoltare urbană

Cei 4 piloni de dezvoltare urbană, stabiliți în cadrul primei politici urbane a României, au fost supuși unui proces de ierarhizare. Acest proces a fost realizat cu ajutorul unui instrument online, Survey Monkey, prin care părțile interesate (administrația locală, societatea civilă și experții) au prioritarizat pilonii în funcție de nevoile municipiului Slatina. Pe lângă această componentă, chestionarul a conținut și ierarhizarea obiectivelor fiecărui pilon.

- **Oraș verde și rezilient** cu următoarele obiective de dezvoltare urbană:
  - Reducerea poluării aerului
  - Reziliență seismică
  - Managementul deșeurilor în conformitate cu directivele europene
  - Reducerea riscurilor urbane
  - Neutralitate energetică
  - Mobilitate urbană durabilă

- **Oras competitiv si productiv** cu urmatoarele obiective de dezvoltare urbana:
  - o Dezvoltarea și consolidarea de parteneriate
  - o Încurajarea inovației și a start-upurilor
  - o Spații publice de calitate
  - o Forță de muncă calificată
  - o Infrastructură publică de calitate
  - o Valorificarea terenurilor și clădirilor pentru investiții strategice
  
- **Oras bine guvernat** cu urmatoarele obiective de dezvoltare urbana:
  - o Consolidarea capacității administrative
  - o Reducerea birocrăției și adaptarea serviciilor la nevoile cetățenilor
  - o Guvernanță participativă
  - o Coordonarea pe verticală și orizontală între administrații
  - o Stabilitate și eficiență bugetară
  - o Digitalizarea administrației publice
  
- **Oras just si incluziv** cu urmatoarele obiective de dezvoltare urbana:
  - o Utilități și servicii la costuri accesibile
  - o Acces la locuințe convenabile ca preț
  - o Atragerea de noi locuitori
  - o Accesul facil al tuturor la servicii publice
  - o Implicarea societății civile și a cetățenilor în dezvoltarea urbană
  - o Eliminarea decalajului digital

## SECȚIUNEA 2: ANALIZA SITUAȚIEI ACTUALE SI CONTEXTUL URBAN

## 2.0 UNITATEA SPATIALA DE ANALIZA

**Dinamicile demografice, spațiale și economice asociate orașelor ne indică o relație de interdependență între centrul urban și localitățile înconjurătoare**, ca urmare a influenței polilor urbani asupra dinamicilor spațiale nu doar din interiorul limitelor unității administrativ teritoriale, dar și dincolo de acestea, în localitățile peri-urbane. Mai mult, aglomerările urbane sunt motoarele de creștere ale economiei, astfel noi entități spațiale din jurul centrului urban polarizator, precum zona urbană funcțională (ZUF) – zona de navetism sau zona metropolitană a orașului (ZM), capătă o importanță crescută în analiza comprehensivă și integrată a acestora, așa cum reiese din literatura internațională și națională, deopotrivă, din documente precum: *ORAȘE-MAGNET: Migrație și navetism în România* (2017), *România Metropolitană* (2019), propunerea de modificare a Legii nr. 351/2001, etc. De exemplu, la nivel național, conform datelor preliminare puse la dispoziție de INS în urma ultimului recensământ din 2022, cele 41 de ZUF-uri din jurul orașelor reședință de județ au generat 90% din veniturile generate de mediul privat și 61% din numărul total de locuri de muncă din țară.

**Municipiului reședință de județ Slatina este un municipiu de rang II** prin clasificarea definită în cadrul legii nr. 351 / 2001

**Analiza teritorială s-a efectuat la nivel de UAT.** Având în vedere că un UAT, în cazul de față fiind vorba de municipiul reședință de județ, are dinamici de dezvoltare ce depășesc granițele sale administrative dinamicile de dezvoltare socio-economică, politicile de dezvoltare la nivel european, sistemul de relații de cooperare precum și asigurarea condițiilor necesare pentru dezvoltarea unitară și reducerea decalajelor la nivel economic, social și organizațional, este obligatoriu ca analiza să includă și un nivel teritorial mai extins întrucât acolo unde există un acord formal de colaborare între mai multe UAT-uri, mai exact o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară Zonă Metropolitană, ar trebui inclusă o analiză și la nivelul acestei zone metropolitane. Din nefericire, la nivelul județului Olt și al Municipiului Slatina nu a fost stabilită încă o zonă metropolitană.

Ghidul de elaborare SIDU prezintă recomandări pentru realizarea strategiilor, însă precizează din start faptul că acestea se comportă ca și un *"organism viu"* determinat de dinamica schimbărilor și nevoia de adaptare la ele. În această idee se poate menționa faptul că deși Zona Funcțională Urbană nu a fost delimitată încă, conform studiului ***Cadrul metodologic pentru implementarea eficientă a activităților de dezvoltare urbană durabilă (Banca Mondială, 2015)***, potrivit metodologiei OECD de stabilire a zonelor urbane funcționale, așa cum am precizat anterior sunt îndeplinite premisele necesare pentru includerea în ZUF Slatina și a comunelor adiacente acesteia.

*Zona urbană funcțională* a fost identificată astfel ca un sistem complex și unitar bazat pe fluxuri și oportunități socio-economice, caracterizat printr-o suprapunere a diverselor relații funcționale. Analiza la nivelul zonei urbane funcționale, este necesară chiar dacă nu există un acord formal de colaborare teritorială la acest nivel și sunt identificate proiecte concrete ce vor fi implementate în parteneriat, inclusiv aferente ariei administrative a UAT urilor adiacente Municipiului Slatina. De asemenea, cum la nivel național putem observa fenomenul de peri-urbanizare și expansiune în extenso chiar și în orașesecundare, ce au înregistrat declin demografic, este important să analizăm cu atenție mai mare și pe viitor, dinamicile urbane de la nivelul localităților din ZUF Slatina.

Principalele beneficii ale acestei noi abordări ar fi următoarele:

- valorificarea potențialului local, prin proiectele implementate în parteneriat ;
- încurajarea democrației teritoriale și dezvoltarea sustenabilă;
- permiterea unei abordări corecte a aspectelor ce țin de navetism și mobilitate urbană;
- crearea unui cadru flexibil de dezvoltare și planificare care depășește limitele administrative, punând accentul pe impactul teritorial al intervențiilor;
- completarea și confirmarea tendințelor identificate în cadrul documentului "Orașe magnet – migrație și navetism în România";

- satisfacerea principiilor de guvernanță comună ale Zonei Urbane Funcționale;
- crearea premizelor pentru asigurarea accesului la educație, muncă, asistență medicală;
- contribuirea la reducerea decalajelor la nivel social, economic, organizațional și dezvoltarea unitară la nivelul tuturor UAT-urilor din ZUF.

## 2.1 PROFIL SOCIO-DEMOGRAFIC

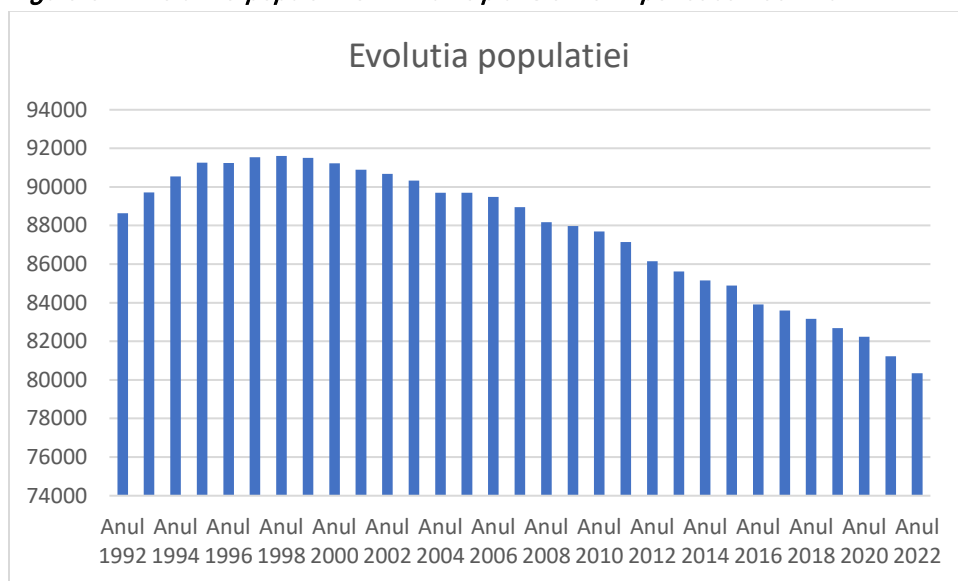
### 2.1.1 Structura demografică

#### Numărul și dinamica populației

**Populația ce are domiciliul în municipiul Slatina era la 31 decembrie 2022 de 80.354 de persoane, în scădere față de 31 decembrie 2021 (81.222 persoane) conform celor mai recente date puse la dispoziție de INS, ceea ce reprezintă 19,39% din populația județului Olt (414.454 persoane), 5,82% din cea a regiunii Sud Vest Oltenia și 0,42% din populația României.**

**Populația Municipiului Slatina a înregistrat o scădere demografică constantă în intervalul 1992-2022, datele indicând o scădere a populației cu domiciliul în Municipiul Slatina de 10,31%. Este important de menționat că în același interval populația României a scăzut cu 4,2%, așadar Municipiul prezintă avantajul resursei umane bogate, ce prin politici economice și urbanistice pro-active poate fi păstrată în oraș, crescând astfel nivelul de prosperitate al acestui oraș. Se remarcă o creștere accentuată a numărului de locuitori cu domiciliul în Municipiul Slatina în perioada 1992 -1998, urmată de o scădere lină a aceste în perioadele următoare**

**Figura 3. . Evoluția populației în Municipiul Slatina în perioada 1992-2022.**



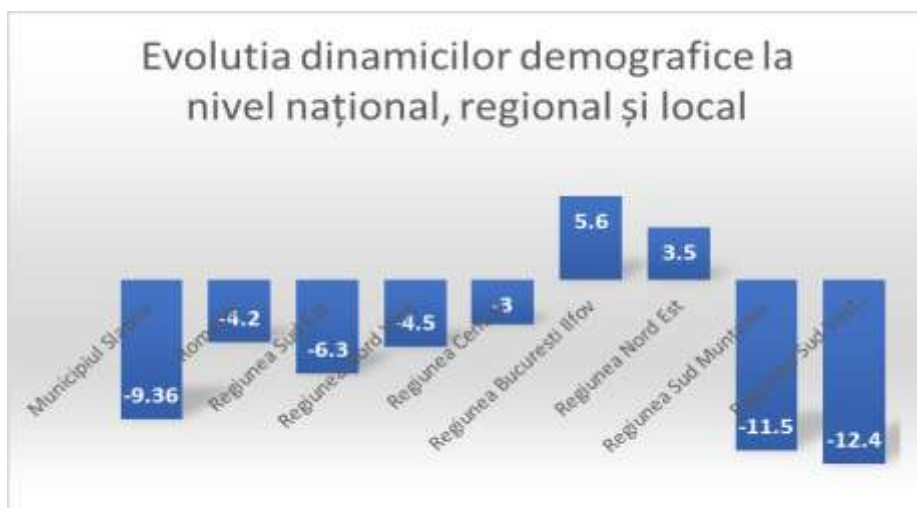
**Sursa: INS Tempo**

**Dinamica populației indică o scădere a populației din municipiul Slatina de 9,36 % pentru intervalul 1992-2022, adică o rată medie anuală de 0,31%, însă evoluția demografică a variat în funcție de dinamicile**

naționale, precum scăderea natalității, migrația spre medium urban în prima decadă a perioadei post-socialiste și migrația externă din ultimul deceniu, dar și de influențele regionale aparte, regiunea Sud Vest Oltenia a înregistrat deasemenea o scădere demografică în intervalul 1992-2020, datorită sporului natural dar și al migrației dinspre România către țările Europei Occidentale.

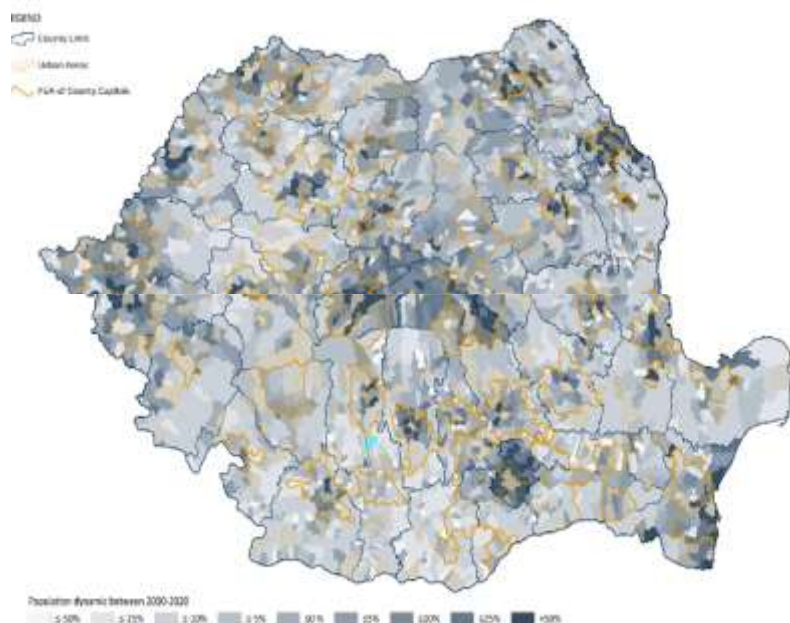
Așadar, conform datelor puse la dispoziție de INS pentru populația după domiciliu, municipiul Slatina a înregistrat o creștere de 2,30% în intervalul 1992-2002, urmată de o scădere de 3,9% în perioada 2002-2011 și apoi de o scădere accentuată de 7,80% în intervalul 2011-2022.

**Figura 4. Analiza comparativă a dinamicilor demografice la nivel național, regional și local.**



**Sursa: INS Tempo prelucrare**

**Figura 5. Dinamica populației cu domiciliul 2000 – 2020.**



**Sursa: INS Tempo online – prelucrare date**

Se remarcă o scădere a populației la nivelul localităților din primul inel peri-urban al Municipiului Slatina, reflectând procesul de urbanizare, localitățile componente scăzând în intervalul 1992-2022 cu 37.6%.

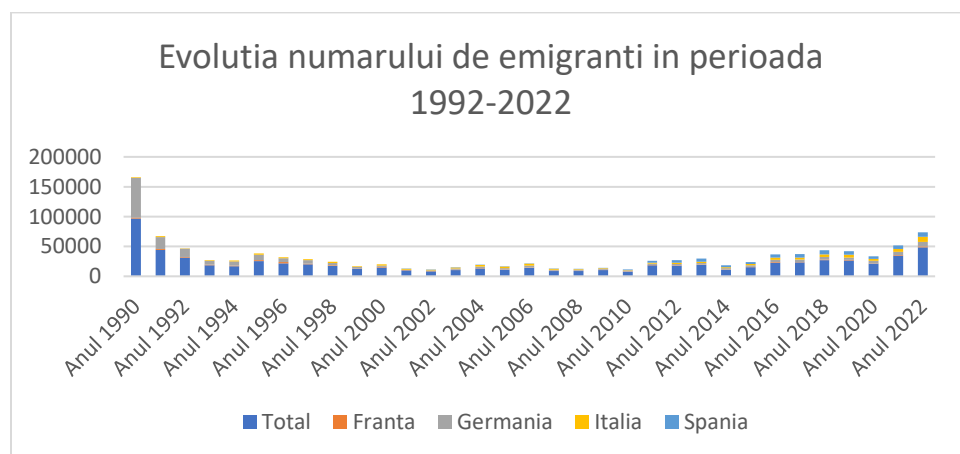
Examinând dinamica pe decade, în primele două decade scăderea a fost mai moderată – 6,4% și respectiv 7,2%, față de ultima decadă când populația a scăzut cu 20,6%.

**Pe de altă parte, populația rezidentă sau stabilă înregistrată în urma recensămintelor din 2002, 2011 și 2022, indică prezența fenomenului de declin demografic** atât la nivelul municipiului, cât și al comunelor adiacente, în ciuda stagnării și respectiv creșterii populației cu domiciliul din aceleași unități de analiză. Datele culese în cadrul celor trei recensăminte indică în intervalul 2002-2011 o scădere de 1,2% a populației rezidente în municipiul Slatina – comparativ cu scăderea de 3,90 % din același interval a populației cu domiciliul, în timp ce pentru perioada 2011-2022 scăderea populației rezidente a fost de 3,90 %

Astfel putem constata faptul că datele culese la recensământul din 2021 indică o confirmare a scaderii populației rezidente reflectând amploarea fenomenului de emigrare spre vestul Europei și alte orașe din țară.

**Diferența dintre cei doi indicatori este apropiată în regiunea Sud Vest Oltenia, față de diferența înregistrată la nivel național.** Diferența dintre cei doi indicatori folosiți de INS, populația legală ce are domiciliul din cartea de identitate în respectivul UAT și populația rezidentă ce locuiește în localitate la un anumit moment, indiferent de domiciliul legal, reflectă fenomenul de migrație externă și internă, ce adesea se întâmplă informal, fără notarea în cartea de identitate. Acest fapt, face mai dificilă colectarea de date referitor la populația rezidentă, astfel că acest set de date este colectat doar în cadrul recensămintelor ce au loc o dată la 10 ani. Fenomenul vine pe fondul unui climat economic cu oportunități limitate, precum și al emigrării dinspre România, fără însă a se înregistra în localitatea unde își stabilesc domiciliul. Ambele fenomene s-au accentuat după aderarea României la Uniunea Europeană în 2007. De exemplu, în intervalul 2002-2011, numărul de emigranți definitivii ce s-au stabilit în diverse țări ale Uniunii Europene s-a menținut constant, în timp ce în perioada 2012 – 2022 a crescut accelerat.

**Figura 5. Evoluția numărului de emigranți în perioada 1990 - 2022 .**



**Sursa: INS Tempo online**

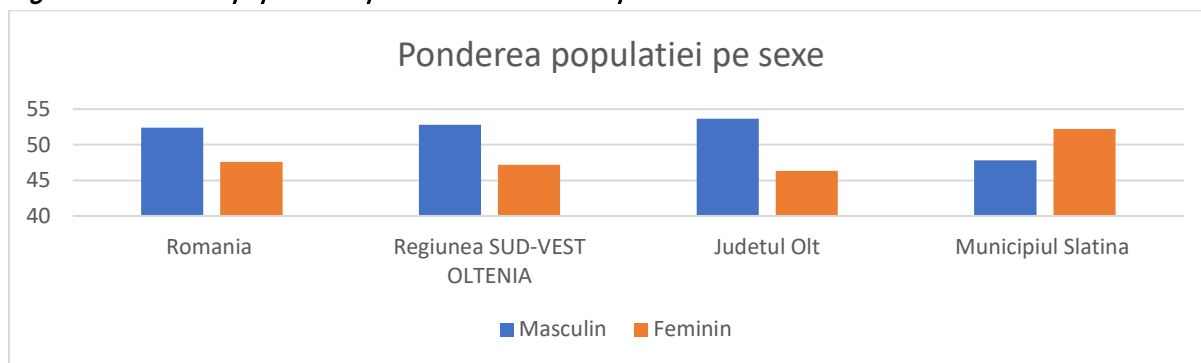
### Structura populației

**Structura pe sexe a populației cu domiciliul în municipiul Slatina** la 31 ianuarie 2022 indică o populație de sex masculin de 39.306 persoane, reprezentând 48,91% din total, și o populație de sex feminin de 42.924 persoane, reprezentând 51,19% din total.

Procentul populației feminine de la nivelul municipiului este același cu procentul național de 51,2% indicând același trend ca în cazul situației naționale când speranța de viață mai ridicată a femeilor și gradul mai mare de mobilitate al acestora față de bărbați își pun amprenta mai puternic. Se observă de asemenea o scădere a diferenței dintre populația masculină și cea feminină față de anul 2010, atunci când populația feminină de la nivelul municipiului era de 51,24%, apropiat de procentul înregistrat la nivel național de 51,2%.



Figura 9. Ponderea populației pe sexe – analiză comparativă

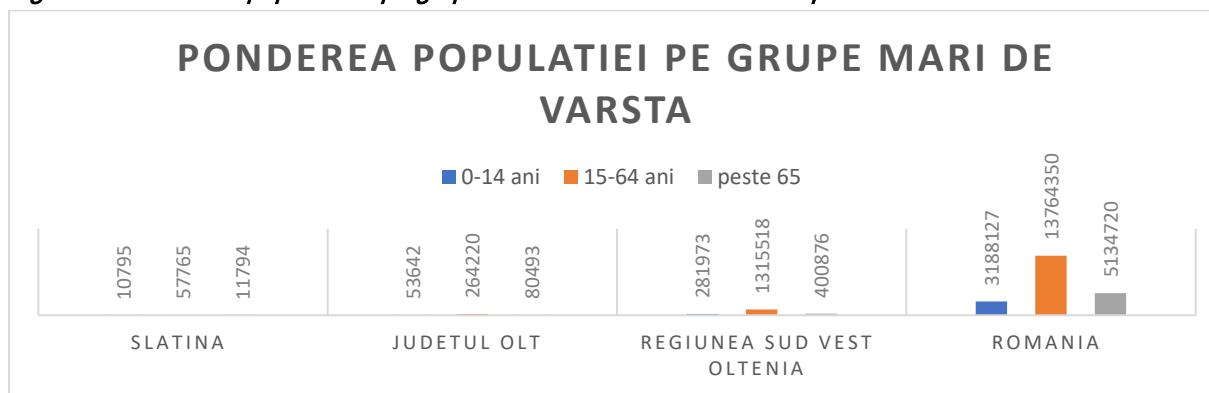


Sursa: INS Tempo online

Structura pe grupe de vârstă a populației cu domiciliul în municipiul Slatina la 31 decembrie 2022 indică o pondere a populației active de 71,89%, mai mare față de media națională, regională și județeană. Totodată populația cu vârsta între 0-14 ani are o pondere de 13,43% în municipiul Slatina, mai mica față de media națională (14,43%) și de cele județene (13,46 %) sau regionala (14,11 %)

Se înregistrează o pondere mai mică a populației vârstnice, cu 8,56% mai mică decât media națională la nivelul municipiului Slatina și respectiv cu 5,38% mai mică față de media Regiunii Sud Vest Oltenia. Așadar fenomenul de îmbătrânire demografică este mai puțin accentuat la nivelul Municipiului Slatina, reprezentând un avantaj față de celelalte zone ale țării sau ale regiunii. Resursa umană tânără poate fi capitalizată prin politici pro-active de creare de locuri de muncă pe plan local și de creștere a calității vieții, pentru a crește competitivitatea orașelor și a determina populația tânără să rămână.

Figura 10. Ponderea populației pe grupe mari de vârstă – analiza comparativă



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

Dinamica structurii populației de grupe mari de vârstă ne indică o ușoară scădere a populației active (15-64 ani) din municipiul Slatina, față de anul 2011, pe fondul îmbătrânirii demografice, al migrației, dar și al creșterii ușoare a populației tinere de la nivelul municipiului Slatina – aceasta a scăzut de la 70.204 locuitori la 57.765 locuitori, înregistrând o modificare procentuală de -8,66% din populația totală. Pe de altă parte, în intervalul 2011 – 2022, populația tânără, între 0-14 ani, a scăzut cu 6,3% față de numărul din 2011. Așadar, urmărind evoluția structurii pe grupe de vârstă, se identifică următoarele dinamici:

- Fenomenul de îmbătrânire demografică, reflectat de creșterea ponderii populației vârstnice din total cu 8,44% în municipiul Slatina. Se remarcă o creștere accentuată a populației vârstnice față de anul 1992, cu 413 % mai mulți vârstnici față de anul 1992 de la 2.854 persoane la 11.794 persoane.

- **O scădere constantă a numărului de tineri** în intervalele analizate de la 27.111 persoane în anul 1992 la 17.517 persoane în anul 2000, la 11.520 persoane în anul 2011, ajungând la 10.795 persoane în anul 2022, mult mai accentuat decât dinamica națională în scădere (-5,8% media națională, -0,6% în mediul urban), în condițiile scaderii numărului de nou născuți și fenomenului masiv migraționist din prima decada a secolului.

- **Scăderea usoară a numărului de locuitori din grupa de vârstă 15-64** din Municipiul Slatina, în intervalul 1992-2022 cu 1,5%. La nivelul municipiului, în ciuda creșterii masive din perioada 1992 – 2000 la 69.968 persoane în anul 2000 (ca urmare a urbanizării), numărul populației active a crescut ușor, ajungând în anul 2011 la 70.204 persoane, ca apoi să înceapă să scadă la 57.765 persoane în 2022, motivate de îmbătrânirea populației și de efectul migraționist. E de remarcat faptul că raportat la media națională și cea regională populația activă s-a menținut la un nivel ridicat, explicația fiind dată de existența companiilor mari în Municipiul Slatina, care au atras forța de muncă activă din celelalte zone ale județului Olt sau regiunii Sud Vest Oltenia.

**Figura 11. Dinamica populației pe grupe mari de vârstă în Municipiul Slatina**



*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.*

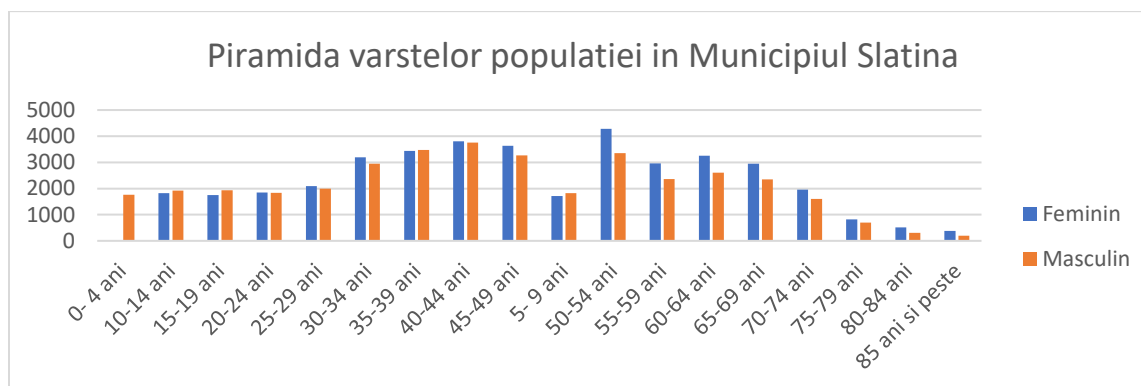
**Piramida vârstelor populației** reprezentând distribuția populației în funcție de sex și categorie de vârstă, reflectă atât evoluția populației ca urmare a deciziilor politice și dinamicilor sociale din ultimele decenii dar indică și proiecții pentru viitor. Astfel la nivelul municipiului Slatina se identifică următoarele dinamici:

- **Cei mai mulți locuitori au între 35 și 54 de ani**, dar se evidențiază și grupa de vârstă 50-54 de ani ca cea mai numeroasă, mai exact contingentul de populație născut începând cu 1970, reflectând astfel politica pro-natalitate a regimului comunist și efectele *Decretului nr. 770 /1966*, care interzicea întreruperea de sarcină – generația „decrețelilor”.

- **O populație tânără mai redusă față de cea adultă**, marcată de o scădere bruscă a grupei de vârstă 25-29 de ani și mai din ce în ce mai accentuată pentru următoarele generații – grupa de vârstă 20-24 ani și 15-19 ani, ca urmare a scăderii natalității după 1990 și al declinului economic accentuat din anii '90. După anul 2000 se observă o echilibrare, așa cum se reflectă în contingentul grupelor de vârstă 10-14 ani și 5-9 ani, mai mari față de generațiile anterioare.

- **Un număr mic de locuitori peste 70 de ani**, în contrast cu dinamicele naționale, ca urmare a migrației interne mai scăzute înregistrate înainte de 1960, a mortalității mai ridicate dar și o pondere mai mare a populației feminine, pe fondul speranței de viață mai crescute din rândul femeilor.

**Figura 12. Piramida vârstelor populației cu domiciliul în Municipiul Slatina, în anul 2022.**



**Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.**

**Durata medie a vieții a persoanelor cu domiciliul în Municipiul Slatina** era în 2022 de 76,43 de ani și a înregistrat o creștere constantă în ultimele decenii, de la 70,99 ani în 1990, la 71,55 ani în 2000, la 74,62 ani în 2010. Speranța medie de viață în Municipiul Slatina se situează cu 0,44 ani peste media națională din 2019, de 75,99 ani. Durata media a vieții la nivelul municipiului este mai mare cu 7,04 ani în rândul populației de sex feminin (80,04 ani), față de cea masculină (73 ani). Durata media a vieții este mai ridicată în Municipiul Slatina față de media Regiunii Sud Vest Oltenia de 75,44 ani.

**Totodată, vârsta medie a populației după domiciliu la 31 decembrie 2022** era de 39 de ani la nivelul localității, mai mică atât față de media națională de 41,7 ani cât și față de media regiunii Sud Vest Oltenia de 39,9 ani. Media de vârstă din județul Olt era mai mică în mediul rural (38,5 ani) față de mediu urban (39,8 ani), în contrast cu dinamica națională unde se înregistrează o populație rurală mai îmbătrânită. Atât la nivelul județului, cât și la nivelul regiunii și la nivel național, se observă o diferență considerabilă între vârsta medie în județ a populației feminine (40,4 ani) față de cea a populației masculine (37,7 ani).

**Tabel 1. Grupele de vârstă**

	0-14 ani	15-64 ani	peste 65 ani	Indicele de îmbătrânire demografică	Raportul de dependență demografică	Rata de înlocuire a forței de muncă
<b>Municipiul Slatina</b>	10795	57765	11794	109.25	39.10	56.06
<b>Județul Olt</b>	53642	264220	80493	150.06	50.77	60.91
<b>Regiunea Sud Vest Oltenia</b>	281973	1315518	400876	142.17	51.91	64.30
<b>Romania</b>	3188127	13764350	5134720	161.06	60.47	69.49

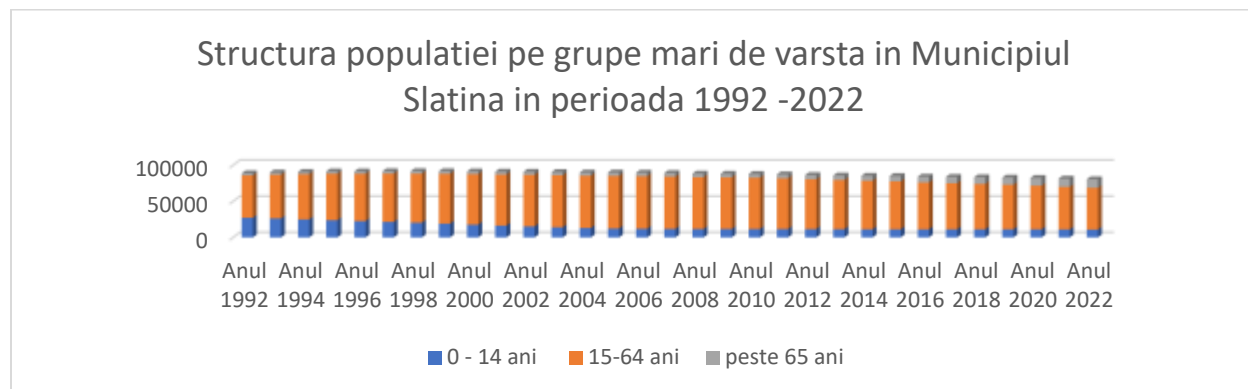
**Sursa: INS. Baza de date TEMPO online**

**Indicele de îmbătrânire demografică** se calculează prin raportul numărului de persoane vârstnice la 100 de copii.

**2 Raportul de dependență demografică** se calculează prin raportul numărului de persoane dependente la 100 de persoane adulte.

**3 Rata de înlocuire a forței de muncă** se calculează prin raportul dintre numărul de copii la 1/3 din numărul populației adulte. (Sursa: INS)

Figura 13. Dinamica structurii populației 1992-2022.



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

**Fenomenul de îmbătrânire a populației** este un fenomen mondial ce ridică probleme economice și sociale, cauzat în principal de scăderea natalității, creșterea migrației internaționale dar și de creșterea speranței de viață. La nivelul Uniunii Europene, raportul dintre ponderea tinerilor și cea a vârstnicilor s-a schimbat în favoarea celor din urmă în anul 2005, atunci când populația tânără avea o pondere de 16,3% iar cea vârstnică de 16,6%, în timp ce în România inversarea s-a produs mai târziu, în anul 2009. Din acest punct de vedere, Sud Vest Oltenia în general și municipiul Slatina se încadrează în acest trend, deoarece schimbarea raportului dintre ponderea tinerilor și ponderea vârstnicilor s-a produs deja. O situație aparte României, ale cărei consecințe vor începe să fie vizibile în următoarea decadă, este generația „decrețeilor”, născuți în urma politicilor pro-natalitate din perioada socialistă ce reprezintă cel mai generos contingent de populație, ce urmează să atingă vârsta de pensionare și va trebui să fie susținută financiar de contingentul actual al populației tinere, semnificativ mai redus.

**Indicele de îmbătrânire demografică din municipiul Slatina se situează sub media națională** acesta fiind în 2022 de 109,25 în municipiu și 104,17 în Regiunea Sud Vest Oltenia – adică există 109,25 și respectiv 114,17 de persoane vârstnice la fiecare 100 de copii.

**Raportul de dependență demografică din municipiul Slatina mai mică față de media națională**, conform datelor privind populația cu domiciliul la 31 decembrie 2022 când în municipiu existau 39,10, persoane dependente – vârstnici și tineri la 100 de persoane adulte, în timp ce la nivel național 100 de persoane adulte trebuie să susțină din punct de vedere financiar aproximativ 60,47 de tineri și vârstnici. Se observă faptul că raportul de dependență demografică este mai apropiat de media națională în Regiunea Sud Vest Oltenia (51,91) și în Județul Olt (50,77), însă atât media acestora se situează sub media națională.

**Rata de înlocuire a forței de muncă de la nivelul municipiului Slatina, a județului Olt și a regiunii Sud Vest Oltenia este mai mare față de media națională.** Acesta este calculată prin raportarea efectivului populației tinere la o treime din persoanele în vârstă de 15-64 de ani, iar la 31 decembrie 2022 la nivelul municipiului Slatina era de 56,06, în timp ce la nivelul județului Olt era de 60,91, iar a Regiunii Sud Vest Oltenia de 64,30. Rata înregistrată în municipiu este semnificativ mai mică față de cea înregistrată în 2022 la nivel național (60,47), însă la nivelul județului și al regiunii cifrele se apropie de media națională, indicând un spor natural destul de redus. Astfel la nivelul Municipiului Slatina, peste 15 ani, la 100 de persoane are vor ieși din câmpul muncii, vor intra aproximativ 56,06 de persoane, ceea ce va conduce la un deficit de 43,94 de persoane.

**Structura etnică a populației**, determinată doar în cadrul recensămintelor, pe bază de autodeclarare, indică faptul că în 2022, 97,1% din locuitorii Județului Olt erau de etnie română, iar 2,8% de etnie romă.

**Structura confesională a populației**, de asemenea determinată doar în cadrul recensămintelor, pe bază de autodeclarare, indica în 2022 faptul că județul Olt era predominant de religie Ortodoxă, într-un procent de 99,2%, în timp ce 0,2 % s-au declarat ca fiind atei.

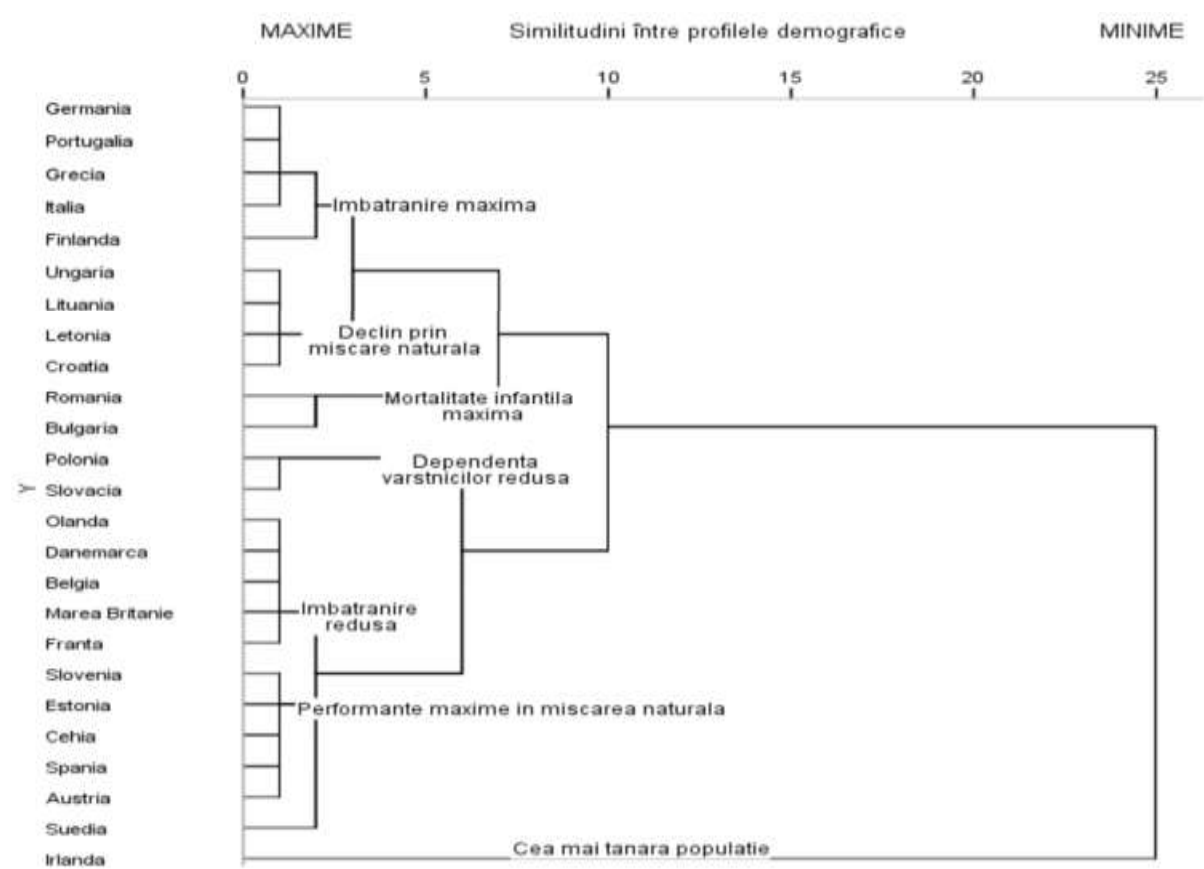
## 2.1.2 Mișcarea naturală și migratorie a populației

### Mișcarea naturală și migratorie a populației din România în context european

La nivelul Uniunii Europene, în anul 2022, România se afla în grupa țărilor cu cele mai slabe performanțe de mișcare naturală a statelor membre, alături de Bulgaria, Italia, Grecia și Portugalia. De altfel, mișcarea naturală a populației din România este într-o foarte mare măsură asemănătoare cu cea a Bulgariei, prin nivelul ridicat al mortalității infantile, de aproximativ 6‰, comparativ cu 3,5‰ media europeană. De asemenea, **România și Bulgaria au cele mai mici niveluri de speranță de viață la naștere**, 74 de ani, în timp ce media U.E. este de 81 ani. Rata dependenței pentru vârstnici este de 27,5%, sub media UE de 30,5%.

La nivel european, dintre fostele țări comuniste din Europa de Est, Polonia, Slovacia și Cehia întâlnesc o mișcare naturală a populației bună.

**Figura 17. Grupări de similitudine între țările din UE sub aspectul performanțelor de mișcare naturală, 2020**



Sursa: *Politica Urbană a României.*

Tabel 2. Performanțele de mișcare naturală și vârstă în Uniunea Europeană, 2020

Profil dominant	Grupuri de țări	Rata mortalității infantile (RINF) 2020	Rata sporului natural (RSN)2020	Rata dependenței pentru vârstnici (RDV)2020	Indicele de îmbătrânire (IBAT) 2020	Indicele performanțelor de mișcare naturală și vârstă (IPMN) 2020
Cea mai tanara populație	<i>Irlanda</i>	<b>2,9</b>	6,2	<b>21,2</b>	<b>66,4</b>	153,5
Tendințe maxime în mișcare	<i>Suedia</i>	<b>2,0</b>	2,3	31,7	<b>111,8</b>	39,4
	<i>Estonia</i>	<b>1,6</b>	-1,0	30,6	120,1	31,5
	<i>Austria</i>	<b>2,7</b>	0,2	27,9	129,4	31,4
Imbatranire redusa	<i>Slovenia</i>	<b>1,7</b>	-0,4	29,6	129,2	31,7
	<i>Cehia</i>	<b>2,6</b>	0,1	29,6	122,1	30,7
	<i>Spania</i>	<b>2,7</b>	-1,2	29,2	128,4	24,4
	<i>Olanda</i>	3,5	0,9	29,0	<b>117,2</b>	29,3
	<i>Danemarca</i>	3,7	1,1	30,1	<b>116,2</b>	25,4
	<i>Belgia</i>	3,8	0,7	29,1	<b>110,2</b>	28,3
	<i>Franta</i>	3,8	2,2	31,7	<b>108,7</b>	25,0
RDV redusa	<i>Polonia</i>	3,8	-0,7	<b>25,3</b>	112,3	32,0
	<i>Slovacia</i>	5,0	0,6	<b>22,5</b>	<b>99,4</b>	29,6
Declin prin mișcare naturala	<i>Ungaria</i>	3,3	<b>-3,9</b>	28,5	130,2	14,3
	<i>Croatia</i>	4,2	<b>-3,9</b>	30,7	138,9	7,2
	<i>Lituania</i>	3,4	<b>-4,1</b>	30,1	130,9	11,4
	<i>Letonia</i>	3,2	<b>-4,9</b>	31,4	127,4	9,5
Imbatranire maxima	<i>Finlanda</i>	2,1	-1,3	34,2	132,4	13,6
	<i>Germania</i>	3,2	-2,0	32,8	158,5	<b>6,5</b>
	<i>Portugalia</i>	3,3	-2,5	33,3	155,4	<b>6,0</b>
	<i>Grecia</i>	3,5	-3,2	34,1	151,3	<b>5,0</b>
	<i>Italia</i>	2,8	-3,2	35,2	168,9	<b>2,7</b>
RINF maxima	<i>Romania</i>	<b>6,0</b>	<b>-3,1</b>	<b>27,5</b>	<b>116,3</b>	<b>4,3</b>
	<i>Bulgaria</i>	5,8	<b>-6,6</b>	32,5	147,5	<b>0,9</b>

Sursa: *Politica Urbană a României.*

În ceea ce privește mișcarea migratorie a populației, România se află în topul statelor membre U.E. care au pierdut cel mai mare număr de locuitori, mai exact 3,8 milioane de locuitori în anii 1990 și 2019. Astfel, în 2018, la nivelul Uniunii, întâlnim cel mai mare deficit migratoriu (în cifre absolute) și al doilea cel mai mare deficit, în termeni relativi (pe primul loc este Croația).

În prezent, între trei și cinci milioane de români trăiesc în altă țară. Principalele țări de destinație ale cetățenilor români emigranți sunt Spania, Franța, Italia, Germania, Regatul Unit, unde pot fi întâlnite mari comunități de români.

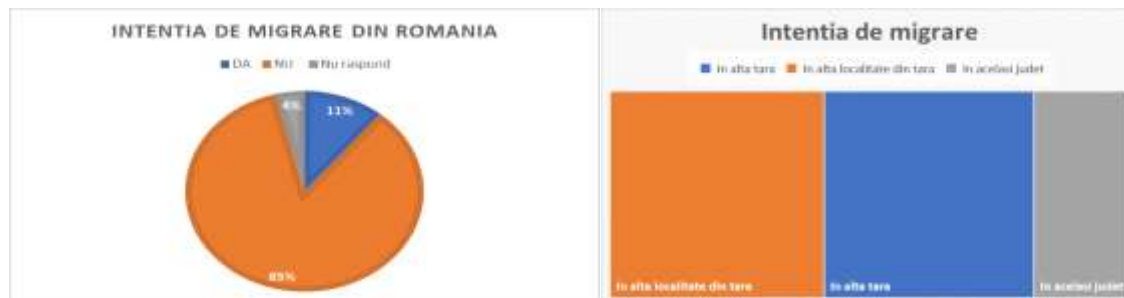
Conform Barometrului Urban, realizat în cadrul elaborării Politicii Urbane a României, 11% din populația interviuată a declarat că intenționează să migreze (intern sau extern) pentru o perioadă mai mare

de doi ani. Cea mai mare pondere la nivel de reședințe de județ a fost înregistrată în Alexandria (20%), iar cea mai scăzută în Constanța (4%).

**Figura 18. Intenția de migrare (intern sau extern) în următorul an**

**În următorul an intenționați să plecați din localitatea dvs. pentru o perioadă mai mare de doi ani?**

**Daca "DA"unde?**



**Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020**

În ceea ce privește prezența imigranților, rezultatele Barometrului arată că 73% din populația urbană este de acord cu afirmația „prezența străinilor este benefică pentru orașul meu”. Alte rezultate semnificative:

- În orașele cu populație între 50.000 - 500.000 locuitori se înregistrează valori ale acordului semnificativ mai ridicate (80% în medie). În orașele sub 30.000 locuitori a fost înregistrat un nivel de acord mediu de 62%. Municipiul București se poziționează sub valoarea medie (68% acord).
- Regiunile Centru (84% acord) și Sud-Est (80% acord) se poziționează pe primele locuri în distribuția la nivel regional. Sud-Muntenia ocupă ultimul loc (62% acord).
- Persoanele cu vârste între 18 și 24 ani tind să fie în mai mare măsură de acord cu afirmația (76%) decât persoanele cu vârste peste 65 ani (69%).
- Persoanele cu studii superioare, active, cu venituri peste medie, tind să fie în mai mare măsură de acord cu afirmația. La polul opus, valori ale acordului s-au înregistrat în rândul persoanelor cu studii inferioare, inactice și venituri sub medie.

De asemenea, 70% dintre respondenți sunt de acord cu afirmația „străinii care locuiesc în orașul meu sunt bine integrați”. Alte rezultate semnificative:

- Orașele turistice tind să înregistreze un nivel al acordului mai ridicat decât restul centrelor urbane.
- În centrele urbane cu populație peste 50.000 de locuitori se înregistrează valori ale acordului de peste 75%, cu excepția Bucureștiului, cu o medie de 64%.
- La nivel regional pe primele locuri se poziționează Centru (79% acord) și Sud-Est (78%), iar pe ultimele două locuri (62% acord) și Sud-Muntenia (62% acord).
- Persoanele tinere (18-24 ani) cu studii universitare și venituri peste medie tind să înregistreze un grad mai ridicat de acord (peste 75%) decât restul populației.

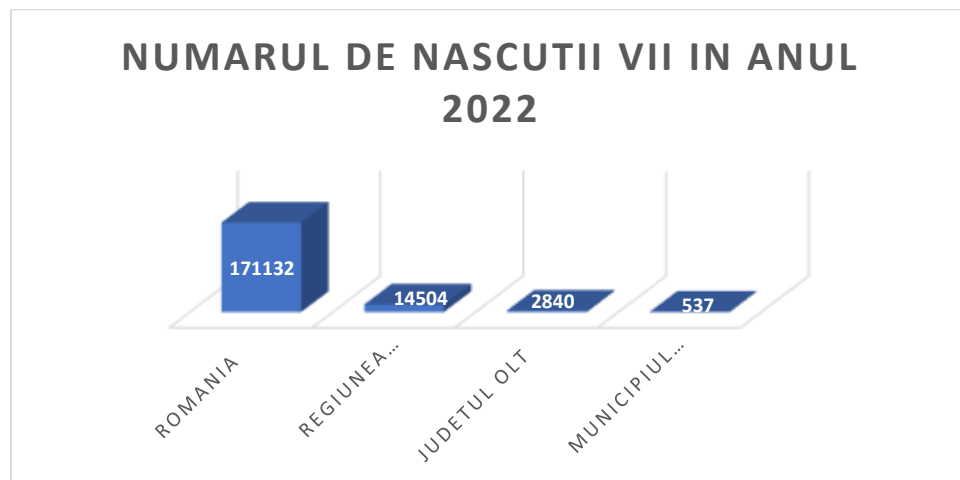
## Mișcarea natural

**Mișcarea naturală a populației reprezintă raportul dintre numărul de născuți și numărul de decese dintr-un an calendaristic.** Astfel, analiza mișcării naturale a Municipiului Slatina pornește de la situația la nivelul teritorial al numărului de copii născuți și al numărului de decese.

## Natalitatea

Ultimele date puse la dispoziție de INS arată că în 2022, în municipiul Slatina, numărul născuților vii a fost 537, aproximativ 18,91% din totalul județului (2840 de născuți-vii). La nivelul regiunii sud vest Oltenia , numărul a fost de 14.504 nascuti vii.

**Figura 19. Numărul de născuți-vii în 2022 în Municipiul Slatina, în județul Olt și în Regiunea de Sud Vest Oltenia**

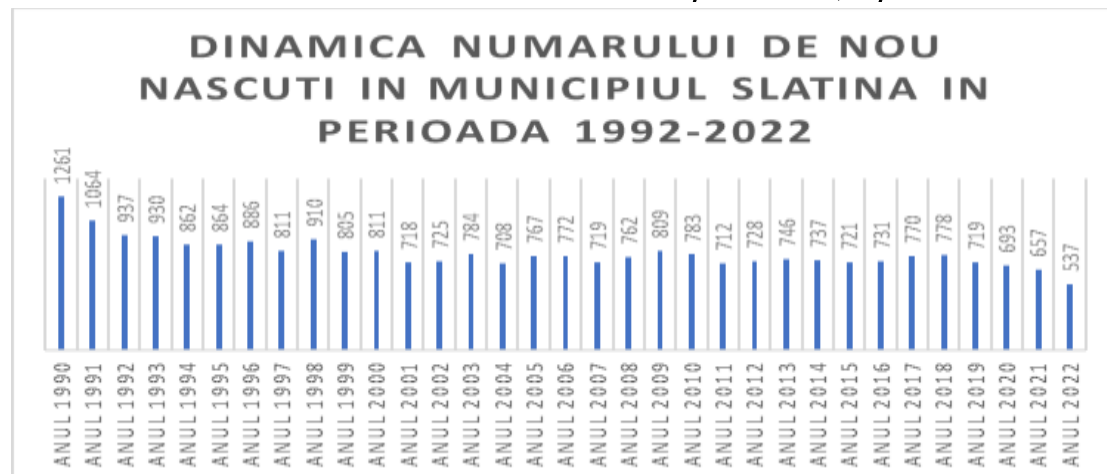


*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online*

În perioada 1992-2022, numărul născuților-vii a oscilat, atât la nivelul municipiului, cât și la nivelul Județului Olt. Municipiul Slatina a cunoscut o scădere a născuților vii, ajungând de la 1261, în 1992, la 537 născuți-vii, în 2022. Acelasi trend a existat și la nivelul județului Olt (2840 nascuti vii in 2022 ) sau a Regiunii Sud Vest Oltenia (14.504 nascuti vii in 2022)

Dinamica numărului de născuți vii, în perioada 1992 - 2022, la nivelul Municipiului Slatina este prezentată în tabelul de mai jos.

**Tabel 3. Dinamica numărului de născuți-vii la nivelul Municipiului Slatina, în perioada 1992 – 2022**



*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online*



**Rata de natalitate** reprezintă numărul de născuți-vii dintr-un an raportat la populația de la 1 iulie din statistica curentă și se exprimă în număr de născuți-vii la 1000 locuitori. În 2022, rata natalității a municipiului Slatina a fost de 6,68 născuți-vii la 1000 locuitori.

La nivelul județului Olt rata natalității a fost de 6,85 născuți-vii la 1000 locuitori, în timp ce la nivelul regiunii sud vest Oltenia a fost de 7.26 născuți-vii la 1000 locuitori sub media națională de 7,74 născuți-vii la 1000 locuitori, fenomen ce denota îmbătrânirea populației din zona studiată.

**Figura 21. Rata natalității în 2022 în Municipiul Slatina, județul Olt și Regiunea Sud Vest Oltenia**



*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online*

### Rata de fertilitate

**Rata de fertilitate** reprezintă numărul născuților vii dintr-un an raportat la populația feminină de 15-49 ani de la 1 iulie din statistica curentă a anului respectiv și se exprimă în numărul de născuți-vii la 1000 femei de vârstă fertilă (15-49 ani). Rata de fertilitate la nivelul municipiului Slatina în 2022 a fost de 27,19‰. În ceea ce privește județul Olt rata de fertilitate pentru anul 2022 a fost de 30,76‰, în timp ce pentru regiunea Sud Vest Oltenia a fost de 30,83‰.

Rata fertilității pentru anul 2022, pentru Municipiul Slatina, Județul Olt și regiunea Sud Vest Oltenia este reprezentată în figura următoare.

**Figura 22. Rata de fertilitate în 2022 în Municipiul Slatina, Județul Olt și regiunea Sud Vest Oltenia**

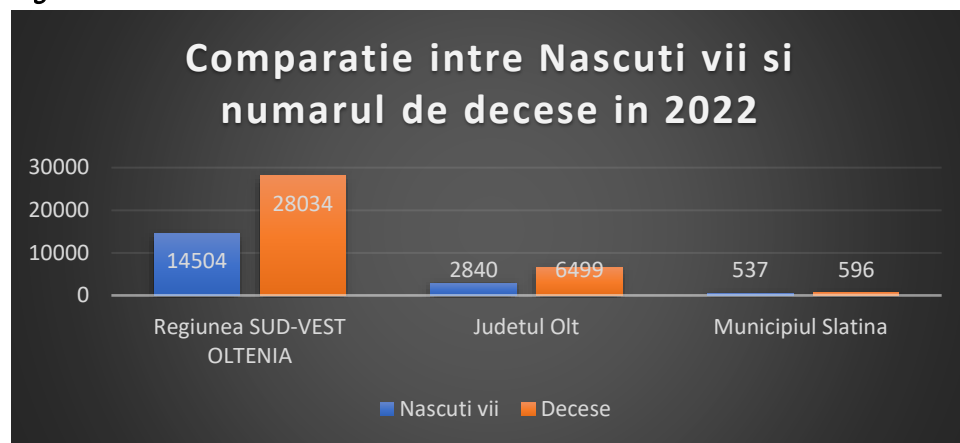


*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online*

### Mortalitatea

Numărul deceselor în municipiul Slatina a ajuns la 596 în 2022, aproximativ 9,17% din totalul județean. La nivelul județului Olt au fost înregistrate în 2022 un număr de 6.499 decese, în timp ce în regiunea Sud Vest Oltenia s-au înregistrat 28.034 decese.

Figura 23. Compararea numărului de nașcuți-vii și numărul de decese în Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia în 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

Privind pe o perioadă de 11 ani, între 2011-2022, numărul deceselor a crescut constant, atât la nivelul municipiului Slatina, cât și la nivelul județului Olt și al regiunii sud vest Oltenia. Cu toate acestea se observa că în 2022 numărul deceselor a scăzut. De remarcat că anii 2020 și 2022 au fost marcați de pandemia de COVID 19, acestei cauze datorându-se numărul mare de decese.

La nivelul Municipiului Slatina creșterea a fost de 30,41% în perioada de referință, iar a județului Olt de aproximativ 3,91 %, în timp ce pentru regiunea sud vest Oltenia s-a înregistrat o scădere de 0,8 %

Dinamica numărului de decese în municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia, pentru perioada 2011-2022, este prezentată în tabelul următor.

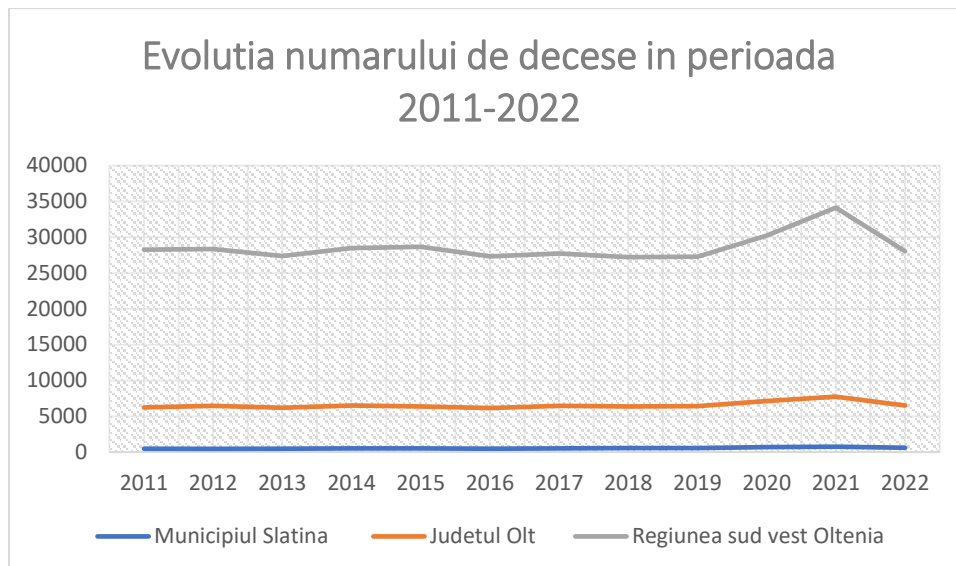
Tabel 4. Dinamica numărului de decese în Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia în 2022

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Municipiul Slatina	457	448	<b>474</b>	<b>530</b>	<b>518</b>	<b>483</b>	<b>518</b>	<b>560</b>	<b>573</b>	707	747	<b>596</b>
Judetul Olt	6254	6460	<b>6168</b>	<b>6486</b>	<b>6374</b>	<b>6146</b>	<b>6464</b>	<b>6378</b>	<b>6405</b>	7114	7732	<b>6499</b>
Regiunea sud vest Oltenia	28272	28339	<b>27364</b>	<b>28500</b>	<b>28671</b>	<b>27323</b>	<b>27708</b>	<b>27220</b>	<b>27258</b>	30226	34133	<b>28034</b>

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

Evoluția numărului de decese în perioada 2011-2022, la nivelul Municipiului Slatina, al județului Olt, și al regiunii sud vest Oltenia este prezentată în figura de mai jos.

Figura 24. Evoluția numărului de decese în perioada 2011-2022

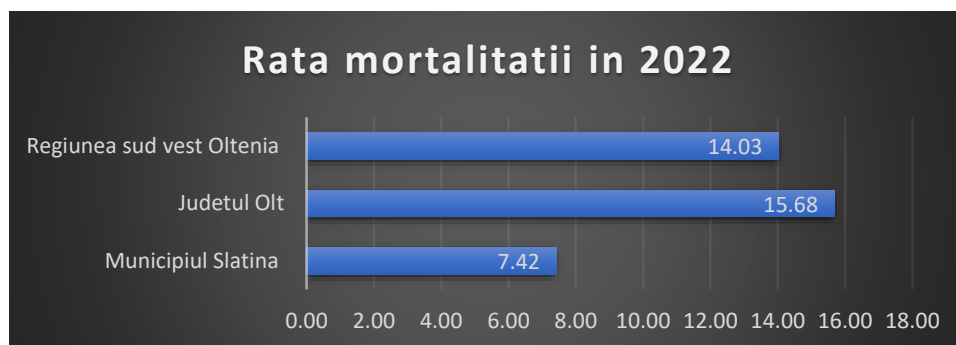


*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.*

### Rata mortalității

**Rata mortalității** reprezintă numărul persoanelor decedate dintr-un an raportat la populația de la 1 iulie din statistica curentă și se exprimă în număr de decese la 1000 locuitori. **În 2022, rata mortalității în municipiul Slatina a fost de 7,42 / 1000 locuitori. La nivelul județului Olt rata mortalității a fost aproape dubla (15,68 / 1000 locuitori), în timp ce în regiunea sud vest Oltenia rata mortalității a înregistrat nivelul de 14,03 / 1000 locuitori).**

*Figura 25. Rata mortalității în Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia în 2022*



*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.*

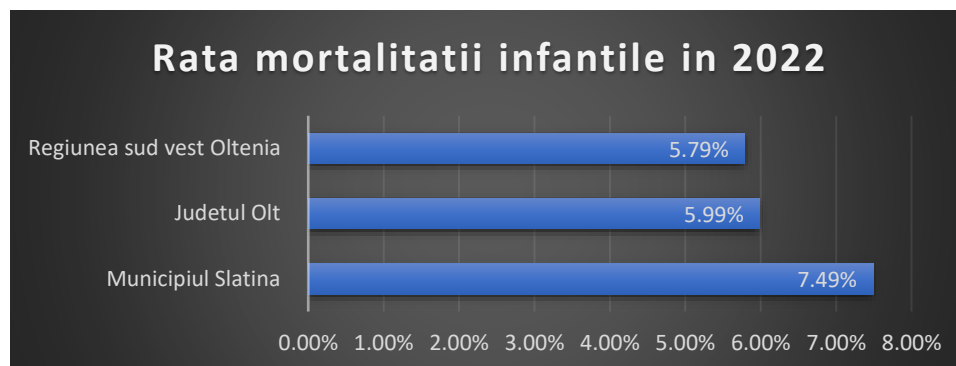
### Rata mortalității infantile

**Rata mortalității infantile** reprezintă numărul de decese în vârstă sub 1 an dintr-un an, raportat la numărul de nașcuți-vii din același an și se exprimă în numărul de decese în vârstă sub 1 an la 1000 nașcuți-vii din același an.

**În perioada 2011-2022, rata mortalității infantile în municipiul Slatina a crescut constant de la fost de 5,61‰, la 7,45‰, cu o ușoară scădere în perioada 2016-2017 de aproape 2,1 puncte procentuale. La nivelul județului Olt rata mortalității infantile se situa în 2022 la 5,99‰, în timp ce la nivelul regiunii sud vest Oltenia aceasta ajunsese la 5,79‰.**

Rata mortalității infantile în municipiul Slatina, județul Olt și Regiunea sud vest Oltenia este reprezentată în figura de mai jos

**Figura 26. Rata mortalității infantile în Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia în 2022**



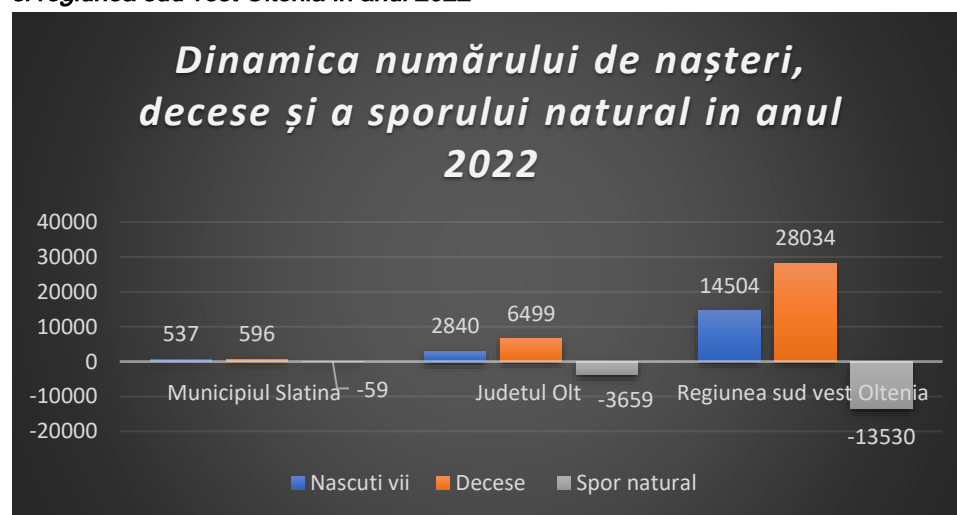
Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

### Sporul natural

**Sporul natural al populației** reprezintă diferența dintre numărul născuților-vii și numărul persoanelor decedate, în anul de referință. **În anul 2022, sporul natural în municipiul Slatina a fost negativ, de -59 persoane, în timp ce în județul Olt acesta a înregistrat o scădere de -3659 persoane.**

Figura următoare reprezintă o comparație între numărul născuților vii, deceselor și a sporului natural pentru Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia

**Figura 27. Dinamica numărului de nașteri, decese și a sporului natural pentru Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia în anul 2022**

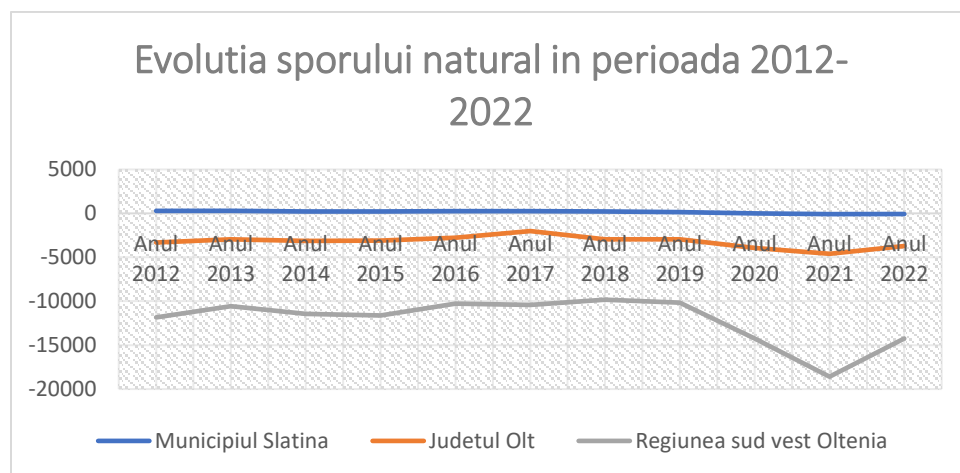


Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

În perioada 2012-2022, sporul natural a oscilat atât la nivel județean, cât și local și regional. În municipiul Slatina, sporul natural a scăzut cu aproximativ 21 % de la începutul perioadei de referință, ajungând de la 220 persoane în 2012 la -59 persoane în 2019. La nivelul județului Olt, sporul a scăzut cu aproximativ

112%, iar la nivelul regiunii sud vest Oltenia cu aproximativ 120%. Evoluția sporului natural în perioada 2012-2022 este reprezentată în figura de mai jos.

**Figura 28. Evoluția sporului natural în perioada 2011-2022**

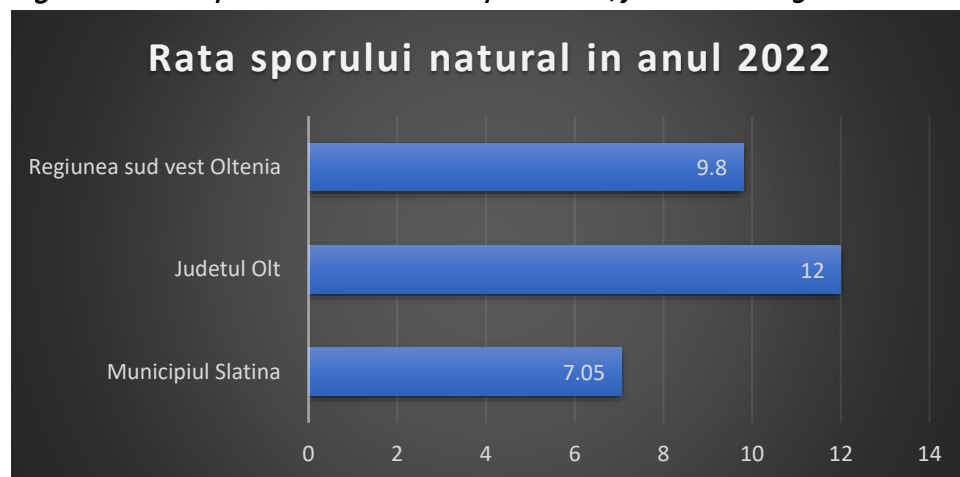


Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

### Rata sporului natural

**Rata sporului natural al populației** este indicatorul care măsoară diferența algebrică între rata natalității și rata mortalității generale a populației. **În perioada 2016-2018, rata sporului natural a fost pozitiv în municipiul Slatina, de 7,05‰.** La nivelul județului Olt aceasta a înregistrat -12‰, în timp ce în regiunea sud vest Oltenia aceasta a fost de -9,8‰.

**Figura 29. Rata sporului natural în Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia în anul 2022**



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

Comparând cu perioada 2012-2022, putem observa că atât pentru Municipiul Slatina cât și pentru județul Olt și regiunea sud vest Oltenia au înregistrat scăderi a ratei sporului natural. Tabelul următor prezintă situația ratei sporului natural pentru Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia

**Tabel 5. Evoluția ratei sporului natural în Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia**

	<b>Rata sporului natural 2012-2017</b>	<b>Rata sporului natural 2018-2022</b>
<i>Municipiul Slatina</i>	-2,18	-4,42
<i>Județul Olt</i>	-7,28	-9,28
<i>Regiunea sud vest Oltenia</i>	-5,48	-6,93

*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online*

### Nupțialitate și divorțialitate

La capitolul căsătoriilor și divorțurilor, situația locală, regională și județeană este una favorabilă pentru județul Olt și regiunea sud vest Oltenia, dar nefavorabilă pentru Municipiul Slatina. În ultimii 12 ani (2011-2022), trendul numărului de căsătorii a fost crescător pentru județul Olt și regiunea sud vest Oltenia, dar în scădere pentru Municipiul Slatina, în timp ce numărul divorțurilor a scăzut.

La nivelul municipiului Slatina, numărul căsătoriilor a scăzut cu aproximativ 11,79 % din 2011 (543 căsătorii) până în 2022 (479). Județul Olt a înregistrat o creștere de aproape 14,70%, de la 1897 căsătorii în 2011, la 2176 în 2022, în timp ce la nivelul regiunii sud vest Oltenia, creșterea a fost de aproximativ 3,62%.

Dinamica numărului de căsătorii la nivelul Municipiului Slatina, județului Olt și regiunii sud vest Oltenia este prezentată în tabelul următor.

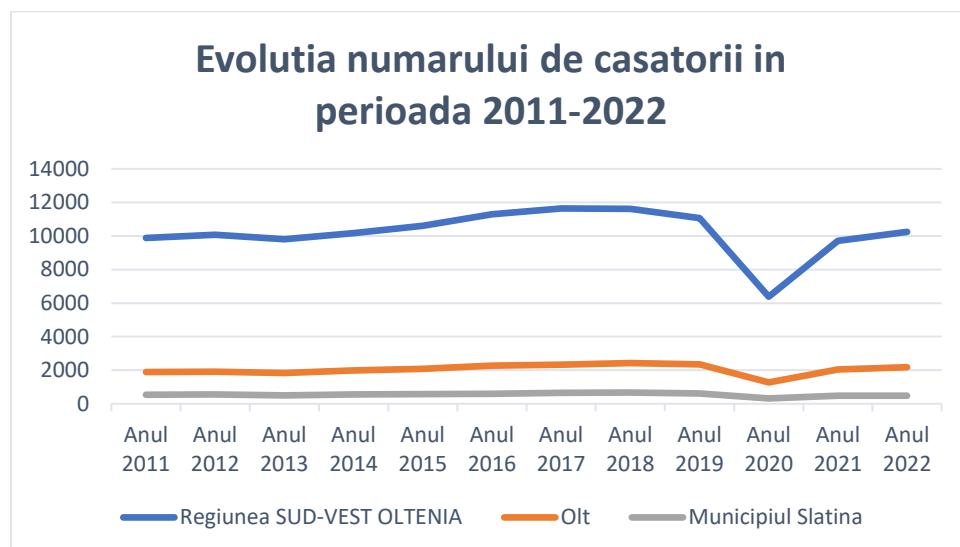
**Tabel 6. Dinamica numărului de căsătorii în Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia , 2011-2022**

	<b>Anul 2011</b>	<b>Anul 2012</b>	<b>Anul 2013</b>	<b>Anul 2014</b>	<b>Anul 2015</b>	<b>Anul 2016</b>	<b>Anul 2017</b>	<b>Anul 2018</b>	<b>Anul 2019</b>	<b>Anul 2020</b>	<b>Anul 2021</b>	<b>Anul 2022</b>
<b>Regiunea SUD-VEST OLTENIA</b>	9886	10082	9802	10168	10615	11303	11641	11610	11068	6382	9711	10244
<b>Județul Olt</b>	1897	1916	1833	1989	2090	2264	2333	2426	2341	1274	2047	2176
<b>Municipiul Slatina</b>	543	550	500	555	578	594	651	669	615	319	474	479

*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online*

Evoluția numărului de căsătorii la nivelul Municipiului Slatina, județului Olt și regiunii sud vest Oltenia în perioada 2012-2022 este reprezentată în figura următoare.

Figura 30. Evoluția numărului de căsătorii în perioada 2011-2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

Din punctul de vedere al divorțurilor, în perioada 2011-2022, acestea au scăzut cu aproximativ 61,45% în municipiul Slatina, de la 166 la începutul perioadei de referință, la 64 în 20122. La nivelul judetului Olt, trendul a fost tot descrescător, cu o scădere de aproximativ 46,48%, de la 583 divorțuri în 2011, la 312 în 2022. Regiunea sud vest Oltenia a pastrat acelasi trend, in scadere cu 17,93 %

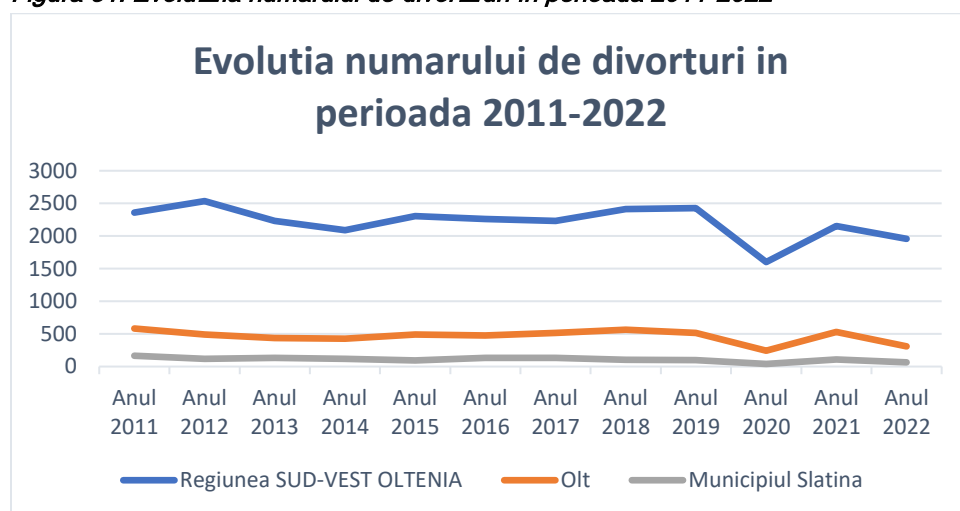
Tabel 7. Dinamica numărului de divorțuri în Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia, 2011-2022

	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022
<b>Regiunea SUD-VEST OLTENIA</b>	2357	2535	2234	2088	2307	2262	2232	2415	2426	1601	2154	1958
<b>Olt</b>	583	490	435	426	493	476	514	565	518	243	531	312
<b>Municipiul Slatina</b>	166	121	131	118	92	131	133	103	101	40	108	64

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

Evoluția numărului de divorțuri la nivelul Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia în perioada 2011-2022 este reprezentată în figura următoare.

Figura 31. Evoluția numărului de divorțuri în perioada 2011-2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

### Comparație mișcarea populației municipiului Slatina cu alte municipii din România

Comparat cu alte trei orașe din România (Baia Mare, Satu Mare, Râmnicu Vâlcea), municipiul Slatina prezintă o situație generală mai bună, atât în datele absolute, cât și în cele relative.

Tabel 9. Comparație - mișcarea naturală a populației Municipiului Slatina cu alte orașe

Date absolute(numar)	Slatina	Baia Mare	Satu Mare	Ramnicu Valcea
<i>Nascuti vij 2022</i>	537	1258	876	886
<i>Decese 2022</i>	596	1256	1249	878
<i>Casatorii 2022</i>	479	958	684	700
<i>Divorturi 2022</i>	64	244	236	43
Rate(la 1000 locuitori)	Slatina	Baia Mare	Satu Mare	Ramnicu Valcea
<i>Rata natalitatii 2022</i>	6,68	8,76	7,21	8,31
<i>Rata mortalitatii 2022</i>	7,42	9,36	11,08	6,93
<i>Rata mortalitatii infantile 2022</i>	7,49	5,49	4,59	4,12
<i>Rata sporului natural 2022</i>	7,05	-0,06	-2,81	1,44

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

### Mișcarea migratorie

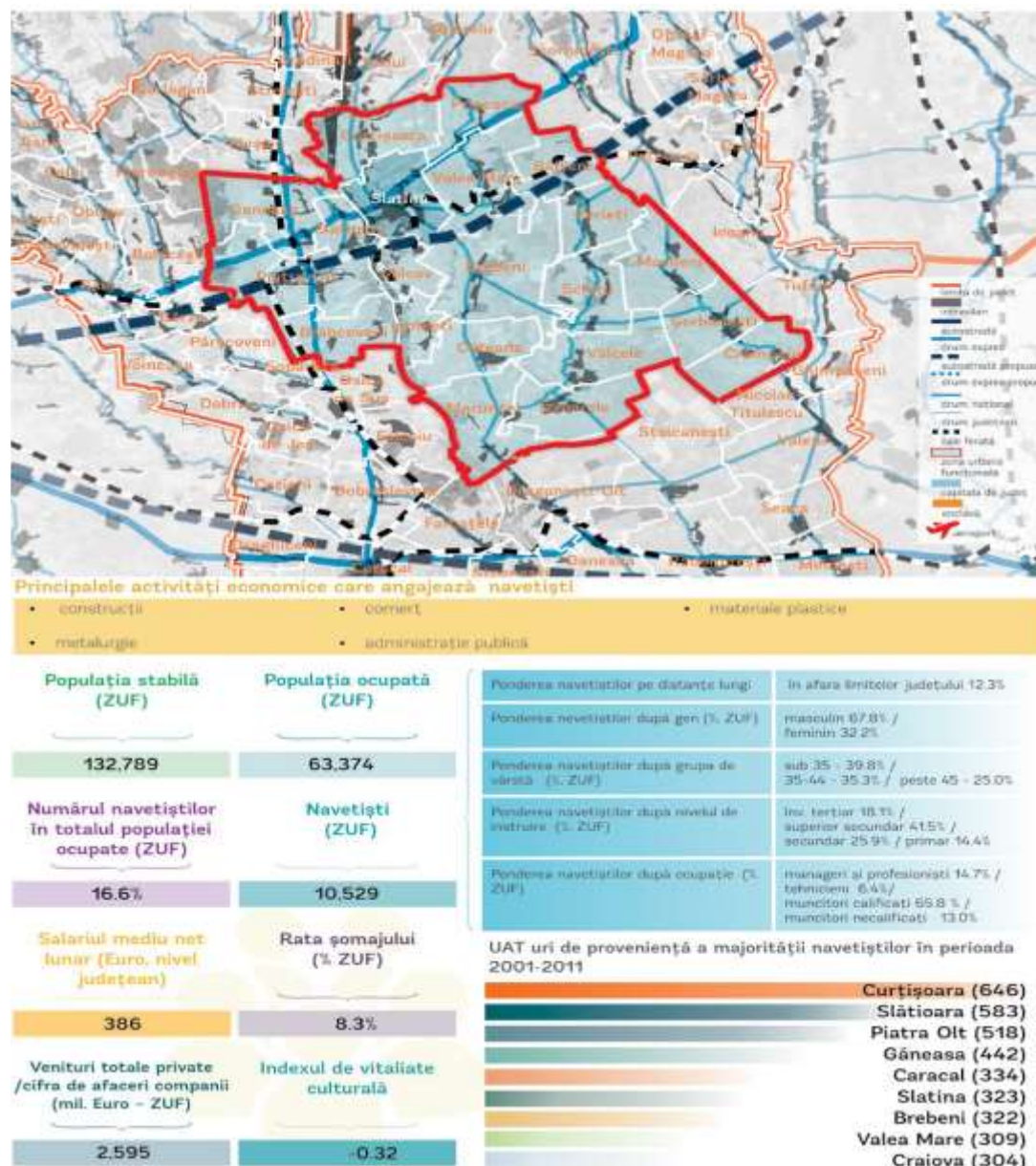


În perioada 2001-2011, conform datelor de la Recensământul populației și locuințelor, județul Olt s-a regăsit în primele 5 județe din topul ierarhizat după ponderile de emigranți pe care le dețin, alături de Bacău, Neamț, Iași și Galați. Principalele țări de destinație au fost: Italia, Spania, Marea Britanie, Germania, Franța, Grecia.

Conform studiului „Orașe Magnet”, municipiul Slatina face parte din categoria de pol județean, atrăgând peste 10.000 de migranți între 2012 și 2022, în special din județ, fiind o zonă cu potențial de urbanizare rapidă. Alți poli județeni sunt: Bacău, Râmnicu Vâlcea, Buzău, Galați, Târgoviște, Satu Mare, Focșani, Baia Mare, Târgu Jiu, Alba Iulia, Piatra Neamț, Bistrița.

Următoarele două figuri prezintă o analiză a dinamicii migraționale la nivelul Municipiului Slatina, a județului Olt și a regiunii Sud Vest Oltenia, în 2022.

Figura 32. Municipiul Slatina, județul Olt și profilul socio-demografic al navetiștilor

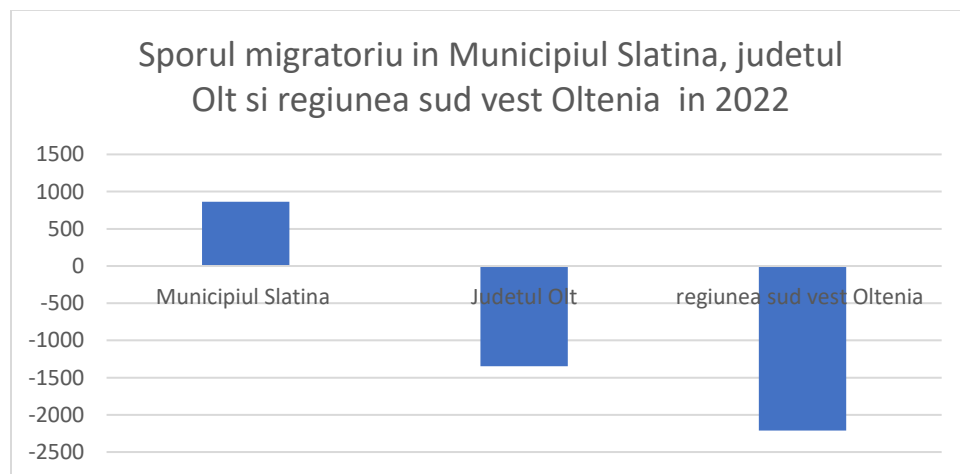


## Sporul migratoriu

**Sporul migratoriu în 2022**, în municipiul Slatina, a fost de 863 persoane, în timp ce pentru județul Olt acesta a fost de -1348 persoane, iar pentru regiunea sud vest Oltenia de -2212 persoane. %.

Reprezentarea grafică a sporului migratoriu în anul 2022 pentru Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia este prezentată în figura de mai jos.

**Figura 33. Sporul migratoriu în Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia, 2022**



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

## Stabiliri de reședință

Numărul stabilirilor de reședință din ultimii 10 ani (2010-2019) a avut un trend preponderant descrescător, în special în anul 2014, unde putem observa o scădere mai mare, urmată de o creștere ușoară, atât la nivel local, cât și la nivel regional și județean.

În municipiul Slatina, scăderea numărului de stabiliri de reședință a fost de aproximativ 15,14%, de la un număr de 621 în 2011, s-a ajuns la 527, în 2022. La nivelul județului Olt, s-a înregistrat o creștere de 4,05%, mai exact, de la 2598 în 2011, la 2729 în 2019. La nivelul regiunii sud vest Oltenia creșterea a fost de 2,93%.

Tabelul următor prezintă situația în ceea ce privește stabilirile de reședință în Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia, perioada 2011-2022.

**Tabel 10. Dinamica stabililor de reședință în Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia, 2011-2022**

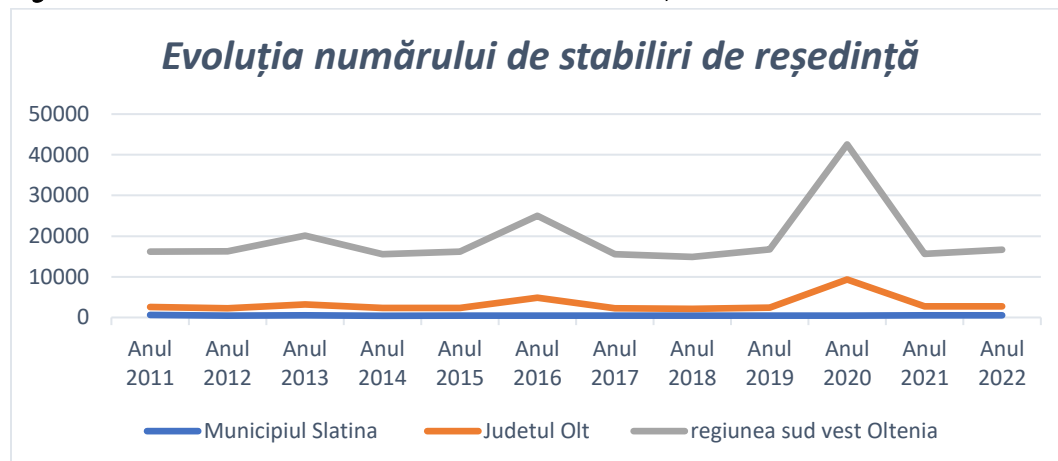
	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022
<b>Municipiul Slatina</b>	621	475	536	416	434	464	467	464	485	491	557	527
<b>Județul Olt</b>	2598	2274	3186	2310	2304	4881	2262	2123	2424	9338	2709	2729

<i>regiunea sud vest Oltenia</i>	<i>1619</i>	<i>1629</i>	<i>2008</i>	<i>1553</i>	<i>1621</i>	<i>2499</i>	<i>1557</i>	<i>1488</i>	<i>1676</i>	<i>4254</i>	<i>1565</i>	<i>1667</i>
	<i>8</i>	<i>5</i>	<i>4</i>	<i>0</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>3</i>	<i>6</i>	<i>4</i>	<i>1</i>	<i>3</i>	<i>3</i>

*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online .*

Evoluția numărului de stabiliri de reședință din ultimii 11 ani este reprezentată în figura de mai jos.

*Figura 34.. Evoluția numărului de stabiliri de reședință, 2011-2022*



*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.*

### Plecări cu reședință

În ceea ce privește plecările cu reședință, trendul a fost preponderent descrescător în perioada 2011-2022. În 2022, s-au înregistrat 850 plecări cu reședință din municipiul Slatina, iar la nivelul Judetului Olt, 4077. În regiunea sud vest Oltenia s-a înregistrat o scădere de 23.31% plecări cu reședință.

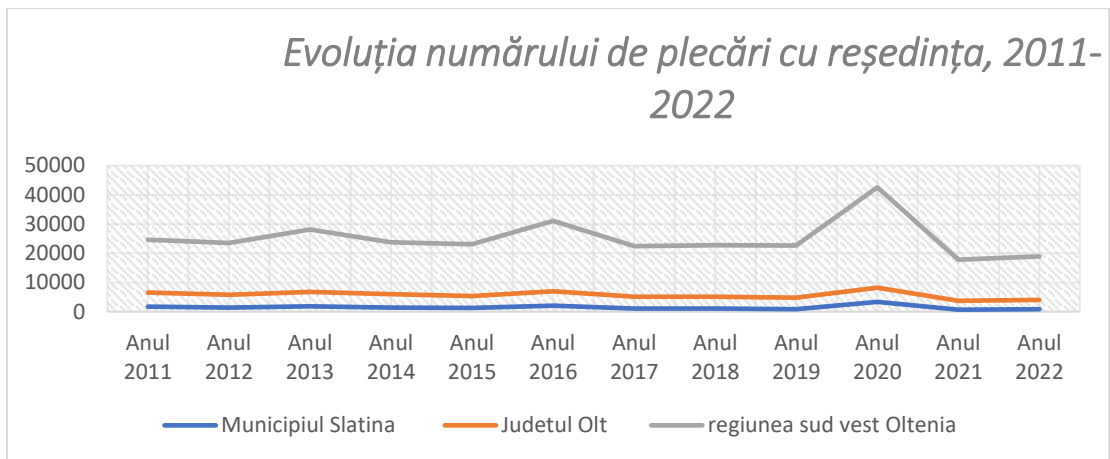
*Tabel 11. Dinamica plecărilor cu reședință în Municipiul Slatina, judetul Olt și regiunea sud vest Oltenia, 2011-2022*

	<i>Anul 2011</i>	<i>Anul 2012</i>	<i>Anul 2013</i>	<i>Anul 2014</i>	<i>Anul 2015</i>	<i>Anul 2016</i>	<i>Anul 2017</i>	<i>Anul 2018</i>	<i>Anul 2019</i>	<i>Anul 2020</i>	<i>Anul 2021</i>	<i>Anul 2022</i>
<i>Municipiul Slatina</i>	<i>1695</i>	<i>1407</i>	<i>1873</i>	<i>1402</i>	<i>1257</i>	<i>2097</i>	<i>1060</i>	<i>1036</i>	<i>910</i>	<i>3360</i>	<i>685</i>	<i>850</i>
<i>Judetul Olt</i>	<i>6507</i>	<i>5833</i>	<i>6791</i>	<i>6010</i>	<i>5366</i>	<i>7003</i>	<i>5145</i>	<i>5185</i>	<i>4853</i>	<i>8221</i>	<i>3726</i>	<i>4077</i>
<i>regiunea sud vest Oltenia</i>	<i>2462</i>	<i>2355</i>	<i>2811</i>	<i>2375</i>	<i>2311</i>	<i>3104</i>	<i>2241</i>	<i>2273</i>	<i>2269</i>	<i>4257</i>	<i>1779</i>	<i>1888</i>
	<i>5</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>7</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	<i>7</i>	<i>5</i>	<i>7</i>	<i>2</i>	<i>8</i>	<i>5</i>

*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online*

Evoluția numărului de plecări cu reședință din ultimii 11 ani este reprezentată în figura de mai jos.

*Figura 35. Evoluția numărului de plecări cu reședință, 2010-2019*



*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.*

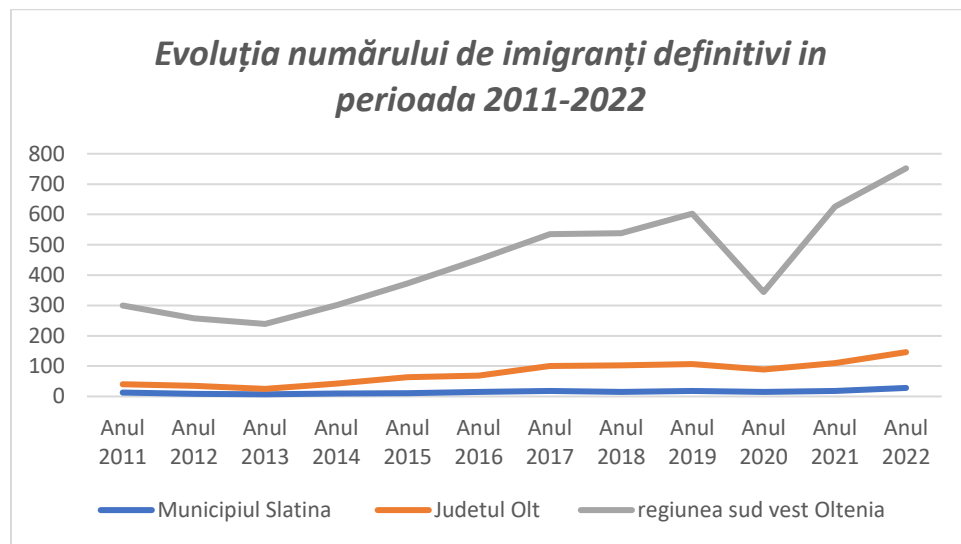
#### Imigranți definitiv

Numărul de imigranți care s-au stabilit definitiv în municipiul Slatina a crescut constant în ultimii 10 ani, în special în 2022, când s-a înregistrat o creștere cu 15 imigranți față de anul 2011, înregistrând o creștere de 215%. La nivelul județului Olt creșterea a fost de 365% de la un număr de 40 imigranți în 2011 la 146 imigranți la nivelul anului 2022.

Același trend crescător se înregistrează și la nivelul regiunii sud vest Oltenia de 250 % de la un număr 300 imigranți în 2011, la 752 în anul 2022

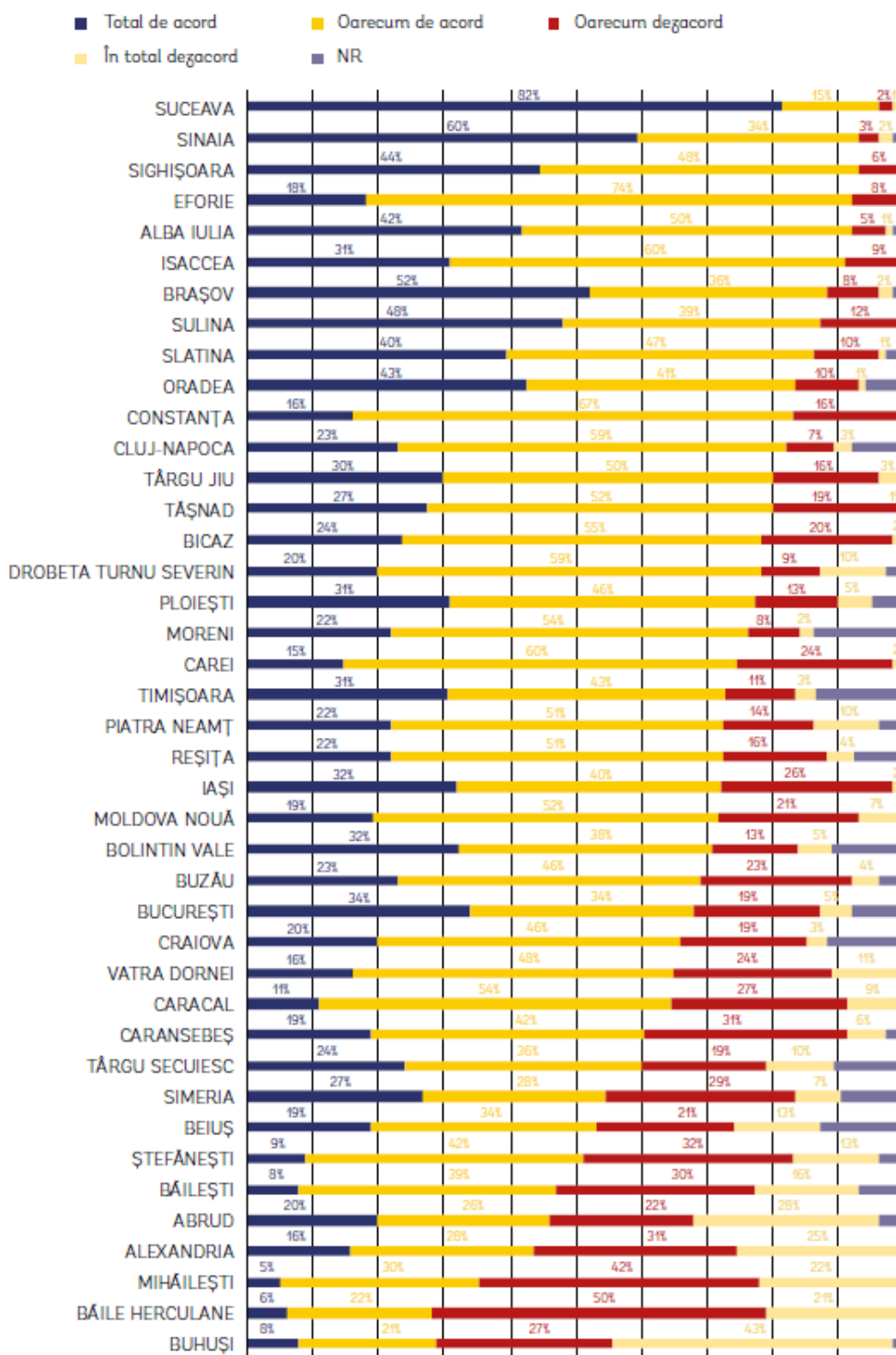
Evoluția numărului de imigranți definitiv din ultimii 11 ani este reprezentată în figura de mai jos.

**Figura 36. Evoluția numărului de imigranți definitiv în Municipiul Slatina, județul Olt și regiunea sud vest Oltenia, 2011-2022**



*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date*

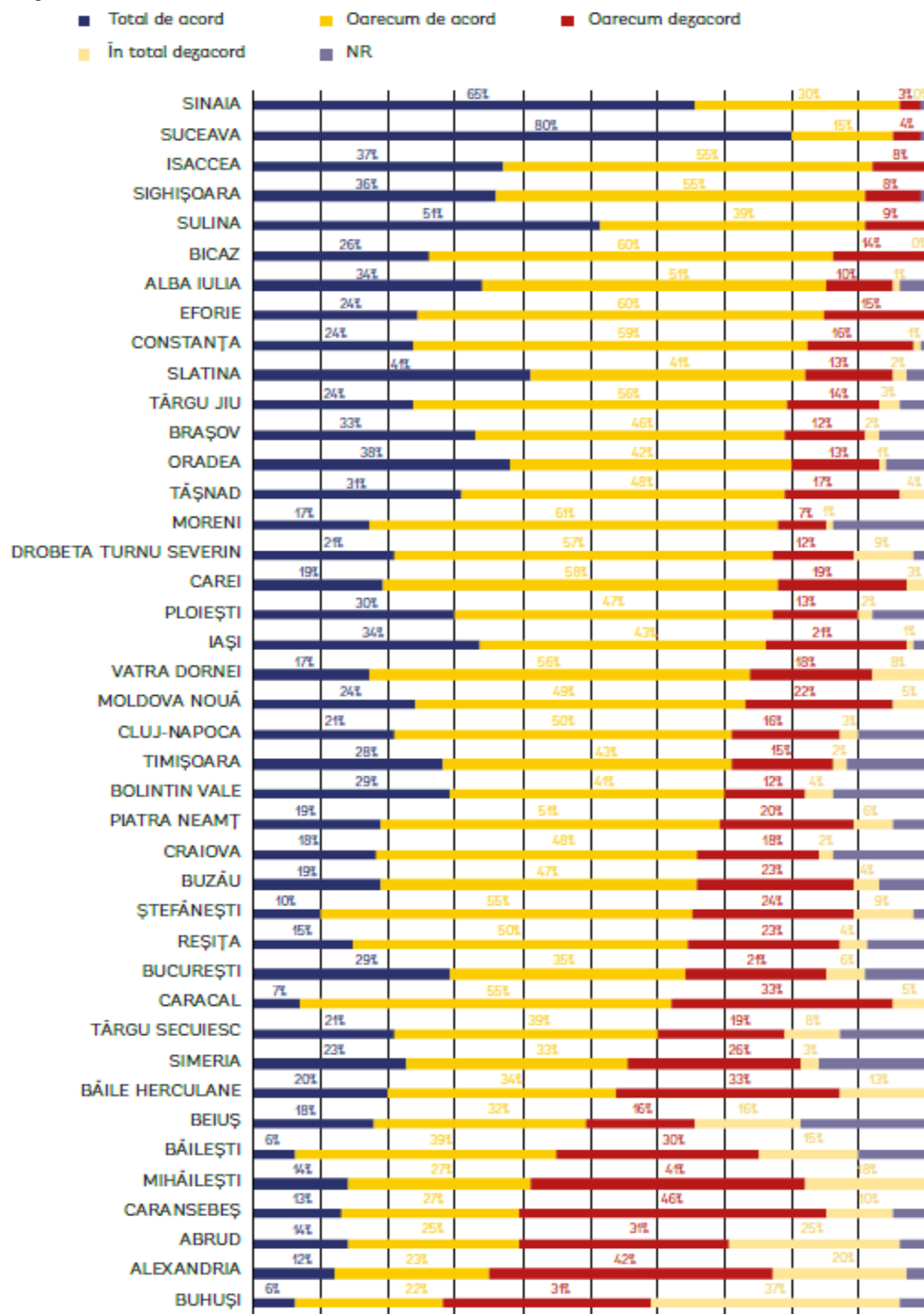
Figura 37. În ce măsură sunteți de acord cu afirmația „prezența străinilor este benefică pentru orașul meu”?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

De asemenea, privind integrarea străinilor, 80% dintre respondenți sunt total de acord că străinii care locuiesc în Slatina sunt bine integrați.

Figura 38. În ce măsură sunteți de acord cu afirmația „străinii care locuiesc în orașul meu sunt bine integrați”?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

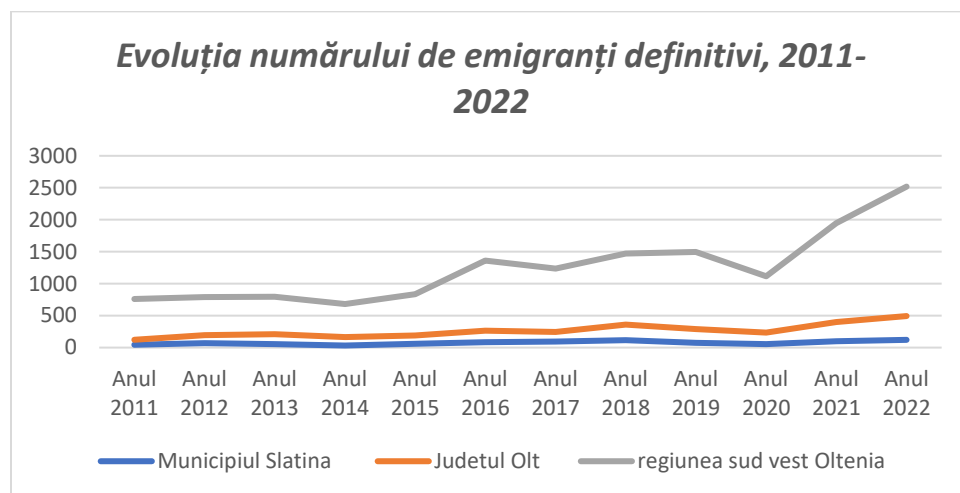
Emigranți definitiv

Numărul emigranților definitivi din perioada 2011-2022 a fost preponderent în creștere, cu excepția perioadei de pandemie COVID 19: în perioada 2011-2012 se poate observa o creștere fluctuantă până în 2018, urmată de o scădere destul de drastică în perioada 2019-2021. Din 2021 până în 2022, trendul este în creștere.

În municipiul Slatina, numărul emigranților definitivi aproape s-a triplat din 2011 (45 emigranți) până în 2022 (121 emigranți). În ceea ce privește județul Olt, trendul a fost asemănător : de la 122 emigranți în 2011 până la 493 emigranți în 2022. Deasemenea în cazul regiunii sud vest Oltenia s-a înregistrat pentru aceeași perioadă o creștere de 331 % de la 759 emigranți definitivi în 2011 până la 2518 emigranți definitivi în 2022.

Evoluția numărului de emigranți definitivi din ultimii 11 ani este reprezentată în figura de mai jos.

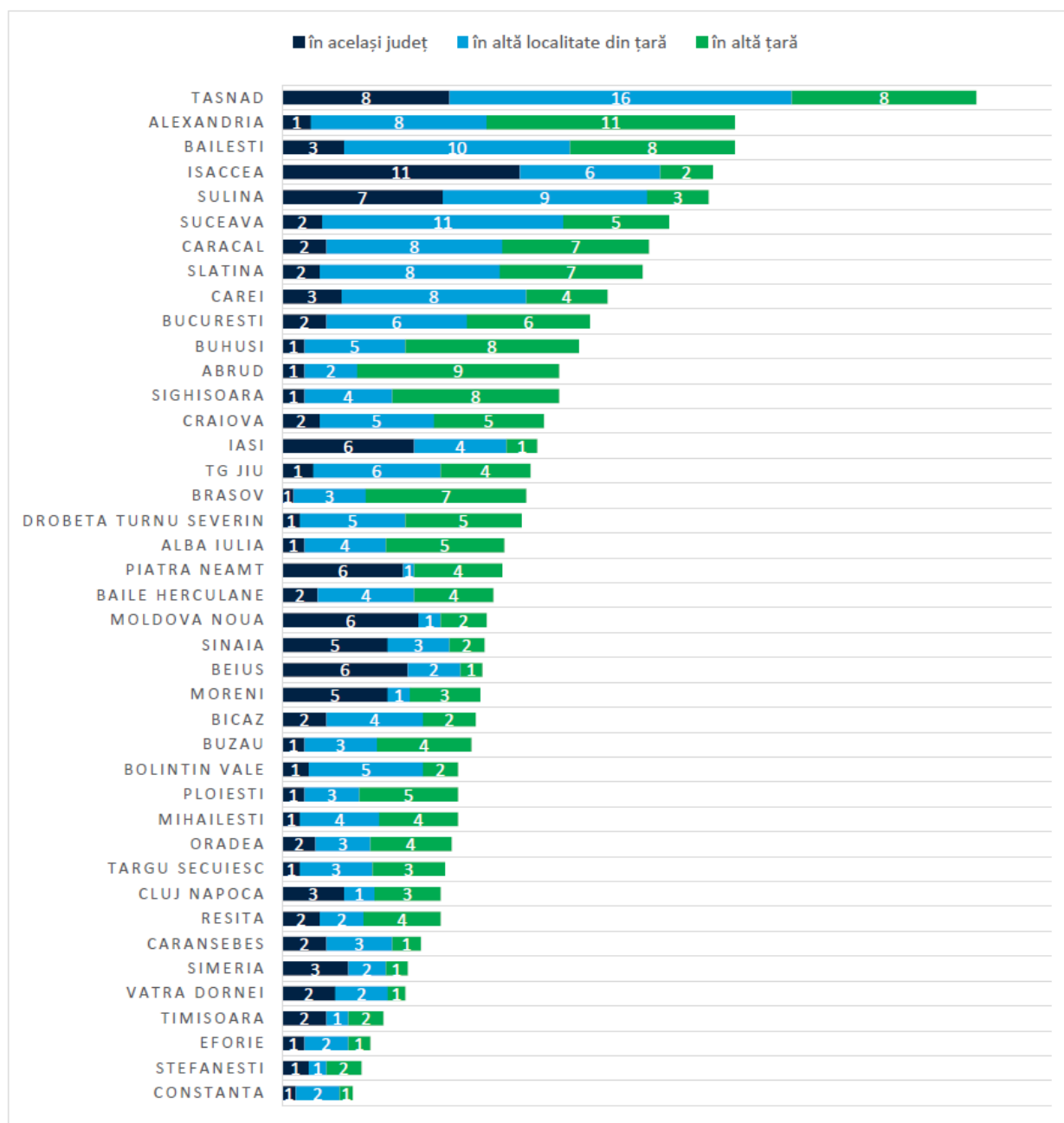
**Figura 39. Evoluția numărului de emigranți definitivi, 2011-2022**



**Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date**

Conform Barometrului Urban, majoritatea respondenților din municipiul Slatina intenționează să migreze pentru o perioadă mai mare de 2 ani, fie în altă localitate din țară, fie în altă țară.

Figura 40. Intenționați să migrați pentru o perioadă mai mare de 2 ani? Dacă da, unde?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

### Indicele experienței locale de emigrare în străinătate

Indicele experienței locale de emigrare în străinătate reprezintă scorul factorial al ratelor de plecați pe termen lung și pe termen scurt din localitate, în străinătate, la ultimele recensăminte din 2011 și 2022.

Scorul municipiului Slatina este de 64 prezentat în tabelul de mai jos.



**Tabel 12. Indicele experienței locale de emigrare în străinătate**

Localitate	Scor
Slatina	64

Sursă: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

### Tipul de experiență migratorie dominant

Un alt indicator important este **tipul de experiență migratorie dominantă**. Acest indicator este o combinație calitativă a criteriilor indicelui al experienței locale de emigrare în străinătate cu generarea a cinci tipuri de localități, definite în principal prin emigrare redusă, migrațiune de revenire, migrațiune după aderarea la Uniunea Europeană, migrațiune post-criză, migrațiune cumulativă de intensitate ridicată.

Municipiul Slatina, județul Olt și Regiunea sud vest Oltenia se încadrează în categoria zonelor cu migrațiune cumulativă de intensitate medie.

### Comparație mișcarea migratorie a populației municipiului Slatina cu alte municipii din România

**Tabel 13. Comparația mișcării migratorii a municipiului Slatina cu alte orașe**

Indicator	Slatina	Baia Mare	Satu Mare	Ramnicu Valcea
Spor migratoriu 2022	1,23	-5,41	-4.38	-4.67
Stabiliri de reședință 2022	527	1640	1309	2002
Plecări cu reședință 2022	850	1218	784	1019
Imigranți definitivi 2022	28	68	46	52
Emigranți definitivi 2022	121	224	208	136
Tip experiența de migrație	migrațiune cumulativă de intensitate medie	migrațiune cumulativă de intensitate ridicată	migrațiune cumulativă de intensitate ridicată	migrațiune cumulativă de intensitate ridicată
Indice al experienței locale de emigrare	64	88	93	87

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

### 2.1.3 Zone dezavantajate din punct de vedere socio-economic și incluziune social

Indicele dezvoltării umane locale (IDUL) dezvoltat de Banca Mondială, ne permite realizarea de comparații între nivelul de dezvoltare al fiecărei unități administrativ teritoriale. Și ne indică un grad de Dezvoltare înalt în Municipiul Slatina înregistrând un indice de 71,5 puncte, comparative cu alte UAT-uri din județul Olt: Bals cu 57,4 puncte sau Drăganesti Olt cu 53,7 puncte.

**Figura 41. Indicele de dezvoltare urmană locală (IDUL)**

<i>Localitate</i>	<i>Indicele de dezvoltare urmană locală (IDUL) 2019</i>
<i>Slatina</i>	<i>71,5</i>
<i>Bals</i>	<i>57,4</i>
<i>Draganesti Olt</i>	<i>53,7</i>
<i>Piatra Olt</i>	<i>48,3</i>

**Sursa:** [https://www.mdjpa.ro/userfiles/sipoca711/anexe\\_livrabil2\\_1](https://www.mdjpa.ro/userfiles/sipoca711/anexe_livrabil2_1)

Comunitățile marginalizate au fost determinate pe baza datelor statistice colectate la ultimul recensământ în Atlasul Zonelor Rurale Marginalizate și în Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate, elaborate de Banca Mondială și categorizate în funcție de locuire, ocupare și capital uman. Conform acestora, **la nivelul Municipiului Slatina existau 10 zone marginalizate, declarate de autoritati, asa cum sunt prezentate acestea in figura 42. Comunitățile marginalizate din Municipiul Slatina.**

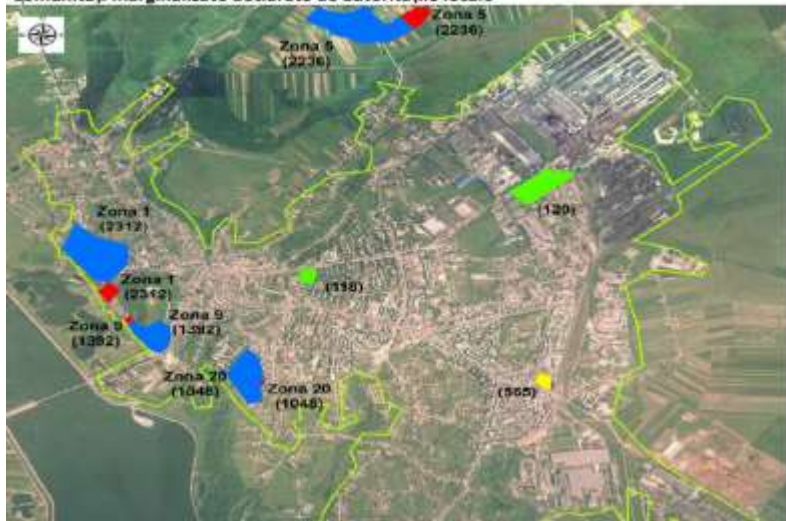
**Tabel 14. Rata marginalizării la nivelul Municipiului Slatina, judetului Olt si regiunii sud vest Oltenia**

	<i>Populația stabilă (2022)</i>	<i>Ponderele populației rome în totalul populației (2022)</i>	<i>Rata marginalizării</i>	<i>Tipul marginalizării</i>
<i>Municipiul Slatina</i>	<i>80354</i>	<i>2,47</i>	<i>1,8</i>	<i>Marginalizare sub medie</i>
<i>Judetul Olt</i>	<i>414454</i>	<i>2,80</i>	<i>2,12</i>	<i>Marginalizare sub medie</i>
<i>Regiunea sud vest Oltenia</i>	<i>1998367</i>			

**Sursa:** Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate.

**Figura 42. Comunitățile marginalizate din Municipiul Slatina.**

Comunități marginalizate declarate de autoritățile locale



Municipiul: Slatina

Legenda

- Limita intravilan
  - Tipuri de comunități urbane marginalizate
  - Zone de tip ghetea cu blocuri
  - Zone de tip ghetea în faze coborâtoare
  - Zone de tip mahala cu case
  - Zone de tip mahala cu adăposturi
  - Zone de locuințe sociale modernizate
  - Zone istorice (centrale) cu locuințe
  - Zone casare
- (număr) Estimare număr locuitori în zonă
- Cartografie: ESR, ArcGIS 10.1

Sursa: Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate.

Zonele marginalizate și așezările informale necesită o abordare adaptată la condițiile de trai din comunitățile identificate, atât prin investiții în infrastructura - de la asigurarea serviciilor publice de baza la prețuri accesibile, la managementul deșeurilor și la regenerarea fondului construit sau construirea de noi locuințe sociale, cât și prin programe de dezvoltare comunitară și integrare social – programe de recalificare, asistență socială, accesul la educație.

Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
<b>Structura demografică</b>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Structura piramidei vârstelor ne indică o pondere foarte ridicată a populației ce se va pensiona în următorii 10-15 ani, ceea ce indică o scădere a populației apte de muncă.</li> <li>• Fenomenul de îmbătrânire demografică.</li> <li>• Perspectiva declinului demografic și a migrației persoanelor tinere și a celor apte de muncă</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementarea de politici care să încurajeze și să faciliteze mobilitatea forței de muncă dinspre localitățile din județul Olt și din regiunea sud vest Oltenia către Municipiul Slatina; <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Încurajarea migrației și implementarea de politici care să vizeze atragerea de noi rezidenți în Municipiul Slatina din întreaga regiune dar și din alte țări, pentru a stopa declinul demografic;</li> <li>○ Dezvoltarea unei strategii pentru tineret și implementarea de politici care să încurajeze tinerii să rămână în oraș, prin: <ul style="list-style-type: none"> <li>- valorificarea rolului universității în comunitate - sprijinirea activităților de cercetare, investiții în infrastructură / regenerare urbană</li> <li>- îmbunătățirea calității vieții, a modalităților de petrecere a timpului liber</li> <li>- Încurajarea participării tinerilor în viața socială și comunitară (sprijinirea ONG-urilor)</li> <li>- încurajarea angajatorilor locali să angajeze tineri din comunitățile locale.</li> <li>○ În anticiparea fenomenului de îmbătrânire a populației, este necesară dezvoltarea unei strategii locale pentru persoanele vârstnice, care să aibă în vedere încurajarea îmbătrânirii active - promovarea voluntariatului, adaptarea spațiului public și al clădirilor la nevoile populației vârstnice - facilitarea mobilității verticale în regenerarea fondului construit etc.</li> <li>○ Printr-o abordare integrată la nivel metropolitan, dezvoltarea infrastructurii sociale în noile zone de dezvoltare (școli, terenuri de sport, parcuri etc.) dar totodată limitând expansiunea urbană necontrolată, prin promovarea politicilor spațiale specific orașelor compacte.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
<b>Mișcarea naturală și migrație a populației</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Slatina se încadrează în categoria localităților cu migrație cumulativă de intensitate scăzută.</li> <li>○ Scăderea cu 57,41% al numărului de născuți-vii în municipiul Slatina, în perioada 2011-2022.</li> <li>○ Numărul de stabiliri de reședință a fost în scădere în perioada 2011-2022, de 15,41% în municipiul Slatina și în creștere cu 5 % la nivelul județului Olt</li> <li>○ Sporul natural din Municipiul Slatina a fost negativ în fiecare an deoarece numărul decedaților a fost mai mare decât numărul născuților vii.</li> <li>○ Municipiul Slatina se încadrează în categoria orașele cu migrație cumulativă de intensitate medie.</li> <li>○ Triplarea numărului de emigranți deficitivi din Municipiul Slatina în perioada 2011-2022</li> <li>○ În anul 2022 Municipiul Slatina a înregistrat un număr de 850 de plecări cu reședința (aproximativ 1 % din populația orașului)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Promovarea oportunităților educaționale disponibile în Slatina pentru a atrage studenți din alte localități din țară și din străinătate.</li> <li>○ Crearea unui program de susținere a familiilor cu mai mulți copii</li> <li>○ Dezvoltarea infrastructurii sociale (școli, afterschool, parcuri) pentru încurajarea natalității .</li> <li>○ Programe de recompensare a familiilor cu mai mulți copii.</li> <li>○ Programe de integrare în comunitate a străinilor, inclusiv a studenților.</li> <li>○ Pregătirea unor chestionare de plecare pentru persoanele care intenționează să părăsească definitiv Municipiul Slatina , în vederea identificării cauzelor și identificarea de soluții pentru atenuarea acestora</li> </ul>
<b>Zone dezavantajate din punct de vedere socio-economic și incluziune socială</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 19,27% din populația mun. Slatina și 47,2%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Implementarea de politici și programe de</li> </ul>

<p>din populația județului se confruntă cu o formă de dezavantajare, în oraș cu precădere din punct de vedere al locuirii (0,26%) și al capitalului uman (5,55%),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Existența în Municipiul Slatina a 10 zone marginalizate</li> <li>○ 2.47 % din populația Municipiului Slatina s-a declarat la ultimul recensământ ca fiind de etnie roma, populație predispusă riscului de excludere socială</li> </ul>	<p>integrare socială pentru comunitățile vulnerabile sau dezavantajate, încurajând integrarea lor în societate.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Integrarea persoanelor vulnerabile pe piața forței de muncă, prin politici care să încurajeze angajatorii să ia în considerare persoanele marginalizate / defavorizate.</li> <li>○ Inventarierea locuințelor sociale și asigurarea minimumului necesar, pentru grupele vulnerabile, asigurând integrarea lor în cartierele existente, pentru a evita marginalizarea sau crearea de insule urbane stigmatizate.</li> <li>○ Îmbunătățirea infrastructurii de transport și a celei edilitare în comunitățile marginalizate.</li> </ul>
---	--

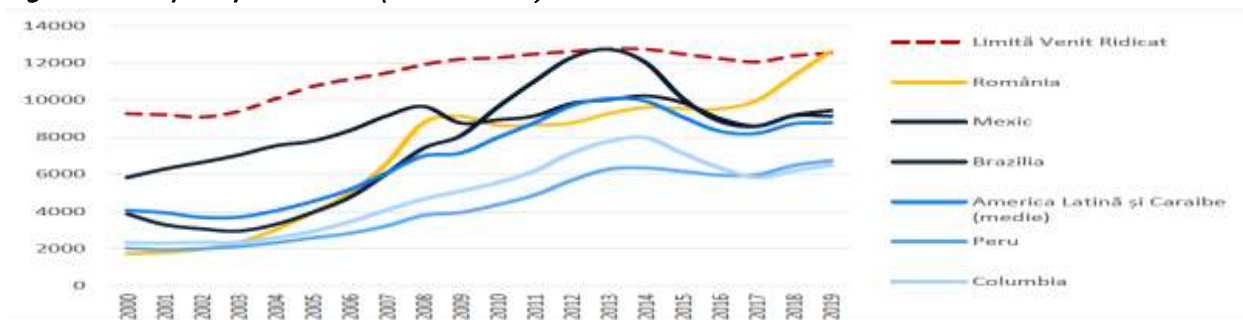
## 2.2 PROFIL ECONOMIC

### 2.2.1 Context economic național, regional și județean

#### 2.2.1.1 Analiza principalilor indicatori macroeconomici naționali

Povestea economiei României este sinuoasă și complexă. Odată cu căderea comunismului, România a întreprins o tranziție sinuoasă către o economie de piață, cu o mare parte a anilor 1990 marcată de declin economic și restructurare. În 2000, când perspectivele aderării la UE și NATO au devenit mai realiste, economia românească a întreprins totuși un avant impresionant, venitul său național brut (VNB) pe cap de locuitor (metoda Atlas) crescând de la 1.720 dolari la 12.630 dolari în 2019. Această performanță este subliniată și mai bine atunci când se compară România cu o serie de țări din America Latină, care se aflau într-o poziție economică mai bună în 2000 (a se vedea figura de mai jos).

**Figura 1. VNB pe cap de locuitor (Metoda Atlas) în țările selectate**



**Sursa: Politica Urbană a României, Dinamica economică a orașelor din România, 2020**

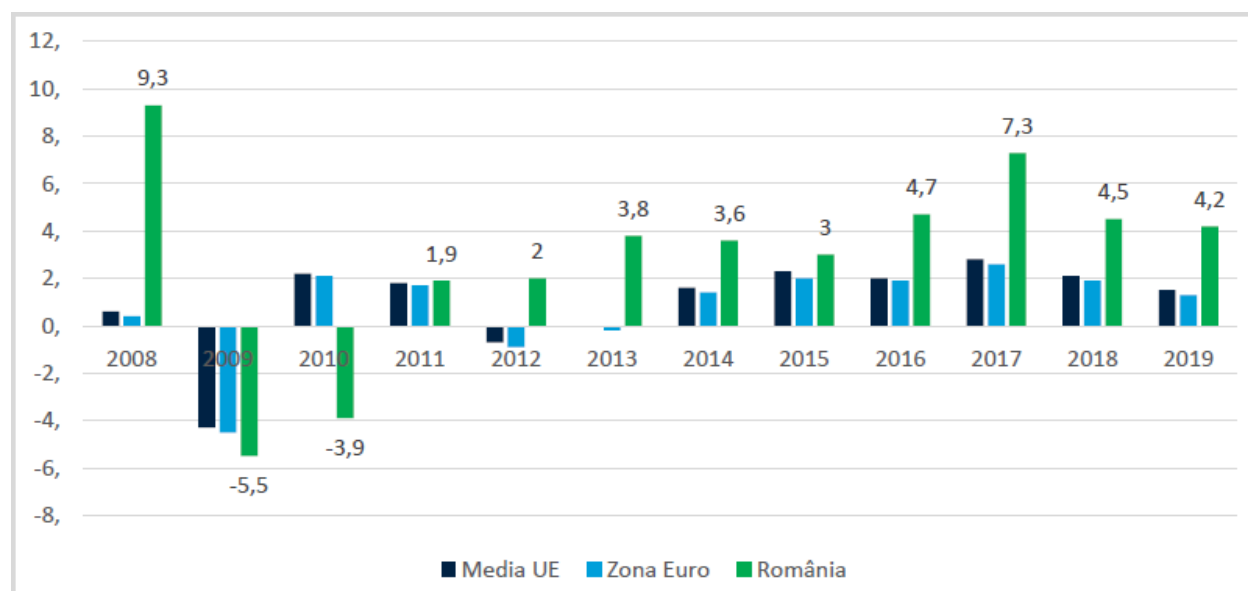
Cifrele pentru 2019 indică faptul că România a atins anul trecut un statut de țară cu venit ridicat, pentru prima dată în istoria sa. Desigur, accesul României la piața comună a UE este unul dintre principalele motive pentru performanța spectaculoasă a țării. Uniunea Europeană a fost o veritabilă „mașină de convergență” pentru țările sale membre, permițând unor națiuni precum Grecia, Irlanda, Portugalia, Polonia și Slovacia să ajungă la venituri ridicate într-un timp record. Acest lucru a permis, de asemenea, României să devină o economie cu venituri ridicate și să depășească economiile similare din America Latină.

Analiza principalilor indicatori macroeconomici naționali relevă faptul că România a continuat evoluția sa puternică din ultima decadă, cu o scurtă întrerupere în perioada 2009-2010 cauzată de precedentă criză financiară și economică globală.

Cu o creștere de 4,3% a Produsului intern brut în anul 2022, România a revenit pe trend crescător, situându-se pe unul din primele locuri între țările Uniunii Europene privind acest indicator. După o scădere de 3,9% a

PIB-ului în anul 2020 și o creștere de 5,1 % în 2021, creșterea înregistrată la nivelul 2022 arată o stabilitate economică, fiind în continuare mai mult decât dublă comparativ cu media Statelor Membre și a statelor din Zona Euro.

**Figura 2. Rata volumului de creștere a Produsului Intern Brut**



**Sursa: Eurostat**

Deficiențele creșterii PIB de peste 4,9% în anul 2022 și valorile de peste 4% în anii precedenți se datorează în mare parte consumului individual, ceea ce indică o dependență foarte ridicată a consumului în creșterea PIB-ului. Această dependență față de consum expune performanța economiei la vulnerabilități cauzate de veniturile reduse ale populației în raport cu Statele Membre.

Conform ultimelor date statistice definitive la nivelul Institutului Național de Statistică, nivelul Produsului intern brut în termeni nominali la nivel național în anul 2022 a fost de 1.409.783,9 milioane lei prețuri curente, revenind o valoare de 41.888 lei pe locuitor. Cu toate că s-a înregistrat o scădere a dinamicii PIB comparativ cu anul precedent (4,7% în anul 2022, comparative cu 5,9% în anul 2021), valoarea raportată pe cap de locuitor a fost de 5,1%.

**Tabel 1. Produsul intern brut și Produsul intern brut pe locuitor în România**

	2021	2022
Produsul intern brut (milioane lei)	1.181.917,9	1.409.783,9
Creșterea PIB în termeni reali (în procente față de anul anterior)	105,9	104,7
Produsul intern brut pe locuitor (lei)	30.800	41.888
Creșterea PIB pe locuitor în termeni reali (în procente față de anul anterior)	105,9	104,7

**Sursa: RAPORT PRIVIND SITUAȚIA MACROECONOMICĂ, 2023, Guvernul României**

La creșterea PIB, în anul 2022 față de anul 2021, au contribuit majoritatea ramurilor economiei, contribuții pozitive mai importante având următoarele ramuri:

- Comerțul cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor; transport și depozitare; hoteluri și restaurante (+1,2%), cu o pondere de 18,6% la formarea PIB și al căror volum de activitate s-a majorat cu 6,6%;

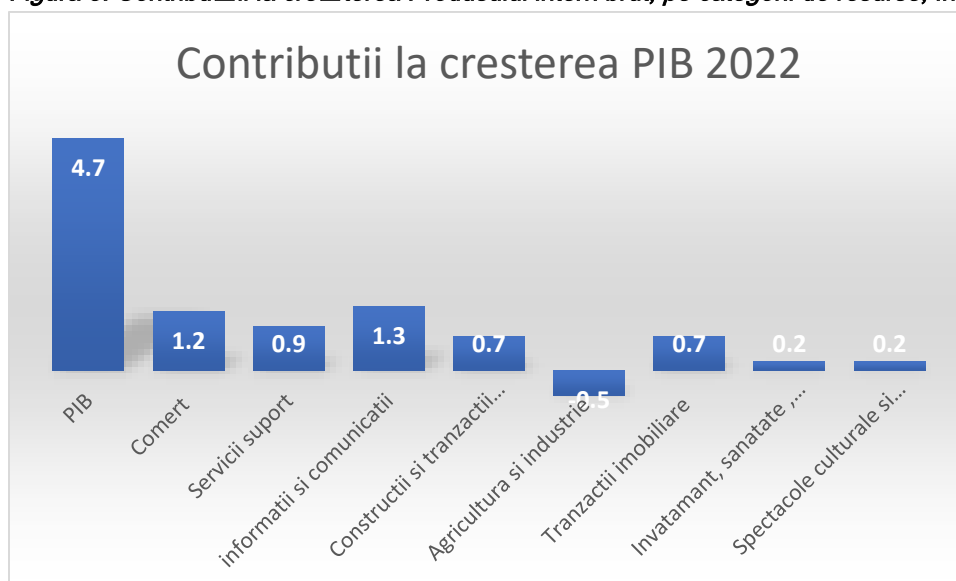
- Activitățile profesionale, științifice și tehnice; activitățile de servicii administrative și activitățile de servicii suport (+0,9%), cu o pondere de 7,0% la formarea PIB și al căror volum de activitate s-a majorat cu 13,2%;

- Informațiile și comunicațiile (+1,3%), cu o pondere de 6,6% la formarea PIB și al căror volum de activitate s-a majorat cu 20,1%;

- Construcțiile și tranzacțiile imobiliare cu o contribuție egală la creșterea PIB (+0,7%), având o pondere de 6,3%, respectiv 7,4% la formarea PIB și al căror volum de activitate s-a majorat cu 11,2%, respectiv 8,8%.

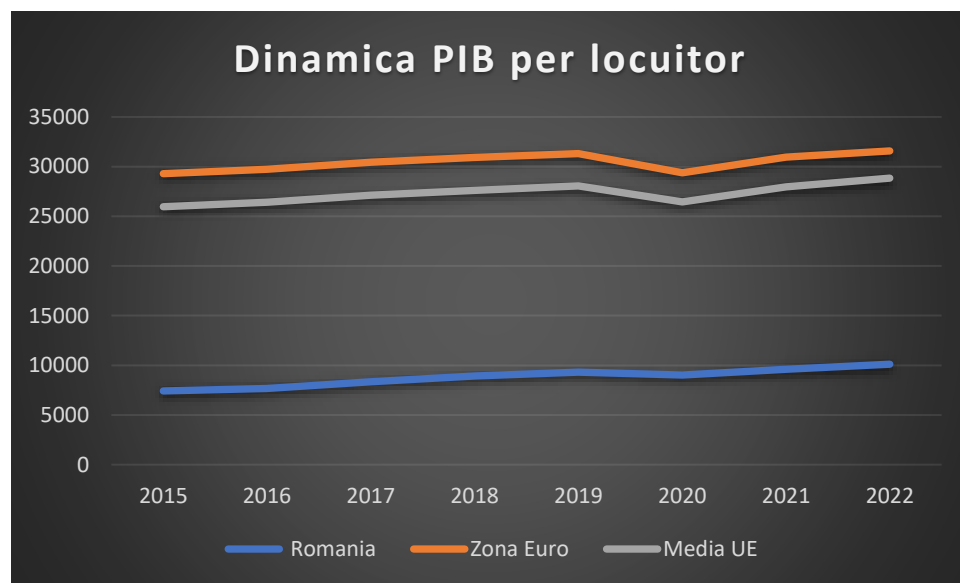
Agricultura și industria au avut o contribuție negativă la modificarea PIB (-0,5%), ca urmare a scăderii volumului lor de activitate cu 11,6%, respectiv 2,3%.

**Figura 3. Contribuții la creșterea Produsului intern brut, pe categorii de resurse, în anul 2022**



În comparație cu media Uniunii Europene, creșterea accelerată a PIB/locuitor raportat la puterea de cumpărare începând cu anul 2016 ajută la reducerea decalajelor față de statele din Zona Euro, ale căror procent s-a redus semnificativ în ultimii ani, aproape de nivelul de armonizare cu media Uniunii Europene.

Figura 4. PIB/Capita raportat la puterea de cumpărare

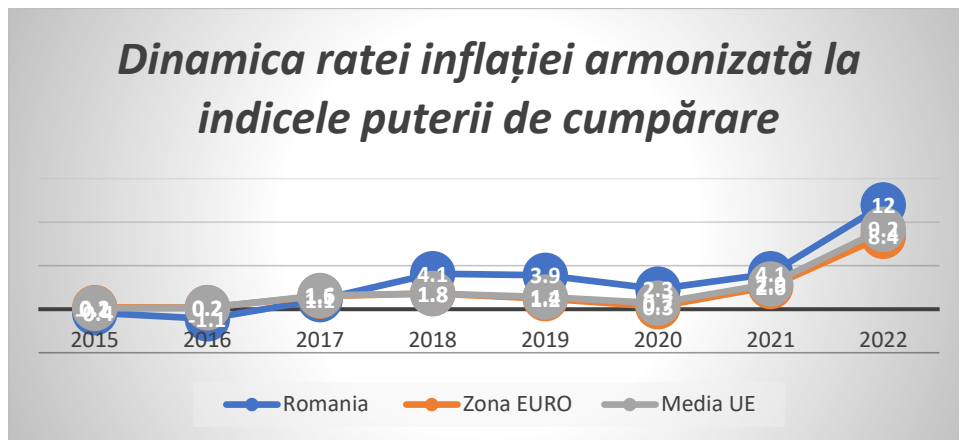


Sursa:EUROSTAT

Rolul determinant al consumului gospodăriilor populației în evoluția semnificativă a PIB-ului din anul 2021 a contribuit la o creștere accelerată a inflației în anul 2022, ajungând la o valoare de 16,4%, mult peste media Europeană. Aceasta a fost urmată de o scădere moderată a ratei inflației în anul 2023, până la valoarea de 5,8%,(estimare) în tendință cu media Uniunii Europene a cărei inflație a scăzut de la 9,2% în 2022 la 8,1% (estimare) anul următor 2023.

Figura 5. Rata inflației armonizată la indicele puterii de cumpărare





Sursa:EUROSTAT

În privința **contribuției regiunilor de dezvoltare la formarea PIB pentru anul 2022**, observăm că Regiunea sud vest Oltenia a avut cea mai mică contribuție la formarea PIB pentru anul 2022 de doar 8 %, în timp ce, Regiunea București-Ilfov a fost motorul național de creștere economică, cu evoluții semnificative în privința produsului intern brut (28% contribuție la formarea PIB pentru anul 2022), urmată de Regiunea Nord Vest (12% contribuție la formarea PIB pentru anul 2022).

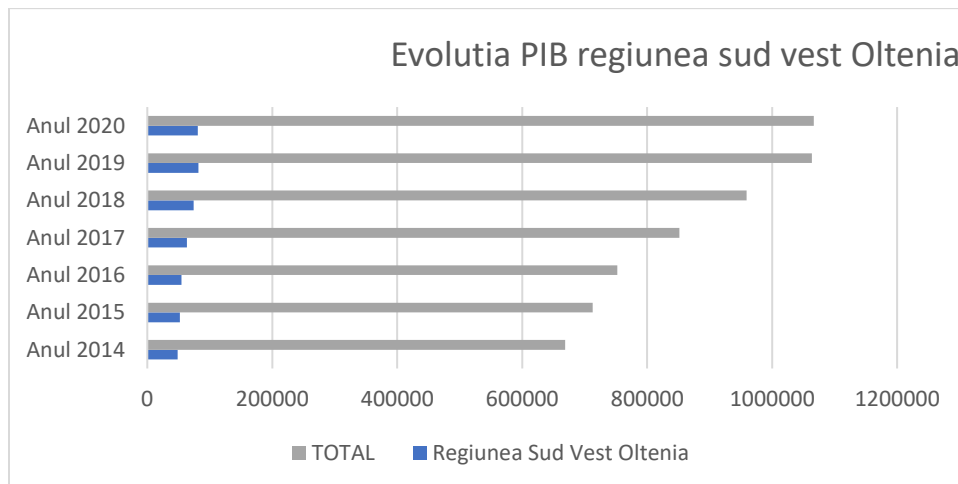
**Figura 6. Contribuția regiunilor de dezvoltare la formarea PIB 2022**



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

Este de remarcat faptul că în anul 2014, regiunea sud vest Oltenia avea o pondere de 7,28% din PIB-ul total, aceasta pastrandu-se relative constanta pe toata perioada analizata. PIB-ul pe cap de locuitor (ajustat la putere de cumpărare) a crescut de la 18% din media UE în 2000, la 41% în 2018 – o performanță remarcabilă și un ritm de convergență foarte rapid. Cu toate acestea, Regiunea sud vest Oltenia rămâne una din cele mai sărace regiuni din Uniunea Europeană.

**Figura 7. Evoluția PIB a regiunii sud vest Oltenia comparativ cu PIB-ul total**



*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date*

**La nivelul Regiunii Sud vest Oltenia, Municipiul Slatina este al treilea centru economic ca importanță, după veniturile firmelor după Ramnicu Valcea și Craiova.**

Orașele aflate în apropierea centrelor urbane mari manifestă inițial tendința de a pierde competiția de creștere economică (deși suburbiile și localitățile periurbane sunt prospere), întrucât persoanele calificate migrează către orașul mai mare în căutarea unor oportunități mai bune. Pe măsură ce „potențialul economic” al orașului mai mare este acoperit (mai precis, pe măsură ce costurile cresc în orașul mai mare), beneficiile încep să se reverse înapoi către orașele mai mici. Acesta este și cazul României, în care poli de creștere precum Ploiești, Brașov, Constanța sau Craiova se află în sfera de influență a Bucureștiului și au pierdut inițial în fața capitalei. În prezent, când costurile și salariile din București au cunoscut o creștere puternică, din ce în ce mai multe investiții se fac în orașele din jurul capitalei. În aceeași logică, la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, Craiova a fost principalul magnet pentru forță de muncă și talente. Cu toate acestea, în perioada 2015-2022, Slatina a înregistrat o creștere economică mai rapidă decât a Craiovei sau Ramnicul Valcea.

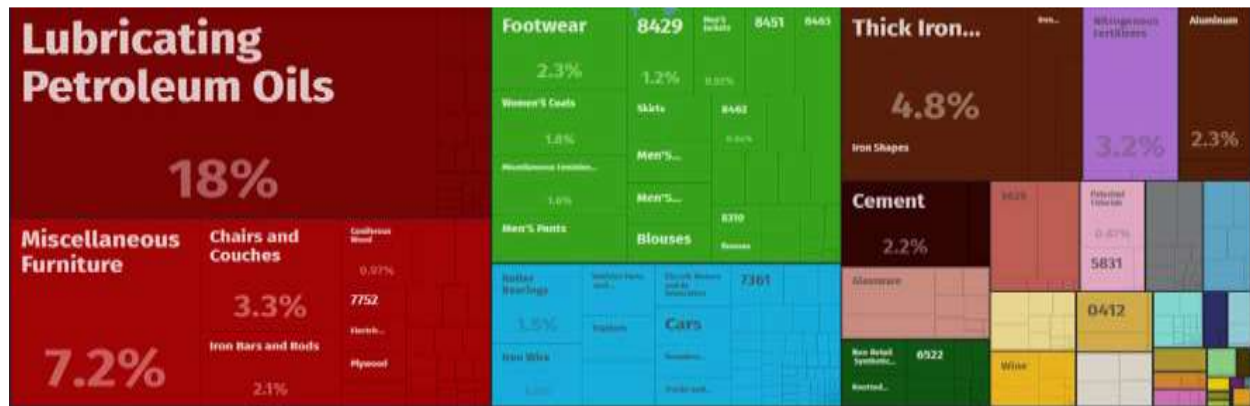
### 2.2.1.2 Transformarea economiei românești

Prin accesarea la Uniunea Europeană, România a obținut accesul la una dintre cele mai mari piețe ale lumii, ceea ce reprezintă un avantaj pentru economie și, în special, pentru cele mai dinamice orașe. Accesul la piața UE a mers mână în mână cu o transformare a economiei românești înspre o mai mare apropiere de modelul economic al UE – astfel, au fost înregistrate creșteri în trei sectoare majore care domină economia UE:

- transporturile (ex. automobile, componente auto, autobuze, trenuri, componente pentru avioane);
- electronicele (ex. filtre de cafea, televizoare, aparate de prăjit pâine, cuptoare cu microunde);
- produsele chimice (ex. detergenți, lichide de curățare, îngrășăminte).

Transformarea economiei românești, atât în ceea ce privește dimensiunea, cât și domeniul de aplicare, este bine prezentată de baza de date Observatorul MIT al Complexității Economice (date reprezentate în figurile de mai jos). Astfel, exporturile românești nu au crescut doar de la 3,19 miliarde de dolari în 1990 la 70,4 miliarde de dolari în 2017, dar au crescut semnificativ în complexitate și varietate. Marile complexe industriale din epoca comunistă au fost inițial înlocuite de industrie ușoară (de exemplu, textile și mobilier), iar ulterior au fost înlocuite cu sectoare mai complexe (automobile, piese auto, echipamente electrice, produse chimice etc.). Analiza datelor privind complexitatea economică în România indică în mod cert că economia românească seamănă din ce în ce mai mult cu economia UE.

Figura 8. Exporturile României în anul 1990 (valoare totală: 3,19 miliarde dolari)



Sursa: Observatorul Complexității Economice, MIT

Figura 9. Exporturile României în anul 2000 (valoare totală: 10,3 miliarde dolari)

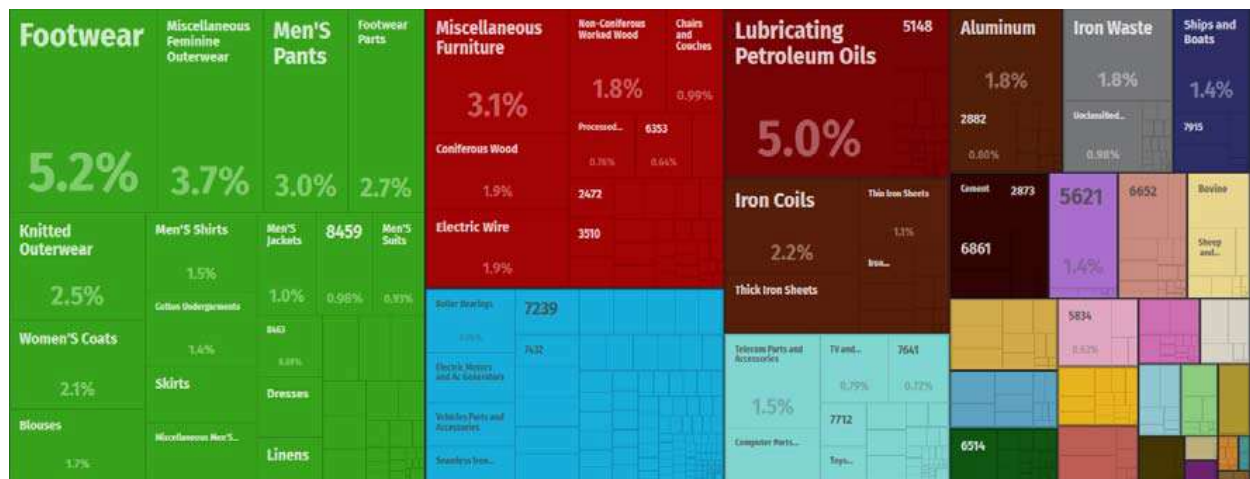
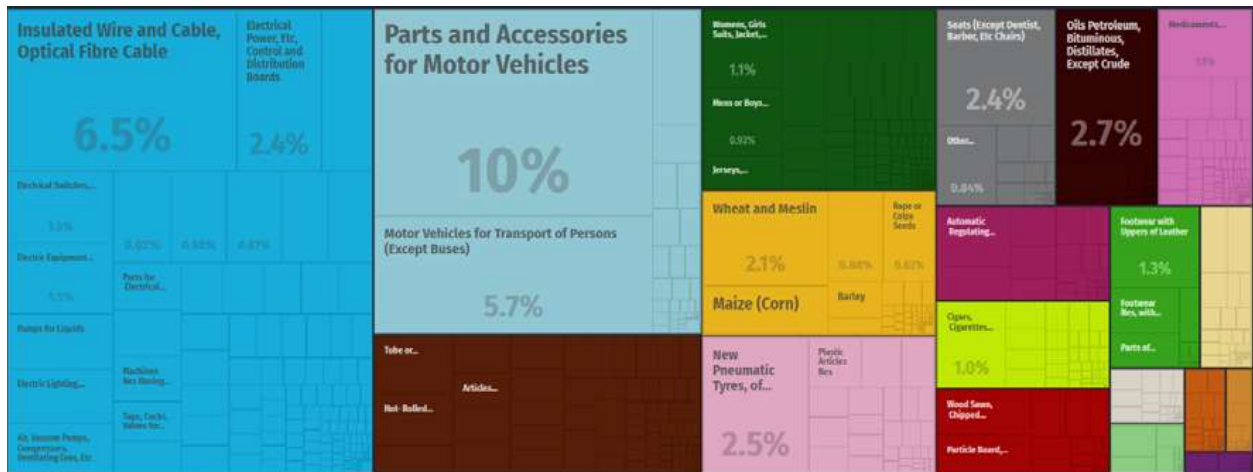


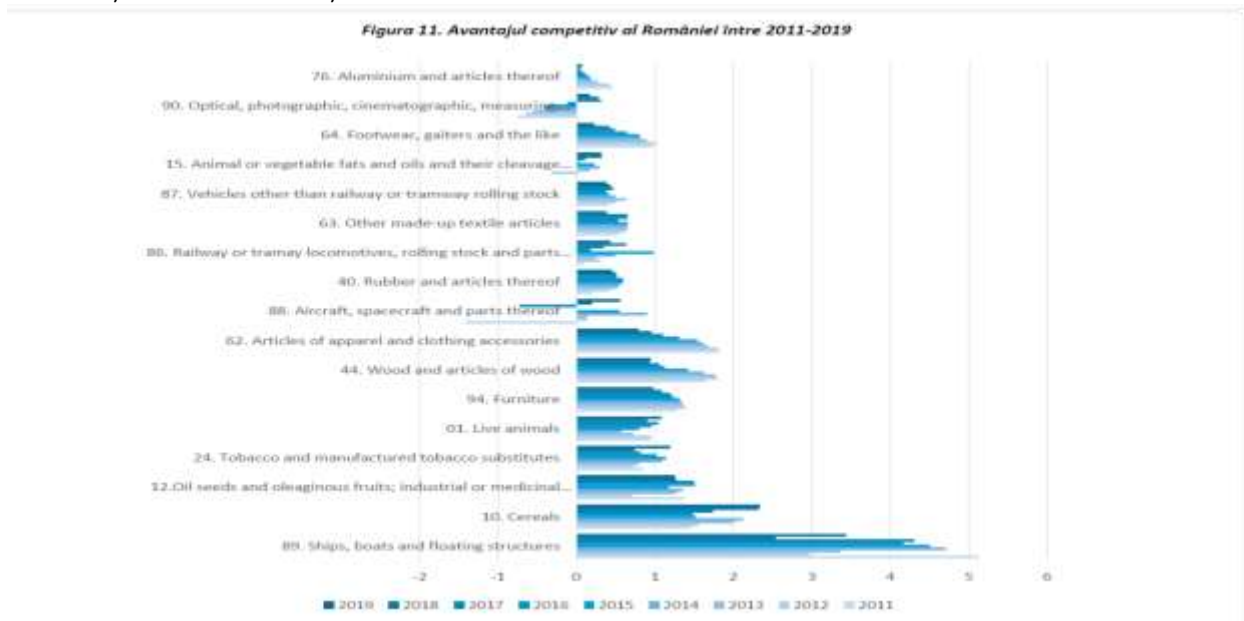
Figura 10. Exporturile României în anul 2017 (valoare totală: 70,4 miliarde dolari)



Sursa: Observatorul Complexității Economice, MIT

În 2019, România a înregistrat o creștere a exporturilor de înaltă tehnologie, reprezentând mai mult de 11% din totalul exporturilor fabricate. Conform statisticilor Băncii Mondiale, aceste exporturi de înaltă tehnologie au crescut de la 1 miliard de dolari în 2007 la 11 miliarde de dolari în 2019, și dovedind beneficiile pe care le are aderarea la Uniunea Europeană asupra comerțului exterior al țării, piața de destinație pentru 73% din totalul exporturilor României. Țările care sunt mai bune în producția tuturor bunurilor (avantaj absolut) ar trebui să se specializeze în continuare în producția de bunuri în care sunt relativ mai bune (avantaj comparativ). Mărfurile a căror producție este relativ mai slabă ar trebui obținute prin comerțul cu alte țări.

Analiza avantajelor comparative permite identificarea oportunităților și instrumentelor care să susțină exporturile în viitor. Cea mai mare importanță în descrierea comerțului exterior al României este calculul avantajului intern comparativ care permite evidențierea avantajului comparativ al comerțului dintr-un grup de bunuri față de totalul comerțului exterior.



Sursa: Observatorul Complexității Economice, MIT

Privind dincolo de exporturile de bunuri, există dovezi că aportul sectorului industrial la economia românească este în scădere, în beneficiul sectorului de vânzare cu amănuntul și al sectorului serviciilor. Unele sub-sectoare ale producției (de exemplu, producția de autovehicule, fabricarea de echipamente electronice și electrice) au crescut, dar creșterea în sectoarele serviciilor și a comerțului cu amănuntul a fost mai rapidă.

Figura 12. Valoarea adăugată brută a principalelor sectoare economice din România



Sursa: *Politica Urbană a României, Dinamica economică a orașelor din România, 2020*

### 2.2.1.3 Investițiile străine directe

Volumul cel mai ridicat de ISD a fost atras de regiunea de dezvoltare BUCUREȘTI – ILFOV (sold la 31 decembrie 2021 în valoare de 62 694 milioane euro, reprezentând 62,5 la sută din totalul soldului ISD), urmată de regiunea CENTRU (8 774 milioane euro, 8,7 la sută) și de regiunea VEST (7 494 milioane euro, 7,5 la sută). În contrast, cele mai scăzute valori ale investițiilor străine se regăsesc în regiunea NORD-EST (2 969 milioane euro) și în regiunea SUD-VEST – OLTENIA (1 949 milioane euro)

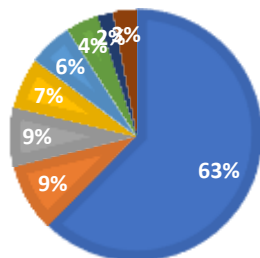
Este de remarcat faptul că Regiunea Sud-Vest Oltenia, deși are o contribuție mai mică a PIB-ului național decât Regiunea Nord-Est, reușește să atragă volume mai crescute de investiții străine directe.

Una din prioritățile absolute, atât pentru Regiunea Sud Vest Oltenia, cât și pentru Municipiul Slatina este atragerea de investiții străine. Companiile străine mature au avantajul unor rețele de distribuție și rețele de clienți globale (mult mai dificil de dezvoltat pentru firme cu capital autohton) ce permit un volum de vânzări mare într-un timp scurt și o productivitate ridicată. Fiecare administrație locală ar trebuie să joace un rol pro-activ în atragerea investitorilor.

Figura 13. Repartizarea pe regiuni de dezvoltare a soldului ISD la 31 decembrie 2019

## REPARTIZAREA PE REGIUNI DE DEZVOLTARE A SOLDULUI ISD LA 31 DECEMBRIE 2021

■ Bucuresti Ilfov    ■ Centru    ■ Vest    ■ Sud Muntenia  
■ Nord Vest    ■ Sud Est    ■ Sud Vest Oltenia    ■ Nord Est



*Sursa: BNR – Raport anual Investitii straine directe in Romania 2021*

Din totalul de 100.288 milioane de Euro reprezentând stocul de investiții străine directe atrase de România în anul 2021, Germania a contribuit cu mai mult de 14.9% - în total 14.911 milioane de Euro. Austria și Franța au contribuit cu 10,7%, respectiv 9,7% din totalul ISD, urmate de Italia cu 7,9%. Statele Unite ale Americii au avut o contribuție de 7.854 milioane de Euro, echivalentul a 7,8 % din totalul ISD.

*Tabel 2. Repartizarea pe principalele țări de origine a soldului ISD la 31 decembrie 2021*

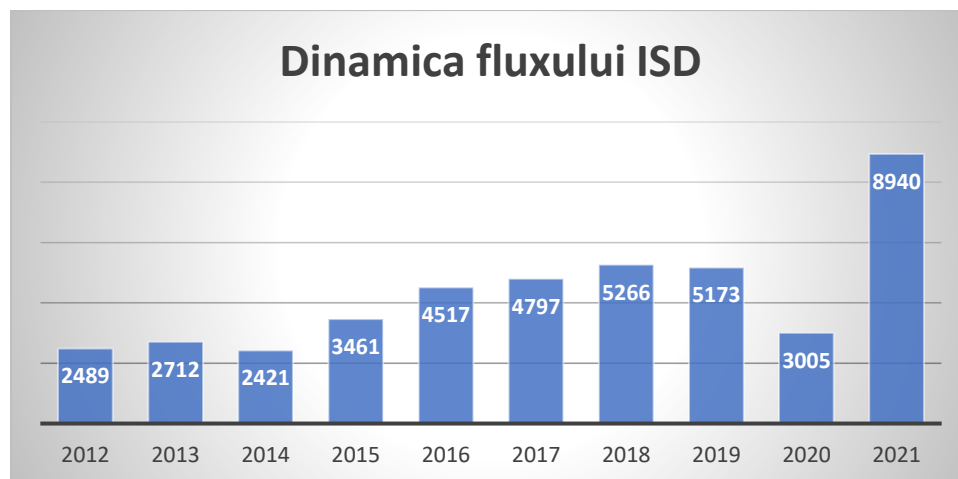
	<i>Valoare</i>	<i>% din total ISD</i>
<b>TOTAL</b>	<b>100288</b>	<b>100</b>
<b>Germania</b>	<b>14911</b>	<b>14.9</b>
<b>Austria</b>	<b>10724</b>	<b>10.7</b>
<b>Franța</b>	<b>9709</b>	<b>9.7</b>
<b>Italia</b>	<b>7928</b>	<b>7.9</b>
<b>SUA</b>	<b>7854</b>	<b>7.8</b>
<b>Olanda</b>	<b>3851</b>	<b>3.8</b>
<b>Elveția</b>	<b>3615</b>	<b>3.6</b>
<b>Marea Britanie</b>	<b>3508</b>	<b>3.5</b>
<b>România***</b>	<b>3308</b>	<b>3.3</b>
<b>Cehia</b>	<b>3173</b>	<b>3.2</b>
<b>Luxemburg</b>	<b>2327</b>	<b>2.3</b>
<b>Cipru</b>	<b>2237</b>	<b>2.2</b>
<b>Belgia</b>	<b>2210</b>	<b>2.2</b>
<b>Ungaria</b>	<b>1948</b>	<b>1.9</b>
<b>Turcia</b>	<b>1767</b>	<b>1.8</b>
<b>Spania</b>	<b>1722</b>	<b>1.7</b>

<i>Japonia</i>	<i>1711</i>	<i>1.7</i>
<i>Israel</i>	<i>1492</i>	<i>1.5</i>
<i>China</i>	<i>1421</i>	<i>1.4</i>
<i>Grecia</i>	<i>1242</i>	<i>1.2</i>
<i>Federatia Rusa</i>	<i>1158</i>	<i>1.2</i>
<i>Alte tari</i>	<i>12427</i>	<i>12.4</i>

*Sursa:BNR – Raport anual Investitii straine directe in Romania 2021*

În anul 2021, fluxul net de ISD național a cunoscut o ușoară creștere față de anul precedent, după Scaderea din anul anterior. Profitul reinvestit a avut o evoluție ascendentă în ultimii ani, ajungând de la valori negative (pierderi nete ale companiilor datorate amortizării investițiilor) din perioada 2010-2014, până la peste 4,58 miliarde de Euro în anul 2021. Anul precedent a reprezentat o premieră în privința fluxului net de ISD, în sensul în care profitul reinvestit a depășit pentru prima dată componenta de aport la capitalurile proprii, care a fost în scădere comparativ cu anii precedenți.

*Figura 14. Evoluția fluxului net de ISD în perioada 2012-2021 (în mil EUR)*

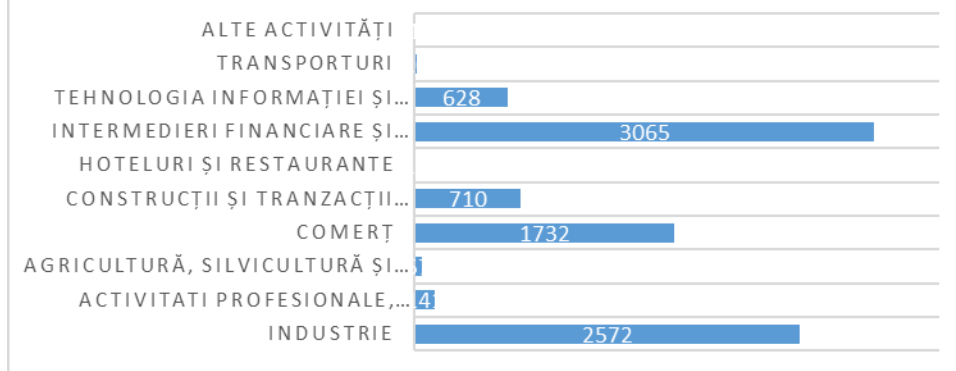


*Sursa:BNR – Raport anual Investitii straine directe in Romania 2021- prelucrare date*

Pentru anul 2021, fluxul net de investiții străine directe s-a orientat preponderent către domenii precum intermediari financiare și asigurări (3.065 milioane Euro), industrie (2.572 milioane Euro) și comerț (1.732 milioane Euro). Majoritatea investițiilor străine din cadrul industriei s-au realizat în industria prelucrătoare. O altă contribuție importantă pentru fluxul ISD a fost înregistrată pentru industria de IT&C, cu un total de 628 milioane Euro.

*Figura 15. Fluxul net de ISD pe principalele activități economice în anul 2019*

## FLUXUL NET DE ISD PE PRINCIPALELE ACTIVITĂȚI ECONOMICE ÎN ANUL 2021



*Sursa:BNR – Raport anual Investiții straine directe in Romania 2021- prelucrare date*

Din punct de vedere al orientării pe activități economice, 34,28% din soldul total al ISD sunt localizate în intermediere financiare și asigurări urmate de industrie, cu precădere în industria prelucrătoare (28,77% din soldul total al ISD). Alte activități economice care au atras investiții străine directe consistente sunt construcțiile și tranzacțiile imobiliare (reprezentând 7,94% din soldul total al ISD), comerț (19,37%) și tehnologia informației și comunicații (7,02%).

**Figura 16. Repartizarea pe principalele activități economice a soldului ISD în 2021**



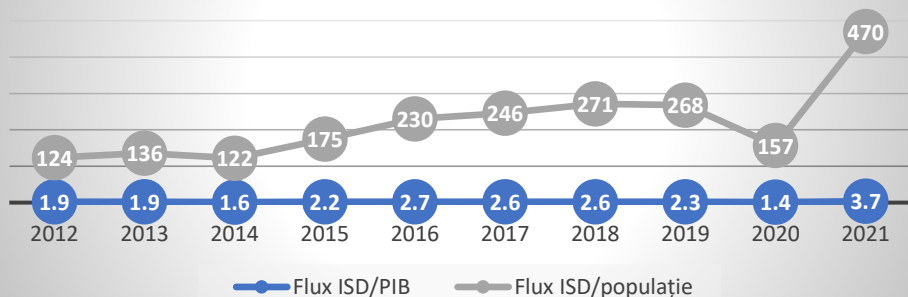
*Sursa:BNR – Raport anual Investiții straine directe in Romania 2021- prelucrare date*

Raportat la totalul populației rezidente, fluxul net de investiții străine directe a înregistrat valoarea de 470 Euro/locuitor, în creștere brusca de la 157 Euro/locuitor în anul 2020. Aceași creștere privind analiza fluxului de ISD relevă faptul că stocurile au crescut în raport cu produsul intern brut. Acestea au reprezentat 3,7% din PIB în anul 2021, într-o evoluție ascendentă contrară cu anul precedent (1,4% din PIB).

**Figura 17. Evoluția fluxului ISD/PIB, respectiv a fluxului ISD/total populație rezidentă**



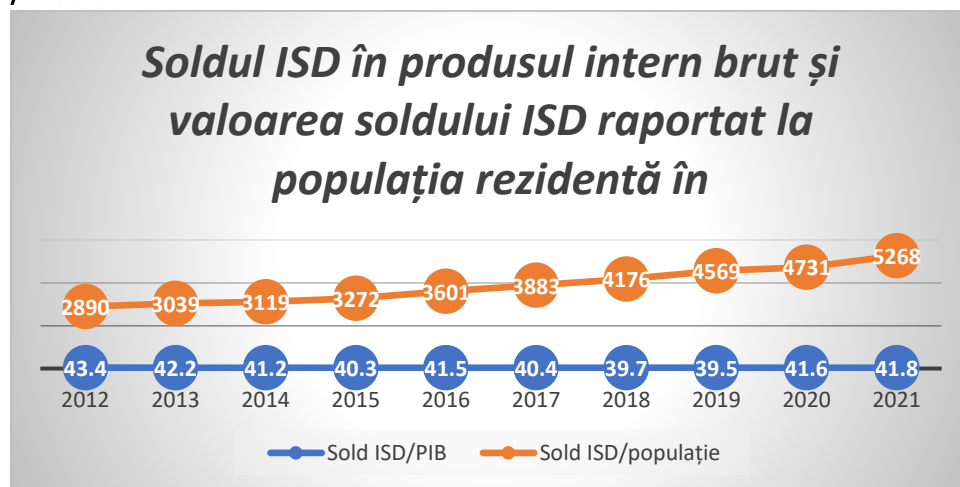
## Dinamica fluxului ISD/PIB, respectiv a fluxului ISD/total populație rezidentă



Sursa:BNR – Raport anual Investiții străine directe în România 2021- prelucrare date

Soldul ISD raportat la produsul intern brut în anul 2021 a înregistrat valoarea de 41,8% (0,2 puncte procentuale față de anul precedent), datorată ritmului mai ridicat de creștere a PIB nominal exprimat în Euro (+9,1%) față de soldul ISD (+8,9%). În termeni nominali, valoarea soldului ISD raportat la populația rezidentă a ajuns la 5.268 de Euro în 2021.

Figura 18. Soldul ISD în produsul intern brut și valoarea soldului ISD raportat la populația rezidentă în perioada 2012 – 2021

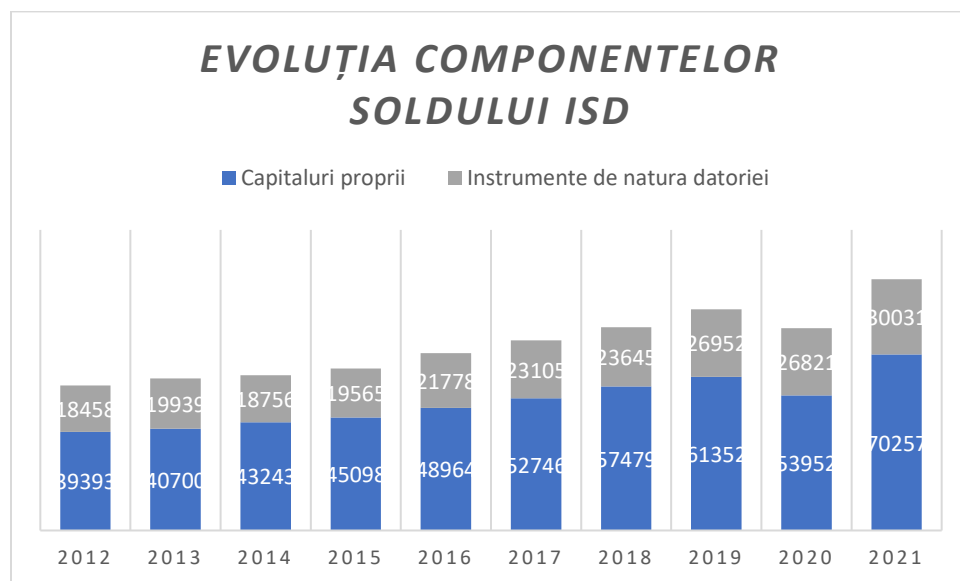


Sursa:BNR – Raport anual Investiții străine directe în România 2021- prelucrare date

Cu toate că soldul ISD/PIB a avut o evoluție oscilantă între 2012-2021, acesta a avut o evoluție pozitivă în termeni nominali. În ceea ce privește raportul la populația rezidentă, observăm o valoare aproape dublă comparativ cu anul 2012 (unde soldul ISD raportat la populația rezidentă era de 2.890 de Euro). Acest rezultat nu este datorat doar creșterii stocului de investiții străine, ci și scăderii populației rezidente.

Față de anul 2012, soldul total al ISD a crescut cu 73,36%, ajungând la valoarea de 100.288 milioane Euro în anul 2021. Ritmuri de creștere apropiate au fost înregistrate pentru ambele componente (78,34% capitalurile proprii, 62,70% instrumentele de natura datoriei). Capitalurile proprii își continua diferența față de instrumentele de natura datoriei, ajungând la valoarea de 70.257 milioane Euro în anul 2021.

Figura 19. Evoluția componentelor soldului ISD în perioada 2012-2021



Sursa: BNR – Raport anual Investiții străine directe în România 2021- prelucrare date

La nivel național, cel mai important catalizator al soldului de investiții străine directe rămâne Regiunea București Ilfov (62,5%), urmată la distanță mare de regiunile Centru (8,7%) și Vest (7,5%).

Deși are mai multe centre urbane importante, cu importante tradiții industriale și o densitate mare a populației, Regiunea sud vest Oltenia a atras doar 1,9% din soldul ISD – cea mai slabă performanță la nivel național.

Conform datelor privind exporturile și importurile de bunuri ale întreprinderilor ISD în anul 2021, se observă că cea mai importantă activitate economică o reprezintă industria, care realizat exporturi de 50.998 milioane de Euro, reprezentând 64,8% din totalul exporturilor la nivel de economie. Comerțul se află pe locul doi la o distanță însemnată, cu o valoare de 4.703 milioane Euro, sau 6,7% din totalul economiei. Este totuși important de menționat în privința comerțului că exporturile provenite din companiile ISD din această ramură reprezintă 44,3% din totalul sectorului.

Pentru anul 2021, companiile ISD din România au avut o activitate economică mai mare în privința importurilor, cu o cifră de afaceri totală de 60.072 milioane de Euro (aproximativ 65,9% din economie). Și în acest caz, industria (36.774 milioane de Euro – 40,3% din economie) și comerțul (21.707 milioane de Euro – 23,8% din economie) au avut cea mai mare contribuție.

Tabel 3. Exporturile și importurile de bunuri ale întreprinderilor ISD în anul 2021, după activitatea economică a acestora

Activitate economică	Exporturi			Importuri		
	Intrep ISD (milioane EUR)	Pondere intrep. ISD (%)		Intrep ISD (milioane EUR)	Pondere intrep. ISD (%)	
		In total economie	In total sector de activitate		In total economie	In total sector de activitate
Total	50998	72,7	72,7	60072	65,9	65,9
Industria	45429	64,8	79,9	36774	40,3	79,4

<i>Energie electrică, gaze și apă</i>	<i>629</i>	<i>0,9</i>	<i>52,7</i>	<i>39,2</i>	<i>0,4</i>	<i>27,0</i>
<i>Activități profesionale, științifice, tehnice și administrative și servicii suport</i>	<i>159</i>	<i>0,2</i>	<i>35,1</i>	<i>589</i>	<i>0,7</i>	<i>45,2</i>
<i>Agricultură, silvicultură și pescuit</i>	<i>468</i>	<i>0,6</i>	<i>41,5</i>	<i>295</i>	<i>0,3</i>	<i>30,9</i>
<i>Comerț</i>	<i>4703</i>	<i>6,7</i>	<i>43,1</i>	<i>21707</i>	<i>23,8</i>	<i>54,3</i>
<i>Construcții și tranzacții imobiliare</i>	<i>37</i>	<i>0,1</i>	<i>18,7</i>	<i>173</i>	<i>0,2</i>	<i>22,0</i>
<i>Hoteluri și restaurante</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>2,9</i>	<i>13</i>	<i>0,0</i>	<i>14,9</i>
<i>Intermedieri financiare și asigurări</i>	<i>1</i>	<i>0,0</i>	<i>14,9</i>	<i>69</i>	<i>0,1</i>	<i>34,6</i>
<i>Tehnologia informației și comunicații</i>	<i>139</i>	<i>0,2</i>	<i>85,4</i>	<i>334</i>	<i>0,4</i>	<i>67,6</i>
<i>Transporturi</i>	<i>82</i>	<i>0,1</i>	<i>19,8</i>	<i>106</i>	<i>0,1</i>	<i>15,7</i>
<i>Alte activități</i>	<i>2</i>	<i>0,0</i>	<i>2,5</i>	<i>16</i>	<i>0,0</i>	<i>4,5</i>

*Sursa:BNR – Raport anual Investiții straine directe in Romania 2021*

### 2.2.2 Mediul și dinamica antreprenorială

Conform *Strategiei de Cercetare și Inovare pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Sud Vest Oltenia*, regiunea Sud Vest Oltenia se afla pe locul șase în 2022 în clasamentul național din perspectiva

**numărului total de unități locale active** cu un număr de 46.869 de întreprinderi și **pe ultimul loc din perspectiva densității IMM-urilor**, având 2,34 IMM-uri/1000 locuitori. IMM-urile reprezentau 99,82% din numărul total de companii. Din prisma nivelului ratei de creare de întreprinderi noi, Regiunea Sud Vest Oltenia a ocupat ultimul loc, cu un număr de 10.308 întreprinderi nou create în anul 2021. Cele mai multe întreprinderi noi au fost create în domeniul comerțului, industriei, construcțiilor, transporturilor, hotelurilor și restaurantelor. La nivelul regiunii Sud Vest Oltenia, doar 4,73% dintre unitățile locale active făceau parte din categoria "*high technology*", 15,17% se încadrau în categoria "*medium-high technology*", iar 80,10% în categoria "*medium-low technology*".

**Tot în anul 2022, în regiunea Sud Vest Oltenia erau 46.869 unități locale active, în creștere ușoară față de anii precedenți.** Acestea reprezentau aproape 7,16% din totalul înregistrat la nivel național, procent care plasa regiunea pe ultimul loc la nivel național din perspectiva contribuției la numărul total de întreprinderi.

În perioada 2012-2021, numărul unităților locale active a crescut în toate regiunile României.

La nivelul regiunii Sud Vest Oltenia, distribuția întreprinderilor în județele regiunii este neuniformă. Astfel există discrepanțe majore între județul Mehedinți (3945 unitati active în anul 2022), pe de-o parte și județul Dolj(17.498 unitati active în anul 2022) , pe de altă parte. Media regională este depășită doar de județele Dolj și Valcea (9119 unitati active în anul 2022), iar județul Mehedinți se află pe unul din ultimele locuri la nivel național în ceea ce privește numărul de unități locale active.

Din punct de vedere al numărului unităților locale active pe principalele ramuri economice la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, se poate observa că cele mai multe dintre acestea își desfășoară activitatea în sectorul de servicii, cu preponderență în *comerț* (31,42% în anul 2022), *industrie prelucrătoare* (9,32 % în anul 2022), *transport și depozitare* (12,10% în anul 2018), *construcții* (9,45% în anul 2022).

**În sectorul *hoteluri și restaurante*, primele 3 locuri sunt ocupate de județele Dolj (732), Valcea (573) și Gorj (442)** cu un total de 1.747 unități locale active din cele 2.385 existente la nivel regional (5,08% din total unitati locale active ).

**Numărul unităților locale active în domeniul *construcțiilor* din Regiunea Sud Vest Oltenia a înregistrat o creștere de 10,974% în anul 2022**, comparativ cu anul precedent. **Primele 3 locuri sunt ocupate de județele Dolj (1.486), Valcea (906) și Olt (896)**, cu un total de 3.288 unități locale active din cele 4.428 existente la nivel regional. Cele mai mult unități locale sunt active în *construcții de clădiri* (2.847) și *lucrări speciale de construcții* (1.581).

În regiune, *agricultura* este singura ramură în care sunt înregistrate cele mai mici creșteri ale numărului unităților locale active în 2022, față de anul precedent (0,75%). Din punct de vedere al unităților locale active din agricultură, **Dolj se remarcă cu un număr mare de firme în domeniul agriculturii**, având 647 de firme, urmat de Olt cu 522 de firme, dintr-un total de 1.752 al regiunii Sud Vest Oltenia.

În anul 2022, cele mai multe unități locale active din industria prelucrătoare din Sud Vest Oltenia erau active în industria alimentară (21,82%), 14 Fabricarea articolelor de îmbracaminte (10,93%), 23 Fabricarea altor produse din minerale nemetalice (7,46%), adică în sectoare cu valoare adăugată redusă.

**Printre activitățile cu un număr semnificativ de unități locale active din industria prelucrătoare și prezente în Regiunea Sud Vest Oltenia în număr mare se mai regăsesc:**

- *Industria alimentara*- dintr-un total regional de **904** unități locale active, se remarcă județele Dolj (329), Valcea(167), **Olt (162)**, Gorj (150);

- *Fabricarea articolelor de îmbracaminte*- dintr-un total regional de **453** unități locale active se remarcă județele Dolj(172), **Olt (159)**, Gorj (49), Valcea (47);

- *Fabricarea altor produse din minerale nemetalice*- dintr-un total regional de **293** unități locale active, se remarcă județele Dolj(121), **Olt (64)**, Gorj (49), Valcea (44);

- Prelucrarea lemnului, fabricarea produselor din lemn si pluta, cu exceptia mobilei; fabricarea articolelor din paie si din alte materiale vegetale impletite- dintr-un total regional de **346** unități locale active, se remarcă județele Valcea (103), Dolj(87), Gorj (77), **Olt (48)**;

- **Fabricarea de mobila-** dintr-un total regional de **362** unități locale active, se remarcă județele Dolj(134), Valcea (83),**Olt (65)**, Gorj (56),

- Alte activitati industriale n.c.a.- dintr-un total regional de **223** unități locale active, se remarcă județele Dolj(97), Valcea (39),**Olt (33)**, Gorj (36),

În Judetul Olt, in 2021 domeniile cu cea mai mare cifra de afaceri erau:

- Fabricarea anvelopelor si a camerelor de aer, resaparea si refacerea anvelopelor 4,4 Miliarde lei (997,3 milioane euro)

- Metalurgia aluminiului 4,3 Miliarde lei (970 milioane euro)

- Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel 2,1 Miliarde lei (473,3 milioane euro)

- Fabricarea de cabluri cu fibra optica 2 Miliarde lei (462 milioane euro)

- Cultivarea cerealelor (exclusiv orez), plantelor leguminoase si a plantelor producatoare de seminte oleaginoase 1,4 Miliarde lei (320,4 milioane euro)

Statistica unităților locale active pe clase de mărime în Regiunea Sud Vest Oltenia surprinde o evoluție pozitivă în cazul microîntreprinderilor și ușor fluctuantă pentru restul întreprinderilor.

**Tabel 4. Numărul unităților locale active pe clase de mărime, 2012-2021 în regiunea Sud Vest Oltenia**

<i>Clasa de marime a intreprinderilor</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>
<i>0-9 persoane</i>	<i>30929</i>	<i>31530</i>	<i>32622</i>	<i>32835</i>	<i>33478</i>	<i>35236</i>	<i>36760</i>	<i>38589</i>	<i>41171</i>	<i>42906</i>
<i>10-49 persoane</i>	<i>3314</i>	<i>3262</i>	<i>3327</i>	<i>3266</i>	<i>3329</i>	<i>3390</i>	<i>3310</i>	<i>3321</i>	<i>3317</i>	<i>3426</i>
<i>50-249 persoane</i>	<i>495</i>	<i>472</i>	<i>478</i>	<i>504</i>	<i>514</i>	<i>483</i>	<i>464</i>	<i>475</i>	<i>456</i>	<i>453</i>
<i>250 persoane si peste</i>	<i>111</i>	<i>96</i>	<i>89</i>	<i>89</i>	<i>84</i>	<i>83</i>	<i>89</i>	<i>90</i>	<i>85</i>	<i>84</i>

*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online*

**IMM urile din regiunea Sud Vest Oltenia reprezintă 99,82% din numărul total al întreprinderilor**, un procent similar cu cel înregistrat la nivel național (99,68%) și la nivel european (aproximativ 99,8% - estimări Eurostat). La nivelul anului 2021, din totalul IMM-urilor, ponderea microîntreprinderilor a fost de 91,54%, a întreprinderilor mici de 7,31%, iar a celor mijlocii de 0,97%. La nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia , în perioada 2012-2021, numărul IMM-urilor a înregistrat o creștere de 34,68%, iar numărul firmelor mari a scăzut cu 32,14%.

**Județul cu cea mai mare creștere a numărului de IMM-uri în 2021 comparativ cu 2012 este Gorj** (41,22%, 8.034 IMM-uri în 2021). Județele cu cele mai puține IMM-uri sunt Mehedinti (3.939 IMM-uri în 2021) și Gorj (8.034 IMM-uri în 2021). În ceea ce privește situația firmelor mari, cele mai multe dintre acestea se regăsesc în județul Dolj (35 de firme din totalul regional de 84), numărul acestora scăzând cu 27 firme în intervalul 2012-2021.

**În 2018, densitatea întreprinderilor în Regiunea sud Vest Oltenia a fost de 22,13% întreprinderi/1000 loc.** Această cifră este mult sub media națională (cu 34,5% mai mic) și reprezintă cel mai scăzut nivel dintre regiuni. Mai mult, în nici un județ al regiunii nu se înregistrează o valoare superioară mediei naționale. Cea mai

ridicată valoare din regiune este în județul Dolj (25,26 întreprinderi /1000 loc.), iar cele mai scăzute în Mehedinți (14,44 întreprinderi/1000 loc.) și Olt (19,52 întreprinderi/1000 loc.).

**Tabel 5. Evoluția numărului întreprinderilor noi și rata de creare în Regiunea Sud Vest Oltenia, 2012-2021 (exprimată în raport cu numărul total de întreprinderi din anul respectiv)**

	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
<b>Numar intreprinderi noi</b>	<b>487</b>	<b>1173</b>	<b>195</b>	<b>729</b>	<b>1805</b>	<b>1445</b>	<b>1882</b>	<b>2588</b>	<b>1743</b>
<b>Rata de creare</b>	<b>1,35</b>	<b>3,21</b>	<b>0,52</b>	<b>1,92</b>	<b>4,67</b>	<b>3,57</b>	<b>4,49</b>	<b>5,19</b>	<b>3,76</b>

*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date*

Din prisma nivelului ratei anuale de creare de întreprinderi noi, în 2021, Regiunea Sud Vest Oltenia a ocupat ultimul loc (6,04%), în timp ce regiunile București – Ilfov (25,79%), Nord-Vest (15,73%) și Nord Est(12,36%) au înregistrat creșteri peste medie .

În 2021, în Regiunea Sud Vest Oltenia ,96,1% din întreprinderile nou create aveau între 0 și 9 salariați, în timp ce , 4,76% aveau între 10 și 49 de salariați. Nu au existat întreprinderi nou create care să integreze un număr mai mare de 50 salariați, în anul 2021.

De asemenea, 60,80% din aceste întreprinderi sunt fondate/condușe de către bărbați și doar 39,2% de către femei. Procentul ridicat (dar în scădere) al întreprinderilor nou create cu 0-9 salariați sugerează faptul că multe dintre acestea nu și-au început efectiv activitatea și/sau că se pot situa în zona „gri” a economiei.

În ceea ce privește nivelul de instruire al fondatorului/managerului, se constată că procentul firmelor fondate/condușe de către persoane absolvente de liceu/universitate este de 76,12% în 2021, restul fiind fondate/condușe de către persoane cu studii primare, gimnaziale sau vocaționale. În anul 2021, întreprinzătorii din Regiunea Sud Vest Oltenia au înființat societăți comerciale în proporție de 56,6%, alegând însă să devină întreprinzători individuali în proporție de 43,4%.

Din punct de vedere al vârstei managerului, întreprinderile nou create în anul 2021 în Regiunea Sud Vest Oltenia au fost fondate de persoane cu vârsta până la 30 ani (26,30% din total) și între 30-39 de ani (37,5% din total). Față de anul 2020, procentul fondatorilor/managerilor cu vârsta până la 30 ani a crescut cu 19%.

În Municipiul Slatina existau în anul 2021 un număr de 5633 de întreprinderi, ceea ce echivalează cu peste 12,79% din numărul total de întreprinderi din județul Olt. Tot aici se aflau un număr de 25.789 de salariați, adică peste 88,88% din salariații la nivel de județ. Comparativ cu județul Olt , Slatina deținea ponderea cea mai mare din județ, atât din întreprinderi cât și din salariați, fiind astfel cel mai important oraș comparativ cu celelalte localități ce intră în componenta județului Olt.

**Figura 20. Distribuția firmelor și a salariaților în Județul Olt în 2021**



*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date*

În ceea ce privește distribuția unităților locale active în funcție de clasificarea Eurostat a industriilor intensive în tehnologie, observăm că, la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, 5,30% dintre unitățile locale active fac parte din categoria "high technology" (conform diviziunilor CAEN 21 și 26), 16,29% se încadrează în categoria "medium-high technology" (conform diviziunilor CAEN 20,27,28,29,30), iar 78,41% în categoria "medium-low technology" (conform diviziunilor CAEN 19,22,23,24,25,33). Aproximativ aceeași proporție se regăsește și la nivel național.

**În 2021, primele 5 firme din Județul Olt erau localizate în Municipiul Slatina. Acestea fac parte din top 15 firme din regiunea Sud-Vest Oltenia.**

Agenții economici din categoria "high technology" cu cea mai mare cifră de afaceri sunt din județul Valcea și desfășoară activități de fabricare a produselor farmaceutice. Firma OLTCHIM SA este pe primul loc cu o cifră de afaceri de 1.826 milioane lei, profit net de 1.701 milioane lei și 84 salariați, iar domeniul de activitate al acesteia îl reprezintă Fabricarea altor produse chimice organice, de baza (Cod CAEN 2014) Analizând agenții economici din categoria "medium-high technology" cu cea mai mare cifră de afaceri la nivelul anului 2021, se observă că primele trei locuri sunt ocupate de agenți economici din județul Dolj și desfășoară activități de fabricarea autovehiculelor de transport rutier). (CAEN 2910) și cu o cifră de afaceri de 11.518 milioane lei, cu un profit net de 61,66 milioane lei și cu 5893 de salariați.

Analizând agenții economici din categoria "medium-low technology" cu cea mai mare cifră de afaceri la nivelul anului 2021, se observă că primele trei locuri sunt ocupate de agenți economici din Olt și Dolj și desfășoară activități conform codurilor 2211 Fabricarea anvelopelor și a camerelor de aer, resaparea și refacerea anvelopelor și 2711 Fabricarea motoarelor, generatoarelor și transformatoarelor electrice și a aparatelor de distribuție și control a electricității. Primul loc este ocupat de firma Pyrelli Tyres Romania SRL Fabricarea anvelopelor și a camerelor de aer, resaparea și refacerea anvelopelor (CAEN 2211), cu o cifră de afaceri de 4.400 milioane lei și cu 4182 salariați.

În ceea ce privește numărul de firme radiate la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, după ce în anul 20120 s-au înregistrat scăderi, în anii 2018 și 2019 numărul firmelor radiate a crescut, ajungând la un total de 5.691. Din județele Regiunii Sud Vest Oltenia, județul Dolj (1897 firme radiate) se află pe locul 1 în ceea ce privește numărul mare de firme radiate, urmat de județul Valcea (1167 firme radiate), județul Gorj (947 firme radiate), județul Olt (896 firme radiate), județul Mehedinți (784 firme radiate).

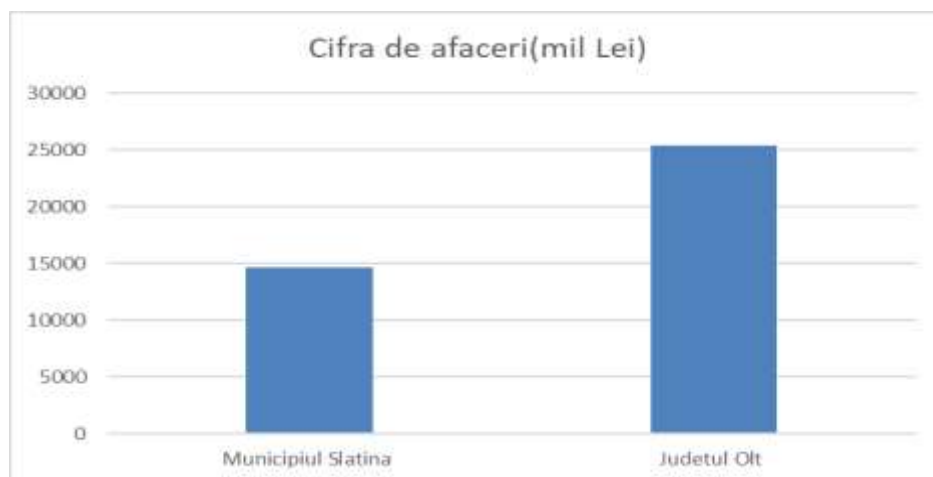
**Tabel 6. Distribuția firmelor radiate în perioada 2012-2021, la nivel județean, regional și național**

Nivel teritorial	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Judetul Dolj	2464	2236	3196	3340	3389	2478	3147	1300	1721	1897

<i>Judetul Gorj</i>	<i>1225</i>	<i>1019</i>	<i>1344</i>	<i>1414</i>	<i>1076</i>	<i>1068</i>	<i>1765</i>	<i>626</i>	<i>749</i>	<i>947</i>
<i>Judetul Mehedinti</i>	<i>1289</i>	<i>1411</i>	<i>1698</i>	<i>1209</i>	<i>1112</i>	<i>1011</i>	<i>1765</i>	<i>626</i>	<i>699</i>	<i>784</i>
<i>Judetul Olt</i>	<i>670</i>	<i>678</i>	<i>1733</i>	<i>1876</i>	<i>1918</i>	<i>1502</i>	<i>1926</i>	<i>554</i>	<i>794</i>	<i>896</i>
<i>Judetul Valcea</i>	<i>1249</i>	<i>1231</i>	<i>1484</i>	<i>1566</i>	<i>1260</i>	<i>1413</i>	<i>1800</i>	<i>812</i>	<i>1071</i>	<i>1167</i>
<i>Regiunea Sud Vest Oltenia</i>	<i>6897</i>	<i>6575</i>	<i>9455</i>	<i>9405</i>	<i>8755</i>	<i>7472</i>	<i>10403</i>	<i>3918</i>	<i>5034</i>	<i>5691</i>
<i>ROMANIA</i>	<i>80786</i>	<i>7648</i>	<i>9437</i>	<i>10911</i>	<i>8229</i>	<i>8018</i>	<i>10160</i>	<i>5171</i>	<i>6689</i>	<i>7363</i>
		<i>3</i>	<i>4</i>	<i>3</i>	<i>5</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>5</i>	<i>7</i>	<i>9</i>

Sursa: *Oficiul Național al Registrului Comerțului (ONRC)* <https://www.onrc.ro/>

În ceea ce privește Cifra de Afaceri a municipiului Slatina, aceasta reprezenta în anul 2021 57,84% din cifra de afaceri a județului Olt.



Sursa: *INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date*

Cele mai multe întreprinderi nou create în Regiunea Sud Vest Oltenia în anul 2022 erau în domeniul comerțului (28,68% din numărul total, apropiat față de nivelul național 28,5%). Industria deținea doar 8,58% din întreprinderile nou create, în ciuda faptului ca acest sector, prin subramurile sale poate asigura valoarea adăugată pe termen mediu și lung. Următoarele preferințe ale antreprenorilor s-au orientat către construcții (7,56%, mai mica decât media națională de 13,1%), Activități profesionale, științifice și tehnice (10,45%) și hoteluri și restaurante (4,01%).

Conform INS, în anul 2021, comerțul era sectorul reprezentat de cele mai multe întreprinderi în județul Olt, dar și în Municipiul Slatina sau în Regiunea Sud Vest Oltenia.

Următorul sector reprezentat de un număr mare de firme era cel al serviciilor și, similar sectorului comerțului, această dinamică se păstrează în atât în Municipiul Slatina, cât și în județul Olt sau Regiunea Sud Vest Oltenia. Următoarele sectoare în funcție de numărul de întreprinderi erau cel industriei, construcțiilor și în final al agriculturii.

*Figura 22. Distribuția firmelor pe sectoare economice*





Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

Activitățile economice din categoria comerțului cel mai des întâlnite în cadrul firmelor din Slatina sunt: Comerț cu amănuntul, cu excepția autovehiculelor și motocicletelor, Comerț cu ridicata cu excepția comerțului cu autovehicule și motociclete, întreținerea și repararea autovehiculelor.

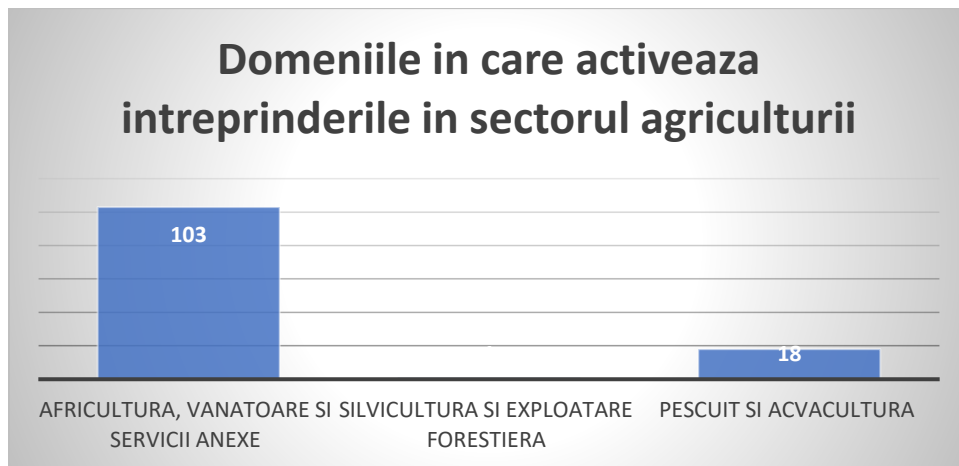
Figura 23. Domenii în care activează întreprinderile din sectorul comerțului în Municipiul Slatina



Sursa: ONRC- prelucrare date

La o distanță considerabil de mare, cultivarea plantelor ocupă primul loc ca și activitate economică în cadrul sectorului agriculturii cu un număr de 103 întreprinderi. Alte activități economice sunt reprezentate de silvicultură ( 1 întreprindere) , pescuit și acvacultura (18 întreprinderi)

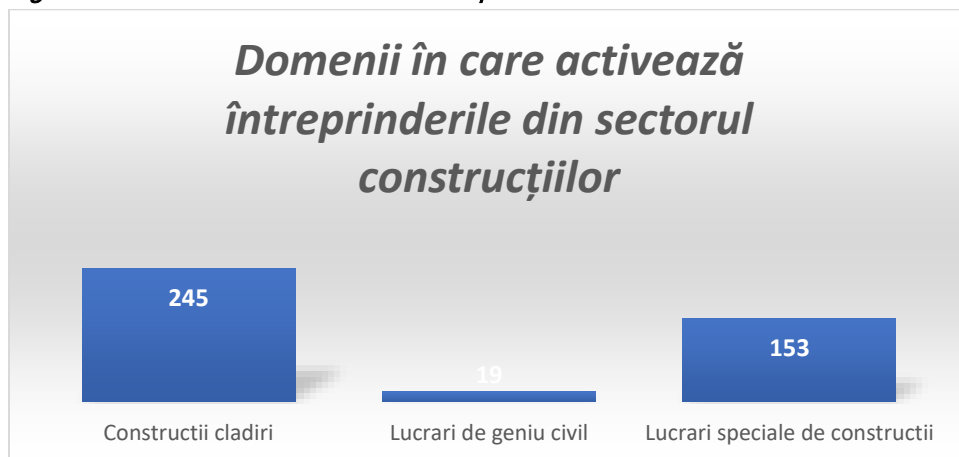
Figura 24. Domenii în care activează întreprinderile din sectorul agriculturii în Municipiul Slatina



*Sursa: ONRC- prelucrare date*

Cele mai multe întreprinderi din sectorul construcțiilor din Municipiul Slatina activează în domenii precum lucrări de construcții ale clădirilor rezidențiale și nerezidențiale, instalații electric, instalații sanitare, construcții de drumuri și autostrăzi, precum și tâmplărie și dulgherie.

*Figura 25. Domenii în care activează întreprinderile din sectorul construcțiilor în Municipiul Slatina*

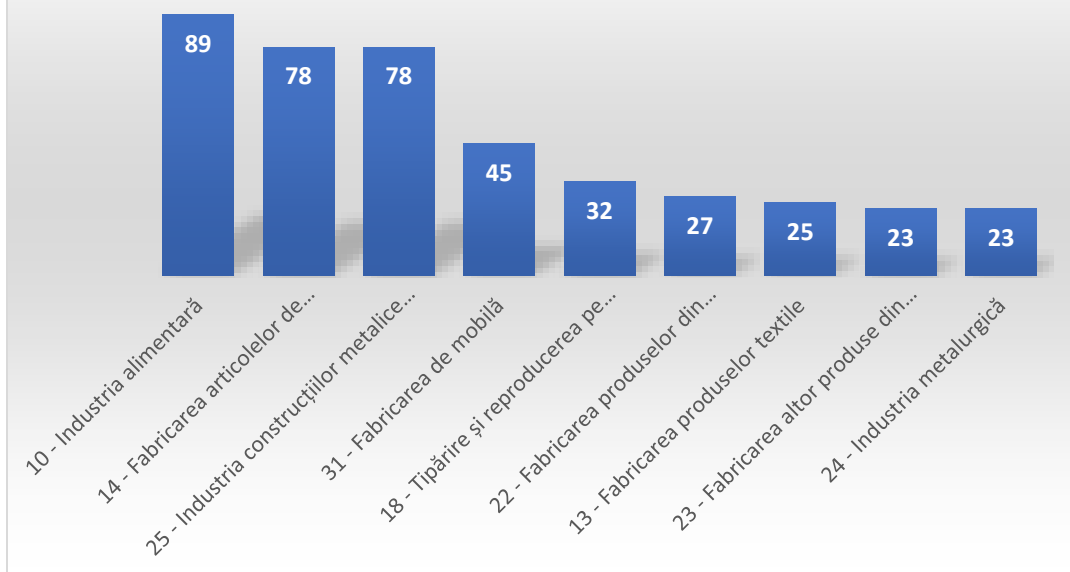


*Sursa: ONRC- prelucrare date*

În strânsă corelație cu preponderența agricultura, în ceea ce privește sectorul industriei, cele mai multe întreprinderi activează în domeniul industriei alimentare. Fabricarea articolelor de îmbracaminte este pe locul doi, urmata de Industria construcțiilor metalice și a produselor din metal, exclusiv mașini, utilaje și instalații și de Fabricarea mobilei.

*Figura 26. Domenii în care activează întreprinderile din sectorul industriei în Municipiul Slatina*

### ***Domenii în care activează întreprinderile din sectorul industriei***

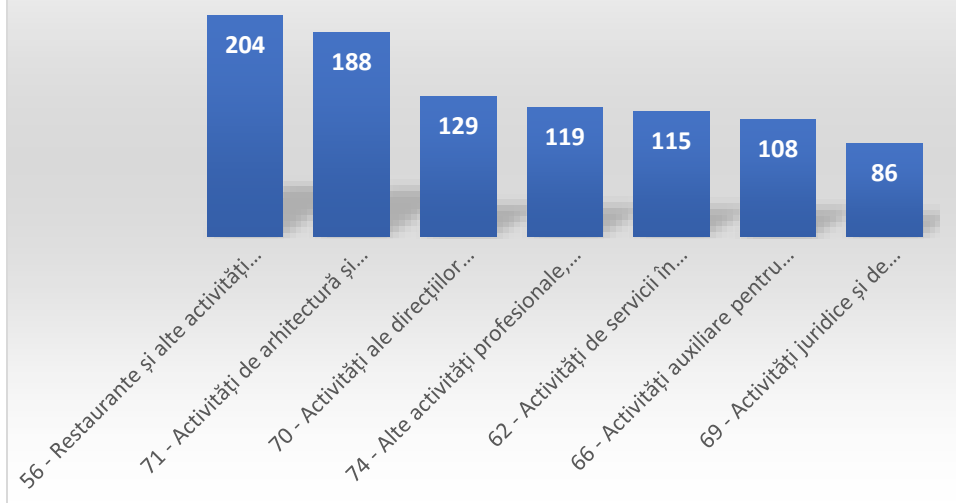


***Sursa: ONRC- prelucrare date***

În ceea ce privește sectorul serviciilor, cele mai multe întreprinderi activează în domeniul activităților de servire a băuturilor, al restaurantelor, al arhitecturii, activităților de management și consultanță în management.

***Figura 27. Domenii în care activează întreprinderile din sectorul serviciilor în Municipiul Slatina***

## *Domenii în care activează întreprinderile din sectorul serviciilor*



*Sursa: ONRC- prelucrare date*

Așa cum reiese din analiza sectoarelor economice de mai sus, cele mai multe firme activează în sectorul comerțului. Firma cu cea mai mare cifră de afaceri din Municipiul Slatina în 2022 era SC PIRELLY TYRES ROMANIA SRL, cu o cifra de afaceri de 4.400 milioane lei, urmata de SC ALRO SA, cu o cifra de afaceri de 3.200 milioane lei. Prima inregistra un numar de 4.182 salariați, in timp ce , cea de-a doua avea 2.170 salariați. De remarcat ca primele 10 companii din Municipiul Slatina , detineau 93,68 % din cifra de afaceri totala a Municipiului si inregistrau un numar de angajati reprezentand 50,09 % din totalul salariatilor Municipiului Slatina

**Tabel 7. Performanța economică în Municipiul Slatina in 2022**

Firma	Cifra de afaceri	Numar salariați	Profit	Sector economic
<b>Total Municipiul Slatina</b>	<b>14691</b>	<b>25789</b>	<b>808.82</b>	
Pirelli Tyres Romania	4400	4182	129.6	Fabricarea anvelopelor si a camerelor de aer; resaparea si refacerea anvelopelor
Alro	3200	2170	331	Metalurgia aluminiului
Prysmian cabluri si sisteme	2000	2147	8.5	Fabricarea altor fire si cabluri electrice si electronice
Artrom steel tubes	1900	1245	80.7	Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel
Bekaert Slatina	741.5	875	10.7	Fabricarea articolelor din fire metalice, fabricarea de lanturi si arcuri
Vimetco extrusion	719.2	596	47.3	Metalurgia aluminiului

Delta aluminiu	261	531	6.8	Metalurgia aluminiului
Victoria intermed	160.6	477	17.9	Comert cu ridicata al produselor chimice
Comtech co	154.5	396	20	Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel
Altur	135.2	299	2.4	Metalurgia aluminiului

*Sursa: Top firme.com – prelucrare date*

Cele mai reprezentative sectoare economice pentru Municipiul Slatina sunt Metalurgia aluminiului, in care activeaza 6 companii, Turnarea metalelor neferoase usoare in care activeaza 12 companii , dar si Alte activitati de creditare in care activeaza 12 companii.

**Tabel 8. Repartiția companiilor pe sectoarele economice reprezentative în Municipiul Slatina in 2022**

Denumire domeniu	Numar de companii care activeaza in domeniu
Metalurgia aluminiului	6
Turnarea metalelor neferoase usoare	12
Tratarea si eliminarea deeurilor periculoase	3
Activitati de editare a ziarelor	14
Legatorie si servicii conexe	6
Fabricarea de usi si ferestre din metal	17
Fabricarea articolelor din fire metalice; fabricarea de lanturi si arcuri	4
Activitati ale bibliotecilor si arhivelor	5
Alte activitati de creditare	35
Comert cu amanuntul al echipamentelor audio/video in magazine specializate	4

*Sursa: Top firme.com – prelucrare date*

Când ne uităm la localitățile în care a crescut numărul de firme (a fost exclusă populația de microfirme, deoarece cifrele pentru 2022 sunt distorsionate de firmele inactive), se observă o performanță puternică a celor mai mari centre universitare din România (București) , Cluj-Napoca, Iași și suburbiile acestora. Cluj-Napoca, în special, se remarcă, cu cea mai puternică creștere a firmelor mijlocii și cu cea mai puternică creștere relativă generală (deși este o șesime din populația Bucureștiului, a generat jumătate din numărul de firme noi) Imaginea este destul de diferită atunci când privim performanța economică a firmelor din tabelul de mai jos.

Veniturile ferme din orașele românești au crescut cu peste 41% din 2011 până în 2022, sau în jur de 81,3 miliarde EUR. O pondere semnificativă din această creștere (40%) a fost generată de companiile mari - aproximativ aceeași pondere generată de IMM-uri și microîntreprinderi.

Folosind aceste date împreună cu cele de mai sus, este clar că un impuls semnificativ pentru economiile locale din România a fost dat de companiile deja prezente la nivel local (adică companiile care și-au extins activitățile, vânzările și veniturile). Implicațiile pentru factorii de decizie politică sunt clare, indicând faptul că, pe lângă încurajarea start-up-urilor, ar trebui acordată o atenție puternică acordării de sprijin companiilor deja prezente la nivel local.

Dacă ne uităm la cazul specific al municipiului Slatina, observăm că are o evoluție pozitivă a creșterii întreprinderilor în perioada 2012 – 2022. În același timp, este un oraș cu o evoluție negativă la nivelul întreprinderilor mari, dar cu o evoluție pozitivă atât la nivelul întreprinderilor medii, cât și la nivelul celor mici. Municipiul Slatina trebuie să se axeze pe atragerea de investitori mari din aceste două categorii de firme, în timp ce susține în continuare prin structuri de afaceri dezvoltarea sustenabilă a IMM-urilor.

**Tabel 11 Localitățile cu cele mai mari creșteri ale întreprinderilor în perioada 2012 – 2022**

Localitate	Judet	Intreprinderi mari	Intreprinderi medii	IMM uri	TOTAL
Bucuresti	Bucuresti	124	32	198	354
Cluj	Cluj	18	50	124	192
Sibiu	Sibiu	11	25	81	117
Iasi	Iasi	9	38	65	112
Popesti Leordeni	Ilfov	-1	1	91	91
Floresti	Cluj	0	1	69	70
Chiajna	Ilfov	4	6	58	68
<b>Slatina</b>	<b>Olt</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>48</b>	<b>49</b>
Bragadiru	Ilfov	-1	2	51	52
Voluntari	Ilfov	2	22	28	52

*Sursa: Politica Urbană a României, Dinamica economică a orașelor din România*

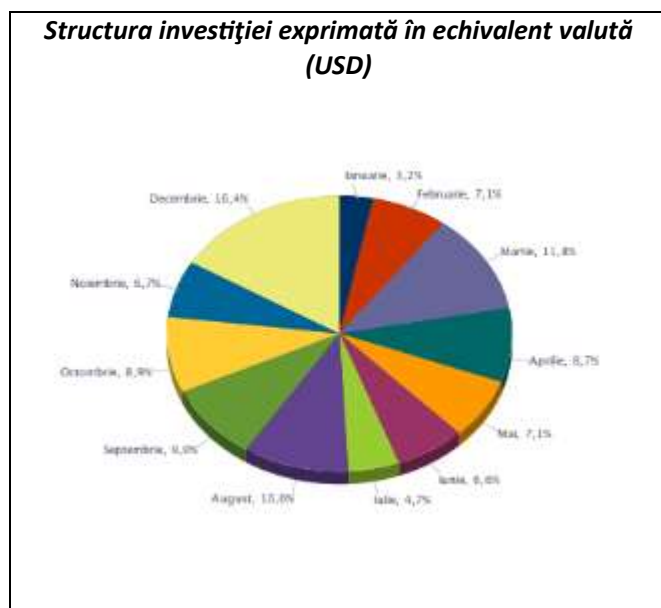
## 2.2.3 Atragerea de investiții, servicii și infrastructura suport pentru afaceri și inovare

### 2.2.3.1 Atragerea de investiții în Municipiul Slatina

Numărul firmelor cu capital străin nou înființate în România a crescut, în primele 11 luni din 2022, cu 30,1%, comparativ cu perioada similară din 2021, la 6.873 de unități, conform datelor centralizate de Oficiul Național al Registrului Comerțului (ONRC).

Cele 6.873 de societăți noi aveau un capital social subscris în sumă totală de 38,105 milioane de dolari, cu 7,3% mai mic față de cel al firmelor înmatriculate în perioada ianuarie-noiembrie 2021, de 41,109 milioane de dolari. Municipiul Slatina înregistra doar 1 societate nou înființată cu un capital subscris de 0,20 mii de lei, respectiv locul 15 din punct de vedere a numărului de societăți înregistrate, și 21 din punct de vedere a capitalului social. În mod evident, este loc pentru mai mult și mai bine în Slatina.

**Figura 28. Valoarea capitalului social subscris străin (RON) în anul 2022**

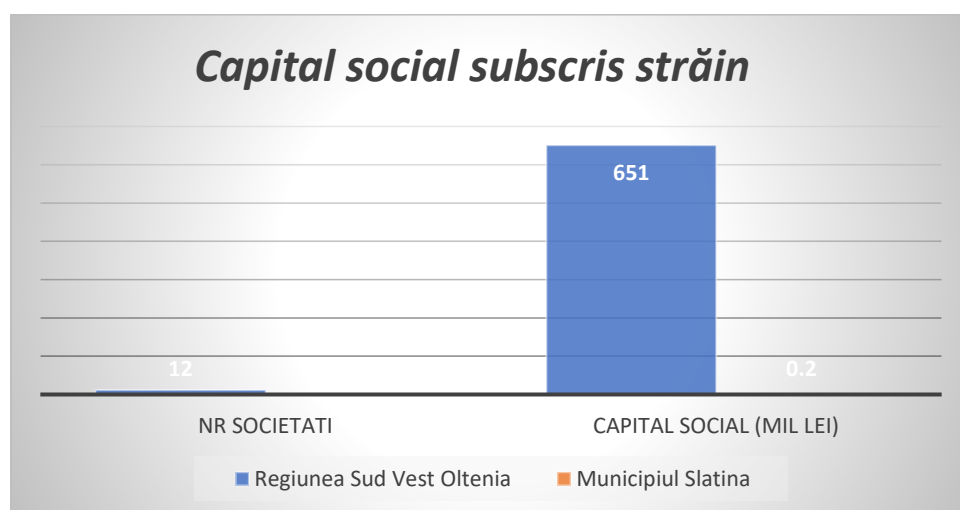


*Sursa: ONRC.ro Statistici*

În Municipiul Slatina 3 companii cu participare de capital străin și-au majorat capitalul social cu o valoare de 0,2 milioane lei. În același timp, în Municipiul Slatina nu au existat radieri de societăți cu participare străină la capital, din registrul comerțului, în anul 2022.

În perioada 1991-2021, conform datelor înregistrate la Registrul comerțului au fost înregistrate în Județul Olt 917 companii cu participare de capital străin, cu un capital subscris de 3.489.448,9 mii lei.

**Figura 29. Valoarea capitalului social subscris străin în Municipiul Slatina și în Regiunea Sud Vest Oltenia**



*Sursa: ONRC.ro Statistici*

### **Bune practici în atragerea investițiilor străine**

Investițiile străine directe (ISD) reprezintă una dintre principalele surse de stimulare a dezvoltării întreprinderilor private, având un efect multiplicator prin creșterea verticală în economia rezidentă. Complementar cu investițiile publice, ISD reprezintă cea mai mare sursă de finanțare externă pentru majoritatea țărilor în curs de dezvoltare. ISD au, de asemenea, un potențial semnificativ de a transforma economiile prin crearea de locuri de muncă mai bine plătite și mai stabile în țările gazdă. În plus, pot contribui la profesionalizarea mediului de afaceri local, prin impunerea unor standarde ridicate în interacțiunile lor cu furnizorii, concurenții și partenerii de afaceri.

Pe lângă contribuția la dezvoltarea întreprinderilor și contribuția la dezvoltarea capitalului uman, investițiile străine directe reprezintă o sursă importantă de tehnologii inovatoare care contribuie la stimularea competitivității și a productivității muncii. Relația directă cu mediul extern conduce în mod invariabil la dezvoltarea comerțului internațional pentru țara gazdă, facilitând la integrarea sa în economia globală și în mod direct la creșterea PIB-ului prin producție incrementală și exporturi.

Astfel, cea mai rapidă cale de a impulsiona o economie locală este atragerea de investiții străine. Totuși, acest lucru trebuie realizat într-un mod strategic, prin căutarea de companii cu valoare adăugată mare, productivitate ridicată și salarii mari. Din păcate, administrațiile locale adoptă rareori un rol activ și strategic în promovarea regiunii lor către investitori cu valoare adăugată mare. De cele mai multe ori, ei se limitează la a primi pe primul venit. Este evident că orice investiție este preferabilă lipsei de investitori, dar dacă autoritățile locale ar fi mai proactive în a căuta, comunica și negocia cu potențialii investitori, acestea ar putea oferi și perspective economice mai bune pentru comunitatea pe care o reprezintă.

#### **2.2.3.2 Opinia locuitorilor din Municipiul Slatina privind investiții**

Conform Barometrului Urban efectuat de către Banca Mondială în cadrul proiectului de elaborare a Politicii Urbane a României, respondenții au avut ocazia de a răspunde la un set de întrebări cuprindând investițiile din orașul lor. Printre aceste întrebări regăsim informații despre satisfacția cetățenilor legată de investițiile realizate de primărie și despre prezența și atragerea investițiilor private.

La nivel național, 54% din respondenți au fost s-au declarat mulțumiți de atragerea investițiilor private în orașele în care locuiesc. Peste 70% grad de mulțumire s-a înregistrat în Iași (71%), Timișoara (71%), Constanța (76%), Cluj-Napoca (76%) și Oradea (82%); Sub 40% nivel de mulțumire s-a înregistrat în Piatra Neamț (37%), Caransebeș (37%), Alexandria (32%) și Buhuși (21%).

Concluziile răspunsurilor referitoare la satisfacția respondenților privind investițiile private:

- La nivel național, 54% din respondenți s-au declarat mulțumiți de atragerea investițiilor private în orașele în care locuiesc;
- Locuitorii din orașele medii (20-50.000 locuitori) sunt semnificativ mai puțin mulțumiți decât restul populației (medie 43%-total mulțumire);
- La nivel regional se înregistrează disparități semnificative între regiunile Nord-Vest (68%) și Sud- Vest Oltenia (46%) respectiv, Sud-Muntenia (43%);
- Tinerii (18-24 ani) și persoanele cu venituri peste medie tind să fie mai mulțumite decât restul populației;

**Respondenții din Municipiul Slatina au înregistrat un grad de mulțumire privind prezența și atragerea investițiilor private de 52%, unul dintre cele mai ridicate la nivel național, motivate de investițiile efective care sunt mai mari decât în orașe cu scor mai scăzut, precum București, Craiova sau Ploiești. Acest nivel este probabil influențat de gradul general de satisfacție al cetățenilor cu activitatea Primăriei.**

**Respondenții din Municipiul Slatina sunt printre cei mai mulțumiți din România față de investițiile făcute de primărie (82%), iar această apreciere se resfrânge și asupra investițiilor private, desi acestea nu au cunoscut o dinamică foarte pozitivă la nivel local. În toate orașele sondate, o performanță bună a primăriei a**



fost asociată și cu o performanță bună a sectorului privat, desi datele nu confirmă întotdeauna această dinamică.

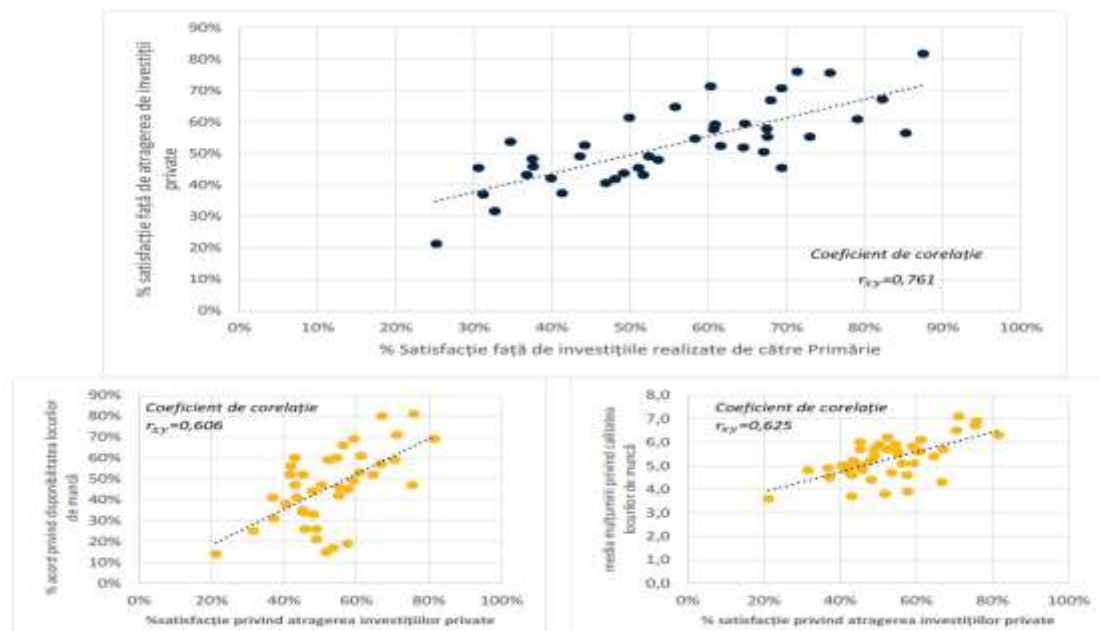
Concluziile răspunsurilor referitoare la satisfacția respondenților privind investițiile realizate de primărie:

- La nivel național, 55% din populația urbană este mulțumită de proiectele de investiții realizate de către administrația locală;
- Mulțumirea cetățenilor este mai ridicată în orașele cu peste 50.000 de locuitori (63%), cu excepția Bucureștiului și mai scăzută în orașele între 10-50.000 de locuitori (46%);
- Cota de mulțumire este mai ridicată în regiunile Nord-Vest (68%) și Sud-Est (70%) și mai scăzută în Muntenia (41%) și București-Ilfov (44%);
- Trei orașe înregistrează un nivel de mulțumire de peste 80%: Slatina (82%), Sinaia (85%) și Oradea (88%). Nouă orașe înregistrează un nivel de mulțumire sub 40%, Ploiești (37%) și Alexandria (33%) fiind în acest segment;
- Persoanele cu vârste între 18-24 ani tind să fie mai mulțumite decât restul populației (60%).

De asemenea, un nivel mai ridicat de satisfacție a fost înregistrat în rândul angajaților din sistemul public (60%) și al persoanelor cu venituri individuale de peste 3000 lei/lună (66%).

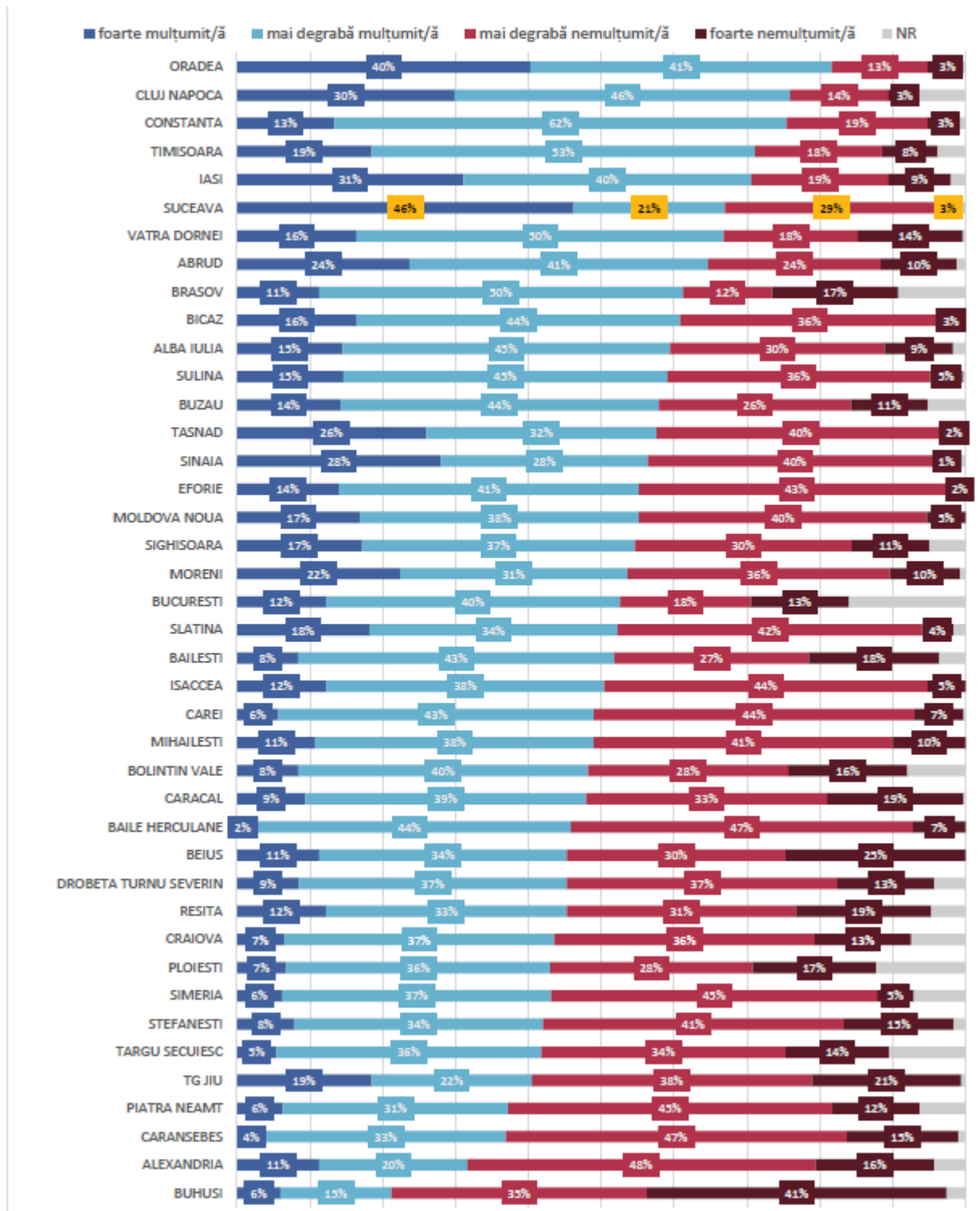
Satisfacția față de atragerea investițiilor private corelează semnificativ cu aprecierea investițiilor realizate de către Primărie și locurile de muncă, așa cum poate fi observat în graficul de mai jos privind răspunsurile la întrebarea legată de satisfacția privind prezența și atragerea investițiilor private.

**Figura 30. Corelație între mulțumirea privind atragerea investițiilor, investițiile realizate de primărie și locurile de muncă**



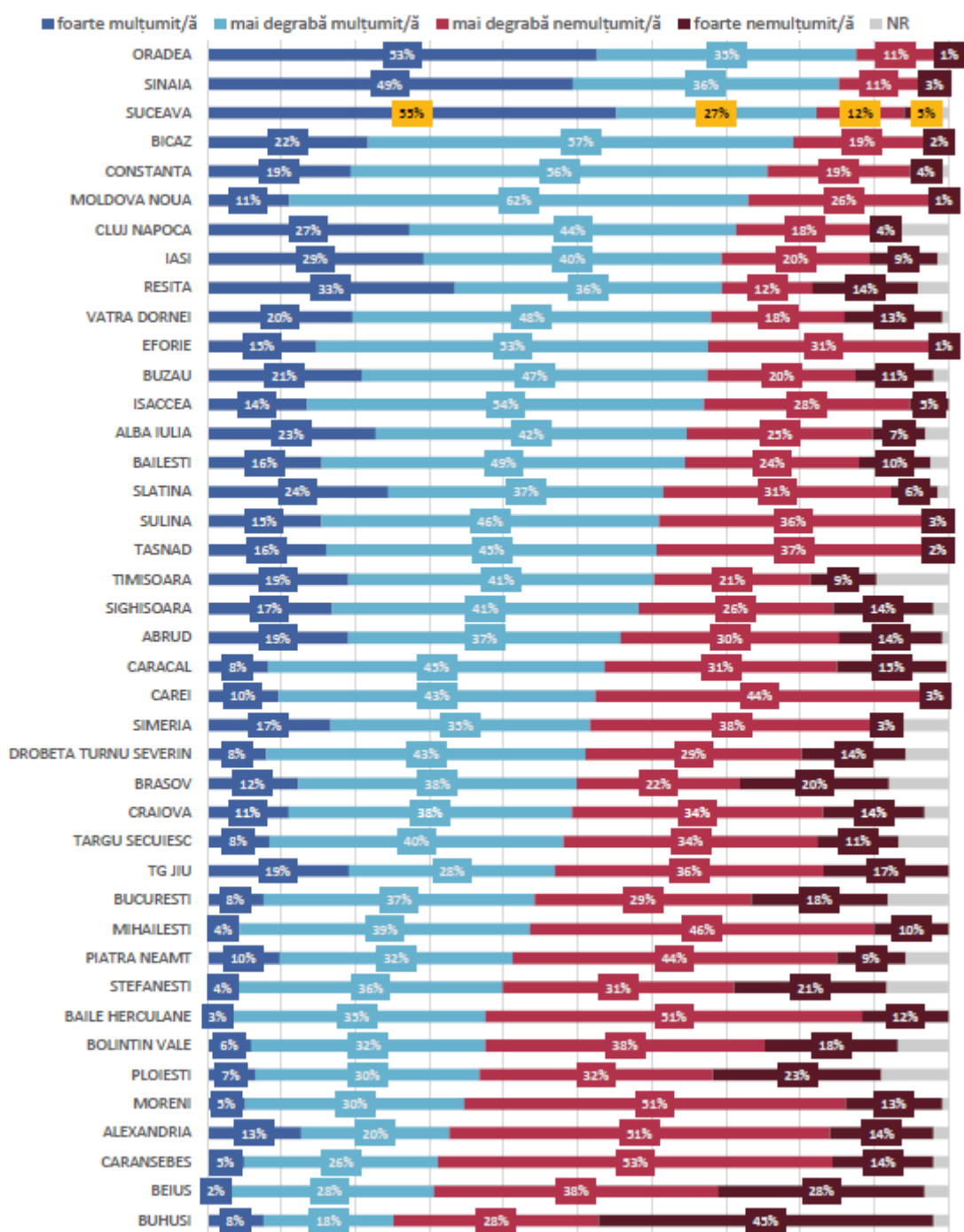
Sursa: *Politică Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții*,

**Figura 31. În ce măsură sunteți mulțumit de prezența, atragerea investițiilor private? (comparație)**



Sursa: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții

Figura 32. În ce măsură sunteți mulțumit de proiectele de investiții realizate de către primărie?



Sursa: Politică Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții

### 2.2.3.3 Soluții pentru promovarea, facilitarea și extinderea investițiilor private

În ultimii douăzeci de ani, ritmul accelerat al fenomenului globalizării a condus la creșterea competiției dintre orașele europene în domeniul promovării către fluxurile de capital sau de comerț, concurând în mod invariabil pentru obținerea de investiții.

Astfel se pune întrebarea cum autoritățile naționale, regionale și locale pot identifica o configurație optimă pentru a organiza promovarea investițiilor străine directe în cel mai eficient mod, generând un mediu potrivit de inovare și un ecosistem optim pentru a-și consolida avantajele specifice și investițiile strategice.

În vederea atragerii investițiilor străine directe, piețele locale întreprind o serie amplă de inițiative pentru a genera condiții investiționale favorabile. Printre acestea se regăsesc diverse stimulente precum reduceri de impozite, reforme administrative, investiții în infrastructuri logistice, parteneriate comerciale, sau centre pentru reconversie profesională. Cu toate acestea, rezultatele fluxului ISD din cele mai performante centre urbane europene arată o corelație clară a rezultatelor pozitive cu capacitatea de a se face vizibile pentru a se „vinde” drept gazde viabile pentru proiecte de investiții.

Revenind la principalele centre urbane europene, principalul mecanism de facilitare a accesului la potențialii investitori este realizat prin crearea unei Agenții de Promovare a Investițiilor (API).

Concentrarea sporită asupra promovării și facilitării localizării este evidentă în estimările care sugerează că ar putea exista mai mult de 10.000 de API – cuprinzând API regionale, naționale, precum și niveluri subnaționale diferite (județe, zone metropolitane, orașe, comune).

Evaluarea a 30.000 de proiecte de investiții străine directe relevă faptul că asistența directă oferită de autoritățile locale au influențat major deciziile investitorilor străini de a-și extinde operațiunile în diferite economii.

Serviciile dedicate investitorilor, în completarea infrastructurii de bază, corespund următoarelor faze:

1. **asistență în selectarea locației pentru investiții** (informații despre: indicatori statistici regionali / locali, mediul de afaceri local, sistemul de învățământ, sistemul de transport public, infrastructura și costurile utilităților, costurile investițiilor, facilitarea întâlnirilor cu instituțiile / agențiile publice);

2. **asistență în realizarea investiției** (informații privind conexiunea la rețelele de utilități publice, reglementările de urbanism aplicabile în zonă, asistență în legătură cu structurile instituțiilor publice cu atribuții în aprobarea investițiilor);

3. **asistență după finalizarea investiției, pe toată durata activității** - facilitarea relației cu companiile publice care furnizează utilități (pentru semnarea contractelor de conectare, intervenții în caz de avarie, comunicarea întreruperilor anunțate în furnizarea utilităților), asistență în legătură cu instituțiile de învățământ.

### Model de organizare: intern vs. extern

Organizarea activităților de sprijinire și atragere a investitorilor pe plan local se poate face prin trei modele diferite, care vizează atât variante interne, cât și externe.

#### *Modelul 1: Departament intern în cadrul primăriilor*

Având o medie de 68 de firme înregistrate la fiecare 1.000 de locuitori și cu un total de 1,93 miliarde de euro atrase în anul 2017, Biroul de Relații Externe și Investitori din cadrul Primăriei și Consiliului Local Cluj-Napoca este unul dintre cele mai performante departamente de atragere a investițiilor străine la nivel național și chiar regional. Biroul de Relații Externe și Investitori din Cluj își desfășoară activitatea în cadrul Primăriei municipiului Cluj-Napoca și este subordonat primarului.

Biroului de Relații Externe și Investitori are ca principal obiectiv „creșterea din punct de vedere calitativ și cantitativ a investițiilor în municipiu prin întărirea capacității de absorbție a investițiilor străine”. Obiectivul este urmărit prin platforma web dedicată denumită Cluj Business, care conține o serie de informații utile, promovată intens în oportunitățile de abordare a investitorilor străini.

#### *Modelul 2: Agenții municipale*

La nivel european, cele mai importante destinații de investiții străine directe sunt reprezentate la nivel local și regional de agenții municipale specializate. Acestea au rolul de a menține contactul cu investitorii și de a extinde activitățile antreprenoriale în locațiile de investiții.

Una dintre cele mai importante agenții municipale de atragere a investițiilor străine la nivel european este *Choose Paris Region*, agenția Consiliului Regional din Ile-de-France care se ocupă de atragerea investițiilor străine, cu birouri în Paris, Statele Unite (San Francisco și New York) și China (Shanghai și Beijing). Agenția implementează strategia de atractivitate regională în coordonare cu actorii economici publici și privați.

Choose Paris Region este unul dintre principalii poli magnetici pentru investițiile străine în Franța, ajutând Parisul să atragă mai mult de 1.100 de investiții în perioada octombrie 2012 – septembrie 2020, devenind astfel câștigătorul regional în categoria „orașe și regiuni europene ale viitorului” din cadrul studiului realizat de publicația Financial Times.

### *Modelul 3: Colaborarea cu companii dedicate de atragere a investitorilor*

Al treilea de atragere a investitorilor include o externalizare a eforturilor API și a departamentelor de atragere a investitorilor din cadrul primăriilor și consiliilor locale. Acest model constă în strânsa colaborare între agențiile de promovare a investițiilor și companii private dedicate atragerii investițiilor străine.

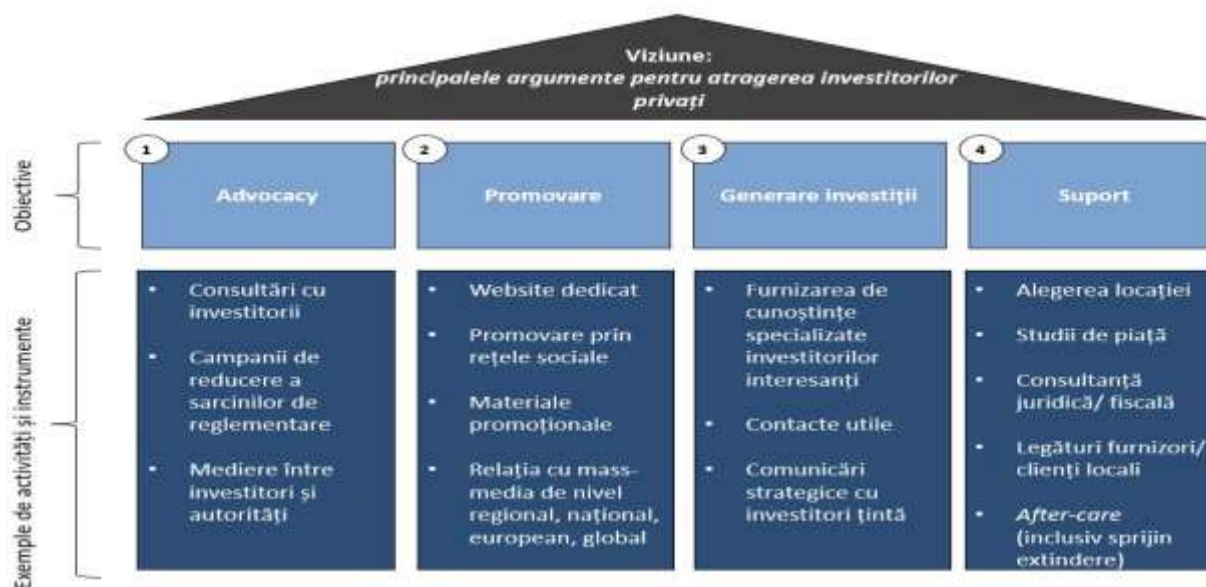
Raportul *The Financial Times fDi* arată că Marea Britanie și-a menținut în anul 2020 prima poziție în calitate de destinație de investiții în Europa, cu o cotă de piață de 22% din ISD (o valoare de 38 miliarde de lire sterline). Londra își păstrează prima poziție în clasamentul european al atragerii investițiilor străine, în pofida incertitudinilor declanșate de Brexit. Alături de Invest UK (agenția guvernamentală a Regatului Unit de atragere a investițiilor străine), compania Fitzgerald&Law a contribuit în mod semnificativ la crearea celor 1.600 de noi locuri de muncă pe săptămână în UK.

### **Obiectivele API**

În general, API urmărește patru obiective majore, fiecare dintre ele cu un set de activități specifice. Cele mai bune practici internaționale în domeniul API-urilor<sup>22</sup> sugerează următoarele obiective:

- *Acțiuni de advocacy* la nivel local și central pentru eliminarea obstacolelor administrative;
- *Crearea unei imagini favorabile* pentru promovarea comunității ca destinație de investiții;
- *Generarea de investiții* prin abordarea activă a investitorilor pe baza planurilor naționale, regionale sau locale de dezvoltare.
- *Servicii de facilitare a investitorilor*, pentru a ajuta la rezolvarea problemelor cu care se confruntă investitorii existenți sau potențiali.

Figura 33. Model structură API: viziune, obiective, activități



Sursa: Îndrumar Atragerea Investițiilor Străine – UrbanizeHub

## Activitățile API

### A. Interacțiuni cu autoritățile pentru eliminarea obstacolelor administrative

- Identificarea barierelor în calea investițiilor prin consultarea investitorilor străini și autohtoni, prezentând recomandări de politici și programe specifice administrațiilor locale și centrale.
- Sprijinirea eforturilor de reducere a birocrăției, ajutând la preluarea de bune practici și idei inovatoare de la investitorii străini.
- Stabilirea de consultări între mediul privat și sectorul public, oferind o platformă de dialog cu investitorii străini și ajutând astfel administrația locală să își optimizeze procesele de atragere a ISD.

### B. Crearea unei imagini favorabile pentru promovarea comunității ca destinație de investiții

- Materiale de marketing: API produce și distribuie o serie de materiale de marketing, precum: broșuri, buletine de știri, prezentări pe internet și materiale video, atât în limba engleză, cât și în alte limbi de circulație internațională.
- Prezentări: Prezentările pot fi furnizate investitorilor potențiali fie de către membrii API, fie direct prin autoritățile locale. Prezentările sunt modulare, astfel încât acestea să poată fi modificate în conformitate cu audiența investitorilor: interesul lor special, sectorul, țara/regiunea de unde provin etc.
- Website-ul API. Agențiile de promovare a investițiilor mențin prezența online printr-o platformă web dedicată, cu informații legate de oportunitățile de investiții, stimulentele de stat, fondurile europene disponibile, modalitățile de înregistrare a întreprinderilor, precum și calitatea vieții din comunitățile reprezentate.
- Media. Reprezentanții API au apariții constante în mass-media locală, națională și internațională, distribuind comunicate de presă cu privire la evoluțiile investițiilor și a companiilor prezente la nivel local.

- Prezență în cadrul comunității și la evenimente internaționale. API au rolul de a participa, organiza sau sponsoriza evenimente de business cu investitori și oficiali guvernamentali, în scopul promovării activității de investiții.

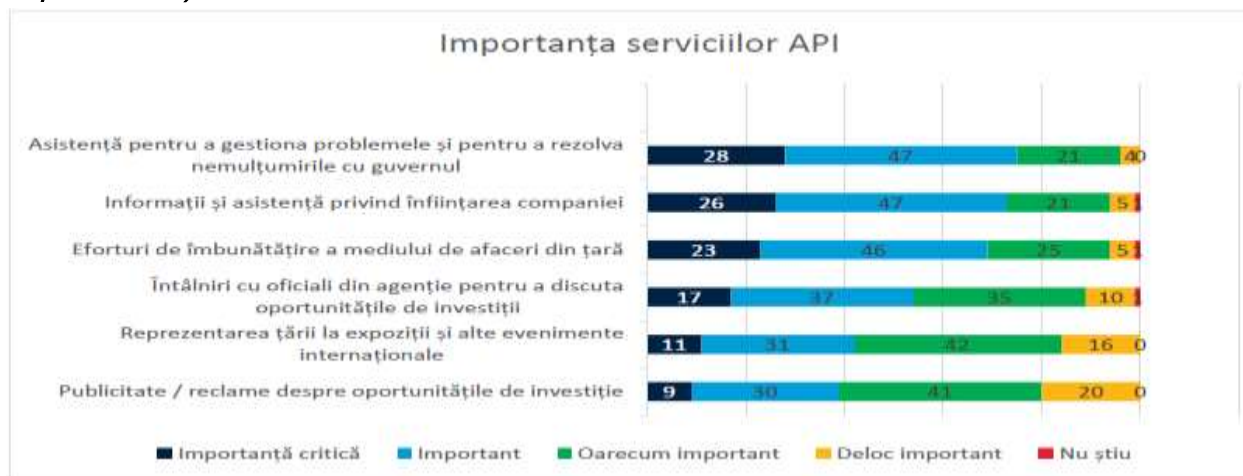
C. *Generarea de investiții prin abordarea activă a investitorilor* pe baza planurilor naționale, regionale sau locale de dezvoltare.

- Întâlniri și asistență. Reprezentanții API se întâlnesc cu investitorii potențiali și discută despre avantajele competitive ale comunității, oferind informații cu privire la procedurile legate de investiții și date de contact ale autorităților locale.
- Generarea de contacte. Una dintre principalele preocupări ale API reprezintă crearea și contactarea de liste cu potențiali clienți, prin discuții cu ambasadele străine și asociațiile de afaceri, cu agențiile regionale de promovare a investițiilor, cu misiunile diplomatice ale României în străinătate, precum și participarea activă la evenimente de business internaționale.
- Misiuni de investiții. API organizează misiuni de investiții în străinătate, concentrându-se pe cele mai atractive sectoare, locații și investitori potențiali.
- Comunicarea strategică cu investitorii din principalele sectoarele economice vizate de municipalitate.

D. *Servicii de facilitare a investițiilor*, pentru a ajuta la rezolvarea problemelor cu care se confruntă investitorii existenți sau potențiali. Aceste servicii includ, dar nu se limitează la: asistență pentru înregistrarea întreprinderilor, informații despre amplasament, asistență pentru extinderea investițiilor, legătura cu furnizorii de utilități și infrastructură, raportări către autoritățile publice și publicul larg, suport și răspunsuri pentru cereri de informații.

Conform sondajului Băncii Mondiale *Global Investment Competitiveness Survey 2017-2018*, investitorii apreciază diferitele servicii oferite de API în proporții diferite: asistență pentru gestiunea problemelor în relația cu autoritățile publice (75%), informații privind înregistrarea companiei (73%), îmbunătățirea mediului de afaceri (69%), întâlniri pentru identificarea oportunităților de afaceri (54%), reprezentarea țării la evenimente externe de tipul expozițiilor și târgurilor (42%) și publicitate/reclame despre oportunitățile de investiții (39%).

**Figura 34. Investitorii apreciază ajutorul API în rezolvarea problemelor (ponderea procentuală a respondenților)**



Sursa: Banca Mondială, *Global Investment Competitiveness Survey*

#### 2.2.3.4 Serviciile și infrastructura de suport pentru afaceri și inovare

Dezvoltarea afacerilor și inovării în regiunea Sud Vest Oltenia este favorizată de existența a:

- **7 parcuri industrial**
- **2 parcuri științifice si tehnologice**
- **centre de afaceri**
- **incubatoare de afaceri** care au ca scop atragerea investițiilor în domeniul producției și serviciilor generatoare de valoare adăugată ridicată și valorificarea potențialului resurselor umane locale
- **9 clustere**

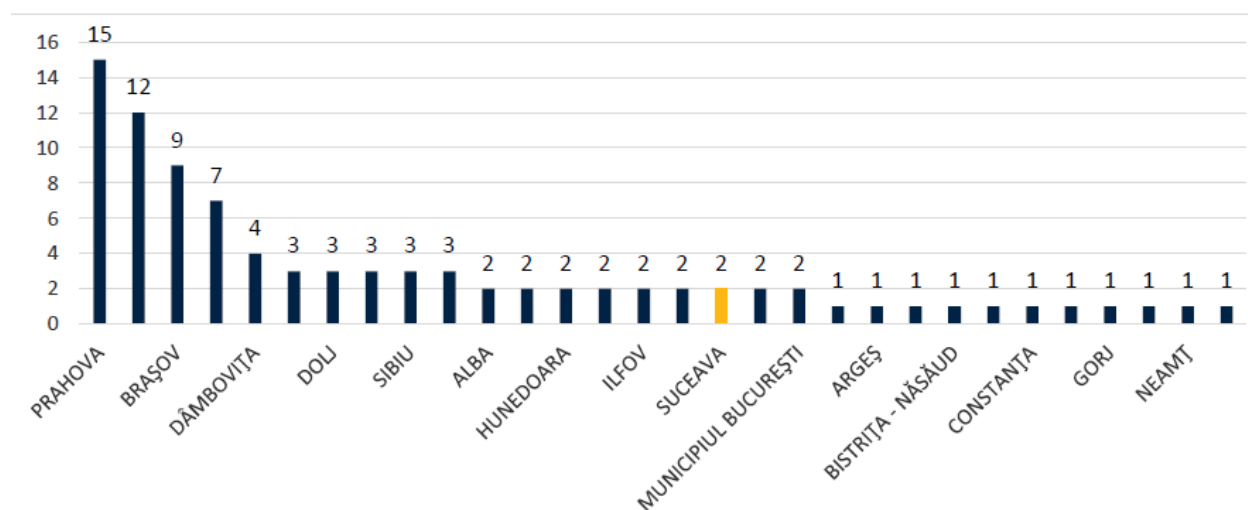
În cadrul POR 2014-2020 a fost sprijinită crearea incubatoarelor de afaceri sectoriale, prin construirea spațiilor aferente și dotarea acestora cu active corporale și necorporale, fiind contractate 8 proiecte la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia.

##### 2.2.3.4.1 Parcuri industriale

Parcul industrial este definit prin Legea 186/2013, privind constituirea și funcționarea parcurilor industriale, ca “zonă delimitată în cadrul căreia se desfășoară activități economice, de cercetare științifică, de valorificare a cercetării științifice și/sau de dezvoltare tehnologică, agroindustriale, logistice și inovative, industriale etc., într-un regim de facilități specific.” Situația parcurilor industriale din România, întocmită de Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației la data 13.06.2023, indică prezența unui număr de 102 de parcuri industriale pe teritoriul țării.

Parcurile industriale asigură infrastructura necesară pentru inițierea rapidă a investițiilor (drumuri, electricitate, alimentare cu apă, eliminarea și epurarea apelor uzate, furnizarea gazului, încălzire, servicii de telecomunicații), precum și facilități fiscale (scutire de impozit pe terenuri și clădiri parc).

Parcurile industriale sunt, de asemenea, o soluție pentru companiile care doresc să mute activitățile de producție, în conformitate cu legislația care impune transferul capacităților de producție în afara zonelor urbane.



Sursa: MDLPA



Figura 35. Harta parcurilor industrial in Romania in 2023



Sursa: MDLPA: Harta parcurilor industrial pe regiuni de dezvoltare 2023

Ca instrumente de dezvoltare regională și locală, parcurile industriale au ca scop atragerea de investiții și reprezintă o direcție strategică importantă a României, susținută la nivel guvernamental. În 2014, prin Hotărârea Guvernului nr. 959/2014, a fost înființat un Comitet interministerial pentru stimularea și facilitarea înființării de noi parcuri industriale, care include un reprezentant al Ministerului Economiei, Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, Finanțelor Publice, Fondurilor Europene și Educației Naționale.

În Regiunea Sud Vest Oltenia sunt constituite 7 parcuri industriale:

1. Parc Industrial Craiova (DJ)
2. Parc Industrial Bumbesti Jiu - Gorj (GJ)
3. Parc Industrial Dragasani – Valcea (VL)
4. Parc Industrial Balcesti – Valcea (VL)
5. Parc Industrial Slatina (OT)
6. Parc Industrial High-Tech Craiova (DJ)
7. Parc Industrial Ișalnița (DJ)

La nivelul județului Olt există un parc industrial activ, administrat public: Parc Industrial Slatina

**Parc Industrial Slatina** - Este localizat in Municipiul Slatina pe strada Milcov,avand o suprafata de 12.539 mp, Domeniile de activitate agreate în cadrul "Slatina Industrial Parc" sunt:

- industrie prelucrătoare, cu posibilitatea concentrării pe diverse industrii de vârf;
- afaceri, în care predomină activitățile financiar-bancare, de consultanță, proiectare, cercetare dezvoltare, precum și activități de administrare a afacerilor;
- distribuție, în care predomină activitățile de depozitare mărfuri și logistică;
- servicii, în care predomină industriile producătoare de servicii;

- pe lângă activitățile care predomină și care conferă domeniul de specializare al parcului industrial, în vederea sprijinirii dezvoltării acestor activități, se pot desfășura o serie de servicii conexe: furnizare de utilități, curățenie și pază, servicii comerciale și de alimentație publică, activități hoteliere, servicii de evidență contabilă, asistență în afaceri, servicii de asigurare și altele similare acestora sau în legătură directă cu acestea.
- Parcul Industrial este împărțit în loturi, care la rândul lor sunt divizate în parcele cu diferite suprafețe. Atât parcelele cât și loturile sunt modulare putând fi redimensionate, în funcție de necesitățile și investiția propusă.

Avantajele oferite de Parcul industrial: Companiile prezente în Parcul Industrial beneficiază de scutire de impozit pe teren și clădiri, eliberarea gratuită a oricaror certificate de urbanism, autorizații de construire pentru terenurile și clădirile din infrastructura parcului. Societatea Administrator (SC "Slatina Industrial Parc"), acordă sprijin companiilor prezente în parc, asigurând legătura între investitori și instituțiile publice locale. De asemenea investitorii pot beneficia în mod gratuit de informații privind schemele de ajutor de stat și resurse de finanțare prin Fonduri Europene.

Pentru susținerea investițiilor în Parcul Industrial și reducerea perioadelor pentru obținerea documentațiilor de avizare sau autorizare, societatea administrator colaborează cu reprezentanți ai autorităților locale, astfel grăbind procesul de evaluare administrativă pentru obținerea documentațiilor specifice.

Cale ferată, drum european, viitorul drum expres, aeroport Craiova, aproape de Dunare (Corabia poate viitor port funcțional). Municipiul Slatina: cu firme industriale foarte puternice, deci există forța de muncă foarte calificată.

#### **2.2.3.4.2 Clustere și poli de competitivitate**

Orașele competitive au nevoie de companii competitive, dar și de un mediu colaborativ în care acestea să se dezvolte. Companiile private au de câștigat din a avea alte companii din același sector, co-locția ușurând fluxul de idei, accesul la o forță de muncă calificată și o productivitate mai mare determinată de concurența locală. Un pas important pe care îl pot face administrațiile publice în această direcție este crearea de clustere, precum și centre de inovare și transfer de tehnologie, permițând astfel un parteneriat strâns între agenții economici și instituțiile academice și de cercetare și administrațiile publice, încurajând competitivitatea.

Conform evidențelor Ministerului Economiei, la nivelul regiunii Sud-Vest Oltenia există un număr de 11 clustere în domeniile automotive, turism, IT&C, agro-alimentar și construcții, mediate cu bronz, dintre care 2 sunt membre ale Asociației Clusterelor din România.

1. TIC-Regional Competitiveness Pole Oltenia Cluster, domeniu TIC – (Dolj)
2. Automotive South West Oltenia Pole, Domeniu: Automotive- (Dolj)
3. AGROPRO Oltenia Cluster, Domeniu: Agro-Food-(Dolj)
4. Construct Cluster Oltenia, Domeniu: Constructions -(Dolj)
5. TURINN Cluster, Domeniu: Tourism
6. INOVTRANS Pole, Domeniu: Machinery
7. TurOlt InnoTT Oltenia Tourism Competitiveness Pole-Innovation and Tradition in Tourism, Domeniu: Sustainable and innovative tourism – (Dolj)
8. TRANSALPINA-DRUMUL REGELUI Cluster Domeniu: Tourism, Creative sector, Agro-Food – (Gorj)
9. Urban logistic Cluster, Domeniu: Logistics – (Dolj)
10. Cluster "Turismul de sănătate în Regiunea Sud-Vest Oltenia - SanoTour" Domeniu Turism sustenabil și inovator
11. Sănătate
12. Clusterul "Sănătate în Regiunea Sud-Vest Oltenia"- Domeniu Sanatate

**Scurta prezentare a celor 11 clustere din Regiunea Sud-Vest Oltenia:**

**Polul de Competitivitate Innov TT Oltenia** - Transfer de inovație și tehnologie care sprijină o dezvoltare regională durabilă și creșterea competitivității, are un număr de 30 de membri (administrație locală, universități, centre de cercetare și inovare, agenția de dezvoltare regională, asociații profesionale, companii).

Scop: Creșterea capacității de promovare a inovației, invenții, cercetare, competitivitate, transfer de tehnologie ca politică regională de dezvoltare durabilă prin interconectarea cunoștințelor, tehnologiilor și oamenilor.

**Turinn Cluster** a fost înființat în anul 2010, în vederea îmbunătățirii competitivității și poziționării strategice a serviciilor prezente în sectorul turistic, prin intermediul unei platforme de generare și transmitere a informațiilor și cunoștințelor în baza cercetărilor și inovațiilor prezente la nivel internațional cu impact direct asupra dezvoltării sectorului.

Din membrii clusterului fac parte toate Consiliile Județene din regiunea Sud Vest Oltenia, ADR SV Oltenia, Departamentul de Geografie al Universității din Craiova, Centrul de transfer tehnologic în turism și protecția mediului TechTEC Vâlcea, filiala Oltenia a Asociației Române pentru Industria Electronică și Software, asociații de promovare a turismului, pensiuni, agenții de turism etc.

**ITC Oltenia Cluster (Regional Competitiveness Pole Oltenia Cluster)** are un număr de 38 de membrii.

Inițiatori: ARIES - Asociația Română pentru Industria Electronică și Software, ARoTT - Asociația Română pentru Transfer Tehnologic și Inovare, Universitatea Craiova, Municipiul Craiova, Incubator de Afaceri și Tehnologice, Ro4Europe.

Scopul Clusterului TIC Oltenia este creșterea competitivității companiilor în sectorul TIC, promovarea produselor electronice și software, inovarea, rezultatele cercetării în domeniul transferului de tehnologie și dezvoltarea politicii instituționale, dezvoltarea regională prin interconectarea cunoștințelor, tehnologiilor și oamenilor.

**Polul de Competitivitate Turism Oltenia - Inovare și Tradiții în Turism - TurOlt InoTT** a fost constituit în anul 2012 și are un număr de 66 de membri din care: organizații private active în sectoare relevante pentru domeniul turismului (mici producători de artizanat, ceramică, țesături, lemn și mobilă, agenții de turism, firme de soft), organizații profit și non-profit considerate catalizatori (firme de consultanță, furnizori de formare, ONG-uri) care sprijină activitățile principale ale membrilor Polului și în general dezvoltarea mediului de afaceri și anumitor sectoare economice, precum și dezvoltarea teritorială și regională și organizații publice.

Printre membri TurOlt InoTT se numără: Universitatea din Craiova, Asociația Română a Centrelor de Ceramică, Asociația Meșterilor Populari Cocoșul de Hurez, Asociația pentru Promovarea Patrimoniului Autentic Horezu, Centrul Județean pentru Conservarea și Promovarea Culturii Tradiționale Gorj, Centrul Internațional pentru Arta și Creație Constantin Brâncuși, Asociația pentru Tehnologia Informației și Comunicațiilor din România. Polul de Competitivitate TurOlt InoTT, își desfășoară activitatea în sectorul turistic și sectoarele conexe.

Obiectivul general este creșterea competitivității sectorului turistic din regiunea Sud-Vest Oltenia, prin construirea unui brand regional unitar și inovarea produsului turistic, astfel încât până în anul 2020 Oltenia să-și îmbunătățească poziția ca destinație turistică românească pe plan național și internațional, iar fluxul turistic anual să crească cu 15% (circa 50.000 turiști pe an).

În anul 2012 s-a realizat strategia de dezvoltare a polului de competitivitate pentru următorii 7 ani, obiectivul general fiind reprezentat de creșterea competitivității sectorului turistic din regiunea Sud-Vest Oltenia, prin construirea unui brand regional unitar și inovarea produsului turistic.

**Polul de competitivitate “Automotive Sud-Vest Oltenia”** a fost înființat în anul 2012, fiind compus din 36 de membrii (3 organizații catalizator, 2 autorități publice, 2 instituții de învățământ, 3 centre de cercetare, 26 de întreprinderi).

Obiective:

- Creșterea competitivității în regiunea Sud-Vest Oltenia, prin dezvoltarea unui pol de competitivitate în domeniul automotive, cu un spectru larg de activități în domeniul formării profesionale, al competențelor înalt calificate necesare Companiei Ford și furnizorilor săi;
- Realizarea de noi investiții, transfer tehnologic și intensificarea colaborării între Universitatea din Craiova și firmele active în domeniul automotive pentru dezvoltarea de proiecte comune de cercetare aplicată în special în domeniul electromobilității în scopul utilizării experienței de C&D&I regionale din sector.

**INOVTRANS POLE** a fost înființat în anul 2012 în domeniul fabricării materialului rulant. Entitatea de management este SC TIMPLEXIM SRL Craiova, polul de competitivitate numărând peste 25 de membri și asociați: producători de material rulant, firme de proiectare, unități de învățământ, institute de cercetare-dezvoltare, organizații non-guvernamentale, autorități publice. Printre aceștia se numără S.C. TIPLEXIM S.R.L., Craiova, SC RAT CRAIOVA, S.C. TRANS INOV S.A., Craiova, S.C. DIAVAL S.R.L., Craiova, S.C. CESI AUTOMATION S.R.L., Craiova, S.C. CADET JUSTCONSULTING S.R.L., Craiova, S.C. TOPOSYSTEM S.R.L., Craiova, S.C. INDAELTRAC S.R.L., Craiova, S.C. MALITEOS TRANS S.R.L., Craiova, S.C. SITCO SERVICE S.R.L., Craiova, S.C. POPECI UTILAJ GREU S.A., Craiova, S.C. EUROMET S.R.L., Balș, S.C. SERES PROD COM S.R.L., Bumbăești-Jiu, S.C. SOFTRONIC S.R.L., Craiova, Universitatea din Craiova, S.C. ICPE SAERP S.A., București, SC IPA SA Sucursala CIFATT, Craiova, INC DIE ICMET, Craiova, Consiliul Județean Dolj, Primăria Municipiului Craiova, Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia, etc.

**AGROPRO Oltenia Cluster** a fost creat în anul 2013 la inițiativa Agenției pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia, în scopul promovării și dezvoltării sectorului agricol din regiunea Sud-Vest Oltenia.

Clusterul are un număr de 24 de membri: autorități publice locale și județene, centre de cercetare dezvoltare, instituții de formare, asociații din domeniul agricol și producători din sectorul agricol, dintre care amintim: Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia, Universitatea din Craiova, Facultatea de Agricultură și Horticultură, Liceul Tehnologic „Petre Baniță” Călărași, Centrul de Cercetare-Dezvoltare pentru Cultura Plantelor pe Nisipuri, Societatea Agricolă Călărași, Asociația Crescătorilor și Cultivatorilor “Gospodarii Olteniei”.

**Clusterul “Construct Cluster Oltenia”** a fost înființat în anul 2013 și este format din 21 de membrii (o organizație catalizator, o instituție de învățământ, o asociație, 18 întreprinderi).

Sector de activitate: domeniul industriei construcțiilor și sectoarele adiacente: proiectare, inovare-cercetare, formare și perfecționare profesională, producția și logistica materialelor de construcții. Printre obiectivele strategice se numara:

- Atragerea investițiilor străine în regiune, prin realizarea de misiuni economice în vederea identificării de parteneri economici și atragerea de misiuni economice în vederea stabilirii de parteneriate de afaceri și realizării de investiții cu capital străin;
- Dezvoltarea colaborării și creșterea relațiilor comerciale între membrii în vederea dezvoltării economice și sociale a regiunii;
- Facilitarea intrării agenților economici din regiune pe noi piețe prin acțiuni complexe de internaționalizare și participarea la evenimente de afaceri, în principal în țările membre ale Uniunii Europene și nu numai;
- Atragerea de fonduri europene pentru dezvoltarea activităților de producție dar și a serviciilor;

- Calificarea, perfecționarea și specializarea forței de muncă în sectorul construcțiilor și în domeniile adiacente, în special în producția materialelor de construcții.

#### **Mobility Urban Logistic Cluster – DOROTHY**

Clusterul Urban logistic – Logistică urbană, electronică, software și mobilități a devenit activ la data de 29 octombrie 2013, având 17 membri: Primăria Municipiului Craiova, Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud Vest Oltenia, Universitatea din Craiova, ICMET, IPA CIFFAT, ARoTT și 11 agenți economici.

Obiectivul principal este acela de a îmbunătăți procesul de distribuție a bunurilor la nivelul mediului urban prin reducerea numărului de vehicule și consolidarea standardelor de mediu. Activitatea clusterului va stimula competitivitatea celorlalte clustere active la nivel regional și va consolida concentrarea lor pe domenii tehnologice avansate cu un potențial ridicat de inovare.

**Clusterelor „Sănătate în Regiunea Sud-Vest Oltenia” și „Turismul de sănătate în Regiunea Sud-Vest Oltenia - SanoTour”** au fost înființate în anul 2015 și au ca obiectiv dezvoltarea sectorului de sănătate și al turismului de sănătate în Regiunea Sud-Vest Oltenia, prin încurajarea comunicării între principalii actori din sectorul serviciilor turistice și de sănătate, în vederea identificării principalelor resurse specifice acestei forme de turism în regiune și integrarea acestora într-un sistem coerent de dezvoltare și promovare a turismului de sănătate românesc. Fiecare dintre cele două clustere deține un număr de 16 membri comuni. Printre aceștia se numără: Consiliul Județean Vâlcea, Universitatea din Craiova, Universitatea de Medicină și Farmacie din Craiova, Asociația de Turism Oltenia. Inițiatorul înființării celor două clustere este Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud -Vest Oltenia.

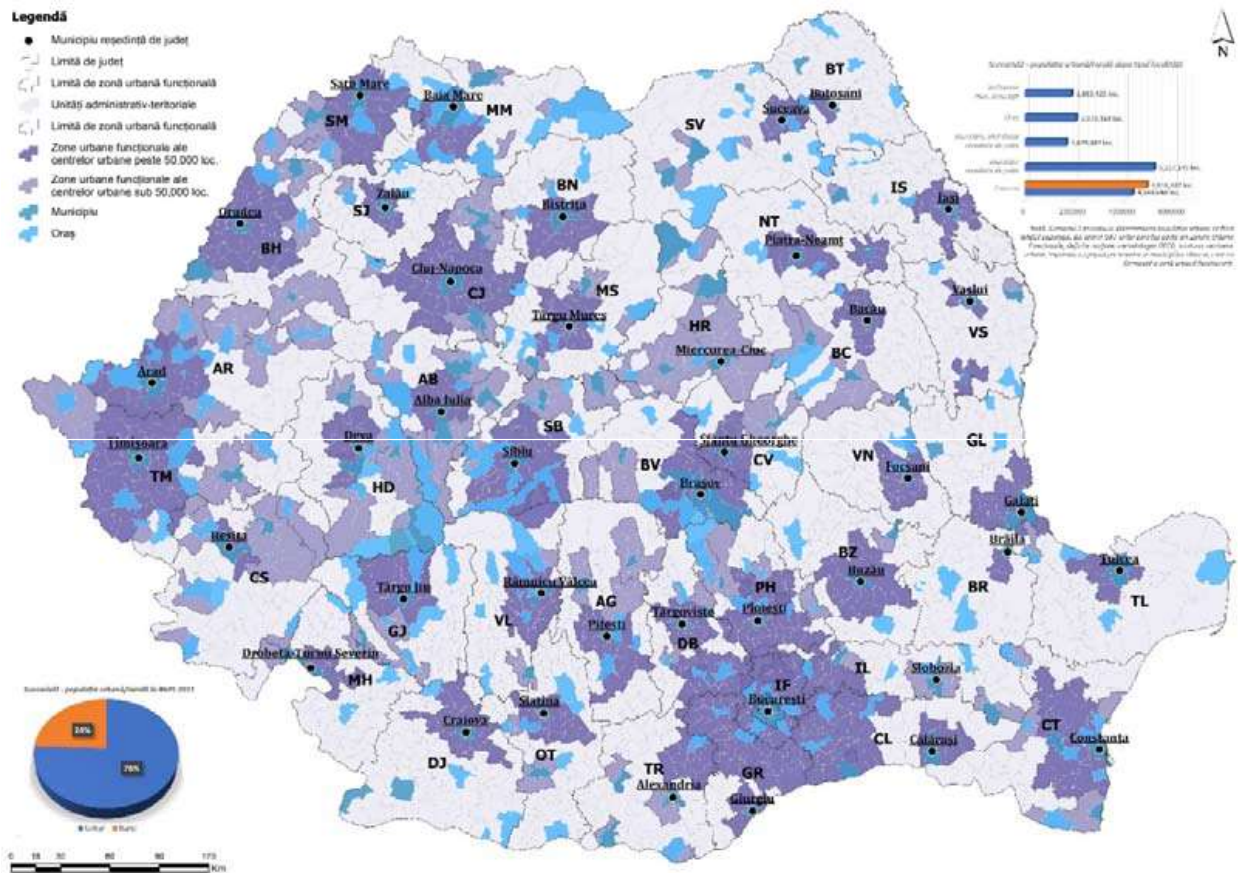
### **2.2.4 Motoare economice și potențial de specializare**

#### **2.2.4.1 Contribuția zonelor urbane funcționale la dezvoltarea economică**

**Urbanizarea este esențială pentru dezvoltarea unei regiuni sau țări**<sup>26</sup>. Procesul de creștere economică este însoțit în permanență de un proces de urbanizare, întrucât orașele generează dezvoltare și productivitate mai ridicate. Cele mai urbanizate regiuni din România (București-Ilfov, Vest, Centru) au ajuns în ultimii ani să performeze mai bine decât regiuni din Grecia, Portugalia, precum și din sudul Italiei sau sudul Spaniei. Aceste performanțe se transpun automat și în calitatea vieții și a nivelului de trai. Prezența unui sector privat puternic și care utilizează la adevăratul potențial resursele locale este esențială pentru dezvoltarea zonelor urbane și se traduce direct în nivelul calității vieții, element esențial în decizia de locui într-un anumit oraș.

**Deși oficial, numai 55% dintre români trăiesc la oraș, aproximativ 76% trăiesc într-o zonă urbană funcțională** – adică în municipii, orașe și UAT-uri unde cel puțin 15% din forța de muncă face naveta zilnic către aceste municipii și orașe. Mai mult, aceste zone urbane funcționale generează 98% din producția economică a României – cele aproximativ 1.600 UAT-uri locale (jumătate din numărul total de UAT-uri) ce nu sunt parte a unei zone urbane funcționale generează numai 2% din producția economică.

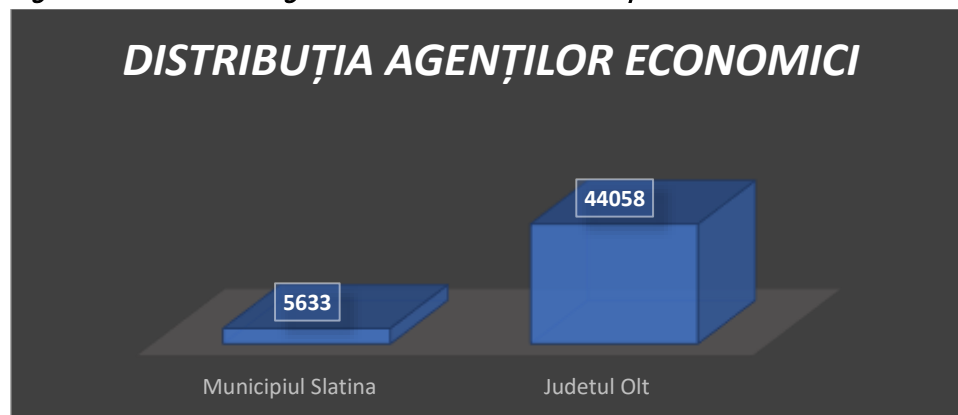
*Figura 36. Zonele urbane funcționale ale municipiilor și orașelor din România*



*Sursa: Politică Urbană a României, Dinamica economică a orașelor din România*

Menținând raportul între veniturile firmelor generate în principal de către populația urbană, observăm informații similare cu privire la **distribuția agenților economici în zona Județului Olt, unde 13% din totalul de 44.058 companii se află în Municipiul Slatina** (5.633 firme active în anul 2022).

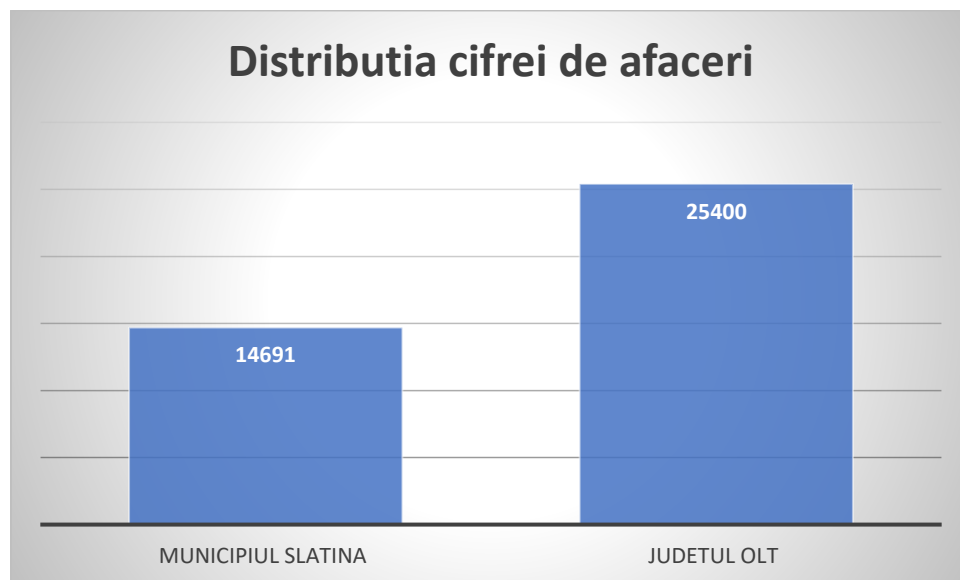
*Figura 37. Distribuția agenților economici din Municipiul Slatina și Județul Olt în anul 2022*



*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date*

Pe de alta parte, Municipiul Slatina a înregistrat în anul 2022 o cifră de afaceri de **aproximativ 14.691 milioane lei (58% din totalul județean)** la nivelul agenților săi economici.

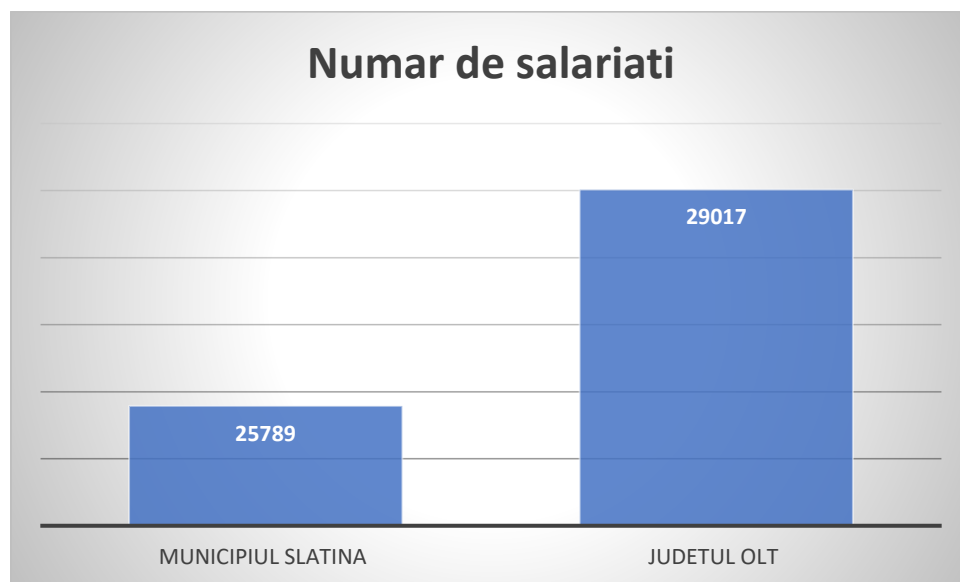
Figura 38. Distribuția cifrei de afaceri a agenților economici din Municipiul Slatina și Județul Olt în anul 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

Slatina înregistrează un număr total de 25.789 salariați la nivelul anului 2022, având cea mai mare concentrare de forță de muncă din județ, reprezentând 88,89 % din totalul salariaților județului Olt.

Figura 39. Distribuția numărului de salariați din Municipiul Slatina și Județul Olt în anul 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

#### 2.2.4.2 Principalele motoare economice la nivelul Municipiului Slatina

## **Aportul sectoarelor economice la constituirea valorii adăugate brute**

Conform *Strategiei de Cercetare și Inovare pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Sud Vest Oltenia*, atât în România, cât și în celelalte țări vecine precum Bulgaria, Ungaria și Polonia, Valoarea Adăugată Brută este constituită în proporție semnificativă din **aportul serviciilor, urmate de industrie, agricultură și construcții**. Conform evoluției contribuției aduse de fiecare sector economic la constituirea valorii adăugate brute regionale în perioada 2012 – 2022, se constată că:

- grupa **XV. Metale comune și articole din acestea** (490.091 mii euro), din care 454.888 mii euro în domeniul economic 76. *Aluminiu și articole din aluminiu*. 237.202 mii euro este excedentul în domeniul 73. *Produse din fonta, fier și oțel* și 803 mii euro în domeniul 80. *Cositor și articole din cositor*.

- grupa **VII. Materiale plastice, cauciuc și articole din acestea** (330.005 mii euro) cu excedentul în domeniul 40. *Cauciuc și articole din cauciuc* (416.473 mii euro).

- grupa **II. Produse vegetale** cu excedentul în domeniul 10. *Cereale*

Astfel, la nivelul regiunii Sud Vest Oltenia, în anul 2022 cel mai mare aport la constituirea valorii adăugate brute l-a avut sectorul serviciilor cu o pondere de 65,59%, nivel ușor superior nivelului național (63,32%), și cu 3,46% mai mult față de nivelul din 2013. Urmează industria, cu un aport de 20,98%, nivel mai mic cu 5,24% față de situația existentă la nivel național, și cu 1,40% mai mic față de nivelul înregistrat în regiune în 2013.

La nivel județean, comparând contribuția fiecărui sector la constituirea valorii adăugate brute, se constată că în județele Dolj și Olt aportul agriculturii și industriei la economia județeană depășește valoarea înregistrată la nivel regional.

De asemenea, se remarcă inversarea contribuțiilor sectoarelor economice la formarea VAB județean: serviciile sunt în continuă creștere în majoritatea județelor și tind să fie majoritare în defavoarea celorlalte domenii

## **Specializare inteligentă**

**Specializarea Inteligentă** este un concept promovat de Uniunea Europeană pentru a exprima cadrul și mecanismele de specializare a proceselor de inovare la nivelul unei țări/regiuni de dezvoltare. În exercițiul financiar 2021-2027, acest concept este susținut prin obiectivele strategice investiționale ale Politicii de Coeziune a Uniunii Europene, în special prin Obiectivului de Politică 1 „*O Europă mai inteligentă, prin promovarea unei transformări economice inovatoare și inteligente*”.

Conceptul de **strategie de specializare inteligentă** este definit în cadrul Regulamentului UE nr. 1303/2013 ca fiind: „*strategia națională sau regională de inovare care stabilește prioritățile pentru a dezvolta un avantaj competitiv, prin dezvoltarea și corelarea rezultatelor activităților de cercetare și inovare cu nevoile mediului de afaceri, în scopul de a aborda oportunitățile emergente și nevoile pieței*”

*într-un mod coerent, evitându-se în același timp dublarea și fragmentarea eforturilor*”.







Specializarea inteligentă presupune:

- stimularea unui anumit tip de comportament economic, cu ambiții și orientare regionale sau globale;
- înțelegerea impactului social al științei, tehnologiei și al activităților economice în sectoarele relevante;
- cercetarea și dezvoltarea interdisciplinară.



Domeniile și subdomeniile aferente, identificate ca urmare a consultărilor cu partenerii regionali, care pot asigura o specializare inteligentă și un potențial de dezvoltare pentru perioada de programare 2021- 2027, sunt următoarele:

**Tabel 12. Nișe de specializare inteligentă – Regiunea Sud Vest Oltenia**

<p><b>1. SISTEME DE TRANSPORT</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vehicule și componente pentru vehicule rutiere</li> <li>• Vehicule și tehnologii pentru transportul feroviar</li> </ul>
<p><b>2. INGINERIE INDUSTRIALĂ ȘI MATERIALE</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sisteme, instalații, echipamente, mașini / utilaje pentru construcții și alte industrii</li> <li>• Sisteme, procese, instalații, echipamente, tehnologii de mediu / Protecția mediului</li> <li>• Sisteme, echipamente, tehnologii pentru sectorul agroalimentar, aeronautic, sanitar</li> <li>• Materiale avansate, compozite</li> <li>• Materiale recuperate, materiale din bioresurse</li> </ul>
<p><b>3. AGRO-ALIMENTAR</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alimente sigure, sănătoase, optimizate nutrițional (funcționale)</li> <li>• Soiuri noi (inclusiv hibride) rezistente la efectele schimbărilor climatice</li> <li>• Agricultură ecologică</li> <li>• Controlul calității alimentelor</li> <li>• Biofertilizatori, biocatalizatori</li> <li>• Utilizarea produselor agricole în scopuri nealimentare</li> <li>• Conservarea și protecția naturii</li> </ul>
<p><b>4. SANATATE ȘI WELLNESS - STIL DE VIAȚĂ SĂNĂTOS</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terapii medicamentoase personalizate</li> <li>• Îmbătrânire activă și stil de viață sănătos</li> <li>• tratamente balneare/ SPA</li> <li>• Soluții și sisteme pentru combaterea răspândirii infecțiilor</li> <li>• Prevenirea, diagnosticarea și tratamentul bolilor netransmisibile și rare (inclusiv genetice)</li> <li>• Îmbătrânire activă și stil de viață sănătos</li> </ul>
<p><b>5. TIC și DIGITALIZARE</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Smart city, smart village</i></li> <li>• Produse inovative în domeniul IT cu accent pe domeniile mediu, energie, patrimoniu, turism</li> <li>• Digitalizarea economiei</li> </ul>
<p><b>6. INDUSTRII CREATIVE</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Activități culturale și de creație</li> </ul>

**Sursa: Strategia Regionala pentru Specializare Inteligentă (RIS3) Sud-Vest Oltenia**

Economia verde și Economia circulară au fost identificate ca domenii transversale, evoluțiile lor condiționând funcționarea corespunzătoare a sectoarelor de specializare inteligentă propuse.

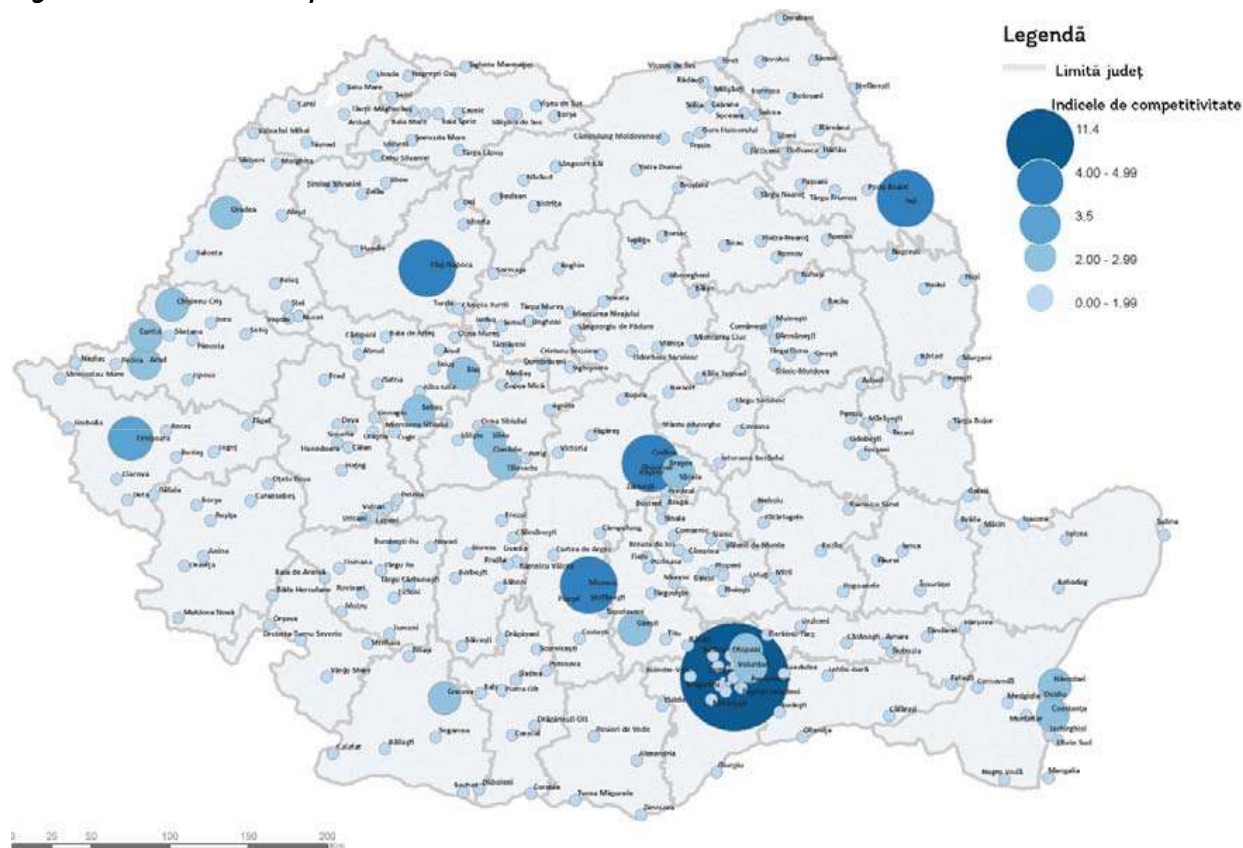
### 2.2.4.2.1 Competitivitate □ a atractivitate – analiză comparativă

Pentru a evalua performanța potențială a orașelor din România, au fost dezvoltati doi indici – un indice competitiv (concentrându-se pe performanța reală) și un indice general de atractivitate (concentrându-se pe performanța potențială). Nu este de mirare că cel mai competitiv oraș din România este Bucureștiul, cel mai mare oraș care concurează în prezent pe picior de egalitate în ceea ce privește productivitatea cu alte orașe primare din UE. Este urmat de poli de dezvoltare naționali (orașe precum Cluj-Napoca, Iași, Timișoara etc.), centre economice importante, de asemenea. Orașele secundare competitive au de asemenea un rol esențial pentru o performanță regională mai puternică, deoarece propagă creșterea și dezvoltarea către localitățile învecinate.

Competitivitatea este adesea descrisă ca modul în care economiile țărilor / regiunilor / orașelor sunt validate extern într-o eră a globalizării. De regulă, regiunile de dezvoltare pot fi echivalente cu corporațiile, concurând pentru talent și cota de piață într-o economie globală. De aceea, competitivitatea și atractivitatea sunt indicatori importanți pentru analiza performanței economice a orașelor și a capacității lor de a atrage capital mobil, cunoștințe și chiar companii inovatoare.

Cu privire la calculul indicelui de competitivitate, municipiul Slatina se situează pe poziția 36 în clasamentul național, devansând alte municipii cu poziționare geografică mai bună, precum Satu Mare sau Baia Mare. În același timp, orașe de dimensiuni mici precum Ghimbav, Mioveni sau Găești se situează pe locuri superioare datorită profilurilor industriale specifice și a nivelului de productivitate a muncii concentrată pe un număr limitat de agenți economici.

Figura 40. Indicele de competitivitate



**Tabel 13. Analiză comparativă privind indicele de competitivitate între Slatina și localități similare în perioada 2012 – 2022**

Localitatea	Indicele de competitivitate	Clasamentul indice de competitivitate
Tirgu Mures	1.936201	24
Slatina	1.47125	36
Satu Mare	1,46257	44
Baia Mare	1,36257	53
Ramnicu Valcea	1,325435	56
Piatra Neamt	0,954848	109

*Sursa: Politică Urbană a României, Dinamica economică a orașelor din România*

Datele au arătat o corelație pozitivă între performanța economică exprimată prin VNB / locuitor și indicele competitivității, ceea ce înseamnă că un oraș competitiv oferă cu adevărat oportunități mai mari cetățenilor săi. Alte orașe (Ghimbav, Mioveni, Năvodari, Găești, Otopeni etc.) beneficiază foarte mult de apropierea lor de polii de creștere urbană și acest lucru se reflectă în nivelul lor de competitivitate.

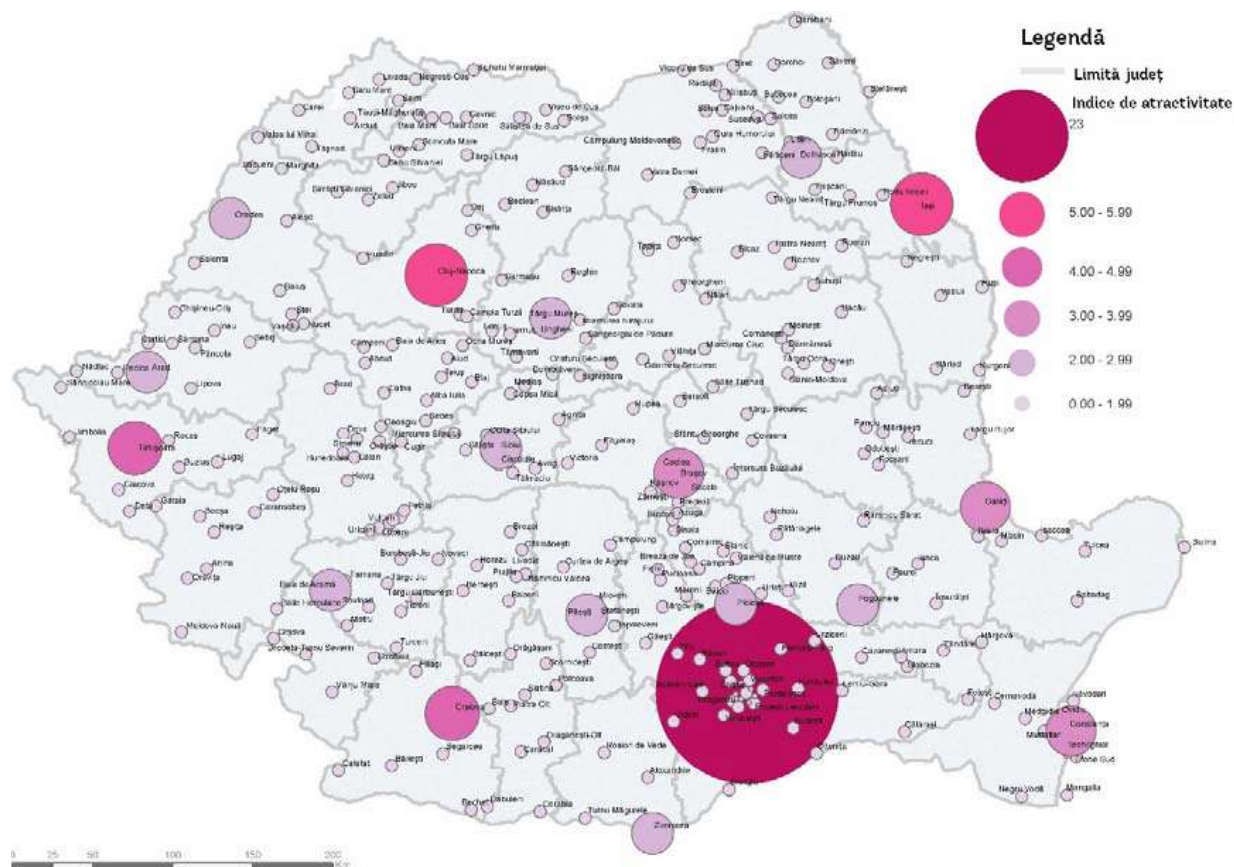
Mai mult, s-a observat că valoarea indicelui este corelată cu nivelul de specializare al unui oraș (de exemplu, Ghimbav este specializat în industria aerospațială, Mioveni este specializat în automobile - ambele având valori ridicate ale indicelui competitivității). Acest lucru înseamnă că un grad mai ridicat de specializare creează premisele unui nivel de competitivitate mai ridicat. Cu toate acestea, orașele foarte specializate sunt susceptibile de schimbări economice bruște. Ca atare, ori de câte ori este posibil, ar trebui căutat un echilibru între specializare și diversificare la nivel local.

**În ceea ce privește indicele de atractivitate, Slatina are o poziționare mai bună decât pe indicele de competitivitate, situându-se pe locul 21.** Aceasta înseamnă că performanța actuală a Slatinei este sub potențial, iar un efort pro-activ pentru atragerea investitorilor ar putea încuraja o performanță economică superioară a Slatinei în anii următori. Pregătirea forței de muncă este unul dintre principalele atuuri ale municipiului Slatina în ceea ce privește indicele de atractivitate, ce poate ajuta în atragerea capitalului străin.

Cele mai atractive orașe din această perioadă de expansiune economică continuă să fie București, Cluj-Napoca, Iași, Timișoara, Craiova, Constanța, Galați, Brașov, Oradea sau Ploiești. În majoritatea cazurilor, deși există excepții, se poate observa o corelație pozitivă între indicele de atractivitate și valoarea capitalului străin atras de un anumit oraș (de exemplu Brașovul este pe locul 8 în ceea ce privește indicele de atractivitate și, de asemenea, în ceea ce privește atragerea de capital străin).

Indicatorul de accesibilitate este extrem de important atunci când se calculează indicele de atractivitate. Apropierea de granița de vest oferă avantaje clare, deoarece vestul este, în general, preferat de investitori datorită locației sale față de piețele vest-Europene. Deci, poziția geografică reprezintă în mod clar un factor de atractivitate, în special pentru centrele de producție.

**Figura 41. Indicele de atractivitate**



Sursa: Politică Urbană a României, Dinamica economică a orașelor din România

Tabel 14. Analiză comparativă privind indicele de atractivitate între Slatina și localități similare în perioada 2012 – 2020

Localitatea	Indicele de atractivitate	Clasamentul indice de atractivitate
Tirgu Mures	2.007743	18
Slatina	1.421357	21
Satu Mare	1.379294	35
Baia Mare	1.866004	20
Ramnicu Valcea	1.549296	28
Piatra Neamt	1.308235	40

Sursa: Politică Urbană a României, Dinamica economică a orașelor din România

### 2.2.4.2.2 Manufacturare competitivă. Analiza costurilor de producție

România este foarte competitivă în ceea ce privește costurile, iar producția industrială a crescut semnificativ în ultimii ani, caracteristici care pot transforma țara într-un magnet pentru investiții, în special în zona de producție. În vederea specializării și atragerii capitalului potrivit, analiza costurilor de producție oferă

informații relevante cu privire la nivelul de competitivitate al orașului în diferite domenii, prin comparația costurilor cu media europeană și cea națională.

**Analiza costurilor de producție poate fi utilă atât factorilor de decizie, cât și potențialilor investitori, în același timp urmărind stimularea concurenței între orașe pentru a atrage investiții în activități specifice.** Astfel, se pot analiza costurile de producție ale bunurilor din industria echipamentelor chimice, auto și electrice. Interpretând rezultatele, se pot găsi nivelurile de competitivitate ale orașelor în ceea ce privește costurile de producție, comparativ cu media europeană (tabelele de mai jos prezintă doar produsele pentru care costurile de producție din România sunt mai mici decât media europeană).

Municipiul Slatina este pe locul 1 în țară ceea ce privește costul redus pentru Metalurgia aluminiului cu costul mediu din UE. Prețul pe kilogram în Slatina este de jumătate din media Europeană.

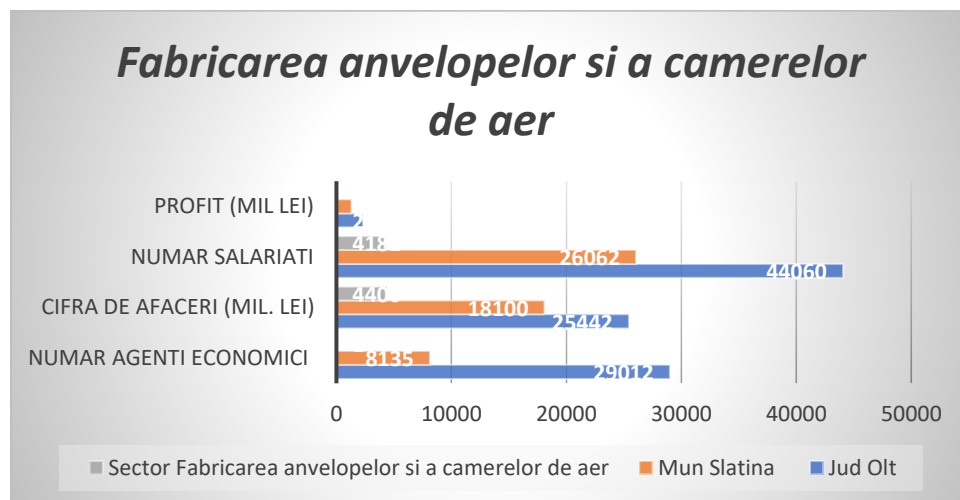
Cod CAEN	Denumire domeniu	Existent	Așteptări	Competitivitate
2442	Metalurgia aluminiului	6	0	4857 %
2453	Turnarea metalelor neferoase usoare	12	0	3354%

Sursa: ONRC

#### 2.2.4.2.3 Sectorul Fabricarea anvelopelor și a camerelor de aer, resaparea și refacerea anvelopelor

În anul 2022 în Municipiul Slatina funcționează o întreprindere în domeniu susmenționat, reprezentând 0,01 % din totalul agenților economici din Municipiul Slatina, dar care are o cifră de afaceri de 4.400 milioane lei) și reprezentând 24,24 % din totalul cifră totală de afaceri a agenților economici din Municipiul Slatina. De asemenea, din punct de vedere a numărului de angajați, această companie deține 16,05% din totalul salariaților înregistrați în Municipiul Slatina (4.182 angajați). 10,35 % din totalul profitului înregistrat de agenții economici din Municipiul Slatina era înregistrat de această companie.

Figura 42. Ponderea Sectorului Fabricarea anvelopelor și a camerelor de aer în Municipiul Slatina și Județul Olt

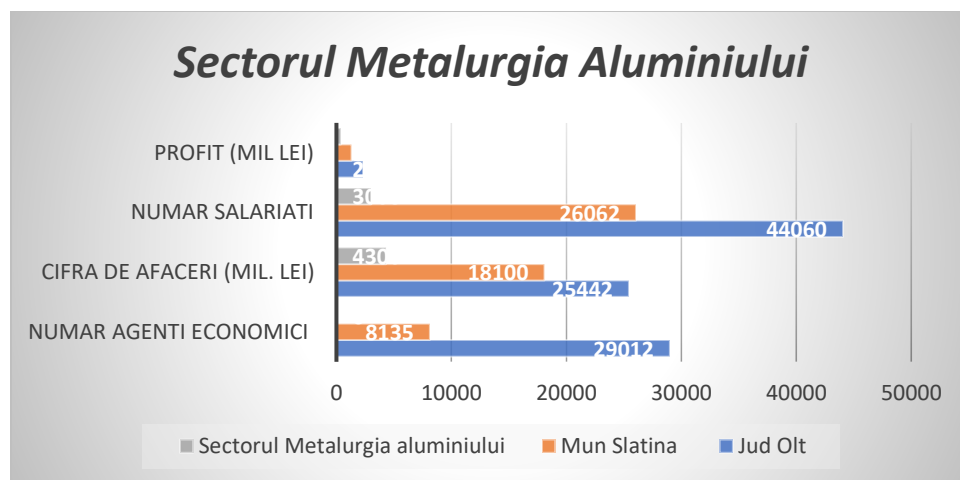


Sursa: Topul firmelor.ro

#### 2.2.4.2.4 Sectorul Metalurgia Aluminiului

In anul 2022 in Municipiul Slatina functioneaza 6 agenti economici in domeniu susmentionat, reprezentand 0,07 % din totalul agentilor economici din Municipiul Slatina, dar care au o cifra de afaceri de 4.300 milioane lei) si reprezintand 23,57 % din cifra totala de afaceri a agentilor economici din Municipiul Slatina . Deasemenea , din punct de vedere a numarului de angajati, acest sector detine 31.% din totalul salariatilor inregistrati in Municipiul Slatina ( 3.008 angajati). 31,31 % din totalul profitului inregistrat de agentii economici din Municipiul Slatina era inregistrat de acesta sector.

Figura 43. Ponderea Sectorului Metalurgia Aluminiului in Municipiul Slatina si judetul Olt



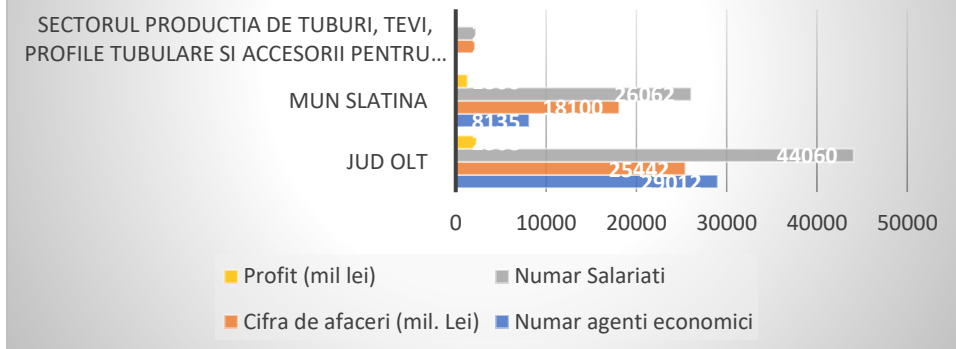
Sursa: Topul firmelor.ro

#### 2.2.4.2.5 Sectorul Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel

In anul 2022 in Municipiul Slatina functioneaza 2 agenti economici in Sectorul Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel, reprezentand 0,02 % din totalul agentilor economici din Municipiul Slatina, dar care au o cifra de afaceri de 2.100 milioane lei) si reprezintand 11,50 % din cifra totala de afaceri a agentilor economici din Municipiul Slatina . Deasemenea , din punct de vedere a numarului de angajati, acest sector detine 8,46.% din totalul salariatilor inregistrati in Municipiul Slatina ( 2.206 angajati). 8,04 % din totalul profitului inregistrat de agentii economici din Municipiul Slatina era inregistrat de acesta sector.

Figura 44. Ponderea Sectorului Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel in Municipiul Slatina si judetul Olt

## **Sectorul Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel**

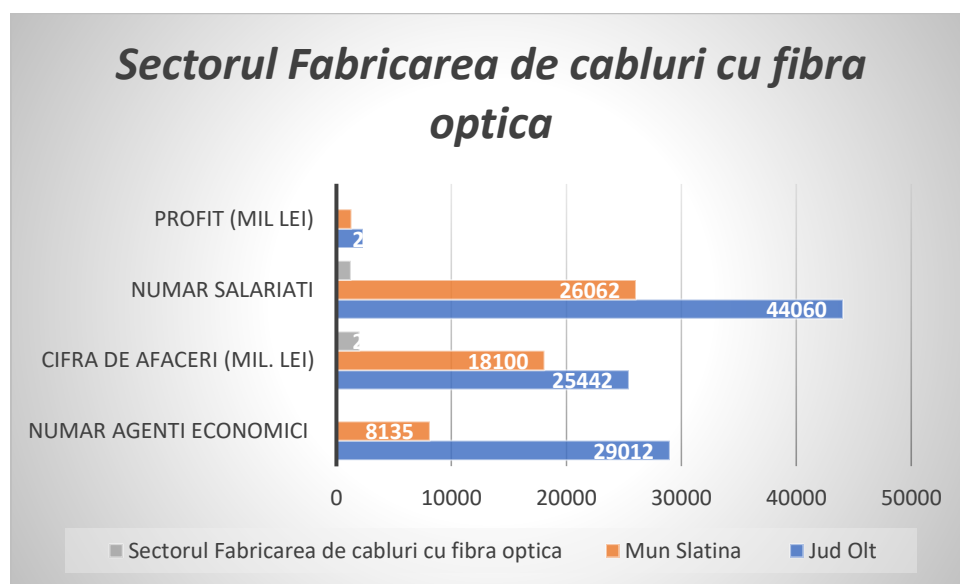


*Sursa: Topul firmelor.ro*

### **2.2.4.2.6 Sectorul Fabricarea de cabluri cu fibra optica**

In anul 2022 in Municipiul Slatina functioneaza 1 agenti economici in Sectorul Fabricarea de cabluri cu fibra optica, reprezentand 0,01 % din totalul agentilor economici din Municipiul Slatina, dar care au o cifra de afaceri de 2.000 milioane lei) si reprezentand 11,23 % din cifra totala de afaceri a agentilor economici din Municipiul Slatina . Deasemenea , din punct de vedere a numarului de angajati, acest sector detine 4,78.% din totalul salariatilor inregistrati in Municipiul Slatina ( 1.208 angajati). 4,78 % din totalul profitului inregistrat de agentii economici din Municipiul Slatina era inregistrat de acesta sector.

**Figura 45. Ponderea Sectorului Fabricarea de cabluri cu fibra optica in Municipiul Slatina si judetul Olt**

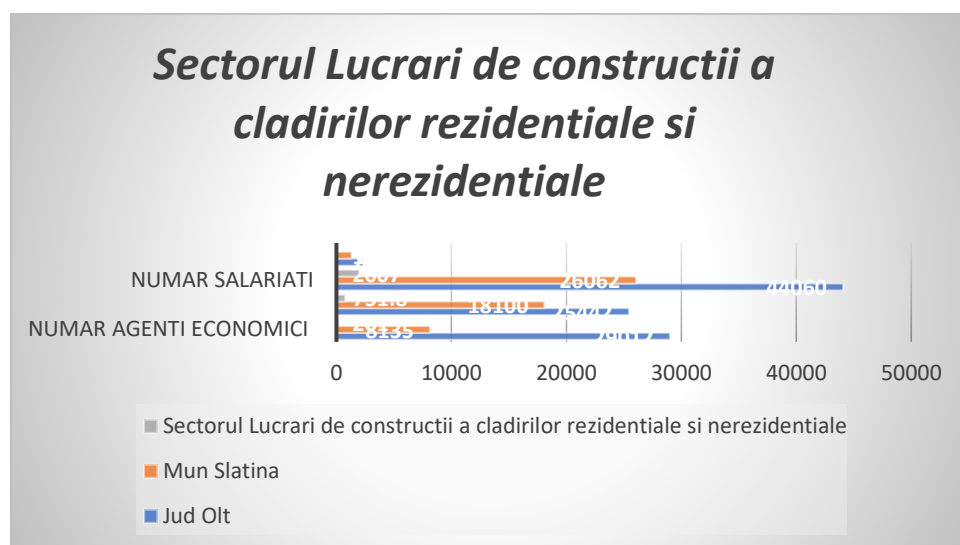


Sursa: Topul firmelor.ro

#### 2.2.4.2.7 Sectorul Lucrari de constructii a cladirilor rezidentiale si nerezidentiale

În anul 2022 în Municipiul Slatina funcționează 201 agenți economici în Sectorul Lucrari de constructii a cladirilor rezidentiale si nerezidentiale, reprezentând 2,47 % din totalul agenților economici din Municipiul Slatina, dar care au o cifra de afaceri de 751, milioane lei) și reprezintă 4,15 % din cifra totală de afaceri a agenților economici din Municipiul Slatina. De asemenea, din punct de vedere a numărului de angajați, acest sector deține 7,70 % din totalul salariaților înregistrați în Municipiul Slatina ( 2.007 angajați). 6,38 % din totalul profitului înregistrat de agenții economici din Municipiul Slatina era înregistrat de acesta sector.

Figura 45. Ponderea Sectorului Lucrari de constructii a cladirilor rezidentiale si nerezidentiale în Municipiul Slatina și județul Olt



Sursa: Topul firmelor.ro

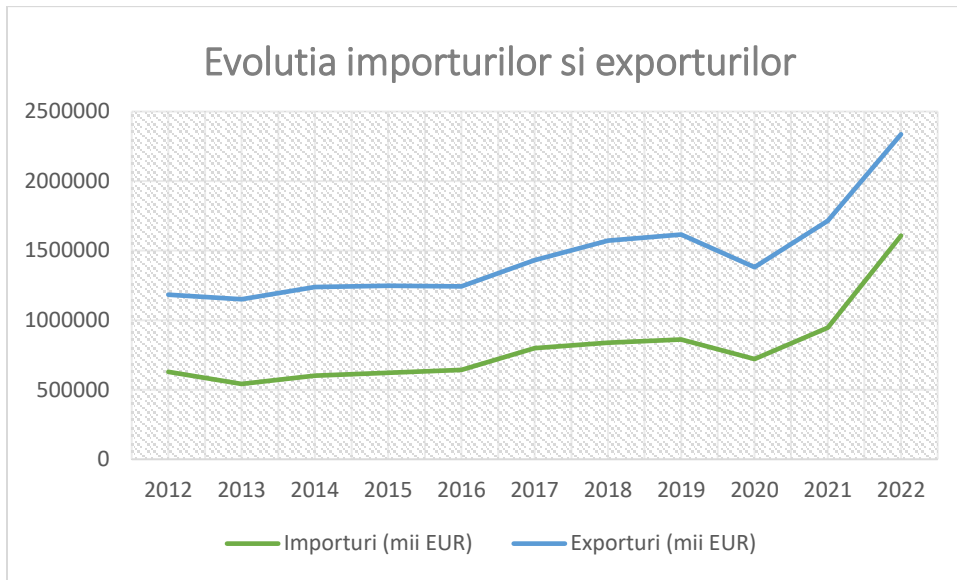
#### 2.2.4.2.8 Importuri și exporturi

În 2022, valoarea totală a mărfurilor exportate din județul Olt a fost de 19.021 milioane EUR, echivalând cu aproape 20,68% din valoarea totală națională. 46.8% din valoarea exporturilor înregistrate în anul 2022 în județul Olt s-a obținut în secțiunea Masini, aparate și echipamente electrice; aparate de înregistrat sau de reprodus sunetul și imaginile, iar următoarea secțiune ca valoare a exporturilor este Masini, aparate și materiale electrice; aparate de înregistrat și reprodus sunetul și imagini de televiziune. Cu 7.51% din valoarea exporturilor în județ se remarcă și secțiunea Mijloace și materiale de transport.

Valoarea totală a importurilor în județul Olt în 2022 a fost de 1.607 milioane euro, ceea ce reprezintă, de asemenea, un procent de 1,28% din valoarea totală națională. 13,85% din valoarea importurilor la nivel județean este reprezentată de secțiunea Aluminii și articole din aluminii, urmată de Instrumente și aparate optice, fotografice, cinematografice, medico-chirurgicale (11,681%) și Cauciuc și articole din cauciuc (10,24%).

Figura 58. Evoluția exporturilor și importurilor în județul Olt în perioada 2012-2022

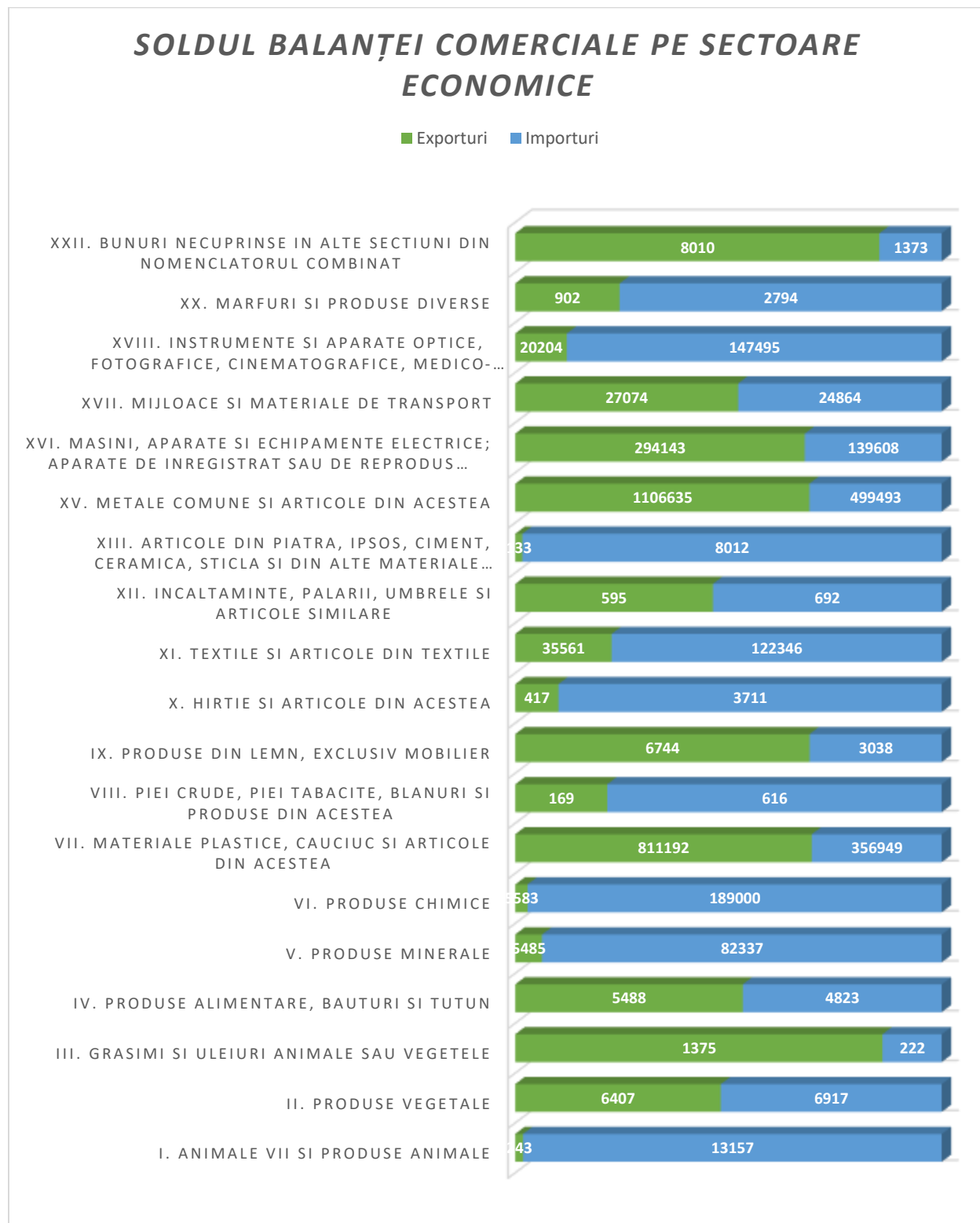




**Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date**

Așa cum se poate observa, soldul balanței comerciale a județului Olt înregistrează un excedent pe durata întregii perioade analizate (2012-2022), care s-a pastrat relative constant pe toata perioada analizata.

Figura 59. Soldul balanței comerciale pe sectoare economice, județul Olt în anul 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

Principalele sectoare economice care au înregistrat o balanță comercială pozitivă în anul 2022, la nivelul județului sunt: **Metale comune si articole din acestea; Masini, aparate si echipamente electrice; aparate de inregistrat sau de reprodus sunetul si imaginile; Materiale plastice, cauciuc si articole din acestea; Bunuri necuprinse in alte sectiuni din Nomenclatorul Combinat**

În pofida resurselor agricole ale județului Olt, importurile de produse alimentare sunt superioare exporturilor, agricultura și industria de procesare autohtone nereușind să acopere integral consumul intern. De asemenea, se observă o balanță comercială negativă și mai pronunțată în cadrul categoriilor Animale vii și produse animale.

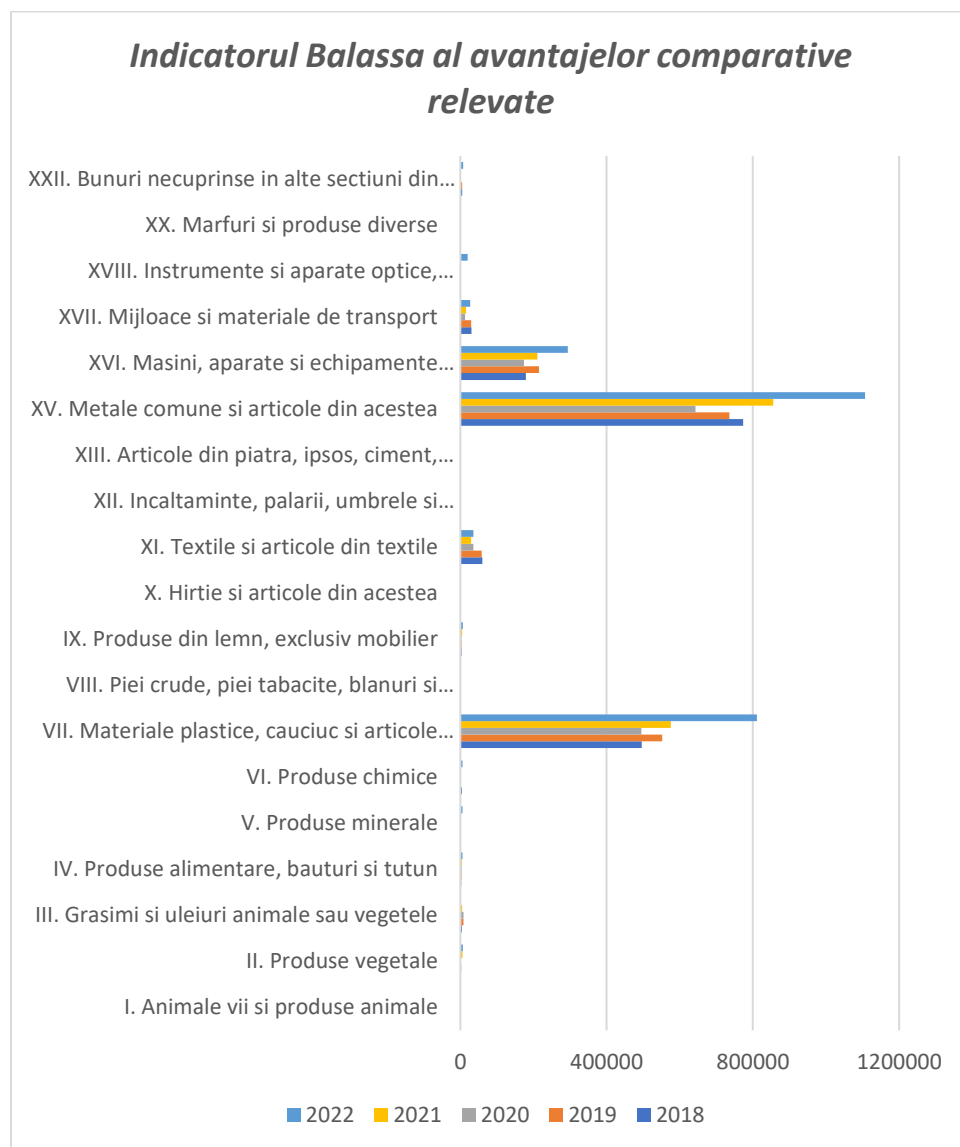
În vederea determinării ramurilor industriale pentru care județul Olt și Municipiul Slatina deține avantaje comparative semnificative la export, am utilizat indicatorul Balassa al **avantajelor comparative relevate**, cunoscut și ca RCA (Revealed Comparative Advantage). Acesta raportează exporturile înregistrate la nivelul unei categorii de produse la valorile totale ale exporturilor din județ, corelate cu valorile de la nivel național (Formula de calcul utilizată este  $RCA = (X_{ij}/X_{it}) / (X_{nj}/X_{nt})$ , unde  $X_{ij}$  = exportul produsului  $j$  la nivel județean,  $X_{it}$  = valoarea totală a exporturilor la nivel județean,  $X_{nj}$  = exportul produsului  $j$  la nivel național și  $X_{nt}$  = valoarea totală a exporturilor la nivel național. O valoare supraunitară indică un avantaj comparativ al respectivei categorii de produse).

În urma analizei avantajelor comparate relevate, secțiunile care dețin avantaje comparative pe piețele externe sunt:

1. **XV. Metale comune si articole din acestea**
2. **VII. Materiale plastice, cauciuc si articole din acestea**
3. **XVI. Masini, aparate si echipamente electrice; aparate de inregistrat sau de reprodus sunetul si imaginile**
4. **XI. Textile si articole din textile**
5. **XVII. Mijloace si materiale de transport**

Identificând categoriile de produse cu valori supraunitare, reiese faptul că **industria aluminiului si a produselor din aluminiu, este cea mai competitivă pe piețele externe, urmată de cea a Materiale plastice, cauciuc si articole din acestea**. Aceste sectoare, împreună **Masini, aparate si echipamente electrice; aparate de inregistrat sau de reprodus sunetul si imaginile**, textile și articole din acestea, au avut o evoluție pozitivă în perioada analizată (2018-2022), în vreme ce alte grasimi si uleiuri minerale si vegetale a avut o evoluție stabilă.

Figura 60. Indicatorul Balassa al avantajelor comparative relevate – Județul Olt



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

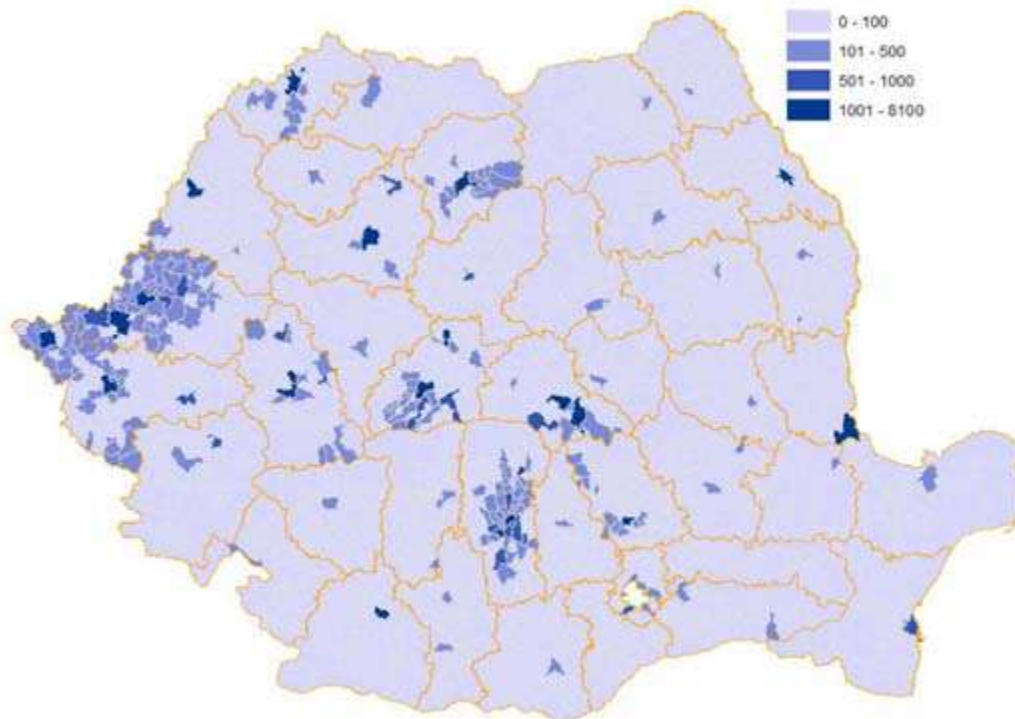
#### 2.2.4.2.9 Salariul și câștigul salarial

Pentru a susține creșterea pe termen lung a orașului, este important să existe un număr de sectoare economice care să poată plăti salarii din ce în ce mai mari. La nivel național sectoarele cu cele mai mari salarii sunt în tehnologia informației, industrie extractivă, energie, asigurări, transporturi aeriene, activități de editare și intermediari financiare. De asemenea, este important ca orașul să ofere oportunități în domeniile economice-cheie precum IT, dar și Automotive și cercetare dezvoltare.

Aceste sectoare au potențialul de a crea locuri de muncă cu valoare adăugată mare și dea menține și atrage forța de muncă în zonă.

În 2022, cei mai mulți salariați din Județul Olt sunt în industrie (32,96%) în special în industria prelucrătoare (29,65 %) în domeniul industriei metalurgice, urmat de comerțul cu ridicata și amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor (11,95 %). Urmează activitățile de învățământ (11.779) și sănătate și asistență socială (10,78%). **Doar 0,36% dintre salariați activează în domeniul tehnologiei informațiilor, 1,79 % în cel al fabricării autovehiculelor de transport rutier, a remorcilor și semiremorcilor și 0,005% în domeniul cercetare-dezvoltare, totalizând un număr de 4 salariați.**

*Figura 61. Distribuția salariilor din domeniile fabricării autovehiculelor, IT, cercetare-dezvoltare*

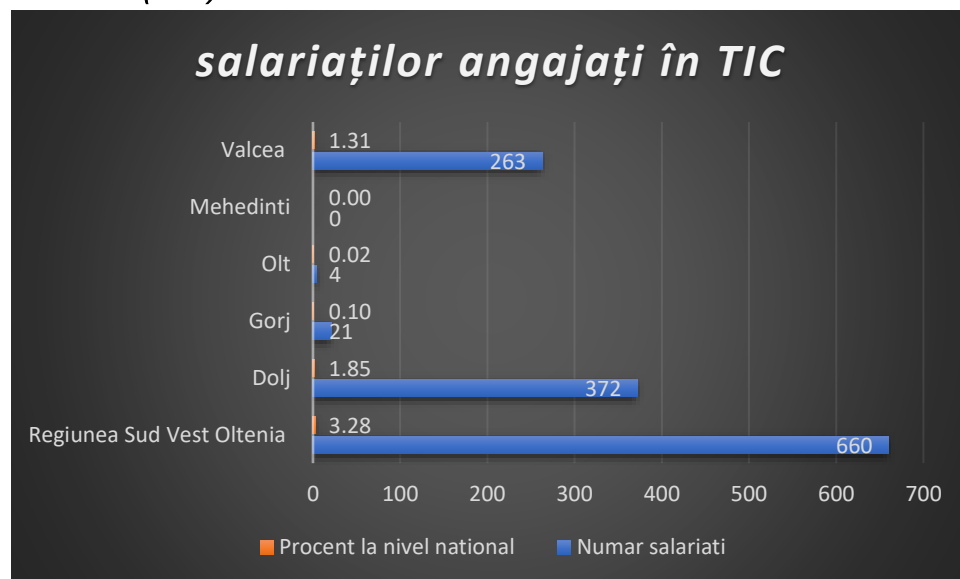


*Sursa: Politica Urbană a României, Dinamica economică a orașelor din România*

În ceea ce privește implicațiile dezvoltării sectorului IT&C asupra creșterii economice, Studiul evoluțiilor sectorului IT&C în România al BNR identifică trei contribuții favorabile la creșterea PIB potențial: **trendul ascendent al numărului de angajați, înzestrarea cu echipamente mai rapidă și cu costuri mai mici per angajat, precum și creșterea productivității muncii.** Viteza ridicată de transfer de date a României oferă avantaje competitive și în ce privește optimizarea proceselor și inovației.

Conform BNR, „Dezvoltarea sectorului IT&C are efecte favorabile asupra potențialului de creștere a economiei. O creștere sustenabilă este condiționată de utilizarea eficientă a factorilor de producție (capitalul și forța de muncă), iar resursele sectorului IT&C au, prin natura lor, contribuții preponderent favorabile la creșterea PIB potențial.

Figura 62. Ponderea salariaților angajați în Activități de servicii în tehnologia informației și servicii informatice (2021)



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

Tabel 22. Numărul de angajați în sectoare cheie – comparație pe județe

Activitati economice in sectoare cheie	Salariul mediu net (nivel national)	Dolj	Gorj	Mehedinti	Olt	Valcea
62-63 Activitati de servicii in tehnologia informatiei; Activitati de servicii informatice	7.834	1882	375	53	255	295
72 Cercetare-dezvoltare	5.161	372	21	0	4	263
28 Fabricarea autovehiculelor de transport rutier, a remorcilor si semiremorcilor	3.813	231	310	5	10	223

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

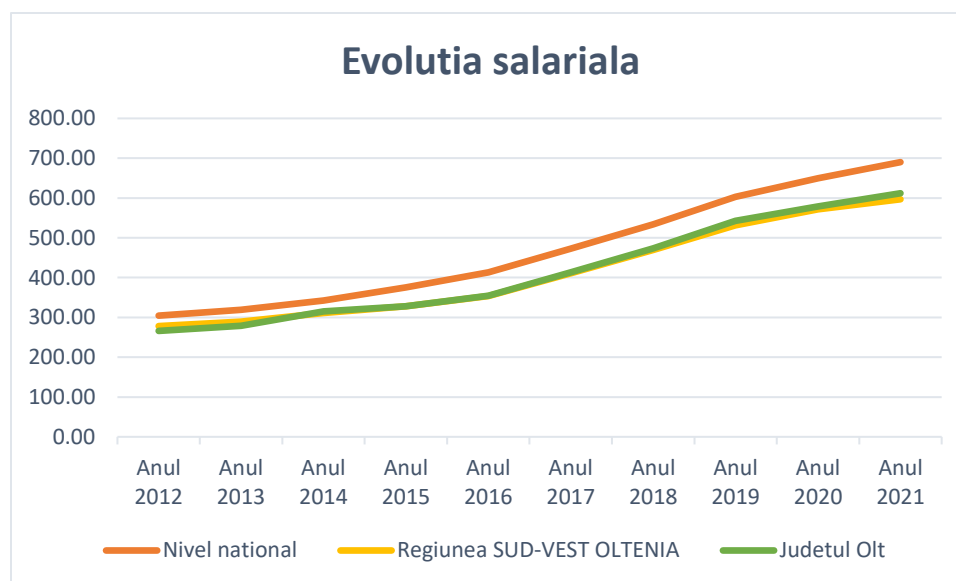
În județul Olt, **câștigul salarial mediu net lunar în 2021 a fost de 3029 lei (611,92 Euro)**, înregistrând o creștere de 5,76 % față de 2020, calculată la cursul euro mediu anual. În timp ce se aliniază trendului de creștere de la nivel național și regional, acesta a fost cu 1,03% mai mare față de media la nivelul regiunii Sud Vest Oltenia (2954 lei / 596,77 euro), și cu 1,11% mai mic decât la nivel național (3416 lei / 690,10 euro) indicând necesitatea antrenării mediului antreprenorial și a sectoarelor cu salarii ridicate.

**Tabel 23. Evoluția câștigului salarial mediu net lunar (2012-2021) in lei**

An	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Nivel național</b>	1507	1579	1697	1859	2046	2338	2642	2986	3217	3416
<b>Regiunea SUD-VEST OLTENIA</b>	1377	1433	1538	1622	1752	2034	2324	2630	2828	2954
<b>Judetul Olt</b>	1317	1379	1558	1624	1753	2044	2343	2685	2864	3029

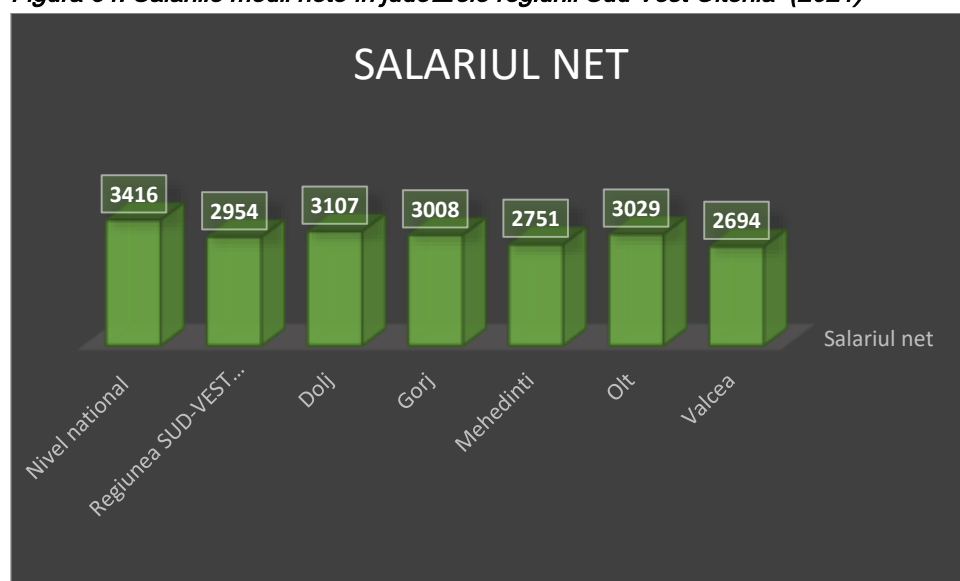
*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online*

**Figura 63. Evoluția salariului mediu net lunar, în euro (2012-2021)**



*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date*

Figura 64. Salariile medii nete în județele regiunii Sud Vest Oltenia (2021)



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

Analizând datele cu privire la câștigurile salariale medii lunare pe sectoare de activitate economică oferite de INS, la nivelul județului Olt, în anul 2021, se evidențiază următoarele aspecte:

- **28,8 dintre salariații din județ lucrează în domenii cu salarii peste salariul mediu net (3029 lei).** Doar 5 dintre cele 20 de activități cu peste 1000 de angajați din jud. Olt oferă salarii peste salariul mediu net de 3029 lei (administratie publica si aparare; asigurari sociale din sistemul public, industria prelucratoare, sanatate si asistenta sociala, Industria metalurgica, Fabricarea produselor din cauciuc si mase plastice ).
- **primele trei sectoare din perspectiva câștigurilor salariale** sunt: administratie publica si aparare; asigurari sociale din sistemul public (4464 lei), industria metalurgica (4300 lei), fabricarea produselor din cauciuc si mase plastice (4273) ;
- **ultimele trei sectoare din perspectiva câștigurilor salariale** sunt: Activitati de productie cinematografica, video si de programe de televiziune; inregistrari audio si activitati de editare muzicala; Activitati de difuzare si transmitere de programe (1463lei); Activitati de editare (1478 lei); Fabricarea hartiei si a produselor din hartie ( 1334 lei);
- **disparități între câștigurile salariale înregistrate la nivelul județului Olt și cele de la nivel național** sunt prezente în următoarele activități economice: *Fabricarea produselor din cauciuc si mase plastice* (4273 lei la nivel judetean față de 3345 lei la nivel national), invatamant (3378 lei la nivel judetean față de 6377 lei la nivel national) ; comert cu ridicata si cu amanuntul; repararea autovehiculelor si motocicletelor; (2008 lei la nivel judetean față de 2806 lei la nivel national).

Situația completă a salariilor medii nete pe activități economice la nivelul județului, în comparație cu media națională sunt prezentate în tabelul de mai jos:



**Tabel 24. Activitățile economice cu cei mai mulți angajați în județul Olt (2021)**

	<i>CAEN Rev.2 (activitati ale economiei nationale)</i>	<i>Număr salariați în jud. Olt</i>	<i>Salarii medii nete la nivel național</i>	<i>Salarii medii nete în județul Olt</i>	<i>Diferența în raport cu media națională</i>
1	<i>C INDUSTRIA PRELUCRATOARE</i>	<i>21099</i>	<i>2969</i>	<i>3261</i>	<i>-292</i>
2	<i>G COMERT CU RIDICATA SI CU AMANUNTUL; REPARAREA AUTOVEHICULELOR SI MOTOCICLETELOR</i>	<i>8503</i>	<i>2806</i>	<i>2008</i>	<i>798</i>
3	<i>Q SANATATE SI ASISTENTA SOCIALA</i>	<i>7616</i>	<i>3310</i>	<i>3767</i>	<i>-457</i>
4	<i>F CONSTRUCTII</i>	<i>7604</i>	<i>2832</i>	<i>2766</i>	<i>66</i>
5	<i>P INVATAMANT</i>	<i>5906</i>	<i>6377</i>	<i>3378</i>	<i>2999</i>
6	<i>24 Industria metalurgica</i>	<i>5838</i>	<i>3865</i>	<i>4300</i>	<i>-435</i>
7	<i>22 Fabricarea produselor din cauciuc si mase plastice</i>	<i>4230</i>	<i>3345</i>	<i>4273</i>	<i>-928</i>
8	<i>O ADMINISTRATIE PUBLICA SI APARARE; ASIGURARI SOCIALE DIN SISTEMUL PUBLIC</i>	<i>3985</i>	<i>5919</i>	<i>4464</i>	<i>1455</i>
9	<i>N ACTIVITATI DE SERVICII ADMINISTRATIVE SI ACTIVITATI DE SERVICII SUPORT</i>	<i>3293</i>	<i>5576</i>	<i>2033</i>	<i>3543</i>
10	<i>14 Fabricarea articolelor de imbracaminte</i>	<i>2898</i>	<i>1926</i>	<i>1621</i>	<i>305</i>

*Sursa: INS. Baza de date TEMPO online*

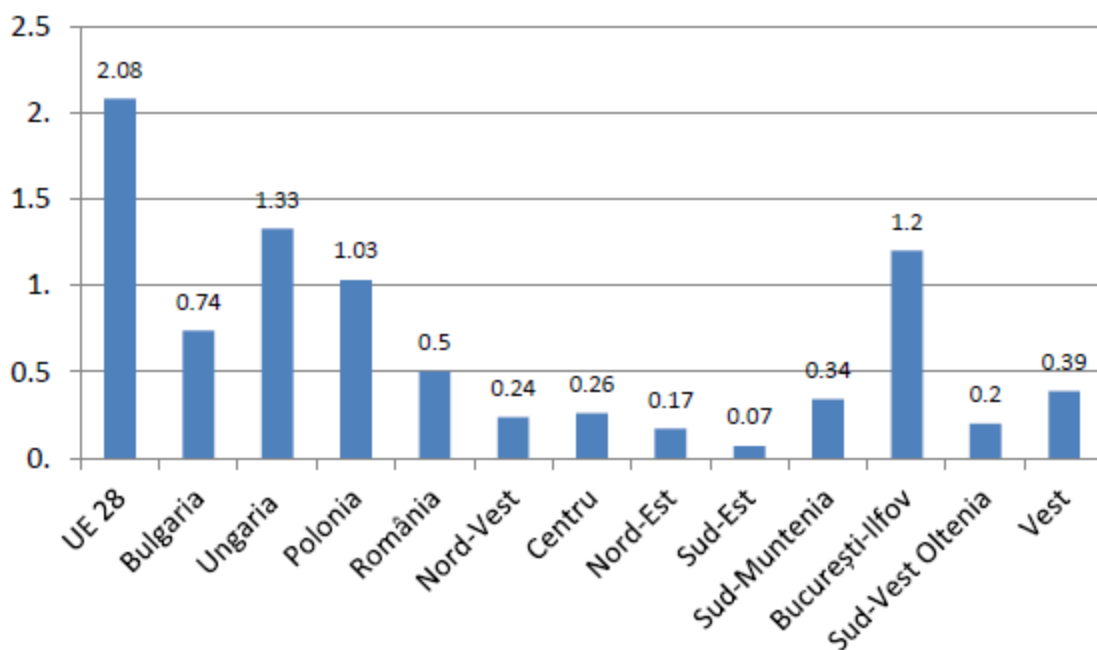
## 2.2.5 Cercetare-dezvoltare-inovare

### 2.2.5.1 Cheltuieli de cercetare-dezvoltare

Dacă la nivel european, valoarea medie a cheltuielilor cu CDI din PIB a fost de peste 2%, România a cheltuit doar 0.5% din PIB, conform datelor Eurostat 2017. Astfel, pentru realizarea țintei de 3% stabilită prin Strategia de la Lisabona, cât și prin Strategia Europa 2020 este necesară o creștere considerabilă a contribuției sectorului privat la cheltuielile pentru cercetare și dezvoltare.

În anul 2022, România a înregistrat un PIB/locuitor de 14.058 USD ce reprezenta 77% din media UE-28 și canaliza resursele asupra activității de cercetare-dezvoltare într-un procent de 0,5% din PIB. Ponderea cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare la nivel național a crescut ușor față de anul 2020, când s-a situat la 0,48%. Ponderea cheltuielilor pentru cercetare-dezvoltare a rămas însă relativ constantă în ultimul deceniu. **La nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, ponderea cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare în PIB are o tendință descrescătoare.** În anul 2022 regiunea se situa pe penultimul loc cu 0,2% alocat dintr-un PIB/locuitor de 6.000 euro.

**Figura 65. Ponderea cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare în PIB, 2022, în procente**

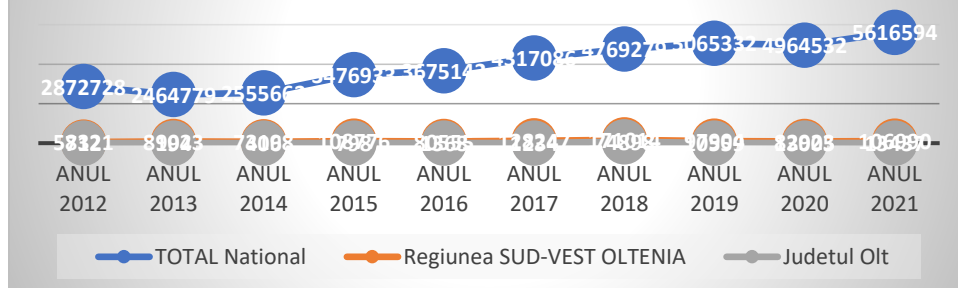


*Sursa: baza de date EUROSTAT*

Comparativ cu anul 2020, valoarea totală a cheltuielilor din activitatea de cercetare-dezvoltare de la nivel național în anul 2021 a crescut cu 15,89%, fiind de 3.394.736 mii lei, conform datelor INS. În regiunea Sud Vest Oltenia s-a folosit 3,15% (106.990 mii lei) din totalul cheltuielilor cu activitatea de cercetare-dezvoltare de la nivel național, iar la nivelul județului Olt, doar 4,7% din cheltuielile de la nivel regional (13.437 mii lei).

**Figura 66. Evoluția cheltuielilor cu activitatea de cercetare-dezvoltare în perioada 2012-2021**

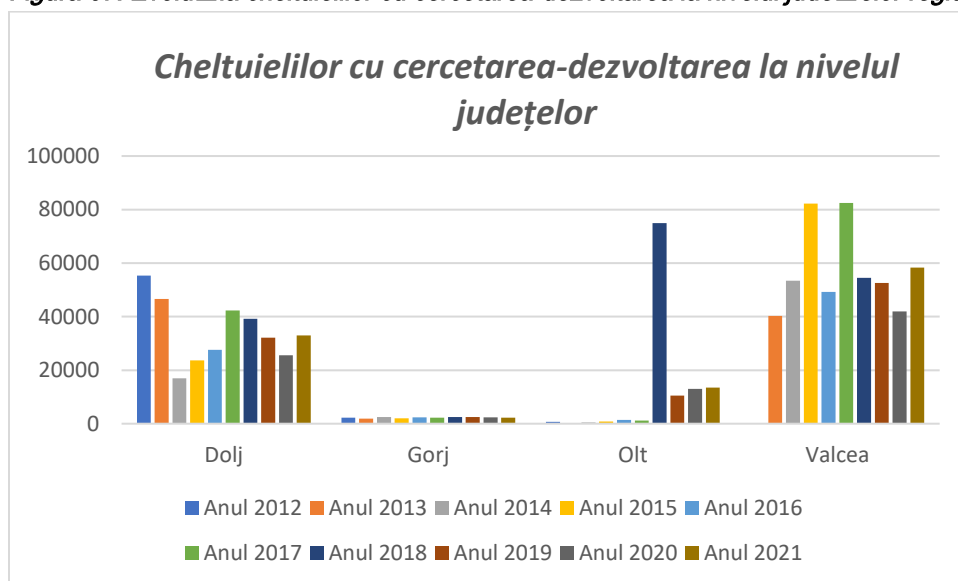
## Evoluția cheltuielilor cu activitatea de cercetare-dezvoltare



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

Evoluția cheltuielilor la nivelul județelor regiunii Sud Vest Oltenia este prezentată mai jos:

Figura 67. Evoluția cheltuielilor cu cercetarea-dezvoltarea la nivelul județelor regiunii Sud Vest Oltenia



	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
<b>Dolj</b>	55362	46649	16941	23669	27632	42358	39135	32179	25578	32942
<b>Gorj</b>	2203	1923	2436	2051	2358	2231	2465	2541	2402	2235
<b>Olt</b>	712	194	406	798	1368	1234	74898	10559	13005	13437
<b>Valcea</b>	44	40257	53415	82258	49197	82424	54516	52625	41938	58376

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

## 2.2.5.2 Salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare

În 2018, numărul total al salariaților din activitatea de cercetare-dezvoltare a României a fost de 44.733 persoane, în creștere cu 2.9% față de 2015, conform datelor INS. La nivelul regiunii, însă, numărul salariaților din acest sector a scăzut din 2013. Astfel, în 2018, la nivelul regiunii se regăsesc 1464 de salariați în domeniul CD, față de 2058 în 2013.

La finalul anului 2018, numărul total de salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare din Regiunea Sud Vest Oltenia reprezenta 3,27% din totalul existent de salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare la nivel național. În ceea ce privește numărul de cercetători, regiunea se plasa pe ultimul loc la nivel național, dintre toate regiunile din România.

La nivelul județului Olt au fost înregistrați, la sfârșitul anului 2021, 4 salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare din totalul de 660 de la nivelul regiunii (0,6%), iar 56,36% sunt concentrați în județul Dolj. Această distribuție este explicabilă, în primul rând, prin faptul că în județul Dolj există centre universitare.

Analizând numărul salariaților în activități de cercetare-dezvoltare (18,8 persoane) ce revin la 10.000 persoane ocupate civile, regiunea pastrează ultimul loc în context național.

**Tabel 25. Evoluția numărului de salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare, pe regiuni**

Anul	Regiunea								TOTAL
	NV	CENTRU	NE	SE	SUD - MUNTENIA	BUCUREȘTI - ILFOV	SV OLTENIA	V	
<b>Nr. salariaților din activitatea de cercetare-dezvoltare pe regiuni de dezvoltare</b>									
2013	3.137	2.683	4.328	1.583	4.595	21.128	2.058	3.863	43.375
2014	3.485	3.885	4.319	1.656	3.826	20.212	1.960	3.620	42.963
2015	3.277	3.728	4.298	2.023	2.902	21.088	2.101	4.031	43.448
2016	3.175	4.072	4.129	2.150	2.836	21.968	2.025	4.031	44.386
2017	3.280	4.000	3.947	2.290	2.344	22.709	2.132	4.099	44.801
2018	3.484	4.140	3.821	2.479	2.631	23.095	1.464	3.619	44.733
<b>Din care cercetători</b>									
2013	1.962	1.606	3.373	1.088	2.384	12.652	1.612	2.923	27.600
2014	2.280	1.831	3.332	1.212	2.160	12.469	1.625	2.626	27.535
2015	2.284	1.672	3.470	1.364	1.556	12.655	1.703	2.549	27.253
2016	2.223	1.783	3.223	1.426	1.642	13.384	1.622	2.498	27.801
2017	2.210	1.565	3.056	1.566	1.415	13.411	1.651	2.493	27.367
2018	2.334	1.545	2.874	1.723	1.408	13.856	1.033	2.698	27.471
<b>Nr. salariați din activitatea de CD la 10.000 persoane ocupate civile</b>									
2013	26,4	25,8	36	15,8	39,3	168,1	24,7	46,2	
2014	29,4	37,9	36,6	16,8	33,4	161,1	24,1	43,2	
2015	27,9	36,3	37,4	20,9	26	165,4	26,7	48	
2016	27,2	39,3	37	22,7	25,9	161,5	26,6	48,3	
2017	27,8	38,3	35,1	24,1	21,3	165,9	27,8	49,4	
2018	29,5	39,4	33,7	26,1	23,8	168,2	18,8	43,6	

**Sursa: Strategia Națională de Cercetare, Inovare și Specializare Inteligentă**

Un alt indicator care trebuie luat în considerare în cadrul analizei activității de cercetare-dezvoltare, dar în special în cadrul unei strategii de specializare inteligentă, care presupune personal calificat și cu spirit inovator, este reprezentat de doctoranzi.

Regiunea Sud Vest Oltenia totalizează 12 de școli doctorale din cele 210 care sunt înregistrate la nivelul țării, în anul 2020. Din cele 12 de școli doctorale în regiune, niciuna nu se afla în județul Olt. În Regiunea Sud

Vest Oltenia sunt repartizate 153 de locuri, ceea ce reprezintă 6 % din totalul național. În 2021, erau înscriși 137 doctoranzi.

**Tabel 26. Situația colilor doctorale din Universitățile din Regiunea Sud Vest Oltenia**

Universitatea	Localizare	Numar de scoli doctorale
Universitatea din Craiova	Craiova	10
Universitatea de Medicină și Farmacie din Craiova	Craiova	1
Universitatea "Constantin Brâncuși" din Târgu Jiu	Târgu Jiu	1
<b>TOTAL REGIUNEA SUD VEST OLTENIA</b>		12

*Sursa: Raport ARACIS 2021*

**Tabel 27. Programe doctorale în Regiunea Sud Vest Oltenia**

<i>Programe doctorale</i>		
<i>Universitatea</i>	<i>Scoala Doctorala</i>	<i>Domeniu</i>
Universității din Craiova	. Școala Doctorală "Constantin Belea" a Facultății de Automatică, Calculatoare și Electronică Calculatoare și tehnologia informației Facultatea Automatică	<i>Ingineria sistemelor Calculatoare și Electronică Mecatronica și robotică</i>
	Școala Doctorală "Academician Radu Voinea" a Facultății de Mecanică Ingineria materialelor Inginerie industrială Facultatea Mecanică	<i>Inginerie mecanică</i>
	Școala Doctorală "Alexandru Piru" a Facultății de Litere Filologie Facultatea Litere	<i>Filologie</i>
	Școala Doctorală a Facultății de Drept	<i>Drept</i>
	Școala Doctorală de Inginerie a Resurselor Animale și Vegetale	<i>Agronomie Horticultura</i>
	Școala Doctorală de Inginerie Electrică și Energetică	<i>Inginerie electrica Inginerie energetica</i>
	Școala Doctorală de Științe	<i>Fizica Geografie Matematica</i>
	Școala Doctorală de Științe Economice	<i>Cibernetica si statistica Contabilitate Economie si afaceri internationale</i>

		<i>Finante Management</i>
	Școala Doctorală de Științe Sociale și Umaniste	<i>Istorie Sociologie</i>
	Școala Doctorală de Teologie Ortodoxă "Sfântul Nicodim"	<i>Teologie</i>
<i>Universitatea de medicina si Farmacie din Craiova</i>	Scoala doctorala a UMF Craiova	<i>Medicina Stomatologie</i>
<i>Universitatea Constantin Brancusi Tirgu Jiu</i>	Scoala doctorala	<i>Economie</i>

**Sursa: ARACIS**

*Strategia de cercetare si inovare pentru specializare inteligentă a Regiunii Sud Vest Oltenia* a identificat câteva sectoare cu potențial competitiv, în care activitatea agenților economici este puternică, iar rezultatele ar putea fi maximizate printr-o gândire bazată pe specializarea inteligentă. Conform acesteia, sectoarele: sisteme de transport, inginerie industrială și materiale, agroalimentar, sanitate și wellness, TIC și digitalizare, industrii creative, pot să reprezinte sectoare cheie în contextul specializării inteligente la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia.

Având în vedere concentrarea industrială, structura de producție, gama de competențe (educație și cercetare), corelate cu tendințele tehnologice actuale, accentul în Regiunea Sud Vest Oltenia trebuie să fie pus pe reconfigurarea industriilor tradiționale: industria construcțiilor de mașini, industria metalurgică, textile dar și dezvoltarea de noi activități în sectoare cu potențial mare de dezvoltare la nivel regional: energie, mediu, sănătate și diversificarea activităților în domenii tip catalizator: TIC, turism prin aplicarea soluțiilor inovative și sustenabile, care contribuie la diminuarea nevoilor societale și generează bunăstarea.

Atât la nivel național, cât și regional, deficiențele principale care împiedică capacitatea de a inova, sunt birocrăția excesivă și imprezibilitatea cadrului legislativ, deficitul de competențe cauzat de probleme demografice și de absența competențelor relevante pentru piață, nerespectarea țintelor politicii de cercetare-dezvoltare-inovare.

### 2.2.5.3 Unități de cercetare-dezvoltare

În regiunea Sud Vest Oltenia există **25 infrastructuri de cercetare înregistrate în platforma ERRIS** (Registrul Național al Infrastructurilor de Cercetare). Pe lângă acestea, sistemul național de cercetare-dezvoltare este bine reprezentat în regiune prin institute, instituții de învățământ superior de stat acreditate, structuri de cercetare-dezvoltare ale instituțiilor de învățământ superior de stat acreditate (fără personalitate juridică), centre sau stațiuni de cercetare-dezvoltare.

La nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, *Strategia de Cercetare și Inovare pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Nord-Est* din 2020 identifică următoarele unități și instituții de drept public principale ce fac parte din sistemul național de cercetare-dezvoltare:

**Tabel 28. Unități și instituții de drept public ce fac parte din sistemul național de cercetare-dezvoltare**

Nr.crt.	Denumire	Localizare
---------	----------	------------

<b>Institute de interes național</b>		
1	Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare pentru Tehnologii Criogenice și Izotopice – ICSI Râmnicu Vâlcea	Vâlcea (Râmnicu Vâlcea)
2	Institutul Național de Cercetare Dezvoltare pentru Ecologie Industrială ECOIND - Sucursala Vâlcea	Vâlcea (Râmnicu Vâlcea)
3	Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare și Încercări pentru Electrotehnică - ICMET Craiova	Dolj-Craiova
<b>Institute, centre de cercetare și stațiuni de cercetare</b>		
1	Stațiunea de Cercetare - Dezvoltare Pomicolă Craiova	Dolj-Craiova
2	Stațiunea de Cercetări Agricole Șimnicu de Jos	Dolj (Șimnicu de Jos)
3	Stațiunea de Cercetare - Dezvoltare Legumicolă Ișalnița	Dolj (Ișalnița)
4	Stațiunea de Cercetare - Dezvoltare pentru Cultura Plantelor de Nisipuri Dăbuleni	Dolj (Dăbuleni)
5	Stațiunea Didactică Experimentală Craiova	Dolj-Craiova
6	Institutul de Criogenie și Separări Izotopice	Vâlcea (Râmnicu Vâlcea)
7	Centrul Național de Cercetare pentru Hidrogen și Pile de Combustie	Vâlcea (Râmnicu Vâlcea)
8	Stațiunea de Cercetare - Dezvoltare în Pomicultură Râmnicu Vâlcea	Vâlcea (Râmnicu Vâlcea)
9	Stațiunea de Cercetare - Dezvoltare Viti-vinicolă Drăgășani	Vâlcea (Drăgășani)
10	Stațiunea de Cercetare și Producție Pomicolă Tg. Jiu	Gorj (Târgu Jiu)
11	Stațiunea de Cercetare Pomicolă Strejești	Olt (Strejești)
12	Institutul de Cercetări Socio Umane "C.S. Nicolaescu Ploșor"	Dolj-Craiova
13	Institutul de Cercetare Științifică, Inginerie Tehnologică și Proiectare Mine pe Lignit SA	Dolj-Craiova
14	Stațiunea de cercetare-dezvoltare agricolă Caracal	Olt (Caracal)
<b>Universități</b>		
1	Universitatea din Craiova	Dolj (Craiova)
2	Universitatea de Medicină și Farmacie din Craiova	Dolj (Craiova)
3	Universitatea Constantin Brâncuși din Târgu Jiu	Gorj (Târgu Jiu)
<b>Societăți comerciale</b>		
1	Artego SA	
2	Popeci SA	
3	INDA SA	
4	INAS SA	
5	Softronic SA	

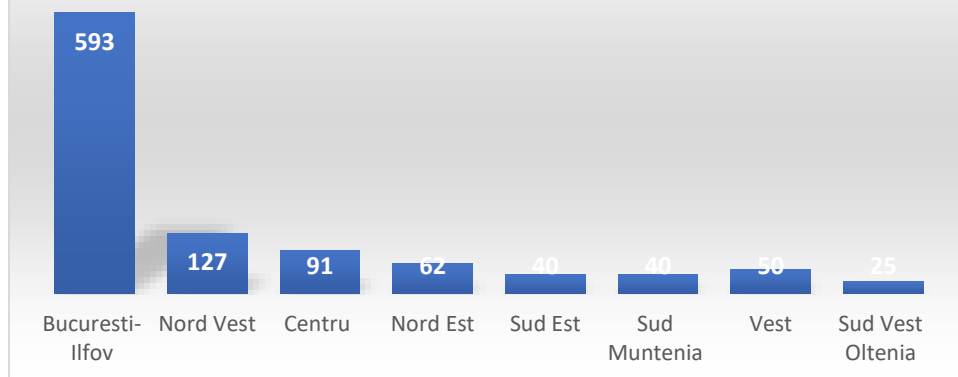
**Sursa: Strategia Regionala pentru Specializare Inteligenta RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021-2027**

Unitățile de cercetare-dezvoltare din regiune contribuie cu 3,05% la cifra de afaceri națională a acestor unități. Cea mai parte a agenților economici care desfășoară activități de cercetaredezvoltare este situată în județul Dolj.

În perioada 2014-2020, doua proiecte au fost finanțate prin intermediul Programului Horizon 2020 în Municipiul Sulatina. În total, în România au fost derulate 898 de proiecte, dintre care 25 în Regiunea Sud Vest Oltenia .

**Figura 68. Număr proiecte finanțate prin Programul Horizon 2020**

## Proiecte finantate Horizon 2020



Sursa: Horizon 2020 (webgate.ec.europa.eu)

Figura 69. Beneficiari ai programului Horizon 2020 din Municipiul Slatina

Beneficiar program Horizon 2020	Titlu proiect	Contributie neta UE (EUR)
Municipiului Slatina	Park4SUMP - Actions demonstrate how Park4SUMP will lead to achieve sustainable transport in urban areas by strategically integrating innovative parking management solutions into SUMP policies	3.576.253,75 euro din care pentru Mun Slatina 38.737,50 euro
Municipiului Slatina		

Sursa: Horizon 2020 (webgate.ec.europa.eu)

Tabel 29. Top 10 universități din România conform numărului de brevete acordate și eliberate de Oficiul de Stat pentru Invenții și Mărci în anul 2019

Poziție	TOP 10 UNIVERSITĂȚI	Total brevete	Total echivalent brevete întregi
1	UNIVERSITATEA "ȘTEFAN CEL MARE" DIN SUCEAVA	16	16
2	UNIVERSITATEA "POLITEHNICA" DIN BUCUREȘTI	12	10
3	UNIVERSITATEA TEHNICĂ "GHEORGHE ASACHI" DIN IAȘI	10	10
4	UNIVERSITATEA "TRANSILVANIA" DIN BRAȘOV	10	9
5	UNIVERSITATEA TEHNICĂ DIN CLUJ-NAPOCA	6	6
6	UNIVERSITATEA DE MEDICINĂ ȘI FARMACIE "CAROL DAVILA" DIN BUCUREȘTI	6	4,3
7	UNIVERSITATEA "POLITEHNICĂ" DIN TIMIȘOARA	5	5
8	UNIVERSITATEA "DUNĂREA DE JOS" DIN GALAȚI	3	3
9	UNIVERSITATEA "BABEȘ BOLYAI" DIN CLUJ-NAPOCA	3	2,5
10	UNIVERSITATEA DE MEDICINĂ, FARMACIE, ȘTIINȚE ȘI TEHNOLOGIE "GEORGE EMIL PALADE" DIN TÂRGU MUREȘ	2	2

Sursa: Buletinul Oficial de Proprietate Intelectuală, vol. Ianuarie – Decembrie 2019



**In Municipiul Slatina funcționează 2 Universități:**

- Universitatea de Științe Agricole Si Medicina Veterinara Bucuresti Filiala Slatina Universitatea din Pitești – Facultatea de Științe ale Educației.

**Tabel 30. Dinamica numărului total de studenți înmatriculați în Universitati din Municipiul Slatina**

Universitatea	An scolar 2019-2020	An scolar 2020-2021	An scolar 2021-2022	An scolar 2022-2023
Universitatea de Științe Agricole Si Medicina Veterinara Facultatea de	140	140	140	140
Universitatea de Științe Agricole Si Medicina Veterinara Facultatea de	132	132	132	132
Universitatea din Pitești – Facultatea de Științe ale Educației.	336	336	336	336

Sursa: edu.ro

**2.2.5.4 Inovare**

Conform indicatorilor de inovare colectați la nivel european, România este un inovator modest. Diferențele regionale din perspectiva inovării sunt ridicate în România, cu cea mai performantă regiune, București - Ilfov, având o performanță de 2,4 ori mai mare decât Nord-Est în 2019.

**Tabel 33. Scorurile de inovare la nivel regional (2011-2019)**

Regiune	2022	2019	2017	2015	2013
<b>ROMANIA</b>	<b>33,1</b>				
<b>Bucuresti Ilfov</b>	<b>59,5</b>	<b>54,08</b>	<b>48,30</b>	<b>48,38</b>	<b>60,50</b>
<b>Vest</b>	<b>32,6</b>	<b>34,35</b>	<b>29,30</b>	<b>26,87</b>	<b>32,20</b>
<b>Nord Vest</b>	<b>34,5</b>	<b>31,06</b>	<b>29,61</b>	<b>26,88</b>	<b>39,02</b>
<b>Centru</b>	<b>25,7</b>	<b>28,58</b>	<b>27,15</b>	<b>24,32</b>	<b>35,48</b>
<b>Sud Est</b>	<b>18,9</b>	<b>23,14</b>	<b>23,62</b>	<b>28,75</b>	<b>35,72</b>
<b>Nord Est</b>	<b>35,8</b>	<b>22,52</b>	<b>19,21</b>	<b>29,74</b>	<b>38,17</b>
<b>Sud Muntenia</b>	<b>23,0</b>	<b>19,29</b>	<b>22,68</b>	<b>26,23</b>	<b>33,93</b>
<b>Sud Vest</b>	<b>19,8</b>	<b>14,98</b>	<b>13,92</b>	<b>14,63</b>	<b>26,68</b>
<b>Oltenia</b>					

Sursa: Regional Innovation Scoreboard, 2023

În comparație cu celelalte regiuni ale României, regiunea Sud Vest Oltenia (19,8) se situează pe penultimul loc în ce privește indicatorul Inovatori de marketing sau organizaționali, Cheltuieli pentru cercetare și dezvoltare - sectorul public, Vânzări de inovații noi pe piață și noi pentru firme.

**Tabel 34. Indicatori de inovare la nivelul regiunii Sud Vest Oltenia**

### Sud-Vest Oltenia (RO41)

	Data	Normalised score	Relative to	
			RO	EU
Tertiary education	20.5	0.067	52	13
Lifelong learning	3.1	0.080	54	21
International scientific co-publications	198	0.046	49	15
Most-cited scientific publications	719.9	0.372	118	68
Above average digital skills	8.5	0.059	92	13
R&D expenditures public sector	0.08	0.108	48	19
R&D expenditures business sector	0.02	0.078	27	12
Non-R&D innovation expenditures	±	0.209	208	52
Innovation expenditures per person employed	±	0.095	68	16
Employed ICT specialists	n/a	n/a	n/a	n/a
Product innovators	±	0.000	0	0
Business process innovators	±	0.000	n/a	0
Innovative SMEs collaborating	±	0.025	40	5
Public-private co-publications	27.8	0.176	68	45
PCT patent applications	0.04	0.070	55	11
Trademark applications	1.05	0.069	35	14
Design applications	0.44	0.194	75	33
Employment knowledge-intensive activities	8.4	0.199	44	35
Employment innovative enterprises	±	0.000	n/a	0
Sales of innovative products	±	0.010	7	2
Air emissions by fine particulates	17.6	0.283	70	47
Average normalised score	--	0.107	--	--
Country ETS-BIS correction factor	--	1.011	--	--
Regional Innovation Index (RII) 2023	--	0.108	--	--
Performance 2023 relative to EU in 2023	--	--	59.8	19.8
Performance 2023 relative to EU in 2016	--	--	--	21.4
Regional Innovation Index (RII) 2016	--	0.091	--	--
Performance 2016 relative to EU in 2016	--	--	52.1	17.9
Performance change over time	--	--	7.6	3.5

Sursa: Regional Innovation Scoreboard, 2023

La nivelul Municipiului Slatina au fost identificate în 2022 8 firme care au ca obiect principal de activitate codurile CAEN 7211 – Cercetare-dezvoltare în biotehnologie și 7219 – Cercetare dezvoltare în alte științe naturale și inginerie, din totalul de 68 de astfel de firme la nivelul regiunii.

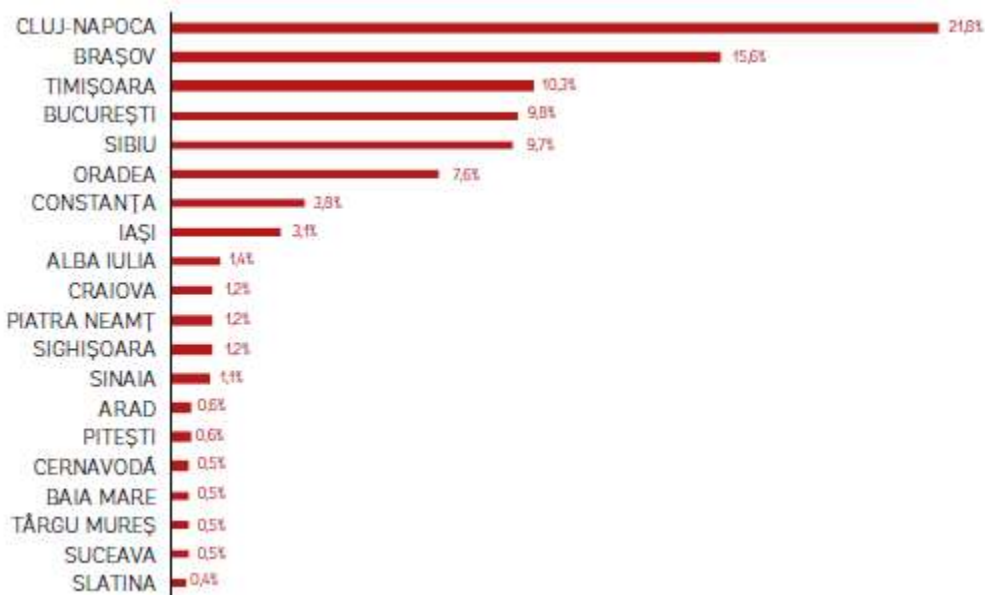
De asemenea, conform datelor Institutului Național de Statistică, la nivelul regiunii existau în 2021 37 de întreprinderi inovatoare, identificate printr-o gamă mai largă de coduri CAEN. Dintre acestea, 32 erau în industrie și 5 în domeniul serviciilor. Conform acestui indicator, „întreprinderi inovatoare sunt întreprinderile care au lansat produse (bunuri sau servicii) noi sau semnificativ îmbunătățite pe piața sau au introdus procese noi sau semnificativ îmbunătățite sau noi metode de organizare sau de marketing. Termenul acoperă toate tipurile de inovatori, inovatori de produs, de proces, de metode de organizare sau de metode de marketing, precum și întreprinderile cu inovații nefinalizate sau abandonate și se referă la întreprinderile active” (INS).

## 2.2.6 Piața forței de muncă

**Oamenii sunt resursa cheie a oricărei comunități.** Importanța dezvoltării forței de muncă pentru a construi orașe echitabile și incluzive este asumată tot mai puternic ca responsabilitate de către administrațiile locale, județene și regionale. Pentru a dezvolta o forță de muncă care să răspundă nevoilor actuale și viitoare ale pieței muncii, e necesar să înțelegem mai întâi profilul persoanelor angajate, șomerilor și absolvenților. Astfel, această secțiune evidențiază datele cheie pe care le cunoaștem despre forța de muncă din Municipiul Slatina, respectiv Județul Olt și Regiunea Sud Vest Oltenia .

### 2.2.6.1 Migrație și navetism

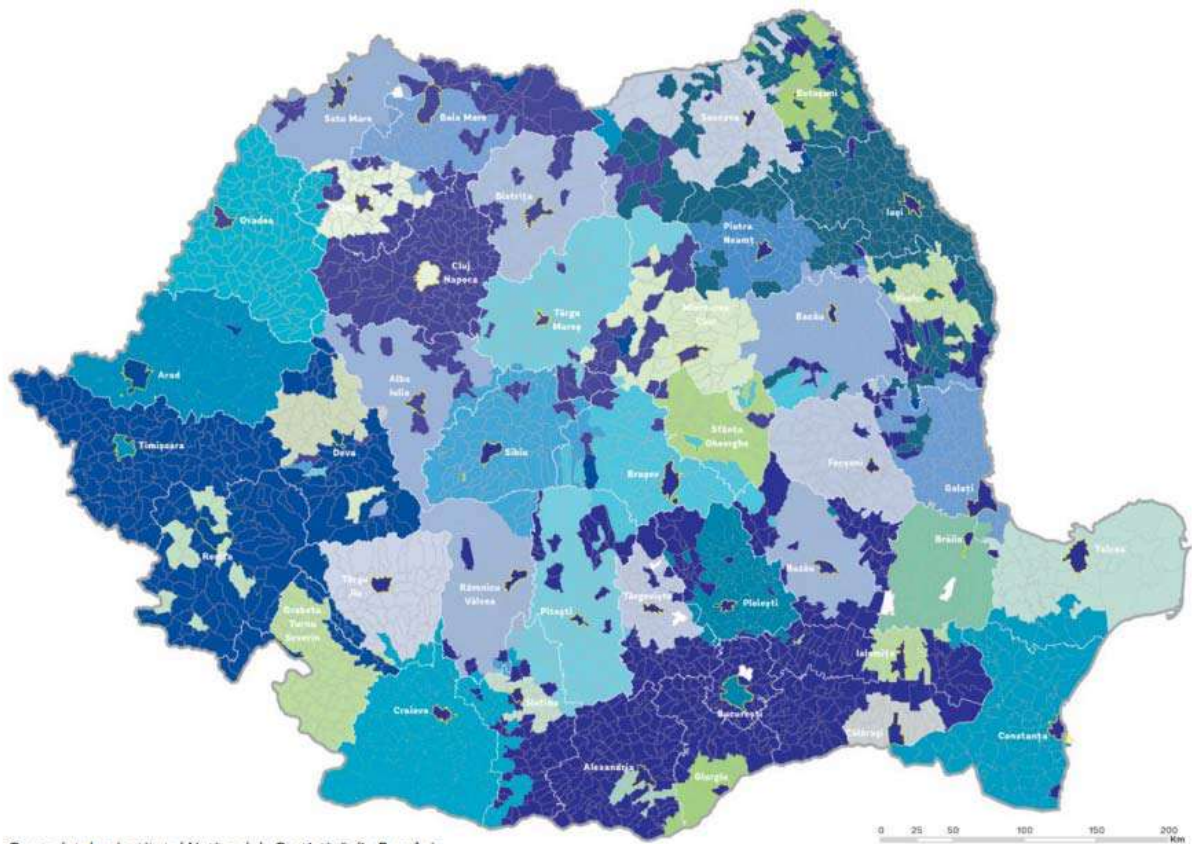
Figura 71. Orașele din România în care oamenii și-ar dori cel mai mult să locuiască – locul 20: Slatina



*Sursa: Barometrul urban- Politica urbana a Romaniei*

În 2021, în Municipiul Slatina lucrau un număr de 7.799 de navetiști. De asemenea, între 2012 și 2022 municipiul Slatina a atras peste 10.000 de migranți, care s-au stabilit aici, din totalul de 16.388 de migranți la nivelul județului Olt. Principalele zone de proveniență a migranților sunt Curtisoara, Slatioara, Piatra Olt, Ganeasa, Caracal, Brebeni, Valea Mare, Craiova.

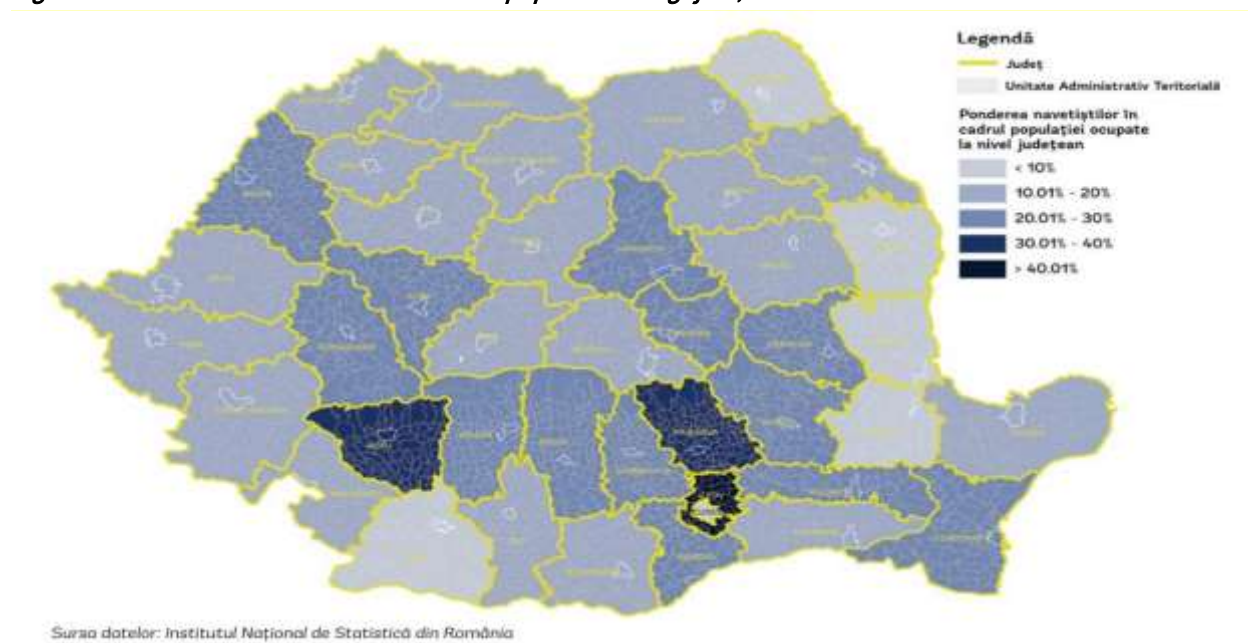
*Figura 72. Zonele de captare a migrației pentru orașele din România*



**Sursa: Banca Mondială, „Orașe-Magnet”(pe baza datelor INS)**

Din punct de vedere al vârstei, **Municipiul Slatina a atras cu precădere navetiști tineri**, sub 35 de ani, ceea ce este specific orașelor competitive, cu o economie dinamică.

Figura 74. Ponderea navetiștilor din totalul populașiei angajate, 2021



Sursa: Banca Mondială, „Orașe-Magnet” (pe baza datelor INS)

România se numără printre statele membre cele mai afectate de migrația externă, plasând țara pe locul al șaselea în clasamentul principalelor surse de migranți la nivelul UE. În ceea ce privește migrația externă, județul Olt avea o pondere estimată a migranților externi din totalul populașiei de peste 5% în 2021, alături de județele Dolj, Arges, Teleorman, Dambovită, Timiș, Bihor.

Figura 75. Rata reală estimată a emigrașiei, pe judeșe



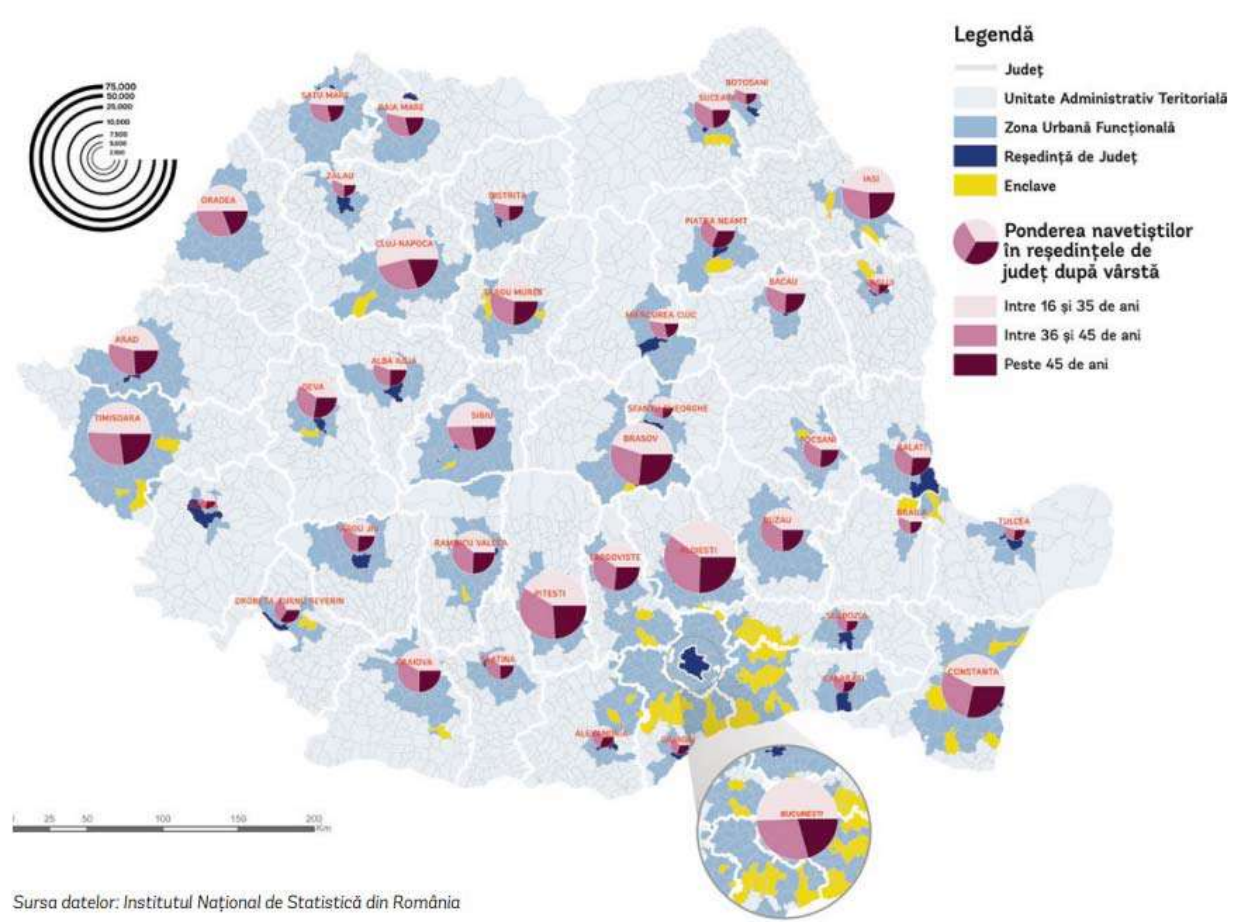
Sursa: Banca Mondială, „Orașe-Magnet” (pe baza datelor INS)

Figura 76. Indicatori-cheie privind naveta și migrația către reședințele de județ din Regiunea Sud Vest Oltenia

Resedința de județ	Populația în 2022	Angajați în 2022	Număr de navetisti în 2022	Migranți atrași între 2012 și 2022
Craiova	291.699	68.029	20.454	1.052
Drobeta Turnu Severin	102.003	10.568	6.410	240
Ramnicu Valcea	115.244	28.380	17.393	421
<b>Slatina</b>	<b>80.354</b>	<b>25.789</b>	<b>9.471</b>	<b>164</b>
Tirgu Jiu	92.229	28.281	11.373	147

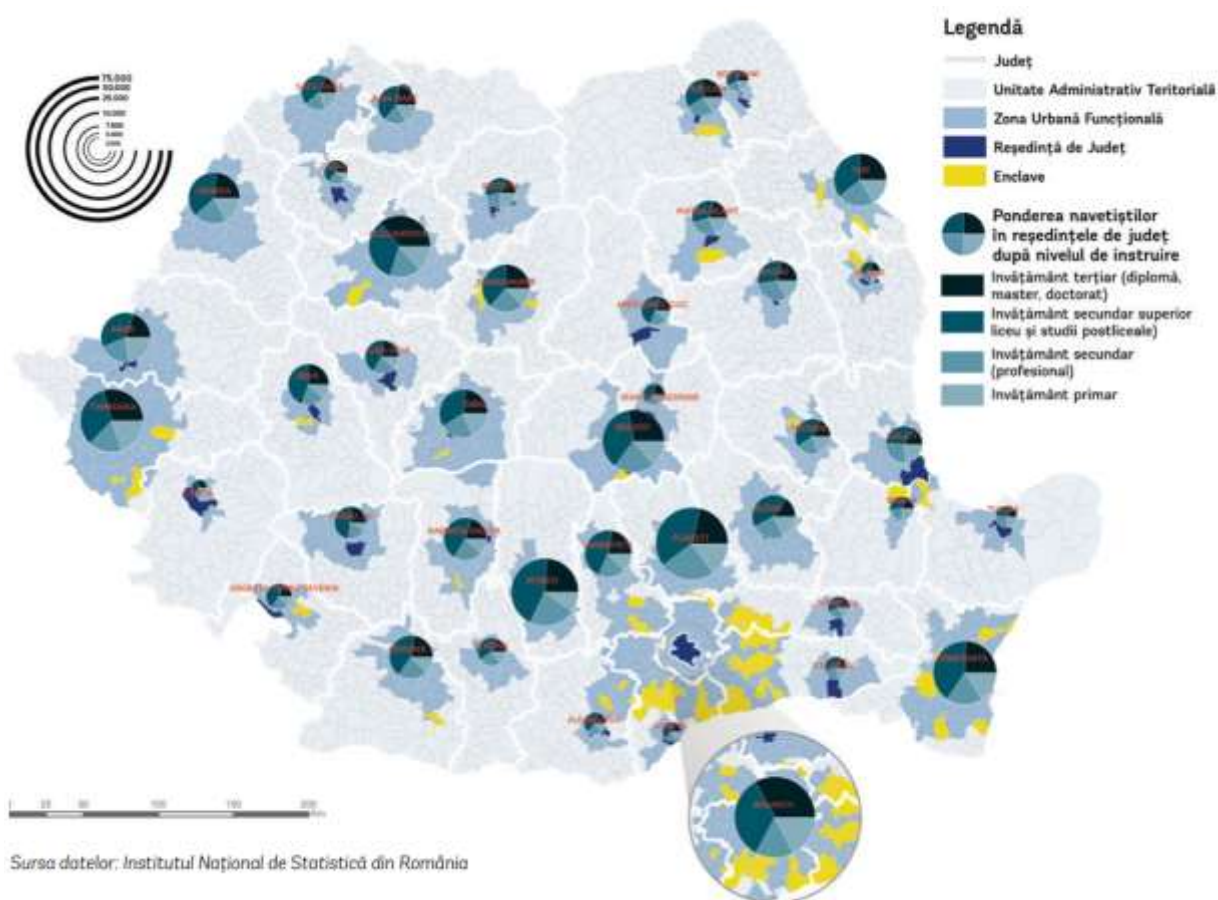
Sursa: tempo on line

Figura 77. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ, pe categorii de vârstă, la nivelul ZUF, în 2021



Sursa: Banca Mondială, „Orașe-Magnet” (pe baza datelor INS)

Figura 78. Ponderea navetiștilor după nivelul studiilor

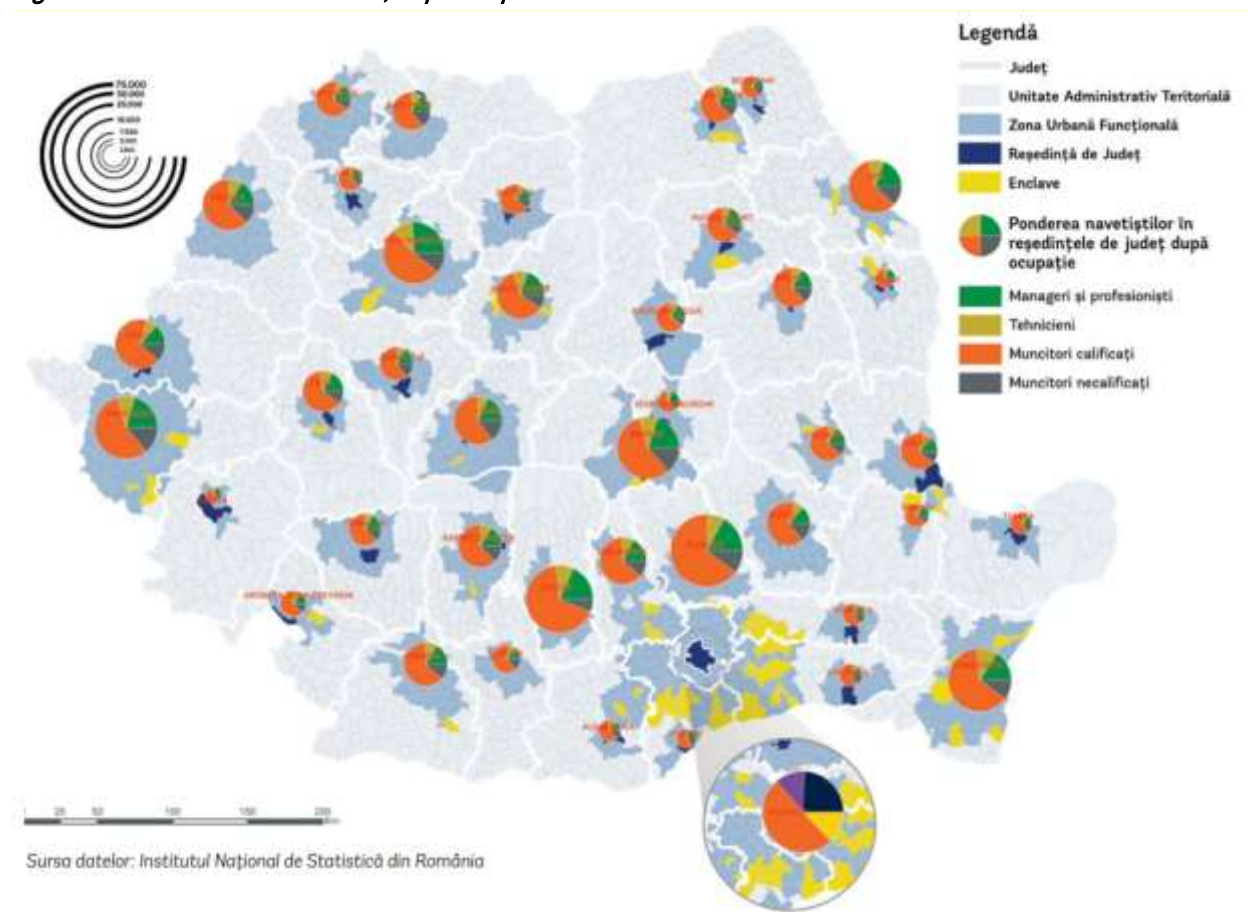


*Sursa: Banca Mondială, „Orașe-Magnet” (pe baza datelor INS)*

În ceea ce privește studiile, **cea mai mare pondere a navetiștilor către municipiul Slatina sunt absolvenți de învățământ secundar superior** (liceu și studii postliceale), urmași de absolvenții de învățământ profesional.

Din perspectiva structurii ocupaționale ISCO-08 (Clasificarea internațională standard a ocupațiilor), mai mult de jumătate din totalul navetiștilor la nivelul municipiului Slatina **sunt muncitori și profesioniști calificați și alți lucrători asimilați**. Aproape trei sferturi din migranții atrași de municipiul Slatina lucrează în **sectorul serviciilor**, reflectând schimbările de structură ale economiei românești

Figura 79. Ponderea navetiștilor, după ocupație



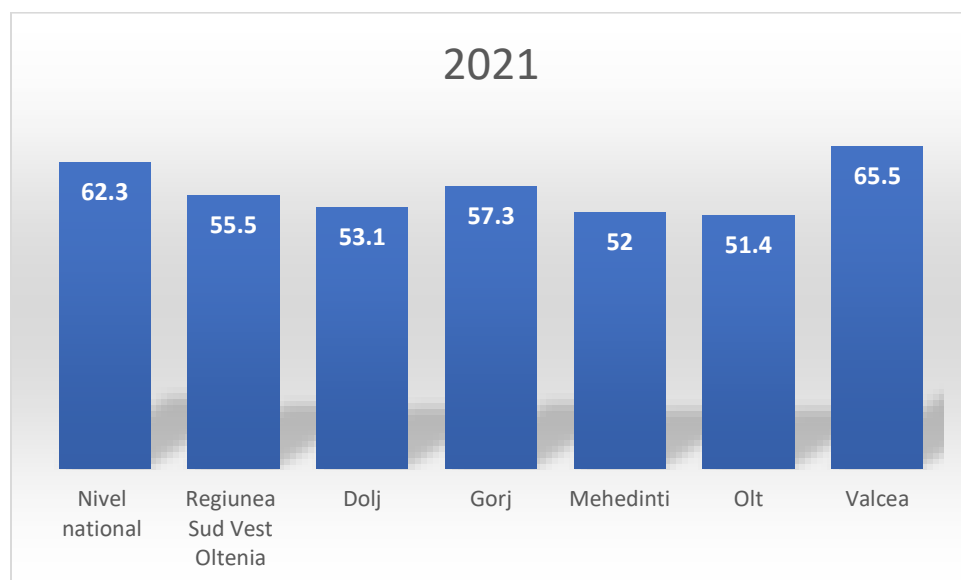
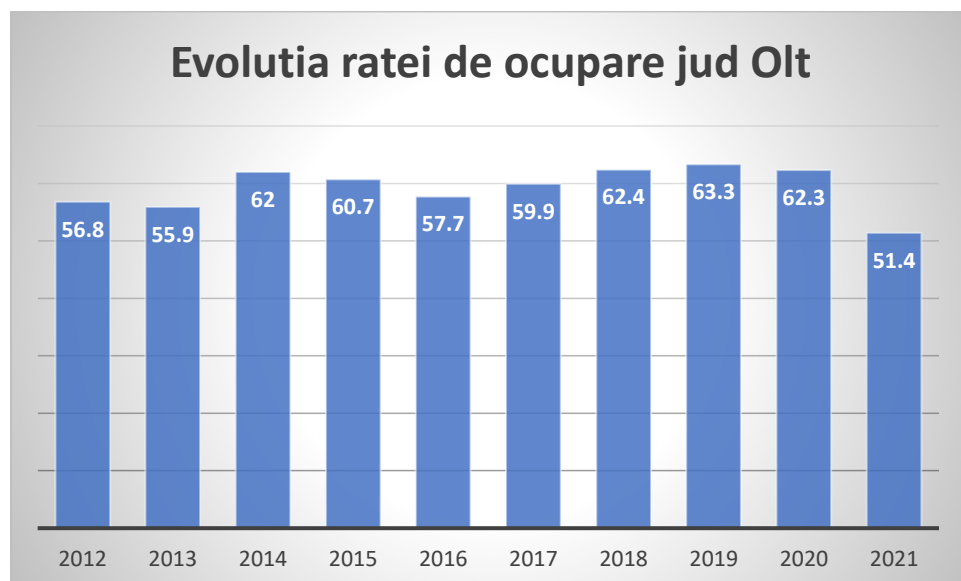
Sursa: Banca Mondială, „Orașe-Magnet” (pe baza datelor INS)

### 2.2.6.2 Ocupare

În 2021, la nivelul județului Olt, **rata de ocupare a resurselor de muncă** a fost de 51,4%, în scădere față de 2020 când înregistra o valoare de 62,3%. Acest procent este comparabil cu cel al județelor Mehedinți (52 %) și Dolj (53,1 %), dar sub cea de la nivel național, de 62,3%, cu 10,9 puncte procentuale și aproape egală cu cea a regiunii, de 55,5%.

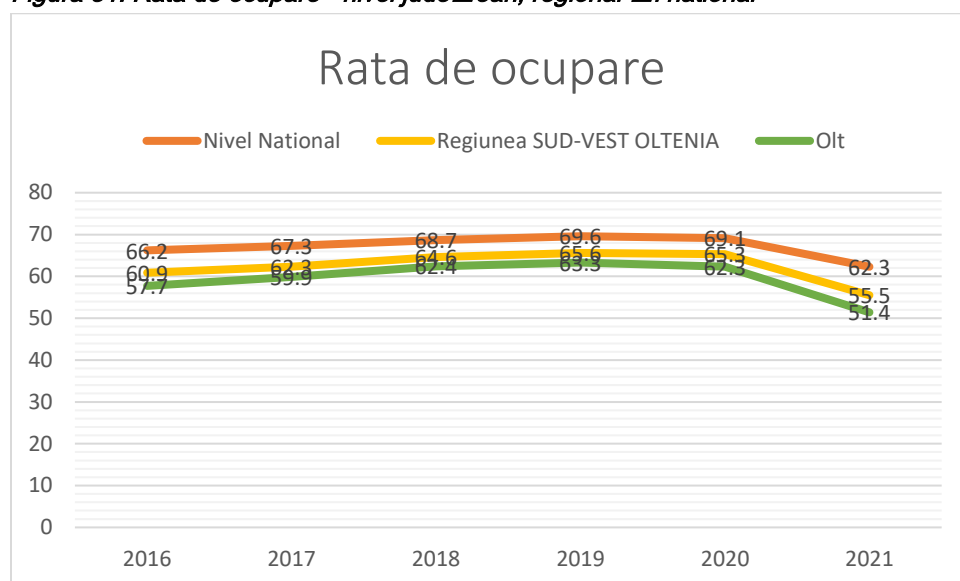


Figura 80. Evoluția ratei de ocupare a resurselor de muncă în județul Olt



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

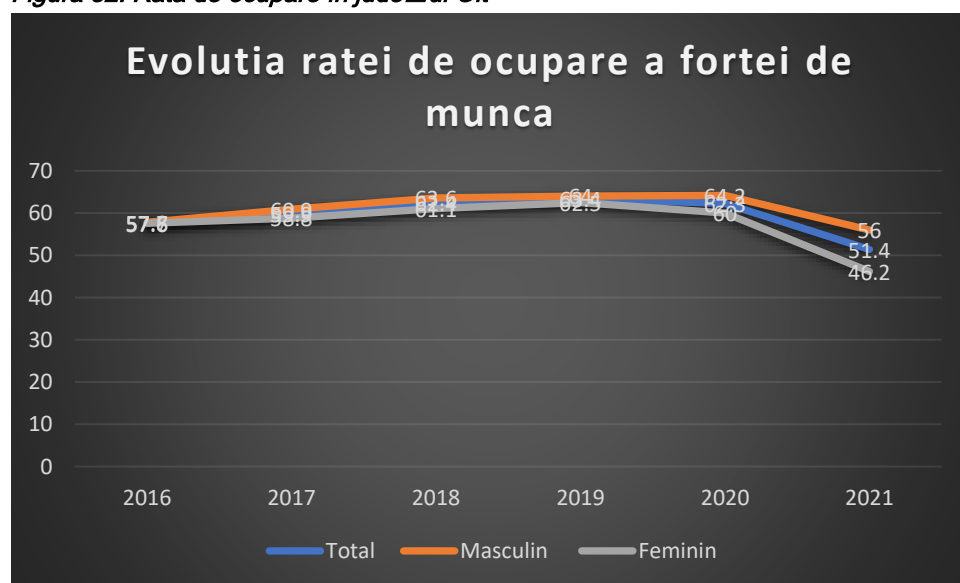
Figura 81. Rata de ocupare - nivel județean, regional și național



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Pe sexe, se observă că diferența dintre rata de ocupare a femeilor și cea a bărbaților a crescut în 2021 față de 2020 (de la 4 puncte procentuale la 9,8).

Figura 82. Rata de ocupare în județul Olt



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Conform recensământului din 2021, totalul populației stabile la nivelul județului era de 383.280 locuitori, din care 63.487 (17%) în Municipiul Slatina. **Populația activă** era de 39.237 (municipiul Slatina), 129.400 (județul Olt) și 695.500 (regiunea Sud Vest Oltenia).

La nivelul Municipiului Slatina, **numărul persoanelor ocupate** era de 39.237 persoane, iar populația casnică și întreținută (6.284 persoane) care ar putea constitui o resursă valoroasă pentru acoperirea nevoilor de dezvoltare ale zonei, dacă ar fi activată.

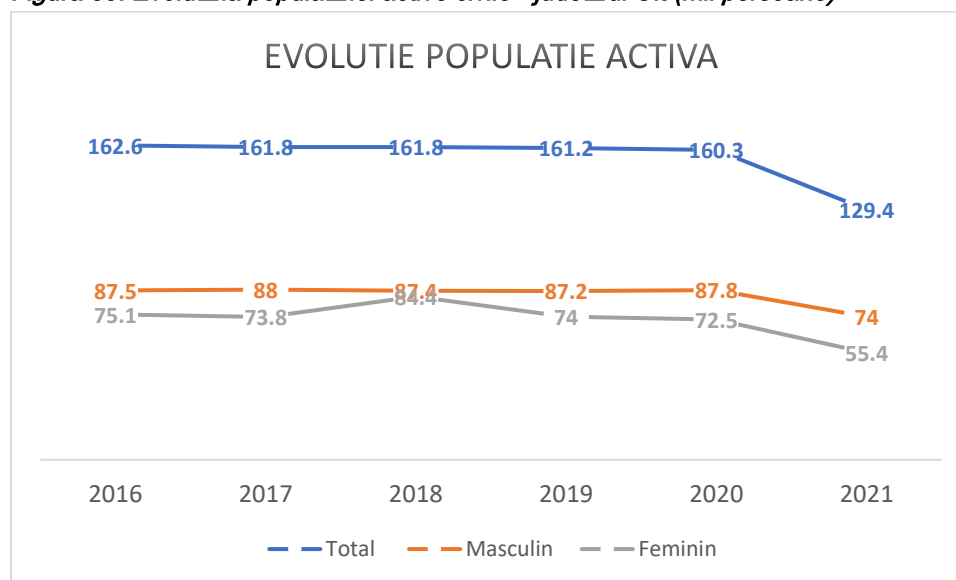
**Figura 83. Populația activă și inactivă din Municipiul Slatina**

Localitate	Categorie de localitate	Populație ocupată	Someri	Elev/student	Pensionar	Populație casnică	Populație întreținută	Alta sit econ
Municipiul Slatina	Mun. reședința de județ	39237	363	17235	16807	1714	4570	428

Sursa: Institutul Național de Statistică (RPL 2021)

**Populația activă civilă** cuprinde populația ocupată civilă și șomerii înregistrați, caracterizând potențiala forță de muncă și gradul de ocupare a populației. Populația activă civilă de la nivelul județului Olt este de 129.400 persoane, din care 57,18% sunt bărbați și 42,92% femei. Evoluția din ultimii ani relevă o scădere constantă din 2016 până în 2021, mult mai abruptă în ultimul an.

**Figura 85. Evoluția populației active civile - județul Olt (mii persoane)**



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Așa cum sunt definite de către INS, **resursele de muncă** reprezintă acea categorie de populație care dispune de ansamblul capacităților fizice și intelectuale care îi permit să desfășoare o muncă utilă în una din activitățile economice naționale. Resursele de muncă includ: populația în vârstă de muncă, aptă de a lucra, precum și persoanele sub și peste vârsta de muncă aflate în activitate.

Vârstele de muncă diferă în funcție de perioada de analiză, astfel:

- 2011-2015: 16-59 ani pentru femei, respectiv 16-64 ani pentru bărbați;
- 2016-2019: 16-60 ani pentru femei, respectiv 16-65 ani pentru bărbați.

- 2020: 16-61 ani pentru femei, respectiv 16-65 ani pentru bărbați.

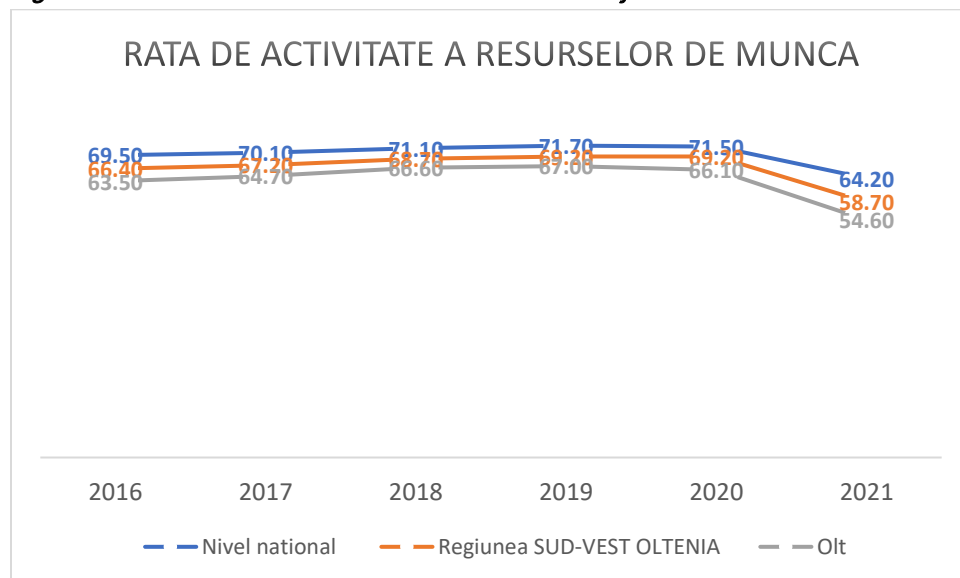
**Figura 86. Resurse de muncă – județul Olt (mii persoane)**



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

**Rata de activitate a resurselor de muncă** reprezintă raportul, exprimat procentual, dintre populația activă civilă și resursele de muncă. În județul Olt, aceasta a fost în creștere din anul 2016 până în 2020, cu scădere abruptă în 2021 la 54,6%, față de 66,10% în anul precedent, înscriindu-se pe același trend regional și național.

**Figura 87. Rata de activitate a resurselor de muncă în județul Olt**



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

În 2021, **numărul mediu al salariaților** la nivelul Municipiului Slatina era de 37.810, în timp ce la nivelul Județului Olt era de 71.163 persoane. La nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia numărul mediu salariaților era de 402.506 persoane.

**Tabel 36. Numărul mediu al salariaților**

	<b>Numar mediu salariați (2021)</b>
Municipiul Slatina	37.810
Județul Olt	71.163
Regiunea Sud Vest Oltenia	402.506

*Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO*

Referitor la evoluția **numărul de șomeri înregistrați** în județul Slatina reședința de județ și localitățile componente ale zonei urbane funcționale, în perioada 2010-2019, situația se prezintă astfel: numărul șomerilor înregistrați a înregistrat o scădere de aproape 70% la nivelul municipiului Slatina, în comparație cu 41,4% la nivel de județ.

În anul 2019, numărul șomerilor înregistrați la nivelul Regiunii de Dezvoltare Sud Vest Oltenia reprezintă 9,8% din numărul șomerilor înregistrați la nivel național, iar numărul șomerilor înregistrați la nivelul județului Olt reprezintă 3,6% din situația înregistrată la nivel regional.

În ceea ce privește distribuția pe sexe, datele INS pentru anul 2022 relevă un procent mai mic al femeilor șomere în municipiul Slatina (43,89%), față de cel la nivel județean și la nivelul regiunii.

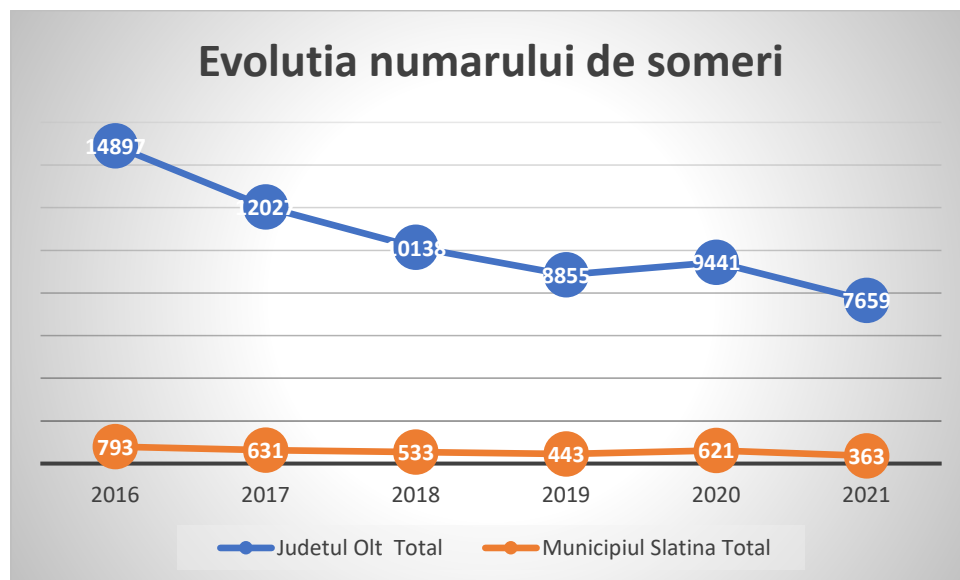
**Tabel 37. Evoluția numărului de șomeri înregistrați, pe sexe (2016-2021)**

	<b>Numar someri</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>Județul Olt</b>	Total	14.897	12.027	10.138	8.855	9.441	7.659
	Masculin	8.887	7.029	5.960	5.001	5.147	4.292
	Feminin	6.010	4.998	4.178	3.854	4.294	3.367
<b>Municipiul Slatina</b>	Total	793	631	533	443	621	363
	Masculin	350	215	210	175	215	201
	Feminin	443	416	323	268	406	162

*Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO*

După cum arată graficul de mai jos, din anul 2016 se înregistrează un trend descendent al numărului șomerilor atât la nivelul Județului Olt, cât și la nivelul Municipiului Slatina.

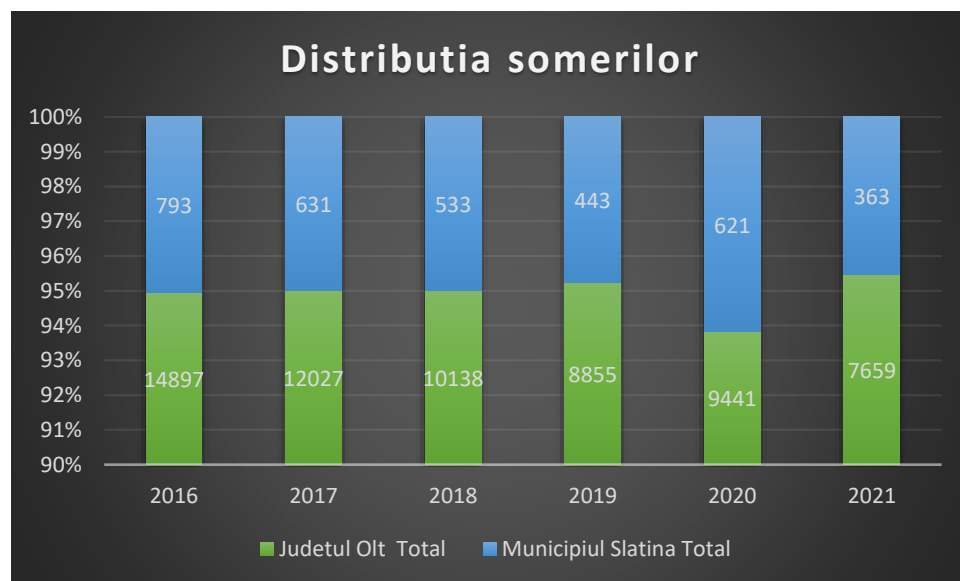
Figura 88. Evoluția numărului de șomeri înregistrați



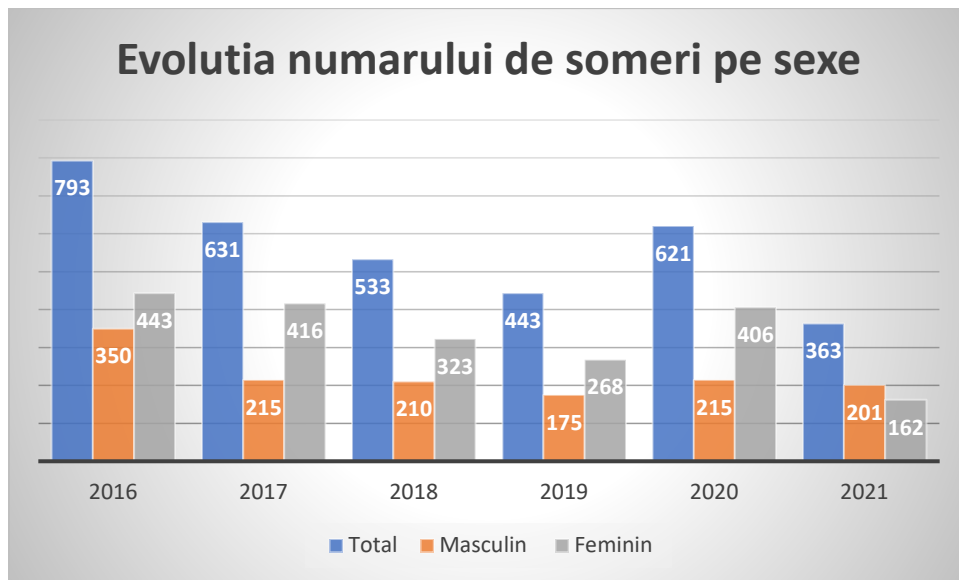
Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Comparativ cu 2016, numărul șomerilor din Municipiul Slatina a scăzut cu 45,78%, în timp ce la nivelul județului Olt acesta a scăzut cu 51,41 %.

Figura 89. Distribuția șomerilor înregistrați în mun.Slatina și în Județul Olt



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO



*Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO*

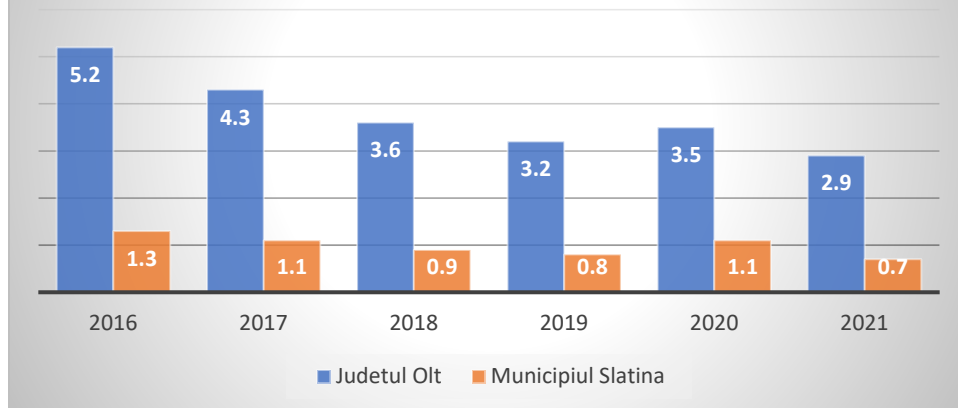
*Figura 91. Evoluția ponderii șomerilor înregistrați în totalul resurselor de muncă*

	Indicator	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Judetul Olt</i>	<i>Numar someri inregistrați</i>	<i>14897</i>	<i>1202</i>	<i>1013</i>	<i>8855</i>	<i>9441</i>	<i>7659</i>
	<i>Ponderea somerilor inregistrați la sfarsitul lunii in totalul resurselor de muncă</i>	<i>5,2</i>	<i>4,3</i>	<i>3,6</i>	<i>3,2</i>	<i>3,5</i>	<i>2,9</i>
<i>Municipiul Slatina</i>	<i>Numar someri inregistrați</i>	<i>793</i>	<i>631</i>	<i>533</i>	<i>443</i>	<i>621</i>	<i>363</i>
	<i>Ponderea somerilor inregistrați la sfarsitul lunii in totalul resurselor de muncă</i>	<i>1,3</i>	<i>1,1</i>	<i>0,9</i>	<i>0,8</i>	<i>1,1</i>	<i>0,7</i>

*Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO*

*Figura 92. Evoluția ponderii șomerilor înregistrați la sfârșitul lunii în totalul resurselor de muncă*

## Evoluția numărului de someri înregistrați



*Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO*

**Rata șomajului** înregistrat reprezintă raportul dintre numărul șomerilor înregistrați la agențiile pentru ocuparea forței de muncă și populația activă civilă (șomeri și populație ocupată civilă, definite conform metodologiei INS a balanței forței de muncă. În 2021, **rata șomajului la nivelul județului Olt** a fost de 5,9% (5,8% pentru bărbați și 6,9% pentru femei), același procent față de anul 2020, dar în scădere mare față de 2016 (9,2%).

Rata șomajului la nivelul județului Olt, comparativ cu situația de la nivel regional și național prezintă următoarea evoluție:

*Tabel 39. Rata șomajului la nivelul județului Olt, comparativ cu situația de la nivel regional și național*

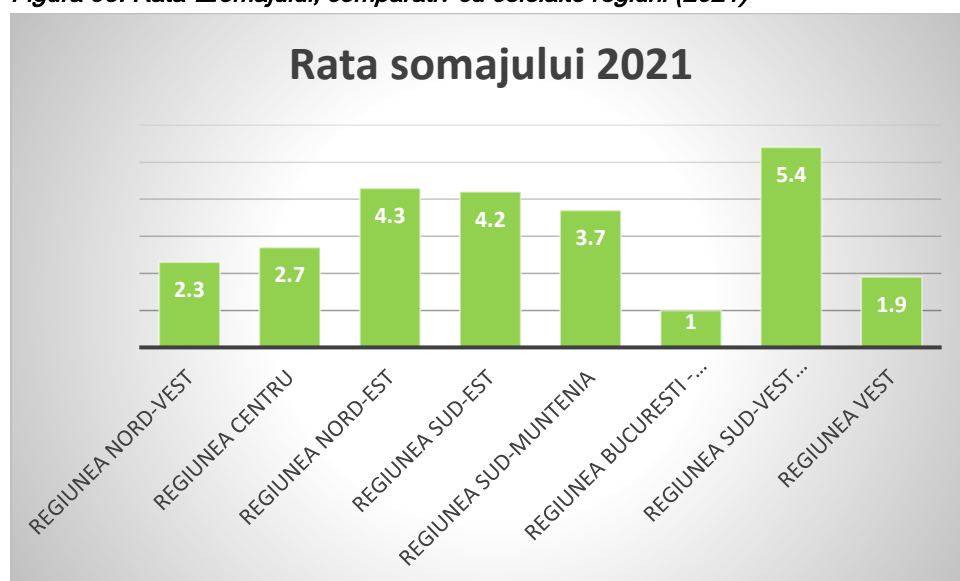
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Nivel național</i>	4,8	4	3,3	2,9	3,4	3
<i>Regiunea SUD-VEST OLTENIA</i>	8,3	7,3	5,9	5,2	5,5	5,4
<i>Județul Olt</i>	9,2	7,4	6,3	5,5	5,9	5,9

*Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO*

La nivelul anului 2021, județul Olt înregistrează o rată a șomajului mai ridicată decât cea de la nivel regional și național, iar regiunea de dezvoltare Sud-Vest Oltenia este a regiunea cu cea mai mare rată a șomajului, din România.



Figura 93. Rata șomajului, comparativ cu celelalte regiuni (2021)



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO- prelucrare date

În comparație cu cele cinci județe ale Regiunii Sud Vest Oltenia (Dolj, Gorj, Mehedinți, Olt, Valcea), județul Olt este al treilea județ cu cea mai ridicată rată a șomajului în 2021, după județele Dolj (6,8%) și Mehedinți (6,8%).

În anul 2021, rata șomajului la nivelul județului Olt a fost de 5,9%, același procent față de anul 2020. Este important de menționat că aceasta a înregistrat o creștere de 0.4 puncte procentuale la nivel național, de la 3,4% la 3%, în aceeași perioadă.

Tabel 40. Rata șomajului pe sexe, jud. Olt

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total	9,2	7,4	6,3	5,5	5,9	5,9
Masculin	10,2	8	6,8	5,7	5,9	5,8
Feminin	8	6,8	5,6	5,2	5,9	6,1

Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

La nivelul județului Olt, cei mai mulți șomeri se regăsesc în Municipiul Slatina – 363 persoane, 4,74% din total conform datelor INS pentru anul 2021.

Analizând datele privind populația ocupată pe ramuri ale economiei naționale la nivelul Județului Olt se constată că cei mai mulți lucrează în industria prelucrătoare (21.099 persoane), urmată de Comerț cu ridicata și cu amănuntul, (8.503 persoane) și sănătate și asistență socială (7616 persoane).

De asemenea, este important de menționat faptul că la nivelul Județului Olt, un procent redus angajați (513) sunt în domeniul serviciilor care necesită un nivel avansat de cunoștințe (*knowledge intensive services*). Cei mai mulți salariați din Județul Olt sunt lucrători calificați în agricultură, silvicultură și pescuit și muncitori în industria prelucrătoare și construcții.

Figura 95. Numarul de salariați înregistrați pe ramuri ale economiei naționale (2021)

Activitati ale economiei nationale	Numar persoane
A AGRICULTURA, SILVICULTURA SI PESCUIT	2707
B INDUSTRIA EXTRACTIVA	554
C INDUSTRIA PRELUCRATOARE	21099
D PRODUCTIA SI FURNIZAREA DE ENERGIE ELECTRICA SI TERMICA, GAZE, APA CALDA SI AER CONDITIONAT	409
E DISTRIBUTIA APEI; SALUBRITATE, GESTIONAREA DESEURILOR, ACTIVITATI DE DECONTAMINARE	1397
F CONSTRUCTII	7604
G COMERT CU RIDICATA SI CU AMANUNTUL; REPARAREA AUTOVEHICULELOR SI MOTOCICLETELOR	8503
H TRANSPORT SI DEPOZITARE	2656
I HOTELURI SI RESTAURANTE	1404
J INFORMATII SI COMUNICATII	513
K INTERMEDIERI FINANCIARE SI ASIGURARI	757
L TRANZACTII IMOBILIARE	109
M ACTIVITATI PROFESIONALE, STIINTIFICE SI TEHNICE	1496
N ACTIVITATI DE SERVICII ADMINISTRATIVE SI ACTIVITATI DE SERVICII SUPORT	3293
O ADMINISTRATIE PUBLICA SI APARARE; ASIGURARI SOCIALE DIN SISTEMUL PUBLIC	3985
P INVATAMANT	5906
Q SANATATE SI ASISTENTA SOCIALA	7616
R ACTIVITATI DE SPECTACOLE, CULTURALE SI RECREATIVE	777
S ALTE ACTIVITATI DE SERVICII	378

Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

### 2.2.6.3 Dezavantajare pe ocupare și capital uman

Potrivit datelor din *Atlasul zonelor Urbane Marginalizate din România* realizat de Banca Mondială folosind date de la Recensământul Populației și al Locuințelor realizat în 2011, 13,9% din populația județului Olt trăiește în zone dezavantajate pe ocupare.

#### Zone dezavantajate pe ocuparea forței de muncă

Conform *Atlasul zonelor Urbane Marginalizate din România*: „Zonele dezavantajate pe ocuparea forței de muncă sunt, prin definiție, sectoare de recensământ în care locuitorii nu prezintă un deficit educațional, însă nu reușesc să găsească un loc de muncă în sectorul formal, indiferent de condițiile lor de locuit (condițiile de locuit variază și nu definesc zona). Această categorie se referă în general la zone care au avut în perioada comunistă o concentrare mare de întreprinderi. Majoritatea locuitorilor din aceste zone au un nivel de educație mediu și dețin diverse calificări profesionale, în general, în domeniul industriei. Însă, după 1990 aceștia s-au confruntat cu închiderea fostelor întreprinderi socialiste. În ciuda existenței unei forțe de muncă profesional calificată, aceste zone au avut parte de puține investiții private în ultimii douăzeci de ani și, drept consecință, există oportunități reduse de angajare în sectorul formal.”

Un procent redus , **3,4% din populația Municipiului Slatina trăiește în zone dezavantajate pe capital uman.**

#### **Zone dezavantajate pe capital uman**

Conform aceluiași *Atlas al zonelor Urbane Marginalizate din România* „Zonele dezavantajate pe capital uman includ persoane cu un nivel scăzut de educație formală care pot avea un loc de muncă sau nu, dar ale căror condiții de locuit sunt considerate standard pentru zonele urbane din România. Aceste zone urbane sunt locuite de persoane necalificate, care lucrează în agricultură, construcții sau alte sectoare, în multe cazuri, informal. Nivelul de ocupare în sectorul formal este de regulă scăzut, dar spre deosebire de tipul 2, acesta este cauzat de nivelul scăzut de capital uman. Prin urmare, intervențiile în acest tip de zone trebuie să se concentreze pe calificarea forței de muncă.”

**Tabel 41. Tipologia zonelor urbane dezavantajate pe ocupare și capital uman**

	Criterii primare		
	Nivel scăzut de capital uman	Nivel scăzut de ocupare în sectorul formal	Locuire precară
Zone dezavantajate pe ocupare	Nu	Da	Da/Nu
Zone dezavantajate pe capital uman	Da	Da/Nu	Nu

*Sursa: Banca Mondială, Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate din România*

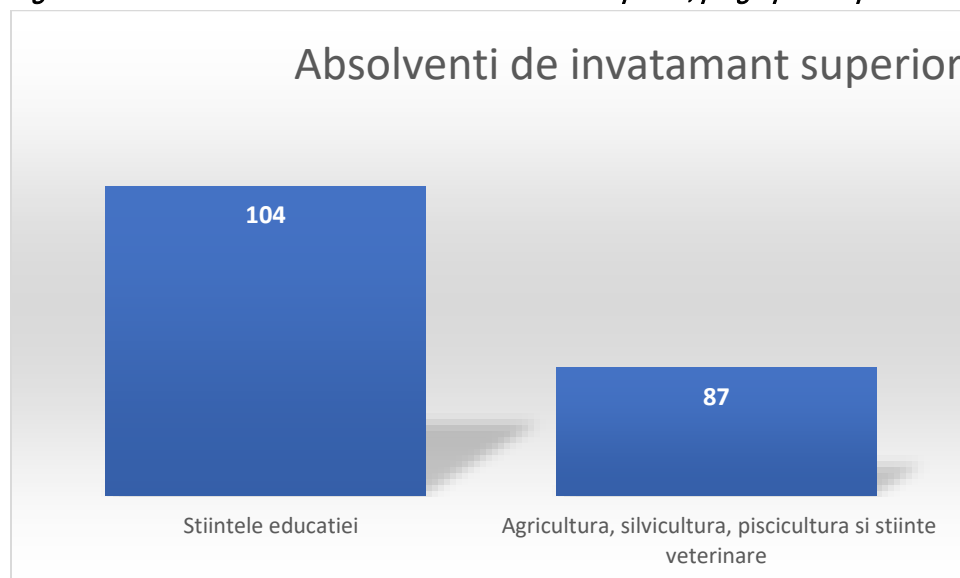
O analiză detaliată a zonelor marginalizate din municipiul Slatina poate fi consultată în secțiunea *Profil socio-demografic*.

#### **2.2.6.4 Absolvenți de învățământ superior**

În municipiul Slatina, numărul total de absolvenți de învățământ superior-absolvenți cu diploma (licență, master, cursuri postuniversitare, doctorat și programe postdoctorale) din Slatina a fost în anul 2021, de **191 persoane** , cu o ușoară creștere față de 2016 (164 absolvenți). Pe grupe de specializări, cei mai numeroși absolvenți înregistrați în anul 2021 în municipiul Slatina au fost în cadrul specializărilor Științele educației (104) și Agricultură, silvicultură, piscicultură și științe veterinare (87).

Acest lucru se explica datorită existenței secțiilor de învățământ universitar cu aceste specializări.

**Figura 96. Numărul de absolvenți de învățământ superior, pe grupe de specializări (2021)**

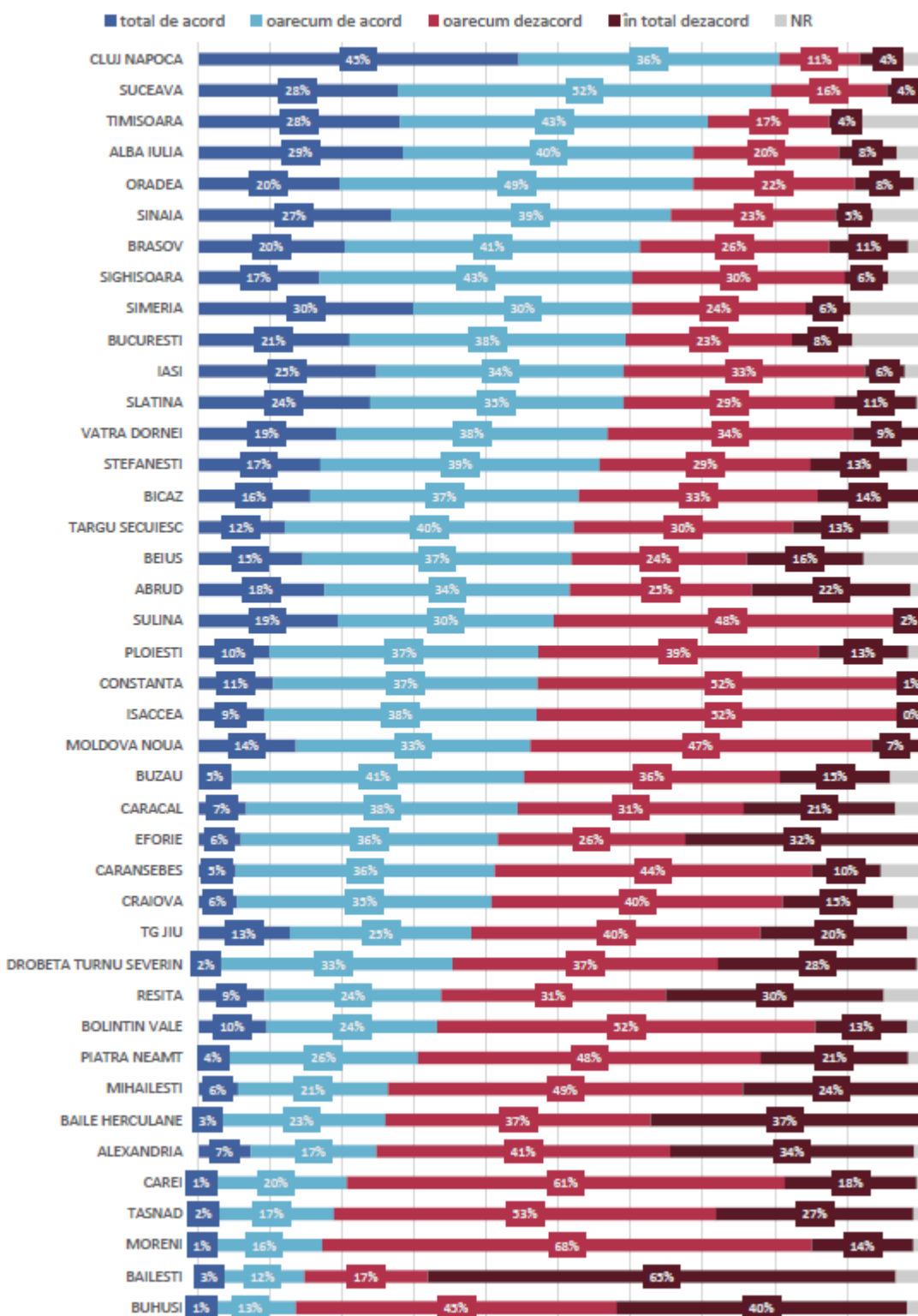


**Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO**

#### **2.2.6.5 Disponibilitatea locurilor de muncă**

Conform Barometrului Urban 2020, la nivel național, 50% din populația urbană este de acord cu afirmația „la mine în oraș este ușor să găsești un loc de muncă”. Cu o rată de 42%, regiunea Sud Vest Oltenia înregistrează valori sub media națională, alături de regiunile Sud-Muntenia (38%) și Sud-Est (46%). În ce privește Municipiul Slatina, 59% dintre slatineni au răspuns că le este ușor sau oarecum ușor să își găsească un loc de muncă, o rată comparabilă cu cea a municipiului București (59%).

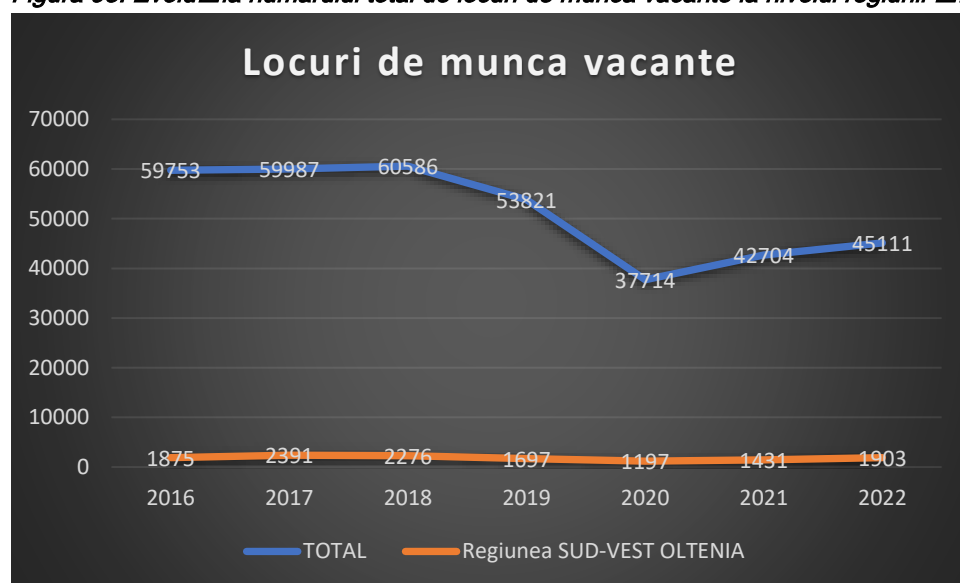
Figura 97. În ce măsură sunteți de acord cu afirmația „în orașul meu este ușor să găsești un loc de muncă”?



Sursa: Politică Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții,

Analizând situația existentă a **locurilor de muncă vacante** la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia , în anul 2022 se înregistrează un număr de 1903 de locuri de muncă vacante, potrivit datelor furnizate de INS, față de 1875 în anul 2016, remarcându-se un trend de scădere, fără fluctuații majore.

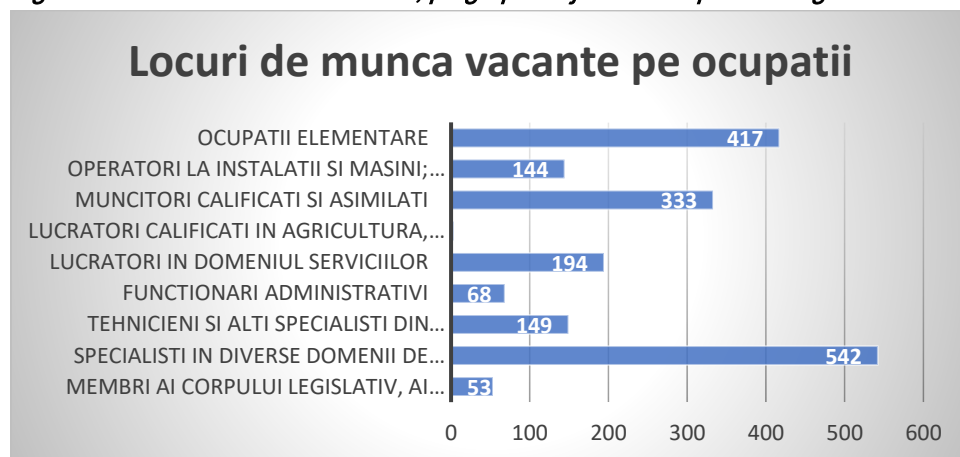
**Figura 98. Evoluția numărului total de locuri de muncă vacante la nivelul regiunii și la nivel național**



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

În 2022, cele mai multe locuri vacante din regiunea Sud Vest Oltenia sunt în industria prelucrătoare (542), construcții (417), sănătate și asistență socială (149) și comerț (194). Cea mai mare nevoie de resurse umane se înregistrează, la nivel regional, în ceea ce privește specialiștii din diverse domenii de activitate, muncitori calificați și asimilați, respectiv lucrători în domeniul serviciilor. Situația detaliată este disponibilă în graficul de mai jos.

**Figura 99. Locuri de muncă vacante, pe grupe majore de ocupații – regiunea Sud Vest Oltenia 2022**

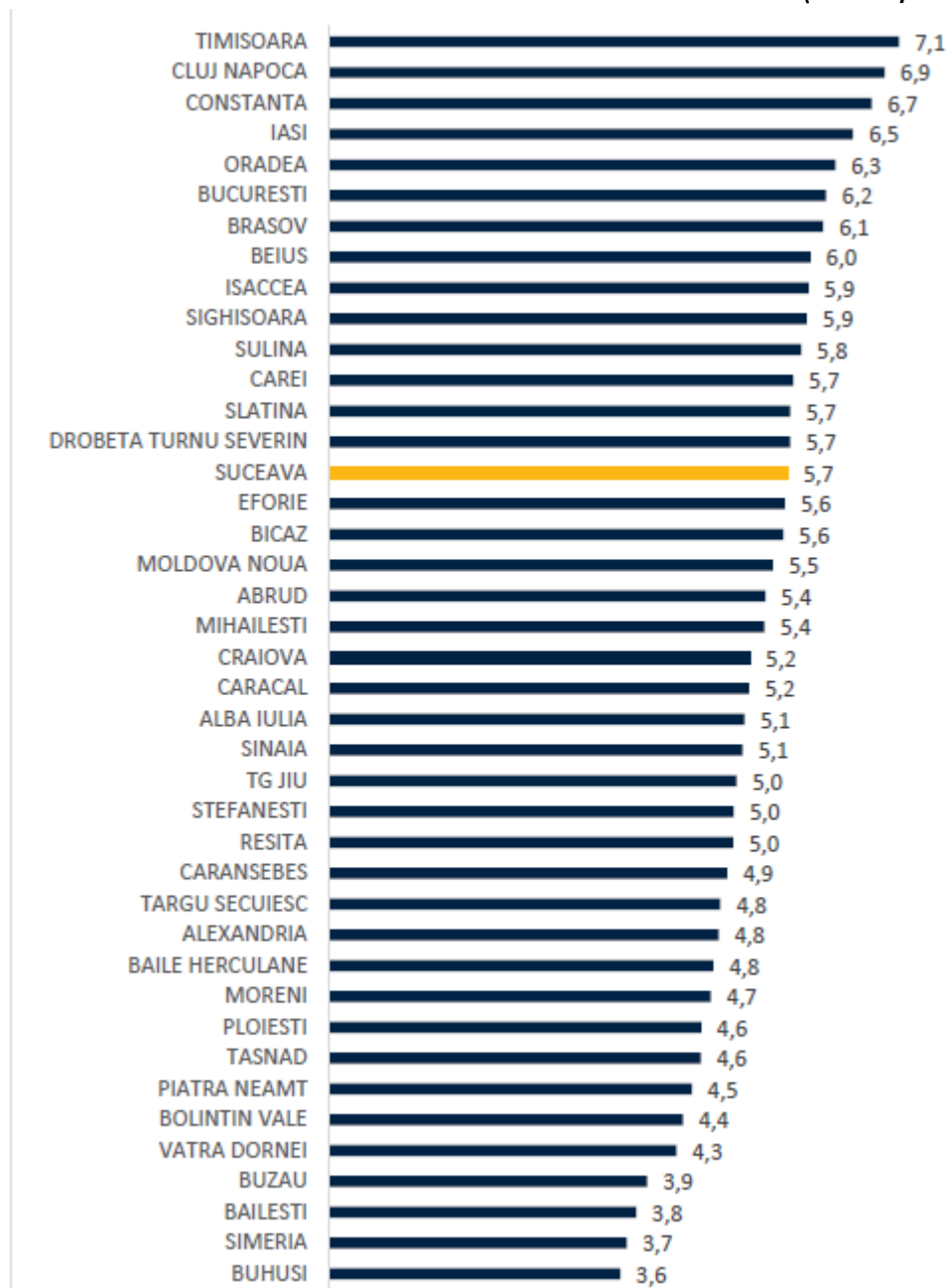


Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

### 2.2.6.6 Calitatea locurilor de muncă

Locuitorii Municipiului Slatina au fost chestionați și cu privire la gradul de mulțumire față de calitatea locurilor de muncă. Media națională a aprecierii calității locurilor de muncă la nivel urban a fost de 5,6, pe o scală de la 1 (foarte nemulțumit) la 10 (foarte mulțumit). Slatina se situează aproape de media națională, cu o medie a notelor de 5,7.

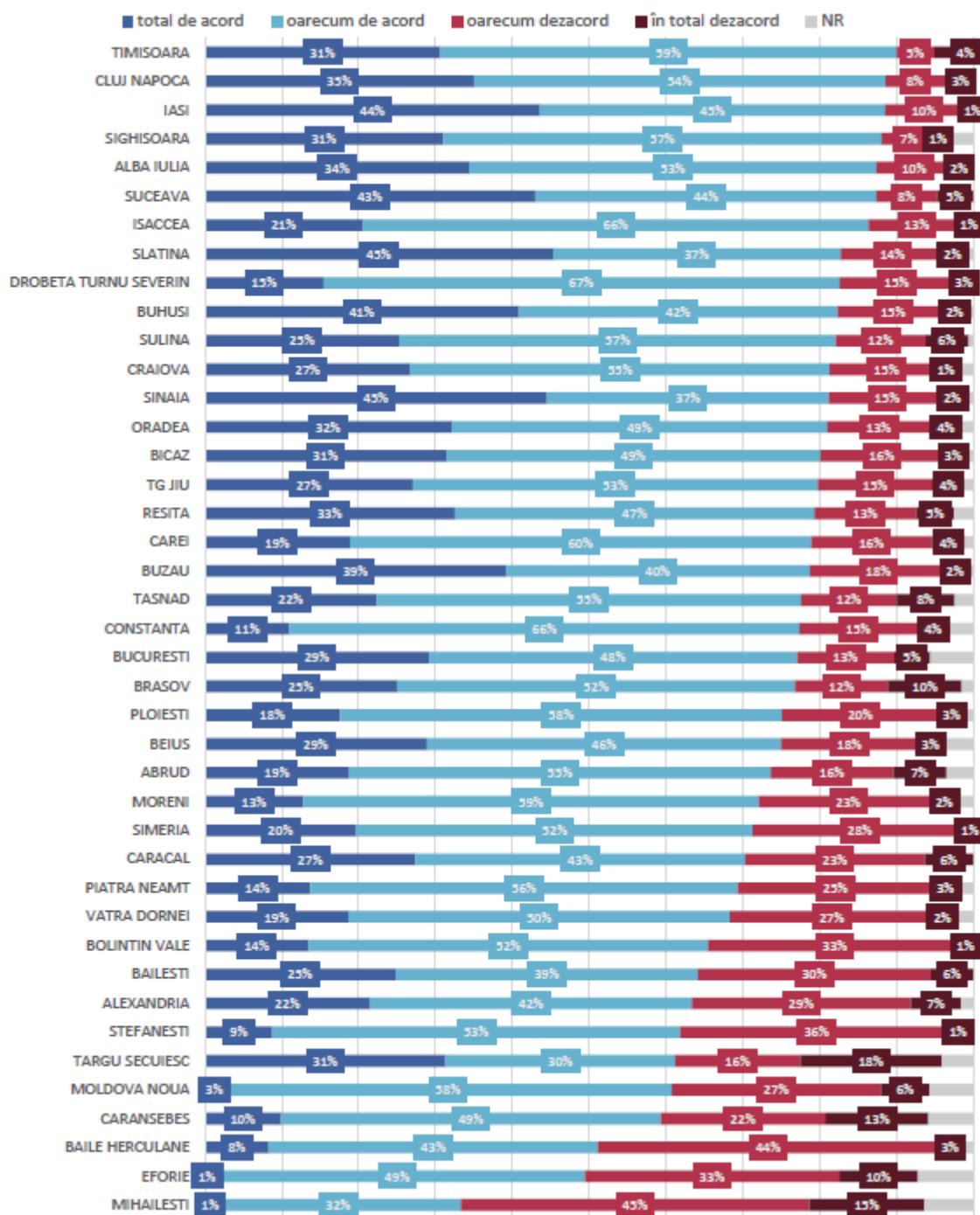
**Figura 100. Pe o scală de la 1(foarte nemulțumit) la 10 (foarte mulțumit) cat de mulțumit sunteți de calitatea locurilor de muncă din orașul dvs.? (media aprecierilor)**



Sursa: *Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții*

La nivel național, 78% din populația urbană ocupată s-a declarat mulțumită sau foarte mulțumită de locul de muncă. Din acest punct de vedere, municipiul Slatina se situează peste media națională, 82% dintre respondenți declarând că sunt mulțumiți sau foarte mulțumiți de situația locului de muncă actual.

Figura 101. În general, cât de mulțumit sunteți de situația locului dvs. de muncă?



Sursa: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții



## 2.2.7 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
<b>Context economic național, regional și județean</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Acces dificil la piețele vest-europene și performanță economică scăzută</li> <li>Poziționare geografică ce nu avantajează atragerea de investiții</li> <li>Regiunea este încă slab dezvoltată economic</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lobby pentru construcția proiectelor mari de infrastructură și întărirea capacității de transport.</li> </ul>
<b>Motoare economice și potențial de specializare</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Migrația externă accentuată a forței de muncă, atât calificată, cât și necalificată</li> <li>Lipsa zonelor de agrement</li> <li>Lipsa infrastructurii rutiere, a utilităților</li> <li>Fără a dezvolta sectoare economice cu valoare adăugată mare (de ex. IT&amp;C), capabile să ofere salarii ridicate, Slatina riscă să fie lăsată în urmă de orase mai dinamice; salariile din municipiul Slatina sunt mai reduse cu 17,5% decât media la nivel național</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementarea de măsuri pentru creșterea întreprinderilor cu valoare adăugată mare, precum tehnologia informațiilor și servicii informatice și atragerea de investiții în domeniile în care costurile de producție sunt cele mai competitive</li> <li>Dezvoltarea infrastructurii turistice pentru a pune în valoare resursele naturale și antropice, în vederea creșterii veniturilor din aceste activități.</li> </ul>
<b>Mediul și dinamica antreprenorială</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>În municipiul Slatina există o densitate scăzută a IMM-urilor, iar cele mai multe întreprinderi nou-create sunt în domeniul comerțului</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Este necesară susținerea dezvoltării antreprenoriatului prin structuri dedicate (incubatoare, programe de formare) și oferirea de granturi startup-urilor în domenii cu valoare adăugată mare</li> <li>Creșterea densității antreprenoriale în comunele din zona urbană funcțională</li> <li>Găsirea unor soluții pentru dezvoltarea programelor care să încurajeze antreprenoriatul și inovarea la nivel local</li> </ul>
<b>Atragerea de investiții, servicii și infrastructura suport pentru afaceri și inovare</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Municipiul Slatina este dezavantajat de lipsa unei infrastructuri rutiere de transport la nivel european din regiune</li> <li>Diversitate redusă a investițiilor străine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>concomitent cu dezvoltarea infrastructurii de transport, un efort pro-activ pentru atragerea investitorilor ar putea încuraja o performanță economică superioară a Municipiului Slatina și localităților din jurul său în anii următori.</li> <li>Eficientizarea aparatului și procedurilor administrative pentru asigurarea rezolvării cât mai rapide a cererilor (autorizații de construcție, certificate de urbanism), și nu doar încadrarea în termenul maxim cerut de lege.</li> </ul>
<b>Cercetare-dezvoltare-inovare</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nivelul extrem de redus al cheltuielilor alocate activității de cercetare-dezvoltare, dar și gradul redus de cooperare între mediul academic și cel de afaceri limitează rolul pe care Municipiul Slatina îl poate îndeplini</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Asigurarea unei alocări mai ridicat domeniul de cercetare-dezvoltare și creșterea gradului de cooperare între universități, centre de cercetare-dezvoltare și IMM-uri</li> <li>dezvoltarea de parteneriate între institutele de cercetare, universitate și actori privați, în vederea promovării transferului tehnologic</li> <li>participarea la programe internaționale de cercetare și inovare precum Horizon 2020 (un nou program va fi lansat în cadrul noii perioade de programare la nivel european).</li> </ul>
<b>Piața forței de muncă</b>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rata scazuta a șomajului în Municipiul Slatina - (363 persoane în 2022, mai scazuta decât la nivel regional și național) se traduce printr-o lipsa acuta a forței de muncă, atât calificate, cât și necalificate la nivelul agentilor economici din zona</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investiții în calitatea vieții la nivelul orașului</li> <li>• Creșterea oportunităților profesionale prin programe de antreprenoriat și atragere de investitori pentru crearea de noi locuri de muncă, cu salarii mai ridicate <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Dezvoltarea unor programe de învățământ dual și reconversie profesională pentru personalul necalificat</li> <li>○ Asigurarea unui transport interjudetean eficient poate asigura conectarea populației din localitățile din zona urbană funcțională la oportunitățile profesionale din municipiu.</li> </ul> </li> </ul>
--	---

## ANEXE - Analiza Situației Actuale: Profil Economic

### ANEXA 1 – Metodologia analizei potențialului de atractivitate al ofertei turistice la nivelul unităților administrativ-teritoriale urbane din România

#### I. *Repere teoretice și conceptuale generale*

Potențialul turistic (grupând componentele atractive naturale și antropice) al unui teritoriu este sinonim ofertei sale turistice primare sau potențiale, iar împreună cu infrastructura generală și cea cu specific turistic (care grupează echipamentul de producție a serviciilor turistice, respective structurile de primire, alimentație, agrement-divertisment), dublate de calitatea, varietatea și condițiile de comercializare a produsului turistic și forța de muncă din domeniu formează **oferta turistică reală (efectivă) sau patrimoniul turistic**.

Potențialul turistic reprezintă „materia primă” a fenomenului turistic, a cărui prezență și caracteristici calitative sau cantitative se constituie în premise esențiale în organizarea și amenajarea spațiului turistic, în afirmarea sau, dimpotrivă, inexistența unor tipuri și forme de turism și, nu în ultimul rând, în polarizarea fluxurilor turistice în măsură să consume produsul turistic rezultat din prezența și amenajarea turistică a elementelor de atractivitate.

Resursele turistice joacă un rol diferit în motivarea cererii turistice spre o anumită destinație, în funcție de calitatea, structura și complexitatea lor, oricare dintre componentele resurselor turistice naturale sau antropice, singure sau în asociere, fiind în măsură să genereze dezvoltarea unuia sau a mai multor forme de turism (desigur, pe fondul existenței resurselor financiare reclamate de echiparea turistică necesară asigurării condițiilor optime de afirmare a acestora).

Pe acest fond, analiza noastră vizează o abordare selectivă, pe tipuri de obiective (parcurgând în succesiune logică și cronologică pașii impuși de un asemenea demers: identificarea, inventarierea și reliefaarea particularităților resurselor atractive strict individualizate), aceasta permițând realizarea unei estimări mai facile și mai apropiate de realitate a gradului de atractivitate a resurselor cu valențe turistice și realizarea unei ierarhizări valorice a acestora, datorită comparării aceluiași elemente concrete sau însușiri.

Acest demers va permite cuantificarea potențialului turistic pe categorii de resurse și asamblarea lor – prin însumarea valorii atractive a tuturor elementelor de interes recreativ, curative sau culturalizant inventariate – într-un tot unitar sinonim ofertei atractive, relevat de indicele global al atractivității turistice propriu fiecărei UAT urbane care au făcut obiectul prezentei analize.

Cunoașterea detaliată și ierarhizarea valorică resurselor atractive permite decelarea facilă a tipului sau tipurilor de turism pentru care aceasta relevă cele mai numeroase facilități și posibilități, precum și creionarea formelor și activităților turistice practicate sau a căror afirmare este posibilă în cadrul fiecărei UAT urbane în parte. Astfel, decelarea atractivității turistice centrelor urbane ale României are astfel menirea de a oferi factorilor decizionali, informația necesară luării deciziilor oportune, nu numai în ceea ce privește prioritățile

amenajării, ci și a diversificării ofertei turistice, prin includerea în exploatare a cât mai multor atracții cât mai variate. Totodată, favorizează delimitarea locațiilor și arealelor pretabile și rentabile care pot și trebuie să facă obiectul viitoarelor demersuri de amenajare turistică, respectiv etapizarea punerii lor în valoare și, implicit, concentrarea eforturilor de investiții în teritoriile cu potențial mai ridicat și a căror includere în circuitele turistice poate fi realizabilă în urma transpunerii în practică a acțiunilor de amenajare turistică creionate cu ajutorul și prin raportare la rezultatele demersului întreprins. Astfel, se creează premisele ca viitoarele inițiative de amenajare să nu devină cazuri izolate, inițiative strict localizate, ci un element al unei matrici teritoriale sistemice, cu un rol bine definit și funcții corect precizate.

## ***II. Metodologia privind evaluarea potențialului turistic din unitățile administrativ-teritoriale de bază urbane din România***

În pofida formulării în timp de către diverși cercetători a mai multor metode de bonitare și estimare (apreciere) a valorii atractive a resurselor turistice aferent unor teritorii de extensiuni variabile ca extindere și complexitate a resurselor atractive grupate în cadrul acestora, metodologia demersului nostru are ca și repere majore cadrul conceptual oficial agreat de către autoritățile superioare de profil în cadrul Planului de Amenajare a Teritoriului Național (validat prin articolul 9 din cadrul Legii nr. 190/25 mai 2009 prin care s-a legiferat Ordonanța de urgență a guvernului nr. 142/28.10.2008 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național, secțiunea a VIII-a – ZONE TURISTICE și publicată în M.O. al României, Partea I, nr. 781 din 21 noiembrie 2008), care a vizat componentele turistice grupate la nivelul UAT-urilor fiecărui județ din România.

În vederea evaluării și ierarhizării unităților – administrativ teritoriale urbane s-a utilizat, luând în considerare întreaga gamă de elemente componente ale ofertei turistice generale, metoda arborilor de analiză pe criterii de bază și subcriterii, atribuirea nivelurilor de estimare valorică făcându-se prin ponderarea unui total de 100 de puncte.

În urma analizării și evaluării-reevaluării în raport cu dinamica resurselor antropice, infrastructurii turistice și infrastructurii și având în vedere structura și caracteristicile unora dintre componentele specifice care alcătuiesc oferta turistică entităților administrative-teritoriale urbane (cu impact semnificativ, în multe cazuri chiar decisiv, asupra atragerii de fluxuri turistice convergente consistente), a impus actualizarea și adaptarea metodologiei menționate pentru a asigura surprinderea cu o acuratețe cât mai ridicată a rolului și ponderii participative la alcătuirea ofertei turistice actuale a acestora, demers care a vizat o serie de aspecte, după cum urmează:

- alocarea unui punctaj mai ridicat resurselor turistice antropice, de 30 de puncte (datorită ponderii ridicate și rolului major al resurselor patrimoniului cultural material și imaterial în conturarea atractivității majorității centrelor urbane), în comparație cu cele 25 de puncte rezervate resurselor atractive naturale (a căror pondere participativă la alcătuirea zestrei atractive globale relevă o consistență mai limitată în cazul majorității orașelor țării, cu excepția majorității stațiunilor climaterice, balneoclimaterice și balneare și a orașelor amplasate în proximitatea sau în cadrul unor zone montane); de asemenea, infrastructurii cu specific turistic, datorită rolului său de factor decisiv în fixarea și reținerea și fixarea cererii turistice pentru o perioadă cât mai ridicată, i s-a alocat o pondere similară resurselor turistice antropice, respectiv 30 de puncte;

- eliminarea unor indicatori aferenți infrastructurii tehnico-edilitare ai căror relevanță pentru conturarea potențialului de dezvoltare turistică a centrelor urbane s-a diminuat considerabil (cazul furnizării de servicii publice de gospodărie comunală - deși la nivel unor centre urbane sau a unor zone din cadrul acestora aceasta poate fi, pe alocuri, deficitară, situație ce nu poate fi însă evaluată din cauza lipsei datelor - și a celor de telecomunicații/gradul de acoperire cu servicii GSM, pe considerentul că acestea accesul la acestea este cvasigeneralizat la nivelul centrelor urbane). S-a renunțat, de asemenea, la inventarierea și evaluarea meșteșugurilor tradiționale, deoarece prezența acestora în spectrul ocupațional al populației centrelor urbane este mai puțin reprezentativă, menținându-se doar componenta aferentă manifestărilor culturale-artistice anuale/repetabile (integrând un spectru larg de evenimente și manifestări de profil cu impact atractiv ridicat și

generatoare de fluxuri turistice convergente consistente, precum festivalurile, serbările, sărbătorile, târgurile etc.);

- introducerea în cadrul componentei alocate accesibilității la infrastructura majoră de transport a unui indicator care vizează accesul la autostradă, care constituie un avantaj major pentru includerea mai facilă a unui centru urban/teritoriu în circuitul turistic;

- adăugarea unor noi subcategorii și indicatori cu importanță tot mai ridicată în promovarea ofertei turistice, precum existența centrelor naționale de informare turistică (și a site-urilor aferente), dedicate promovării ofertei turistice generale a centrelor urbane și a arealelor din proximitate.

În pofida acestor modificări/ajustări, am păstrat logica de ansamblu a "mecanismului" de abordare a resurselor care alcătuiesc potențialul de atractivitate al ofertei turistice, respectând succesiunea logică de abordare a categoriilor și subcategoriilor implicate în conturarea indicelui de atractivitate secvențial (al potențialului turistic natural, potențialului turistic antropocentric, infrastructurii generale/tehnice și a celei cu specific turistic) și general (cumulat) al ofertei turistice a UAT-urilor vizate de demersul întreprins.

## **A. RESURSE TURISTICE NATURALE**

**A1. Cadrul natural** grupând 6 componente:

- Poziția în raport cu marile unități (trepte) majore de relief
- Elemente geomorfologice cu impact turistic, component biogeografică (vegetație și fauna de interes turistic)
- Elemente hidrografice cu impact turistic
- Peisaje de interes turistic

**A2. Factori naturali terapeutici** cuprinzând următoarele componente:

- ape minerale terapeutice
- lacuri terapeutice
- nămoluri terapeutice (sapropelice, minerale, de turbă etc.)
- emanații naturale de gaze terapeutice (mofete, solfatate, fumarole)
- ansamblul elementelor fizico-chimice ale litoralului marin
- ansamblul elementelor climatice ale litoralului marin;
- factorii sanogeni ai principalelor tipuri de bioclimă regăsite pe teritoriul României, inclusiv de la nivelul peșterilor și salinelor (bioclimat tonic-stimulant, bioclimat sedativ-indiferent sau de cruțare, bioclimat excitant-solicitant etc.) etc.

**A3. Arii protejate** cuprinzând următoarele componente:

- rezervații ale biosferei
- parcuri naționale
- parcuri naturale
- alte rezervații și monumente ale naturii

## **B. RESURSE TURISTICE ANTROPICE**

**B1. Monumente istorice**, cu următoarele categorii: monumente, ansambluri situri arheologice, de arhitectură, monumente de for public, respective monumente memoriale-funerare

**B2. Muzee și colecții publice**, cu următoarele categorii:

- muzee, case memoriale
- colecții publice, galerii de artă

**B3. Manifestări culturale anuale/repetabile**, cu următoarele componente: festivaluri, serbări, sărbători, târguri etc.

**B4. Instituții de spectacole și concerte**

### C. INFRASTRUCTURĂ SPECIFIC TURISTICĂ

**C1. Structuri de primire cu funcțiuni de cazare turistică**

**C2. Instalații de tratament**

**C3. Săli de spectacole, concerte, săli de conferință etc.**

**C4. Pârții de schi**

**C5. Alte instalații și dotări de agrement – divertisment**

**C6. Centre naționale de informare turistică**

### D. ACCESIBILITATEA LA INFRASTRUCTURA MAJORĂ DE TRANSPORT

În vederea evaluării și ierarhizării unităților-administrativ teritoriale s-a utilizat metoda arborilor de analiză pe criterii de bază și subcriterii, atribuirea nivelurilor de apreciere făcându-se prin ponderarea unei valori maxime de 100 de puncte, fiecărei componente alocându-i-se un punctaj variabil în funcție de ponderea lor participativă în alcătuirea ofertei turistice globale.

### A. RESURSE TURISTICE NATURALE

**Resurselor turistice naturale** li s-au acordat un maxim de 25 puncte, repartizate la nivelul următoarelor categorii:

<i>Categorie</i>	<i>Punctaj maxim</i>
A1. Cadrul natural	10
A2. Factori naturali terapeutici	10
A3. Areale naturale protejate	5
<b>TOTAL</b>	<b>25</b>

Având la bază criteriile de mai sus, **cadrului natural (categoria A1)** aferent fiecărei unități administrativ-teritoriale de bază i s-a alocat un punctaj diferențiat, cuprins între 1 și 10 (valoarea minimă fiind 1, iar 10 valoarea maximă, acordată UAT cu potențial turistic natural excepțional).

<i>Elemente</i>	<i>Punctaj</i>
Pozitii pe trepte de relief	
- campie	1
- Dealuri si podisuri	2
- Subcarpati	3
- Munti	4
- Litoral si Delta Dunarii	4
Elemente geomorfologice de interes/attractive (prezența unor chei, abrupturi, relief carstic, vecinătatea unor unități de relief Impunătoare etc )	
- Vegetatie	1

- Padure peste 30 %	1
- Padure sub 30 %	0.5
Fauna	
- Interes cinegetic mare	1
- Interes cinegetic mediu	0.5
- Prezența unor lacuri, amenajări piscicole, izvoare minerale , cascade	1
Peisaj	
- Interes ridicat	2
- Interes mediu	1

Al doilea doilea criteriu în evaluarea resurselor turistice naturale (**UAT cu stațiuni turistice și UAT cu factori naturali terapeutici naturali terapeutici – categoria A2**) a vizat următoarele reperi:

• Categoriile de UAT cu factori terapeutici naturali:

- UAT cu stațiuni de interes național – în această categorie intră stațiunile cu maximum de factori naturali terapeutici tradițional valorificați, dotări pentru tratament, cazare și agrement.
- UAT cu stațiuni de interes local - sunt stațiunile cu minimum de factori naturali terapeutici, dotări pentru satisfacerea cerințelor de tratament și cazare pentru un număr relativ redus de pacienți, proveniți de obicei din zone apropiate.
- UAT care dețin factori naturali terapeutici - sunt UAT cu anumiți factori naturali terapeutici - de obicei ape minerale, fără dotări de tratament speciale sau cu dotări sumare.

UAT cu stațiuni turistice au fost grupate în patru categorii ce determină de fapt și importanța turistică a acestora: Categoria I: UAT cu stațiuni de interes național intrate în circuitul internațional: 10 puncte

Categoria II: UAT Stațiuni de interes național general: 6 puncte

Categoria III: UAT cu stațiuni de interes local: 3 puncte

Categoria IV: UAT cu factori naturali terapeutici: 1 punct

Cel de al treilea criteriu pentru analiza și evaluarea resurselor turistice naturale este reprezentat de **Arealele naturale protejate (categoria A3)**, cărora i s-a alocat un punctaj cuprins între 1-5 puncte, valoarea 5 reprezentând punctajul maxim (acesta fiind acordat unităților administrativ-teritoriale care al căror teritoriu integrează rezervații ale biosferei, parcuri naționale, parcuri naturale sau rezervații/areale protejate cu valoare deosebită).

Evaluarea s-a făcut pe baza următoarelor criterii:

- gradul de reprezentativitate al ariei naturale protejate: 1 p
- suprafața totală protejată (ca pondere din suprafața UAT): 1 p
- gradul de conservare și starea actuală a rezervației: 1 p
- valoarea peisagistică a ariei naturale protejate: 1 p
- posibilitatea practicării unei forme de turism: 1 p

Pornind de la punctajul acordat fiecărui areal cu statut de protecție, în final s-a acordat un punctaj general fiecărei unități administrative-teritoriale care include o arie naturală protejată. În cazul în care o unitate administrativ-teritorială grupează două sau mai multe areale naturale protejate, punctajul final acordat acesteia este cel mai mare punctaj acordat uneia dintre arealele protejate.

## B. RESURSE TURISTICE ANTROPICE

Evaluarea resurselor antropice ale unităților administrativ-teritoriale de bază are la bază un punctaj maxim de 30 puncte repartizate diferențiat pe categorii, astfel:

Categorie/Subcategorie/elemente	Punctaj Maxim
B1. Monumente istorice de interes national	8
I. Arheologie	
II. Arhitectura	
III. Monumente de for public	
IV. Memoriale	
B2. Muzeu si colectii publice	8
I. Muzeu, case memorial	
II. Colectii publice, galerii de arta	
B3. Manifestari culturale anuale/ repetabile	8
I. Festivale, serbari, sarbatori, targuri	
B4. Institutii de spectacole si concerte	6
I. Teatru, opera, filarmonica, etc.	
TOTAL	30

În prima categorie integrate resurselor turistice antropice au fost supuse evaluării monumentele istorice ce se clasează conform legislației în grupa A - monumentele istorice de interes național (cf. Legii 422/2001 cu modificările și adăugirile ulterioare, inclusiv lista anexă la Ordinul ministrului culturii nr. 2.828/2015, pentru modificarea anexei nr. 1 la Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004 privind aprobarea Listei monumentelor istorice, actualizată și a Listei monumentelor istorice dispărute, cu modificările ulterioare din 24.12.2015, ordin în Monitorul Oficial al României, Partea I, Nr. 113 bis, 15.02.2016), valoarea maximă alocată acestei categorii fiind alocat de 8 puncte. Unităților administrativ-teritoriale de bază ce dețin monumente UNESCO, metodologia le-a rezervat punctajul maxim, respectiv 30 puncte.

Punctajele din cadrul categoriei muzeu, case memoriale, colecții publice și galerii de artă, acri pot atinge, de asemenea, o valoare maximă de 8 puncte, au fost acordate prin ponderarea mai multor indicatori (numărul unor astfel de instituții existente pe teritoriul administrativ, notorietatea, valoarea și diversitatea obiectelor/exponatelor și numărul mediu de vizitatori atrași).

Categoria "Manifestări culturale anuale/repetabile" (B2) include evenimente sau activități cu un spectru și adresabilitate (public-țintă) mai diversificate, punctajele acordate fiecărei categorii și subcategorii fiind obținute, de asemenea, prin ponderarea mai multor indicatori (numărul unor astfel de evenimente și manifestări derulate pe teritoriul administrativ, diversitatea activităților și exponatelor, notorietatea acestora, numărul mediu de vizitatori atrași și impactul economic generat).

Astfel, punctajul pentru fiecare subcategorie care se regăsește în categoria B3 (Manifestări culturale anuale/repetabile) a fost acordat într-o manieră similară, astfel încât însumate acestea să obțină maxim 8 puncte, asemenea subcategoriilor asimilate categoriilor B1 și B2, considerate, în termenii prezentei metodologii, ca furnizoare de "materie primă" similară ca pondere și importanță în alcătuirea zestrei atractive a UAT-urilor cu profil urban. Instituțiilor care găzduiesc și organizează spectacole și concerte li s-a alocat un maxim de 6 puncte, criteriile de alocare vizând numărul, diversitatea și notorietatea, coroborate cu numărul mediu de vizitatori atrași.

### C. INFRASTRUCTURA SPECIFIC TURISTICĂ

Etapa a doua a evaluării a constat în evaluarea infrastructurii specific turistice și tehnice, indispensabile derulării eficiente și de calitate a activităților turistice, fixării și reținerii cererii turistice pentru o perioadă cât mai mare de timp.

Evaluarea *infrastructurii specific turistice* din cadrul unităților administrativ-teritoriale de bază a pornit de la acordarea unui punctaj maxim de 30 puncte, distribuit pe categoriile următoare:

	Punctaj
C1. Structuri de primire turistica cu functiuni de cazare	15
C2. Instalatii de tratament	4
C3. Sali de spectacole, concert, conferinte	3
C4. Partii de schi	4
C5. Alte instalații și dotări de agrement- ivertisment (parcuri de distracții/aventură, parcuri acvatice, facilități și instalații de agrement nautic, centre echitație, teren golf, grădină zoologică, grădină botanică	3
C6. Centre de informare turistică	1
TOTAL	30

În cadrul grilei de evaluare a infrastructurii specific turistice, structurilor de primire turistică cu funcțiuni de cazare li s-a atribuit un punctaj maxim cumulat de 15 puncte.

Datorită a complexității și relevanței mai ridicate pentru scopul analizei noastre a indicatorilor urmăriți (gradul de confort, numărul de camere al structurilor de primire, dar și a luării în evidență a întregii tipologii a structurilor de cazare, inclusiv cea temporară/sezonieră) și actualizării cu o ciclicitate lunară a informațiilor statistice centralizate, demersul nostrum a utilizat datele statistice oficiale ale ministerului care integrează și gestionează domeniul turistic ([Ministerul Economiei, Energiei și Mediului de Afaceri - http://turism.gov.ro/web/autorizare-turism/](http://turism.gov.ro/web/autorizare-turism/) (data de referință a informațiilor statistice utilizate fiind 13.03.2020). Setul de date statistice gestionate de INSSE și disponibile prin aplicația TEMPO ONLINE (<http://statistici.insse.ro:8077/tempoonline/#/pages/tables/insse-table>) au fost prelucrate la nivelul tuturor categoriilor relevante de indicatori disponibili, oferind posibilitatea urmăririi evoluției acestor indicatori în profil temporal, pe intervale de timp variabile.

În funcție de distribuția numărului total de locuri regăsit la nivelul tipurilor de structuri de primire turistică, au fost atribuite următoarele punctaje:

- hotel (inclusiv hostel și hotel-apartament): 4 puncte
- pensiune turistică (inclusiv pensiune agroturistică, pensiune turistică urbană, pensiune turistică rurală) și vilă turistică: 2 puncte
- alt tip de structură de cazare excepția hotelurilor și a pensiunilor turistice: cabana turistică, motel, popas turistic, sat de vacanță, camping turistic, spații tip camping, bungalowuri, spații și parcele de campare, apartamente și camere de închiriat, nave fluviale și pontoane plutitoare: 1 punct.

Acordarea punctajelor la nivelul fiecărei unități administrativ-teritoriale a fost realizată însumând punctajul acordat fiecăreia dintre cele grupe de structuri de cazare individualizate mai sus cu valoarea ponderală aferentă locurilor de cazare care revine fiecărei tip de structură de cazare din totalul locurilor de cazare existente la nivelul mediului urban din România.

Aceste punctaje au fost corectate în plus sau în minus (cu valori cuprinse între 0,1 și 1 punct) în funcție de distribuția numărului de locuri, respectiv a numărului de camere pe categorii de confort ale structurii(-lor) de primire, dar și al diversității tipologice a structurilor de primire, a numărului de categorii de structuri de cazare autorizate existente în UAT-ul în cauză.

În situația în care există o diversitate a distribuției numărului de locuri de cazare și camerelor de categorii superioare de confort, o pondere mai ridicată a structurilor de cazare de tip hotel în totalul ofertei de cazare a centrului urban, dar și o diversitate tipologică mai ridicată a structurilor de primire turistică cu funcțiuni de cazare de care dispune UAT-ul în cauză, punctajele au fost rotunjite în plus, în caz contrar acestea au fost rotunjite în minus, distribuirea punctajelor realizându-se în mod proportional.



Pentru *instalațiile de tratament* s-a alocat un punctaj maxim de 4 puncte. Criteriile care au stat la baza procesului de evaluare a acestor instalații au urmărit numărul și diversitatea instalațiilor de tratament, respectiv a procedurilor pe care le realizează acestea.

Punctajul maxim acordat *pârțiilor de schi omologate* a fost de 4 puncte, criteriile care au stat la baza procesului de evaluare a acestora vizând numărul, lungimea și gradul de diversitate, UAT cu cele mai multe pârții de schi distanța față de principalele zone furnizoare de turiști, precum și durata intervalului mediu în care este posibilă practicarea sporturilor de iarnă (în funcție regimul temperaturii aerului, îndeosebi numărul mediu anual al zilelor cu îngheț la sol și, în legătură cu aceasta, de durata de menținere a stratului de zăpadă.

Pentru *infrastructura turistică reprezentată de săli de spectacole, concerte și conferințe* au fost acordate 3 puncte, plecând de la premisa că turismul de evenimente, pe de o parte, dar și cel de afaceri și congrese, pe de altă parte, sunt aducătoare de venituri mai ridicate comparativ cu alte tipuri sau forme de turism.

Criteriile care au stat la baza procesului de evaluare a infrastructurii pentru spectacole, conferințe, reuniuni etc. au fost următoarele:

- capacitatea totală spațiilor existente exprimată în număr de locuri
- UAT cu cea mai capacitate pentru organizarea de evenimente

Numar locuri in sali	Punctaj
Peste 10.000 locuri	3.00
5000 – 9999 locuri	2.50
3000- 4999 locuri	2.00
1500 – 2999 locuri	1.50
500 – 1499 locuri	1.00
100 – 499 locuri	0.50
Sub 100 locuri	0.25

Facilități ce motivează deplasarea turiștilor și consumul produsului turistic specific acestora, respectiv: parcuri acvatice și instalații de agrement nautic, parcuri de distracții/aventură, centre de echitație/herghelii, terenuri de golf, grădini botanice, grădini zoologice etc. Punctajul maxim acordat pentru acestea este de 3. Prezența facilităților pentru wellness/SPA a constituit un avantaj pentru UAT evaluată, primind un punctaj suplimentar, dar fără a depăși cele 3 puncte maxim posibile.

Criteriile care au stat la baza procesului de evaluare a instalațiilor de agrement-divertisment au fost numărul acestora și diversitatea instalațiilor și facilităților oferite.

Datorită rolului important în promovarea a ofertei turistice și, implicit, în constituirea unei imagini pozitive a destinațiilor, a diferitelor obiective turistice și a produselor turistice care le integrează, existența centrelor naționale de informare turistică a fost "recompensată" cu 1 punct.

#### D. ACCESIBILITATEA LA INFRASTRUCTURA MAJORĂ DE TRANSPORT

Evaluarea *accesibilității la infrastructura majoră de transport* a avut în vedere prezența pe teritoriul UAT-urilor urbane a unor căi/noduri majore de transport de călători, condiție esențială pentru ca un teritoriu să poată fi integrat în circuitul turistic, acestei componente alocându-i-se un punctaj maxim de 15 puncte.

Cei patru indicatori care au fost luați în considerare pentru a evalua accesul direct al unităților administrativ-teritoriale la rețeaua majoră de transport au fost ponderați în funcție de importanța acestora în rețeaua națională și internațională de transport, precum și de intermodalitatea în transportul de călători.

ACCESIBILITATEA LA INFRASTRUCTURA MAJORĂ DE TRANSPORT: 15 PUNCTE			
Denumire	Punctaj		Evaluare

Criteria	Accesul direct la infrastructura majoră de transport	15		
Indicatori	Port	1	Da Nu	1 0
	Aeroport național/internațional	5	Da Nu	1 0
	Acces la drum European (E)/ autostrada (A)	5	Da Nu	1 0
	Acces la drum național/cale ferată (DN/CF)	5	Acces la DN/E și CF Acces la DN sau CF Fără acces la rețeaua	1 0.5 0

Punctajul s-a obținut după înmulțirea punctelor de evaluare (între 0 și 1) pe fiecare indicator cu punctajul de ponderare pe indicatori din cele 15 puncte ale criteriului, astfel:

- din cele 15 de puncte prin care s-a evaluat importanța accesibilității la infrastructura majoră de transport a unei UAT pentru desfășurarea unei activități turistice, 5 au fost direcționate către criteriul accesibilității la un aeroport național/internațional;
- pentru accesul la drum național, European sau autostrada și cale ferată s-au acordat 5 puncte din totalul de 15, dar acestea nu sunt acordate decât dacă UAT are acces la cel puțin două modalități de transport;
- dacă unitatea administrativ-teritorială de bază are acces doar la drum național sau cale ferată atunci acesta va primi doar jumătate din punctaj (adică  $0,5 \times 5 = 2,5$ ).

## ANEXA 2 – Metodologie de calcul a competitivității și a atractivității orașelor

### 1. Indicele de competitivitate (IC)

- Calculat ca o medie ponderată a trei indicatori: economic, social și tehnologic. La rândul lor, fiecare din acești indicatori sunt calculați ca medie ponderată a variabilelor selectate din cele 3 categorii de interes major – economic, social, tehnologic.

- Ponderile utilizate pentru fiecare dintre cei trei indicatori (suma ponderilor fiecărui indice este 100%) sunt prezentate mai jos:

o Indicatorul economic (Ie)

- E1 = PIB/locuitor (estimat pentru 2018, INS) – 30
- E2 = Productivitatea muncii (estimată pentru 2018, INS) – 40
- E3 = Venitul net/cap de locuitor (2018, MDRAP) – 30

o Indicatorul social (Is)

- S1 = Rata de ocupare pentru populația cu vârsta cuprinsă între 20-64 ani (2018, INS) – 60
- S2 = Rata de dependență a vârstnicilor (Dumitru Sandu) – 40

o Indicatorul tehnologic (It)

- T1 = Populația ocupată în industriile inovatoare (2018, calculat pe baza INS) – 40
- T2 = Absolvenții de studii universitare (2017, INS) – 30
- T3 = Utilizare internet (RPL, 2011) – 30

Modelul de calcul este:

Indicatorul economic Ie =  $(30 \cdot E1 + 40 \cdot E2 + 30 \cdot E3) / 100$

Indicatorul social Is =  $(60 \cdot S1 + 40 \cdot S2) / 100$

Indicatorul tehnologic It =  $(40 \cdot T1 + 30 \cdot T2 + 30 \cdot T3) / 100$

Valoarea indicelui de competitivitate este dată de următoarea medie ponderată a celor trei indicatori, după cum urmează:

$$Ic = (40*Ie+30*Is+30*It)/100$$

Mai departe, am normalizat (am raportat la medie) fiecare indicator la media urbană și i-am calculat, obținând, în final, indicele de competitivitate.

## 2. Indicele de atractivitate generală (IA)

- Calculat ca o medie ponderată a trei indicatori: accesibilitate, abundența de forță de muncă și calificarea populației. Indicatorul referitor la calificarea forței de muncă este compus.

o Indicatorul referitor la accesibilitate (Ia)

☒ Acesta a fost normalizat diferit, întrucât o valoare mică a indicatorului semnifică o accesibilitate ridicată. În această situație, am normalizat datele după formula:

$$X \text{ normalizat} = (X - X_{\min}) / (X_{\max} - X_{\min})$$

S-a luat în calcul max și min nu după valoarea efectivă, ci după semnificația indicatorului. Astfel, max

= București (deși are cea mai mică valoare, dar atractivitatea este mare), min = Sulina.

o Indicatorul referitor la forța de muncă excedentară tradusă prin ponderea șomerilor în totalul resurselor de muncă (INS, 2021)

o Indicatorul referitor la calificarea forței de muncă

☒ ICFM1 = Pregătirea forței de muncă (persoanele absolvente de studii liceale, postliceale și universitare, 2017, INS) – 50

☒ ICFM2 = Ocupații (persoanele cu ocupații de manageri și specialiști cu studii superioare, tehnicieni și muncitori calificați, RPL 2011) - 50

Valoarea indicelui de atractivitate este dată de următoarea medie ponderată a celor trei indicatori, după cum urmează:

$$IA = (30*Ia+35*IFEXC+35*ICFM)/100$$

## 3. Indicele de atractivitate sectorială (IAS)

Acest indicator a fost calculat pentru ramurile industriale și serviciile care vor oferi o creștere pe termen lung, la nivel național, deoarece dependența de piața Europeană este foarte mare:

- Industria automotive (CAEN 29 și 30 – fabricarea autovehiculelor de transport rutier, a remorcilor și a semiremorcilor, a altor mijloace de transport)

- Industria chimică (CAEN 17, 19, 20, 21 și 22 – fabricarea hârtiei și a produselor din hârtie, fabricarea produselor de cocserie, fabricarea substanțelor și a produselor chimice, fabricarea produselor farmaceutice, fabricarea produselor din cauciuc și mase plastice)

- Industria echipamentelor electrice (CAEN 27 – fabricarea echipamentelor electrice)

- IT&C (CAEN 58, 60, 61, 62, 63, 95 – activități de servicii în tehnologia informației, activități de difuzare și transmitere de programe, telecomunicații, activități de servicii informatice, activități de editare)

- Transport & Logistică (CAEN 49, 50, 51, 52, 53 – transporturi terestre și transporturi prin conducte, transporturi pe apă, transporturi aeriene, depozitare și activități auxiliare pentru transporturi, activități de poștă și de curierat).

Pentru calculul acestor indici de atractivitate sectorială s-a ținut cont, în principal, de următoarele caracteristici specifice:

- Pentru ramurile industriale: accesibilitatea, forța de muncă disponibilă, precum și relevanța profilului funcțional al zonei, înțeles ca un indice de industrializare (cât la sută din cifra de afaceri realizată în zona respectivă provine din activități industriale).

- Pentru serviciile cu valoare adăugată mare (IT&C): forța de muncă, număr de absolvenți.

- Pentru transport & logistică: mai ales accesibilitatea și proximitatea la infrastructura mare sau noduri de transport.

Indicatorii luați în calcul pentru fiecare domeniu sunt:

### **1. Industria automotive:**

- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Accesibilitatea rutieră la granița de Vest (în minute)
- Forța de muncă (salariați, 2021)
- Vânzările companiilor (cifra de afaceri, 2021)
- Indice de industrializare (CA sector/CA totală, 2021)
- Elevii calificați în școli profesionale, licee tehnologice cu profil: electric, electronic, electronică automatizări, mecanică (nr. de elevi, 2021)

Toți indicatorii au fost normalizați prin raportarea la medie, cu excepția indicelui de accesibilitate, care a fost normalizat după valorile minime și maxime.

$$\text{IAS auto} = (20 \cdot \text{indice de accesibilitate normalizat} + 15 \cdot \text{min of travel timp} + 20 \cdot \text{salariați} + 10 \cdot \text{cifra de afaceri} + 15 \cdot \text{indice de industrializare} + 20 \cdot \text{nr. de elevi calificați}) / 100$$

### **2. Industria chimică**

- Forța de muncă (salariați, 2021)
- Vânzările companiilor (cifra de afaceri, 2021)
- Elevii calificați în școli profesionale, licee tehnologice cu profil de chimie industrială (nr. De elevi, 2021)
- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Accesibilitatea rutieră la granița de Vest (în minute)
- Indice de industrializare (CA sector/CA totală, 2021)

Toți indicatorii au fost normalizați prin raportarea la medie, cu excepția indicelui de accesibilitate, care a fost normalizat după valorile minime și maxime.

$$\text{IAS industria chimică} = (20 \cdot \text{indice de accesibilitate normalizat} + 15 \cdot \text{min of travel timp} + 20 \cdot \text{salariați} + 10 \cdot \text{cifra de afaceri} + 15 \cdot \text{indice de industrializare} + 20 \cdot \text{nr. de elevi calificați}) / 100$$

### **3. Industria echipamentelor electrice**

- Forța de muncă (salariați, 2021)
- Vânzările companiilor (cifra de afaceri, 2021)
- Elevii calificați în școli profesionale, licee tehnologice cu profil de electronică automatizări și electric (nr. de elevi, 2021)
- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Accesibilitatea rutieră la granița de Vest (în minute)
- Indice de industrializare (CA sector/CA totală, 2021)

Toți indicatorii au fost normalizați prin raportarea la medie, cu excepția indicelui de accesibilitate, care a fost normalizat după valorile minime și maxime.

$$\text{IAS echipamente electrice} = (20 \cdot \text{indice de accesibilitate normalizat} + 15 \cdot \text{min of travel timp} + 20 \cdot \text{salariați} + 10 \cdot \text{cifra de afaceri} + 15 \cdot \text{indice de industrializare} + 20 \cdot \text{nr. de elevi calificați}) / 100$$

### **4. IT&C**

- Forța de muncă (salariați, 2021)
- Vânzările companiilor (cifra de afaceri, 2021)
- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Pregătirea forței de muncă (indicatorul se interpretează ca nr. persoanelor absolvente de studii liceale, postliceale și universitare, 2021)
- Absolvenți de studii universitare (2021)

Toți indicatorii au fost normalizați prin raportarea la medie, cu excepția indicelui de accesibilitate, care a fost normalizat după valorile minime și maxime.

IAS IT&C = (25\*indice de accesibilitate normalizat+25\*salariați+25\*pregătirea forței de muncă+25\*nr. de absolvenți)/100

### 5. Transport & Logistică

- Forța de muncă (salariați, 2021)
- Vânzările companiilor (cifra de afaceri, 2021)
- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Accesibilitatea rutieră la granița de Vest (în minute)
- Indice de industrializare (CA sector/CA totală, 2021)

Toți indicatorii au fost normalizați prin raportarea la medie, cu excepția indicelui de accesibilitate, care a fost normalizat după valorile minime și maxime.

IAS transport&logistică = (20\*indice de accesibilitate normalizat+20\*salariați+20\*cifra de afaceri+20\*min of travel+20\*indice de industrializare)/100)

## 2.3 PROFILUL SPAȚIAL ȘI FUNCȚIONAL

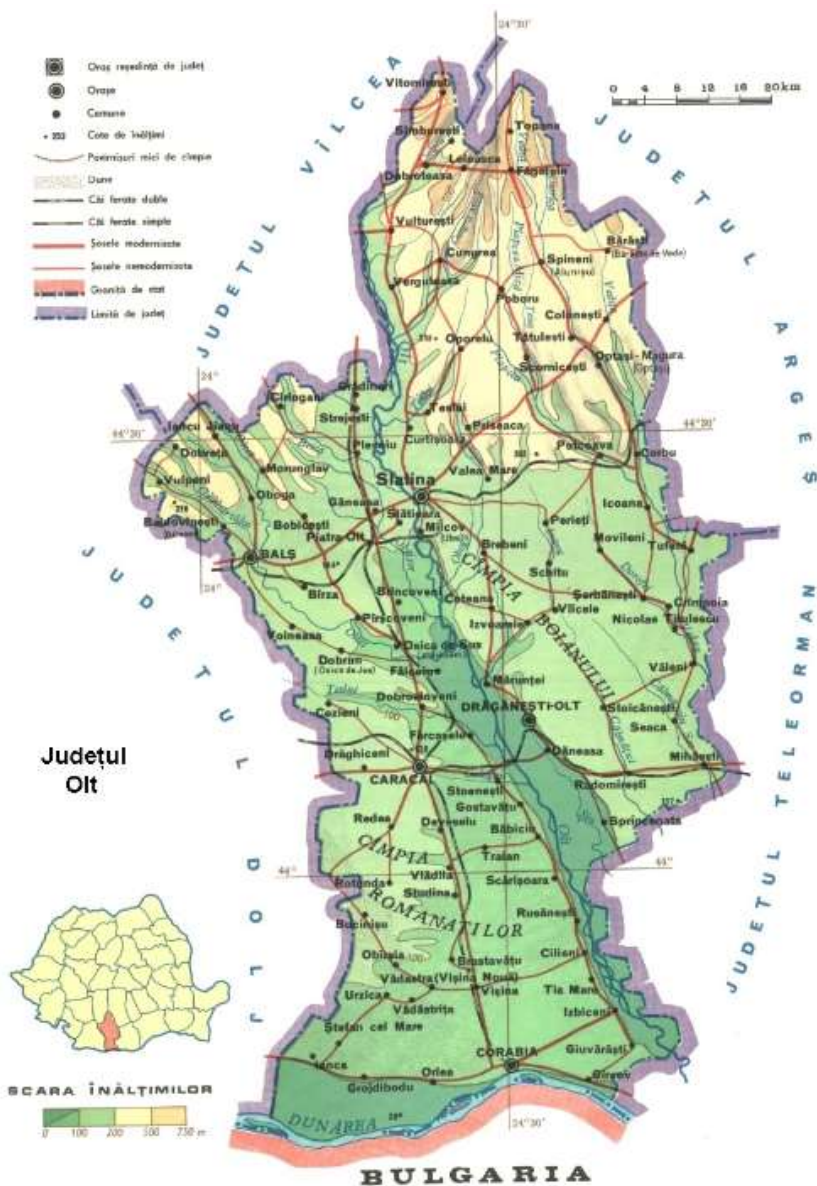
### 2.3.1 Relațiile teritoriale și funcționale din Municipiul Slatina

**Municipiul Slatina**, este poziționat în sudul țării, în partea central-nordică a județului Olt și în vestul regiunii istorice Muntenia. De asemenea, poziția urbei poate fi caracterizată ca fiind pe valea râului Olt, pe un culoar larg, bine conturat și delimitat, într-o zonă de contact a două mari unități de relief - Piemontul Getic și Câmpia Olteniei. Orașul se află la aproximativ 50 km de municipiul Craiova, 70 km de municipiul Pitești și 190 km de capitala București.

Din punct de Vedere administrative face parte din județul Olt și regiunea Sud Vest Oltenia, alături de județele Dolj, Gorj, Mehedinți și Valcea.

Județul Olt se învecinează cu județele Argeș, Valcea, Dolj și Teleorman, iar la sud cu Bulgaria.

1.3 *Figura 1. Amplasarea Municipiului Slatina în cadrul județului Olt și în raport cu celelalte orașe din județ.*



#### Localitati reprezentative:

- Municipiul Slatina
- Municipiul Caracal
- Orasul Bals
- Orasul Corabia
- Orasul Draganesti Olt
- Orasul Piatra Olt
- Orasul Potcoava
- Orasul Scornicesti

Sursa: <https://pe-harta.ro/>

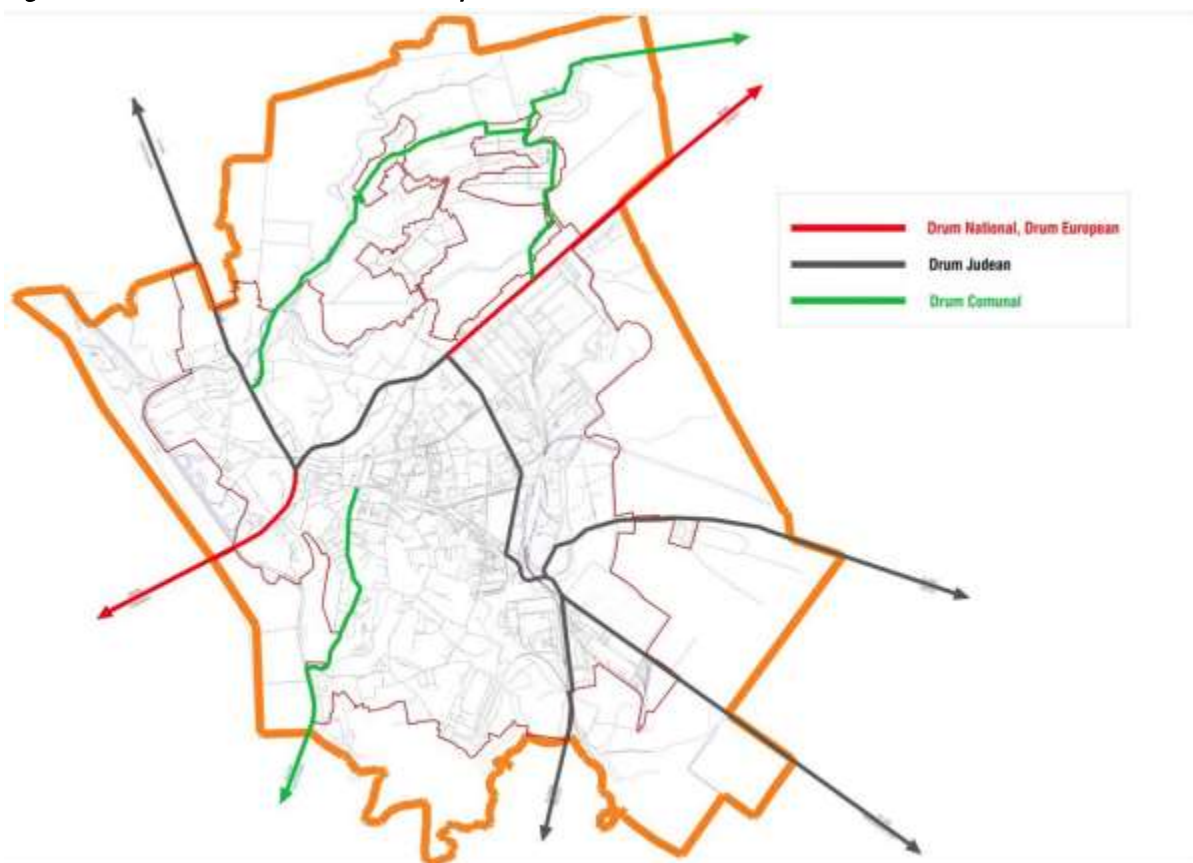
Șase din cele unsprezece orașe au mai puțin de 10.000 de locuitori iar toate municipiile cu excepția municipiului Slatina au mai puțin de 40.000 de locuitori, conform datelor INS pentru populația după domiciliu la 1 ianuarie 2023 și se situează sub pragul minim specificat în indicatorii minimali pentru schimbarea statutului orașelor și municipiilor specificați în PATN Secțiunea IV, Anexa 3. Cel mai puțin populat oraș este orașul Potcoava cu doar 5.743 de locuitori iar cel mai puțin populat municipiu este Slatina cu 70.293 de locuitori. Având în vedere că populația stabilă determinată în urma recensămintelor este în general mai mică față de populația cu domiciliul, aceste așezări urbane pot fi chiar mai depopulate, nevoile și provocările lor fiind diferite de ale tipologiei în care se situează.

**Principalele trasee rutiere ce străbat centrul orașului și fac legătura cu marile orașe sunt**

- DN 65 (E574) care face legătura între Pitesti și Craiova, traversând Slatina pe direcția est-vest.
- DN 64 -orientat pe direcția nord-sud, la o distanță relativ mică, leagă municipiul Ramnicu Valcea – Draganesti – Caracal, traseul urmărind malul drept al râului Olt.

- DJ 546 care face legatura intre Turnu Magurele-Draganesti-SlatinaDragasani, traversand Slatina pe directia sud-est/nord-vest.
- DJ 546D, care se desprinde din DJ 546 pe teritoriul Slatinei, facand legatura cu localitatatile Milcovul din Deal, Ipotesti, Coteana
- DJ 653, care face legatura intre Slatina si mai multe localitati aflate in zona functionala a acesteia, iesind din Slatina prin partea de est
- Cateva drumuri comunale care fac legatura Slatinei cu localitatatile aflate in zona functionala (DC90A, DC27, DC 28)

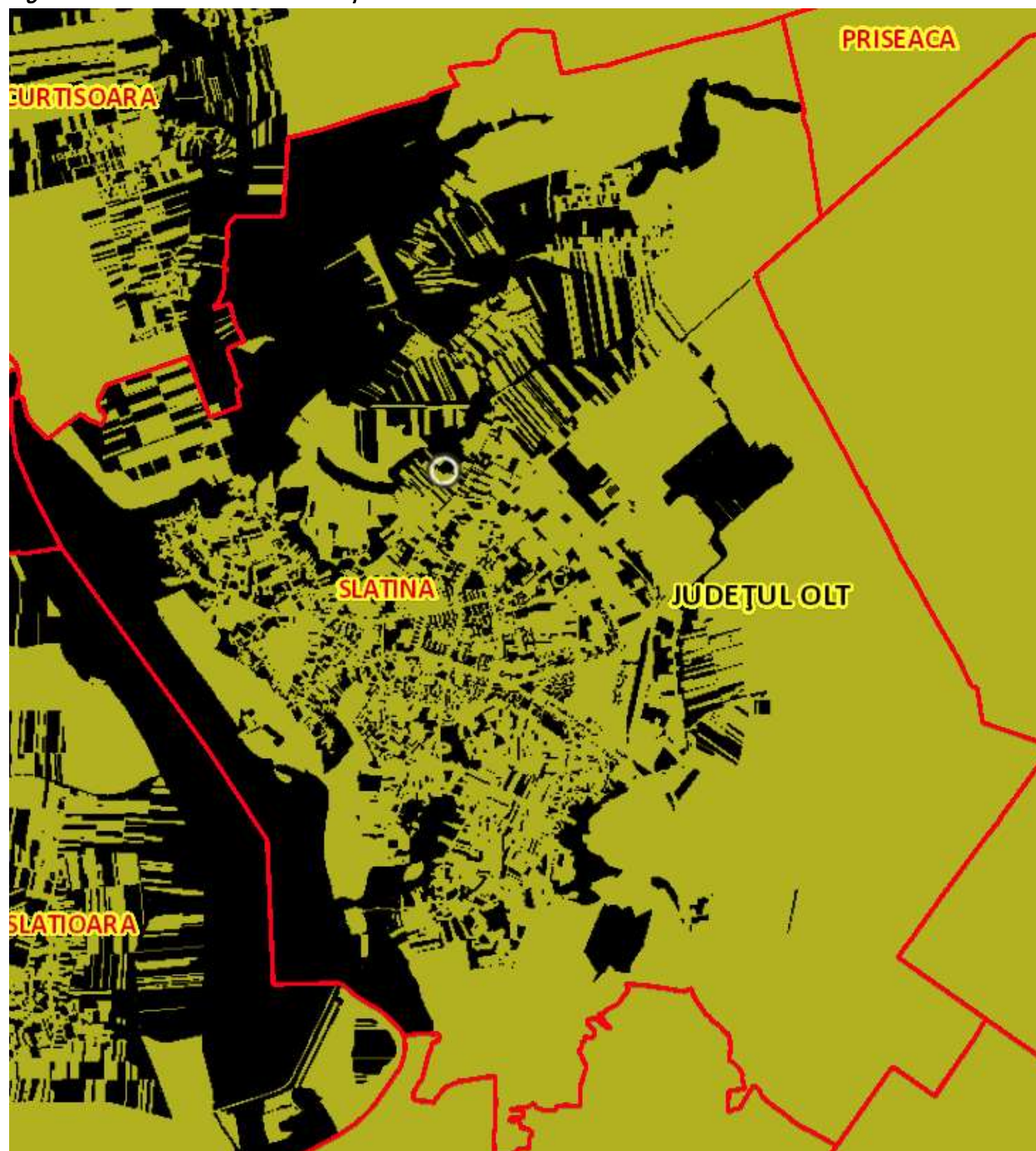
**Figura 2. Infrastructura rutieră din Municipiul Slatina**



**Sursa: PMUD Municipiul Slatina**

**Municipiului Slatina are o formă compactă**, fiind compusă doar din nucleul urban al Slatinei, fără alte așezări rurale asociate, așa cum este cazul în multe alte orașe. Amprenta construită a municipiului este de 53,93 km<sup>2</sup>, suprafața UAT-ului fiind ocupată în procent de 36,1% - măsurat prin raportul dintre suprafața construită și suprafața UAT-ului, conform datelor puse la dispoziție de ANCPPI pentru anul 2022.

Figura 3. Masa urbana a UAT Municipiul Slatina



Sursa: <https://geoportal.ancpi.ro/>

**Categoriile de folosință a terenurilor din municipiul Slatina** indică principalele zone rezidențiale, puncte de atracție dar și resurse naturale – agricole și piscicole. Aceste informații sunt disponibile din doua surse: suprafața fondului funciar după modul de folosință, puse la dispoziție anual de INS, în intervalul 1990-2021 și categoriile de folosință identificare în baza de date Corine Land Cover conform datelor satelitare Landsat și Sentinel.



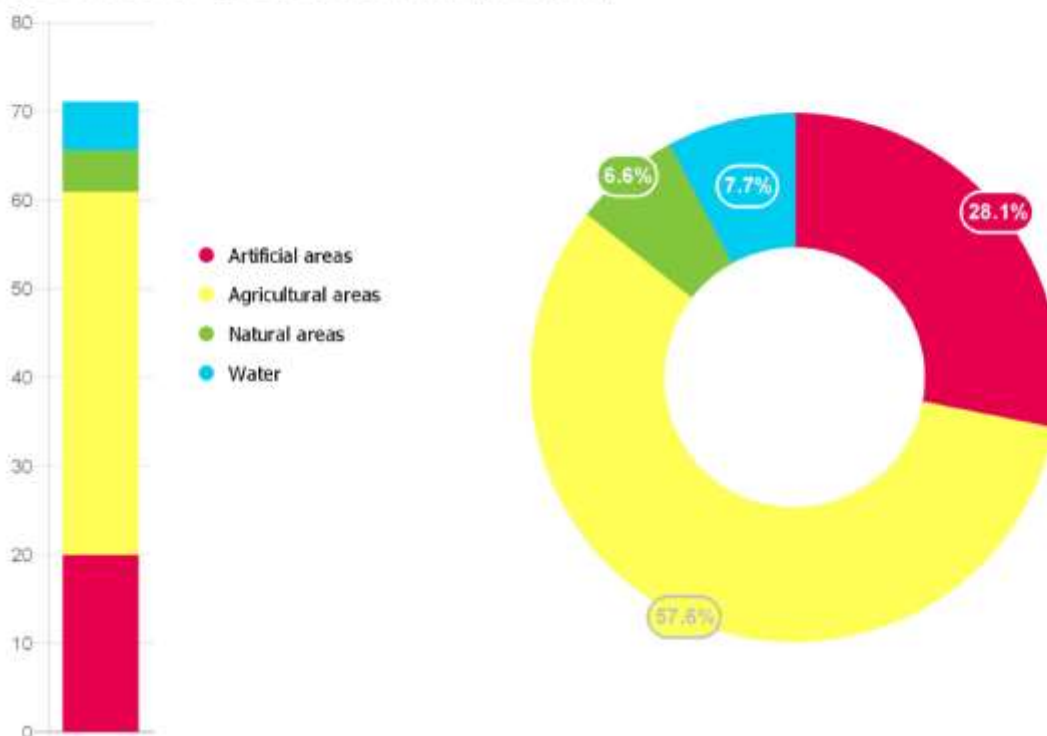
**Categoriile de folosință a terenului în cadrul zonei municipiului Slatina influențate de așezarea lor geografică**, în sudul Podișului Getic și în Nordul Câmpiei Române și de prezența râului Olt, municipiul fiind așezat pe subunitatea geografică delimitată de dealurile și platourile marginale văii râului Olt. Astfel relieful în municipiul și împrejurimi este foarte variat, cu o fragmentare sub formă de platouri, coline și dealuri,

**Categoriile de folosință identificate de Corine Land Cover în 2018**, indică la nivelul municipiului Slatina o pondere a suprafeței artificiale de 28.1%, a suprafețelor agricole de 57.6%, a suprafețelor acoperite cu păduri de 6.6% și a suprafețelor acoperite cu ape de 7.7%.

*Figura 4. Categoriile de folosință ale terenului în Municipiul Slatina*

## Basic Statistics - LULC classification at level 1

RO019L1 Slatina  
Urban Atlas 2018 LULC distribution (in sqkm)



*Sursa: Baza de date Corine Land Cover*

Profilul spațial al municipiului Slatina poate fi sintetizat sub forma a patru tipuri de zone interpusă:

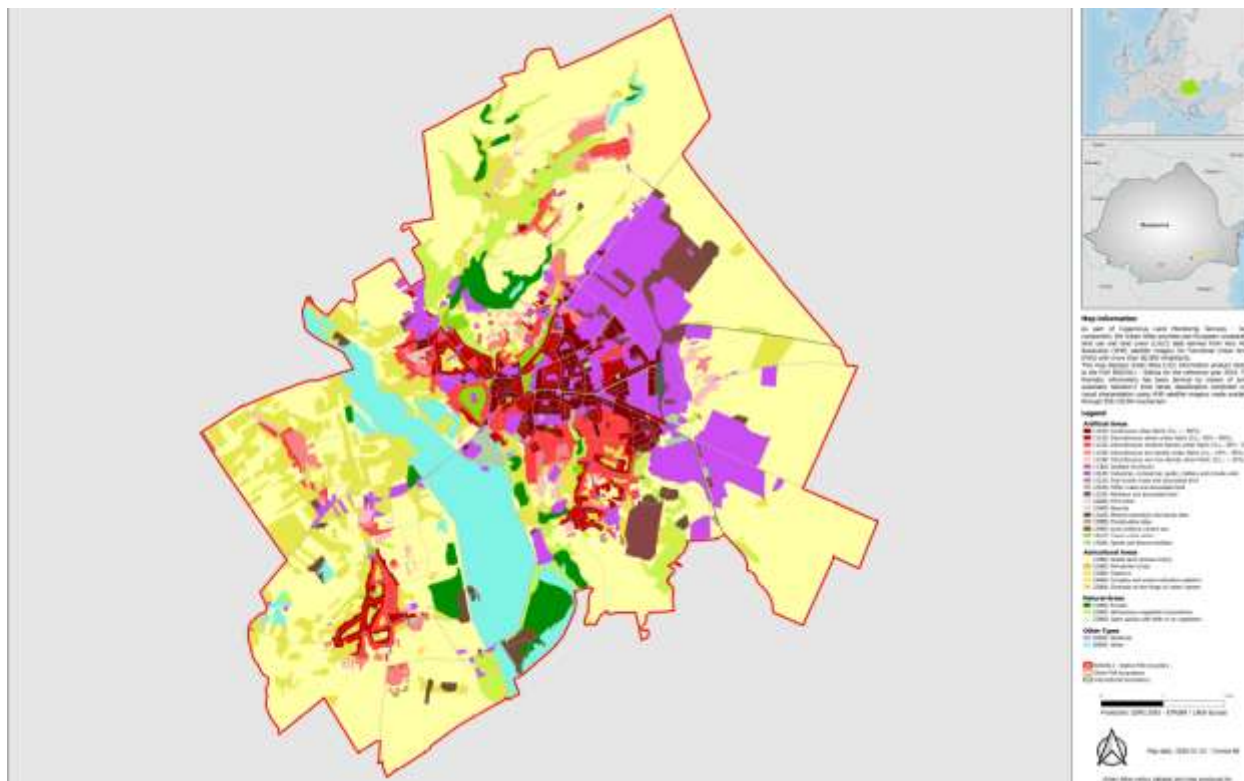
- 1) zona industrială - Est;
- 2) zona de locuire individuală;
- 3) zona mixtă cu locuințe colective;
- 4) centrul istoric.

Acestea sunt relaționate prin arterele principale de circulație ale orașului, dispuse radial, în primul rând prin străzile: A.I. Cuza; Oituz; Crișan; Ecaterina Teodoroiu și Cireașov

**La nivelul zonei urbane funcționale există arii protejate ce pot reprezenta o resursă recreativă importantă pentru zona peri-urbană dar și un punct de atracție turistică.** Pe teritoriul municipiului

Slatina se află o singură arie protejată, situl Natura 2000 de importanță națională

**Figura 5. Categoriile de folosință a terenurilor în Municipiul Slatina, conform CORINE Land Cover 2018.**

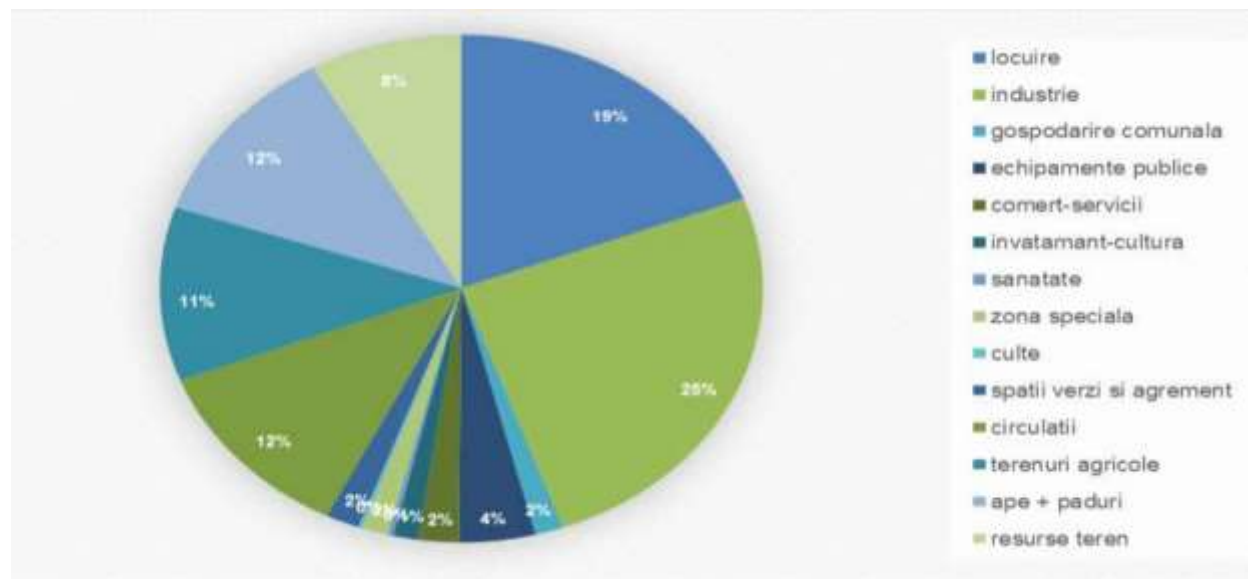


**Sursa: Baza de date Corine Land Cover**

**Suprafața artificială**, așa cum este identificată prin categoriile de folosință a terenurilor în baza de date Corine Land Cover, se împarte în suprafața construită formată din zone preponderant rezidențiale sau cu funcțiuni mixte – cu formă urbană compactă (CLC 111) sau fragmentată (CLC 112) și zone industriale și comerciale (CLC 121), principalele căi de comunicații rutiere, aeriene și feroviare (CLC 122-124), dar include și terenurile degradate și neproductive, precum fostele mine sau depozitele de deșeuri **Suprafețele artificiale din municipiul Slatina, erau împărțite astfel:**

- suprafață construită rezidențială sau cu funcțiuni mixte: 4.022.500 m.p.
- suprafață construită cu funcțiuni industriale și comerciale: 5.720.200 m.p.
- căi de comunicare principale: 2.445.000 m.p.
- terenuri agricole: 2.304.000 m.p.

**Figura 7. Categori de folosință a suprafeței artificiale din Municipiul Slatina,**

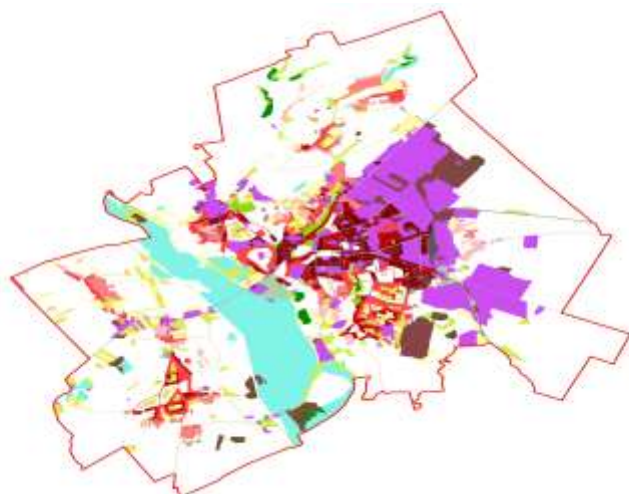


**Sursa: Planul Urbanistic General al Municipiului Slatina**

**Perimetrul construit din Municipiul Slatina** , conform datelor ANCPi pentru anul 2022, era de 25.79 Km. **Procentul de utilizare a suprafeței UAT-ului**, măsurat din raportul dintre perimetrul construit și suprafața UAT-ului este mai ridicată în municipiul Slatina, de 36%.

**Principalele zone care înglobează activități comerciale și industriale** au o pondere de doar 0,51% din totalul terenurilor din municipiul Slatina, acolo unde sunt concentrate. Acestea sunt amplasate în partea estică /sud estică a perimetrului construit, dar si sporadic in diverse zone centrale sau pe malul raului Olt, distribuend zonele rezidențiale ale orașului între zonele comerciale si industrial.

**Figura 9. Principalele zone industriale și comerciale din Municipiul Slatina**



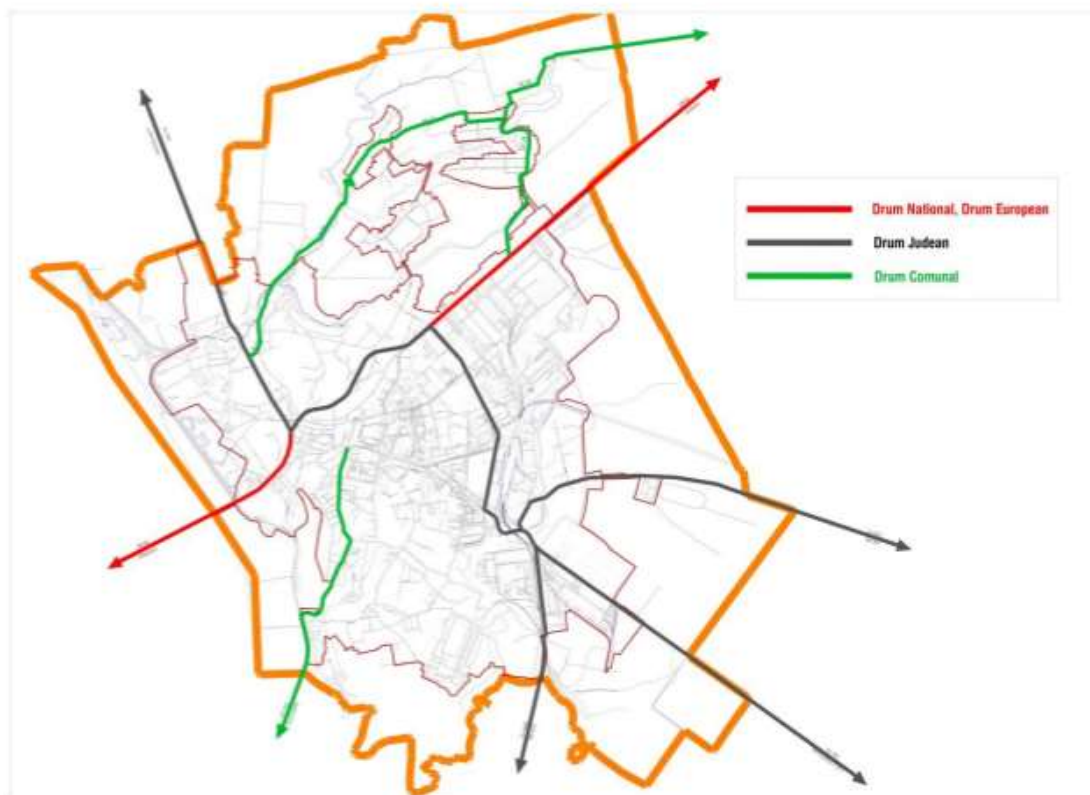
**Sursa: CORINE Land Cover 2018.**

**Amprenta construită a Municipiului Slatina este una fragmentată**, ca urmare a dezvoltării acestuia de o parte și de alta a râului Olt de-a lungul timpului. Zona central istorică este situată pe malul stâng al râului Olt, celelalte cartiere de locuințe, zone comerciale urcând în trepte spre partea estică a orașului. La periferia orașului, în zona răsăriteană au fost dezvoltate, în perioada socialistă, marile platforme industriale, transformate în unități independente de producție, de-a lungul timpului.

**Accesul rutier dar și pietonal între cele două arealuri urbane este deficitar.** Conexiunea pietonală și auto se face cu precădere pe Podul de pester al Olt, unde volumul mare de trafic descurajează modalitățile alternative de mobilitate. În general, lipsa conexiunilor pietonale peste râu reprezintă un impediment pentru accesibilitatea și siguranța pietonală în întreg orașul Slatina.

Putem spune că tendințele de dezvoltare urbană au fost orientate „cu spatele” la **malurile râului Olt**, neglijând relația orașului cu râul, însă ele reprezintă o resursă importantă pentru oraș, cu potențial de valorificare în scopuri de agrement dar și în facilitarea legăturilor dintre cele două arealuri urbane principale.

*Figura 10. Principalele conexiuni între diferite zone ale orașului*



*Sursa: Planul de Mobilitate Urbana a Municipiului Slatina*

## 2.3.2 Identificarea dinamicilor spațiale și a zonelor de Dezvoltare

### 2.3.2.1 Importanța monitorizării dinamicilor spațiale

Este important pentru toate localitățile, dar în special pentru cele urbane și peri-urbane să monitorizeze dinamicile de expansiune urbană și să faciliteze dezvoltarea sustenabilă și integrată a zonei metropolitane, încurajând utilizarea productivă a resurselor de teren, conectarea și diversificarea funcțională a fragmentelor urbane și peri-urbane și regenerarea urbană, limitând astfel expansiunea necontrolată. Dezvoltarea urbană și forma așezărilor au o influență importantă asupra consumului excesiv de combustibili fosili, atât prin ponderea sectorului construcțiilor ca un principal consumator de energie și generator de CO<sub>2</sub> dar și prin facilitarea unui anumit stil de viață pentru locuitorii săi, tipare ce sunt strâns legate de amprenta de carbon individuală. Dincolo de obiectivele Europene legate de consumul de combustibil și poluare, forma și calitatea fondului construit al orașelor influențează calitatea vieții și atractivitatea unui oraș atât pentru locuitorii săi, cât și pentru investitori.

**O parte din orașele României se confruntă cu fenomenul de expansiune necontrolată, în timp ce altele se confruntă cu un declin demografic și economic, cu consecințe asupra fondului construit.** În perioada 2000-2022, 96 din orașele României au înregistrat expansiune spațială, 187 au stagnat, iar 35 au înregistrat o contracție a suprafeței construite, luând în considerare dinamica suprafeței construite, așa cum este ea surprinsă de CORINE Land Cover și totalul numărului de autorizații de construire eliberate. Expansiunea spațială a fost susținută de o creștere demografică mai mare de 5% în doar 28 dintre orașe, în timp ce 123 din cele în care amprenta construită a stagnat au înregistrat un declin demografic mare de 5%, în 47 din acestea populația a rămas statică (între -5% și 5%) și doar în 19 din ele a crescut.

- Pe de o parte, dezvoltarea dispersată, la periferia orașelor, fără a fi justificată de un grad mare de utilizare a zonelor deja urbanizate și de reconversie funcțională a terenurilor neproductive, de tip *brownfield* sau de o conectare eficientă la o rețea de transport public, consumă mai multe resurse economice prin presiunea pusă asupra infrastructurii de transport și utilități și facilitează un stil de viață nesustenabil, centrat pe utilizarea automobilului personal. Cu toate acestea, procesul de peri-urbanizare și consumul accelerat de teren a caracterizat dezvoltarea urbană din ultimele decenii atât la nivel global și european, cât și la nivelul principalelor orașe din România, în ciuda tentințelor de declin demografic.

- Pe de altă parte, fenomenul de orașe în contracție sau orașe în declin - *shrinking cities*, se manifestă nu doar prin declinul demografic, prin lipsa unei economii locale suficient de puternice sau scăderea efectivă a suprafeței construite, dar și prin creșterea numărului de spații vacante ca urmare a populației în scădere și îmbătrânirea fondului construit. Acest fenomen este specific în special fostelor orașe industriale și orașelor mici, ce nu au în proximitate un pol de creștere.

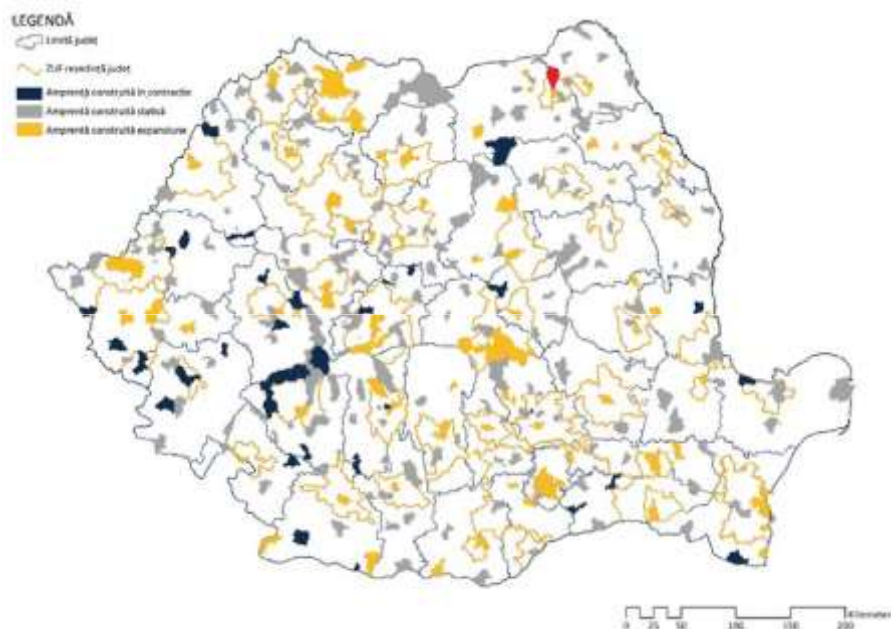
**Pentru dezvoltarea rezilientă a orașelor și creșterea calității vieții, orașele în expansiune și cele în contracție se confruntă cu provocări distrinse, dar și cu particularități locale pe care fiecare oraș le poate exploata pentru a-și crea specificul local și identitatea.** Relațiile teritoriale și zonele urbane funcționale devin cu atât mai importante și pot ajuta la regenerarea economiei în unele centre urbane mici, fără o economie locală puternică, însă pe lângă crearea de locuri de muncă, fiecare oraș trebuie să își păstreze locuitorii și să atragă alții noi prin asigurarea unei bune calități a vieții, a locuirii și a spațiului construit. De regulă, orașele cu o expansiune rapidă trebuie să gestioneze problema cartierelor rezidențiale noi, unde lipsește adesea infrastructura tehnico-edilitară de calitate, spațiile publice și transportul public, în timp ce orașele statice și cele în contracție, pot spori atractivitatea și calitatea vieții prin intervenții de regenerare urbană a spațiilor publice. Regenerarea urbană a cartierelor rezidențiale construite în perioada socialistă, rămâne o temă importantă pentru toate orașele româniei, întrucât ea are un impact atât asupra calității vieții și poate crește atractivitatea centrului urban, reducând fenomenul de suburbanizare.

**În timp ce principiul universal de dezvoltare urbană sustenabilă trebuie să fie cel al orașelor compacte, regenerare și conectate**, este important ca dinamica spațială, de dezvoltare și de locuire să fie analizate la nivel local, pentru a identifica provocările și a principalele obiective ale fiecărui oraș în parte. Zonele urbane formate din așezări contigue, dense și cu un procent ridicat de mixitate funcțională, ce respectă principiile conceptului de orașe compacte - *compact cities*, sunt considerate a fi mai sustenabile prin utilizarea productivă a resurselor de teren din zonele deja urbanizate, eficiența crescută a infrastructurii tehnico-edilitare și distribuția serviciilor publice.

Pe lângă analiza statistică, două instrumente critice de monitorizare și planificarea spațială, ce contribuie la gestionarea eficientă a resurselor de teren sunt **planul urbanistic general și un sistem integrat de tip GIS**, care să încorporeze toate informațiile necesare unei bune planificări și colaborări între administrația publică, investitori și cetățeni. Actualizarea planurilor urbanistice generale este critică pentru aplicarea obiectivelor de dezvoltare compactă, PUG-ul reprezentând cadrul de implementare și planificare. O dată cu elaborarea unui nou PUG, este importantă și dezvoltarea sistemului integrat de tip GIS, pentru a facilita planificarea spațială și dezvoltarea integrată pornind de la o evaluarea corectă a resurselor existente de teren, în special cele din fostele zone industriale, a zonelor intravilane sub-dezvoltate și a activelor publice cu potențial de reconversie funcțională, poate contribui la dezvoltarea spațială sub formă compactă a orașelor prin promovarea acestor resurse de teren înainte de a extinde suprafața intravilană. Extinderea excesivă a acesteia poate facilita expansiunea necontrolată și fragmentată, înspre periferie. În momentul de față, municipiul Slatina se folosește de un PUG elaborat în anul 2017 și nereactualizat până în prezent.

Dinamica spațială din ultimele decenii, au produs schimbări importante în structura spațială și funcțională a municipiului, de aici importanta elaborării planurilor urbanistice generale cu regularitate, pentru a își putea îndeplini rolul în a ghida dezvoltarea conform unei viziuni coordonate.

**Figura 11. Orașele în expansiune, statice și în contracție din România.**



**Sursa: Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Document Însoțitor 1: Cadrul de planificare spațială pentru dezvoltarea durabilă.**

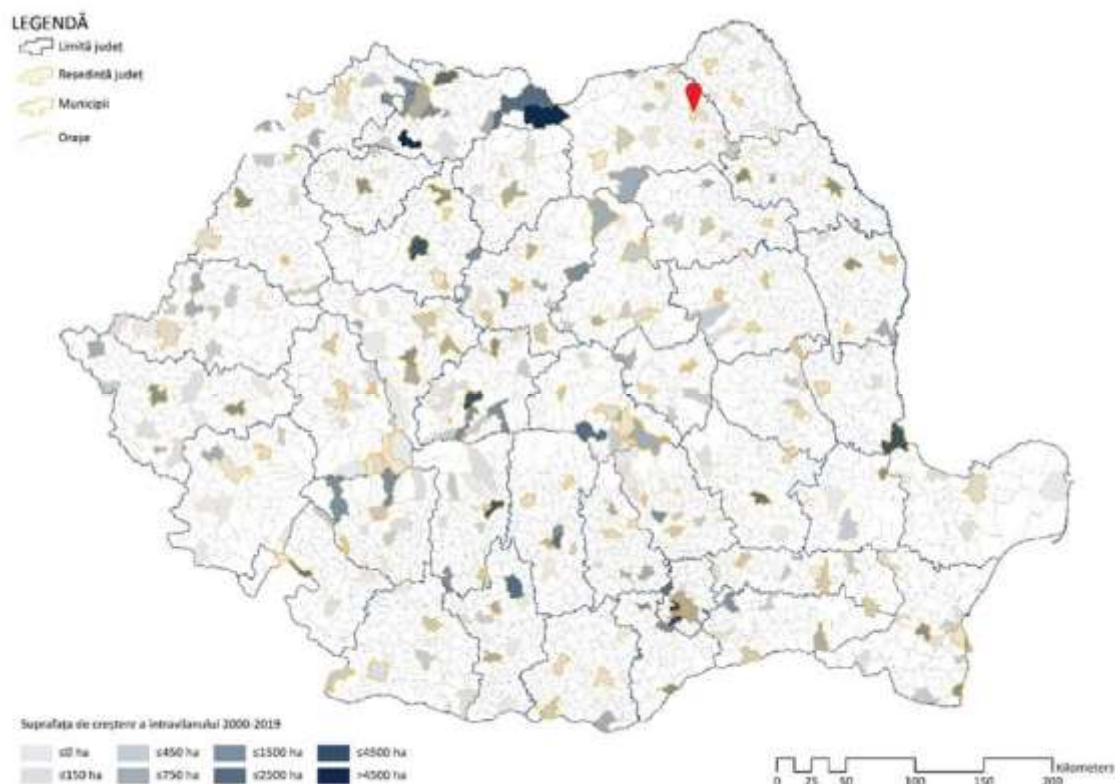
### 2.3.2.2 Dinamica spațială: analiza statistică

**Primul pas către implementarea și adaptarea politicilor de dezvoltare sustenabilă la nivel local, îl reprezintă cunoașterea dinamicilor de dezvoltare spațială și analiza structurii funcționale a unei așezări**, prin monitorizarea unor serii de indicatori cantitativi și calitativi, precum: procentul de extindere a intravilanului, resursele de teren neutilizate din cadrul intravilanului, procentul de expansiune a suprafeței construite, numărul de autorizații de construire emise sau profilul funcțional al noilor zone de expansiune. Această analiză va ghida elaborarea unei strategii de dezvoltare coordonată la nivel metropolitan și identificarea unor direcții și zone prioritare pentru dezvoltare.

**Extinderea excesivă a suprafeței intravilanului, poate facilita expansiunea fragmentată și necontrolată, și în consecință poate accentua fenomenul de peri-urbanizare**, în special atunci când această creștere nu este susținută de o utilizare eficientă a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la infrastructura de transport și de utilități. La nivel național, în intervalul 1993-2019, cele 319 orașe și-au dublat suprafața intravilană, o creștere procentuală de 107%, în timp ce în intervalul 2000 – 2018, suprafața intravilanului a crescut cu 91%. De cele mai multe ori expansiunea intravilanului nu este justificată de o nevoie reală survenită din dinamicile piețelor imobiliare și de epuizarea resurselor de teren din interiorul orașului, ci vine organic, din dorința de a stimula dezvoltarea sau sub influența legii finanțelor publice (legea nr. 273 / 2006), care condiționează distribuția finanțelor publice de suprafața intravilanului.

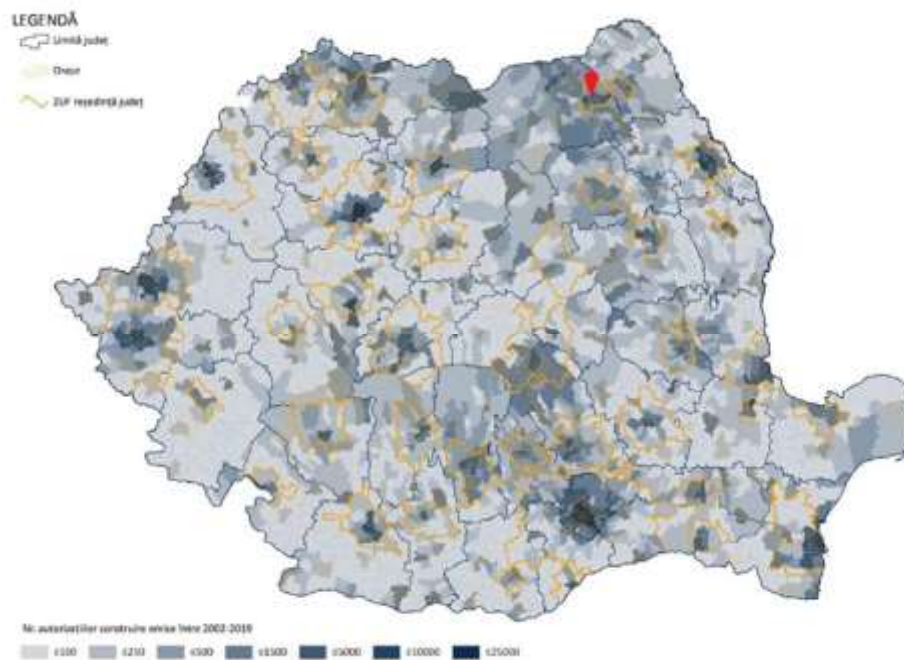
**Procentul de extindere intravilană a Municipiului Slatina față de anul 1993 este de 162,1%**, chiar dacă de la elaborarea ultimului PUG, aceasta a fost constantă, de 3,526 ha. În 1998 municipiul și-a extins suprafața intravilană cu 1,756 de ha, crescând astfel cu 99,2% față de anul 1994 și cu 162,1% față de anul 1993.

*Figura 12. Dinamica suprafeței intravilane în România în intervalul 2000 – 2019.*



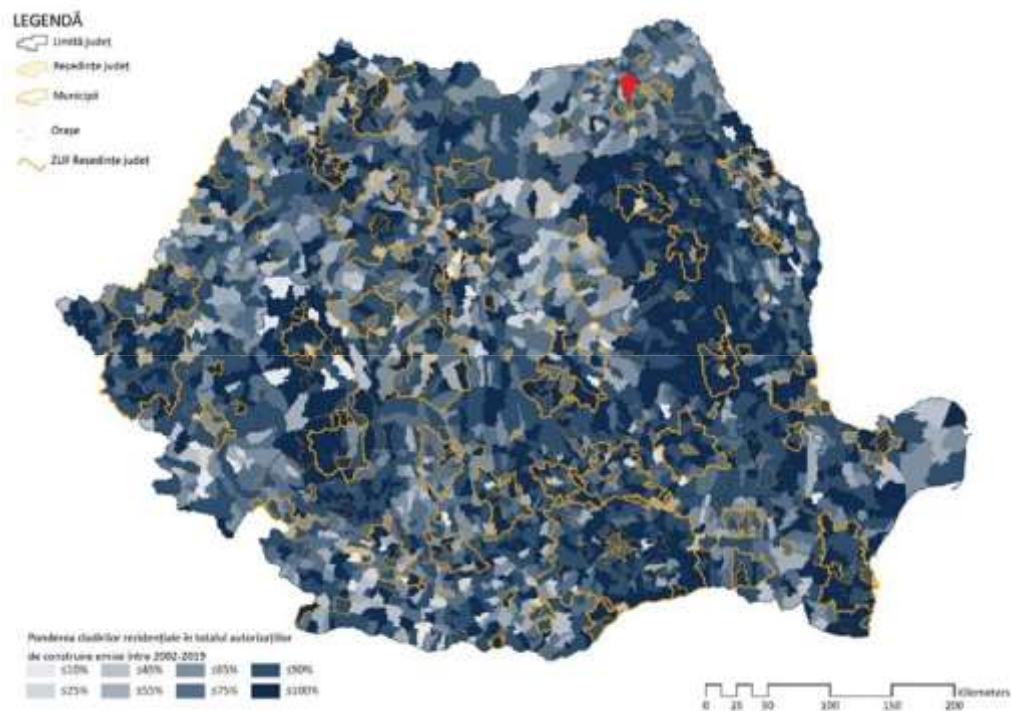
*Sursa: Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Document Însoțitor 1: Cadrul de planificare spațială pentru dezvoltarea durabilă*

*Figura 13. Numărul total de autorizații de construcție la nivel de UAT între 2002 – 2019.*



Sursa: Politică Urbană a României, Livrabilul 3 – Document Însoțitor 1: Cadrul de planificare spațială pentru dezvoltarea durabilă.

Figura 14. Ponderea autorizațiilor pentru clădiri rezidențiale din totalul autorizațiilor 2002 – 2019.

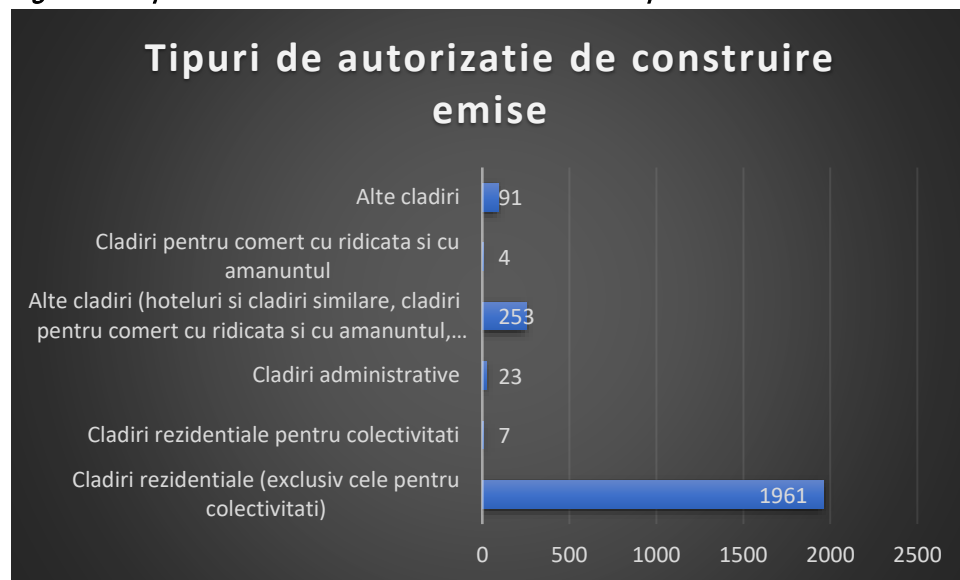


Sursa: Politică Urbană a României, Livrabilul 3 – Document Însoțitor 1: Cadrul de planificare spațială pentru dezvoltarea durabilă.



În cadrul Municipiului Slatina, în intervalul 2002-2022 au fost emise 2339 de autorizații de construcție, indicând astfel o Dezvoltare spațială mai accelerată, fenomen identificat și la nivel național. Din totalul autorizațiilor emise în Municipiul Slatina, 83,84% au fost emise pentru construcții rezidențiale.

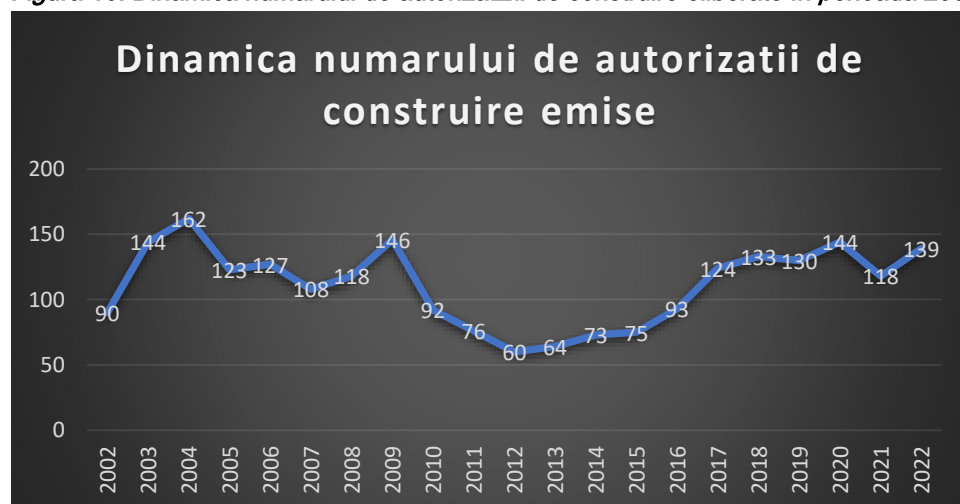
Figura 15. Tipurile de autorizații de construire emise în perioada 2002 – 2022 în Municipiul Slatina



Sursa: Institutul National de Statistica Tempo online

Intervalul 2002-2022 surprinde atât dezvoltarea accelerată din perioada anterioară crizei economice, a municipiului Slatina atingând vârful autorizațiilor de construire eliberate în anul 2009, atunci când au fost eliberate 146 de autorizații. Începând cu anul 2007, numărul autorizațiilor emise a scăzut constant până în anul 2014, atunci când s-a înregistrat o ușoară redresare, iar de atunci media anuală a variat ușor. În anul 2022 au fost emise 139 de autorizații, cu 4,8% mai puține față de anul 2006.

Figura 16. Dinamica numărului de autorizații de construire eliberate în perioada 2002 – 2022

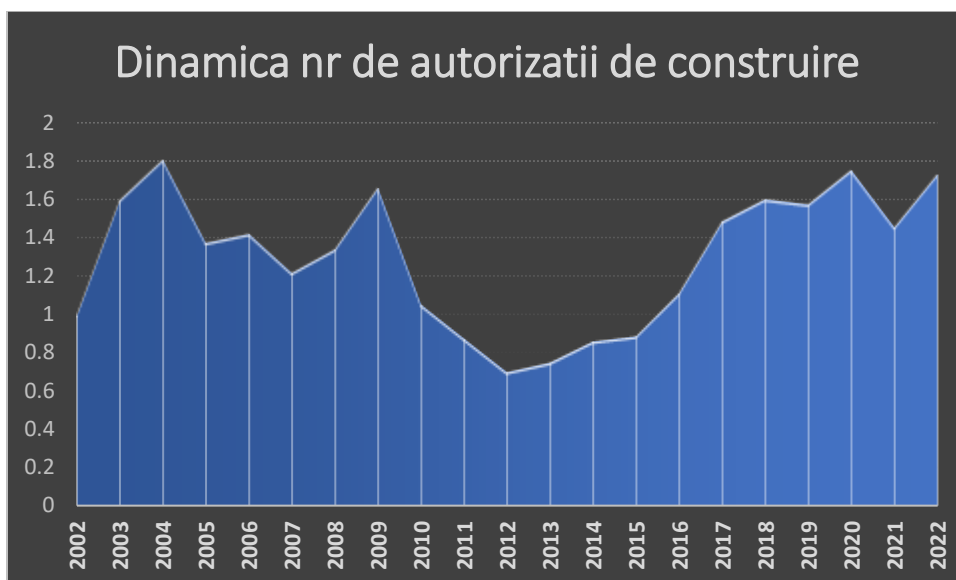


Sursa: Institutul National de Statistica Tempo online

Între 2002 și 2022, numărul total de autorizații de construcție emise la 1000 de locuitori, raportat la cele mai recente date ale populației cu domiciliul, era la nivelul municipiului Slatina de 1.73 % în anul 2022, față de 0.99 % în 2002. Procentul redus înregistrat în municipiul Slatina este influențat de numărul mare de locuitori la care este raportat totalul autorizațiilor de construcție, acest indicator reflecta localitățile mai dinamice, și cele mai puțin dinamice din punct de vedere al dezvoltării spațiale.

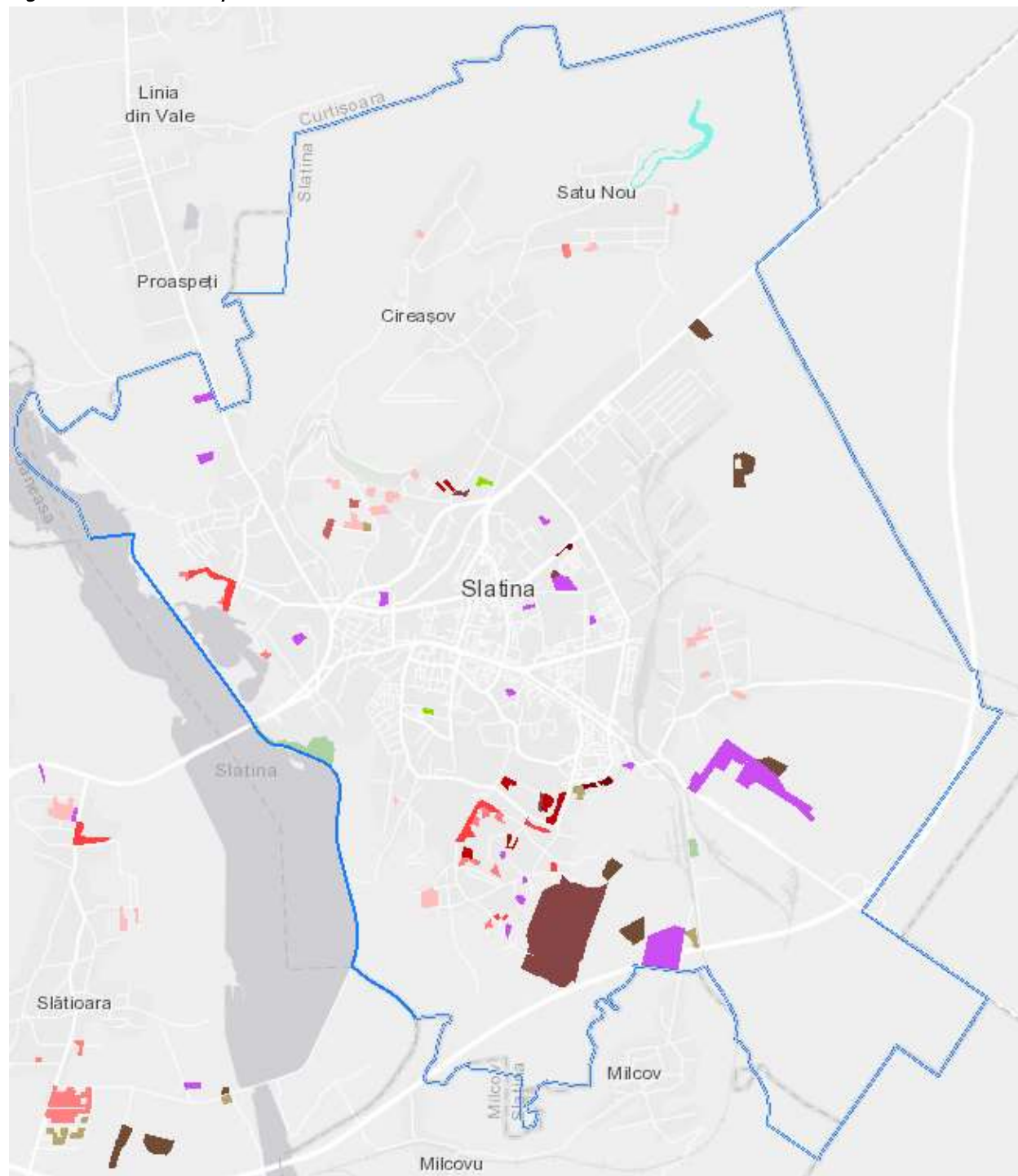
În sudul și estul municipiului Slatina au fost emise mai multe autorizații la 1000 de locuitori, față de zona de vest.

*Figura 18. Dinamica numărului de autorizații de construire emise raportate la 1.000 de locuitori*






























*Sursa: Institutul National de Statistica Tempo online*

Figura 19. Dinamica suprafeței construite în intervalul 2002 – 2022.



Land Use vector

-  11100: Continuous Urban fabric (S.L. > 80%)
-  11210: Discontinuous Dense Urban Fabric (S.L.: 50% - 80%)
-  11220: Discontinuous Medium Density Urban Fabric (S.L.: 30% - 50%)
-  11230: Discontinuous Low Density Urban Fabric (S.L.: 10% - 30%)

	11240: Discontinuous very low density urban fabric (S.L. < 10%)
	11300: Isolated Structures
	12100: Industrial, commercial, public, military and private units
	12210: Fast transit roads and associated land
	12220: Other roads and associated land
	12230: Railways and associated land
	12300: Port areas
	12400: Airports
	13100: Mineral extraction and dump sites
	13300: Construction sites
	13400: Land without current use
	14100: Green urban areas
	14200: Sports and leisure facilities
	21000: Arable land (annual crops)
	22000: Permanent crops
	23000: Pastures
	24000: Complex and mixed cultivation patterns
	25000: Orchards
	31000: Forests
	32000: Herbaceous vegetation associations
	33000: Open spaces with little or no vegetations
	40000: Wetlands
	50000: Water

*Sursa: CORINE Land Cover 2018.*

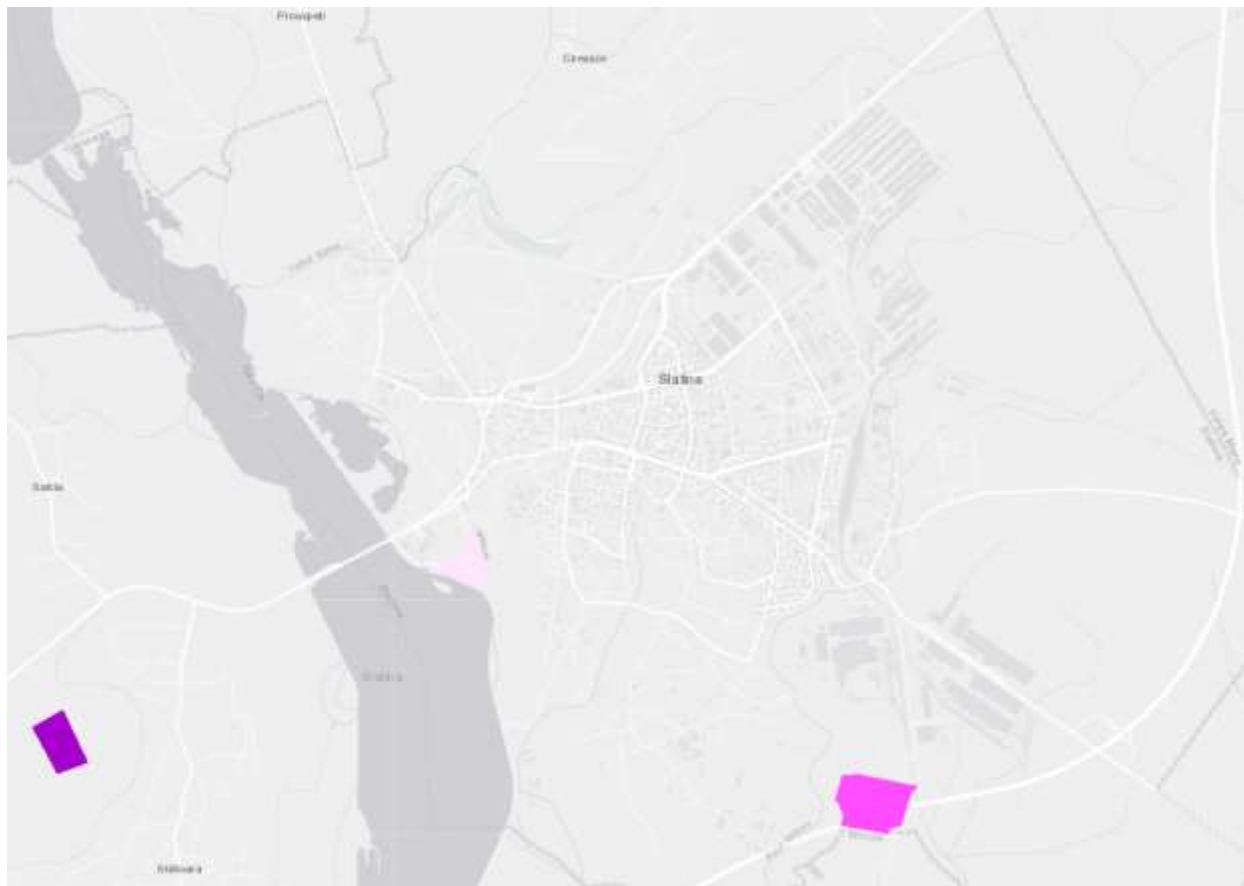
**Raportul dintre rata de creștere a suprafeței construite și rata de creștere demografică**, ne indică dacă expansiunea spațială a fost susținută de o creștere a populației, sau dimpotrivă, a venit pe fundul unei scăderi demografice, generând astfel dinamici de creștere nesustenabile. Aceste formule indică un raport pozitiv în municipiul Slatina, indicând o rată de consum a terenurilor mai lentă decât cea creșterii populației. În interpretarea acestor rezultate trebuie luate în considerare dinamicile demografice aparte ale regiunii Sud Vest Oltenia, caracterizată de creșterea demografică a populației cu domiciliul în contextul trendului negativ înregistrat la nivel național, dinamică influențată și de numărul mare de imigranți, care se înregistrează aici.

### 2.3.2.3 Dinamicile spațiale: principalele zone de expansiune

**Municipiul Slatina, din poziția de pol de dezvoltare urbană, a continuat să își extindă suprafața construită**, din punct de vedere spațial municipiul Slatina putând fi considerat un oraș în expansiune.

Principalele zone de expansiune identificate sunt concentrare în estul orașului Slatina, spre localitățile Valea Mare, Birca, Recea, dar și în nordul orașului (Cartierele Saracești, Cireasov, Satul Nou). Ca urmare a dinamicilor de expansiune spațială, amprenta urbană a municipiului Slatina se apropie de cele a localităților învecinate, **evidențiind astfel necesitatea unei abordări integrate de planificare spațială la nivel metropolitan**, atât în ceea ce privește gestionarea reglementărilor de urbanism, a planurilor de mobilitate dar și a proiectelor de infrastructură edilitară și socială.

*Figura 23. Zonele de expansiune spațială din Municipiul Slatina , față de perimetrul construit din 1990.*



*Sursa: CORINE Land Cover 2018.*

**Principala provocare în dezvoltarea durabilă o reprezintă expansiunea urbană necontrolată**, mai exact fenomenul de dezvoltare în extenso, sub formă dispersată și de densitate mică, fără o utilizare eficientă în prealabil a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun. Formele de dezvoltare din jurul Slatina sunt cu precădere nesustenabile, zonele de creștere având un caracter monofuncțional - zone rezidențiale sau parcuri de retail, cu deficiențe în ceea ce privește infrastructura rutieră, pietonală, dar și infrastructura tehnico-edilitară și cea socială. Acest fenomen generează următoarele provocări punctuale:

- costuri suplimentare generate de nevoia extinderii și mentenanței infrastructurii edilitare și de transport spre aceste zone;
- ineficiența livrării serviciilor publice pe un areal mai întins, în zone cu densitate mică;
- ineficiența construirii liniilor de transport în comun / creșterea frecvenței în zone fragmentate, cu densitate mică sau imposibilitatea introducerii liniilor de transport în comun din cauza tramei stradale necorespunzătoare;
- traficul congestionat pe principalele artere ce unesc aceste comunități periurbane de centru, ca urmare a distanței dintre locurile de muncă, cele de socializare, a serviciilor și a zonelor de locuințe;
- pericolul de a dezvolta zone neinclusiv, ce nu sunt construite în jurul unei comunități și pot duce la alienare socială din cauza lipsei infrastructurii sociale, a celei pietonale, ceea ce le face inaccesibile fără mașină (tinerilor / vârstnicilor).

Pentru combaterea acestor provocari se va avea in vedere dezvoltarea unor zone cu locuinte multifamiliare, zone planificate integrat, cu functionalitati si dotari aferente regenerarii urbane.

**Piața rezidențială** a reprezentat forma dominantă de dezvoltare din municipiul Slatina, 69,3% din totalul autorizațiilor din Județul Olt, 83,84% al celor din municipiu fiind emise pentru construcții rezidențiale. Inelul peri-urban și zona urbană funcțională a Slatinei au crescut mai accelerat față de municipiu, între 2002 și 2022, în Slatina fiind eliberate 2.339 autorizații de construire.

Putem observa conturarea în ultimele doua decenii, la periferia orașului, a unor noi cartiere, ce prezintă provocările mai sus amintite dar și diverse particularități ce sunt importante în dezvoltarea integrată a zonei urbane funcționale și în conectarea lor cu orașul, așa cum a reieșit din consultările publice cu societatea civilă:

- **Cartierul Cireasov:** situată în nordul Municipiului Slatina, zona prezintă avantajul proximității de zona centrală (față de celelalte cartiere nou dezvoltate), dar lipsa conexiunilor directe este o provocare care o împiedică să valorifice acest aspect. Pentru a reduce dependența față de centru și de automobil și a crește calitatea vieții în cartier este necesară dezvoltarea infrastructurii sociale (școli, dispensar / ambulatoriu) și a dotărilor de cartier (parc, loc de joacă, teren de sport, centru de cartier), ce acum lipsesc cu desăvârșire.

*Figura 25. Expansiune urbană în cartierul Cireasov: amprenta construită în 2011 □i 2020*



*Sursa Google Earth – captura*

**Piața spațiilor comerciale și logistice**, desi s-a dezvoltat puternic în ultima decadă, Slatina fiind orașul cu cea mai mica suprafață de spațiu comercial raportată la mia de locuitori, în 2019, datorita faptului că Slatina înregistrează unul din cele mai mici salarii mediu net din reședințele de județ din regiunea Sud Vest Oltenia, conform unei analize Cushman & Wakefield Echinox din 2019.

La data prezentei analize în Municipiul Slatina nu exista nici un centru comercial de tip Mall, una din solicitarile repondentilor la chestionarul public privind elaborarea Strategiei de Dezvoltare Integrate Urbane fiind tocmai infiintarea unui Mall în Municipiul Slatina.

**Piața spațiilor de birourilor** nu a fost la fel de dinamică, în oraș nefiind dezvoltate proiecte majore în acest sector, cu câteva excepții punctuale în zona centrală. Lipsa spațiilor de birouri de calitate prezintă un impediment în atragerea de angajatori în oraș, însă acest sector este unul cu potențial de dezvoltare.

**Fosta zonă industrială**, aflată în partea sud estică a municipiului, se află în plin proces de relansare prin dezvoltarea vechilor întreprinderi industriale, dar și prin investițiile noi ale companiilor străine.

Zona se confruntă cu o serie de provocări specifice țesutului urban industrial, precum: permeabilitatea redusă și accesibilitatea pietonală deficitară, ce au fost perpetuate apoi de tipologia noilor proiecte, prin dezvoltarea mono-funcțională, orientată spre automobil a unor parcele de mari dimensiuni.

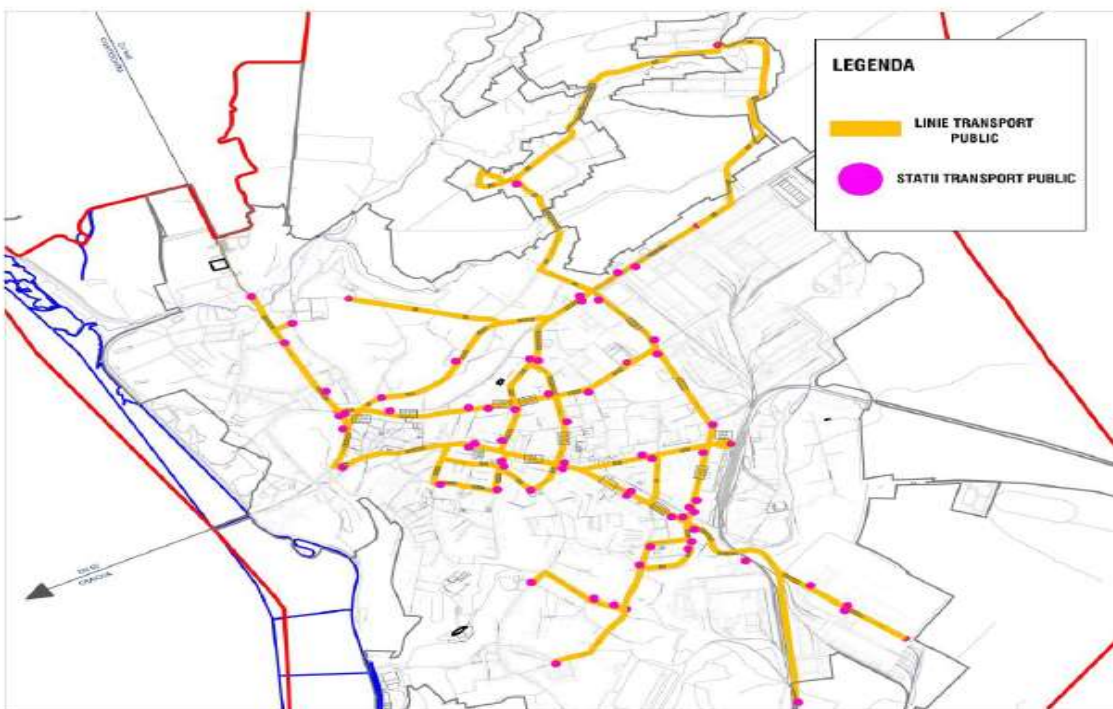
**Aceasta zonă are un potențial important de valorificare atât în scopuri economice cât și urbanistic,** pentru a facilita legătura dintre estul și vestul orașului. Zona este una de interes pentru dezvoltatori, însă administrația publică trebuie să aibă o abordare proactivă în definirea principalelor direcții de dezvoltare și în gestionarea activelor publice, astfel încât să faciliteze dezvoltarea echilibrată a zonei.

Pentru o dezvoltare armonioasă trebuie încurajată mixitatea funcțională în zonă, cu precădere introducerea de noi activități economice dar și posibil a unor ansambluri de locuințe, având în vedere totuși activitățile existente în zonă. Direcțiile de dezvoltare și refuncționalizare trebuie să fie predefinite prin elaborarea de către administrația publică a unui PUZ director, astfel încât să se asigure compatibilitatea funcțiilor și să se evite posibilele conflicte apărute în urma dezvoltării organice a parcelelor.

**Dezvoltarea zonei deschide oportunități în facilitarea conexiunilor între arealele urbane ale orașului și în creșterea gradului de accesibilitate cu mijloace nemotorizate de transport în interiorul zonei.**

Aceste oportunități pot fi valorificate prin densificarea tramei stradale și separarea traficului auto de intensitate mare, de traficul nemotorizat. Totodată, pentru a încuraja mixitatea funcțională, se recomandă stabilirea unor direcții urbanistice care să promoveze dezvoltarea parcelelor la o scară prietenoasă oamenilor, prin crearea de spații publice în jurul clădirilor și introducerea de mobilier urban. Investițiile publice în infrastructură și regenerarea spațiului public reprezintă un instrument de stimulare a investițiilor private și reconversie a fostelor zone industriale.

*Figura 30. Propunere de densificare a tramei stradale în Municipiul Slatina*



*Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Slatina*

### 2.3.3 Locuirea la nivelul Municipiului Slatina

#### 2.3.3.1 Locuirea în România în raport cu contextul European

**Accesul cetățenilor la locuințe de calitate este un drept fundamental,** iar dinamica fondului locative ne poate indica atât gradul de accesibilitate al locuințelor, cât și atractivitatea anumitor zone pe piața imobiliară

și un eventual fenomen de expansiune necontrolată sau dispersie, atunci când dinamica suprafeței locuibile este coroborată cu dinamica demografică. La nivel European, acest indicator a fost analizat în cadrul celui mai recent Flash Eurobarometer, publicat în 2016, prin evaluarea gradului de satisfacție cu privire la *ușurința de a găsi o locuință bună la un preț rezonabil* în 83 de orașe, incluzând toate capitalele europene – în România au fost analizate orașele București, Cluj-Napoca și Piatra-Neamț. Din cei intervievați, peste 50% se declară satisfăcuți / oarecum satisfăcuți, însă nivelul de satisfacție este mai scăzut în rândul locuitorilor din capitalele Europei, majoritatea populației fiind satisfăcută doar în Atena (62%) și Zagreb (50%), iar în 15 capitale mai puțin de 20% din populație s-a declarat satisfăcută. Totodată, locuitorii din centrul orașelor s-au declarat în general mai puțin satisfăcuți față de cei din zona metropolitană. Rezultatele colectate pentru România indică faptul că aproximativ 48,6% din respondenți s-au declarat satisfăcuți / oarecum satisfăcuți, cel mai mare procent fiind înregistrat în Piatra Neamț (60%) iar cel mai redus în Cluj-Napoca (44%). De asemenea, barometrul a evaluat *gradul de satisfacție față de locuința actuală*, iar 63 din 83 de orașe au înregistrat un procent de satisfacție mai mare de 90%. La nivelul României, gradul de satisfacție parțială sau totală a fost de 87,6%, mai scăzut în București (81%) față de Cluj Napoca (93%) și Piatra Neamț (89%).

**Conform statisticilor Eurostat pentru 2019, România înregistrează cel mai mare procent al populației care locuiește într-o locuință proprietate privată (95,8%)** – față de media EU-27 de 69,8%, **dar și cel mai mare procent al populației care trăiește într-o locuință supra-aglomerată (45,8%)** – față de media EU-27 de 17,1% și cel mai mare procent al populației private de locuințe de calitate (14,2%) – față de media EU-27 de 4%. Este important de menționat totuși că România a înregistrat o rată mare de îmbunătățire a acestor indicatori în perioada 2012-2018. În ceea ce privește calitatea locuirii, România alături de Polonia și Croația înregistrau cel mai mic număr de camere pe cap de locuitor (1.1) din Uniunea Europeană – EU 27, unde se înregistra o medie de 1.7 camere, dar și cea mai mică suprafață locuibilă pe cap de locuitor (19,5 m<sup>2</sup>) – față de media UE de 42,56 m<sup>2</sup>.

**Raportul The State of Housing in EU 2019 evidențiază faptul că Uniunea Europeană trece în continuare printr-o criză locativă ce se manifestă mai puternic la nivelul zonelor urbane**, în special în sectorul locuințelor sociale/accesibile ca preț, ceea ce adâncește gradul de diviziune socială. La nivel european, în 2019, 10,1% din gospodării și 37,1% din gospodăriile vulnerabile, cu risc ridicat de sărăcie, foloseau mai mult de 40% din venituri pentru cheltuieli legate de locuință. România se sita sub media europeană, cu o rată de 8,6% din populația generală, o ameliorare semnificativă față de anu 2012, când la nivel european media era de 11,4% iar România înregistra o rată de 18,4%. De asemenea, în cadrul populației vulnerabile, România înregistra în 2019 o pondere de 29,7%, sub media Europeană și valoarea de 45% înregistrată în anul 2012, atunci când se situa peste media UE de 38,1%.

*Figura 31. Indicatori privind locuirea – analiza comparativă dintre media EU și România.*



*Sursa: INS TEMPO și EUROSTAT.*

### 2.3.3.2 Dinamica locuirii: contextul național, regional și local

**Totalul numărului de locuințe finalizate în cursul anului 2022 la nivel național era conform celor mai recente date puse la dispoziție de INS de 73.338 unități, în trend crescător în ultimii 3 ani comparative cu 48.599 unități, înregistrat în anul 1990.** Vârful imobiliar înregistrat înainte de instalarea crizei economice din 2008, a fost urmat de o perioadă în care numărul locuințelor noi a scăzut brusc între 2008-2010, cu -27,3% față

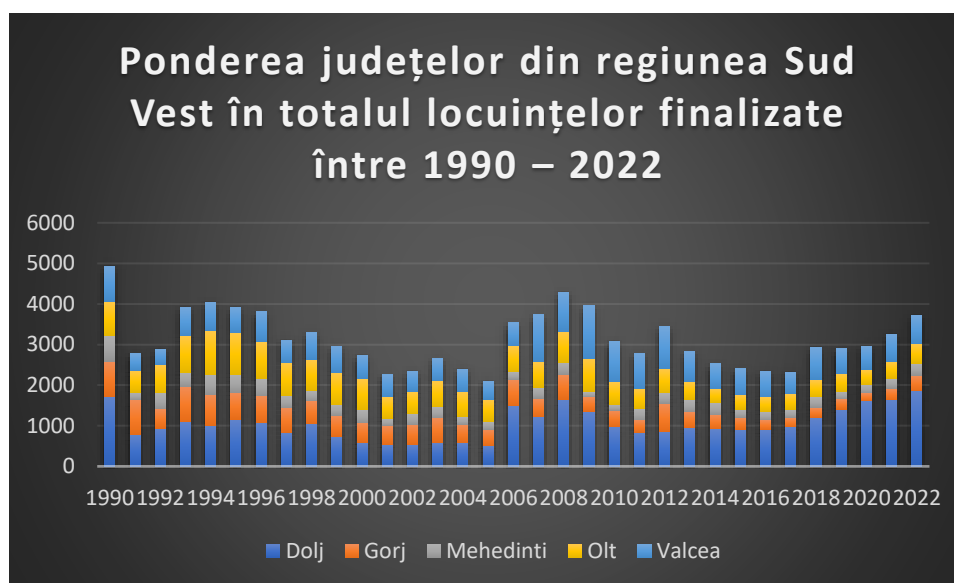


de vârful din 2008, iar apoi moderat dar continuu până la pragul de 43.587 unități în 2013. La nivelul regiunilor, cea mai mare pondere din totalul unităților înregistrate la nivel național o avea regiunea București-Ilfov (22%), urmată de regiunea Nord-Vest (19%).

**Ponderea regiunii Sud Vest Oltenia în numărul total de locuințe finalizate în 2022 a fost de 5,08% (3.724 de unități), clasându-se pe ultimul loci în ierarhia regiunilor** (cu excepția liderului București-Ilfov), după regiunile Nord-Vest și Centru. În intervalul 1990 -2007 dar și 2010-2012 regiunea a avut cele mai multe unități finalizate pe an, surclasând chiar și regiunea București-Ilfov, iar în intervalul 2013-2016 ea a fost surclasată doar de regiunea București-Ilfov. Județul Olt a avut în intervalul 1990-2014 o evoluție medie în totalul regiunii, atingând vârful de 830 unități în anul 2009, clasându-se apoi pe locul trei după județele Dolj și Valcea.

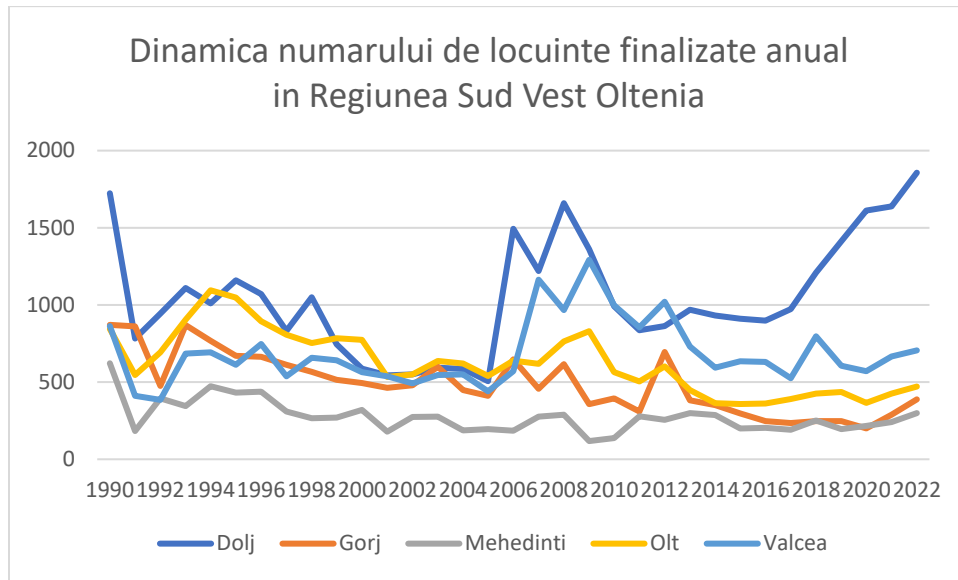
**În timp ce media națională a început să crească constant după 2013, redresându-se după criza economică, dinamica regională și județeană a continuat să fie una descendentă**, totalul județean din anul 2022 fiind cu 43% mai mic față de vârful din anul 2009 iar la nivelul regiunii cu 5,9% mai mic față de vârful din anul 2009.

*Figura 32. Ponderea județelor din regiunea Sud Vest Oltenia în totalul locuințelor finalizate între 1990 – 2022.*

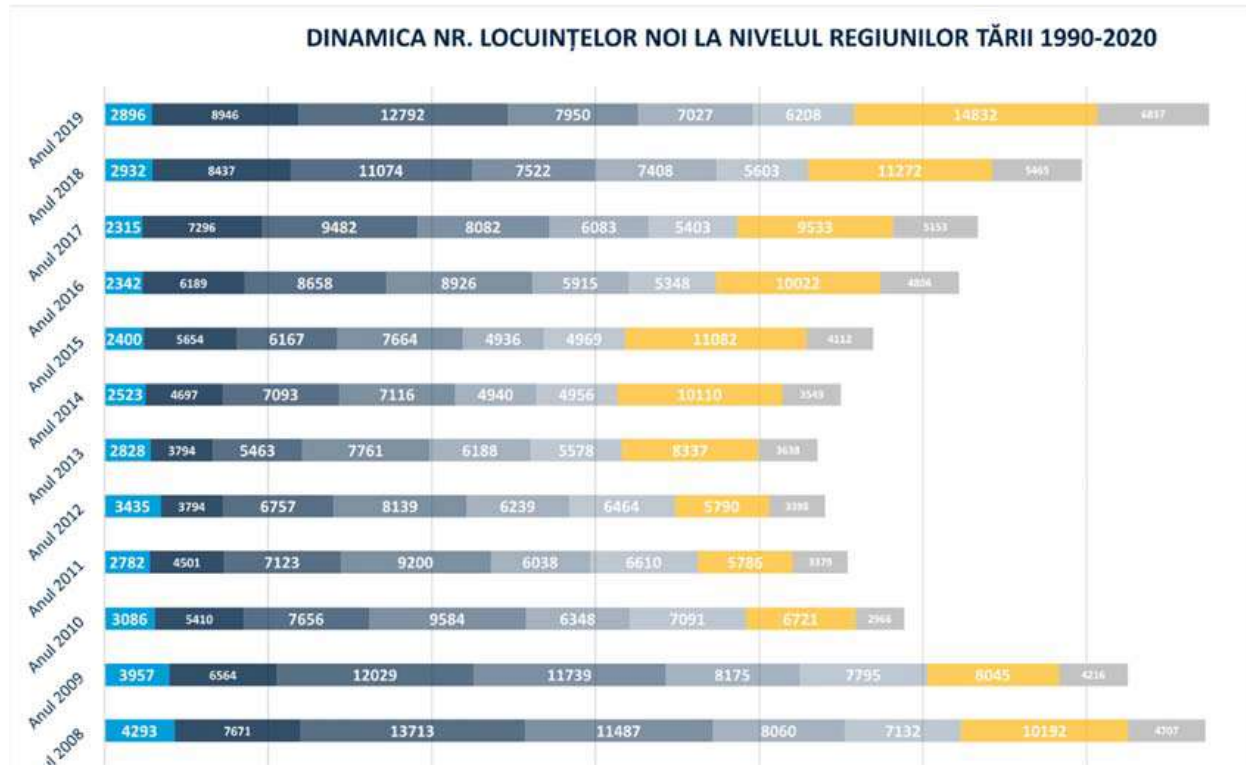


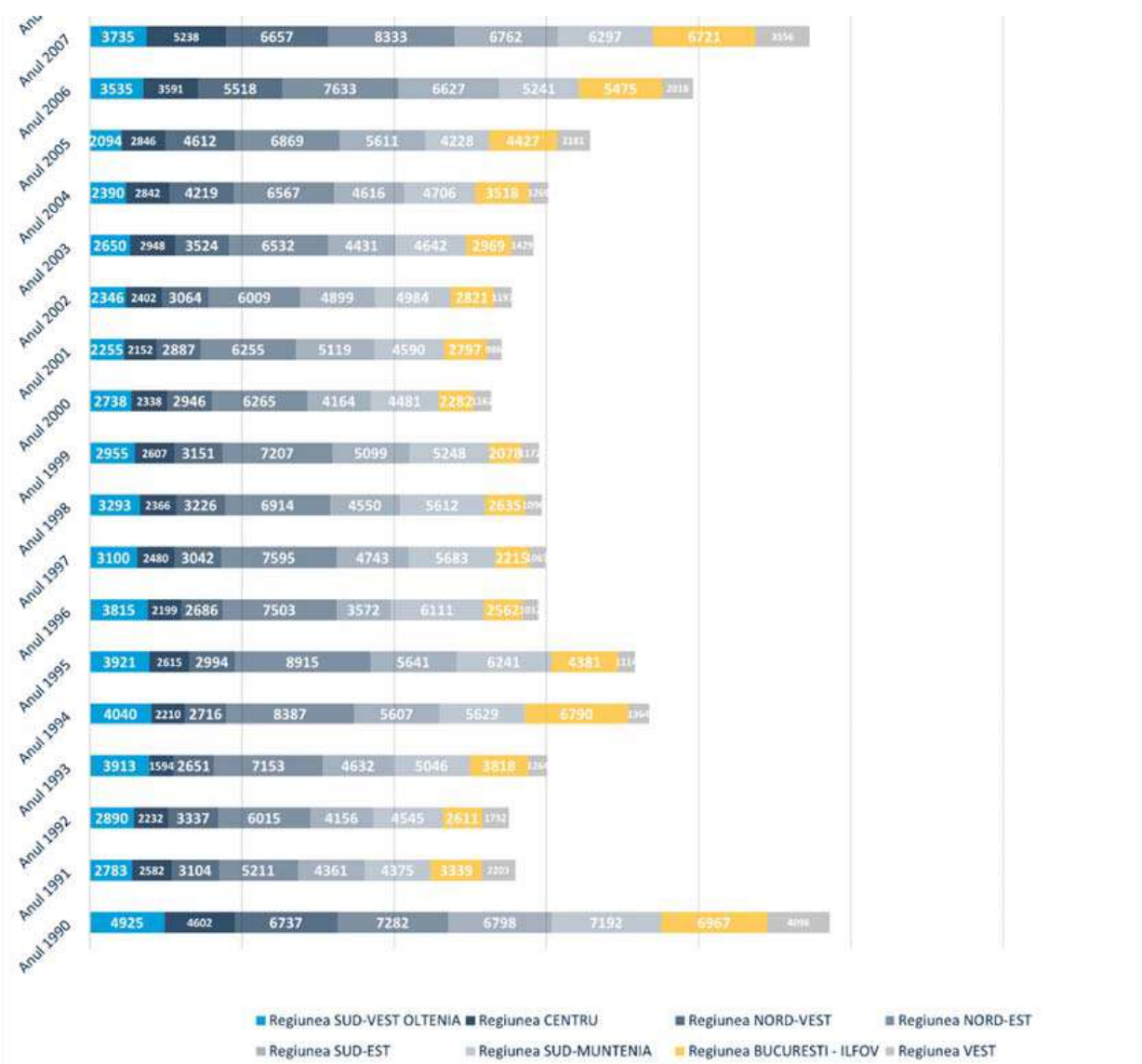
*Sursa: prelucrare date INS TEMPO*

*Figura 33. Dinamica numărului de locuințe finalizate anual între 1990-2022 – analiza comparativă*



**Figura 34. Dinamica locuințelor finalizate anual în regiunile țării,**



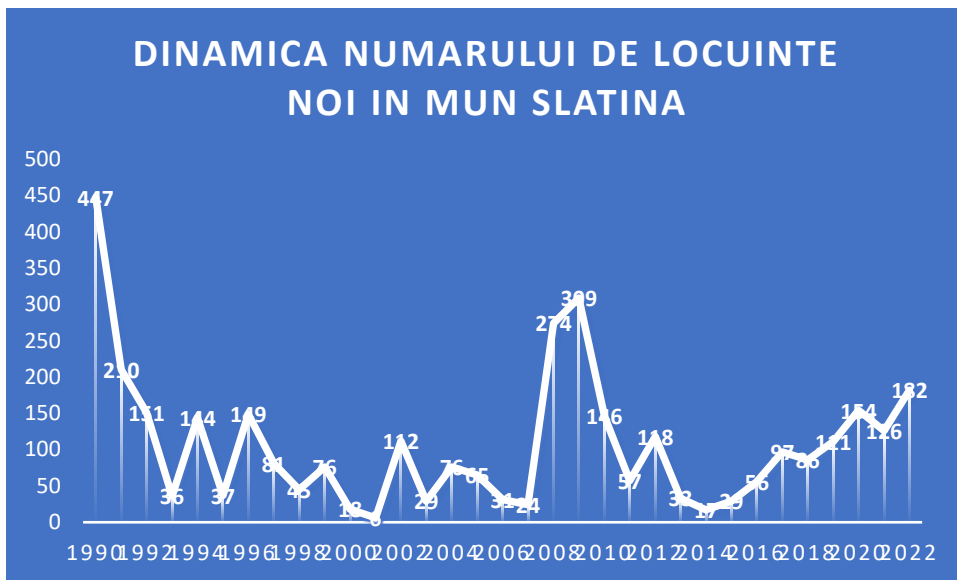


Sursa: Institutul National de Statistica TEMPO ONLINE

### 2.3.3.3 Dinamica locuirii: Municipiul Slatina

În Municipiul Slatina în 2022 exista un total de 33.459 de unități, dintre care 182 finalizate în anul 2022, cu 43,58% mai puține față de vârful atins în anul 2008, de 274 de unități. Totalul de 182 de unități din Municipiul Slatina reprezintă 39% din totalul unităților din județul Olt.

Figura 35. Dinamica locuințelor terminate in Municipiul Slatina in perioada 1990-2022

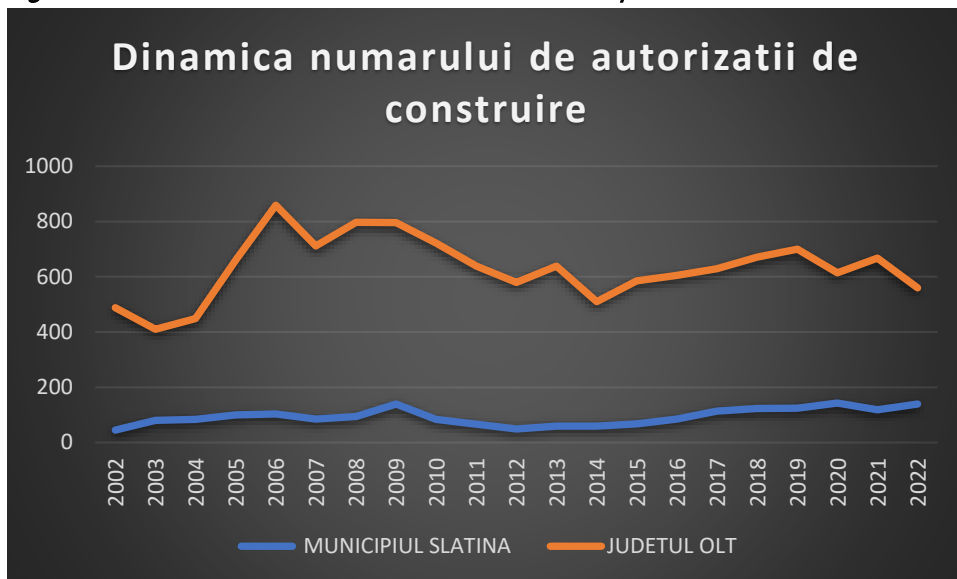


Sursa: Institutul National de Statistica TEMPO ONLINE

Conform datelor puse la dispoziție de INS, în intervalul 1990-2022 numărul total de locuințe a crescut cu 24.18% în municipiul Slatina (6.516 unități), în comparative cu creșterea județeană acolo unde procentul locuințelor a crescut cu 9%, adică 16.692 unități.

Dinamica numărului de locuințe finalizate în intervalul 1990-2022, indică un interes crescut în cadrul Municipiciului Slatina în comparative cu celelalte localități ale județului Olt

Figura 37. Număr total autorizații construire în Municipiciul Slatina și în Județul Olt



Sursa: Institutul National de Statistica TEMPO ONLINE

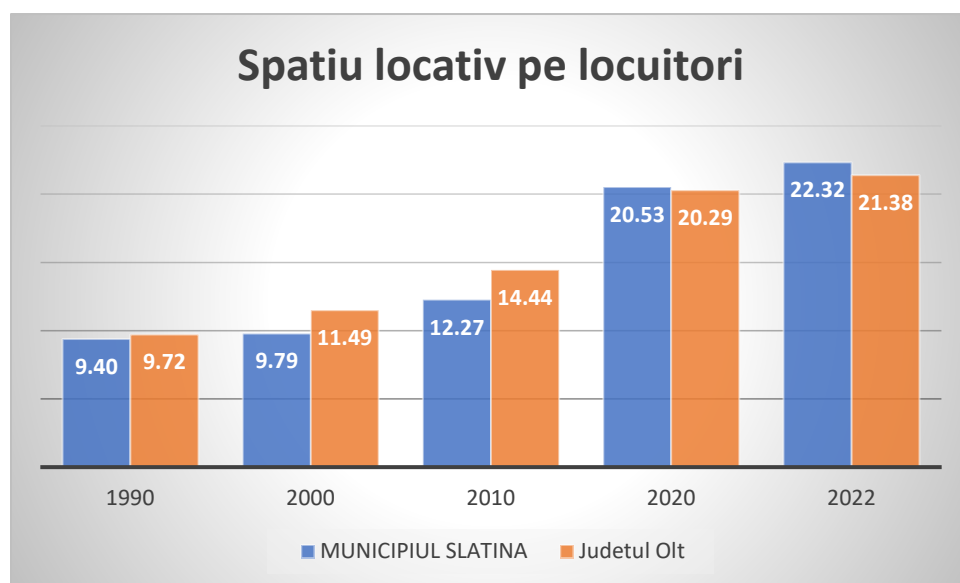
#### 2.3.3.4 Calitatea locuințelor: gradul de aglomerare

Suprafața medie locuibilă pe cap de locuitor era în 2022 de 22,32 m<sup>2</sup> în municipiul Slatina și de 21,38

m<sup>2</sup> în județul Olt, ambele situându-se aproape de media națională de 21,57 m<sup>2</sup> pe cap de locuitor. Se remarcă dublarea suprafeței medii locuibile din anul 1990 și până în anul 2022. Spațiul localitativ raportat la numărul de locuitori nu indică atât calitatea locuirii, prin gradul de aglomerare, dar poate reflecta și dinamica de expansiune spațială, mai exact consumul de teren excesiv și dezvoltarea spațială de densitate mică.

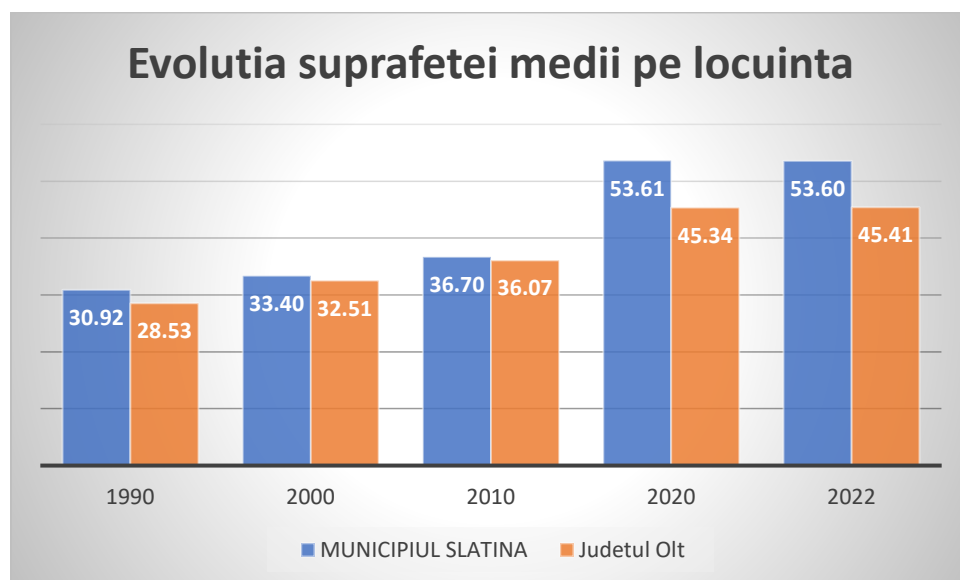
Per total, acest indicator nu reflectă o calitate mai mică a locuirii, prin prisma ratei de aglomerare a locuințelor, în municipiul Slatina față de media națională și chiar de cea județeană. Pe de altă parte, în județul Olt și în special în inelul peri-urban, există spații mai generoase față de media națională și regională, indicând o calitate mai bună a locuirii.

Figura 38. Analiza comparativă a evoluției spațiului locativ pe cap de locuitor



Sursa: Institutul Național de Statistică TEMPO ONLINE

Figura 39. Analiza comparativă a evoluției suprafeței medii locuibile per locuință.

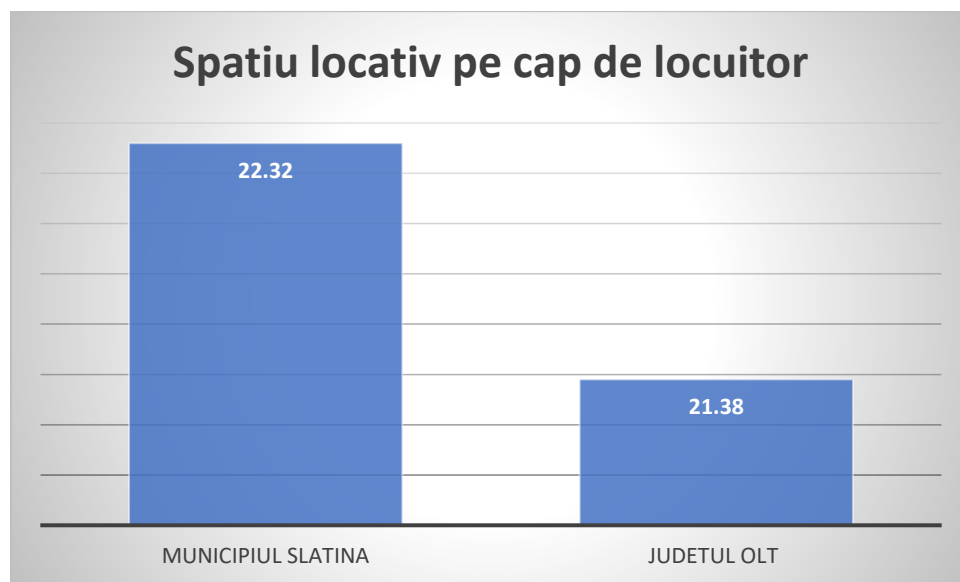


Sursa: Institutul Național de Statistică TEMPO ONLINE

**Numărul mediu de camere pe cap de locuitor**, era în 2022 la nivelul jud. Olt de 1.40 camere / persoană iar la nivelul regiunii Sud Vest Oltenia de 1,46 camere / persoană, peste media națională de 1.11 camere / persoană – comparativ media UE este de 1,7 camere / persoană. De asemenea, numărul mediu de camere per locuință la nivelul județului era de 2,98 camere / locuință, mai mare față de media regională, de 2.69 camere / locuință și de cea națională, de 2.73 camere / locuință, **indicând astfel un număr mai mare de persoane ce locuiesc în aceeași gospodărie, față de regiune și de media națională.**

În municipiul Slatina, spațiul locativ per capita este mai mare față de media Uniunii Europene, de 19,5 m<sup>2</sup>/ persoană.

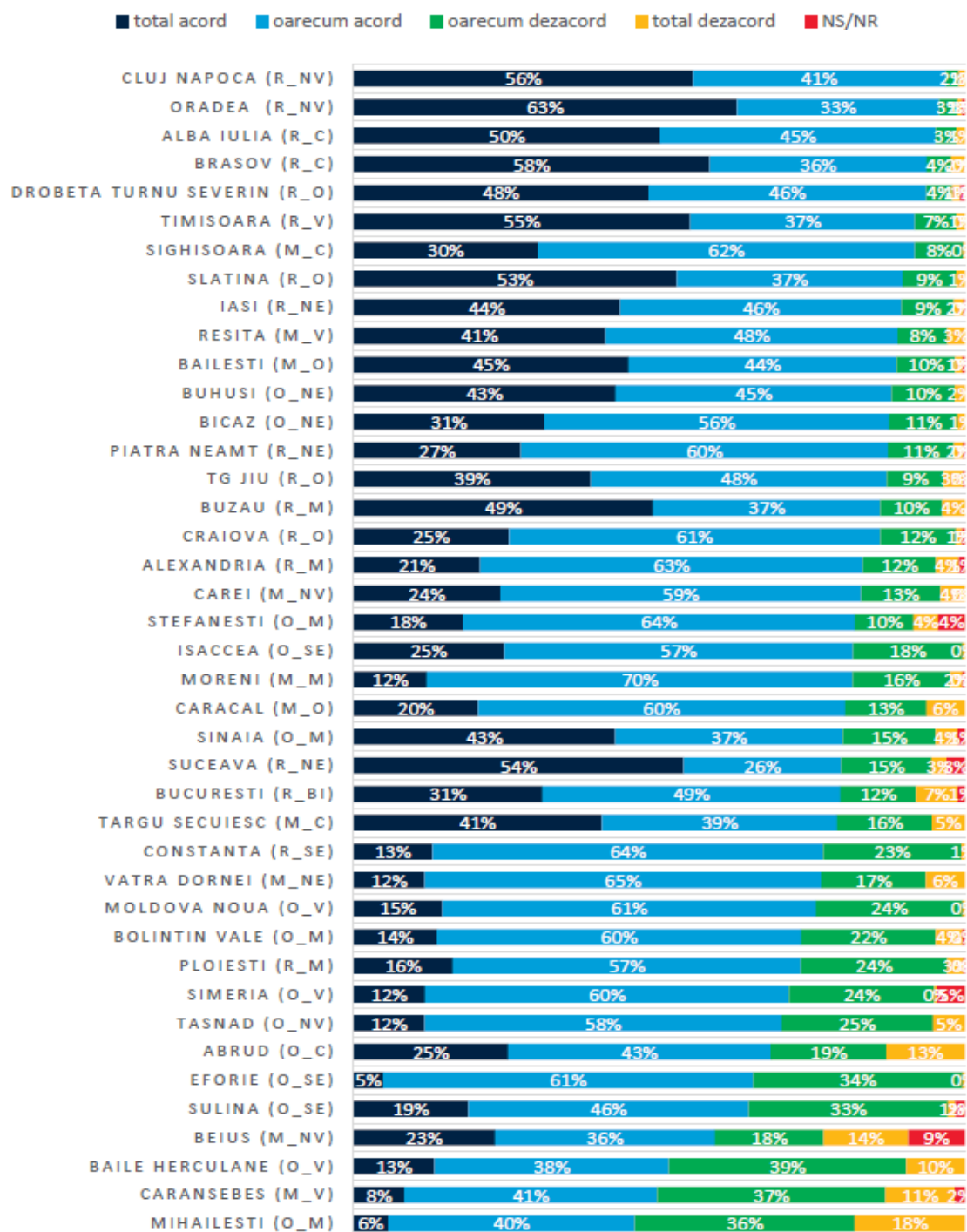
*Figura 40. Spațiu locativ pe cap de locuitor în 2022*



*Sursa: Institutul National de Statistica TEMPO ONLINE*

**Gradul de satisfacție față de locuirea în orașul Slatina**, analizat în cadrul Barometrului Urban realizat în cadrul proiectului prin care este elaborată Politica Urbană a României, poziționează Slatina pe unul din primele locuri din orașele analizate, 53% declarându-se total mulțumiți, însă 10% oarecum nemulțumiți sau total nemulțumiți

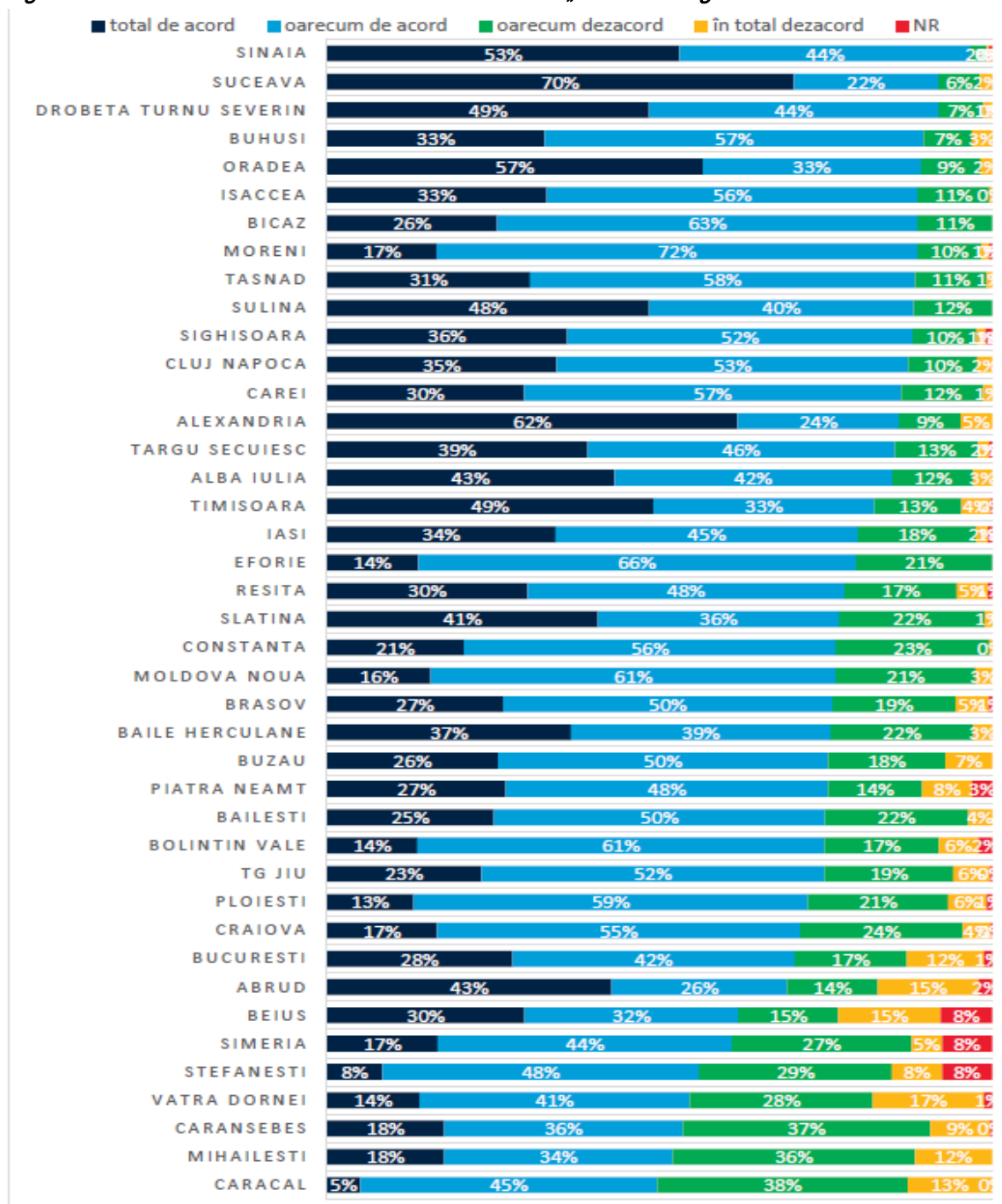
*Figura 41. În ce măsură sunteți de acord cu următoarea afirmație: sunt mulțumit/ă să locuiesc în...[orașul dvs.]-comparație*



Sursa: Politică Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020

În ceea ce privește siguranța în cartiere, Slatina se situează pe locul al doilea în ierarhia celor 41 de orașe analizate în cadrul Barometrului Urban, cu 41% din populație fiind total de acord cu afirmația ‘mă simt în siguranță în cartierul meu’ și 36% din populație fiind oarecum de acord, un procent de doar 1% fiind în total dezacord.

Figura 42. În ce măsură sunteți de acord cu afirmația „mă simt în siguranță în cartierul meu”.



Sursa: Politica Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020



## 2.3.4 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
<b>Dinamicile spațiale și principalele zone de dezvoltare</b>	
<p><b>Slatina se află într-un proces de expansiune urbană necontrolată sub formă dispersată</b> și de densitatea mică, fără o utilizare eficientă în prealabil a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun.</p> <p>Este vizibil procesul de suburbanizare la periferia orașului, în special în zona de nord-vest și sud-est a orașului dar și în localitățile periurbane, din care se evidențiază Valea Mare, Recea, Milcovul din Deal).</p> <p>Formele de dezvoltare sunt cu precădere nesustenabile, zonele de creștere având un caracter monofuncționale - zone rezidențiale sau parcuri de retail, cu deficiențe în ceea ce privește infrastructura rutieră, pietonală, dar și infrastructura tehnico-edilitară și cea socială. Acest fenomen generează următoarele provocări:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- costuri suplimentare generate de nevoia extinderii și mentenanței infrastructurii edilitare și de transport spre aceste zone;</li> <li>- ineficiența livrării serviciilor publice pe un areal mai întins, în zone cu densitate mica;</li> <li>- ineficiența construirii liniilor de transport în comun / creșterea frecvenței în zone fragmentate, cu densitate mică;</li> <li>- traficul congestionat pe principalele artere ce unesc aceste comunități periurbane de centru, ca urmare a distanței dintre locurile de muncă, cele de socializare, a serviciilor și a zonelor de locuințe;</li> <li>- ansambluri de locuințe neinclusiv, fără infrastructură socială și pietonală, inaccesibile fără mașină (tinerilor / vârstnicilor), ce nu sunt construite în jurul unei comunități și pot duce la alienare socială.</li> </ul>	<p>Planificare urbană proactivă care să limiteze expansiunea urbană necontrolată și să faciliteze implementarea unor politici care să stimuleze densificarea, compactarea și diversificarea funcțională a zonele ce nu respectă principiile de dezvoltare durabilă.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alinierea planurilor de dezvoltare cu cele de mobilitate / transport și de echipare edilitară, pentru a asigura accesul echitabil la servicii publice și a reduce dependența de autoturism.</li> <li>- Inventarierea resurselor de teren și a patrimoniului construit pentru identificarea celor cu potențial de dezvoltare și valorificare în scop economic, rezidențial sau de utilitate publică - atât active publice din gestiunea primăriei, cât și a celor din gestiunea altor instituții publice. Un instrument critic în gestionarea acestor informații dar și în transparentizare și facilitarea dialogului în procesul de dezvoltare urbană este sistemul GIS, pe care orașul ar trebui să îl perfecționeze constant.</li> <li>- Identificarea unor posibile resurse de teren sau patrimoniu construit care să fie valorificate în scop economic.</li> <li>- Încurajarea dezvoltării preferențiale în anumite zone ale orașului, prioritizând zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun.</li> <li>- Gestionarea resurselor de teren și implementarea unor politici care să prioritizeze zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun.</li> <li>- Aplicarea aceluși standarde urbanistice pentru așezările compacte ce se întind pe teritoriul a doua UAT-uri / la nivel metropolitan</li> </ul>
<p><b>Lipsa unei abordări integrate asupra dezvoltării și a investițiilor, a coordonării dintre proiectele urbanistice, cele de transport și de infrastructură edilitară.</b> Dificultăți în gestionarea așezărilor ce fuzionează la granițele administrative dintre oraș și așezările peri-urbane.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abordarea integrată de dezvoltare și coordonarea la nivel metropolitan a strategiilor de Dezvoltare urbană, a planurilor urbanistice generale și a celor de transport și infrastructură.</li> <li>- Coordonarea investițiilor la nivel metropolitan și la nivel sectorial (ex. infrastructura de transport cu infrastructura social/agrement).</li> </ul>
<p><b>Forma fragmentată a nucleului urban al orașului Slatina</b>, compus dintr-o zone rezidențială și de o zonă extinsă cu țesut urban industrial și comercial, pentru care există puține căi majore de acces, ceea ce generează congestie în trafic și reduce accesibilitatea pietonală sau velo. Zona se află într-un proces de tranziție spre o zonă industrială cu un design urban neprietenos pietonilor.</p>	<p><b>Îmbunătățirea conectivității dintre cele două fragmente ale orașului</b>, prin crearea de noi puncta de conexiune dar și dinspre zonele de expansiune sau alte insule urbane slab conectate și centrul orașului, respectiv ceilalți atractori principali (parcuri de retail, spații publice și parcuri cu rol de coagulare, principalii angajatori).</p>
<p><b>Lipsa infrastructurii sociale, a serviciilor publice/private și a spațiilor publice și de agrement</b> în noile zone de dezvoltare, cresc dependența față de automobil și excluderea socială.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adresarea disfuncționalităților rezultate din expansiunea urbană necontrolată și reducerea decalajului dintre dezvoltare, accesibilitate și echipare tehnico-edilitară.</li> </ul>

<p><b>Nu există un sistem de planificare și transport integrat la nivelul zonei adiacente municipiului Slatina</b>, generând o serie de provocări specifice:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se pierde oportunitatea unei zonificări funcționale integrate la nivel metropolitan, prin care de exemplu să se încurajeze dezvoltarea spațiilor industriale și logistice în afara nucleului urban.</li> <li>- Presiunea pusă de lipsa soluțiilor de transport în comun asupra principalelor puncte de intrare în oraș și a cartierelor unde acestea se găsesc.</li> <li>- Infrastructura pietonală și intermodală deficitară în interiorul noilor zone de dezvoltare.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezvoltarea rețelelor edilitare, a infrastructurii pietonale și sociale în zonele unde acestea sunt deficitare, cu precădere în comunitățile marginalizate și în zonele periurbane.</li> <li>- Regândirea mobilității în interiorul comunităților nou dezvoltate ce se confruntă cu disfuncționalități în acest sens. Intervențiile după caz pot implica: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Asfaltarea străzilor.</li> <li>o (Re)planificarea tramei stradale, acolo unde țesutul urban permite, pentru a o adapta la noile volume de trafic sau pentru a facilita accesul mijloacelor de transport în comun.</li> <li>o Construirea de trotuare sau amenajarea străzilor sub formă de spațiu partajat, acolo unde volumul de trafic o permite sau unde lățimea profilului stradal nu permite amenajarea de trotuare.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Piața de birouri puțin dinamică și lipsa spațiilor de birouri de calitate care să atragă angajatori în oraș.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezvoltarea de parteneriate public-private prin care administrația locală să contribuie la dezvoltarea zonelor de interes prin investiții de regenerare urbană în cazul pieței de birouri și spații comerciale, sau prin facilitarea conectivității la infrastructura edilitară și de transport în cazul pieței industriale / logistice.</li> <li>- Încurajarea dezvoltării unor spații de birouri sau a altor activități economice atât în zona centrală, cât și în fosta zonă industrială.</li> </ul>
<b>Dinamica locuirii și calitatea fondului locativ</b>	
<p>Scăderea atractivității locuințelor din cartierele existente față de noile ansambluri rezidențiale.</p>	<p>Reabilitarea blocurilor din perioada socialistă printr-o abordare comprehensivă, care să includă:</p>
<p>Îmbătrânirea fondului construit din ansamblurile de locuințe colective din perioada socialistă și nevoia de regenerare rapidă a clădirilor care și-au depășit ciclul de funcționare (mai mult de 50 de ani vechime) – ex. blocurile din cartierele vechi ale orasului.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o intervenții arhitecturale la nivelul fațadelor, pentru a construi o imagine coerentă și plăcută din punct de vedere estetic.</li> <li>o continuarea reabilitării termice și eficientizarea energetică.</li> </ul>
<p>Clădirile de locuințe colective nu respectă principiile accesibilității - nu sunt adaptate nevoilor persoanelor cu dizabilități, vârstnicilor etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o adaptarea blocurilor la nevoile unei populații aflate în proces de îmbătrânire prin facilitarea accesibilității persoanelor cu dizabilități și a vârstnicilor, astfel încât ei să fie încurajați să aibă o viață cât mai activă.</li> <li>o valorificarea teraselor blocurilor</li> </ul>
<p>Lipsa unei abordări pro-active asupra problematicii eficienței energetice și a adoptării obiectivelor nZEB (nearly zero energy buildings), la clădirile nou construite sau în regenerarea clădirilor publice.</p>	<p>Reabilitarea energetică a blocurilor deschide oportunități pentru regenerarea integrată a acestora, împreună cu spațiul public din jurul lor, adoptarea unor obiective ambițioase de eficiență energetică (nZEB) și rezolvarea unor provocări în ceea ce privește accesibilitatea în clădirile de locuințe colective.</p>

## 2.4 REGENERAREA URBANĂ

## 2.4.1 Importanța regenerării urbane integrate în dezvoltarea durabilă a orașelor

**Spațiul public este o componentă definitorie a atractivității unui oraș și a calității vieții pe care acesta o asigură locuitorilor**, reprezentând locul în care oamenii își pot petrece timpul liber, se pot întâlni și unde pot construi spiritul de comunitate. Calitatea și gradul de accesibilitate al spațiului public joacă un rol important pentru calitatea vieții din oraș. Termenul general de spațiu public nu include doar spațiile publice bine definite, precum parcurile, piețele publice sau locurile de joacă, dar și străzile sau fațadele clădirilor, toate jucând un rol important pentru vitalitatea și atractivitatea unui oraș.

**Spațiile publice se împart în trei categorii principale:**

- **Spații publice de tip suprafață:** spații publice ample, cu rol de coagulare, ce reprezintă un punct de atracție la nivelul orașului, precum parcurile, grădinile publice sau centrul civic.
- **Spații publice punctuale:** de dimensiuni reduse (mai puțin de 3 ha), preponderent de interes local, precum scuaruri, piațete sau locuri de joacă pentru copii, ce preiau rolul unor dotări de proximitate, importante în calitatea locuirii din cartiere.
- **Spații publice liniare:** elemente de legătură între punctele de atracție ale unui oraș, precum zonele pietonale, bulevardele, străzile amenajate cu mobilier urban pentru activități de odihnă sau socializare.

**Având în vedere că regenerarea urbană este o prioritate la nivel european și o direcție de acțiune finanțabilă din fonduri externe nerambursabile (Fondul European de Dezvoltare Regională și Mecanismul de Redresare și Reziliență)** cu un buget estimat de 1,5 mld. Euro, autoritățile publice trebuie să adopte o abordare proactivă în identificarea oportunităților de regenerare de la nivelul orașelor pe care le reprezintă sau de la nivelul zonelor metropolitane din care fac parte, caz în care proiectele se pot dezvolta în parteneriat cu consiliile județene.

**Urmărind o abordare integrată, administrația publică trebuie să stabilească zonele prioritare de regenerare urbană.** Intervențiile asupra spațiului public trebuie gândite într-o viziune de ansamblu, pentru a evita intervențiile punctuale și a maximiza impactul investițiilor asupra tuturor nivelurilor ierarhice (municipal, cartier, punctual), având în permanență ca scop îmbunătățirea calității vieții.

**Lista completă a spațiilor eligibile pentru regenerare urbană**, prin proiecte finanțabile din fonduri externe nerambursabile, conform ordonanței de urgență ce reglementează măsurile pentru aceste proiecte, include:

- a) zonele centrale;
- b) zonele istorice și zonele construite protejate;
- c) spațiile publice din interiorul ansamblurilor de locuințe colective, respectiv, ansambluri de locuințe sau zone cu locuințe de tip condominiu;
- d) zona autogărilor și gărilor centrale și secundare, feroviare și portuare, situate în interiorul sau la limita localităților urbane, indiferent dacă sunt în uz, abandonate, sau au altă destinație;
- e) falezele, malurile și insulele râurilor, fluviului și lacurilor din interiorul localităților urbane;
- f) haldele de steril și depozitele de deșeurii închise de pe raza localităților urbane;
- g) zonele rezidențiale periferice destructurate, zonele de blocuri degradate și așezări informale din mediul urban;
- h) siturile industriale dezafectate, zonele cu infrastructuri majore dezafectate, situri militare dezafectate;
- i) grădinile și parcurile publice urbane, parcurile dendrologice, grădinile botanice;
- j) piețele agroalimentare urbane.

**Intervențiile de regenerare trebuie să fie prioritizate în funcție de nevoile diferite ale cartierelor**, așa cum reies ele din analiza urbană a acestora. Municipiul Slatina este un oraș complex, ce se confruntă cu

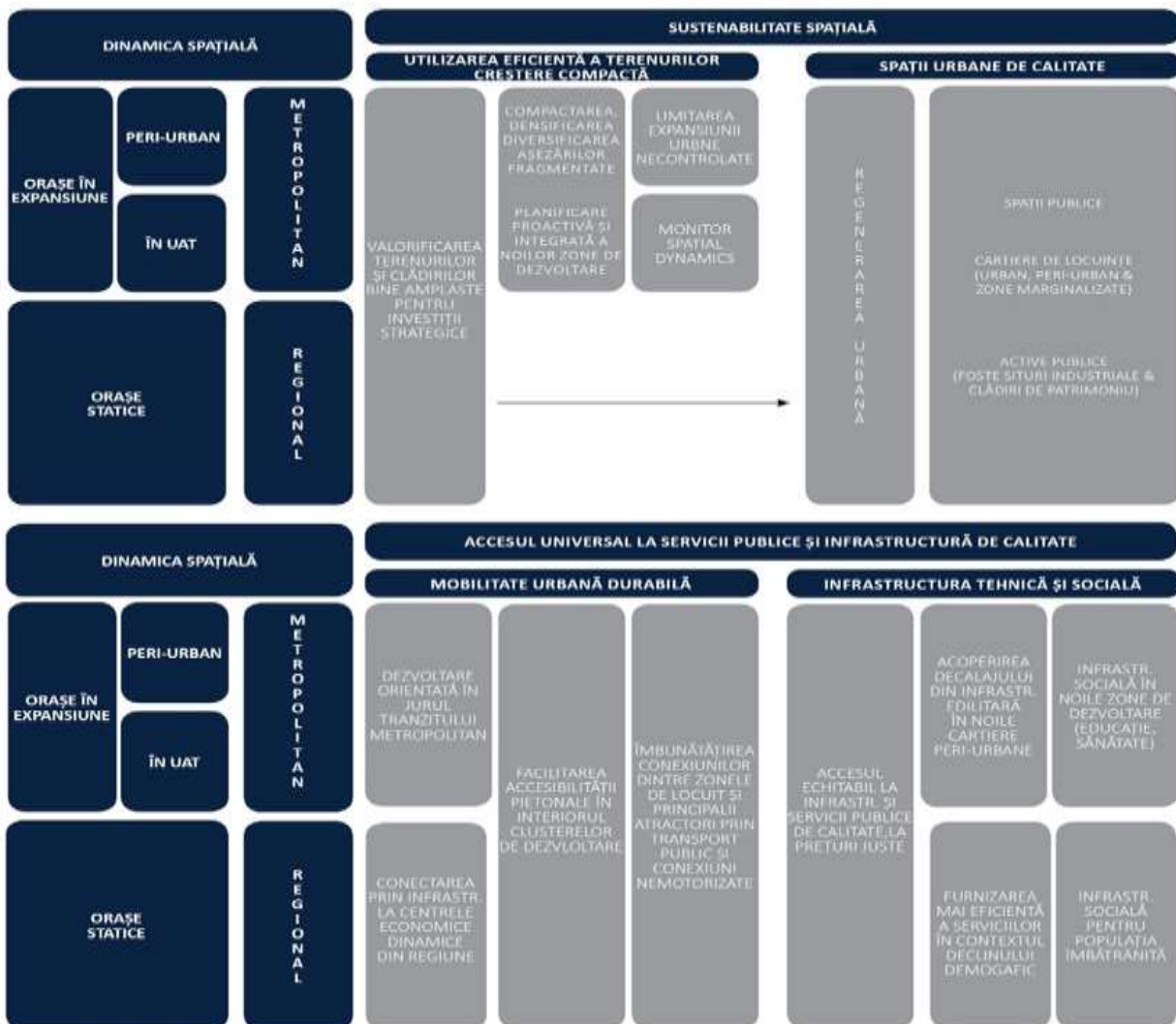
problema duală a scăderii calității vieții din cartierele nucleului urban și expansiunea urbană necontrolată în inelul periurban, manifestată prin - îmbătrânirea fondului construit și problematica parcărilor din cartierele dense de blocuri

- infrastructura deficitară din

- o cartierele de locuințe unifamiliale mai puțin dezvoltate
- o cartierele periurbane, formate în urma expansiunii urbane necontrolate.

**Așadar procesul de regenerare urbană se va ghida atât după măsurile recomandate de Politica Urbană a României – obiectivele prioritare ale *sustenabilitatea spațiale* și *accesului echitabil la infrastructură* și *servicii publice de calitate*, cât și după nevoile și oportunitățile specifice fiecărui cartier.**

**Figura 1. Prioritizarea măsurilor de regenerare și dezvoltare urbană în funcție de dinamicele spațiale.**



Sursa: Politica urbana a României, Livrabilul 3

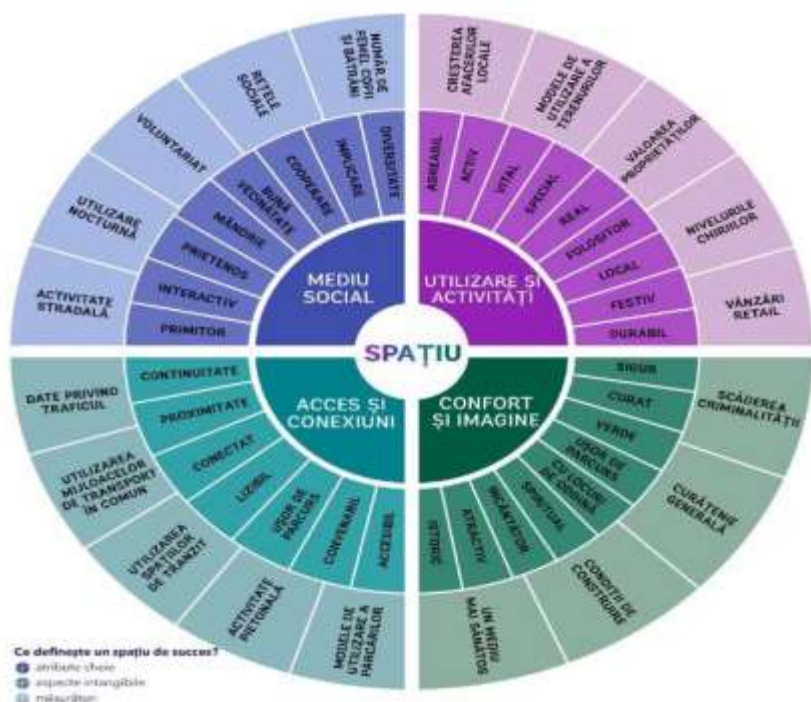
Următoarele instrumente pregătitoare pot facilita procesul de prioritarizare și elaborare a proiectelor, maximizând totodată impactul investițiilor:

- Inventarierea comprehensivă și actualizată a spațiilor verzi, a spațiilor publice, a clădirilor de patrimoniu și a activelor publice cu potențial de reconversie funcțională (situri industriale dezafectate, situri militare dezafectate) pentru protejarea, regenerarea și valorificarea lor.
- Colaborarea cu alte entități publice sau private, dar și cu administrațiile învecinate sau cu consiliul județean, pentru a facilita valorificarea resurselor strategice ce nu se află în administrația primăriei (ex. infrastructura verde-albastră, situri industriale sau militare dezafectate).
- Coordonarea proiectelor de regenerare cu alte obiective și investiții strategice, ca de exemplu corelarea reabilitării unui spațiu public cu planurile de mobilitate sau stimularea investițiilor private într-o zonă prioritară prin investiții în calitatea spațiilor publice.
- Organizarea unor concursuri de soluții de urbanism și arhitectură pentru promovarea calității proiectelor și a caracterul inovativ al soluțiilor.

**Gradul de atractivitate și impactul unui spațiu asupra comunității depind de calitatea spațiului public, de accesibilitatea, imaginea, funcționalitatea și gradul de incluziune al acestuia. Așadar, în conturarea unui spațiu public de calitate trebuie luat în considerare un spectru larg de paliere, dincolo de arhitectura și planificarea spațiului, urmărind patru paliere generale:**

- 1) accesul și conectivitatea,
- 2) utilizarea și activitățile propuse,
- 3) confortul și imaginea,
- 4) impactul asupra mediului social.

*Figura 2. Elemente definitorii pentru un spațiu public de succes*



*Sursa: Politica urbana a României, Livrabilul 3*

## 2.4.2 Valul renovării – reabilitarea clădirilor conform principiilor sustenabilității

**Vechimea fondului construit urban reprezintă o provocare pentru dezvoltarea sustenabilă a orașelor**, o provocare întâmpinată atât la nivel național unde 87% din locuințele urbane au fost construite înainte de 1990, cât și la nivelul Uniunii Europene, unde 85% din clădiri au fost construite acum mai mult de 20 de ani și se preconizează că 85%-95% din ele vor exista și în 2050.

**Abordarea Europeană, detaliată în *Valul Renovării* și *Pactul Verde European*, vizează reducerea consumului de energie din combustibili fosili** de care sunt responsabile clădirile, ele fiind unul din consumatorii principale de energi, fiind responsabile pentru 40% din consumul total de energie din UE în timp ce în România, sectorul gospodăriilor și sectorul terțiar reprezintă 45% din consumul României.

- **accelerarea reabilitării termice a fondului construit**, public și privat pentru a atinge obiectivul performanței energetice, prin modernizarea energetică a clădirilor existente, atât prin anvelopări / termo-izolații, așa cum se practică deja în România, cât și prin modernizarea sistemelor centralizate de furnizare a utilităților termice și electrice;

- **creșterea numărului de clădiri a căror consum de energie este aproape egal cu zero (nZEB) pentru noile clădiri**, prin utilizarea de surse de energie regenerabilă și un grad mare de eficiență energetică.

***Valul Renovării* va contribui direct la conservarea clădirilor cu valoare culturală și la creșterea atractivității locuințelor existente și a calității vieții**, contribuit astfel atât la valorificarea patrimoniului construit, limitarea expansiunii urbane necontrolate – suburbanizarea și scăderea consumului de energie generat de industria construcțiilor.

**Urmând obiectivul eficientizării energetice, se recomandă o abordare integrată a renovării, atât la nivelul clădirii cât și la nivelul cartierelor**, care să includă și reducerea riscului seismic, experize tehnice ale structurii de rezistență și eventualele consolidări necesare, intervenții de accesibilizare a clădirilor pentru persoanele cu mobilitate redusă – mai ales în contextul îmbătrânirii populației, dar și alte intervenții arhitecturale precum valorificarea acoperișurilor clădirilor pentru spații publice sau pentru montarea de panouri solare și stabilirea unor ghiduri cromatice și de imagine la nivelul cartierelor, pentru a le adapta noilor standarde de locuire. Aceasta abordare integrată este explorată prin inițiativa europeană ***New European Bauhaus***, ce încurajează soluțiile situate la intersecția dintre inovație, cultură, incluziune socială, știință și tehnologie.

**Obiectivele Valului Renovării** atât la nivel european, cât și național, pot fi realizate doar prin acțiunea la nivel local, ținând:

- dublarea ratei de renovare a clădirilor cu scopul eficientizării energetice, la nivel european, așa cum este specificat în strategia – “*Valul Renovării în Europa – Ecologizarea clădirilor noastre, crearea de locuri de muncă, îmbunătățirea calității vieții*” (2020)

- reducerea de minim 30% a consumului de energie pentru clădirile rezidențiale și de 30% a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru clădirile publice, a proiectelor finanțate din *Planul Național de Redresare și Reziliență*

- ținerea pragurilor maxime de eficiență și respectarea directivelor europene, a legislației naționale și a specificațiilor tehnice pentru eficientizarea energetică și construirea de clădiri nZEB, ca de exemplu *Strategia Națională de Renovare pe Termen Lung* (SRTL), *Planul de creștere a numărului de clădiri nZEB* (2014), *Legea nr. 372/2005* și *Legea nr. 101/2020* privind modificarea și completarea legii nr. 372/2005, conform Directivei UE 2018/844 privind performanța energetică și a Directivei 2012/27 privind eficiența energetică.

### 2.4.3 Metodologie

**Secțiunea aceasta descrie sintetic procesul de analizare a spațiilor publice în scopul regenerării urbane**, trasând pașii necesari înțelegerii contextului local și trasarea principalelor direcții de intervenție. Analiza spațiilor publice și strategia de regenerare urbană abordează tematica regenerării printr-o abordare structurată în funcție de scara urbană a intervențiilor:

- **regenerarea spațiilor publice reprezentative**, la scară municipală sau metropolitană; Din această categorie se disting intervențiile de revitalizare a zonelor istorice, de reabilitare și extindere a spațiilor verzi și de valorificare a caracterului de spațiu public al principalelor coridoare de mobilitate.
- **regenerarea cartierelor de locuințe**, la scara unității de vecinătate și a insulelor urbane; Din această categorie se disting intervențiile specifice de regenerare a ansamblurilor de locuințe colective, cele ce vizează conectivitatea și mixitatea funcțională și socială în cartierele de locuințe individuale sau extinderea și modernizarea infrastructurii tehnico-edilitare, sociale și a conexiunilor la transportul public în zonele periurbane.

**Regenerarea urbană are ca scop îmbunătățirea cadrului fizic, al vitalității și dinamicilor socioeconomic din mediul urban**, prin modernizarea, reabilitarea sau extinderea unor spații sau clădiri neperformante, degradate, slab utilizate sau abandonate, cu scopul creșterii atractivității orașului și a calității vieții urbane. Sintetizând literatura de specialitate dar și exemplele de bună practică din domeniul regenerării urbane, se disting următoarele **principii directoare**:

- *principiul regenerării urbane integrate*
- *principiul conectivității și al unității de vecinătate*
- *principiul mixității funcționale*
- *principiul inclusivității și al coeziunii sociale*
- *principiul calității și autenticității în reabilitarea spațiului public*

**Regenerarea spațiului public trebuie să fie un obiectiv prioritar atât al orașelor dinamice, aflate în expansiune, cât și al celor aflate în contracție**, care se confruntă cu provocări demografice, economice sau spațiale, deși prioritizarea acțiunilor poate diferi în funcție de tipologia orașului și particularitățile contextului local. Regenerarea urbană are un impact direct asupra primelor trei obiective strategice din Politica Urbană a României:

- **orașe verzi și reziliente**, prin intervențiile de scădere a dependenței față de automobil și de promovare a deplasărilor nemotorizate, dar și prin intervențiile de integrare, regenerare și valorificare a spațiilor verzi și a infrastructurii verzi-albastre, pentru a crește accesul cetățenilor la spații verzi și pentru a asigura un mediu verde și curat;
- **orașe competitive și productive**, prin crearea unor spații publice de calitate, care să stimuleze atractivitatea orașului pentru locuire, muncă și investiții, dar și prin valorificarea eficientă a clădirilor și terenurilor bine amplasate pentru investițiile strategice;
- **orașe echitabile și incluzive**, prin creșterea accesului echitabil la utilități, servicii și dotări publice, prin accesibilizarea domeniului public pentru toți cetățenii – inclusiv cei vârstnici sau cu dizabilități și prin crearea unor spații comunitare incluzive, care să stimuleze spiritul comunitar.

#### 2.4.3.1 Abordarea regenerării spațiilor publice reprezentative

**Regenerarea spațiilor publice reprezentative necesită analiza concomitentă a următoarelor componente și abordarea integrată a revitalizării și interconectării acestora:**

- spațiile verzi și elementele cadrului natural;

- zonele centrale ale orașului / zonele istorice și a zonele construite protejate;
- patrimoniul construit - cultural, arhitectural, industrial și clădirile de utilitate publică;
- principalele coridoare de mobilitate de la nivelul orașului.

**Identificarea spațiilor verzi și a resurselor cadrului natural** a fost realizată cu ajutorul *Registrului Spațiilor Verzi* elaborat la nivelul municipiului, acolo unde acesta este disponibil, al informațiilor primite de la Direcția Generală a Domeniului Public, al platformei Google Maps, al bazei de date Corine Land Cover și al bazei de date Natura 2000 a Agenției Europene de Mediu. Analizarea resurselor s-a axat pe următoarele criterii de evaluare:

- cuantificarea suprafeței spațiilor verzi, din prisma suprafeței pe cap de locuitor, raportat la standardul de 26 m<sup>2</sup> reglementat la nivel național și european – acest pas reprezintă primul nivel de analiză, ce ne ajută să identificăm oportunitățile și provocările în asigurarea accesului echitabil la spațiu public;
- identificarea spațiilor verzi accesibile publicului larg, precum parcurile și grădinile publice – un pas important având în vedere că multe din suprafețele cuantificate la pasul anterior, nu sunt amenajate ca spații publice propriu-zise sau nu au o calitate satisfăcătoare;

**Principalele coridoare de mobilitate la nivelul orașului** au fost identificate atât prin analiza empirică a structurii țesutului urban, cât și prin analiza „științifică”, din punct de vedere spațial (geometric), a gradului de accesibilitate al tramei stradale, analiză elaborată de Space Syntax România, prin modelele metodologice elaborate de aceștia. Acestea sunt identificate prin analiza sistemului stradal la nivel „global” – probabilitatea ca un segment să fie tranzitat utilizând calea cea mai scurtă de deplasare între oricare două puncte din sistem. Aceste străzi cu un grad mare de accesibilitate coincid cu arterele mari de circulație, însă dincolo de intensitatea traficului auto, aceste artere deschid anumite oportunități:

- sunt propice desfășurării de activități economice, datorită gradului mare de accesibilitate și al traficului pietonal generat, însă pentru asta ele trebuie să îndeplinească anumite criterii calitative, care să le facă propice mobilității pietonale și activităților de promenadă;
- profilul stradal permite reconfigurarea lor sub forma unor coridoare ecologice care să conecteze și să integreze principalele spații verzi, elementele cadrului natural sau punctele de atracție de importanță municipală.

**Pe lângă acestea, s-au analizat principalele spații publice din zona centrală** – spații de tip suprafață (ex. parcuri, piețe civice), spații liniare (ex. zona pietonală, elementele de legătură), spațiile punctuale (ex. scuaruri) și **patrimoniul construit, cultural, arhitectural și industrial**, identificat prin lista monumentelor istorice realizată de Ministerul Culturii dar și alte obiective de interes local, ce nu sunt incluse formal în această listă.

**Pentru a prioritiza și a detalia măsurile de regenerare urbană, aceste spații trebuie analizate din punct de vedere calitativ**, prin evaluarea unor aspecte cheie:

- conectivitatea la principalele rețele pietonale, de transport public și nemotorizat;
- gradul de reprezentativitate al spațiului public și scara umană a elementelor urbanistice;
- existența și calitatea mobilierului urban, iluminatului public, gradului de umbrire etc.;
- gradul de acces al persoanelor cu mobilitate redusă în spațiul public și contribuția acestuia la coeziunea socială.

#### 2.4.3.2 Abordarea regenerării cartierelor

**Îmbătrânirea fondului construit și creșterea dependenței față de automobil au un impact negativ asupra calității vieții din cartierele de locuințe.** În cartiere, se disting două problematice generale:



- accesul limitat la dotări de cartier și spații publice în proximitatea locuințelor, conform principiului accesibilității pietonale;
- prioritizarea traficului auto în fața deplasărilor nemotorizate și parcările ce sufocă domeniul public, problematici ce se răsfrâng asupra calității spațiului public și al mobilității pietonale.

**Totodată provocările și oportunitățile sunt nuanțate în funcție de tipologia cartierelor**, astfel impunându-se o abordare diferențiată pentru:

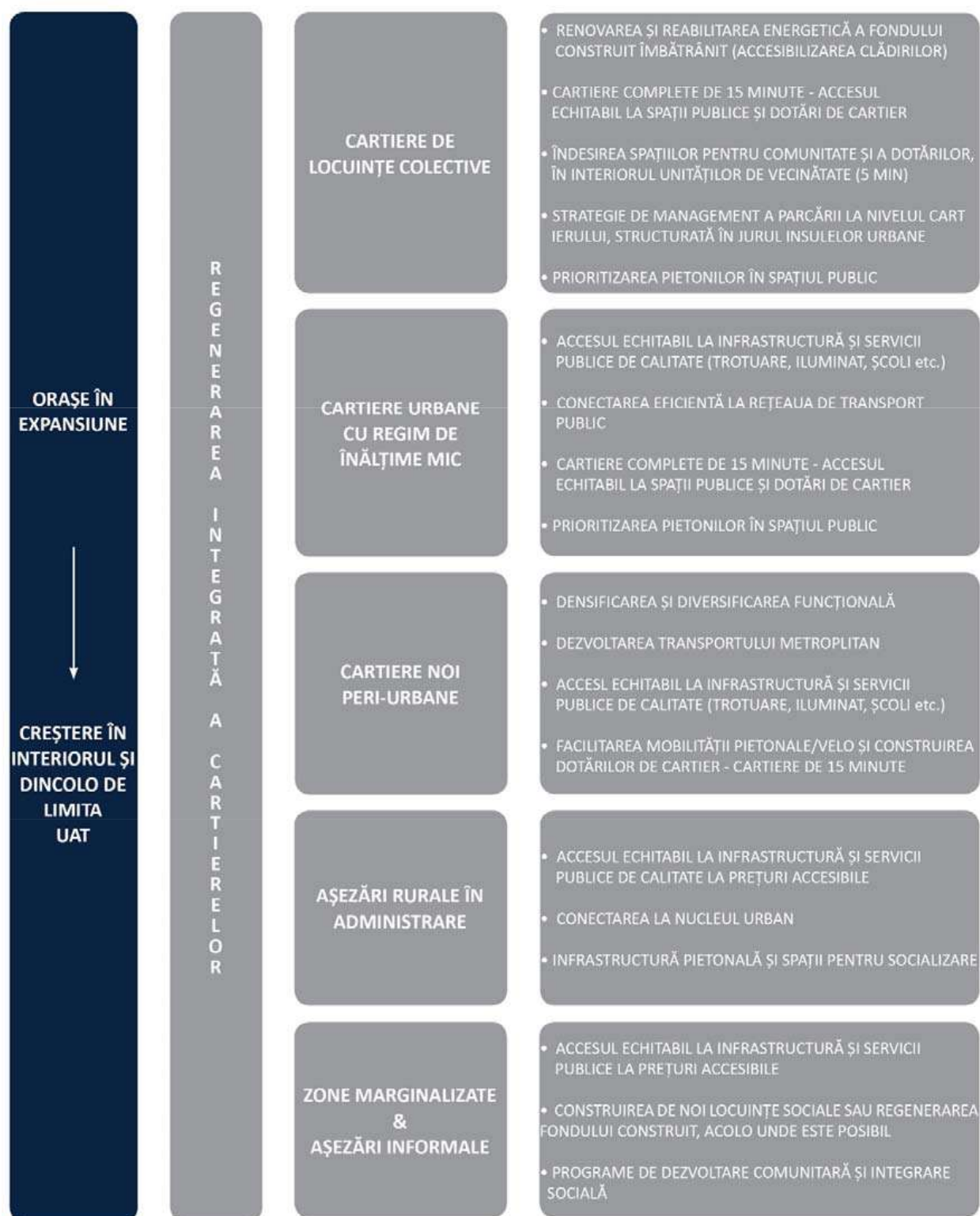
1. **ansamblurile de locuințe colective din perioada socialistă**, ce cuprind 69,7% din locuințele urbane, unde trebuie prioritizate cu precădere regenerarea blocurilor, rezolvarea problematicei parcărilor și creșterea accesului la dotări și spațiu public de calitate;
2. **zonele de locuințe unifamiliale din interiorul nucleul urban**, cu un țesut urban dens, unde trebuie prioritizată facilitarea accesibilității pietonale și creșterea gradului de acces la dotări de cartier.
3. **ășezările rurale aflate în administrarea orașului** unde trebuie asigurat accesul la servicii publice de bază și conexiunea cu nucleul urban.

**Zonele marginalizate și ășezările informale** necesită o abordare adaptată la condițiile de trai din comunitățile identificate, atât prin investiții în infrastructură - de la asigurarea serviciilor publice de baza la prețuri accesibile, la managementul deșeurilor și la regenerarea fondului construit sau construirea de noi locuințe sociale, cât și prin programe de dezvoltare comunitară și integrare socială – programe de recalificare, asistență socială, accesul la educație.

**Abordarea regenerării cartierelor trebuie să urmărească analizarea fondului construit și identificarea oportunităților de revitalizare într-o manieră structurată**, conform următoarelor principii:

- **Principiul abordării integrate a spațiilor verzi**, ce vizează valorificarea tuturor spațiilor verzi din interiorul cartierului, de la buzunare verzi la parcuri, și interconectarea lor, prin consolidarea unor coridoarelor ecologice de-a lungul principalelor axe de mobilitate, care vor defini totodată limitele cartierelor.
- **Principiul mixității funcționale și al complementarității dotărilor de cartier**, ce vizează conturarea unor *cartiere complete de 15-20 minute*, un concept urbanistic ce urmărește facilitarea accesului în proximitatea locuinței la un set complet de dotări - transport public, școală, grădiniță, teren de sport, loc de joacă, spații de socializare, magazin de proximitate etc. Principiul ghidează prioritizarea intervențiilor de regenerare urbană din cadrul unui cartier, urmărind obținerea unei complementarități a activităților și serviciilor oferite.
- **Principiul unității de vecinătate**, ce vizează facilitarea accesibilității pietonale a tuturor rezidenților la servicii și spații publice de calitate, prin structurarea intervențiilor în jurul unor *unități de vecinătate*, ce urmează principiul accesibilității pietonale într-o rază de 400 m (5 minute), distanța optimă pe care un om o parcurge confortabil pietonal. După implementarea acestui principiu, intervențiile pot merge chiar mai departe, prin densificarea dotărilor în jurul unor comunități locale, cu o rază de deservire de aproximativ 200 m (2.5 minute).
- **Principiul ierarhizării spațiului public**, ce vizează configurarea unor insule urbane, în cadrul cărora să se desfășoare reorganizarea locurilor de parcare și structurarea spațiului deschis conform gradului de accesibilitate, conturând atât spații publice cât și private.

Figura 3. Măsuri de regenerare urbană a cartierelor din orașele dinamice.



Sursa: Politică urbană a României, Livrabilul 3







#### 2.4.4 Regenerarea urbană a spațiilor publice reprezentative




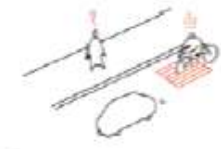
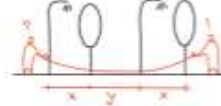


### 2.4.4.1 Bune practici de reabilitare a spațiului public

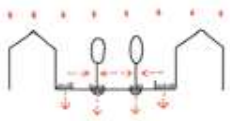
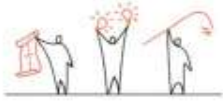





Există o serie de principii pentru amenajarea spațiilor publice, în funcție de destinația acestora. Extragem în tabelul de mai jos măsuri propuse pentru spații publice în general, spațiile verzi, locurile de joacă pentru copii, spații publice în cartiere istorice și spații publice în cartiere noi, referindu-ne la estetică, materialitate, elemente vegetale, elemente edilitare, managementul apelor pluviale sau mobilier urban.

Spațiile publice sunt eminentamente pietonale, cu posibilitatea accesului bicicletelor (diferențiere între deplasarea în viteză și cea lentă a acestora din urmă). Un spațiu public este, de asemenea, definit de calitatea limitelor lui, de felul în care arată clădirile din jur și de cât de mult este construit între aceste limite (în raport cu cât este de deschisă).

**Tabel 1. Măsuri propuse pentru spațiile publice de suprafață și cele punctuale**

	<b>Ideograme</b>	<b>Măsuri</b>	<b>L</b>	<b>ZI</b>	<b>CN</b>	<b>PA</b>	<b>SP</b>
1		Locurile de joacă ar trebui integrate în amenajarea generală a spațiului public	x				
2		Când se alege amplasamentul pentru un loc de joacă, trebuie analizate contextul urban și dorințele locuitorilor	x				
3		Scara amenajărilor trebuie adaptată la context. Proporțiile, zonificarea și capacitatea locului de joacă trebuie să reiasă din caracteristicile sitului ales.	x				
4		Un loc de joacă îngrădit trebuie implementat doar în situațiile în care anumite măsuri de siguranță impun acest lucru.	x				
5		Rolul locurilor de joacă este acela de a încuraja libertatea copilului și autocunoașterea.	x				
6		Pentru a integra comunitatea locală, locurile de joacă trebuie să atragă persoane din mai multe categorii de vârstă. În amenajare, trebuie integrate mese de picnic, jocuri pentru toate vârstele și locuri de ședere.	x				

	Ideograme	Măsur	LJ	ZI	CN	PA	SP
7		Orice element pentru siguranța traficului trebuie să aibă un caracter urban. Faptul că acestea sunt temporare, nu trebuie să fie o scuză pentru o formă strict utilitară, care nu are un design potrivit.					x
8		Înainte ca infrastructura tehnică să fie plasată sub pământ, este necesar un studiu compozițional și funcțional al spațiului public care urmează să fie modificat.		x	x		x
9		Traseele de utilități subterane trebuie să fie poziționate în funcție de aliniamentele de copaci existente. Ele trebuie să permită plantarea arborilor în viitor, în funcție de caracteristicile fiecărui spațiu public. Rădăcinile trebuie împiedicate să străpungă fâșia plantată și să afecteze zona de siguranță a utilităților. Rădăcinile și infrastructurile tehnice pot fi protejate prin mijloace tehnologice diverse, nu doar prin separarea lor fizică.	x	x	x	x	x
10		Grilajele de scurgere și alte elemente deschise trebuie poziționate cu grătile perpendiculare pe direcția de mers, nu paralele.					x
11		Pentru a păstra ritmul străzii și aliniamentul de copaci, toate cerințele tehnice pentru iluminatul stradal, liniile aeriene și nevoile biologice ale copacilor trebuie luate în calcul în planurile dedicate infrastructurilor tehnice și de transport.	x	x	x	x	x
12		Managementul apelor pluviale poate fi aplicat în orice spațiu public. Dacă absorbția nu poate fi realizată de străzi, apele pot fi direcționate spre parcurile adiacente.	x	x	x	x	x
13		Orice luciu de apă planificat în parcuri sau piese ornamentale cu apă trebuie să ia în considerare managementul apelor pluviale.	x	x	x	x	x

	Ideograme	Măsuri	L	ZI	CN	PA	SP
14		Un sistem de canalizare descentralizat necesită un concept integrat de peisagistică în cadrul spațiului public, luând în considerare caracterul local.	x	x	x	x	x
15		Iluminatul stradal trebuie gândit într-un context mai larg, pentru a ține seama atât de aspectele legate de siguranța traficului, cât și de aspectele arhitecturale, urbane și estetice, precum și de efectele obositoare ale iluminării excesive.					x
16		În cazul trecerilor de pietoni, este important ca pietonii să fie iluminați pentru șoferi, și viceversa.					x
17		Proiectarea unei surse de lumină ar trebui aleasă în funcție de caracterul general al zonei. Pentru spațiile de categorii mai importante pot fi utilizate surse de lumină cu aspect fizic diferit față de cele folosite în mod regulat.		x			
18		Dacă designul mobilierului stradal nu face parte din proiectul arhitectural general al unui spațiu, autoritățile locale și alți manageri trebuie să aleagă mobilierul standard dintr-un catalog de mobilier pentru spații publice. În cazul în care un astfel de catalog nu există, el ar trebui elaborat.	x	x	x	x	x
10		Administrațiile locale ar trebui să încerce să standardizeze chioșcurile și să conceapă un design unic pentru diferite mărimi pe care acestea le pot avea		x	x		x
20		Reabilitarea unei străzi trebuie să aibă ca parte integrată reînnoirea aliniamentului. Copacii utilizați în conturarea aleilor trebuie să aibă trunchiul drept, să permită cosmetizare și să reziste la condițiile mai dure din mediul urban.  Disponerea corectă a pomilor dintr-un masiv vegetal poate să contribuie pozitiv la crearea unei compoziții, cu coroane intercalate, care să contureze un spațiu public unitar. umbrit.	x	x	x	x	x

Sursă: Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane, Banca Mondială,

#### 2.4.4.2 Regenerarea spațiilor verzi și valorificarea cadrului natural

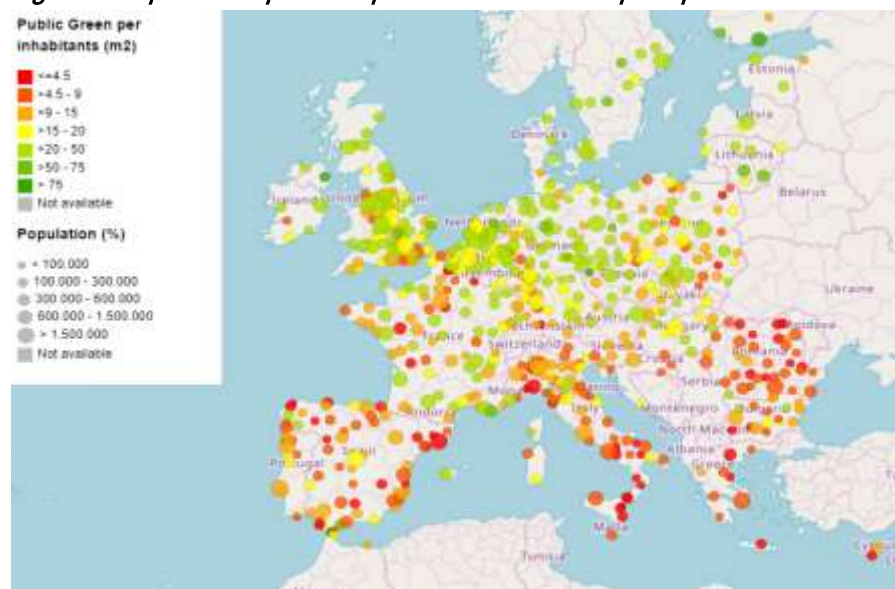
Amenajările de tipul spațiilor verzi sunt importante nu doar pentru rolul lor estetic și în petrecerea timpului liber, dar și pentru impactul pe care spațiul verde îl joacă în crearea unui mediu sănătos și plăcut pentru oameni. Totodată spațiile verzi pot contribui la ameliorarea calității aerului, la combaterea efectului de insula de căldură urbană, la reducerea zgomotului urban sau la managementul riscului de inundații.

Accesul la spații verzi de calitate influențează direct calitatea vieții din oraș, bunăstarea și sănătatea locuitorilor, așadar conservarea și extinderea suprafețelor acoperite cu verdeață și facilitarea accesului tuturor cetățenilor la spații publice verzi, în proximitatea locuinței trebuie să fie o prioritate în dezvoltarea urbană, în ciuda unor eventuale politici de densificare a anumitor zone urbane.

Totodată, infrastructura verde-albastră reprezintă o resursă importantă pentru creșterea calității vieții din orașe, iar municipalitățile ar trebui să acorde mai multă atenție valorificării inteligente a acestor resurse, atât în scopuri recreative dar și în adaptarea la schimbările climatice și combaterea poluării urbane. Adesea pe teritoriul orașelor sau în inelul periurban se află resurse importante de vegetație, situri NATURA 2000 sau lacuri, ce ar trebui privite în ansamblu, ca un ecosistem urban ce pot suplini suprafața de spațiu verde limitată din interiorul cartierelor dense sau lipsa acestora în noile cartiere periurbane.

Conform prevederilor legislative de la nivel național și european, orașele trebuie să dispună de un minim de 26 m<sup>2</sup> de spațiu verde pe cap de locuitor, prag pe care 73,4% din orașele din România nu îl respectă. Totuși, chiar și în cazul celor care îndeplinesc acest minim, este importat de evaluat calitatea acestor spații și din punct de vedere al accesibilității și al dotărilor. În extinderea rețelei de spațiu verde sau regenerarea spațiilor existente, este important să se urmeze principiul accesibilității echitabile, facilitând accesul pietonal al tuturor locuitorilor la un spațiu verde – Politica Urbană a României recomandă setarea unui standard de 15 m<sup>2</sup>/capita într-o rază de 10 minute de mers pe jos (800 m).

Figura 4. Suprafața spațiului public verde accesibil pe cap de locuitor la nivelul Uniunii Europene



Sursa: JRC – Maes et al, 2019

Suprafața spațiilor verzi de care dispune Municipiul Slatina este de 146 ha (1.46 km<sup>2</sup>), conform datelor puse la dispoziție de INS în 2021, ceea ce înseamnă o medie de 18.41 m<sup>2</sup>/capita raportat la populația stabilă din 2011 și respectiv 19.72 m<sup>2</sup>/capita raportat la populația cu domiciliul de la 1 ianuarie 2023. Așadar municipiul Slatina se află la limita îndeplinirii necesarului de 26 m<sup>2</sup> de spațiu verde pe cap de locuitor stabilit la

nivelul Uniunii Europene și ulterior adoptat la nivel național. Din cele 319 orșae ale României, 234 nu îndeplinesc acest standard, respectiv 35 din cele 41 de reședințe de județ. În ierarhia orașelor din România după suprafața spațiului verde pe cap de locuitor raportată la populația cu domiciliul, Slatina ocupă locul 137 din 319, sub media națională de 25.68 m<sup>2</sup>/capita, iar printre reședințele de județ se situează în prima jumătate a clasamentului, pe poziția 18 din 41. Pe de altă parte, 294 din cele 319 orașe din România, inclusiv municipiul Slatina, nu îndeplinesc norma recomandată de OMS de 50 m<sup>2</sup>/capita.

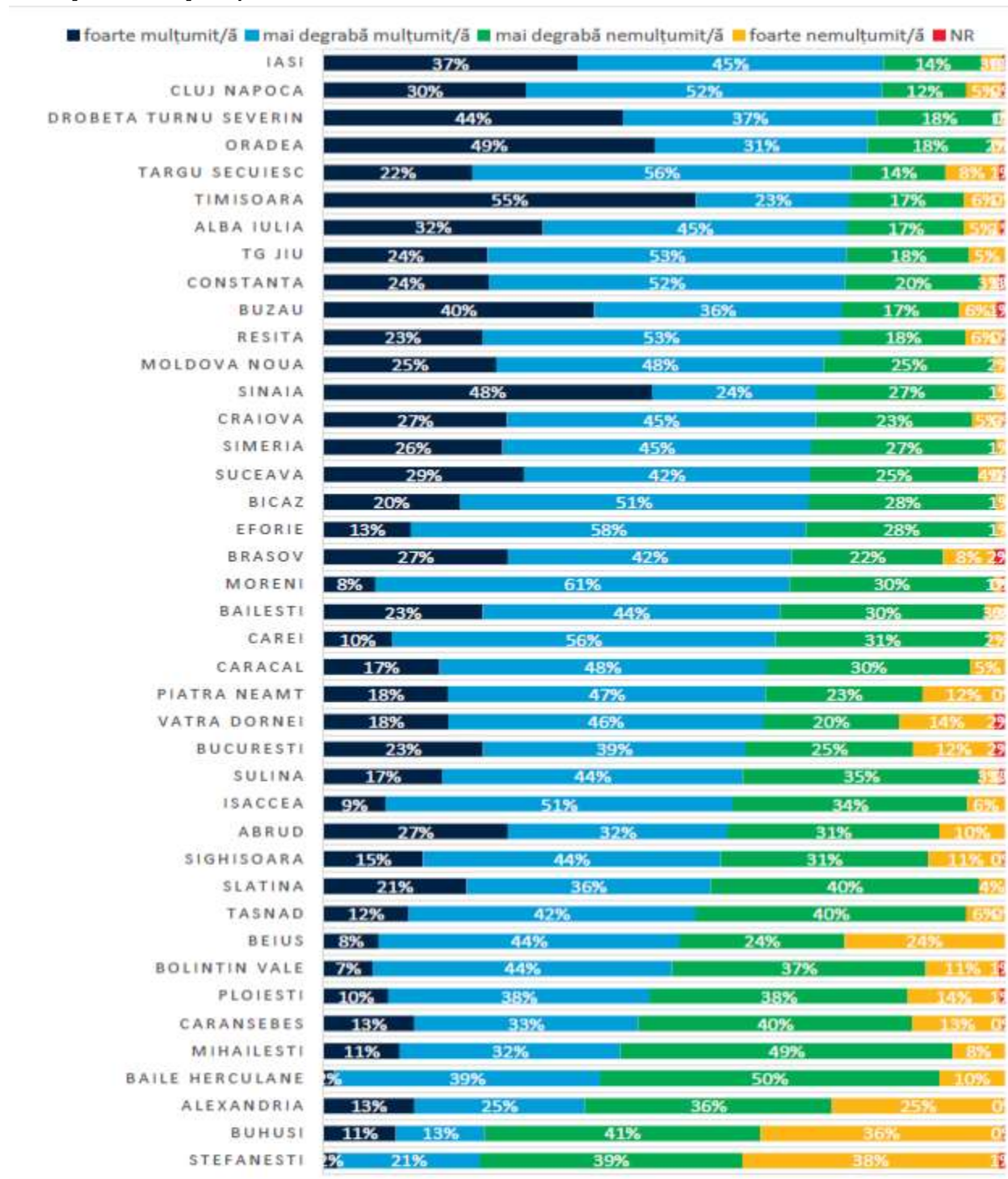
**Suprafața parcurilor urbane din Municipiul Slatina este de 13,28 ha**, adică 1.64 m<sup>2</sup>/capita raportat la populația stabilă din 2011, respectiv 1.73 m<sup>2</sup>/capita raportat la populația cu domiciliul de la 1 ianuarie 2023. Acesta este un indicator ce reflectă mai exact accesul populației la spații publice verzi de calitate, întrucât în suprafața totală a spațiilor verzi intră și proprietăți ce nu pot fi efectiv utilizate ca spațiu public, chiar dacă modul de raportare variază între regiuni și țări. Media spațiului verde accesibil publicului de la nivelul Uniunii Europene este de 18.2 m<sup>2</sup> conform unui studiu din 2019, toate orașele României incluse în tudiu situându-se sub această medie.

Cele trei parcuri: Eugen Ionescu, Pitești și Esplanada, localizate în Centrul Istoric și cartierul Crișan I reprezintă spațiile publice cel mai des frecventate de locuitorii orașului. Reabilitarea acestor parcuri în perioada 2007-2013 a reprezentat un pas esențial către creșterea calității spațiului public la nivelul orașului. Deși cele trei parcuri sunt practic învecinate, nu există conexiuni facile între ele care să permită un parcurs plăcut pentru utilizatori. Străzile care leagă Parcul Eugen Ionescu de Parcul Esplanada nu încurajează deplasările pietonale, funcționând în momentul de față ca simple alei de deservire și parcări pentru construcțiile localizate în lungul lor. Legătura dintre Parcul Esplanada și Parcul Pitești este îngreunată de Bdul. Nicolae Titulescu. Deși există o legătură vizuală între cele două parcuri, accesul principal al parcului Pitești este din str. Pitești și nu de pe Bdul. Nicolae Titulescu. În acest sens, bulevardul separă cele două parcuri reprezentative deși rolul lui ar fi cel al unui liant în cadrul sistemului de spații publice.

Parcul și piața Esplanada au fost modernizate concomitent, motiv pentru care reușesc să dezvolte relații de sinergie, funcționând ca un ansamblu. Acest spațiu public major joacă și rolul centrului civic mizând pe amplasarea în vecinătatea directă a unor obiective de interes public de importanță municipală și fiind înconjurată de activități și funcțiuni cu caracter public (comerț, alimentație publică etc.).

**Gradul de satisfacție al cetățenilor municipiului Slatina cu privire la spațiile verzi**, analizat în cadrul Barometrului Urban realizat în cadrul proiectului prin care este elaborată Politica Urbană a României, a indicat că un **procent de 57% din populație este mulțumită sau mai degrabă mulțumită**, în timp ce doar 4% s-au declarat foarte nemulțumiti, astfel Slatina clasându-se pe locul 31 din 41 de orașe analizate.

Figura 7. Cât de mulțumiți sunteți de spațiile verzi, precum parcurile și grădinile din orașul dvs.....[orașul dvs.]comparație



Sursa: Politica Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020.



### 2.4.4.3 Regenerarea spațiilor liniare – principalele coridoarele de mobilitate

**Spațiile publice liniare** cuprind atât spațiile dedicate activităților de promenadă și *loisir*, precum zonele pietonale reprezentative, malurile amenajate ale râurilor sau porțiunile din bulevarde amenajate cu mobilier urban, cât și toate străzile orașului, ce în esență sunt spații publice, chiar dacă prea puține sunt valorificate.

**Străzile au potențialul de a fi reconfigurate**, astfel încât ele să stimuleze activitatea economică, să faciliteze un mediu sigur și plăcut pentru promenadă sau alte deplasări nemotorizate, să fie coridoare ecologice și chiar să funcționeze ca un spațiu public propriu-zis, prin implementarea unor politici de partajare sau prin amenajarea trotuarelor cu mobilier urban. Măsurile de regenerare urbană a acestor spații ar trebui să urmărească concomitent următoarele direcții de acțiune:

- **îmbunătățirea calității spațiilor publice liniare reprezentative**, precum aleile pietonale, ca parte integrată a regenerării zonelor centrale sau a coridoarelor verzi;
- **regenerarea principalelor coridoare de mobilitate de importanță municipală**, îmbunătățind conectivitatea în mediul urban și schimbând paradigma prioritizării modurilor de deplasare, de la autoturism, la pieton și mijloacele nemotorizate: pieton > biciclist > transport în comun > autovehicul personal;
- **reconfigurarea străzilor din cartierele de locuit**, facilitând deplasările pietonale, partajarea străzilor și dinamizarea fațadelor și a activităților de la parterul blocurilor – măsurile vor fi elaborate în capitolul dedicat regenerării integrate a cartierelor.

**La nivelul orașelor din România există pentru categorii de străzi**, în funcție de intensitatea traficului auto și a rolului pe care îl au în structura tramei stradale și a orașului. Fiecare categorie în parte prezintă diferite oportunități și limitări pentru regenerarea urbană, însă o caracteristică dominantă a acestora, în momentul actual, este orientarea cu prioritate a măsurilor și intervențiilor către confortul automobilului, în detrimentul pietonilor și al celorlalte mijloace de transport.

- Străzile de categoria I – magistralele;
- Străzile de categoria a II-a – de legătură;
- Străzile de categoria a III-a – colectoare;
- Străzile de categoria a IV-a – de folosință locală;

**Străzile din categoriile I și II au un rol important în conectivitatea de la nivelul municipiului**, preluând fluxurile majore ale orașului și asigurând conexiunea între zonele funcționale și de locuit și fiind suprapuse de regulă cu principalele coridoare de transport în comun. Adesea ele coincid cu artere importante pentru activitatea economică a orașului și pentru conectarea principalelor spații publice sau obiective culturale, așadar necesitând o atenție sporită asupra siguranței și confortului pietonilor sau bicicliștilor. O stradă configurată cu atenție pentru scara umană, cu vegetație, iluminat public adecvat și mobilier urban, va avea un impact pozitiv asupra activității economice și va deveni un spațiu pentru promenadă și socializare.

**Dimensiunea economică și dimensiunea socială se consolidează reciproc, însă ambele sunt condiționate de calitatea amenajării spațiului public** - o stradă cu magazine, dar neprietenoasă circulației pietonale, ori una amenajată cu grijă pentru pieton însă căreia îi lipsește mixitatea funcțională nu va genera fluxul pietonal necesar pentru ca activitatea economică să prospere. O stradă sigură, cu spații pentru odihnă și socializare și cu diversitatea economică, va fi mereu atractivă și va avea un mare potențial economic.

**Este necesară o schimbare de paradigmă în prioritizarea mijloacelor de transport**, printr-o abordare axată în primul rând pe scăderea dependenței față de automobil și facilitarea transportului public și al mijloacelor nemotorizate de deplasare, pentru a atinge obiectivele sustenabilității și rezilienței și a construi un oraș verde, cu spații publice de calitate.

**Figura 8. Principalele coridoare de mobilitate de la nivelul Municipiului Slatina**



**Axa Nord-Est – Sud-Est**



**Axa Nord-Est – Sud-Est**



**Axa Sud-Est – Sud-Vest**





**Axa Nord-Est – Sud-Vest**

**Sursa: Planul de mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Slatina**


Această secțiune analizează oportunitățile de regenerare a principalelor artere din Municipiul Slatina, cele ce joacă un rol important în conectarea cartierelor de zona centrală și principalii atractori. Tabelul de mai jos sintetizează recomandările punctuale pentru coridoarele de importanță 'globală' identificate prin analiza Planului de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Slatina și ilustrate în hartile de mai sus.


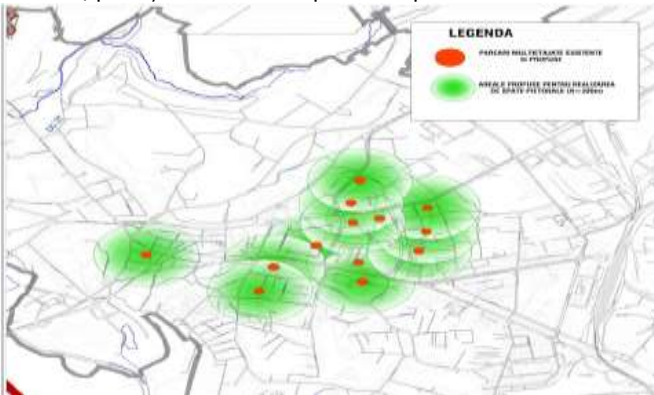
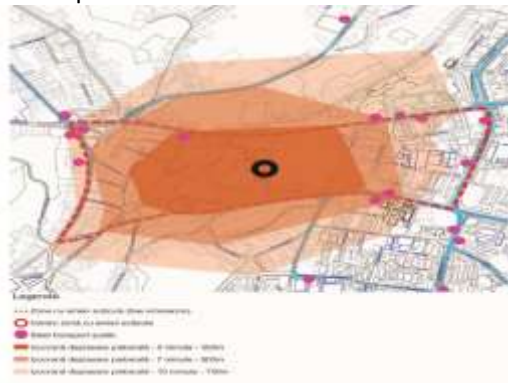
**Tabel 5. Străzi cu grad mare de accesibilitate la nivel global (1.2 km – 15 min), de importanță municipală**

<b>Zona cu potential de regenerare</b>	<b>Recomandarile aferente</b>
<p><b>P 1.1 Modernizarea strazilor pe care circula transportul public</b></p> <p>In prezent, la nivelul municipiului, exista 3 strazi de asfalt, cu un grad mare de degradare, pe care circula transportul</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Facilitarea legăturilor pietonale alternative în punctele de interes, acolo unde gradul de permeabilitate este redus</li> <li>2. Creșterea calității spațiului pietonal pentru a susține în siguranță activitățile economice.</li> </ol>

<p>public. Acestea prezinta caracteristici nesatisfacatoare din punct de vedere al caii de rulare, iar in unele cazuri si a dotarilor pentru deplasari nemotorizate. Astfel , strazile care necesita modernizare si starea actuala a infrastructurii sunt :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Strada Pitesti -5020 m – asfalt degradat;</li> <li>- Strada Vailor -700 m – asfalt degradat;</li> <li>- Strada Vintila Voda – 650 m - asfalt degradat;</li> </ul>	 <p style="text-align: center;">Strada Pitesti</p>
<p><b>P 1.3 Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz</b></p> <p>Strada Varianta Oituz reprezinta una dintre cele mai utilizate artere rutiere din Municipiu. In plus fata de vehiculele private de mici dimensiuni si cele de transport public, pe aceasta strada circula vehicule de mare tonaj. O consecinta a utilizarii strazii si a traficului greu este degradarea acesteia. Infrastructura pietonala lipseste sau este degradata pe anumite segmente ale strazii, iar pe alocuri este obstructionata de parcare neregulamentare.</p> <p>Se evidentiaza astfel necesitatea modernizarii si reabilitarii variantei Oituz.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Calitatea spațiului public și a elementelor de design urban:</b> Amenajarea de spații pentru odihnă și socializare, prin introducerea unor elemente de mobilier urban în scuarurile și zonele verzi din fața blocurilor, sau prin regândirea unor elemente existente folosite informal (ex. marginile de beton ale jardinierei pot fi acoperite cu lemn pentru a crea locuri de stat jos mai prietenoase).</li> <li>2. <b>Regenerarea blocurilor conform unei viziuni unitare</b> – utilizând o schemă de culoare, o abordare uniform în tratarea balcoanelor etc. Încurajarea reconversiei parterurilor blocurilor pentru intensificarea și diversificarea activităților comerciale, conform unei imagini unitare (ex. ghid de bune practici și identitate vizuală).</li> <li>3. <b>Elaborarea unei strategii pentru managementul parcării, la nivel de cartier,</b> pentru reorganizarea locurilor de parcare astfel încât să se obțină o utilizare eficientă a resurselor generoase de spațiu deschis de pe bulevard, permițând valorificarea lor în scopuri recreative. Varianta Oituz fiind o arteră intens circulată, este importantă separarea zonelor pietonale și a activităților recreative de trafic.</li> </ol> 
<p><b>P 1.4 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport</b></p>	<p>Redirijarea traficului greu in afara Municipiului Slatina va degreva zona centrala de transit astfel incat fluenta circulatiei va cunoaste o imbunatatire substantiala. Mai</p>



<p>In prezent, municipiul este tranzitat de un numar mare de vehicule, majoritatea de mici dimensiuni dar exista si strazi subdimensionate pe care circula vehicule de marfa. Aceasta conduce la deteriorare carosabilului si crearea unor probleme de siguranta rutiera si disconfort in timpul deplasarii.</p>	<p>mult, transferal camioanelor in afara orasului va genera mai putina poluare si un mediu ai prietenos cu locuitorii orasului.</p>
<p><b>P 3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete</b>  In prezent, in municipiul Slatina, nu exista infrastructura pentru biciclete. Numarul deplasrilor pe bicicleta este foarte scazut raportat la populatia orasului, dar se remarca o usoara crestere fata de anii precedenti. Conditii precare de deplasare in siguranta descurajeaza deplasările cu bicicleta pentru activitati obligatorii (educatie, catre locul de munca, etc.) Suplimentar, promovarea modurilor de deplasare ecologice sustine atingerea tintelor Cartii Albe (2011) si a Strategiei Europa 2020.</p>	<p>Creșterea gradului de accesibilitate nemotorizată, prin asigurarea lățimii minime a trotuarului, amenajarea unor piste pentru biciclete care să corespundă standardelor – acum ele sunt trasate pe trotuar. Spațiile terasate din fața magazinelor (cu trepte) trebuie regândite astfel încât să fie respectat principiul incluziunii și să fie posibil accesul tuturor, în toate anotimpurile – persoane cu dizabilități, vârstnici, părinți cu cărucioare pentru copii.</p> 
<p><b>P 3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina</b>  Majoritatea strazilor au trotuare, dar exista si o pondere semnificativa de strazi fara trotuar sau cu trotuare de dimensiuni reduse ceea ce conduce la o accesibilitate precara a acestor zone pentru deplasările pietonale incurajand astfel utilizarea autovehiculului personal.</p>	<p><b>Reamenajarea unor strazi ca spațiu pietonal (sau partajat).</b>  Redirecționarea traficului motorizat va facilita accesibilitatea între mai multe zone ale orașului, astfel obținând o zonă pietonală continuă, ceea ce va stimula activitățile comerciale și recreative.</p> <p><b>Amenajarea de spații pentru odihnă și socializare,</b> prin introducerea unor elemente de mobilier urban în scuarurile și zonele verzi din fața blocurilor, sau prin regândirea unor elemente existente folosite informal (ex. marginile de beton ale jardinierei) pot fi acoperite cu lemn pentru a crea locuri de stat jos mai prietenoase</p>

	
<p><b>P 3.4 Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor</b></p> <p>In prezent, la nivelul cartierelor o pondere semnificativa a spatiului public este alocata stationarii vehiculelor. Deplasarile pietonale sunt ingreunate si uneori, din lipsa de spatiu se realizeaza pe carosabil, in conditii de nesiguranta. Suplimentar, nu toate spatii din interiorul cartierelor sunt accesibile persoanelor cu mobilitate redusa.</p>	<p><b>Creșterea gradului de accesibilitate nemotorizată</b>, prin asigurarea lățimii minime a trotuarului, amenajarea unor piste pentru biciclete care să corespundă standardelor – acum ele sunt trasate pe trotuar. Spațiile terasate din fața magazinelor (cu trepte) trebuie regândite astfel încât să fie respectat principiul incluziunii și să fie posibil accesul tuturor, în toate anotimpurile – persoane cu dizabilități, vârstnici, părinți cu cărucioare pentru copii</p> 
<p><b>P 5.1 Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului</b></p> <p>Zona centrala este unul dintre cele mai complexe areale din municipiu, aceasta cuprinzand multe obiective si functiuni care genereaza sau/si atrag deplasari zilnice. Datorita distantelor reduse si a bunei deserviri cu transportul public zona are un potential ridicat pentru a deveni prioritara deplasarilor nemotorizate. Se evidentiaza necesitatea cresterii treptate a traseelor preponderent pietonale.</p>	<p>Restrictionarea traficului rutier in anumite zone centrale ale orasului va conduce la reducerea emisiilor de carbon si gaze cu efect de sera, lucru benefic pentru locuitorii Municipiului Slatina</p> 

#### 2.4.4.4 Regenerarea zonei centrale și a zonelor construite protejate

**Zonele istorice, cele protejate și centrele civice ale orașelor au un rol important în consolidarea identității locale**, prin autenticitatea și bogăția lor arhitecturală, fiind elemente ce trebuie protejate și valorificate. Tot în zona centrală se regăsesc de regulă principalele spații publice reprezentative ale orașului, precum piețele publice și străzile pietonale, concentrând astfel activități economice și recreative ce conferă dinamism vieții publice.

**Calitatea spațiilor publice este esențială atractivității zonei centrale**, atât pentru activități de *loisir* orientate spre localnici, cât și pentru turiști. Calitatea clădirilor, a spațiilor publice și conexiunile facile între acestea sunt importante în valorificarea zonelor istorice și a specificului cultural în scopuri turistice, dar și în crearea unui mediu atractiv pentru investitori. Pentru a proteja specificul locului, este necesar să se reglementeze și să se implementeze măsuri care să asigure respectarea contextului arhitectural în intervențiile și construcțiile viitoare. Jan Gehl identifică următoarele elemente esențiale unui spațiu public de calitate, care să dinamizeze viața publică:

- **Siguranța – Protection**
  - o Protecția față de traficul auto
  - o Siguranța spațiului public (prevenirea criminalității)
  - o Protecția împotriva elementelor senzoriale neplăcute (ploaie, vânt, arșiță)
- **Confortul – Comfort**
  - o Spațiu potrivit pentru promenadă
  - o Spațiu potrivit pentru staționare (staying & standing)
  - o Spațiu potrivit pentru a sta jos
  - o Spațiu potrivit pentru a observa mediul înconjurător
  - o Spațiu potrivit pentru a interacționa (hearing & talking)
  - o Spațiu potrivit pentru joacă și recreere
- **Calitatea spațiului public / Plăcerea – Enjoyment**
  - o Spațiu dimensionat la scara umană
  - o Valorifică aspectele pozitive ale climatului (soare, umbră etc.)
  - o Calitățile estetice

**Piețele tradiționale ale zonelor istorice și compacte ale unui oraș**, definite de clădirile care le înconjoară, sunt, de obicei, printre spațiile publice de cea mai înaltă calitate. Calitatea unei piețe este, de asemenea, dependentă de proporțiile ei (de exemplu raportul suprafeței și al înălțimii clădirilor din jur). Adesea, spațiile publice (re)gândite în perioada socialistă nu au fost concepute la o scară umană, ci ca spații deschise întinse, care creează un mediu ostil pentru activitățile recreative. Structurile de dimensiuni reduse, mobilierul urban și copacii pot crea o tranziție plăcută de la nivelul străzilor până la înălțimile clădirilor din jur. Totodată, ar trebui să existe o conectivitate pietonală continuă în interiorul și între spațiile publice, deoarece barierele în calea mișcării naturale a pietonilor fragmentează spațiul public, reduc dinamismul spațiilor izolate și au un impact negativ asupra percepției calității spațiului public.

**Zona centrală noua a municipiului Slatina concentrează principalele spații publice și obiective culturale ale municipiului**, iar în ultimii ani s-a aflat într-un proces continuu de regenerare urbană, fiind reamenajate o serie de spații publice și pietonale. Țesutul urban al zonei centrale din Slatina a fost puternic modificat în perioada comunistă, principalele spații publice din prezent având amprenta arhitecturală și urbanistică specifică perioadei.

Acestea au avantajul de a fi spații multifuncționale, ce permit organizarea diverselor evenimente culturale, însă în afara ocaziilor speciale, calitatea spațiului public poate fi crescută prin intervenții punctuale asupra detaliilor urbanistice și a mobilierului urban, care să readucă aceste spații la scara umană, așa cum s-a întâmplat cu piațeta din zona magazinului Winmarkt.

**Gradul de accesibilitate al centrului** este important, având în vedere că aici sunt concentrate majoritatea spațiilor recreative și culturale. În Municipiul Slatina, 68% din populație se află la o distanță de cel mult 15 minute de mers pe jos de zona centrală nouă a orașului, raportat la populația stabilă determinate la ultimul recensământ (2021). Mai mult, 12% din populație se află la 20 de minute de centru, 8% la 30 de minute, însă 12% se află la o distanță mai mare sau egală cu 60 de minute, cu un grad de accesibilitate redus. Structura urbană fragmentată a Slatinei, face ca un procent semnificativ din populație să se afle la o distanță însemnată de zona centrală, cu precădere locuitorii cartierelor Ciresov și zona industrială Recea, acolo unde se simte nevoia clădirii unor centre de cartier, care să includă spații publice, activități recreative și funcțiuni comerciale și culturale, care să deservească comunitățile locale.

**Conform datelor puse la dispoziție de Ministerul Culturii, Slatina are un număr de 114 de monumente de patrimoniu**, printre acestea fiind 5 monumente de interes național sau universal (4%) și 109 de monumente de interes local (96%). Din punct de vedere structural, monumentele se împart în patru categorii în funcție de natura lor, iar la nivelul municipiului Slatina ele se împart astfel:

- 9 (7,89%) monumente de arheologie - de tip I
- 103 (90,35%) monumente de arhitectură - de tip II
- 2 (1,75%) monumente memoriale și funerare – de tip III

**Monumentele istorice** din municipiul Slatina sunt cu preponderență legate de istoria modernă a orașului și de patrimoniul religios al acestuia. Potențialul turistic al acestora ar putea fi valorificat prin stabilirea unor trasee pietonale care să le lege. Printre cele 114 monumente se remarcă următoarele grupări ce pot defini zone de regenerare:

1) **Zona centrului istoric vechi** : Ansamblu urban delimitat de Str. Ionașcu, Poboran George, Eminescu Mihai, Lipatti Dinu, Grădiniței, Kogălniceanu Mihail, Moroșan Ioan, Ionașcu “, ce cuprinde case patrimoniu arhitectural. Specificul arhitectural al zonei începe să fie modificat de reamenajarea în stil modern a unor construcții, iar spațiului pietonal este sufocat de mașini parcate, străzile fiind mai mult unele de tranzit, ce nu pun în valoare specificul locului.

**Tabel 6. Casele patrimoniu arhitectural din Vechea zonă comercială a Slatinei .**

II-m-B-08575	Ansamblu urban	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Ionașcu, Poboran George, Eminescu Mihai, Lipatti Dinu, Grădiniței, Kogălniceanu Mihail, Moroșan Ioan, Ionașcu	
OT-II-m-B-08548	Bancă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 16	1908
OT-II-m-B-21052	<a href="#">Casa Fântâneau</a>	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 17	1846

OT-II-m-B-08584	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 18	1895
OT-II-m-B-08549	Casa Zarinovici	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 24	1924
OT-II-m-B-20146	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 27	1890
OT-II-m-B-08550	Casa Dumitrescu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 29	1905
OT-II-m-B-08551	Casa Toma	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 31	1890
OT-II-m-B-08552	Casa Stavri	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 33	1890
OT-II-m-B-08553	Casa Ștefănescu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 35	1890
OT-II-m-B-08554	Casa Nicolae Tologea	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 36	1860
OT-II-m-B-08555	Casa Nicolae	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 37	1885
OT-II-m-B-08556	Casa Nicolae Tologea	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 38	1890
OT-II-m-B-08557	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 39	1890
OT-II-m-B-08558	Casa Ivanovici	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 40	1890
OT-II-m-B-08559	Casa Eltin	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 44	1884
		<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 46	1895



OT-II-m-B-08560	Casa Bratovescu			
OT-II-m-B-08561	Casa Stănculescu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 48	1895
OT-II-m-B-08562	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 52	1890
OT-II-m-B-08563	Casa Constantinescu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Eminescu Mihai 59	1939
OT-II-m-B-08564	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Frații Buzești	1850
OT-II-m-B-08565	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Frații Buzești 8	1882
OT-II-m-B-08566	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Frații Buzești 10	sf. sec. XIX
OT-II-m-B-08567 (RAN: 125356.09)	Biserica „Sf. Treime”	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Grădiniței 2	1641-1645, ref. 1784
OT-II-m-B-08568 (RAN: 125356.05)	Biserica „Sf. Ioan Botezătorul”	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Grădiște 7	1796
OT-II-m-B-08569	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Griviței 1	1840
OT-II-m-B-08570	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Horea 3	1901
OT-II-m-B-08571	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Horea 5	1893
OT-II-m-B-08572	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Horea 5bis	1902
OT-II-m-B-08573	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Horea 10	1890

OT-II-m-B-08574	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Horea 12	1936
OT-II-m-B-08576	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Ionașcu 9	1890
OT-II-m-B-08577	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Ionașcu 16	1893
OT-II-m-B-08578	Fosta Școală de băieți	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Ionașcu 38	1899
OT-II-m-B-08579	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Ionașcu 46	1900
OT-II-m-B-08580	<a href="#">Biserica „Sf. Gheorghe”</a>	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Ionașcu 62	1872-1877
OT-II-m-B-08583	Primărie	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Kogălniceanu Mihail 1	1905

OT-II-m-B-08585	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 2	1935
OT-II-m-B-08586	Casa Baltag	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 3	1895
OT-II-m-B-08587	Casa de cultură	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 4	1903
OT-II-m-B-08588	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 5	1890
OT-II-m-B-08589	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 7	1890
OT-II-m-B-08590	Casa Paul Ghențel	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 8	1935
OT-II-m-B-08591	Casa Popescu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 9	1890
OT-II-m-B-08592	Casa Zeveleanu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 10	1920
OT-II-m-B-08593	Casa Ticea	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 11	1900
OT-II-m-B-08594	Casa Rădulescu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 13	1890
OT-II-m-B-08595	Casa Ticu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 14	1920
OT-II-m-B-08596	Casa Marinescu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 16	1902
OT-II-m-B-08597	Casa Dobrescu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 17	1915
OT-II-m-B-08598	Casa Smarandache	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 18	1895
OT-II-m-B-08599	Casa Vișinescu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 19	1885
OT-II-m-B-08600	Casa Diaconescu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 20	1897
OT-II-m-B-08601	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 21	1892

OT-II-m-B-08602	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 22	1890
OT-II-m-B-08603	Casa Zenovie	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 23	1890
OT-II-m-B-08604	Casa Gălățeanu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 24	1892
OT-II-m-B-08605	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 25	1896
OT-II-m-B-08606	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 31	1895
OT-II-m-B-08607	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 32	1910
OT-II-m-B-08608	Centrul de Creație, Școala Populară de Artă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 33	1900
OT-II-m-B-08609	Casa Damian	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 35	1890
OT-II-m-B-08610	Casa Ștefan	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 37	1890
OT-II-m-B-08611	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 42	1900
OT-II-m-B-08612	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 42bis	1933
OT-II-m-B-08613	Casa Bulbea	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 43	1900
OT-II-m-B-08614	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 44	1885
OT-II-m-B-08615	Casa Popescu	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 46	1936
OT-II-m-B-08616	Casa Biltz	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 48-50	1882

OT-II-m-B-08617	Judecătoria Slatina	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 49	1890
OT-II-m-B-08618	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Lipscani 52	1872

**Sursa: Ministerul Culturii**

2) **Zona Mănăstirii Clocociov**, zona definite de obiective de patrimoniu religios , situate in apropierea raului Olt. Strada Clocociov este o strada in panta cu case rezidentiale, pline de vegetatie abundenta . Din pacate accesul in aceasta zona este relativ dificil , datorita strazilor inguste si a traficului aglomerat pe DC 90A.

OT-II-a-A-08619 (RAN: 125356.10)	<a href="#">Mănăstirea Clocociov</a>	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Mănăstirii Clocociov	1645
OT-II-m-A-08619.01	Biserica „Sf. Arhangheli”	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Mănăstirii Clocociov	sec. XVI, ref.1593 - 1601 și 1645
OT-II-m-A-08619.02	Casele stăreției	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Mănăstirii Clocociov	sec. XVII
OT-II-m-A-08619.03	Turn clopotniță	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Mănăstirii Clocociov	sec. XVII
OT-II-m-A-08619.04	Zid de incintă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Mănăstirii Clocociov	sec. XVII

			<a href="#">45.88509°N 22.89963°E</a>	
OT-II-m-B-20147	Casă	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Pieței 2	1880

**Sursa: Ministerul Culturii**

**3.Zona Cireasov** , evidentiata de situl arheologic de la Slatina, punct Saliste si doua asezari din secolul II-I i.c, respectiv secolul IV, dar si de situl arheologic de pe str Pitesti , dar si de asezarile datate i.c. astfel:

OT-I-s-B-08478 (RAN: 125356.01)	Situl arheologic de la Slatina, punct „Săliște”	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Cireașov, punct „Săliște”	
OT-I-m-B-08478.01 (RAN: 125356.01.02)	Așezare	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Cireașov, punct „Săliște”	sec. IV p. Chr.
OT-I-m-B-08478.02 (RAN: 125356.01.01)	Așezare	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Cireașov, punct „Săliște”	sec. II - I a. Chr., Latène
OT-I-s-B-08479 (RAN: 125356.02)	Situl arheologic de la Slatina	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Pitești	
OT-I-m-B-08479.01 (RAN: 125356.02.05, 125356.02.07)	Așezare	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Pitești	sec. V - X
OT-I-m-B-08479.02	Așezare	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Pitești	sec. IV - I a. Chr., Latène
OT-I-m-B-08479.03 (RAN: 125356.02.04)	Așezare	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Pitești	Epoca bronzului, Cultura Verbicioara
OT-I-m-B-08479.04	Așezare	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Pitești	Epoca bronzului

(RAN: 125356.02.03)				timpuriu, Cultura Glina
OT-I-m-B- 08479.05	Așezare	<a href="#">municipiul Slatina</a>	Str. Pitești	Neolitic, Cultura Sălcuța
(RAN: 125356.02.01, 125356.02.02)				

*Sursa: Ministerul Culturii*

**Principalele obiectivele culturale sunt grupate în două zone distincte din centrul Slatinei, conturând astfel o „zonă centrală bipolară”,** formată din:

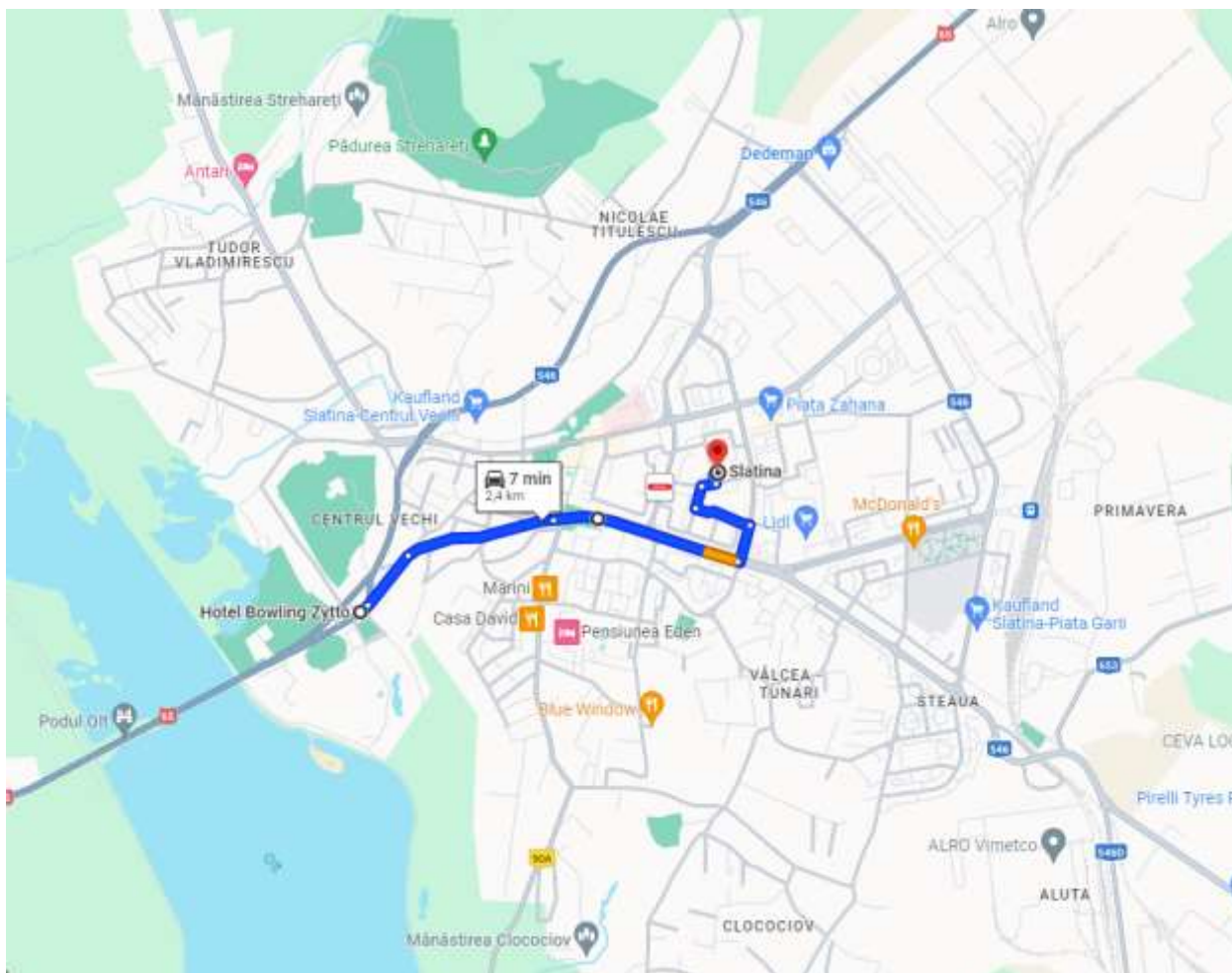
- 1) **polul istoric și cultural** ce cuprinde Centrul istoric vechi al Municipiului Slatina, zona pietonală și Muzeul de arheologie a cărei reabilitări ar trebui să facă obiectul unui proiect prioritar. În vestul centrului istoric vechi se află primăria Municipiului Slatina, dar și alte clădiri ale administrației locale și centrale, obiectiv de patrimoniu de interes local, o zonă cu clădiri a căror arhitectură merită să fie valorificată, împreună cu alte obiective culturale și de patrimoniu de interes local, precum Ansamblurile bisericesti parcul, statuia lui Eugen Ionescu, etc;
- 2) **polul administrativ**, ce concentrează clădiri cu funcțiuni administrative și de afaceri precum Consiliul Județean Olt, Muzeul de istorie, Biblioteca Județeană, Centre comerciale

**Accesibilitatea pietonală între cei doi poli și între principalele obiective de patrimoniu este critică în construirea unui centru dinamic, atractiv și al unui spațiu public de calitate**, în special în lipsa unei moșteniri arhitecturale însemnate. Principala artera ce uneste cei doi poli este Bulevardul Al I Cuza, iar în arealul dintre acestea există numeroase alte obiective de interes, precum Parcul Eugen Ionescu, Muzeul Județean Olt, Parcul Esplanada. Continuitatea pietonală între cele două parcuri este fragmentată de Str. Vederii, ceea ce dă un caracter de tranziție segmentului pietonal din estul acesteia. Zonă din extremitatea vestică a centrului civic este sufocată de parcuri ce centrele comerciale și bancile din zonă, însă ar putea fi redată pietonilor și integrată în pietonalul zonei centrale, conectând astfel două zone propuse spre regenerare -Centrul Administrativ și Centrul istoric vechi.

**Un obiectiv prioritar al intervențiilor de regenerare ale zonei centrale ar trebui să fie facilitarea mobilității pietonale și nemotorizate, precum și amenajarea unor spații publice punctuale**, de-a lungul acestora. Având în vedere numărul mare de obiective culturale, clădiri administrative și de servicii, dar și clădiri de patrimoniu din zona centrală, țesutul urban dens prezintă un grad mare de diversitate, ce creează un mediu propice deplasărilor pietonale.

**Calitatea patrimoniului construit, cu precădere a fațadelor este de asemenea importantă pentru atractivitatea zonei**, iar municipalitatea ar trebui să acorde o atenție deosebită proiectelor de reabilitare a fațadelor clădirilor, atât ale clădirilor publice și a blocurilor, cât și prin colaborarea cu proprietarii clădirilor de patrimoniu.

Figura 10. Zona centrală Slatina –coridoarele cu grad mare de accesibilitate.




Sursa: Google maps

Analiza *Space Syntax* ne indică arterele și nodurile din zona centrală ce au un grad mare de accesibilitate pietonală din punct de vedere geometric. Datorită fluxului pietonal generat aceste străzi sunt propice pentru desfășurarea de activități economice, iar nodurile pentru amenajarea unor spații publice pentru socializare și odihnă. Totuși pentru a putea fi valorificate în scopuri economice și recreative, ele trebuie să aibă un grad mare de calitate a spațiului urban, pornind de la calitatea pietonalului, la mobilier urban și elemente peisagistice la scara umană și la aspectul fațadelor ce le înconjoară. Tabelul de mai jos evaluează calitățile urbanistice ale coridoarelor și nodurilor identificate prin Space Syntax și vine cu recomandări specifice pentru fiecare.

Tabel 7. Străzi și noduri cu grad mare de accesibilitate, cu potențial de valorificare la nivelul zonei centrale

Zonă cu potențial de regenerare	Recomandările aferente
<b>Strada Vederii :</b> Potențial de regenerare:	1. Reamenajarea Str. Vederii ca spațiu pietonal (sau partajat).

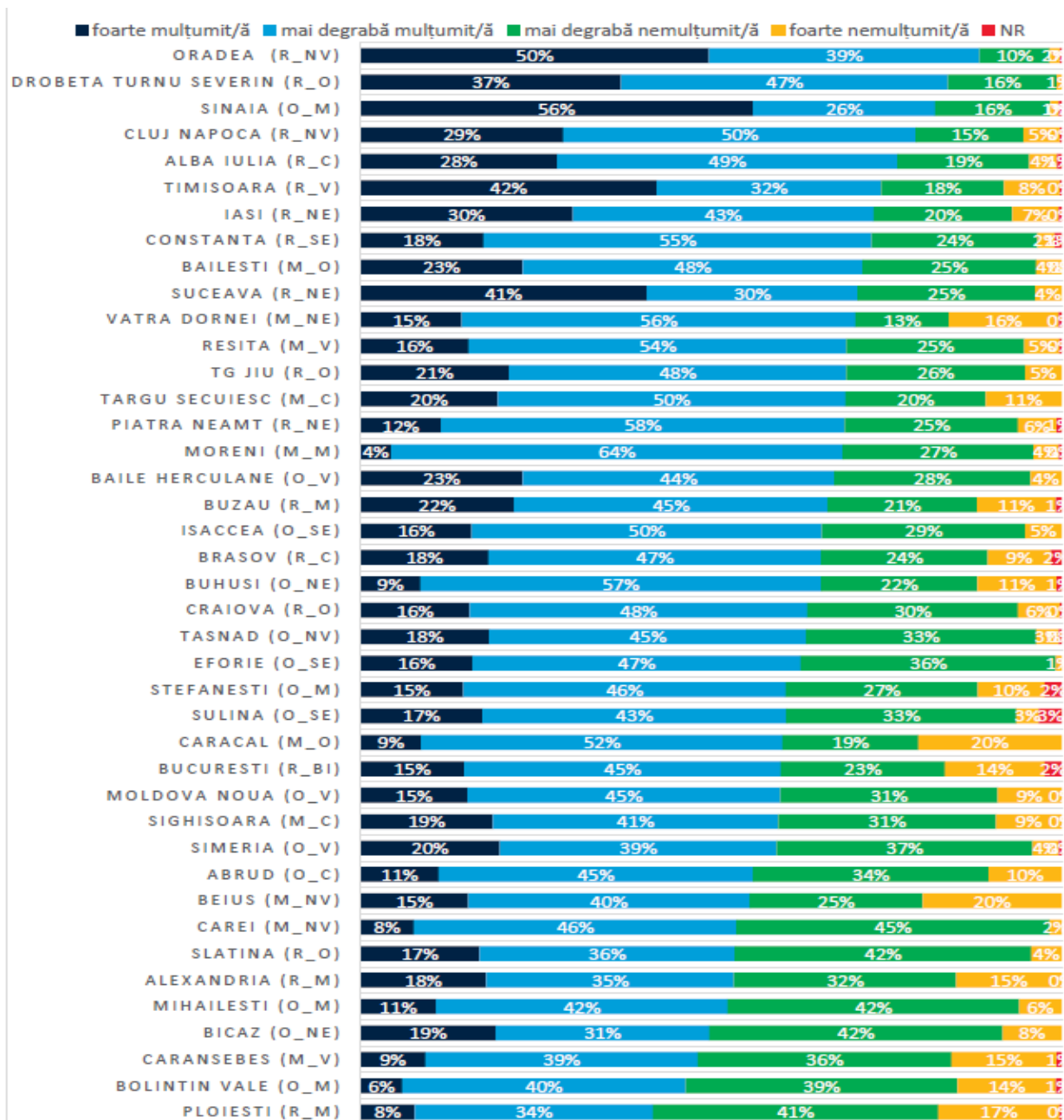


<p>Arteră importantă ce desparte Centrul Istoric de centrul Administrativ separa zona pietonala din Parcul Eugen Ionescu de cea din Parcul Esplanadei, are potențialul de a integra mai bine punctele de interes din zonă și a valorifica mai bine fluxul pietonal pentru stimularea activităților comerciale.</p> <p><b>Starea actuală:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ activitate comercială redusă și obiective culturale de o parte și de alta</li> <li>+ amenajarea intersecțiilor prietenoasă circulației pietonale (scurturi de trecere ample etc.)</li> <li>- alăturarea traficului și mașinilor parcate cu activitățile comerciale și recreative, scade calitatea spațiului public din zona esplanadei</li> <li>- întrerupe fluxurile pietonale dintre cele două zone de relaxare și agrement iar trecerile de pietoni frecvente creează congestie în trafic</li> <li>- calitatea spațiului public scade o dată ce ne îndepărtăm de intersecția cu Bulevardul Nicolae Titulescu</li> </ul>	<p>Redirecționarea traficului motorizat va facilita accesibilitatea între cele două zone publice Centrul istoric vechi și Centrul Administrativ, astfel obținând o zonă pietonală continuă, ceea ce va stimula activitățile comerciale și recreative.</p> <p><b>2. Reabilitarea clădirilor de blocuri</b> ce înconjoară spațiul pietonal, conform unei viziuni unitare care să pună în valoare elementele arhitecturale specifice acestora.</p> <p>Limitarea intervențiilor proprietarilor asupra fațadelor blocurilor, care să vină în contradicție cu specificul arhitectural al acestora.</p> <p><b>3. Reamenajarea spațiilor de parcare într-o zonă de relaxare</b>, printr-o abordare incluzivă, care să permită accesul persoanelor cu dizabilități sau a celor cu cărucioare pentru copii.</p> 
<p><b>Reamenajare intersecție B-dul Al I Cuza, cu Strada Vintila Voda și cu Strada Basarabilor</b></p> <p><b>Potențial de regenerare:</b></p> <p>Intersecție importantă în partea estică a centrului civic ce delimitează clădiri impunătoare din zonă și importante din punct de vedere economic Centrul comercial Winmarkt, clădirea BCR, clădirea Raiffeisen Bank</p> <p><b>Starea actuală:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ calitatea spațiului pietonal este satisfăcătoare (renovate recent, suficient de late, umbrite)</li> <li>+ mixitatea funcțională și activitatea economică dinamică</li> <li>- volumul mare de trafic și mașini parcate,</li> <li>+/- blocurile au o retragere mare față de stradă și dispun de spații verzi generoase, ce totuși nu sunt valorificate ca spații pentru comunitate, fiind îngrădite</li> </ul>	<p><b>1. Valorificarea spațiului din fața BCR</b> (momentan parcare)- Prin regândirea strategiei de management a parcurii la nivelul zonei centrale, acest spațiu inedit poate fi transformat într-o piațetă.</p> <p><b>2. Valorificarea spațiilor verzi din fața clădirilor de locuințe</b>, cu intervenții minime asupra cadrului natural, pentru a crea spații de odihnă și socializarea în zonele degrevate de mașini. Există deja o inițiativă de a contura astfel de spații pentru comunitate cu dotarea de mobilier stradal nou și amenajarea modernizată.</p>

**Gradul de satisfacție al locuitorilor Slatinei cu privire la starea spațiilor publice din oraș**, analizat în cadrul Barometrului Urban realizat în cadrul proiectului prin care este elaborată Politica Urbană a României, a

indicat că un procent de **43% din respondenți sunt foarte mulțumiți sau mai degrabă mulțumiți**, 17% din aceștia sunt foarte mulțumiți, și doar 4% sunt foarte nemulțumiți, astfel Slatina situându-se pe poziția 35 din 41 de orașe analizate.

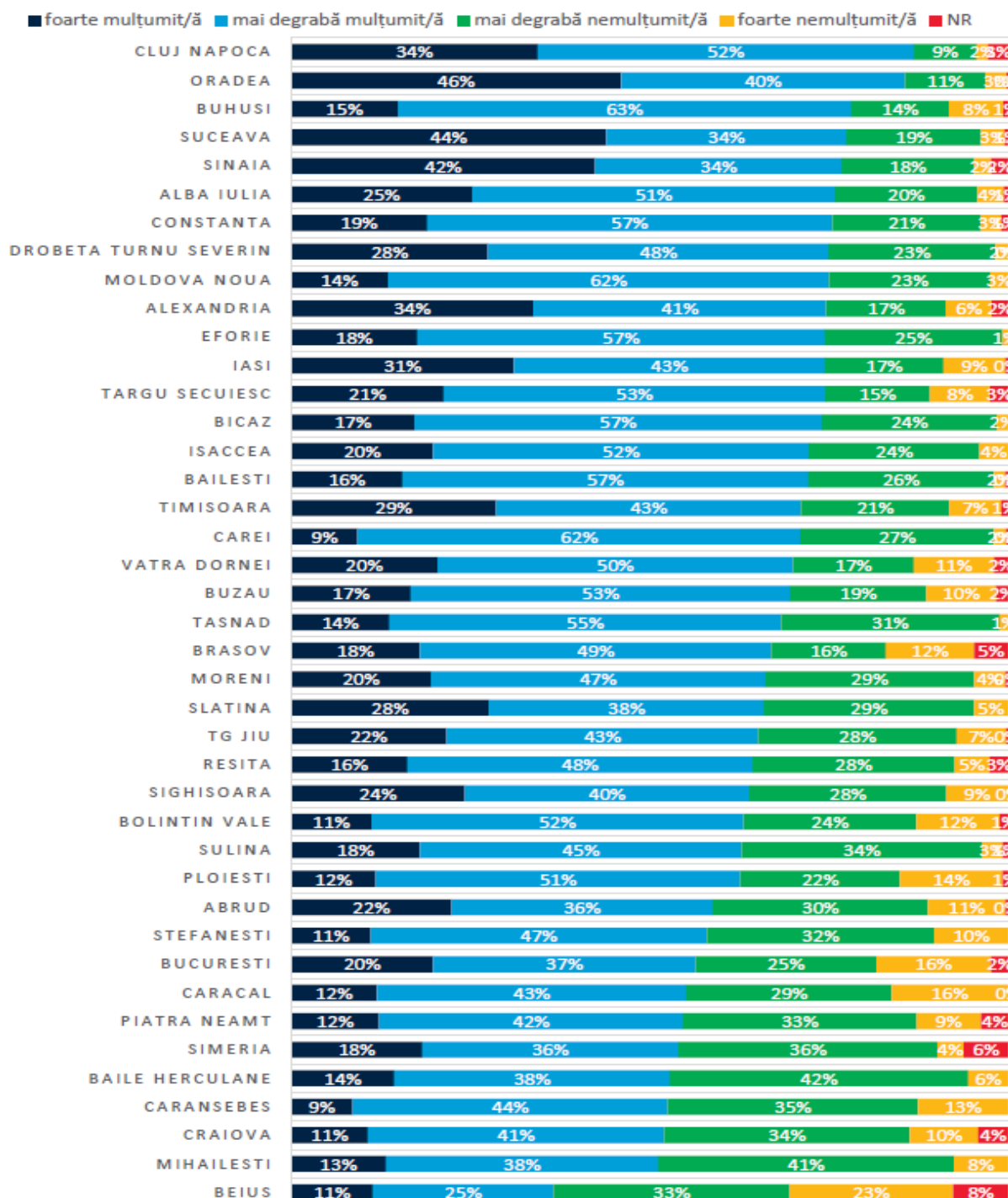
**Figura 11. Cât de mulțumiți sunteți de spațiile publice, precum piețele publice, zonele pietonale din orașul dvs – comparație**



Sursa: Politică Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020.

În ceea ce privește siguranța în spațiile publice, Slatina se situează pe locul 24 din 41, cu un procent de 28% al populației declarându-se foarte mulțumită, cu doar 5% fiind foarte nemulțumiți și 29% mai degrabă nemulțumiți.

Figura 12. În ce măsură sunteți mulțumiți de siguranța în spațiile publice din orașul - compație



Sursa: Politica Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020.

#### 2.4.4.5 Regenerarea patrimoniului construit

**Patrimoniul construit joacă un rol important în consolidarea identității și autenticității locale**, atât patrimoniul cultural și monumentele istorice protejate, cât și alte clădiri reprezentative pentru comunitatea locală sau istoria orașului, fie ele parte din patrimoniul industrial al unui oraș sau clădiri ce găzduiesc funcțiuni publice de interes municipal, precum gările, autogările sau piețele agroalimentare.

Analiza atentă a acestora în contextul urban este necesară procesului de prioritizare a proiectelor de regenerare urbană, iar ea trebuie să urmărească următoarele direcții:

- **identificarea obiectivelor și clădirilor de patrimoniu vulnerabile**, ce au nevoie de reabilitare, modernizare sau de reglementări urbanistice suplimentare asupra zonei, pentru a proteja valoarea lor arhitecturală, a le crește funcționalitatea și a le integra mai bine în țesutul urban;
- **spațializarea și conectarea obiectivelor culturale** prin coridoare pietonale, velo sau prin liniile de transport public, pentru a unifica modul în care acestea sunt prezentate și a cristaliza identitatea culturală a orașului, având astfel un impact direct asupra atractivității turistice;
- **reconversia funcțională a clădirilor de patrimoniu abandonate**, urmărind valorificarea lor în folosul comunităților locale (ex. centre de cartier) și accelerarea procesului de regenerare, prin stabilirea de parteneriate public-private cu investitori interesați să le reabiliteze și să desfășoare activități economice / civice sau prin alte instrumente fiscale care să stimuleze reabilitarea clădirilor de valoare aflate în proprietate privată.

**Slatina dispune de un patrimoniu industrial însemnat**, cu potențial de valorificare prin reabilitarea fizică și reconversia funcțională a acestora în spații publice, dar și în scop cultural și turistic, prin promovarea istoriei locului și crearea unui circuit dedicat. Printre clădirile monument istoric strâns legate de trecutul industrial al orașului, se numără Ruinele castelului de apă, Atelier pe strada Prelungirea Tunari, Nr. 6, Primaria Municipiului Slatina



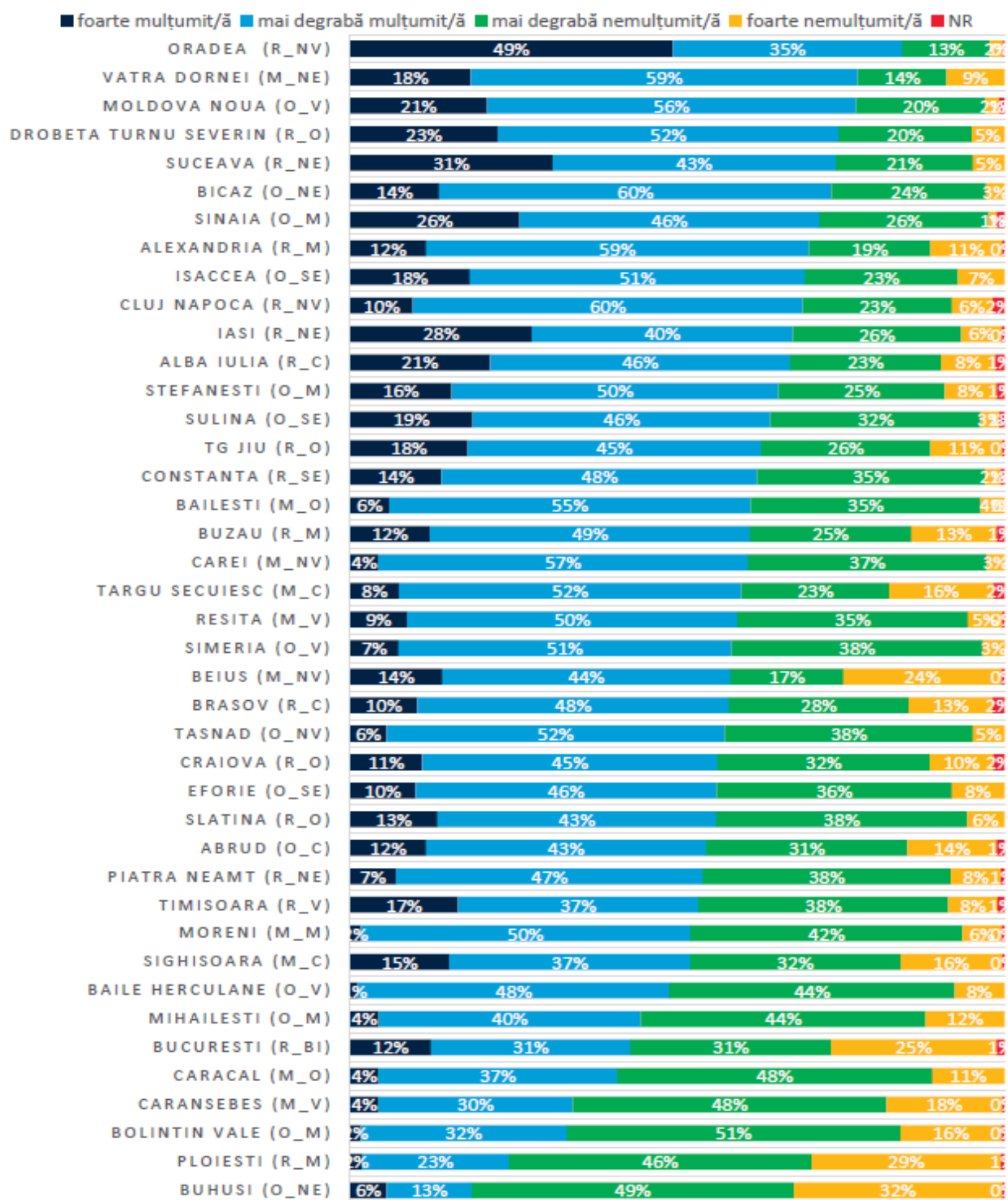
Sursa: ro.wikipedia



Sursa : Google maps

**Regenerarea Uzinei de Apă** ar putea fi un exemplu de bună practică în reactivarea patrimoniului industrial pentru scopuri comunitare, aici putând activa diverse ONG-uri cu rol în amenajarea urbanistică, culturală și istorică a Municipiului Slatina. Proiectul ar putea presupune extinderea centrului printr-o sală multifuncțională, care să crească capacitatea clădirii de a organiza evenimente și seminarii. De asemenea, există diverse propuneri urbanistice care vizează integrarea Uzinei de Apă în țesutul urban, dar și prin diversificarea funcțională a țesutului urban cu caracter industrial din preajma Uzinei de Apă. **Gradul de satisfacție al locuitorilor Slatinei cu privire la starea clădirilor din orașul**, a indicat un procent de **56% de respondenți foarte mulțumiti sau mai degrabă mulțumiți**, ceea ce plasează orașul pe locul 28 ierarhia celor 41 de orașe analizate, doar 6% din respondenți declarându-se foarte nemulțumiți.

*Figura 17. Cât de mulțumiți sunteți de starea clădirilor din orașul dvs.....[orașul dvs.]-comparație*



Sursa: Politica Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020.

## 2.4.5 Regenerarea urbană integrată a cartierelor

### 2.4.5.1 Analiza atractivității cartierelor din Municipiul Slatina

**Desi nu exista o impartire administrative a Municipiului Slatina, Municipiul Slatina și a zonei sale periurbane poate fi împărțită în:**

1) **Cartierele din zona centrală** – ansamblurile de locuințe situate în lungul bulevardelor, unde forma locativă dominantă este în ansambluri de locuințe colective din perioada socialistă. Acesta este o zonă compactă, unde distanțele pot fi parcurse pietonal și unde există un grad mare de conectivitate și acces la transportul public. 2) **Cartierul Cireasov**, ce s-a dezvoltat independent de oraș, fiind separate de liniile de cale ferată și de platforma industrială. Cartierul e constituit din locuințe unifamiliale și au caracteristici rurale – străzi neasfaltate, infrastructură edilitară și social deficitară. De asemenea, acest cartier se întinde pe o suprafață mai extinsă față de cele din zona centrală și sunt greu de parcurs pietonal. Totodată, așa cum a rezultat din consultările publice, accesul la transport public și frecvența acestuia nu permite utilizarea acestuia cu regularitate și încredere.

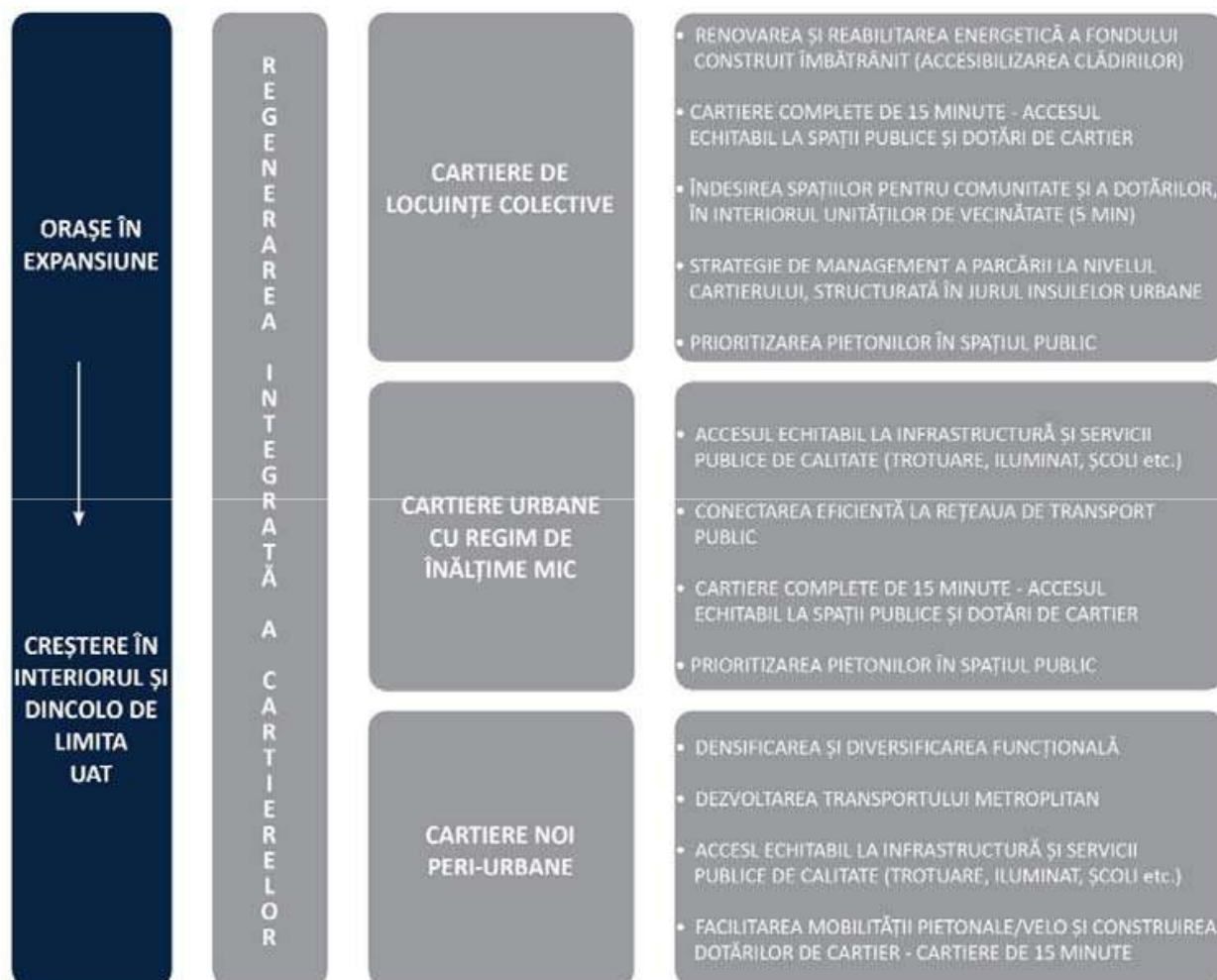
3) **Cartierele nou dezvoltate la periferia orașului**, atât în interiorul limitelor administrativ teritoriale - **Primavera**, cartier în dezvoltare în estul municipiului, dar și în localitățile din primul inel periurba. Aceste tipuri de cartiere sunt de regulă compuse din locuințe unifamiliale, prezintă un grad mare de fragmentare în dezvoltarea parcelelor și au deficiențe cu privire la infrastructura tehnico-edilitară, infrastructura de transport – atât străzi neasfaltate, trotuare lipsă cât și lipsa unor linii de transport public metropolitan, infrastructura socială de bază – școli, policlinici, dar și în ceea ce privește accesul la spații publice și dotări de cartier – locuri de joacă, de socializare, magazine de proximitate etc.

**Pentru a scădea dependența față de automobil, în îndeplinirea obiectivului orașelor verzi și reziliente**, este important de analizat amplasarea zonelor de locuințe în raport cu principalele coridoare de mobilitate, ce fac legătura între acestea și alte zone funcționale ale orașului. Procesul de prioritizare trebuie să urmărească asigurarea accesului echitabil la transport public prin extinderea rețelei de transport, eficientizarea liniilor de transport existente și creșterea frecvenței astfel încât transportul public să devină un mijloc de transport de încredere și facilitarea accesibilității pietonale sigure și confortabile spre stațiile de transport (trotuare suficient de late și iluminat public). În timp ce în cartierele din zona centrală, prioritară este facilitarea mobilității nemotorizate și managementul locurilor de parcare, pentru a crește calitatea vieții din interiorul acestora, în cartierele din nordul municipiului și în cele peri-urbane este primordială o mai bună conectare cu centrul și cu principalii atractori – angajatorii și zonele de servicii.

**Accesul la dotările de cartier în proximitatea locuinței contribuie la creșterea calității vieții în cartiere**, iar regenerarea urbană a cartierelor urmărind principiile complementarității și al unităților de vecinătate va contribui la scăderea dependenței de automobil, prin asigurarea facilităților necesare vieții de zi cu zi la o distanță confortabilă de parcurs pietonal. Analiza cartierelor ne indică un grad satisfăcător de deservire a ansamblurilor de locuințe. Noile cartiere din localitățile periurbane, ce cele mai multe ori nu dispun de infrastructura necesară, o prioritate pentru acestea reprezentând extinderea și îmbunătățirea calității străzilor, a trotuarelor și construcția de școli și dotări de cartier.

**Reabilitarea integrată a blocurilor din perioada socialistă**, la nivelul imobilului, al cartierului și al palierelor de intervenție (eficiență energetică, arhitectură și structură), va contribui la calitatea spațiului public și deopotrivă a locuirii, făcând aceste cartiere și clădiri opțiuni competitive pentru locuire. O atenție deosebită trebuie acordată accesibilizării clădirilor de locuințe, atât pentru a asigura accesul facil pentru persoanele cu dizabilități, a celor cu cărucioare pentru copii și a vârstnicilor, încurajând un stil de viață mai activ și implicarea în comunitate.

Figura 18. Priorități în regenerarea cartierelor din orașele dinamice.



Sursa: Politica urbana a României, Livrabilul 3

Tabel 8. Starea infrastructurii și gradul de acoperire al dotărilor din cartierele Slatinei

Cartier	Trama stradala	Infrastructura pietonala	Infrastructura sociala	Spatii publice	Terenuri de sport
Progresul I	++	++		++	
Progresul II	++	++		++	
Progresul III	++	++		++	
Progresul IV	++	++		++	
Zahana					
Centrul Vechi	++	++	++	++	Nu exista
Clocociov					
Cireasov					

<i>Satu Nou</i>					
<i>Saracesti</i>					
<i>Tudor Vladimirescu</i>					
<i>Nicolae Balcescu</i>					
<i>Eugen Ionescu</i>					
<i>Crisan I</i>	<b>++</b>	<b>++</b>		<b>++</b>	
<i>Crisan II</i>	<b>++</b>	<b>++</b>		<b>++</b>	
<i>Crisan III</i>	<b>++</b>	<b>++</b>		<b>++</b>	
<i>Piata Garii</i>	<b>++</b>	<b>++</b>		<b>++</b>	
<i>Nicolae Iorga</i>					
<i>Steaua</i>					
<i>Vălcea Tunari</i>					
<i>Primavera</i>					
<i>Teiului</i>					

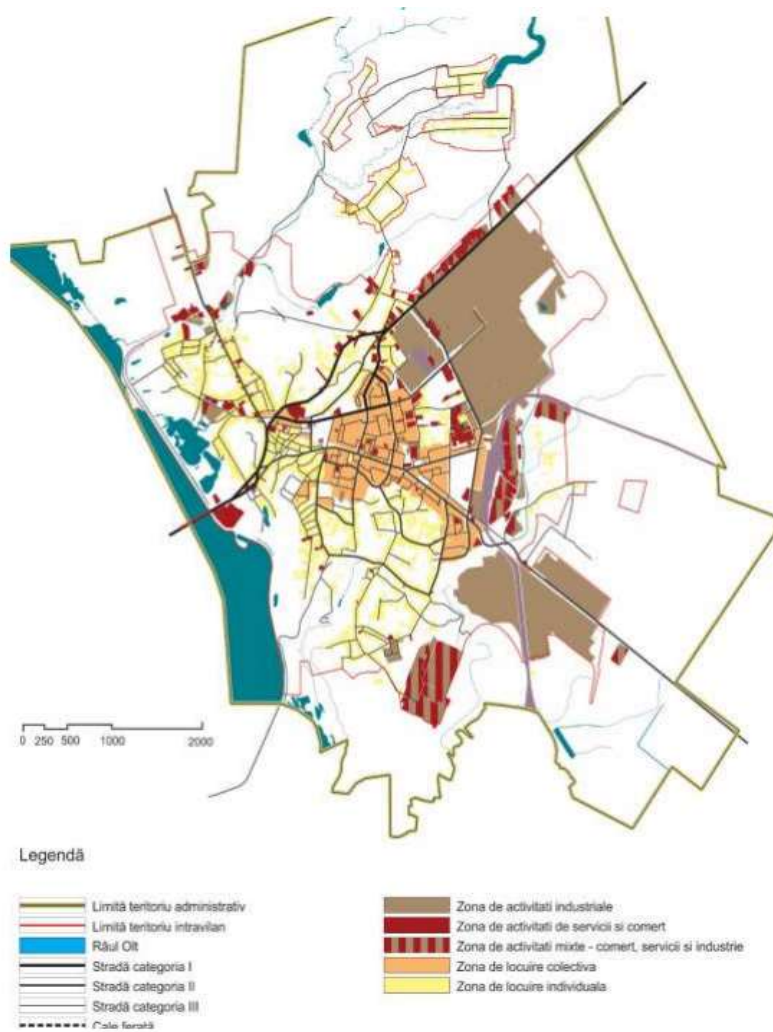
*Figura 19. Structura cartierelor municipiului Slatina în raport cu sistemul de transport □i cel verde.*





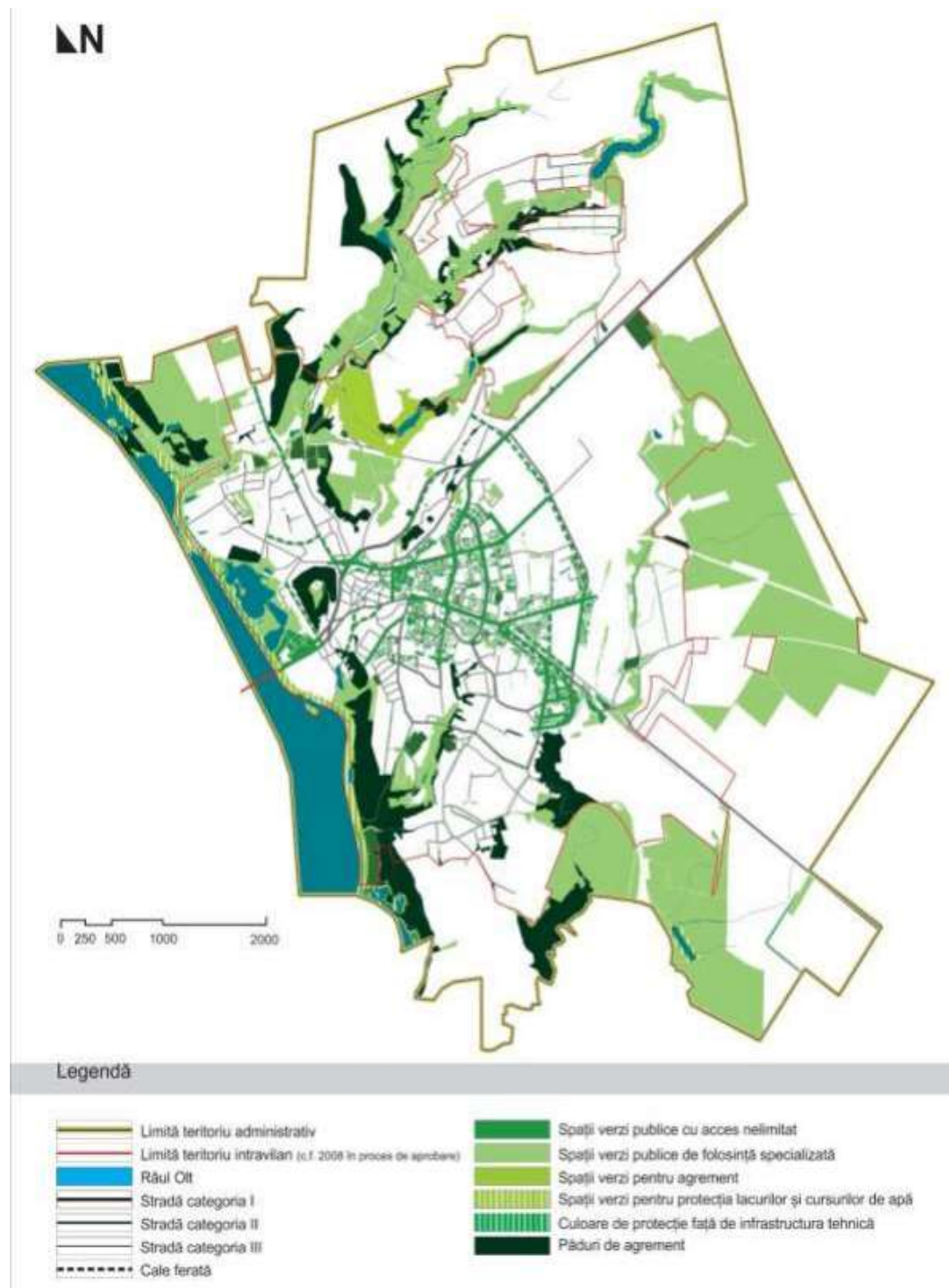
*Sursa: Loctrans Slatina*

Figura 20. Structura cartierelor municipiului Slatina în raport cu spațiile publice și dotările de cartier.



Sursa:SIDU revizuit Slatina

Figura 22. Structura spațiilor verzi în cartierele Municipiului Slatina

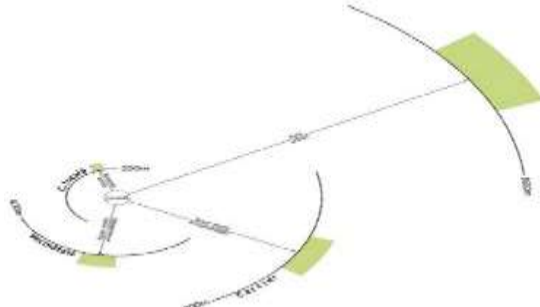


Sursa:SIDU revizuit Slatina

#### 2.4.5.2 Bune practici de regenerare a spațiului public în cartierele de locuințe colective

Procesul de regenerare a marilor ansambluri de locuințe și de prioritizare a intervențiilor necesită o abordare etapizată și structurată în jurul intervenției la diferite scări urbane (cartier - unitate de vecinătate - insula urbană). Tabelul de mai jos sintetizează măsurile și obiectivele propuse în *Ghidul de Regenerare Urbană* pentru marile ansambluri de locuințe colective, elaborat de Banca Mondială.

**Tabel 9. Măsuri propuse pentru regenerarea cartierelor de blocuri**

Obiectiv	Măsuri
<p><b>2.4.5.2.1.1</b></p> <p><b>2.4.5.2.1.2 ETAPA 1.</b></p> <p><b>2.4.5.2.1.3 Consolidarea unui sistem verde integrat și facilitarea accesului echitabil la spații publice verzi în proximitatea locuinței.</b></p> <p>1. Particularități ale cartierelor de blocuri: suprafețe însemnate de zone cu plantații de arbori și arbuști, localizate între unitățile de locuit, ce de regulă nu sunt amenajate și nici accesibile dar pot fi valorificate ca spații verzi și investite cu funcționalități suplimentare (loc de joacă, mobilier urban pt socializare etc.) și astfel pot contribui la asigurarea necesarului de spațiu verde și de dotări la nivelul cartierului.</p> <p>2. Particularități ale cartierelor periurbane: posibilitatea dezvoltării în parteneriat public-privat a terenurilor nevalorificate.</p> <p>3. Particularități ale cartierelor de locuințe individuale: deși aici există limitări cu privire la resursele de teren, există posibilitatea unor intervenții temporare pe spațiile vacante și de reconfigurare a coridoarelor de mobilitate verde.</p>	<p><b>1. Identificarea și valorificarea diverselor tipologii de spații verzi publice</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Buzunar verde (S=0.01 ha – 1 ha) la 200 m față de locuință (2.5 minute)</li> <li>- Scur verde al “vecinătății” (S=1 ha – 6 ha) la 400 m față de locuință (5 min)</li> <li>- Scur verde al “comunității” (S= 6 ha – 8 ha) la 800 m față de locuință (10 min)</li> <li>- Parc urban (S=18 ha-200 ha) = 1600 m (20 min) față de locuință</li> <li>- Parc natural / parc pădure (S&gt;200 ha) = 3200 m față de locuință</li> </ul> <p><b>2. Identificarea coridoarelor ecologice și integrarea spațiilor verzi într-un sistem integrat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Străzile de categoria I și II permit reconfigurarea profilului stradal și introducerea de noi elemente ecologice – arbori aliniament, suprafețe verzi cu rol de biofiltru, petice de habitat spontan, prielnice facilitării mobilității nemotorizate, cu precădere accesul pietonal.</li> </ul> <p><b>3. Valorificarea spațiilor verzi inaccesibile, dintre blocuri, a terenurilor virane sau a spațiilor vacante,</b> sub forma unor buzunare verzi, investite cu funcționalități suplimentare, care să răspundă direct nevoilor comunității locale, urmărind totodată complementaritatea activităților și acoperirea nevoilor tuturor grupelor de vârstă</p>
	
<p><b>2.4.5.2.1.4 ETAPA 2.1.</b></p> <p><b>2.4.5.2.1.5 Reorganizarea structurală și funcțională a cartierului, în jurul unor</b></p>	<p><b>1. Identificarea necesarului de dotări publice, în funcție de</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>nr. de locuitori și a dotărilor existente.</li> <li>- Comunități locale 150-250 m</li> </ul>

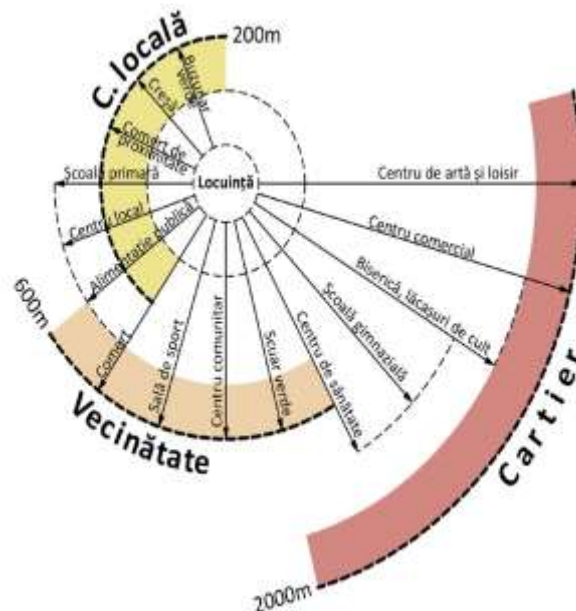
**2.4.5.2.1.6 centre de cartier.**

- școală primară ((2.500-4.000 loc)
- medic de familie (2.500-3.000 loc)
- comerț de proximitate (2.000-5.000 loc)
- Unități de vecinătate 400-600 m
- spații birouri comunitare (7.500 loc)
- centru comunitar (7.000 – 15.000 loc)
- alimentație publică (5.000 – 7.000 loc)
- administrație locală (5.000 – 10.000 loc)
- Cartier 2 – 6 km
- centru sportiv (25.000 – 40.000 loc)
- centru de cartier (25.000 – 40.000 loc)
- bibliotecă (12.000 – 30.000 loc)
- centru de sănătate (9.000 – 12.000 loc)

**2. Conturarea unor centre de cartier** cu funcțiuni recreative pentru toate grupele de vârstă (centru de tineret, club pentru seniori), culturale (cinematograf, galerie de artă)

**3. Valorificarea spațiilor sportive ale școlilor (curțurilor) ca spații pentru comunitare,** în afara cursurilor, pentru a crește accesul la terenuri de sport.

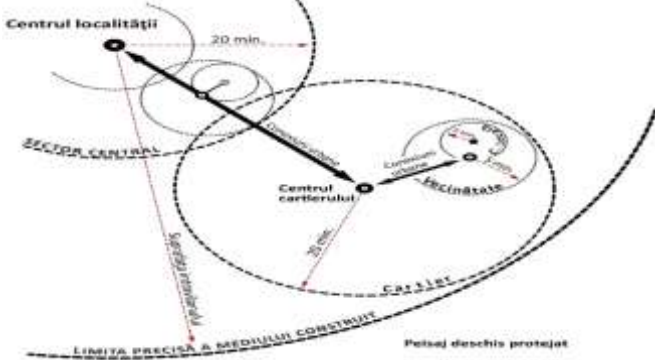
**4. Reconversia funcțională a parterurilor blocurilor** aflate pe străzile cu grad mare de accesibilitate.

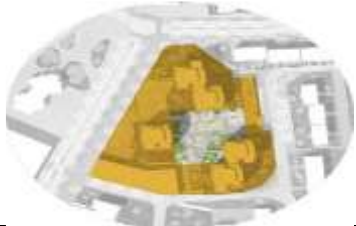
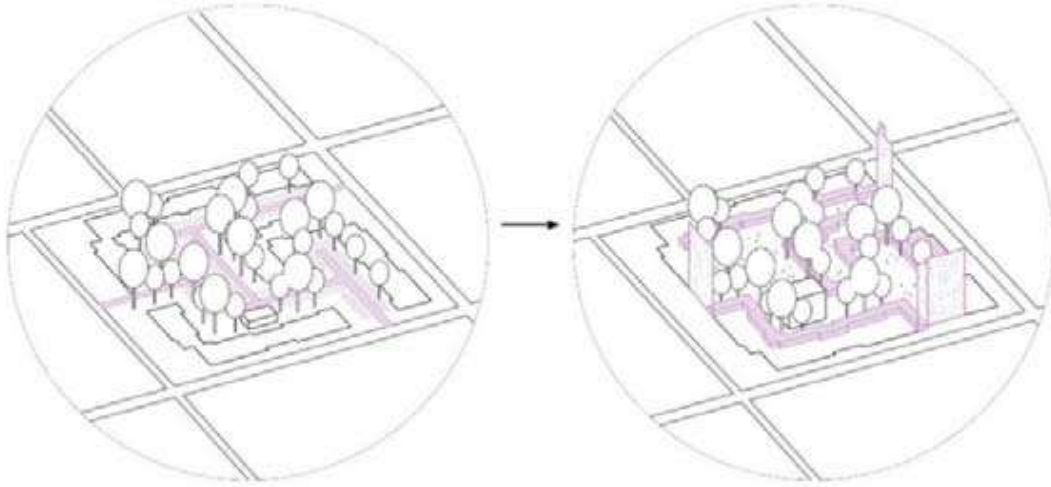


**2.4.5.2.1.7 ETAPA 2.2**  
**2.4.5.2.1.8 Definierea comunităților urbane în interiorul cărora să se asigure accesul pietonal la servicii și dotări de comunitate.**

**1. Aplicarea conceptului cartierului de 15-20 minute** în identificarea zonelor prioritare de regenerare, pornind de la elemente cheie ale funcționării acestora, precum sistemul de transport în comun. Cartierele pot fi identificate după:

- morfologie - marile ansambluri de locuit din perioada socialistă au fost concepute sub formă de cartier
- populație - cartierul concentrează, de regulă, o

	<p>comunitate între 25.000-50.000 loc</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lizibilitate – identificarea <i>clusterelor</i> de dezvoltare din zonele rezidențiale destructurate</li> </ul> <p><b>2. Reorganizarea structurală a cartierului în jurul unor comunități urbane ierarhizate</b>, fiecare scară îndeplinind un alt rol pentru comunitatea urbană.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Unitate de vecinătate</i>: rază de deservire de 400 m, 5 min de mers pe jos, 5.000-10.000 loc</li> <li>- <i>Comunitatea urbană locală</i>: rază de deservire de 200 m, 2 min de mers pe jos, 2.000-3.000 loc</li> </ul> <p><b>3. Facilitarea mobilității pietonale și a conexiunilor urbane</b>, în interiorul unitățile de vecinătate dar și între acestea și mijloacele de transport public.</p>
	
<p><b>2.4.5.2.1.9 ETAPA 3.</b>  <b>2.4.5.2.1.10 Configurarea unor insule urbane în interiorul cartierelor în cadrul cărora să se efectueze:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reorganizarea parcărilor de reședință și prioritizarea circulației pietonale.</li> <li>2. Ierarhizarea și amenajarea spațiului deschis, cu funcțiuni pentru comunitate</li> </ol>	<p><b>Definirea insulelor urbane, în interiorul cartierelor de blocuri</b>, prin analiza lizibilității existente la nivelul cartierului, identificarea spațiilor deschise dintre blocuri și grupările de clădiri ce le delimitează. Adesea în marile ansambluri colective, blocurile sunt dispuse astfel încât ele definesc clar un spațiu semi-închis, similar unei curți interioare.</p>
<p><b>2.4.5.2.1.11 ETAPA 3.1.</b>  <b>2.4.5.2.1.12 Managementul parcărilor de reședință, în jurul insulelor urbane</b></p> <p>Principii generale de management al parcărilor în marile ansambluri de blocuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- închiderea traficului în interiorul insulei urbane și dispunerea parcărilor în zona perimetrală a acestora</li> <li>- redirectionarea parcărilor de rezidență de-a lungul străzilor principale, paralele cu direcția de deplasare sau în garaje subterane, supraterane, în sistem compus.</li> </ul>	<p><b>Abordarea 1.</b> Recuperarea spațiului din interiorul insulei urbane din utilizarea ca loc de parcare și stabilirea unor alternative de parcare în zona perimetrală a insulei urbane, de-a lungul străzilor.</p> <p><b>Abordarea 2.</b> Construirea unor parcări subterane sau semiîngropate peste care se pot amenaja spații publice (ex. terenuri de sport).</p> <p><b>Abordarea 3.</b> Construirea unor parcări supra-etajate pe anumite terenuri virane sau eliberate în urma desființării garajelor individuale.</p> <p>Pentru a fi compatibile cu perspectiva unui viitor verde, în care primează mobilitatea nemotorizată și transportul public dar și pentru a aduce o contribuție pozitivă asupra comunității locale, structurile supraetajate destinate parcărilor trebuie gândite urmărind următoarele direcții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- includerea unor spații pentru comunitate (ex. teren de sport pe acoperiș) și funcțiuni mixte la parter</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- multifuncționalitatea și adaptabilitatea spațiilor (ex. înălțimi libere mai mari ale etajelor, pentru a fi investite ulterior cu funcțiuni publice)</li> <li>- fațade interesante, care să creeze un ambient plăcut și un spațiu public de calitate (ex. fațade verzi, artă stradală / murală etc.)</li> </ul>
<p><b>2.4.5.2.1.13 ETAPA 3.2.</b>  <b>2.4.5.2.1.14 Ierarhizarea spațiului deschis din interiorul insulelor urbane</b></p>	<p>Structurarea și organizarea spațiului determinat de insulele urbane, conform unei ierarhii public-private, pentru a descompune scara macro la care au fost proiectate inițial clădirile și spațiul dintre ele și a le elibera din supraaglomerarea cu mașini parcate. Spațiul delimitat de grupările de clădiri pot fi investite cu funcțiuni publice, orientate spre comunitatea locală (200 m), definind astfel centre secundare de cartiere.</p>
	

Sursa: Ghid de Regenerare Urbană – Marile ansambluri de locuințe, Banca Mondială, 2020.

### 2.4.5.3 Oportunități de regenerare în cartierele de locuințe colective

**Ațiunile de regenerare trebuie să urmărească diminuarea dominației automobilului și prioritizarea deplasărilor nemotorizate**, provocarea comună a cartierelor de locuințe colective fiind sufocarea spațiului public cu mașini parcate și lipsa de atenție pentru confortul pietonilor și spațiile pentru comunitate. Marile ansambluri de locuințe colective sunt cartiere complexe, ce necesită o abordare integrată, ce poate fi realizată cel mai eficient prin elaborarea unor masterplanuri la nivel de cartier, prin care să se elaboreze analiza diagnostic și să se identifice principalele provocări și oportunități.

- **Intervenții complexe ce necesită planuri coordonatoare - reconfigurarea parcărilor și a spațiilor deschise în jurul insulelor urbane.** Gradul de permeabilitate al țesutului urban și implicit dimensiunea insulelor urbane, influențează calitatea spațiului public – o zonă permeabilă, cu insulelor urbane de dimensiuni mici, creează un mediu propice deplasărilor pietonale. În Municipiul Slatina, gradul de permeabilitate este mai mare în zona centrală și în cartierele de blocuri, în timp ce zonele de case, noi sau vechi, au un grad de permeabilitate mai mic. Intervențiile posibile în jurul insulelor urbane cuprind: reconfigurarea spațiilor pentru parcare spre limitele exterioare ale acestora și în parcări multi-etajate

pentru a recupera spații pentru comunitate, valorificarea spațiilor verzi și a spațiilor deschise din interiorul insulei, reconfigurarea străzilor locale ca spații partajate, atribuirea spațiilor recuperate cu funcțiuni complementare care să deservească comunitatea locală sau să formeze subcentre de cartier, reabilitarea locurilor de joacă și a mobilierului urban deja existent.

- **Linii de acțiune comune, prin care să se îmbunătățească punctual calitatea vieții din cartiere**, ce pot deveni programe ale administrației locale:
- **amenajarea curților școlilor** astfel încât ele să deservească comunitatea locală în afara orelor de program, ca locuri de joacă sau spații pentru sport.
- **valorificarea străzilor ca spații publice liniare:**
  - străzi cu grad mare de accesibilitate – valorificarea potențialului economic și comunitar
  - străzi de deservire locală – reconfigurarea ca spații publice partajate.
- **valorificarea spațiilor deschise și refuncționalizarea lor cu dotări publice**
  - locuri de joacă, terenuri de sport, spații de socializare pentru diverse interese etc.
  - noduri cu grad mare de accesibilitate (ex. scuaruri),
  - spațiile verzi, inaccesibile, cu vegetație spontană, din preajma blocurilor,
  - terenuri virane sau alte spații recuperate în urma reconfigurării parcărilor.

**Figura 23.** Gran via de Ferran el Catolic, Valencia - Regenerarea unui coridor principal de mobilitate ca spațiu public liniar.



*Sursa: Space Syntax*



### 2.4.5.3.1 Cartierele Municipiului Slatina

#### Amplasare și structură

Municipiul Slatina nu dispune de o impartire administrativa oficiala pe cartiere . Totusi exista zone dispuse de-a lungul bulevardelor principale de aglomerari urbane , care pot fi considerate cartiere, desi nu indeplinesc standardele minime de 25.000 locuitori pentru fiecare cartier. In Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Slatina acestea au fost denumite astfel: Centrul vechi / Orașul vechi; Clocociov Eugen Ionescu, Primavera, Progresul I-IV, Satu Nou, Steaua, Tudor Vladimirescu, Vâlcea Tunari, Zahana

#### Mediul Construit

- Dotări :

Educație, sănătate, cultură, servicii și comerț spatii verzi-parcuri

- Spații civice / publice

În interiorul fiecarui cartier, definit mai sus se află spații publice de importanță municipală, precum zone educationale scoli, gradinite, crese.

- Spații verzi

Cartierele dispun de zone verde reprezentativă, cele mai multe avand zone verzi in jurul blocurilor, dar si acces la un parc municipal in maxim 15 min de la iesirea din bloc. .

- Terenuri de sport

Nu există terenuri de sport amenajate în interiorul cartierelor.

#### Trama stradală, accesibilitatea pietonală și stații de transport public

- **Starea coridoarelor principale** este una în general bună, acestea fiind reabilitate recent. Bulevardele principale își valorifică potențialul economic oferit de gradul mare de accesibilitate, concentrând spații publice și private pentru socializare însă ar beneficia de un grad mai mare de mixitate economică, prin reconversia funcțională a parterului clădirilor și prin amenajarea unor spații pentru odihnă și socializare în spațiile verzi nevalorificate din fața blocurilor.
- Bulevardul Al I Cuza – infrastructură pietonală modernă, grad mare de accesibilitate, locuri de parcare amenajate.
- Str. Primaverii, Str. Basarabilor – infrastructură pietonală modernă, trafic intens,
- Str. Vintila Voda – reamenajata, pista de biciclete conforma , amenajata pe carosabil
- **Străzile secundare** au o infrastructură pietonală deficitară, cel mai adesea ele fiind suffocate de mașini parcate ilegal și neavând trotuare suficient de late. Străzile secundare pot fi reconfigurate pentru a prioritiza deplasările pietonale, inclusiv prin amenajarea lor în regim de străzi partajate. Străzile secundar cu grad mare de accesibilitate, identificate prin analiza Space Syntax la scara unităților de vecinătate, sunt cele mai tranzitate de pietoni și astfel asupra lor ar trebui intervenit cu prioritate. Recomandările pentru a facilita conectivitate și accesibilitatea pietonală în interiorul cartierului, sunt sintetizate în tabelul de mai jos.

#### Terenuri și active cu potențial de valorificare

- **Spații verzi nevalorificate:** Există zone verzi cu potențial de regenerare între toate blocurile - topografia acestor spații permite construirea unor infrastructuri pentru recreere, crescând astfel accesul la spații verzi în proximitatea locuințelor. De asemenea la fiecare ansamblu de blocuri exista zone neutilizate/ degradate ce ar putea fi valorificate.
- **Spații ocupate de garaje individuale:** Spațiile ocupate de garajele vechi reprezintă o resursă de teren ce poate fi valorificată.

- **Școli care dispun de curți:** Cele mai multe școli de cartier dispun de curți generoase care putea fi utilizate, în afara orelor educationale, pentru activități sportive, de către locuitorii din zonă

## 2.4.6 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
<b>Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural</b>	
<p><b>Spațiul verde:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Municipiul Slatina se află la limita îndeplinirii necesarului de 26 m<sup>2</sup> de spațiu verde pe cap de locuitor – 19,72 m<sup>2</sup> raportat la populația cu domiciliul de la 1 ianuarie 2023.</li> <li>- Accesul deficitar la spații verzi din cartierele periferice și concentrarea resurselor și a parcurilor în zona centrală a orașului.</li> <li>- Zonele cu vegetație din cartierele de blocuri nu sunt utilizabile: ele nu sunt îngrijite corespunzător, sunt împrejmuite cu gard iar adesea sunt chiar ocupate sau blocate de mașini parcate sau garaje.</li> <li>- Resurse verzi-albastre nevalorificate în zona periferică și în inelul peri-urban – pădurea Strehareți, dealul Gradiste malul Oltului.</li> <li>- Nevoie de regenerare a Padurii Strehareți și de onectare a obiectivelor culturale din orasul vechi cu centrul administrative nou.</li> </ul>	<p><b>Extinderea și valorificarea resurselor verzi-albastre pentru a asigura accesul echitabil la spațiul verde.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Urmărirea obiectivului accesului echitabil la spațiul verde prin asigurarea de 15 m<sup>2</sup> / capita într-o rază de 10 minute de mers pe jos (800 m)</li> <li>- Valorificarea principalelor coridoare de mobilitate ca și coridoare ecologice (piste de bicicletet, trotuare sigure, separarea spațiului pietonal/velo de trafic etc.)</li> <li>- Valorificarea spațiilor verzi/deschise din cartierele de locuințe.</li> <li>- Identificarea unor terenuri în zonele peri-urbane pe care să fie amenajate spații verzi și dotări de cartier</li> <li>- Valorificarea resurselor verzi-albastre din interiorul orașului și din zona peri-urbană (malul Oltului, Padurea Strehareți, Dealul Gradiste prin amenajarea unor spații de agrement, piste de biciclete etc.</li> <li>· Regenerarea urbană integrată și facilitarea mobilității pietonale între obiectivele de interes.</li> </ul>
<p><b>Coridoarele de mobilitate cu grad mare de accesibilitate:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dominația automobilului în prioritizarea intervențiilor și a mijloacelor de transport în comun.</li> <li>- Lipsa unor spații dedicate pentru parcare eficiente (la nivelul cartierelor) duce la supraaglomerarea străzilor și a trotuarelor cu mașini parcate.</li> <li>- Calitatea spațiului pietonal este deficitară în multe zone din oraș, în special, pe străzile secundare și cele de importanță locală.</li> <li>- Potențialul economic și social al coridoarelor cu grad mare de accesibilitate nu este valorificat suficient, din cauza calității slabe a spațiului urban.</li> </ul>	<p><b>Creșterea calității spațiului pietonal și facilitarea unui mediu sigur și confortabil, ce presupune:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Investiții în infrastructura pietonală, pentru a asigura trotuare suficient de largi, fără obstacole, iluminat public adecvat, treceri de pietoni sufficient de dese și chiar un nivel de umbrire care să sporească confortul pietonilor pe timpul verii;</li> <li>- Aplicarea legislației cu privire la mașinile parcate ilegal pe trotuare și montarea unor bariere fizice care să oprească această practică, precum jardiniere, limitatori de parcare / bolarzi, sau alte elemente de vegetație sau mobilier urban.</li> <li>- Amenajarea de spații pentru odihnă și recreere, prin introducerea elementelor de mobilier urban în scuarurile și zonele verzi din fața blocurilor și în zonele unde lărgimea trotuarelor o permite.</li> <li>- Reconfigurarea profilului stradal pentru a extinde spațiul public, a calma traficul și unde este posibil, pentru a delimita o linie dedicată transportului public.</li> </ul>
<b>Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural</b>	
<p><b>Calitatea infrastructurii pietonale</b> (trotuare, iluminat public, străzi asfaltate) în cartierele de locuințe individuale din zona de est, dar și în partea de sud a Municipiului Slatina.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pe străzile principale, acolo unde există conexiuni la liniile de transport public, trotuarele sunt foarte înguste, nu respectă standardele minime, sunt discontinue și pe</li> </ul>	<p><b>Extindere, reabilitarea și menținerea în stare bună a infrastructurii pietonale</b> în toate zonele rezidențiale și facilitarea transportului pietonal și velo în interiorul acestora.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Străzile prea înguste pentru a construi un trotuar sau cele un volum mic de trafic, în zone cu un necesar mic de locuri de parcare pe stradă, pot fi</li> </ul>

<p>alocuri sunt blocate de diverse obstacole precum stâlpii de iluminat, cutiile de gaze.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pe străzile secundare infrastructura pietonală cel mai adesea lipsește complet, nu există trotuare, unele străzi nu sunt asfaltate, iar altele sunt prea înguste pentru a permite construirea trotuarelor.</li> <li>- Acești factori limitează accesibilitatea și deplasările nemotorizate în interiorul cartierului dar și utilizarea mijloace de transport în comun, crescând dependența față de automobil.</li> </ul>	<p>amenajate ca spații partajate orientate către pietoni.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gândirea unor strategii de management al parcerii la nivelul fiecărui cartier (ex. parcări supraterane, supraetajate) și o abordare proactivă în aplicarea legii cu privire la parcările ilegale și desființarea garajelor vechi, pentru a elibera spații ce pot fi transformate în folosul comunității.</li> </ul>
<p><b>Spațiul public:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nevoia continuă de extindere și îmbunătățire a calității spațiului public, atât în zona centrală, cât și în zonele de locuințe.</li> <li>- Consolidarea identității locale, prin valorificarea bogăției arhitecturale și activarea spațiilor din zona centrală.</li> <li>- Calitatea și accesul echitabil la spații publice în proximitatea locuinței, la o distanță de 5-10 minute de mers pe jos.</li> <li>- Spațiile publice trebuie să fie gândite cu o atenție deosebită către detaliile arhitecturale și urbanistice, scara umană, siguranță și confort, dar și să concentreze un număr cât mai mare de funcțiuni.</li> </ul>	<p><b>Abordarea integrată asupra proiectelor de regenerare a spațiului public:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inventarierea și cartografierea activelor publice și a resurselor naturale și de patrimoniu, incluzând amplasarea, condiția în care se află și informații despre statutul juridic al proprietății. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Colaborarea cu alte instituții ale statului pentru valorificarea obiectivelor aflate în proprietatea / administrarea lor.</li> <li>o Aplicarea unor politici fiscale care să stimuleze restaurarea patrimoniului arhitectural aflat în proprietate privată</li> </ul> </li> <li>- Stimularea creativității în amenajarea urbanistică și în soluțiile de arhitectură prin organizarea concursurilor de soluții.</li> <li>- Regenerarea spațiului public și accesibilizarea vecinătăților unui proiect de reabilitare și conectarea la traseele pietonale și rețeaua de transport public.</li> <li>- Respectarea legislației și a standardelor de bună practică în asigurarea accesibilității persoanelor cu dizabilități motorii și a nevăzătorilor în proiectele de regenerare.</li> <li>- Activarea / creșterea ofertei culturale și a utilizării spațiilor reabilitate prin parteneriate cu ONG-urile, teatrele private etc.</li> </ul>
<p><b>Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural</b></p>	
<p><b>Îmbătrânirea fondului construit</b> (clădiri de locuințe colective, instituții publice) ce necesită intervenții arhitecturale, structurale și de eficientizare energetică, dar și adaptarea la noile standarde de locuire sau la principiile accesibilității universale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renovarea și reabilitarea energetică a fondului construit îmbătrânit, inclusiv accesibilizarea clădirilor și asigurarea înaltei eficiențe energetice, ținând spre un consum energetic cât mai aproape de zero.</li> <li>- Reabilitarea fondului construit îmbătrânit, printr-o abordare comprehensivă, care să includă: <ul style="list-style-type: none"> <li>o intervenții arhitecturale la nivelul fațadelor, pentru a construi o imagine coerentă și plăcută din punct de vedere estetic.</li> <li>o reabilitare termică și eficientizarea energetică.</li> <li>o adaptarea clădirilor la nevoile unei populații aflate în proces de îmbătrânire prin facilitarea accesibilității persoanelor cu dizabilități și a vârstnicilor, astfel încât ei să fie încurajați să aibă o viață cât mai activă.</li> <li>o amenajarea teraselor blocurilor pentru folosirea în activități recreative .</li> </ul> </li> <li>- Adoptarea unui standard și al unui set minim de indicatori tehnici care să fie respectați în efectuarea</li> </ul>

	reparațiilor capitale / reabilitarea termică.
<b>Regenerarea integrată a cartierelor</b>	
<p><b>Cartierele de locuințe colective:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fondul construit îmbătrânit, ce are nevoie de reabilitarea energetică, arhitecturală și uneori chiar structurală.</li> <li>- Calitatea scăzută a spațiului public și insuficiența spațiilor verzi, pentru sport și recreere în proximitatea locuinței.</li> <li>- Sufocarea spațiului public, a trotuarelor și spațiilor deschise cu mașini și lipsa de prioritizare a pietonului și a alor mijloace de transport nemotorizat.</li> <li>- Existența garajelor vechi de pe spațiul public, adesea utilizate doar ca depozitare, nu rezolvă problema parcării, fiind o utilizare ineficientă a resurselor de teren.</li> <li>- Supra-aglomerarea infrastructurii sociale (școli, grădinițe etc) ca urmare a familiilor ce își aduc copii din peri-urban și nu numai.</li> </ul>	<p><b>Creșterea atractivității cartierelor de locuințe existente prin regenerarea urbană integrată a acestora:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reconfigurarea spațiului public și a dotărilor pentru comunitate în jurul unor „cartiere complete de 15 minute” – în interiorul cărora locuitorii să aibă acces pietonal la spații publice și principalele funcțiuni necesare vieții de zi cu zi.</li> <li>- Îndesirea spațiilor pentru comunitate și a dotărilor în interiorul unităților de vecinătate / a insulelor urbane – o rază de deservire de 5 minute (400 m), răspunzând direct la nevoile comunităților locale.</li> <li>- Valorificarea și regenerarea curților școlilor ca spații pentru comunitate (în afara orelor de program).</li> <li>- Elaborarea unei strategii de management a parcărilor la nivelul cartierului, prin construirea unor parcări subterane sau supraterane, care să includă și dotări pentru cartier și prin reorganizarea parcărilor în jurul insulelor urbane, astfel încât să se faciliteze accesibilitatea pietonală în interiorul lor.</li> <li>- Prioritizarea pietonilor în spațiul public și îmbunătățirea infrastructurii pietonale deficitare.</li> </ul>
<p><b>Cartierele urbane cu regim de înălțime mic (de case) și cartierele peri-urbane:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Deficiențe în infrastructura tehnico-edilitară și dezvoltarea incrementală a tramei stradale, ce rezultă în subdimensionarea acesteia, străzi neasfaltate și trotuare lipsă.</li> <li>- Calitatea scăzută a infrastructurii pietonale și lipsa spațiilor de socializare, a spațiilor verzi și a dotărilor de cartier.</li> <li>- Infrastructură socială deficitară sau supraaglomerată (ex. școli, grădinițe).</li> <li>- Deconectarea față de zona centrală, acolo unde sunt concentrare principalele spații publice și servicii de importanță municipală.</li> <li>- Lipsa piețelor, magazinelor alimentare, farmaciilor sau policlinicilor în interiorul cartierelor, astfel încât ele să fie accesibile pietonal. Acest fenomen este vizibil în cartierele din noile zone de dezvoltare rezidențială.</li> </ul>	<p>Asigurarea accesului echitabil la infrastructură și servicii publice de calitate (trotuare, iluminat, școli, spații publice etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cenectarea eficientă la rețeaua de transport public.</li> <li>- Reconfigurarea spațiului public și a dotărilor pentru comunitate în jurul unor „cartiere de 15 minute” – în interiorul cărora locuitorii să aibă acces pietonal la spații publice și servicii de proximitate.</li> <li>- Prioritizarea pietonilor în spațiul public și îmbunătățirea infrastructurii pietonale deficitare.</li> <li>- Acoperirea golurilor din infrastructura tehnicoedilitară și de transport.</li> <li>- Densificare și diversificarea funcțională, conform principiilor sustenabilității și al așezărilor compacte.</li> <li>- Dezvoltarea transportului metropolitan și conectarea la nucleul urban și alți atractori principali.</li> <li>- Facilitarea mobilității pietonale/velo și construirea unor dotări de cartier – rază de deservire 15 min.</li> </ul>
<p><b>Comunitățile marginalizate / așezările informale:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone cu așezări informale sau cu o calitate precară a locuirii și confort foarte scăzut</li> <li>- Infrastructură pietonală, tehnico-edilitară și socială deficitară.</li> <li>- Zone de excluziune socială și lipsa unor conexiuni eficiente la nucleul urban și alți principali atractori.</li> </ul>	<p>Accesul echitabil la infrastructură și servicii publice de calitate, la prețuri accesibile.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construirea de noi locuințe sociale sau regenerarea fondului construit, acolo unde este posibil.</li> <li>- Programe de dezvoltare comunitară, integrare socială și (re)calificare.</li> <li>- Conectarea prin transport public cu oportunitățile de angajare.</li> </ul>

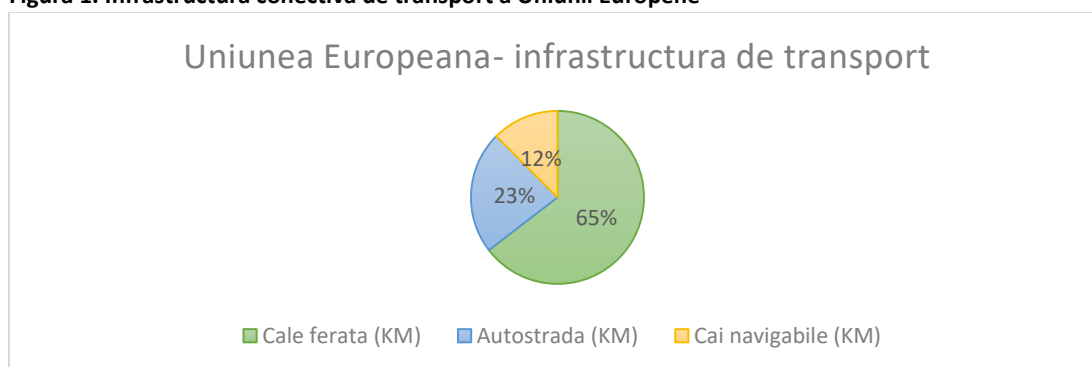
## 2.5 INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT SI MOBILITATE

Unul dintre factorii esențiali care duc la dezvoltare economică și o calitate a vieții ridicată pentru cetățeni este infrastructura de transport și mobilitate. România și orașele românești trebuie să fie cât mai bine conectate între ele și cu celelalte state membre ale Uniunii Europene atât pe cale rutieră, feroviară și aeriană, iar potențialul căilor navigabile și maritime trebuie exploatat real.

Mobilitatea din interiorul localităților, precum și conectivitatea între întreaga rețea de localități a României trebuie să se alinieze standardelor de eficiență, siguranță și creștere a calității vieții, să respecte principiile transportului durabil și mobilității urbane durabile inclusiv prin protecția mediului și eficiență energetică.

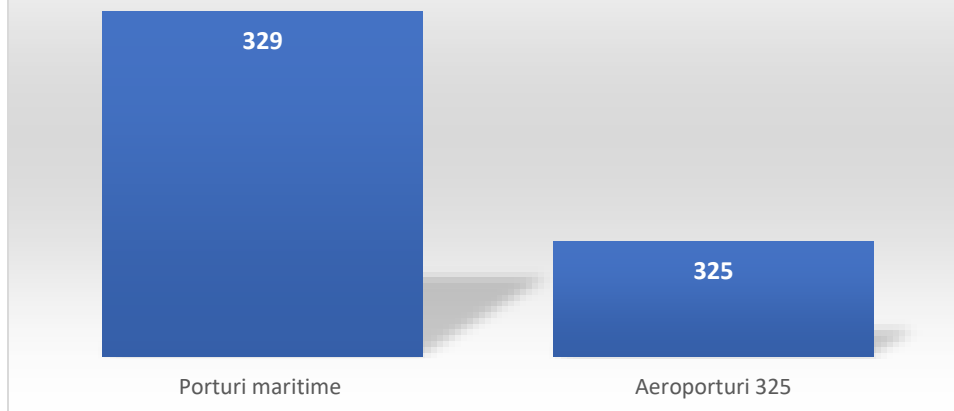
Uniunea Europeană urmărește să construiască un sistem modern de transport integrat atât pentru cetățeni, cât și pentru bunuri, astfel încât provocările ce țin de sustenabilitate și creștere inteligentă și incluzivă să fie întâmpinate, iar competitivitatea globală a Uniunii Europene să crească. Având în vedere impactul mobilității urbane atât asupra creșterii economice, cât și asupra mediului, UE promovează dezvoltarea unor strategii care să stimuleze trecerea la moduri de transport mai curate și mai durabile, precum transportul nemotorizat (mersul pe jos, mersul cu bicicleta), transportul public și noi modele de deținere și de utilizare a autovehiculelor. Astfel, încă de la aderarea României la UE, Comisia Europeană a adoptat o serie de documente de politici privind transportul durabil și mobilitatea: Cartea verde: Către o nouă cultură a mobilității urbane (2007), Planul de acțiune privind mobilitatea urbană (2009), Cartea albă privind transporturile: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitive și eficient din punct de vedere al resurselor (2011), Pachetul privind mobilitatea urbană: Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele (2013), Europa în mișcare: O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți (2017). Fondurile structurale și de investiții principale prin care Uniunea Europeană susține mobilitatea urbană durabilă și transportul curat sunt Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) și Fondul de coeziune. De asemenea, alte fonduri care susțin mobilitatea și transportul sunt Orizont 2020 în domeniul cercetării și inovării și Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) pentru transporturi.

**Figura 1. Infrastructura conectivă de transport a Uniunii Europene**



Sursa: Prelucrare date Eurostat

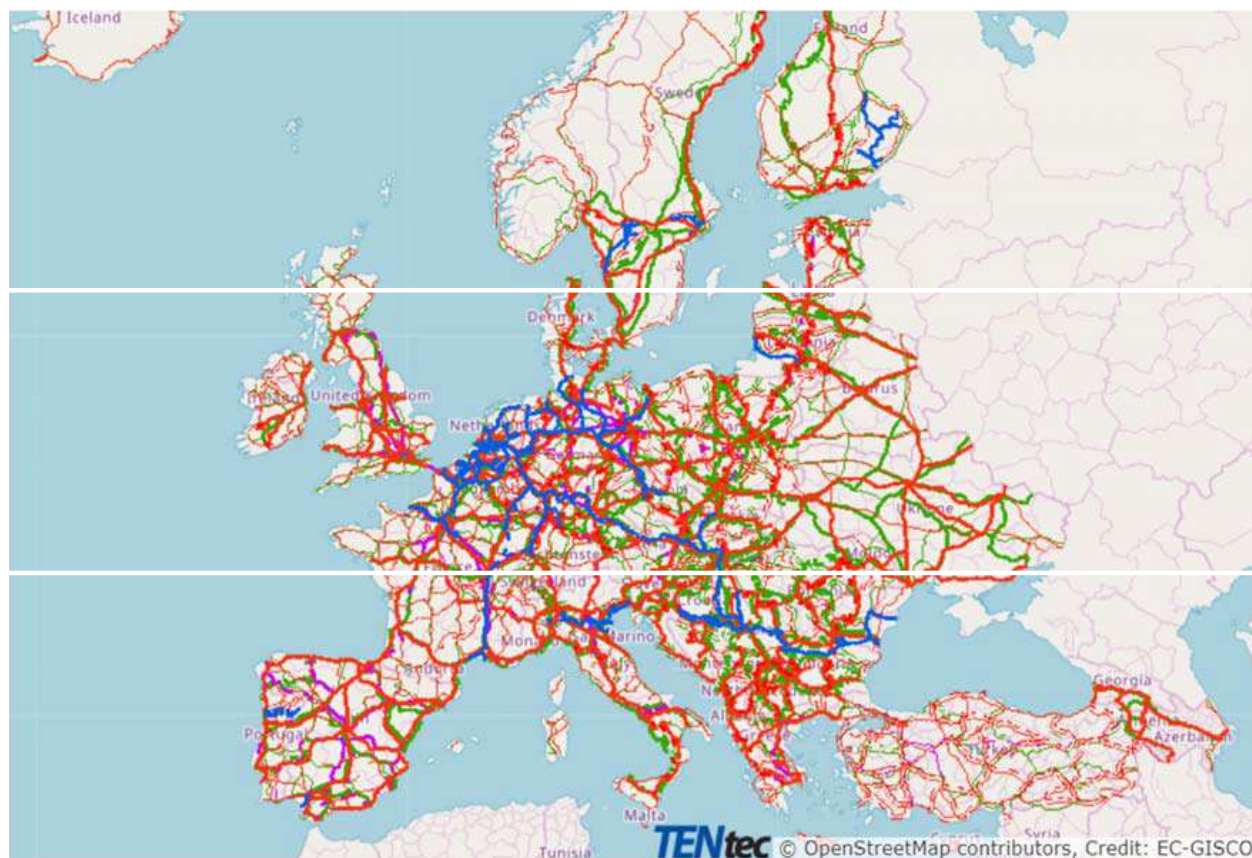
## UE- aeroporturi si porturi maritime



Sursa: Prelucrare date Eurostat

Infrastructura fizică de transport a Uniunii Europene număra, în 2017, peste 217.000 km de cale ferată, 77.000 km de autostradă, 42.000 km de căi navigabile interne, 329 de porturi maritime și 325 de aeroporturi. Prin rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) UE vizează realizarea unei rețele europene de căi ferate, drumuri, căi navigabile, inclusiv maritime, porturi, aeroporturi și terminale feroviare. Politica TEN-T se bazează pe Regulamentul UE nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei europene de transport, regulament care subliniază printre obiectivele specifice ale documentelor strategice ale Uniunii Europene, de asemenea, permiterea mobilității neîntrerupte, sigure și durabile a persoanelor și a mărfurilor, asigurarea accesibilității și conectivității pentru toate regiunile din Uniune, precum și contribuirea la creșterea economică și a competitivității la nivel mondial. Prin această rețea de transport se are în vedere, pentru asigurarea la standarde mai ridicate a mobilității internaționale a călătorilor și a mărfurilor, optimizarea capacității și utilizării rețelei, prin eliminarea blocajelor de infrastructură, remedierea legăturilor lipsă în interiorul statelor membre, precum și între acestea și țările vecine, inclusiv legăturile cu țările candidate și potențial candidate. În figura de mai jos sunt reprezentate coridoarele TEN-T la nivel european în ce privește căile ferate (culoarea verde), rețeaua rutieră (culoarea roșie) și canalele navigabile (culoarea albastră).

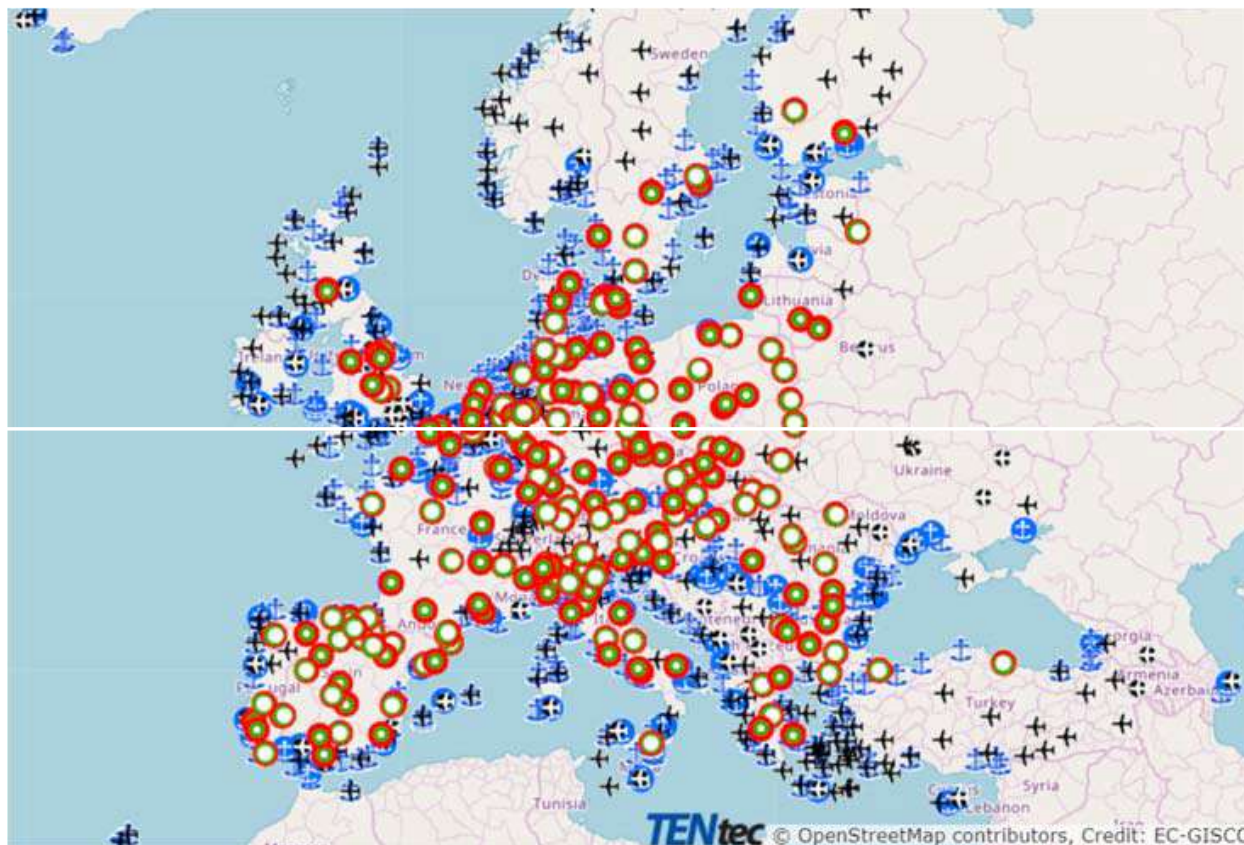
Figura 2. Rețeaua TEN-T feroviar, rutier și navigabil la nivel European



Sursa: Comisia Europeană, Rețeaua TEN-T, Harta interactivă  
(<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)

Porturile, aeroporturile și terminalele feroviare incluse în TEN-T la nivel european sunt reprezentate în Figura 3 de mai jos.

Figura 3. TEN-T porturi, aeroporturi și terminale feroviare la nivel European



Sursa: Comisia Europeană, Rețeaua TEN-T, Harta interactivă  
(<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)

Rețeaua TEN-T cuprinde o structură pe două niveluri, constând într-o rețea globală, care include legăturile cele mai importante, planificată să fie construită până în anul 2030, precum și o rețea centrală stabilită pe baza rețelei globale și care acoperă toate regiunile europene, planificată să fie finalizată până în 2050. Fondurile alocate rețelei TEN-T pentru perioada de programare 2014-2020 se ridică la 24 mld. euro. Rețeaua de transport globală și cea centrală planificate în România sunt evidențiate în figura de mai jos prin liniile de culoare galbenă, respectiv de culoare roz, pentru coridoarele rutiere și feroviare. Linia de culoare albastră reprezintă canalele navigabile menționate în TEN-T pentru țara noastră. Linia verde existentă pe hartă reprezintă traseul finalizat al autostrăzilor în operare.



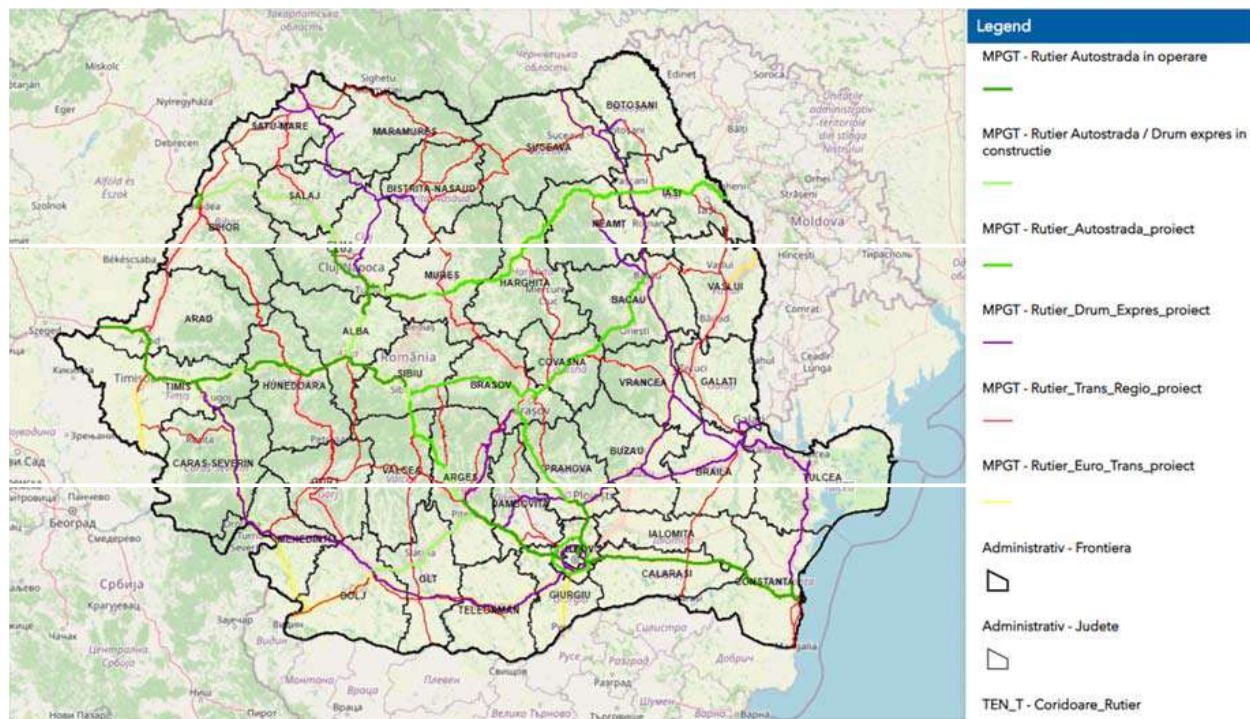
Figura 4. Coridoarele TEN-T rutier, feroviar și navigabil din România



Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

România beneficiază de o prezență slabă a autostrăzilor și a drumurilor expres care tranzitează țara noastră. Autostrăzile în operare au o lungime de 873 km și multe întreruperi. Conform raportului publicat de Comisia Europeană pe 28 august 2020, referitor la progresul implementării rețelei TEN-T în 2016-2017, pe plan rutier s-a îndeplinit 100% din ceea ce era planificat. Cu toate acestea, Comisia menționează faptul că acest raport nu evaluează și calitatea construcției autostrăzilor și a drumurilor expres respective și că există cazuri în care anumite porțiuni nu prezintă calitatea dorită, mentenanța nu este cea necesară, iar astfel porțiunile respective nu respectă standardele de operare și de siguranță. Până în 2030, pe teritoriul țării noastre sunt prevăzuți să fie dați în folosință 5.343 km de autostradă și drum expres. Harta de mai jos evidențiază principalele coridoare rutiere planificate să fie operabile până în 2030.

Figura 5. Principalele coridoare rutiere ale României (existent, în construcție și în proiect)



Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

Termenele din Master Planul General de Transport al României nu au fost îndeplinite în totalitate, iar stadiul actual al lucrărilor de autostradă și drum expres, inclusiv cu anul la care este prevăzută finalizarea, sunt prezentate în figura de mai jos. Astfel, până în anul 2025 este estimat să fie date în folosință tronsoanele aflate în execuție (culoarea portocalie) și cele planificate (reprezentate în negru).

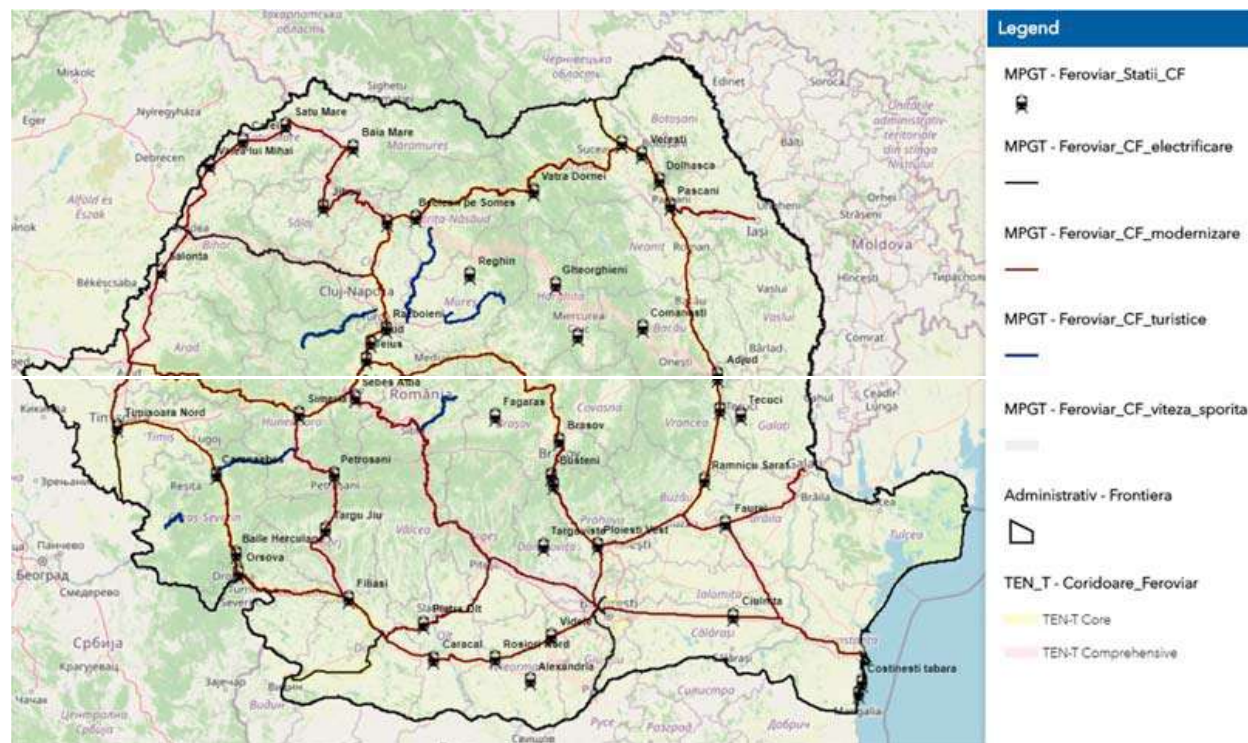
Figura 6. Harta actuală a proiectelor de autostradă și drum expres din România



Sursa: Platforma [www.130km.ro](http://www.130km.ro)

Rețeaua de căi ferate din țara noastră acoperă uniform suprafața României și deservește majoritatea centrelor urbane și economice ale țării, după cum poate fi observat în harta de mai jos (Figura 7). Rețeaua feroviară din România are o lungime totală de 20.077 km de linii de cale ferată (10.621 km lungime rețea), fiind a șaptea rețea ca mărime din Uniunea Europeană și a 23-a la nivel mondial, conform CIA World Factbook. Rețeaua cuprinde 17.945 de poduri și podețe, 176 de tuneluri și 11.473 km de terasamente.

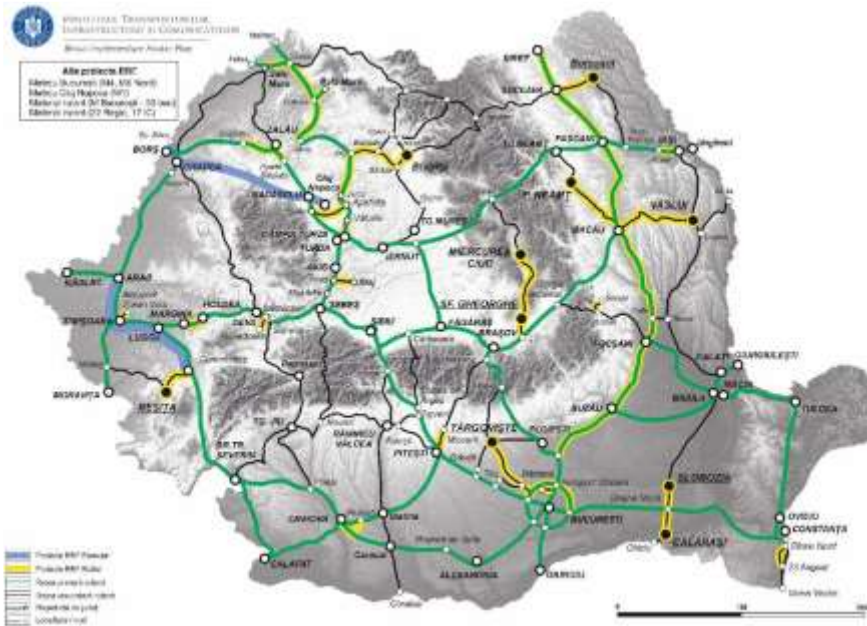
**Figura 7. Principalele coridoare feroviare din România**



Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

Pentru Perioada de Programare 2021-2027, Ministerul Fondurilor Europene a anunțat proiectele majore de infrastructură ce vor fi finanțate prin intermediul Programului Operațional Transport (POT) 2021-2027 și Programul Național de Redresare și Reziliență. De importanță mare pentru Slatina este în primul rând finalizarea Drumului Expres Craiova - Pitesti.

**Figura 8. Proiectele majore de transport propuse prin Programul Național de Redresare și Reziliență**



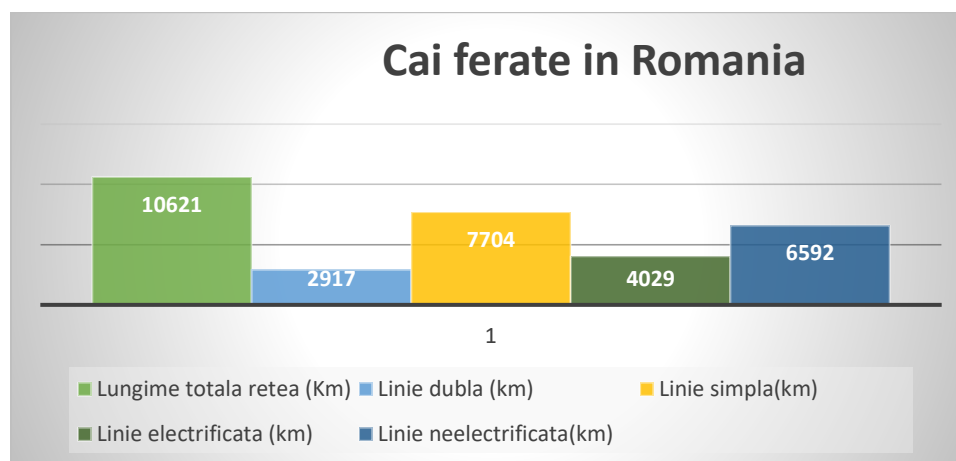
**Sursa: Master Planul General de**

**Transport al României – Harta interactivă**

Deși transportul pe cale ferată este mai eficient, mai curat și mai sigur decât cel rutier, infrastructura feroviară în România se află într-o stare continuă de degradare, iar bugetul alocat pentru reparații și întreținere a scăzut continuu, accentuând regresul major al țării noastre, prin comparație cu evoluția ascendentă din Europa în acest domeniu. Termenul pentru modernizarea și electrificarea liniilor ferate specificate în Master Planul General de Transport este tot anul 2030, de asemenea.

Din lungimea rețelei de cale ferată, România deține 4.029 km de linie electrificată, 6.592 km fiind linie neelectrificată. Linia ferată dublă se întinde pe o lungime de 2.917 km, ceilalți 7.704 km fiind linie simplă de cale ferată (Figura 9 de mai jos). Lungimea căilor ferate românești s-a aflat în continua scădere în ultimii zeci de ani. În 2017/2018 Raportul de competitivitate WEF referitor la calitatea infrastructurii rutiere și feroviare a clasificat infrastructura rutieră și feroviară din România drept cea mai slabă din UE.

**Figura 9. Lungimea căilor ferate din România**

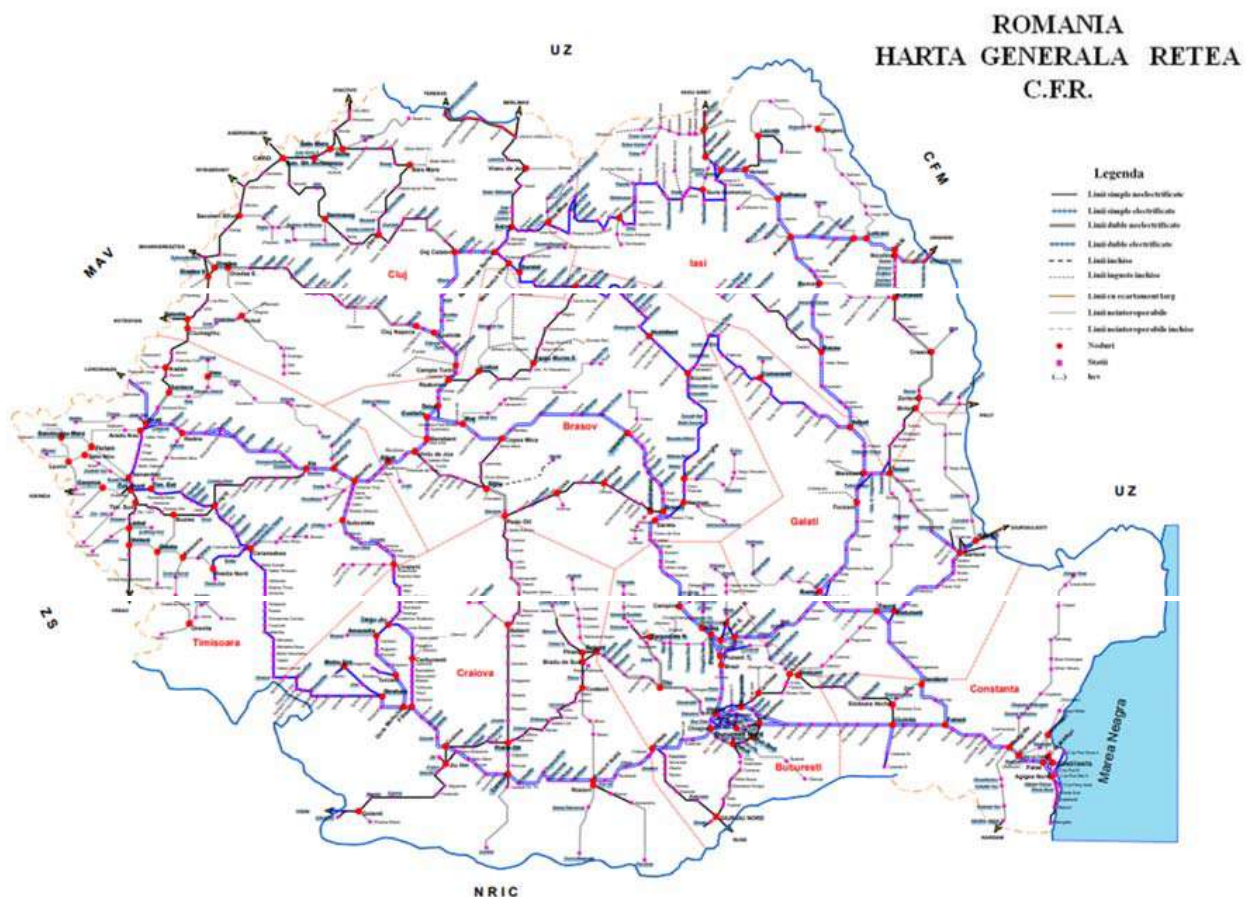


**Sursa: INS Tempo online**

Harta din Figura 10 de mai jos reprezintă rețeaua detaliată de căi ferate românești, toate tipurile de

linii de cale ferată fiind incluse.

Figura 10. Harta generală CFR (detaliat)



Sursa: Căile Ferate Române ([www.cfr.ro](http://www.cfr.ro))

În ceea ce privește rețeaua navigabilă, progresul din ultimii zeci de ani nu este semnificativ, infrastructura navigabilă fiind mult lăsată în urmă și foarte slab valorificată. Transportul de marfă pe canalele navigabile ar contribui major la reducerea costurilor de transport, reducerea emisiilor și decongestionarea traficului, având în vedere capacitatea de încărcare considerabil mai mare (echivalentul a sute de camioane). În anul 2019, căile navigabile din țara noastră măsurau o lungime de 2.635 km, dintre care 2.453 km râuri (inclusiv Dunărea) și lacuri navigabile, și 182 km de canale navigabile. În prezent, în România se operează pe Canalul Dunăre - Marea Neagră, cu derivația Poarta Albă - Midia Năvodari. Canalele navigabile nefinalizate sau în conservare sunt Canalul Dunăre - București, Râul Olt (între Dunăre și Slatina), Canalul Siret - Buzău și Canalul Bega. Costurile pentru finalizarea canalelor navigabile în România au fost estimate într-un raport al Curții Europene de Conturi din 2015 la aproximativ 2 mld. EUR.

Figura 11. Canale navigabile, porturi și aeroporturi



Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

Transportul aerian în România este redus semnificativ în comparație cu alte țări din Europa și se desfășoară între marile centre urbane românești și extern. 15 aeroporturi românești sunt considerate de importanță conform rețelei TEN-T, 7 dintre acestea situându-se aproape de o autostradă, în prezent, de cele mai multe ori întreruptă.

Mobilitatea în țara noastră se desfășoară în cea mai mare parte pe cale rutieră. Densitatea traficului pe principalele drumuri din România (autostradă, drum național și drum județean) este reprezentată prin harta de mai jos. Se poate observa că drumurile de conectivitate cu zona urbană funcțională a municipiului Slatina se află printre cele mai aglomerate din țară.

Figura 12. Densitatea traficului pe principalele drumuri din România



Sursa: Politica Urbană a

României. Prelucrare date recensământ trafic

Având în vedere că majoritatea europenilor, precum și 76% dintre români, trăiesc în zone urbane, subiectul mobilității urbane a devenit din ce în ce mai important de-a lungul anilor. Un număr mare de cetățeni europeni sunt sensibili la timpul petrecut călătorind și la cheltuielile pe care le au cu transportul. De asemenea, peste jumătate dintre aceștia consideră că cea mai gravă problemă care afectează mobilitatea este congestia traficului. Mobilitatea urbană este responsabilă, totodată, de 40% din emisiile de dioxid de carbon produse de transportul rutier, precum și de până la 70% din poluarea produsă de alți poluanți din transport. Astfel, provocarea majoră în ceea ce privește transportul urban este cum să eficientizăm mobilitatea, reducând, în același timp, aglomerarea, accidentele și poluarea. Pentru perioada de programare 2014-2020 Comisia Europeană a alocat fonduri în valoare de peste 16 mld. euro pentru mobilitate urbană durabilă (cca. 13 mld. euro pentru transport urban curat). Cu toate acestea, raportul de audit publicat în 2020 a constatat că nu există o tendință clară prin care statele membre să se îndrepte către moduri de transport mai durabile.

Pentru ca mobilitatea urbană să înregistreze îmbunătățiri considerabile, angajamentul statelor membre în acest proces este extrem de important. Drept urmare, una dintre propunerile Comisiei în urma raportului de audit al Curții Europene de Conturi este condiționarea finanțării în funcție de existența unor planuri solide de mobilitate urbană. Recomandările specifice făcute de către Comisia Europeană în 2019 României acoperă probleme de congestie, mobilitate urbană și transport durabil, iar propunerea CE pentru următoarea perioadă de programare (2021-2027) este ca utilizarea finanțării UE să fie strâns legată de aceste recomandări.

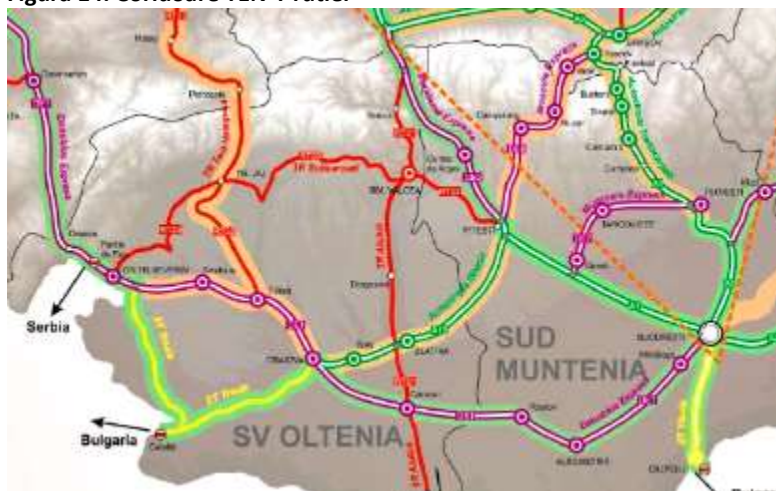
Analiza teritorială pentru elaborarea prezentei documentații s-a efectuat la trei niveluri: UAT, zonă urbană funcțională și zonă metropolitană. Având în vedere că un UAT are dinamici de dezvoltare ce depășesc granițele administrative ale municipalității, este important ca analiza să includă și un nivel teritorial mai extins. În cazul de față, Municipiul Slatina a fost definită folosind o metodologie dezvoltată de Comisia Europeană, Banca Mondială, OECD și UN-Habitat, ce are în vedere și localitățile din Județul Ilt unde cel puțin 15% din forța de muncă face naveta către Slatina. Ca importanță, însă, primează analiza la nivelul Municipiului Slatina, pentru că există un acord formal de colaborare teritorială la acest nivel și există proiecte concrete care vor fi implementate în parteneriat.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pe perioada 2016-2023 propunea ca Slatina să devină *precursor al mobilității urbane*, precum și *centru economic puternic, stabil și diversificat*. Slatina a făcut progrese însemnate în acest sens. În prezent, municipiul Slatina dispune de accesibilitate rutieră, aflându-se la intersecție de drumuri naționale și județene, accesibilitate feroviară, și accesibilitate aeriană prin Aeroportul Internațional Craiova, aflat la 50 km distanță (20 min distanță, utilizând drumul expres Craiova – Pitesti), cu zboruri către 10 destinații europene. Pentru a valorifica și mai mult potențialul pe care îl are, Slatina trebuie să îmbunătățească și mai mult conectivitatea în zona urbană funcțională, cât și cu capitala, ceilalți poli regionali, cu granița de sud și internațional, iar mijloacele de mobilitate urbană durabilă să fie încurajate real în rândul populației.

### 2.5.1 Conectare la coridoarele majore de transport existente și propuse

Municipiul Slatina se află pe axa principală Craiova – Pitesti unul din coridoarele principale ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T). Legătura rutieră Craiova – Pitesti, planificată a fi acoperită printr-un proiect de drum expres, conform Master Planului General de Transport, este parte din coridorul TEN-T rutier principal. Ruta feroviară Craiova - Pitesti, planificată a fi modernizată până în 2025, face parte din rețeaua TEN-T feroviară principală.

Figura 14. Coridoare TEN-T rutier



Sursa: Master Planul General de Transport al României

Figura 15. Coridoare TEN-T feroviar



Sursa: Master Planul General de Transport al României

Proiectele planificate și în construcție care conectează Slatina, sunt prezentate în Master Planul General de Transport al României conform tabelului de mai jos.

Tabel 1. Proiecte Master Planul General de Transport al României

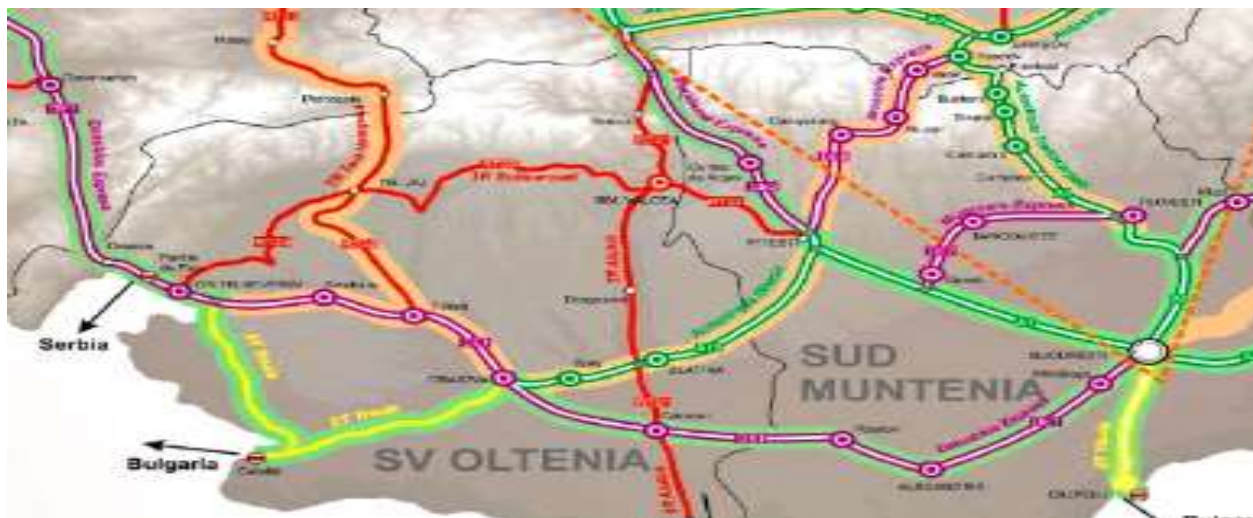
<i>Denumire</i>	<i>Tronsoan/Sector</i>	<i>Lungime(KM)</i>	<i>Stadiu</i>	<i>Cost estimate (mil EUR)</i>	<i>Data estimate finalizare</i>
Drum Expres Craiova Pitesti DEx 12	Craiova - Pitesti	121	In lucru	726	2024

Nu exista precizari in Master planul General de transporturi al Romaniei pentru lucrari de modernizare/ reabilitare de cale ferată. Drumul expres Craiova Pitesti se afla in lucru. El cuprinde 4 tronsoane:

- 1) Craiova-Robănești (17,7 km) – realizat in proportie de 60 %, data estimate finalizare 2024
- 2) Robănești-Slatina (40 km) – realizat in proportie de 70 % ,data estimate finalizare 2022
- 3) Slatina-Colonești (31,7 km) – realizat in proportie de 69,5 %, data estimate finalizare 2024
- 4) Colonești-Pitești (31,8 km) – realizat in proportie de 20 %, data estimate finalizare 2024

Figura 16. Coridoarele TEN-T, proiecte planificate și în derulare





Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

Aeroportul Internațional Craiova operează zboruri către 10 destinații (Roma, Paris, Koln, Milano, Bologna, Londra, Bruxelles, Madrid, Birmingham, Barcelona). Distanța rutieră până la Aeroportul Internațional Henri Coandă este de 180 km.

### 2.5.2 Accesibilitate rutieră

Slatina este conectată rutier cu capitala București prin E574 până la Pitești și Autostrada A1, până la București. La momentul analizei nu este finalizat drumul expres care să lege Slatina de Pitești. Timpul mediu efectuat între capitală și Slatina este de aproximativ 2h49min, pentru un traseu de 178 km. Legăturile Slatinei cu marile orașe sunt asigurate prin următoarele drumuri principale:

E574 (Craiova- Bacau);

DN 64 (Caracal-Ramnicu Valcea);

Cele mai apropiate municipii și orașe sunt prezentate în tabelul de mai jos:

**Tabel 2. Distanța dintre municipiul Slatina și cele mai importante orașe și municipii din zonă**

<i>Municipii/Orașe până în 50 km</i>	<i>Timpul estimat automobil</i>	<i>Municipii/Orașe aflate la peste 50 km</i>	<i>Timpul estimat automobil</i>
Dragasani (34,5 km)	37 min	Corabia (83,7 km)	1 ora 25 min
Caracal (41,5)	45 min	Craiova (54,4 km)	58 min
Piatra Olt (12 km)	17 min	Pitești (71,1 km)	1 ora 27 min
Bals (30,8 km)	28 min	Ramnicu Valcea (87,9 km)	1 ora 32 min
Scornicești (25,5 km)	27 min	Rosiori de Vede (72,4 km)	1 ora și 15 min

Sursa: Estimare Google Maps

Distanța rutieră dintre municipiul Slatina, amplasat aproximativ în zona de sud a țării și cele mai mari centre urbane din România este următoarea:

**Tabel 3. Distanța dintre Municipiul Slatina și marile centre urbane din România**

<i>Ruta</i>	<i>Distanta in km</i>	<i>Timpul estimat</i>
Slatina – București	178 km	2 ore 31 min
Slatina - Iasi	572 km	8 ore și 10 min
Slatina- Brasov	208 km	3 ore 51 min

Slatina – Constanta	411 km	4 ore 55 min
Slatina – Cluj	361 km	4 ore 56 min
Slatina – Oradea	492 km	6 ore 55 min
Slatina – Timisoara	455 km	5 ore si 46 min

Sursa: Estimare Google Maps

Rețeaua rutieră principală care conectează municipiul Slatina cu celelalte localitățile componente ale județului Olt și cu marile centre urbane ale României este compusă din 4 segmente autostradă, 8 segmente drumuri europene și 6 segmente de drumuri județene. Conexiunea dintre Slatina și localități din județul Olt, precum Bals, Scornicești, Piatra Olt sau Caracal este asigurată de două drumuri naționale importante DN 64 și DN 65 Un proiect menit să asigure o mai bună conectivitate este proiectul Card4All – Connecting Cities, Citizens and Services – Oraș accesibil pentru toți cetățenii. Acest proiect a fost cofinanțat de Uniunea Europeană în cadrul programului URBACT III în perioada 2018-2020. Conform coordonatorului de proiect, *Scopul implementării sistemului Card pentru Cetățenii în Slatina este legat de: facilitarea accesului la mobilitate urbană, cultură, recreere, asigurarea incluziunii sociale în întreaga comunitate locală, facilitarea dezvoltării locale durabile și punerea în aplicare a conceptului de „oraș pentru toți cetățenii”.*

Un alt proiect important care conectează Slatina de orașele Craiova și Pitești este Drumul expres DEx12, proiect aflat în stadiu de Implementare, cu estimare de finalizare în 2024, proiect care va reduce distanța dintre Slatina și principalele centre urbane din apropiere. Acest proiect va asigura și fluidizarea pe centura Municipiului Slatina. Din consultările publice au ieșit ca și soluții pentru o mai bună accesibilitate rutieră următoarele propuneri:

- Realizarea unor drumuri de legătură (bretele) la ieșirea spre Dragășani, prin modernizarea drumurilor existente de exploatare.
- Modernizarea variantei Oituz cale de acces prin partea de nord est a Municipiului
- Sincronizarea semafoarelor pentru o mai bună fluidizare a traficului.

A fost identificată o problemă de conectare rutieră în zona industrială din municipiul Slatina generate de supra aglomerarea cu mijloace de transport ce aprovizionează această zonă. În acest sens, există un proiect al Primăriei Slatina de Supralargire str. Drăganesti (zona industrială) în vederea fluidizării traficului industrial și comercial.

Pentru a determina potențialul real de conectivitate al sistemelor spațiale urbane ale Municipiului Slatina, a fost efectuată o analiză profundă a tramei stradale actuale. Astfel, teoria sintaxei spațiale utilizată la baza analizei descrie logica societății prin manifestarea ei în sistemele spațiale. Mai precis, modul în care sunt reunite spațiile - sau configurația unui anumit spațiu - și în ce măsură acesta afectează modul în care oamenii percep, se deplasează și folosesc sisteme spațiale de orice fel, de la mici spații utilitare până la mari centre urbane. În prima parte, au fost analizate Planul Urbanistic General al Municipiului Slatina cât și fluxurile de trafic din Planul de Mobilitate Urbană al Municipiului Slatina. Din acestea a reieșit în mod evident că în Municipiul Slatina, există o fractură clară între estul și vestul municipiului cauzată de următoarele:

- Lipsa de conectivitate a celor două zone în lipsa unei centuri funcționale
- Nivelul slab de integrare spațială a bulevardelor atât în partea de vest cât și în partea de est;
- Nivelul scăzut de dezvoltare a zonei de vest corelat cu o extindere urbană ridicată a aceleiași zone;

Mai mult, din punct de vedere demografic poate fi observată o creștere a activităților industriale și a celor comerciale în special a celor ce implică stocarea și distribuția de bunuri, iar o bună parte a forței de muncă face naveta zilnică din comunele alăturate. Locuitorii Municipiului depind de mașinile personale pentru a-și desfășura activitățile zilnice, există un volum mare de trafic de tranzit, și pentru că o bună parte al transportului auto este concentrat pe principalele bulevarde, apar blocaje de trafic frecvente la orele de vârf.

Pentru a analiza în detaliu potențialul de conectivitate al Municipiului Slatina, a fost creată o hartă axială a municipiului. Conform Space Syntax "O hartă axială descrie cel mai mic număr de linii axiale care acoperă toate spațiile convexe ale unui locații și conexiunile acestora.". Harta a fost apoi procesată printr-o serie de algoritmi care să măsoare integrarea spațială și alegerea globală.

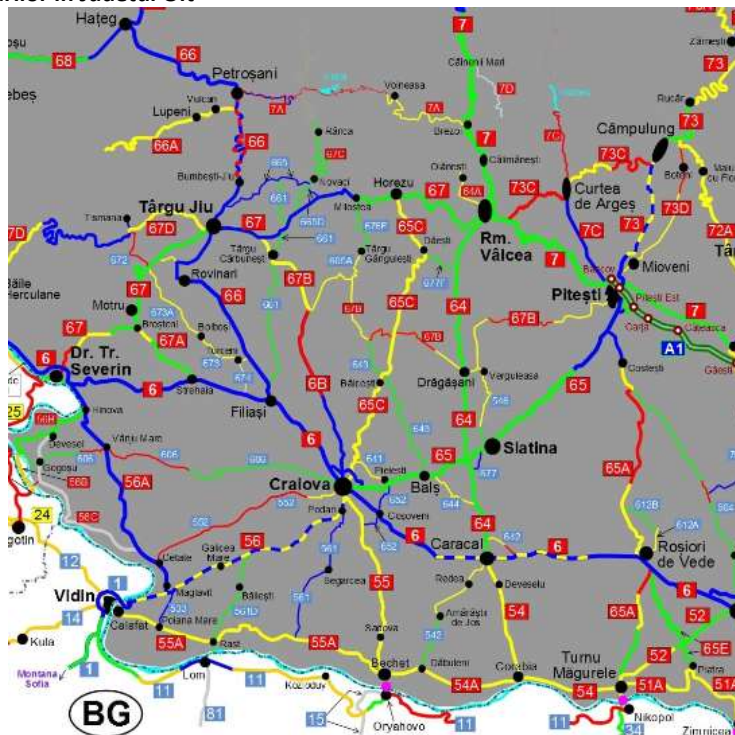
Integrarea spațială reprezintă măsura care arată cum un spațiu ușor accesibil se află în raport cu toate celelalte spații. Cu cât un spațiu este mai segregat, cu atât este mai puțin integrat spațial. Alegere globală / locală reprezintă măsura dinamică a unui flux printr-un spațiu. Un spațiu va avea o valoare de alegere ridicată atunci când multe dintre cele mai scurte căi, care conectează toate spațiile posibile dintr-un sistem, vor trece prin el. Cu alte cuvinte, cu cât un spațiu este mai des folosit/traversat, cu atât va avea indicele de alegere globală/locală mai ridicat.

Algoritmul folosit pentru a genera harta de mai jos arată cât de accesibile sunt unele segmente de străzi din municipiu la o scară globală. Acesta ilustrează cele mai utilizate segmente de stradă folosite pentru a ajunge pe cea mai scurtă rută din oricare punct al municipiului în oricare alt punct al municipiului.

Nu e de mirare că în urma simulării reiese faptul că nivelurile ridicate de accesibilitate la scară globală sunt legate de structura rutieră principală a orașului, și tind să evidențieze principalele linii de mișcare care vor fi alese de cetățeni în funcție de tiparele zilnice de mișcare. Harta mai evidențiază și dependența cetățenilor de rețelele rutiere principale. Aceasta dependență vine în detrimentul zonei centrale, care nu pare să aibă accesibilitate ridicată la această scară globală, și scoate în evidență necesitatea unor conexiuni mai dese între partea de nord și partea de sud al municipiului.

În ceea ce privește starea drumurilor județene, cele mai mari dificultăți sunt sesizabile în vecinătatea sudică a municipiului Slatina pe DJ 546 și DJ 546D, dar și în partea Nordică pe DJ546, DJ546 C și DJ 546 E.

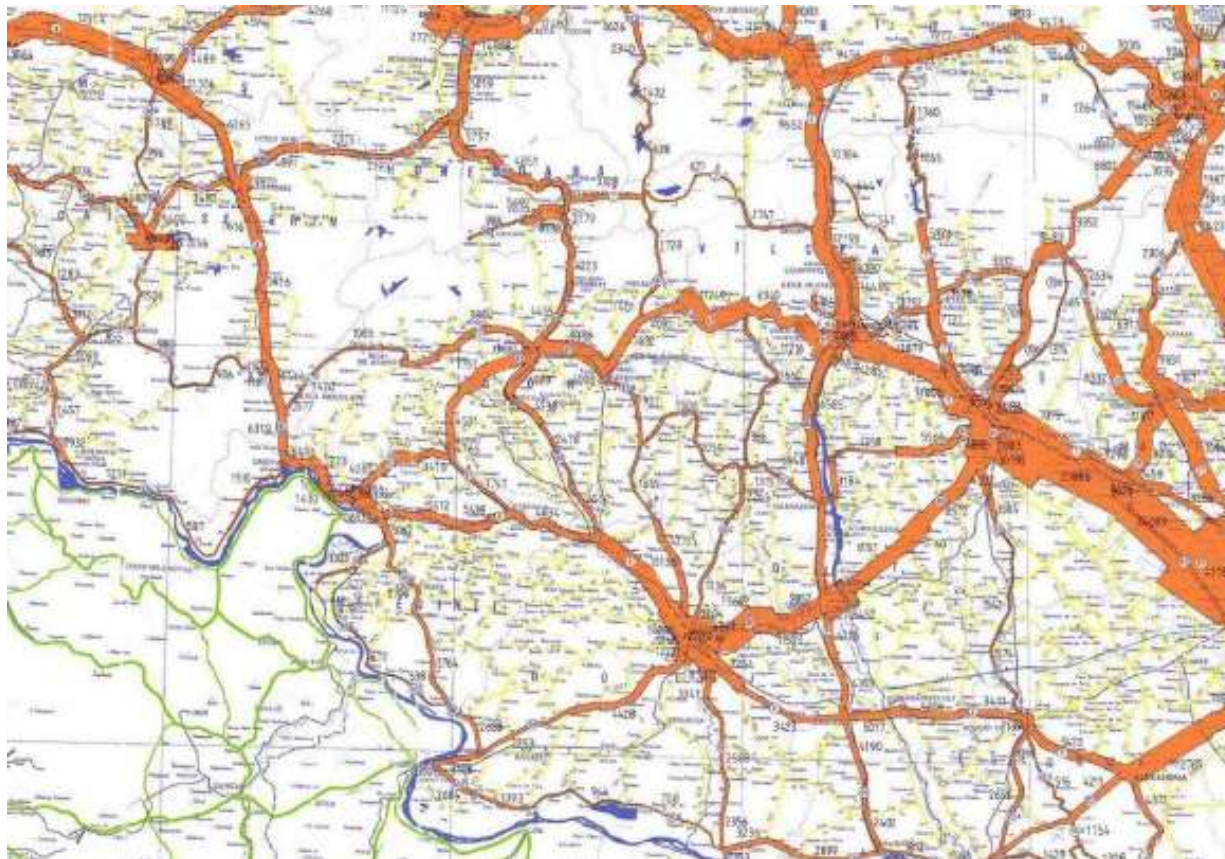
**Figura 20. Starea drumurilor în Județul Olt**



Sursa: Harta interactivă [www.proinfrastructura.ro](http://www.proinfrastructura.ro)

În ceea ce privește fluxurile de pe drumurile naționale și județene, unul dintre cele mai încărcate tronsoane este DN64, la nordul și sudul orașului, ce înregistrează valori de peste 50.000 mașini pe zi, urmat DN65care traverseaza orasul de la Nord est la sud vest de peste 42.000 de autovehicule pe zi (conform Recensământului General de Circulație Rutieră 2020, efectuat de Cestrin).

Figura 21. Densitate rutieră Judetul Olt

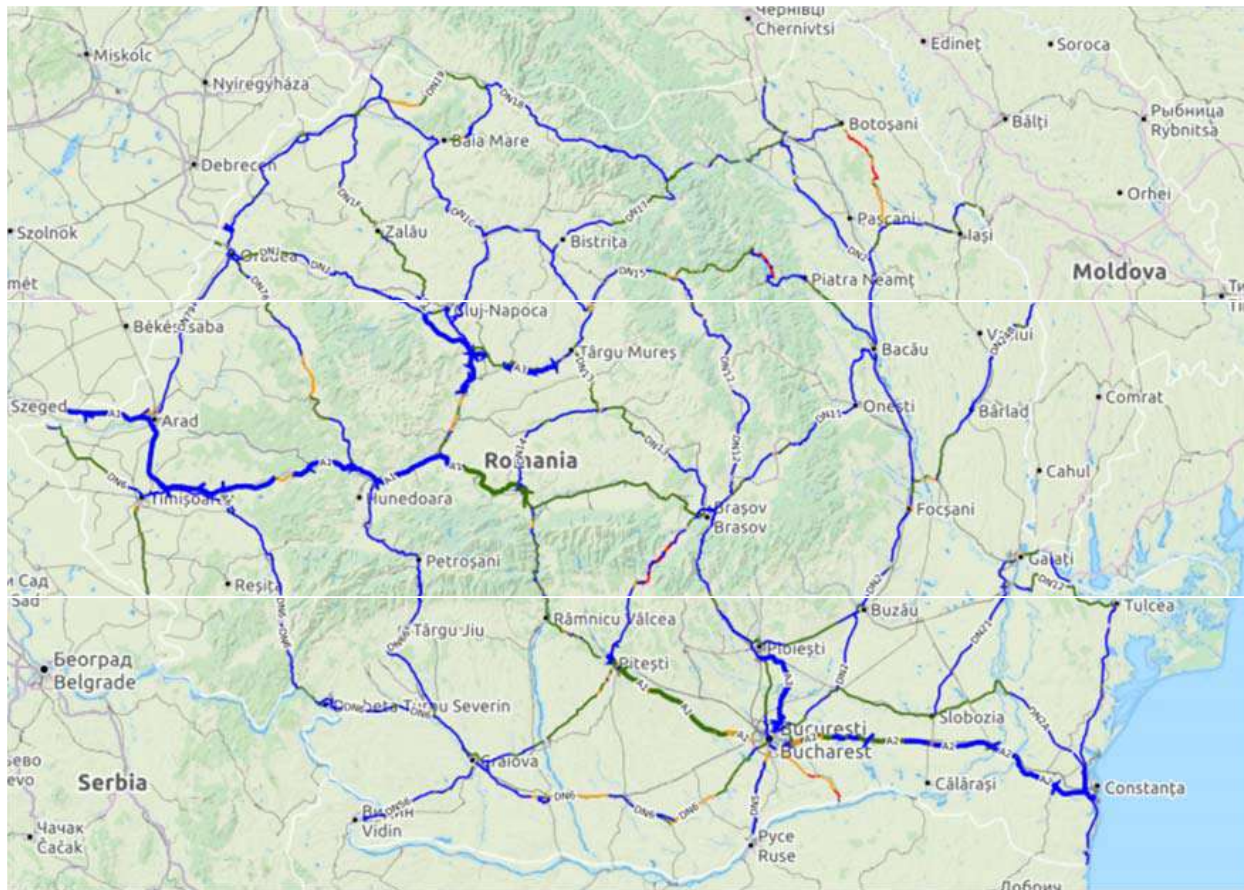


Sursa: Recensamant traffic 2015, prelucrare date

### 2.5.3 Starea drumurilor

Starea drumurilor în România este una precară, infrastructura rutieră fiind declarată cea mai slabă din Uniunea Europeană. Acest lucru contribuie semnificativ la rata deceselor în urma accidentelor rutiere, aceasta fiind cea mai ridicată la nivel UE.

Figura 22. Starea drumurilor principale din România

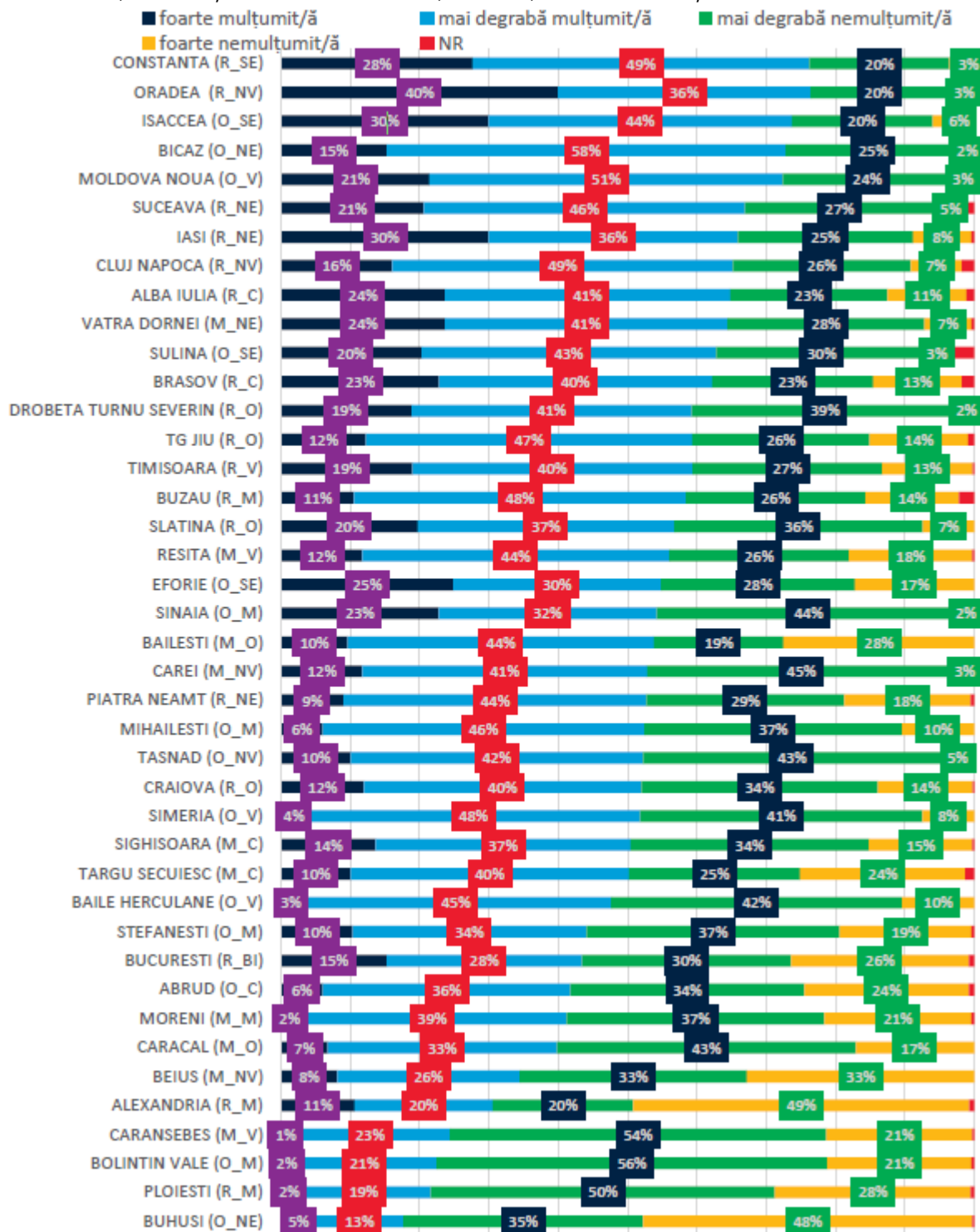


Sursa: Prelucrare harta calității drumurilor Proinfrastructura

În localitățile românești starea străzilor lasă loc mult pentru îmbunătățiri. Un procent de doar 52% din populația urbană s-a declarat mulțumită de starea străzilor din localitatea în care locuiesc, gradul de mulțumire fiind mai mare în reședințele de județ (cu câteva excepții) și semnificativ mai redus în orașele de dimensiuni medii (10.000 - 50.000 de locuitori), ajungând la 40% satisfacție față de starea străzilor. Orașele cu populație între 20.000 - 30.000 locuitori manifestă un nivel al satisfacției de doar 32%. Figura de mai jos prezintă gradul de satisfacție al cetățenilor în ceea ce privește starea străzilor din localitățile în care trăiesc, în urma unui sondaj realizat de Banca Mondială în 2020.

**Figura 23. Gradul de mulțumire al cetățenilor cu privire la calitatea străzilor**

R= reședință, M= municipiu altul decât reședință, O=oraș, altele decât municipii și reședințe



Regiuni: BI=București-Ilfov, C=Centru, M=Muntenia, NE=Nord-Est, NV= Nord-Vest, O=Oltenia, SE=Sud Est, V=Vest

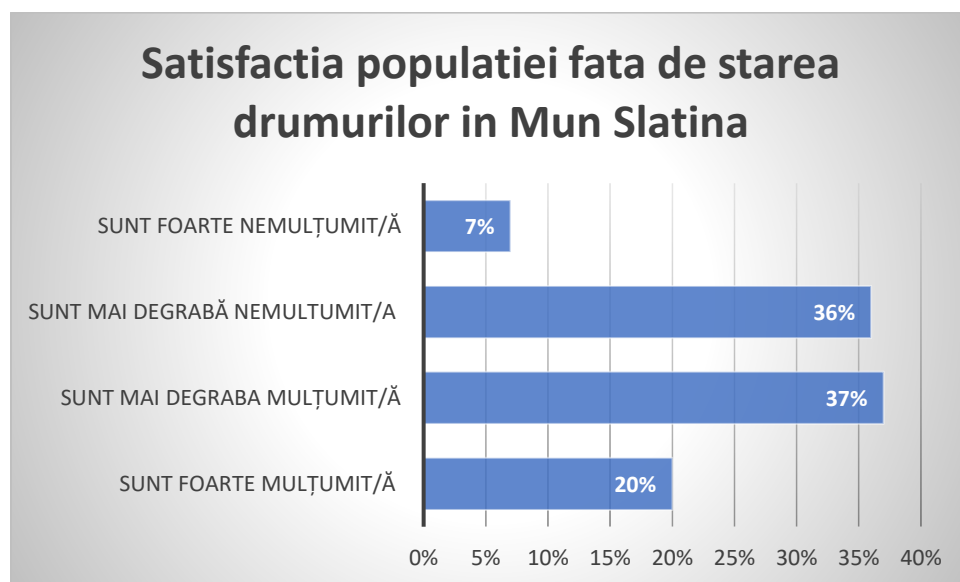
Sursa: Banca Mondială, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020: <https://citadini.ro/barometru-urban-2020/>

Persoanele cu vârste peste 55 de ani tind să fie mai mulțumite de starea străzilor (55%), iar persoanele cu vârste între 25-44 ani mai puțin mulțumite (49% apreciere). Persoanele cu studii universitare sunt mai puțin

apreciative decât restul populației (49% mulțumire); persoanele angajate în mediul privat sunt mai puțin apreciative decât cele angajate în mediul public (51% vs. 54%); starea străzilor mulțumește în mai mică măsură bărbații (49%) decât femeile (53%).

Nivelul de satisfacție față de străzile din Slatina este peste medie 57% dintre respondenți fiind mulțumiți de calitatea străzilor din localitate (20% din populație se declară foarte mulțumită de calitatea străzilor, iar 37% sunt mai degrabă mulțumiți, în vreme ce 36% se declară mai degrabă nemulțumiți și doar 7% sunt foarte nemulțumiți de calitatea străzilor sucevene. Acest sondaj situează Slatina pe locul 17 în rândul localităților intervievate.

**Figura 24. Nivelul de satisfacție a populație referitor la starea străzilor din Slatina**



Sursa: Politica Urbană a României. Barometrul privind Calitatea Vieții, 2020: <https://citadini.ro/barometruurban-2020/>

În ultimii ani municipiul Slatina a investit mult în infrastructura rutieră, multe străzi ale orașului sunt de o calitate bună sau foarte bună. Cu toate acestea, există străzi care oferă o calitate slabă. Imaginile de mai jos reflectă străzi din Slatina încadrate în categoria de calitate slabă.

Figura 25. Imagine starea străzilor din categoria foarte slab și inutilizabil



Sursa: Google maps

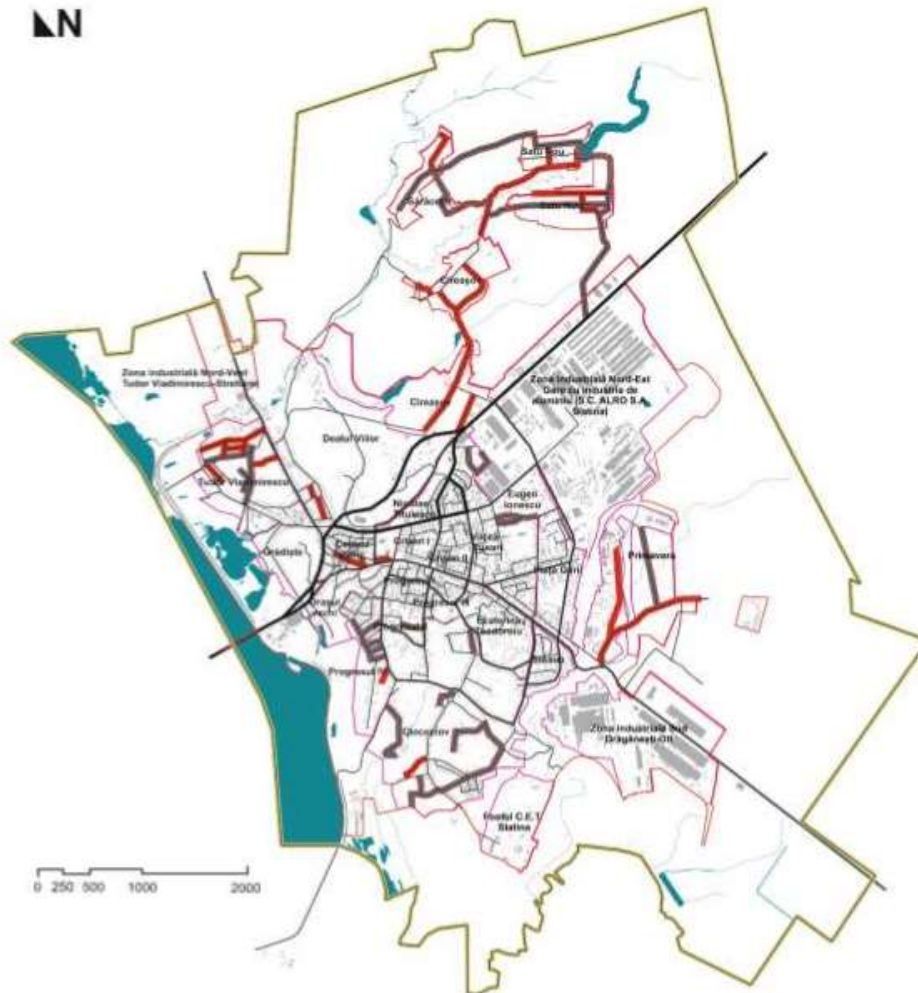
Figura 26. Calitatea străzilor în Municipiul Slatina



Sursa: Harta interactivă [www.proinfrastructura.ro](http://www.proinfrastructura.ro)



Figura 27. Trama stradală Municipiul Slatina



Sursa: SIDU revizuit Municipiul Slatina

Harta privind calitatea drumurilor, oferită de Asociația Pro Infrastructura reprezintă o parte din străzile din Slatina, însă nu le acoperă pe toate. În realitate un număr și mai mare de străzi ale orașului se află într-o stare de degradare și nu pot oferi locuitorilor confortul dorit. Această analiză este valabilă la nivelul conexiunilor municipiului cu zona periurbană și marile rețele de transport.

În ceea ce privește rețeaua internă de străzi, se observă o diferență semnificativă între străzile aflate în zona centrală (majoritatea aflate în stare foarte bună), față de marile cartiere de locuințe (stare bună și satisfăcătoare) și străzile aflate în periurban (stare rea și balast). Situația cea mai puțin favorabilă este constatată în cartierele periferice, unde străzile secundare perpendiculare pe străzile principale au îmbrăcăminți din balast. Acestea sunt, în fapt, zonele în care se dezvoltă în ultima perioadă o serie de ansambluri rezidențiale noi, în fapt singurele rezerve ample de teren ale Municipiului Slatina.

Trecând peste situația favorabilă a densificării unui areal care deține prea puțini locuitori pentru a susține financiar dotările și infrastructurile de bază, se constată că de cele mai multe ori programul de creștere a calității spațiului public în astfel de zone rămâne în urma dezvoltărilor imobiliare, ducând la transformarea acestora în zone urbane marginalizate. Astfel de exemple sunt rezultatul lipsei unui plan urbanistic zonal cu caracter director pentru urbanizarea teritoriilor aflate sub presiunea dezvoltărilor imobiliare. Un alt aspect ce merită remarcat este starea precară a curților interioare ale cvartalelor, în comparație cu cea a străzilor principale în care acestea deșeuzează.

Acest fapt face ca spațiul public din aceste zone să nu susțină o viață urbană de calitate. Rețeaua extinsă de străzi ale orașului apare în harta de mai jos.

**Figura 28. Trama stradală Municipiul Slatina**

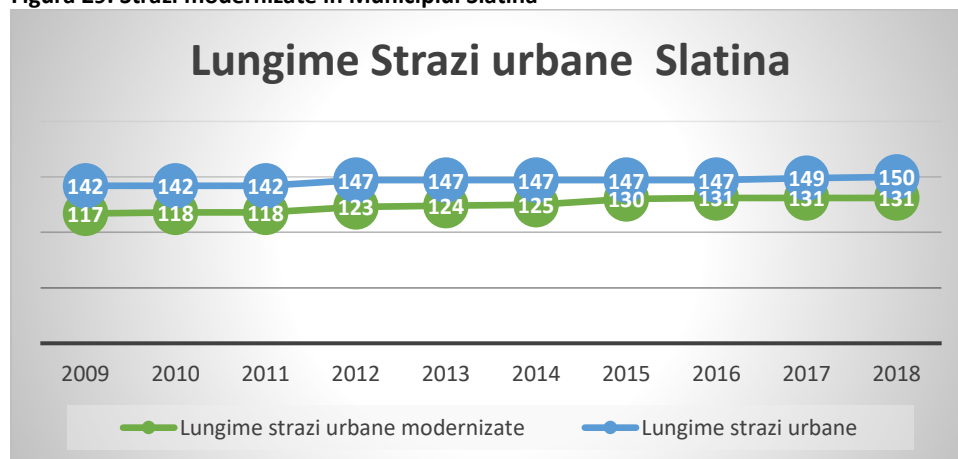


Sursa: Google Maps, Street View, 2023

În Slatina, în 2018, existau 131 km străzi urbane modernizate (străzi cu îmbrăcămînți din piatră fasonată, asfalt sau beton), din totalul de 150 km străzi urbane, ponderea străzilor modernizate crescând destul de puțin de la un an la altul. În perioada 2007 -2013 au fost reabilitate mai multe străzi al municipiului prin proiecte inițiate de Primăria Slatina.

O soluție identificată în analiza SWOT este utilizarea unei aplicații mobile sau a unei platforme web pentru cooptarea cetățenilor în identificarea străzilor ce au nevoie de modernizare. Aplicația ar putea oferi statistici și informații în timp real despre starea drumurilor (drumuri în starea precară, drumuri ce urmează să fie modernizate, drumuri ce au fost modernizate etc). De asemenea, realizarea unui PUG actualizat prin care să se reglementeze circulația prin municipiu dar și existența unui program multianual pentru modernizarea străzilor au fost propuse ca și soluții.

**Figura 29. Străzi modernizate în Municipiul Slatina**



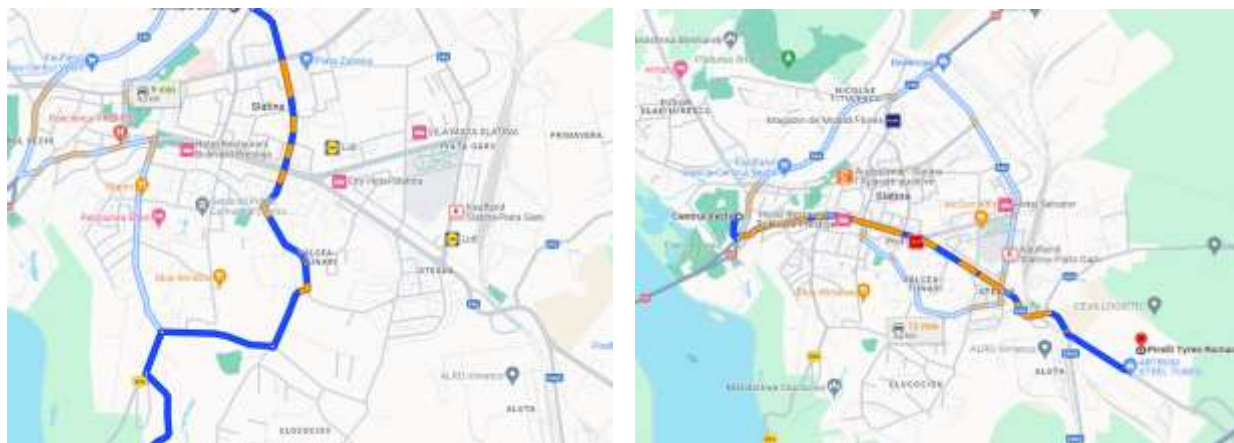
Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

În urma procesului de modernizare a străzilor confortul de exploatare a acestora devine mai ridicat, calitatea circulației pe drumuri se îmbunătățește, accesibilitatea devine una mai bună, iar timpii parcurși scad. Modernizarea străzilor contribuie inclusiv la reducerea poluării și îmbunătățirea calității vieții.

Figura de mai jos prezintă densitatea traficului în funcție de starea drumurilor în orașul Slatina. Trafic intens permanent este întâlnit pe bulevardele centrale ale Orașului. De asemenea, se poate observa o zonă cu trafic intens intermediar pe drumuri de calitate bună la intrarea nord estică în oraș pe varianta Oituz.

Traficul intens de pe tronsoanele de intrare – ieșire din municipiul Slatina, în special în perioada orelor de vârf (început și sfârșit de program) ca urmare a migrării zilnice a forței de muncă între periurban și urban, este generat de un nivel scăzut de semaforizare și lipsa unei gestiuni inteligente a traficului printr-un sistem central de management al acestuia.

**Figura 30. Densitatea traficului în comparație cu starea drumurilor**



Sursa: Google maps Street view Trafic ora 09.00

#### 2.5.4 Parcare

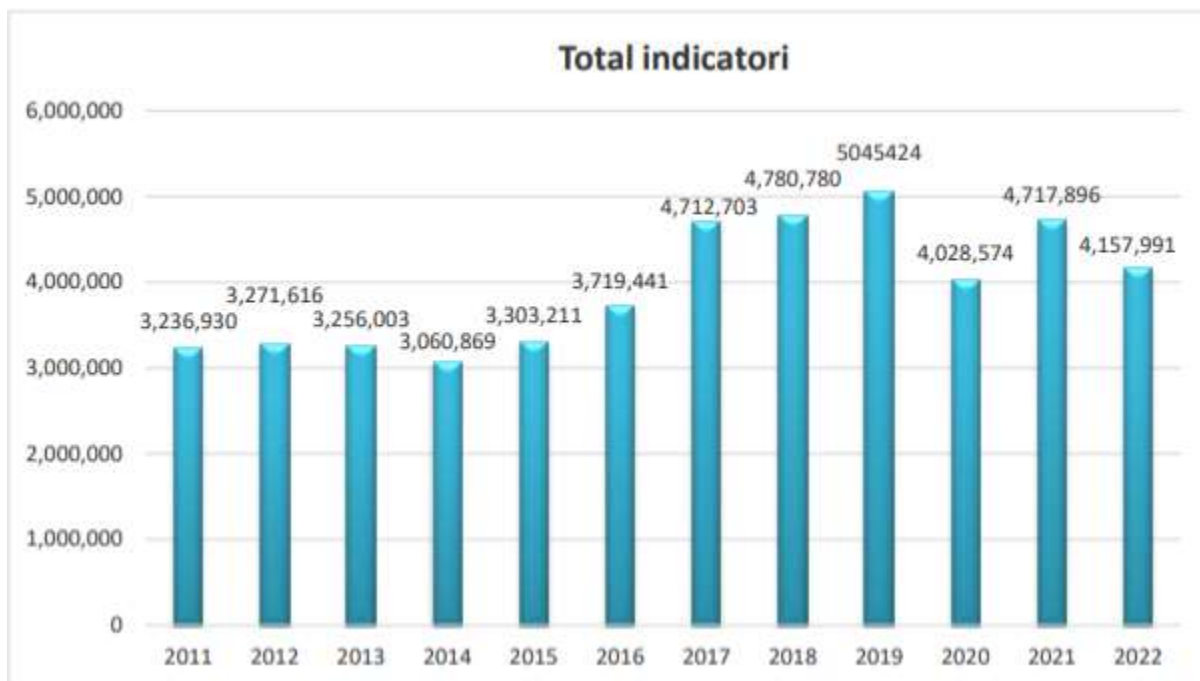
În condițiile în care parcul auto privat înregistrează o creștere constantă, politicile de parcare din Europa au fost formulate pentru a veni în întâmpinarea unei cereri din ce în ce mai mari.

Deoarece un autoturism ocupă în medie un spațiu de parcare de aproximativ 8m<sup>2</sup> și este staționar în 96,5% din timp, impactul asupra unui oraș și al spațiului public este semnificativ. În contextual creșterii rapide a numărului de proprietari și a utilizării de vehicule private odată cu inițierea tranziției către o economie de piață în România, asigurarea de locuri de parcare adecvate în orașele românești a devenit o chestiune presantă, acestea fiind adesea insuficiente pentru a acoperi cererea.

Prin urmare, se recurge de multe ori la soluții de parcare informale, cum ar fi pe trotuare, pe pistele de biciclete și în spațiile publice, dar și pe fiecare metru de parcare disponibil la marginea drumului. Pe lângă faptul că provoacă dificultăți pietonilor, cicliștilor și altor utilizatori ai infrastructurii rutiere, această situație intensifică problemele de congestionare a traficului. Conform legislației în vigoare, o mașină parcată pe prima bandă de circulație putea fi ridicată de autorități, dar una parcată de trotuar nu putea fi ridicată. Această omisiune a fost rezolvată printr-o nouă inițiativă legislative intrată în vigoare la finalul anului 2020. Conform inițiativei, vor putea fi ridicate atât mașinile parcate nereglementar pe drumurile publice cât și cele parcate nereglementar pe trotuar. Amenda minimă pentru parcarile nereglementare este de 290 RON, iar cea maximă de 725 RON.

În majoritatea orașelor din România administrarea parcărilor este rudimentară sau inexistentă, cu o implementare precară sau total absentă a regulilor de parcare. În aceste orașe inițiativele de limitare a parcării prin taxe sau aplicarea de restricții ca un instrument de gestionare a cererii sunt aproape inexistente. Totuși, în unele orașe, noile sisteme de administrare a parcărilor preiau controlul și permit șoferilor să plătească taxele de parcare de pe telefonul mobil. Eficacitatea acestor sisteme, însă, nu a fost încă evaluată.

**Figura 31. Număr autoturisme înmatriculate în România**



**Sursa: Preluare date Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor**

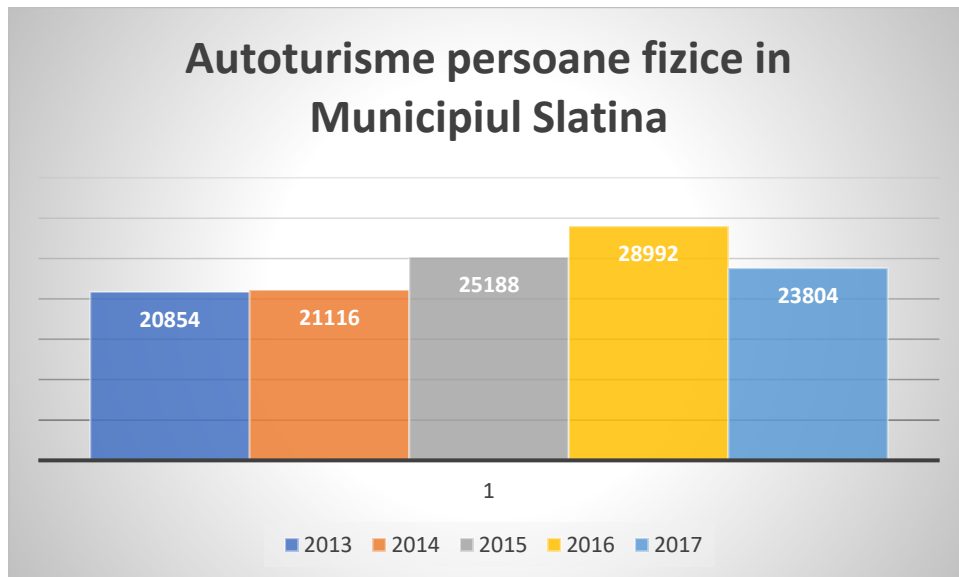
La începutul anului 2022, România avea un parc auto privat de 6.901.236 de autoturisme înmatriculate, în creștere continuă în ultimii ani, cu o creștere de 7% în 2021 față de 2019. Conform unui studiu realizat de Vegacomp Consulting, în prezent există în jur de 1.200.000 locuri de parcare publice, dintre care aproximativ 600.000 sunt parcări rezidențiale<sup>13</sup>. Numărul parcărilor inventariate de pe stradă (on-street) este de 403.148, dintre care 128.735 sunt parcări cu plată, 252.742 sunt parcări fără plată, iar 13.728 sunt parcări pentru persoane cu dizabilități. Numărul de parcări din afara străzii (off-street) este de 155.052. Sub 1% din numărul total de parcări din România sunt parcări inteligente, acestea având alocate 9.742 de locuri, conform studiului menționat anterior.

Mașinile electrice beneficiază de doar 124 locuri de parcare publice la nivel național. Doar 16 orașe din România au hărți publice ale parcărilor, iar parcare se poate plăti prin aplicație online în 49 de orașe, în vreme ce prin SMS poate fi plătită în 47 de orașe. Parcometre există în 19 orașe din țară.

Veniturile totale obținute de primării din utilizarea parcărilor publice în 2019 au fost de aproximativ 140.000.000 lei. Creșterea anuală semnificativă a numărului de mașini înmatriculate în România: 9,6% în 2017, 7,6% în 2018, 7% în 2019.

În anul 2022 au fost înregistrate un număr de 32.408 de autoturisme în parcul privat auto Slatina și 54.905 în județul Olt.

Figura 33. Autoturisme persoane fizice in Municipiul Slatina



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

În majoritatea orașelor și comunelor din județul Olt, numărul de autoturisme înregistrate pe persoane fizice a înregistrat creșteri de la un an la altul. Fără măsuri de încurajare pentru o mobilitate urbană durabilă, majoritatea locuitorilor orașului Slatina utilizează transportul motorizat pentru deplasările uzuale. Astfel, 63% din locuitorii Slatinei folosesc transportul motorizat, în timp ce 37% dintre ei se deplasează prin mijloace de transport nemotorizate. Autoturismul privat este folosit de 48% din slatineni, în timp ce 15% se deplasează cu transportul public. Doar 0,7% folosesc bicicleta ca și mijloc de transport iar 36,3% merg pe jos.

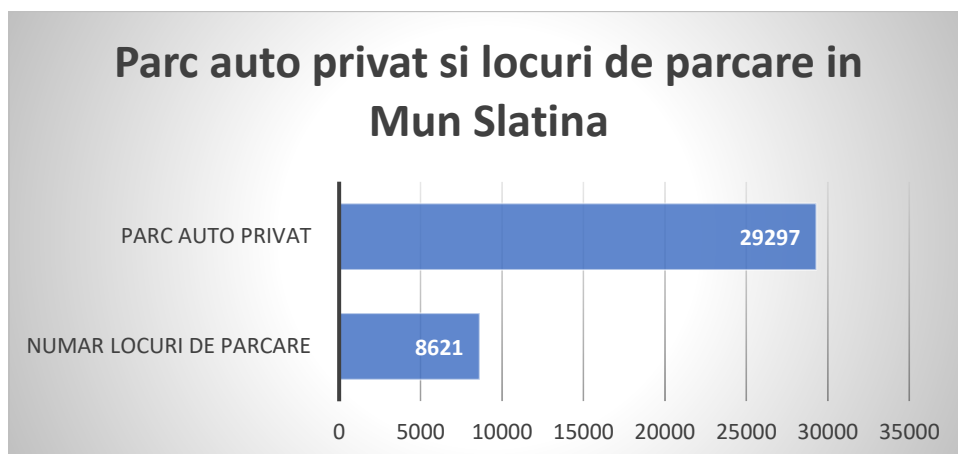
Figura 34. Mobilitate urbană în Municipiul Slatina



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Lipsa unor politici de parcare coerente au dus la congestionarea traficului și la formarea unui număr mare de parcări informale. Aceste parcări informale ocupă trotuarele, descurajând și cei 37% din locuitorii care folosesc transportul nemotorizat. De asemenea, parte din autoturisme sunt parcate informal pe una dintre benzile rutiere, îngreunând astfel și traficul motorizat.

Figura 35. Parc auto privat și locuri de parcare Slatina



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

În 2020 parcul auto privat în Slatina a înregistrat un număr de 29297 autoturisme la doar 8621 locuri de parcare. Conform Planului de Mobilitate Durabilă al Municipiului Slatina insuficiența locurilor de parcare reprezintă una dintre problemele cu care se confruntă orașul. Există cartiere unde sunt de 10 ori mai multe mașini decât locuri de parcare. Lipsa unui sistem coerent de parcuri publice adaptat funcțiilor majore ale orașului afectează siguranța circulației și contribuie la ocuparea pistelor pietonale.

Totuși progrese au fost făcute în gestionarea eficientă a problemei locurilor de parcare. Astfel, în 2013 au fost finalizate mai multe parcuri de reședință în majoritatea cartierelor Municipiului. Parcurile sunt gratuite. Primaria analizează în prezent modalitatea de introducere a unui sistem de tarifare a acestora. În ultimii ani primăria municipiului a investit în sisteme de parcare modulare, supraetajate, în unele zone acentrale le orașului.

Figura 36. Parking supraetajat în Slatina



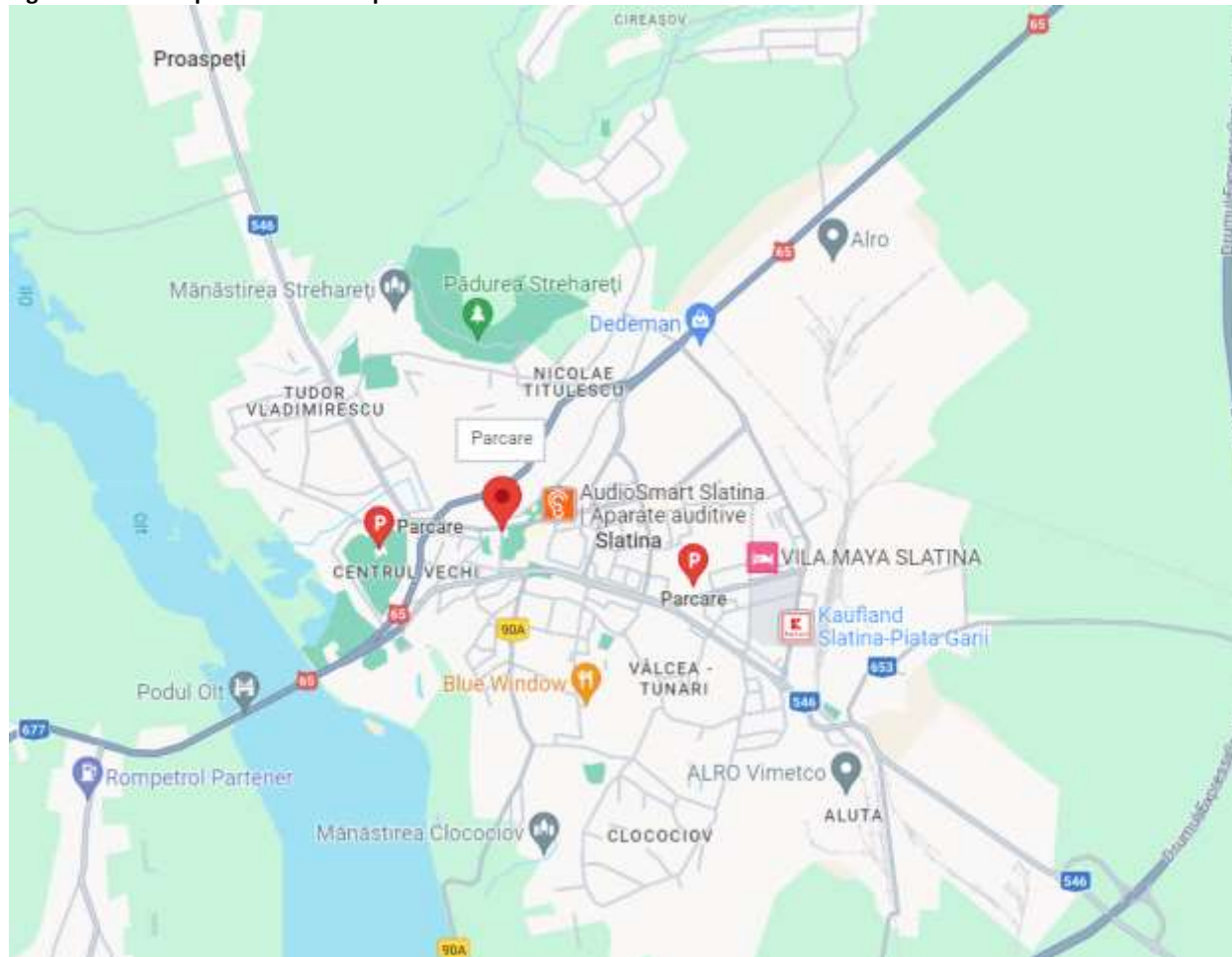
Sursa: Olt TV

În cadrul PMUD a fost identificat un proiect ce presupune crearea de parcuri de reședință “Construcția de parcuri rezidențiale multi-etajate” în mai multe zone ale orașului. De asemenea tot prim PMUD a fost

propus un alt proiect , care sa asigure o fluidizare mai buna a locurilor de parcare: “Introducerea de metode suplimentare de plata”.

Un alt proiect care vizeaza modul de imbunatatire a managementului parcarilor este : “Sistem de management al parcarilor si al accesului in zonele restrictionate”, proiect ce isi propune Reducerea numarului de masini parcate nereglementar.

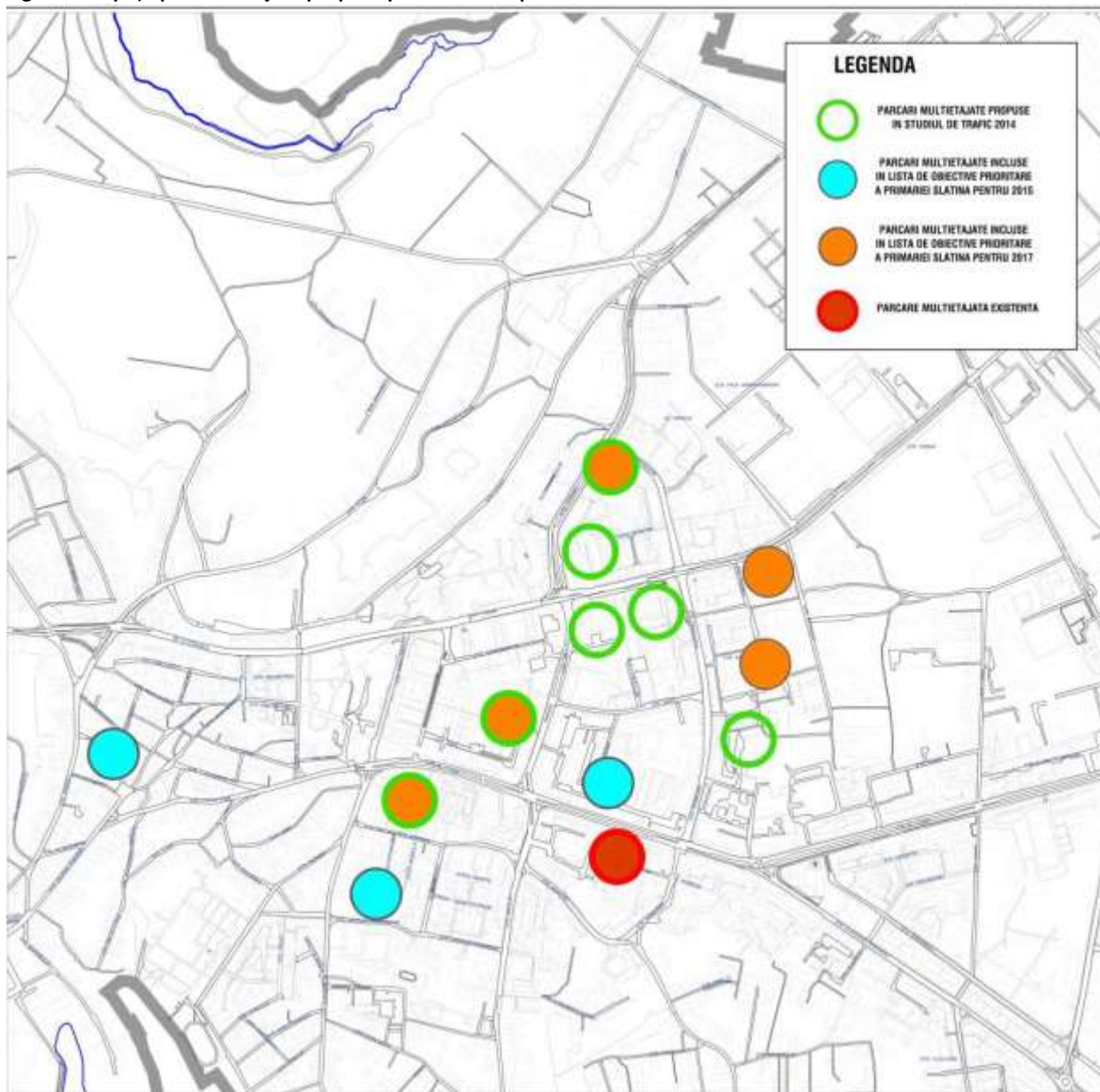
**Figura 37. Parcări publice în Municipiul Slatina**



Sursa: Google Maps

În Municipiul Slatina există un număr de aproximativ 3 spații de parcare publice conform Google Maps. Dintre acestea, 1 este situată pe Dealul Gradiste, langa Casa Casatoriilor, 1 este situată la una din intrările in Parcul Esplanada si inca 1 in fata sediului Serviciului public comunitar de premise. Pe langa acestea au fost amenajate parcarile in zonele centrelor comerciale, parcarile pe marile bulevarde, dar si numeroase parcarile de resedinta între blocuri.

Figura 38. Spații parcare etajata propuse pentru Municipiul Slatina



Sursa: Planul de Mobilitate Urbana al Municipiului Slatina

În urma consultărilor publice a fost ridicată problema parcărilor în zonele rezidențiale, iar una din soluțiile propuse a fost înlocuirea garajelor cu spații publice de calitate. Construcția de noi parcări subterane, pe bază de abonament, pentru rezidenți, a fost una dintre cererile societății civile. Mai mult, crearea unei parcări pentru tiruri au reprezentat cereri concrete. Societatea civilă a mai semnalat existența unor locuri de parcare pentru persoanele cu dizabilități care erau subdimensionate.

În prezent nu există parcări de tipul Park&Ride la porțile orașului, parcări care ar permite transferul rapid către alte mijloace de transport. De asemenea nu există parcări monitorizate cu senzori și aplicații care să prezinte în timp real numărul locurilor de parcare și localizarea exactă al acestora.

Posibile idei pentru soluționarea problemelor legate de parcare în Municipiul Slatina ar putea fi:

- Crearea unei rețele de parcări subterane sau supraterane multietajate care să reducă intensitatea ocupării spațiului public de către automobile.



- Realizarea unei politici de parcare care să soluționeze problema de fluentă deficitară a traficului generată de parcări dezordonate în zona centrală.
- Măsuri pentru conștientizare și încurajare a publicului în vederea eliminării parcărilor neregulate.
- Măsuri pentru corectarea abuzurilor privind parcările neregulate care afectează fluiditatea traficului.
- Campanie de promovare a respectării regulilor rutiere.
- Introducerea unui sistem de taxare a parcarilor, atât pentru cele publice, cât și pentru cele de reședință.
- Amenajarea de parcări în zonele rezidențiale cu cea mai mare densitate a populației și scoaterea acestora la licitație.
- Continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidențiale cu parcări amenajate la sol. Aceste garaje ocupă prea mult spațiu și sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcare. Accentul în acest caz cade pe zonele cu cea mai mare cerere de locuri de parcare, și anume zonele de locuințe colective.
- Partajarea parcărilor centrelor comerciale amplasate în vecinătatea directă a zonelor rezidențiale. Rezidenții din zonă ar putea parca gratuit în intervalul 19:00 - 8:00.
- Amenajarea de parcări în vecinătatea principalilor generatori de trafic (parcări cu plată). Sistem TIC pentru parcare: informare, gestiune și plată.
- Realocarea resurselor financiare obținute din parcare către proiecte de mobilitate durabilă sau amenajări de spațiu public. Astfel utilizatorii ar putea vedea direct beneficiile plății parcării. Gestionarea transparentă a resurselor financiare provenite din parcările cu plată.
- Acces pentru publicul larg la informații legate de sumele colectate și modul în care acestea au fost folosite în favoarea orașului.
- Amplasarea de indicatoare digitale care să prezinte numărul de locuri disponibile în parcările în afara străzii.
- Promovarea și dezvoltarea continuă de noi aplicații cum ar fi Slatina Parking (afișarea în timp real al locurilor de parcare disponibile, traseu direct până la locul liber de parcare, plată instantă prin citirea numărului de înmatriculare, utilizarea spațiilor de parcare ale complexelor comerciale pentru parcare pe timp de noapte etc).
- Amenajarea de parcări cu senzori în zona centrală pentru o mai bună monitorizare a gradului de ocupare / monitorizarea locurilor de parcare cu senzori sau camere video și transmiterea informațiilor în aplicația pentru parcări.
- Extinderea parcării cu plată, tarife dinamice și introducerea tarifării pe zone. Diversificarea modului de plată a parcării la parcometru (card bancar, bancnote), aplicație smartphone.
- Campanie pentru conștientizarea „valorii” unui loc de parcare (ex. Parkingday).
- Stimulente pentru familiile care decid să trăiască fără autovehicul.

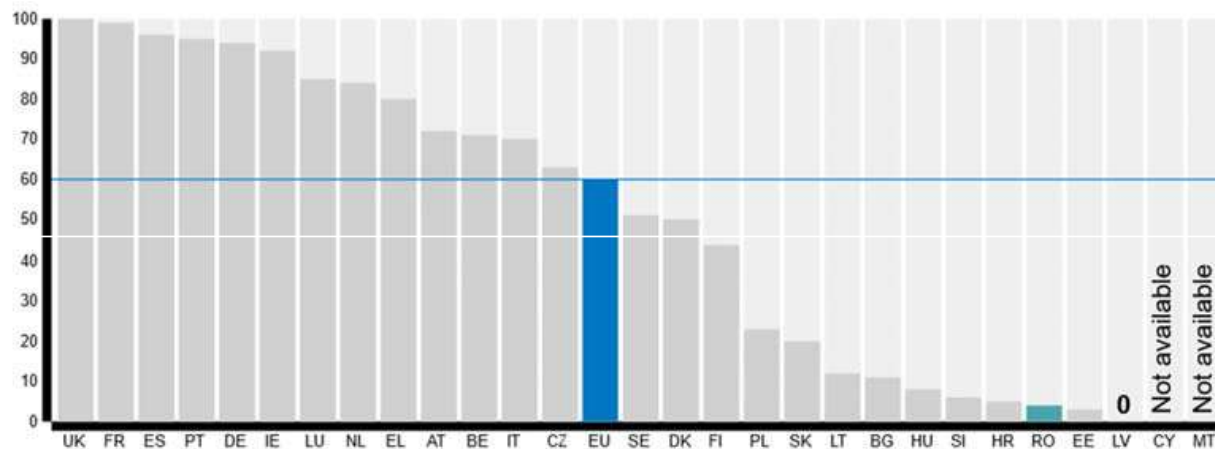
### 2.5.5 Accesibilitate ferată

Transportul feroviar este un sector de interes major pentru România inclusiv în contextul politicilor UE din ultimii 25 de ani de a crește cota modală a transportului feroviar. Pentru dezvoltarea unei industrii de transport feroviar competitivă, eforturile Comisiei Europene s-au concentrat pe deschiderea transportului feroviar către concurența de piață, îmbunătățirea interoperabilității și siguranța în transportul feroviar, precum și pe dezvoltarea infrastructurii de transport.

Planificarea precară și constrângerile bugetare au făcut ca proiectele de modernizare a acestor linii de cale ferată să nu avanseze conform estimărilor inițiale. În acest sens, România se află pe locul 24 din 26 la

nivelul UE cu un scor de 4% în 2016, mult sub media UE care este de 60%. Figura de mai jos evidențiază gradul de completare al rețelei TEN-T feroviare în anul 2016.

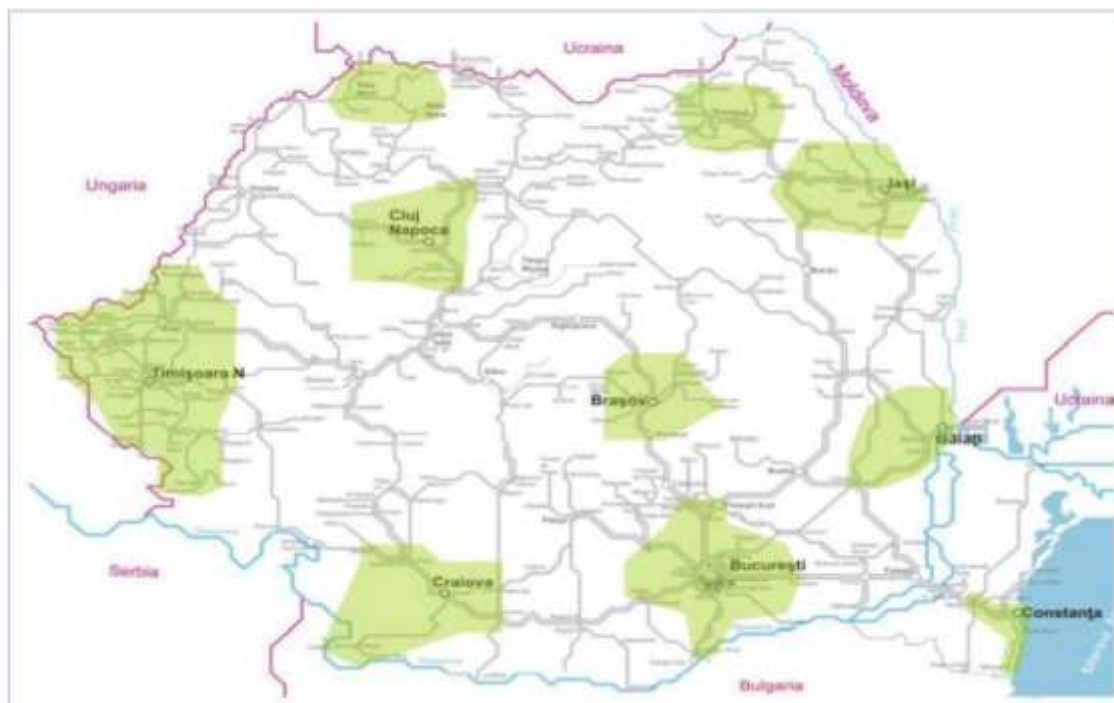
**Figura 38. Nivelul de completare al rețelei TEN-T de cale ferată**



Sursa: Comisia Europeană, Date Eurostat

Harta de mai jos evidențiază zonele cu potențial de dezvoltare a liniilor regionale de cale ferată.

**Figura 39. Regiunile cu potențial de dezvoltare a liniilor regionale de cale ferată din România**



Sursa: Căile Ferate Române ([www.cfr.ro](http://www.cfr.ro))

Slatina se conectează la magistrala 900 (Craiova - București) prin liniile secundare 910 (Piatra Olt - Caracal), 907 (Pitești - Roșiorii de Vede), 909 (Roșiorii de Vede - Alexandria) și 901 (Craiova - Slatina - București - Pitești). De asemenea, orașul deține și o conexiune la magistrala 200 prin linia 201 care face legătura cu Râmnicu Vâlcea. Frecvența trenurilor care pleacă spre București este de 5 pe zi, acestea parcurgând traseul în 210-240 minute. Intervalul orar în care aceste trenuri circulă este între 05:35 - 17:30, fapt care favorizează navetismul pe direcția București. Din cele 5 trenuri, numai unul pleacă direct din Slatina (ora 14:40), celelate

patru trenuri plecând din Craiova. În completarea trenurilor care leagă centrele urbane majore vin curse interregionale cum ar fi:

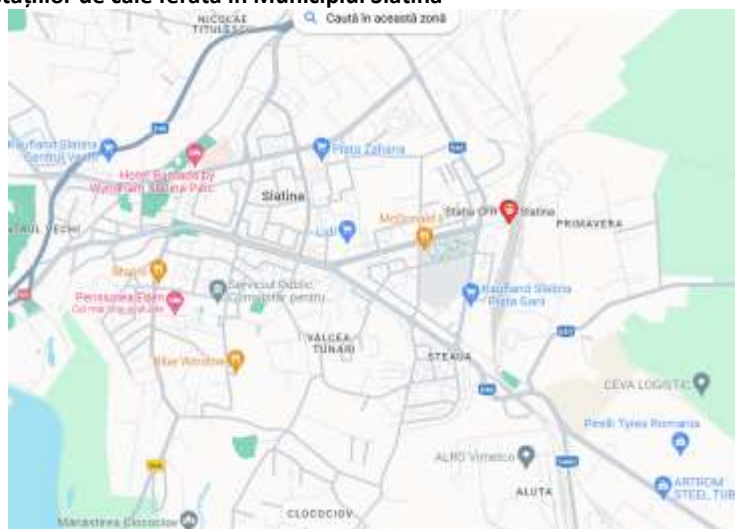
- 1) Piatra Olt - Slatina - Pitești cu o frecvență zilnică de 3 trenuri la intervale de 270 minute în medie,
- 2) Craiova - Slatina - Pitești cu o frecvență redusă, 1 tren pe zi.
- 3) Caracal - Slatina - Pitești cu o frecvență redusă, 1 tren pe zi.

**Figura 40. Rețeaua TEN-T feroviară a României**



Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

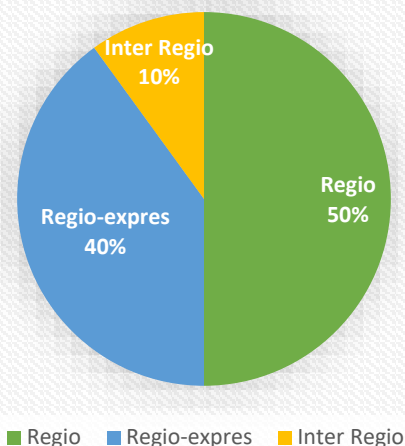
**Figura 41. Amplasarea stațiilor de cale ferată în Municipiul Slatina**



Sursa: Google Earth

**Figura 42. Categori trenuri Gara Slatina**

## Categorii trenuri Gara Slatina



Sursa: Prelucrare date mersultrenurilor.ro

Tabel 43. Sosiri/plecări trenuri Gara Slatina

Interval Orar	Sosiri	Plecari
0.00 - 2.00	R	R
2.01-4.00	IR	IR
4.01-6.00	R+R+RE	R+R+RE
6.01-8.00	R	R
8.01-10.00	RE+RE	RE+RE
10.01-12.00	-	-
12.01-14.00	RE	RE
14.01-16.00	R+R	R+R
16.01-18.00	R+RE+RE	R+RE+RE
18.01-20.00	R	R
20.01-22.00	R+RE+R+RE	R+RE+R+RE
22.01-24.00	IR	IR

R= Regio, RE=Regioexpres, IR= Interregio

Sursa: Prelucrare date mersultrenurilor.ro

Conform Documentului de Referință CFR, Anexa 9, actualizată la data de 02.11.2020 Gara Slatina este gara de gradul II, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri. Aceasta este dotată cu casă de bilete, birou de informații pentru traficul local și internațional, automate pentru vânzarea билетelor, sală de așteptare, post Poliția Transporturi Feroviare, stație taxi. Potrivit datelor din CFR, totalul numărului de călători care au tranzitat stațiile (urcați și coborâți) în Gara Slatina în 2023 a fost de 476.125. Conform aceleiașursee, variația medie lunară a numărului de călători a fost de 39.677 Reabilitarea liniilor de cale ferată și înființarea unor noi linii de transport feroviar în județul Olt ar îmbunătăți accesibilitatea ferată a Municipiului.

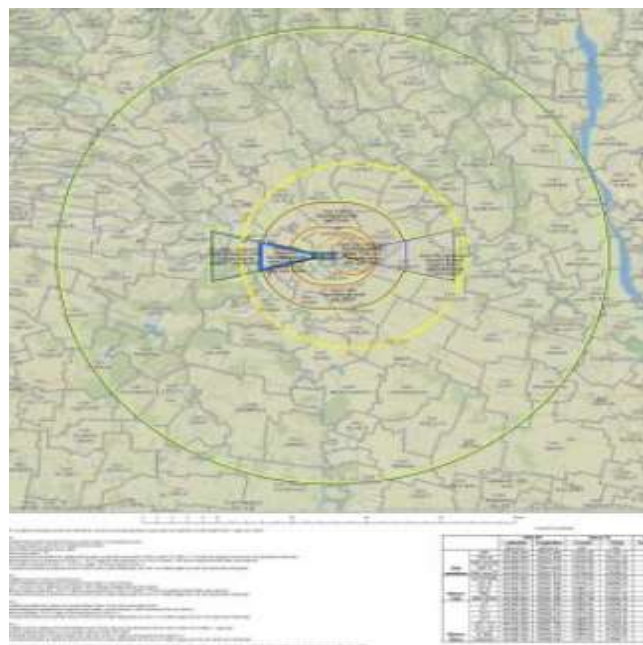
### 2.5.6 Accesibilitate aeriană

Municipiul Slatina nu dispune de un aeroport propriu. Totusi, avand in Vedere construirea Drumului Expres Craiova Pitesti, distanta dintre Municipiul Slatina si cel mai apropiat aeroport (Aeroportul International Craiova este de doar 50 km , in timp real 30 min.

In anul 1938, la 27 ianuarie, Carol al II-lea decreta infiintarea „unui aeroport la Craiova, care sa serveasca si ca aerodrom militar, in caz de razboiu...”. Incepand din acel an, Aeroportul Craiova „afectat transportului aerian public de pasageri si marfa” a functionat pe actualul amplasament. Decolarea si aterizarea se faceau la acea vreme pe o pista de pamant avand dimensiuni de 1000 x 200 m. Intre 1938 si 1956 serviciile pentru pasageri erau ca si inexistente, lipsind confortul de care beneficiaza astazi pasagerii. Intre 1950 si 1952 s-a construit o pista betonata cu dimensiuni de 2000 x 60 m si s-au facut primele dotari cu mijloace de apropiere si aterizare constand din 2 NDB-uri. La 6 mai 1957 s-a deschis prima linie aeriana, Craiova – Bucuresti, cu avioane rusesti de tip LI-2. In 1959 s-a construit cladirea in care se afla astazi turnul de control si dispeceratul aeroportului si s-a trecut la folosirea avioanelor tip AN-2 pana in 1962 cand a inceput utilizarea de avioane moderne, pentru acei ani, de tip IL -14. Acest tip de aeronava a deservit cursa Craiova – Bucuresti pana in anul 1972

Tot in perioada 1959 – 1972 s-a extins pista la dimensiunile de 2500 x 60 m si s-a construit o cale de rulare de 380 x 14 m si o platforma pentru imbarcare – debarcare de 75 x 110 m, ambele din beton. Intre anii 1972 si 1989, ruta Craiova – Bucuresti a fost deservita de avioane tip AN – 24 si IL – 18, s-a construit corpul tehnic, sala de asteptare pasageri, centrul de emisie si salonul de protocol al aeroportului. Revolutia din 1989 si trecerea la economia de piata in Romania, au dus la scaderea numarului de curse ale companiei TAROM, ceea ce a insemnat sistarea curselor interne regulate incepand cu anul 1994. Din 1995, Aeroportul Craiova a fost deschis traficului intern si international, deservind numai curse charter. Incepand cu data de 29 martie 2007, zborurile companiei Carpatair pe legatura Craiova-Timisoara au fost lansate in mod oficial, catre cele 15 destinatii in Italia, Grecia si Germania . Intreaga regiune aflata in curs de dezvoltare din S-V Romaniei va avea la dispozitie cea mai rapida si confortabila cale de transport catre alte destinatii din Europa

**Figura 48. Zona de captare a Aeroportului International Craiova**



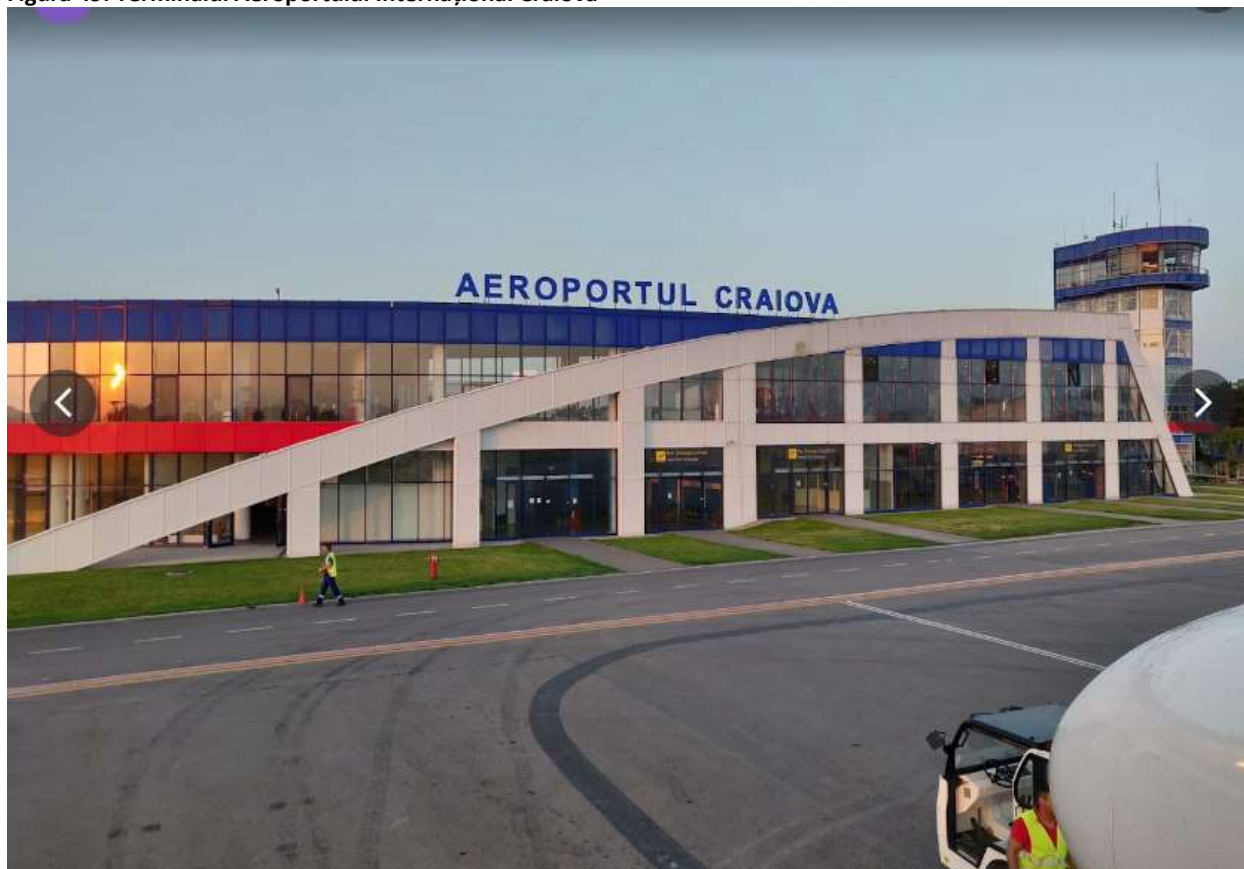
Sursa: Aeroportul International Craiova

Caracteristicile tehnice ale Aeroportului International Craiova sunt urmatoarele:

- Caracteristici pista decolare/aterizare • Suprafata: 2500 m X 45 m; • PCN 46 F/C/W/T

- Caracteristici cale de rulare • Suprafata: 380 m X 25 m • PCN 46 F/C/W/T
- Platforma imbarcare/debarcare • Suprafata: 24.000 m<sup>2</sup>, 8 locuri de parcare pentru aeronave de tip C • PCN 52 R/D/W/T
- Balizaj si sistem luminos de apropiere: • 2.500 m x 45 m, Cat II • sistem luminos de apropiere: - pe directia 27, Cat II-III – 900 m și pe directia 09, neprecizie – 420 m
- Frecventa TWR: • APP/TWR – 124.3 MHz – COM / VHF
- Mijloace navigatie: • DVOR/DME 110.2 MHz (CH 39X) • ILS CAT I 108,7 MHz

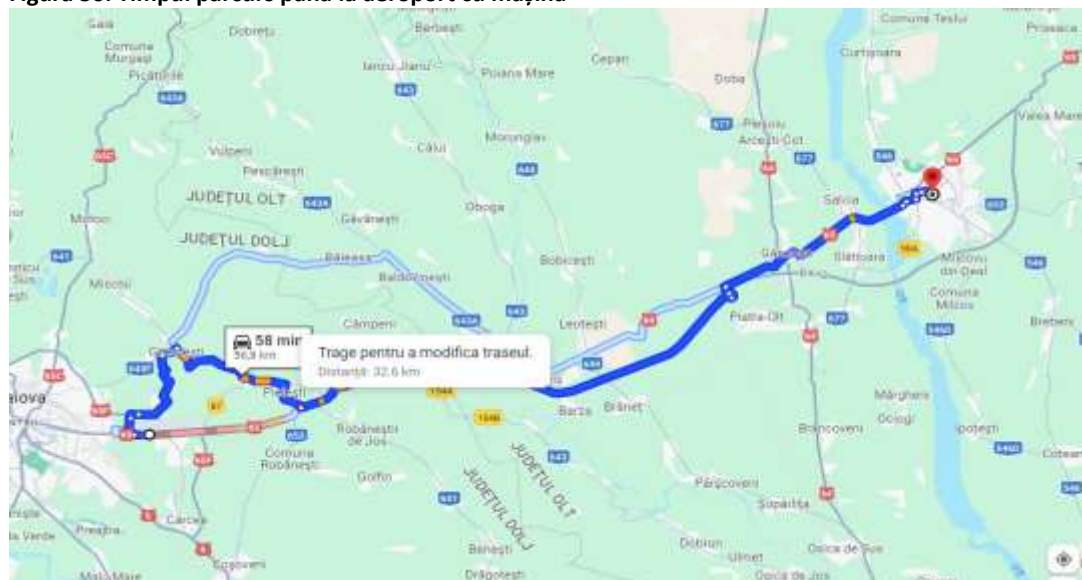
**Figura 49. Terminalul Aeroportului Internațional Craiova**



Sursa: Google(Eli Adler)

Fara a exista linii de transport public directe, din Municipiul Slatina se poate ajunge relative usor la acest aeroport.

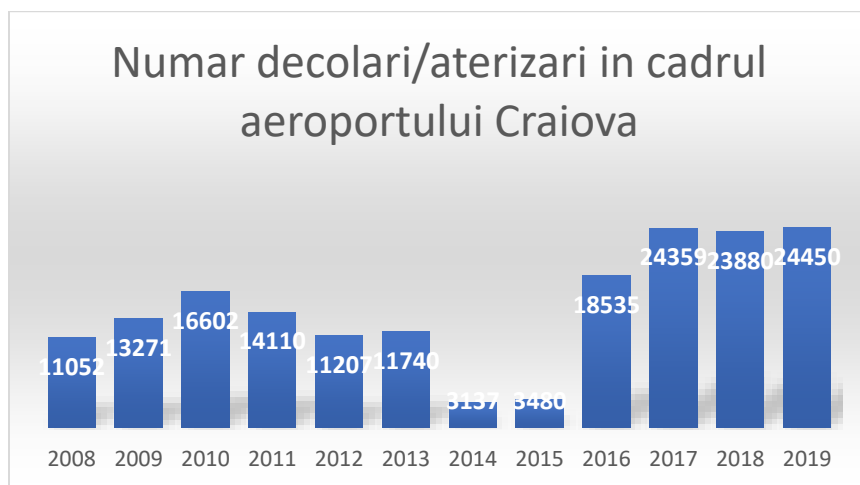
**Figura 50. Timpul parcurs până la aeroport cu mașina**



Sursa: Google Maps

Aeroportul Craiova a înregistrat un trend descrescător în ceea ce privește numărul de zboruri din 2008 până în 2013, iar după lucrările de renovare numărul de zboruri a crescut constant până în 2019. Cei mai mulți pasageri au fost transportați în anul 2019 conform figurilor de mai jos.

**Figura 51. Număr decolări/aterizări în cadrul Aeroportului Internațional Craiova**



Sursa: Politică urbană a României. Prelucrare indicatori: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Pandemia SARS COV-2 din 2020 a însemnat o reducere semnificativă a traficului aerian internațional. În aprilie 2020, după instituirea carantinei în municipiul Craiova, majoritatea curselor dinspre și spre Germania și Anglia au fost anulate.

Reducerea traficului pe aeroportul din Craiova a creat, conform CJ Dolj, pierderi de peste 6 milioane de lei. În același timp, cheltuielile pentru adaptarea la pandemia au pus o presiune suplimentară pe bugetul aeroportului și a trebuit să accepte ajutoarele de stat acordat de Guvernul României 16. Situația s-a ameliorat pe perioada sezonului de vară, ca urmare a relaxării restricțiilor de circulație.

Între 1962 și 2001 singura cursă regulată a fost către București și a fost operată de TAROM. După redeschiderea aeroportului în 2015, aceeași cursă către București a fost reluată tot de către TAROM. În prezent,

TAROM și CarpatAir sunt companiile care operează curse regulate către destinații precum București, Londra, Birmingham, Roma, Milano, Bologna, etc.

În pofida provocărilor apărute din cauza pandemiei SARS COV-2, Aeroportul Internațional Craiova este esențial pentru dezvoltarea economică a Regiunii Sud Vest Oltenia. Aeroportul poate crește mobilitatea populației din zonă și potențialul turistic, dar este necesară o mai bună conectare cu orașul Slatina.

### 2.5.7 Infrastructura pentru deplasări nemotorizate

În spațiul public accesibil se desfășoară trei categorii de activități: necesare, opționale și sociale. Fiecare dintre acestea necesită asigurarea unor aspecte minime. Prioritatea presupune abordarea etapizată a facilităților necesare celor trei tipuri de activități. Prima categorie, *activitățile necesare*, include sarcinile zilnice uzuale, cum ar fi mersul la serviciu, la școală sau la cumpărături. Aceste activități ar avea loc pe orice tip de vreme și pe tot parcursul anului, participanții fiind condiționați de deplasare pentru a-și asigura subsistența. A doua categorie, *activitățile opționale*, apare atunci când există dorința de a efectua aceste activități și când sunt create condițiile de mediu favorabile participării la acestea. Exemplele includ plimbările, deplasările pentru mișcare fizică, activitățile de timp liber. Spre deosebire de activitățile necesare, este puțin probabil ca activitățile opționale să aibă loc atunci când condițiile de mediu nu sunt prielnice. Frecvența activităților opționale depinde, de asemenea, de calitatea spațiului public: în zonele urbane dense în care calitatea spațiului public este limitată, activitățile opționale sunt reduse la minim, dar într-un mediu construit de calitate activitățile opționale au loc cu frecvență ridicată. A treia categorie, *activitățile sociale*, apare atunci când oamenii se întâlnesc și socializează. Acest tip de activități includ copiii care se joacă, conversațiile între cunoscuți sau trecătorii care se recunosc reciproc. Aceste activități sunt adesea de natură spontană și pot avea loc într-o mare varietate de spații publice. Aceste activități evoluează frecvent din activități din primele două categorii, întrucât oamenii din același spațiu se întâlnesc, chiar dacă pentru timp scurt. În mod similar cu activitățile opționale, activitățile sociale sunt condiționate de starea fizică a spațiului public. În orașe fără o calitate ridicată a mediului construit, activitățile sociale vor avea un caracter superficial, întrucât multe interacțiuni, cum ar fi a vedea și a auzi alte persoane, pot fi clasificate doar ca sociale.

Un spațiu public de calitate, indiferent că are un caracter tranzitoriu sau de coagulare, respectă 12 criterii de calitate. Primele trei se referă la elementele de bază pentru activități necesare, următoarele șase fac referire la cele opționale, iar ultimele trei la cele sociale:

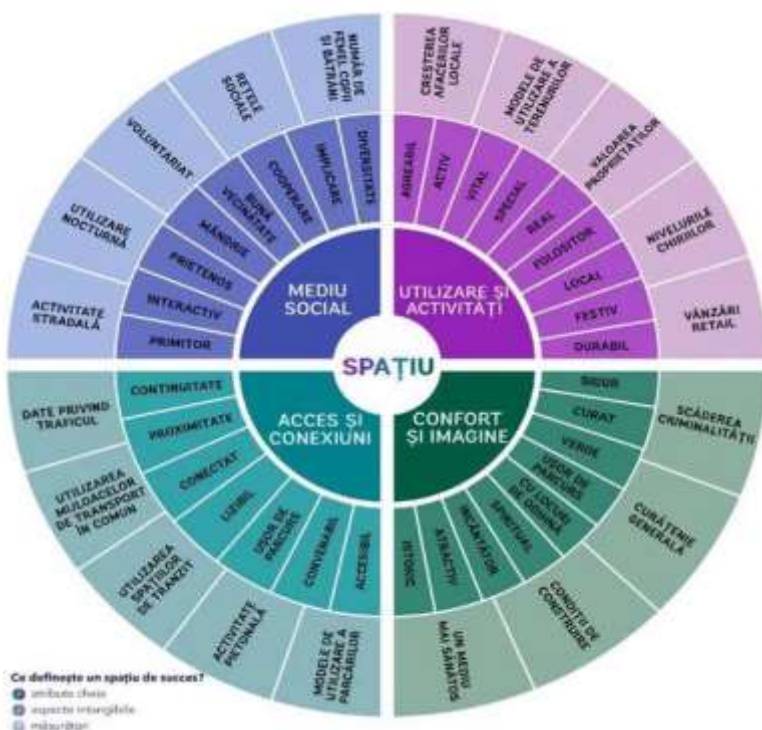
**Tabel 5. Criterii de calitate pentru spațiile publice**

<b>Tipuri de activitati</b>	<b>Criterii de calitate</b>
<b>Activități necesare</b>	1. Protejează împotriva traficului și a accidentelor: traversări sigure, elemente de separare față de traficul de viteze mari.
	2. Protejează împotriva agresiunilor: mobilier urban familiar, deschiderea fațadelor spre spațiul public, funcțiuni deschise non-stop, iluminat public la scara umană.
	3. Protejează împotriva aspectelor senzoriale neplăcute: elemente verticale de protecție împotriva vântului și a curentului, elemente orizontale care protejează față de ploaie și ninsoare, separatoare care oferă protecție față de frig sau căldură, elemente pentru protecția față de poluarea fonică, olfactivă, auditivă și praf.
	4. Oferă opțiuni pentru diverse tipuri de mobilitate: lățime suficientă pentru deplasarea pietonală, fațade cu o estetică pozitivă, lipsa obstacolelor pe traseu, suprafețe continue, accesibilitate nediscriminatorie.
	5. Oferă oportunități pentru oprire și staționare: limite atractive și funcționale, locuri prestabilite pentru stat, obiecte pentru sprijinire, fațade



<b>Activități opționale</b>	cu detalii care invită la stat.
	6. Oferă oportunități pentru a șede: obiecte destinate pentru șezut, perspective favorabile spre puncte de interes, opțiuni comerciale și necomerciale pentru șezut, oportunități pentru odihnă și așteptare
	7. Oferă oportunități de vizibilitate: distanțe vizuale rezonabile, perspective interesante și neobturate, orientare facilă, iluminat nocturn.
	8. Oferă oportunități pentru a vorbi și pentru a fi ascultat: limite pentru a reduce nivelul zgomotului în spațiul public, aranjamente ale mobilierului pentru a încuraja comunicarea.
	9. Oferă oportunități pentru joacă și activități fizice, prin stabilirea unor suprafețe și amenajări dedicate, posibilitatea de a organiza activități temporare (comerciale, culturale, comunitare).
<b>Activități sociale</b>	10. Dimensionarea la scara umană: dimensiunile clădirilor și spațiilor în relație cu scara umană în ceea ce privește simțurile, mișcarea, dimensiunea și comportamentul.
	11. Oferă oportunități pentru a beneficia de elementele pozitive ale climatului: deschiderea spre soare, umbrirea, protecția față de vânt.
	12. Oferă calități estetice și experiențe senzoriale pozitive prin design și detaliere de calitate, materiale de calitate, perspective favorabile spre clădiri iconice, experiențe senzoriale bogate: arbori, plante, apă.

Figura 52. Elemente definitorii pentru un spațiu public de succes



Sursa: Prelucrare date Project for Public Spaces, 2020

La nivel european, transportul motorizat atinge un nivel ridicat, iar până în 2050 se estimează o creștere de 42% a transportului rutier de pasageri, fiind un semn bun pentru economia europeană.

Acest lucru, însă, va pune o presiune destul de mare pe rețeaua de transport și, de asemenea, pe mediul înconjurător. Un angajament clar al Pactului Ecologic European este ca transportul să devină drastic mai puțin poluant, în acest sens fiind necesară dezvoltarea accelerată a combustibililor alternativi durabili (inclusiv

biocombustibili avansați), hidrogen verde și electromobilitate în transport, precum și furnizarea și stocarea durabilă de energie.

Carta Albă a Transporturilor în UE, adoptată în 2011, propune reducerea progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convențional. În mediile urbane, promovarea deplasărilor nemotorizate au ca efect reducerea aglomerației în trafic, a zgomotului, a impactului asupra mediului și îmbunătățirea calității vieții. Politicile care au un efect pozitiv pentru promovarea deplasărilor nemotorizate includ: îmbunătățirea trotuarelor și a rețelei de piste pentru biciclete; sisteme de închiriere publice sau private a bicicletelor; dezvoltarea spațiului public și a clădirilor în funcție de pietoni; măsuri de calmare a traficului, îmbunătățirea peisajului stradal, reducerea vitezei în trafic, restricționarea accesului vehiculelor și realocarea spațiului destinat mașinilor; educarea publicului privind siguranța în trafic sau programe de promovare a deplasărilor nemotorizate; parcări pentru biciclete integrate în sistemul de transport public; politicile de parcări ale orașului.

Mijloacele de transport verde, precum folosirea bicicletelor, a transportului în comun, a vehiculelor electrice, a mașinilor hibrid, a vehiculelor cu mai mulți ocupanți (carpooling) pot fi adoptate de tot mai mulți cetățeni în viața de zi cu zi. Mersul pe jos este modul principal de deplasare pentru o mare parte a populației și are un efect benefic asupra mediului și a sănătății oamenilor. Deși reprezintă o cotă modală importantă, deplasările pietonale sunt fragmentate de traficul rutier și de ocuparea trotuarelor cu parcare mașinilor.

Etapele pentru a implementa un sistem de mobilitate durabilă au în vedere o creștere graduală a cantității și calității facilităților oferite pentru pietoni și bicicliști. Primii pași se referă la conversia străzilor în pietonale, implementând proiecte pilot în zonele centrale și cele cu densitate ridicată din cartiere sau în zonele cu o concentrare ridicată a activităților în spațiul public. Pot exista mai multe tipuri de abordări, manifestate prin limitările impuse mijloacelor de transport: limitarea complete sau parțială a accesului autoturismelor, mijloacelor de transport în comun, oportunitățile oferite deplasărilor cu bicicleta. Importantă este, în aceste circumstanțe, creșterea incrementală a suprafețelor pietonale și unirea acestora în rețele complete la nivelul orașului. Un al doilea pas, care presupune o activitate continuă, se referă la reducerea treptată a numărului de locuri de parcare din zona centrală a orașului, cu o rată de 2-3% anual. Spațiul eliberat se transformă în piețe publice mici, oferind oportunități pentru creșterea calității spațiului public. Aceste operațiuni sunt realizate în același timp cu procese de reglementare care oferă o scară diminuată a mediului construit și, astfel, posibilitatea de a limita prezența vântului în lunile nefavorabile reci. Scara umană este, de asemenea, un obiectiv urmărit prin reglementarea unui raport favorabil între suprafețele vitrate și cele opace ale fațadelor, precum și o tratare deosebită a unor elemente ale clădirilor sau obiectelor de mobilier urban. Pentru a asigura prezența locuitorilor în spațiul public este necesară o politică de dispersie eficientă a locuirii în spațiul urban, avantajând, acolo unde este cazul, funcțiunile mixte împreună cu locuirea. În interiorul cartierelor, etapa următoare vizează realizarea amenajărilor care permit deplasarea pietonală sau cu bicicleta a elevilor la școală sau dinspre școală spre locuințe. În ceea ce privește rețeaua comercială, este necesară facilitarea păstrării teraselor active chiar și în timpul iernilor, prin metode specifice de încălzire. Pentru mobilitatea pe distanțe medii, orașele înființează noi piste sau benzi dedicate pentru biciclete, amplasate în locul unor locuri de parcare eliminate. Acestea funcționează complementar cu sisteme de parcare și bike-sharing amplasate oportun în relație cu punctele de maximă activitate și atractivitate.

Conform *Ghidului de Reabilitare a Spațiilor Publice Urbane*, spațiul urban este fundalul interacțiunilor sociale care au loc pe parcursul deplasărilor, influențând deplasările pedestre prin calitatea fondului construit și a spațiului public. O distanță de 5 minute de parcurgere pe jos este considerată distanța pe care oamenii sunt dispuși să o parcurgă înainte de a opta pentru a conduce automobilul propriu. Bazată pe viteză medie de mers, o plimbare de 5 minute reprezintă o rază de 400 m. Această regulă este utilizată pentru a calcula ariile de acoperire ale stațiilor de transport public, sau pentru a determina accesibilitatea destinațiilor în interiorul cartierelor – dotările, atracțiile. Această rază de parcurgere este de obicei calculată în jurul unui centru comunitar sau a unei funcțiuni cum ar fi o piață publică, o școală, o conglomerare administrativă, în general spații în care găsim o concentrare socială și comercială. În urbanism, distanța de 5 minute este rezonabilă pentru a determina accesibilitatea serviciilor publice, devenind un element de cuantificare a cât de

ușor este de parcurs o comunitate. În realitate, trama stradală, aspectul și configurarea trotuarelor, factorii de mediu, sentimentul de siguranță, afectează viteza de parcurgere a unui spațiu.

Planul Urbanistic General aflat în curs de actualizare evidențiază necesitatea unei mai bune conectări a celor două părți ale orașului, cea nordică și cea sudică, și implicit a structurii și tramelor lor stradale, prin traversarea râului și a căii ferate cu unul sau mai multe poduri, pasaje și pasarele pietonale și/sau carosabile. În acest sens podul de cale ferată deja existent ar trebui completat cu o extindere tip pasarelă pietonală. Similar, podul de susținere a rețelei de termoficare poate fi integrat într-o structură de artă inginerască și o amenajare peisagistică („o instalație”) care să cuprindă un pod sau pasarelă pietonală și pentru biciclete. Este remarcată, de asemenea, necesitatea îmbunătățirii gradului de accesibilitate fizică a zonei industriale prin extinderea, completarea și reabilitarea străzilor deja existente care deservesc parțial zona;

Totuși, propunerile acestui proiect sunt deconectate de rețeaua majoră nemotorizată și nu asigură o circulație eficientă între puncte de interes din oraș. În perspectiva unui program de regenerare a malurilor, de anvergură, acest spațiu ar trebui să devină un conector al noilor funcțiuni cu apa.

Administrația implementează în acest timp un proiect de reabilitare a traseelor de circulație pietonală și a pistelor velo, precum și perdele de vegetație de protecție față de intemperii a acestui coridor de mobilitate urbană integrată.

Există propuneri, de asemenea, din partea locuitorilor, de a conecta zona centrală administrativă de centrul Istoric vechi, precum și de viitoarea zonă de agrement de-a lungul râului Olt. Studiile realizate prezintă necesitatea de a reamenaja centrul istoric vechi făcând trimitere la amprenta zonei centrale comerciale vechi. Specificul orașului se manifestă și în zonele din proximitatea unităților de cult cu valoare patrimonială și comunitară specifică, așa cum este zona în care este situată Mănăstirea Clocociov sau cea din proximitatea Catedralei Slatina. În ceea ce privește accesibilitatea în cartiere, observațiile se referă la posibilitățile de deplasare și la calitatea amenajărilor care pot compensa accesibilitatea la marile spații urbane de recreere. Un fapt pozitiv este prezența unor spații care pot dobândi caracter public, așa cum sunt curțile bisericilor sau curțile instituțiilor educaționale. Sunt constatate și probleme în ceea ce privește calitatea unor proiecte implementate utilizând finanțare externă. Parcursul pietonal în aceste cartiere este distinct, se observă faptul că odată cu depărtarea de centru se produce și o scădere a calității trotuarelor, care nu oferă condiții propice de accesibilitate pentru persoane cu dizabilități. Se constată lipsa covoarelor tactile, necesare cel puțin la trecerile de pietoni și în zona instituțiilor, precum și semaforizarea sonorizată în conformitate cu prevederile Normativului pentru accesibilizarea spațiului public urban.

Un potențial încă nevalorificat este cel al spațiilor verzi aflate între zona centrală și nucleele locuite în imediata proximitate. Aceste spații verzi se constituie într-o centură verde interioară, cu potențial de a asigura necesitățile de recreere sau accesibilitate ale locuitorilor. Dealul Gradiste sau cel al Padurii Strehareti este considerat, de altfel, propice pentru accesibilitate nemotorizată, însă diferența de nivel poate fi compensată doar prin mijloace alimentate electric.

Pentru a face orașul mai ușor de parcurs cu mijloace nemotorizate, comunitatea locală consideră necesară implementarea următoarelor măsuri:

- Amenajarea și dotarea zonelor pietonale cu mobilier urban pentru odihnă și recreere;
- Înlocuirea dalelor cimentate cu pavele pentru zonele pietonale, sporind calitatea spațiului public în zone de interes;
- Asigurarea unui nivel minim de siguranță și securitate printr-un sistem de iluminat public, îngrădire cu garduri de protecție, monitorizare cu sistem video;
- Amenajări pentru persoanele cu dizabilități prin adaptarea bordurilor, reducerea diferențelor de nivel și implementarea unor dispozitive tactile.
- Crearea rețelelor pietonale și ciclabile pentru vizitarea monumentelor istorice.

**Figura 54. Accesibilitate pietonală în Slatina**

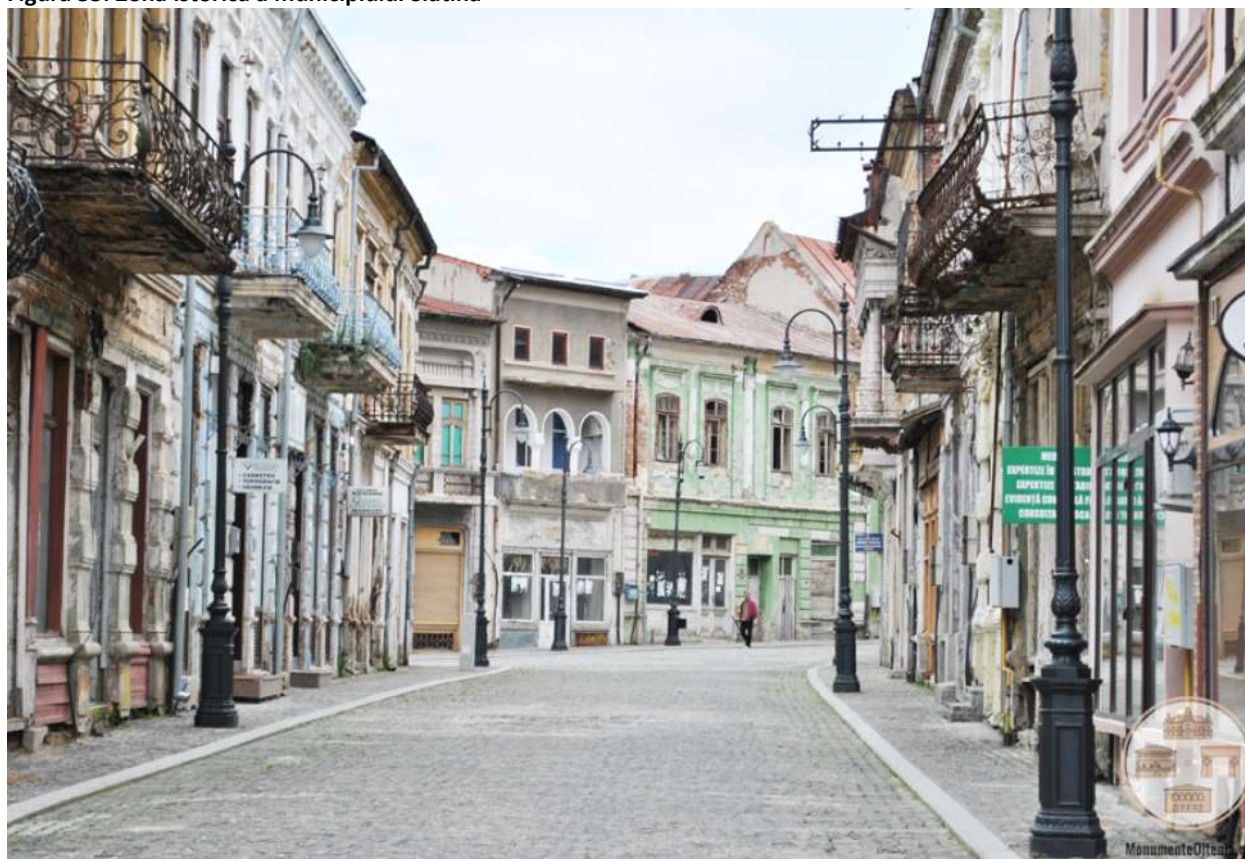


Sursa: Prelucrare date cu caracter general, suport [openstreetmap.org](https://openstreetmap.org)

Alte probleme evidențiate de documentațiile deja aprobate în municipiul Slatina se referă la:

- amploarea scăzută a unor sisteme alternative de transport – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;
- accesibilitate redusă, lipsa sistematizării traficului rutier și pietonal în zonele adiacente piețelor din municipiul Slatina;
- necesitatea unor soluții de sporire a accesibilității spațiilor pietonale (reducerea diferenței de nivel între trotuar și carosabil în zona trecerilor pentru pietoni etc.);
  - deficiențe în asigurarea circulației pietonale între puncte de interes din zona centrală;
  - pentru facilitarea mersului pe jos – mai ales pentru distanțe scurte și ca mod de deplasare zilnică – este evidențiată necesitatea modernizării infrastructurii pietonale prin reabilitarea trotuarelor, amenajarea și asigurarea continuității acestora acolo unde nu există, precum și creșterea gradului de siguranță și confort în deplasare prin asigurarea unei bune lizibilități, vizibilități și marcări a spațiilor de deplasare destinate pietonilor în raport cu zona carosabilă;
- se pune problema, de asemenea, a unor amenajări nesatisfăcătoare pentru pietoni (probleme de siguranța circulației la trecerile pentru pietoni, trotuare în stare necorespunzătoare, amenajări necorespunzătoare pentru zonele pietonale periferice, zone pietonale neadaptate pentru persoanele cu dizabilități, lipsa unui sistem coerent, integrat de circulație pietonală);
- este evidențiată necesitatea pentru crearea unui sistem coerent și integrat de circulație pietonală prin reabilitarea trotuarelor, crearea acestora acolo unde lipsesc, amenajarea acestora cu bănci pentru odihnă;

Figura 55. Zona istorica a municipiului Slatina



Sursa: <http://www.monumenteoltenia.ro/>

Se constată lipsa sau calitatea redusă a traseelor turistice la monumentele istorice prin crearea de rețele pietonale și ciclabile pentru vizitarea acestora.

Pentru acestea, sunt propuse măsuri diverse:

- elaborarea unui studiu de încărcare pietonală a trotuarelor și de adaptare a dimensiunilor acestora în funcție de gradul de încărcare;
- crearea de trasee pietonale care să lege obiectivele turistice (Planul de Mobilitate Urbana a Municipiului Slatinaa identificat o serie de astfel de trasee);
- crearea de străzi exclusiv pietonale, de exemplu în zona centrală istoric vechi si a Primariei Slatina.
- creșterea condițiilor de accesibilitate și mobilitate, în condiții de siguranță, la nivelul polului de dezvoltare, prin crearea și reabilitarea obiectivelor de intervenție specifice infrastructurii stradale pietonale și de transport public;
  - crearea și dezvoltarea infrastructurii de transport alternativ (velo și pietonal);
  - construirea / modernizarea / reabilitarea pistelor și traseelor pentru bicicliști și a infrastructurii tehnice aferente (puncte de închiriere, sisteme de parcaj pentru biciclete, reabilitare trotuare, creare trasee pietonale etc.);
- realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale și stradale, cu prioritizare în funcție de zonă și resurse financiare necesare;
- amenajarea traseelor turistice la monumentele istorice prin crearea de rețele pietonale și ciclabile pentru vizitarea acestora.

*Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane* remarcă faptul că spațiul pietonal este cea componentă de bază a spațiului public care îl face locuibil. Zonele pietonale trebuie să fie dimensionate suficient de generos încât să permită atât mobilitatea, cât și întreprinderea unor activități de petrecere a timpului liber și pentru a susține în general ideea de atractivitate a spațiului public. Partea neobstrucționată a unui trotuar este destinată mișcării. Un trotuar trebuie extins pentru a include zone de ședere, vegetație, infrastructură și alte elemente. Caracterul și parametrii spațiali ai trotuarelor ar trebui bazate pe ideea generală de spațiu locuibil. Aceste obiective nu pot fi îndeplinite, spre exemplu, dacă se configurează un trotuar ca spațiu rezidual de-a lungul unei străzi cu circulație auto, care satisface doar parametrii minimali impuși de normele de proiectare. Lățimea unui trotuar trebuie decisă în concordanță cu tipul de stradă și densitatea urbană a zonei respective.

În acele locuri care au un potențial sporit de a concentra activități, un trotuar este în mod uzual mai lat decât acolo unde concentrarea nu este atât de mare.

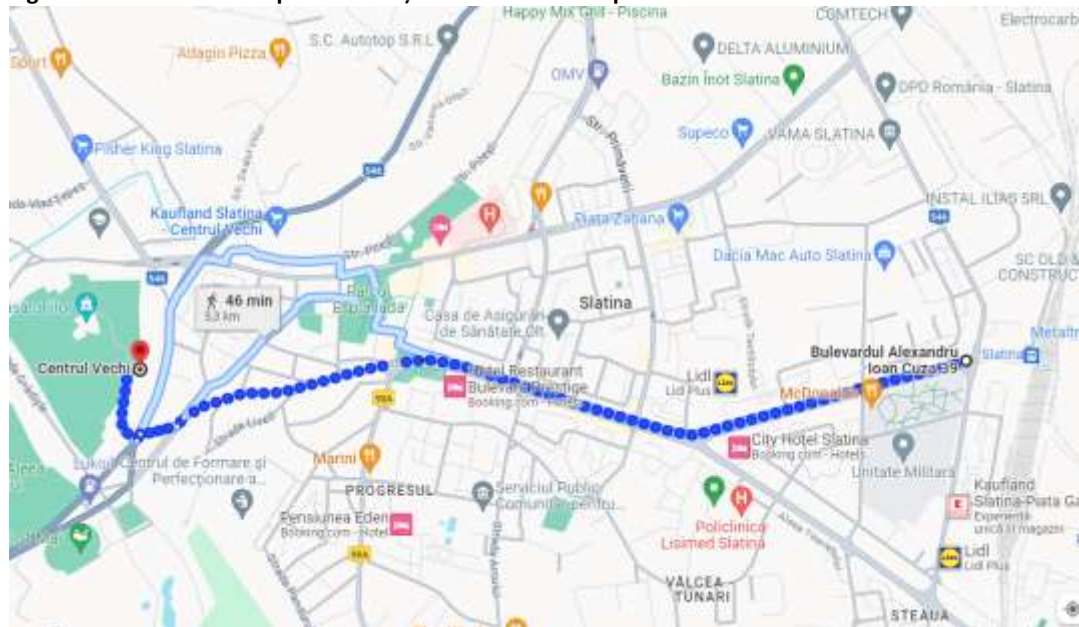
Prezența arborilor contribuie substanțial la calitatea spațiului și a mediului înconjurător. Când se realizează dimensionarea străzilor, trebuie luate în considerare spații pentru rânduri de arbori. Aceste alei trebuie să se conformeze infrastructurii tehnice și rețelei de utilități existente. Selecția speciilor de arbori trebuie adaptată în funcție de condițiile de mediu locale. Următorii factori trebuie avuți în vedere atunci când se evaluează condițiile locale de mediu: înălțimea și tipul clădirilor, conceptul istoric și local și calitatea zonei de înrădăcinare. Este posibil să se realizeze alei de arbori și pe străzi înguste de până la 12-14 m lățime și trebuie ținut cont de faptul că gradul de confort al pietonilor trebuie să rămână la un anumit standard.

Interacțiunile care sunt importante pentru viața orașului se întâmplă la limita dintre spațiul public și privat. În consecință, dacă se dorește o îmbunătățire a calității spațiului public, zona de fronturi necesită de asemenea reabilitare. Un front stradal activ înseamnă că acolo se întâmplă mișcare, atât în interiorul, cât și în exteriorul clădirilor, și că serviciile, businessurile, cafenelele și restaurantele sunt localizate acolo. Cu alte cuvinte, spațiul din interiorul clădirilor este direct și permanent conectat cu spațiul public, atât din punct de vedere vizual, cât și fizic (ocazional, la nivel operativ).

Trotuarul poate fi astfel utilizat pentru terasele cafenelelor, pentru vitrine, bănci etc. Lățimea acestor tipuri de spații trebuie să corespundă cu intensitatea la care este utilizat frontul. Orașul are nevoie să susțină activ dezvoltarea relațiilor de lungă durată. Un front activ contribuie la vitalitatea economică și la valorificarea spațiilor și aduce împreună atât interesele publice, cât și pe cele comerciale. În acest scop, trebuie îmbunătățit procesul de obținere a autorizațiilor atât din punct de vedere administrativ, cât și din punct de vedere financiar. Pe străzile importante, unde frontul este lipsit de viață, trebuie întâi depistate motivele care au dus la acest fapt. Cauzele funcționării defectuoase pot include existența traficului auto, lipsa sau calitatea slabă a spațiilor pietonale. Modalitățile de a îmbunătăți calitatea străzilor, lățimea trotuarelor și reducerea traficului trebuie identificate în vederea reabilitării străzii.

În Municipiul Slatina este de apreciat posibilitatea de a accesa dotările minime necesare în zona centrală, printr-o rețea continuă dedicată mobilității pietonale nemotorizate. Limita Unității Administrativ-Teritoriale cuprinde, însă, un decupaj din relațiile imediate față de centrul municipiului. Astfel, cartierele periferice se află la o distanță relativ egală față de cartierul cu densitate ridicată. Se remarcă faptul că amplasarea centrului socioeconomic al localității excentric față de centrul geometric al acesteia determină o dezvoltare bipolară, cu o relație de dependență administrativă a cartierelor periferice, dar cu o economie și un sistem de spații publice propriu, aferent stației de cale ferată.

**Figura 56. Accesibilitatea pietonală față de centrul municipiului Slatina**



Sursa: Google maps

Persoanele care folosesc transportul public au tendința să meargă pe jos mai mult, de aceea accesul facil la stațiile de transport public are un rol important în promovarea deplasărilor pietonale.

Conform studiului *Pedestrian Safety, Urban Space and Health*, există o legătură directă între încurajarea mersului pe jos și eficiența sistemului de transport public<sup>19</sup>. De asemenea, accesul către stațiile de transport public trebuie să fie făcut prin trotuare cât mai directe și fără obstacole. Majoritatea populației din Slatina este la mai puțin de 10 minute de o stație de transport public, însă accesul facil este considerat la 5 minute – 400 de metri.

**Figura 57. Stații de transport în Municipiul Slatina**



Sursa: loctrans-slatina.ro/map

Identificarea zonelor în care este necesară îmbunătățirea mobilității pietonale urmează în acest document următorii pași:

Din perspectiva activităților necesare:

- Identificarea atractoriilor: zona centrală pietonală, zone active (conform GoogleMaps), interschimburile cu rețele de rang superior (județean, regional, național, internațional), zone comerciale, instituții educaționale, primele societăți comerciale în clasamentul numărului angajaților, cu razele de accesibilitate de 400 de metri aferente.

- Identificarea stațiilor de transport local în comun care se află în interiorul razelor de 300 și 500 m față de acestea.
- Trasarea celor mai facile legături între stațiile de transport în comun și atractorii cei mai apropiați.
  - Trasarea rețelelor pietonale principale care îndeplinesc simultan necesitatea de accesibilitate pentru mai mulți atractori.
- Identificarea relațiilor de mobilitate (automobile personale, transport în comun) între localitatea nucleu a zonei urbane funcționale.
- Propuneri de îmbunătățire a accesibilității pietonale în localitățile aparținătoare zonei urbane funcționale, pentru o mai bună conectivitate cu localitatea nucleu.

Din perspectiva activităților opționale:

- Identificarea spațiilor verzi (scururi, parcuri, grădini publice) și trasarea razelor de 400 / 800 m, în funcție de suprafața acestora.
- Trasarea străzilor pe care este necesară prioritizarea accesibilității pietonale până la spațiile verzi.
- Evidențierea zonelor urbane în care este necesară suplimentarea spațiilor verzi în lipsa accesibilității față de acestea.

Din perspectiva activităților sociale:

- Propuneri pentru asigurarea calității minime a spațiilor publice de coagulare (piațete publice, buzunare aferente străzilor, străzi comerciale, spații verzi).

**Figura 58. Spații publice cu rol de coagulare în Slatina**



Sursa: SIDU revizuit

*Ghidul pentru reabilitarea spațiilor publice* evidențiază tipurile de spații publice cu rol de coagulare, care au rol de a genera rețele pietonale de accesibilitate pe raza de 400, respectiv 800 de metri. Aceste raze



corespund unor distanțe pietonale de câte 5, respectiv 10 minute. Spațiile respective pot fi spații verzi de tip parc, scuar sau grădină publică, centre de cartier, piețe agroalimentare sau suprafețe pietonizate.

Slatina profită de particularitatea care a determinat apariția sa ca important centru administrativ, fiind așezată într-o zonă colinară. Dezvoltarea orașului se realizează policentric, dispersat și distanțele din centru spre periferie presupun mai mult de 60 de minute de mers pe jos. De asemenea, această particularitate determină și dificultatea în accesibilitatea cu bicicleta, fiind necesare mijloace electrice pentru deplasările de mai lungă distanță (între nucleele mari construite).

Pentru o calitate ridicată a vieții este necesară dezvoltarea dotărilor și serviciilor în fiecare nucleu urban și complementaritatea cu mijloace de transport în comun eficiente în deplasarea pe distanțe lungi.

Viziunea pentru mobilitatea pietonală în municipiul Slatina este: un oraș în care mediul construit este integrat armonios în mediul natural, în care fiecare unitate urbană oferă condițiile propice pentru o calitate ridicată a vieții în comunitate și necesitățile pentru deplasări lungi în localitate sunt asigurate cu mijloace sustenabile de transport în comun.

Bicicleta este una dintre alternativele principale de înlocuire a mașinii personale pe distanțe scurte, în general de până în 7 km, datorită costurilor mici de achiziție și a beneficiilor pentru mediul înconjurător. Încurajarea deplasărilor cu bicicleta se face prin dezvoltarea infrastructurii relevante, precum crearea de piste de biciclete și a parcărilor, dar și promovarea conștientizării în rândul celorlalți participanți la trafic despre nevoia de a crea un mediu sigur pentru bicicliști.

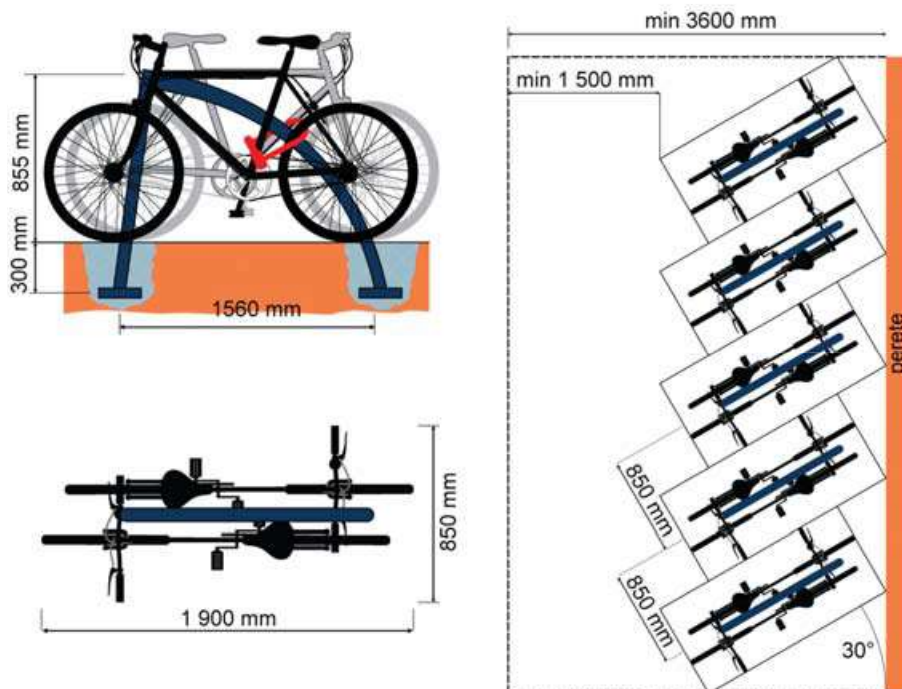
Proiectul de ORDIN pentru aprobarea Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete, elaborat de MDLPA, diferențiază traseele pentru biciclete dintr-o rețea și le clasifică în două niveluri:

- *Traseele principale care au o funcție de conectare la nivel de oraș sau de regiune. Ele conectează principalele destinații dintr-o localitate sau centrele localităților unele de altele, în afara zonei construite; rețeaua principală este formată din trasee principale;*
- *Traseele secundare care au rolul de preluare a fluxurilor la nivelul zonei construite. Traseele locale secundare nu sunt incluse în rețea pentru că, cel mai adesea, aceasta nu este formată din infrastructură dedicată bicicletei. Pentru aceste rute se folosesc în special măsuri de calmare a traficului, reducerea vitezei traficului motorizat sau devieri de trafic.*

Ghidul oferă o bază informativă solidă pentru tot ceea ce presupune proiectarea și dezvoltarea unor infrastructuri pentru biciclete la standardele ISO 1848/7 în diferite zone de mobilitate și este menit să stea la baza oricărei astfel de investiții.

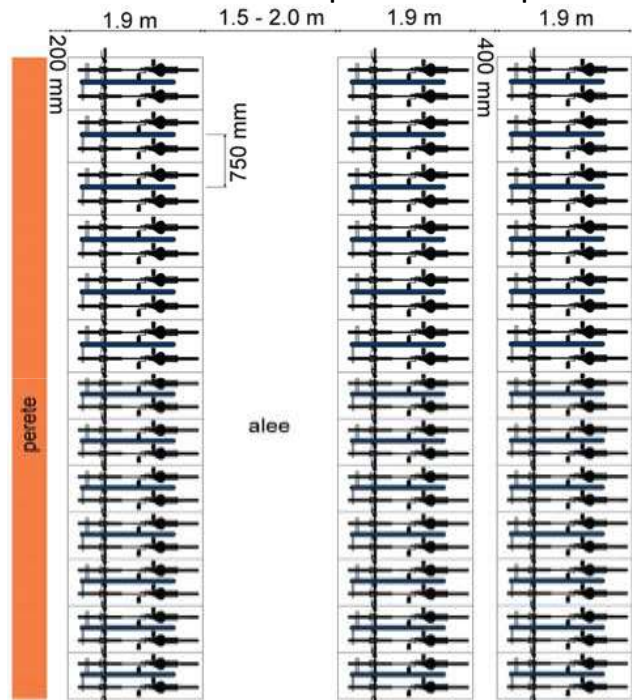
Crearea unor spații de parcare pentru biciclete în stațiile de transport public, gări, zonele rezidențiale și la locurile de muncă este o măsură importantă pentru încurajarea acestui tip de deplasare. Directiva revizuită a UE (844/2018) cu privire la Eficiența Energetică a Clădirilor menționează faptul că statele membre trebuie să aibă în considerare „politici coerente pentru clădiri și o planificare urbană soft și verde” care să permită crearea unor parcuri pentru bicicletele electrice și a vehiculelor pentru persoane cu dizabilități. Mai mult, legea 250/2020 citată în ghidul descris mai sus, prevede construcția a minim 10 parcuri pentru bicicletă complete cu mijloace de siguranță în fața tuturor instituțiilor publice din România.

Figura 59. Model de amplasare rasteluri parcări biciclete pentru puncte intermodale sau unități de învățământ cu o nevoie de 10-20 locuri



Sursa: Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete, MLPDA

Figura 60. Model de amplasare rasteluri parcări biciclete pentru noduri intermodale sau zone de birouri cu o nevoie de peste 20 locuri de parcare



Sursa: Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete, MLPDA

Studiile care analizează relația dintre politicile de parcare și parcul auto privat arată faptul că existența unor locuri de parcare ieftine în apropierea locuinței, 155 metri fiind distanța maximă de parcări pentru

biciclete în punctele cheie ale orașului ar încuraja oamenii din oraș să treacă pe acest mod de transport în detrimentul mașinii personale.

Cu privire la facilitățile pentru deplasarea cu bicicleta, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă abordează următoarele aspecte (sub raportul problemelor și propunerilor):

- necesitatea unei mai bune conectări a celor două părți ale orașului, cea estică și cea vestică, și implicit a structurii și tramelor lor stradale;
- nevalorificarea potențialului peisagistic al Râului Olt datorită accesibilității scăzute a acestuia (există doar câteva drumuri de pământ sau industriale care conduc la firul de apă) și a mascării sale între situri industriale neutilizate și parțial dezafectate. Necesitatea includerii Râului Olt în structura orașului prin dezvoltarea unui circuit de loisir / agrement care dispune de zone și trasee pietonale și de piste de biciclete;
- lipsa pistelor de biciclete – abordarea prin trasarea unei dungii pe trotuar sau pe carosabilul nu este viabilă, lipsind continuitatea acestora; Proiectul de realizare a pistelor de biciclete la nivelul Municipiului Slatina este împartit pe mai multe faze și anume.

Faza 1- POR 2014-2020 realizare 14 km de piste

Faza 2 – 2021-2027 propunere de realizare minim 10 km de piste de biciclete, dorindu-se continuitate.

**Figura 61. Piste de bicicletă amenajată în Municipiul Slatina**



Sursa: Google Maps- Street View

Se constată necesitatea pentru crearea de piste de biciclete funcționale;

- în ceea ce privește mobilitatea, prin prisma PAED, pe lângă intervențiile de infrastructură care implică construirea unei centuri a orașului, de extindere a străzilor principale prin adăugarea de benzi, crearea de piste pentru biciclete și optimizarea transportului public, principala măsură privește promovarea vehiculelor electrice.
- se constată existența unor sisteme alternative de transport slab dezvoltate – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;
- atât în ceea ce privește autoritatea publică locală, cât și din perspectiva reacțiilor cetățenilor, se constată existența preocupărilor pentru crearea unei rețele destinate circulației bicicletelor, prin delimitarea unor benzi pe principalele artere rutiere (lungime de aproximativ 15 km);
- rețeaua ciclabilă existentă la nivelul municipiului Slatina nu oferă un grad de siguranță și accesibilitate necesar utilizării în mod frecvent a bicicletelor. Traseele ciclabile amplasate pe carosabil au fost realizate prin trasarea unui marcaj liniar alb despărțitor care separă zona pentru biciclete de cea pentru

autovehicole - lățimea zonei pentru biciclete este de 1m. Această soluție adoptată în realizarea rețelei pentru biciclete este una incipientă pentru a încuraja utilizarea bicicletei ca mod de deplasare zilnică. Adesea, piste sunt obturate de prezența diferitelor obiecte de mobilier urban (stâlpi de iluminat, pubele, indicatoare rutiere etc.) sau sunt blocate de autoturisme parcate, lucru care denota necesitatea informării și impunerii regulilor de siguranță rutieră. De asemenea, sunt necesare realizarea de centre de tipul „Bike sharing”;

- se propune amenajarea unor intermodale de tipul „Parchează și Călătorește” („Park and Ride”) – presupune existența a cel puțin două moduri de transport fiind realizat astfel transferul de la automobil (utilizat pentru deplasări pentru distanțe lungi) la transportul public local/biciclete/tren și invers.
- printre problemele identificate se numără amenajări nesatisfăcătoare pentru bicicliști (piste pentru biciclete realizate pe trotuar cu o lățime relativ mică, rețea discontinuă, nu acoperă zonele de interes – monumente istorice, zona centrală, traseu spre zonele comerciale, nu există infrastructură de închirieri biciclete);
- se constată necesitatea pentru reamenajarea și extinderea rețelei actuale pentru biciclete prin realizarea de piste sau benzi pe partea carosabilă și pietonală și, de asemenea, conectarea zonelor rezidențiale cu centrele de interes ale orașului;
- este constatată ca fiind necesară realizarea centrelor de consolidare a mărfurilor (centre de distribuție) – realizarea distribuției prin preluarea mărfurilor de pe tiruri, pe mijloace de transport de mică capacitate/durabile (furgonete, biciclete cargo);
- se pune problema achiziționării de biciclete electrice și realizare sistem de încărcare a acestora prin panouri fotovoltaice;

Per total, este remarcată axioma conform căreia comunicarea dintre autoritățile locale și comunitatea de bicicliști este un element esențial în crearea unei infrastructuri de mobilitate alternativă durabilă care să permită îmbunătățirea calității vieții în oraș.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Slatina conține următoarele măsuri care trebuie implementate în perioada următoare, în domeniul mobilității alternative:

- Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor:
- Amenajarea infrastructurii care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță.

**Figura 62. Bulevardul Alexandru Ioan Cuza . Zonă nefavorabilă, în prezent, deplasării pietonale și cu Bicicleta**



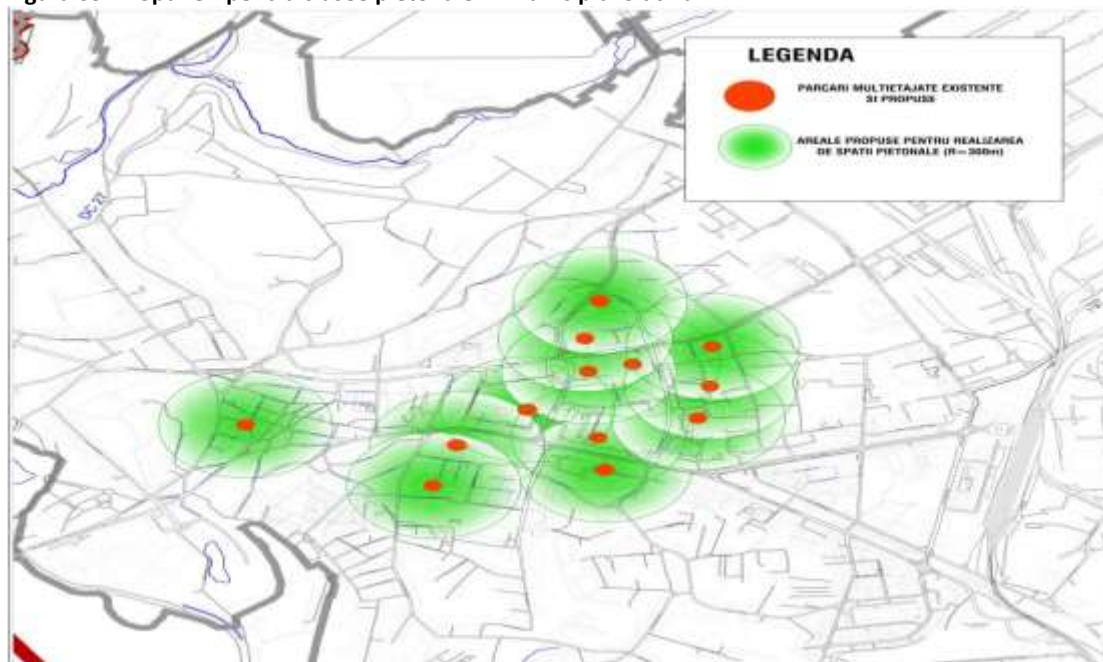
Sursa: Google Maps- Street View

Aceste piste de biciclete se propune a fi integrate cu cele existente;

- Se vor asigura următoarele condiții: delimitarea benzilor ciclabile de cele destinate autovehiculelor prin elemente separatoare vizibile, semnalizarea benzilor ciclabile cu indicatoare speciale, separarea fizică de traficul motorizat printr-o bordură, realizarea pe trotuar, la nivelul acestora, fără a diminua suprafața lor.

- Realizarea unor trasee pietonale:
  - o Traseu dedicat pietonilor între obiectivele turistice și de pelerinaj ale municipiului Slatina : Dealul Gradiste- Malul Oltului; Centru Istoric vechi – Padurea Strehareti ; zona pietonală Esplanada – Muzeul de istorie amenajate și marcate distinct.
- Amenajare unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale:  
Extinderea zonei dedicate pietonilor restricționează zona destinată autovehiculelor, cu excepția celor de aprovizionare și pentru urgențe.

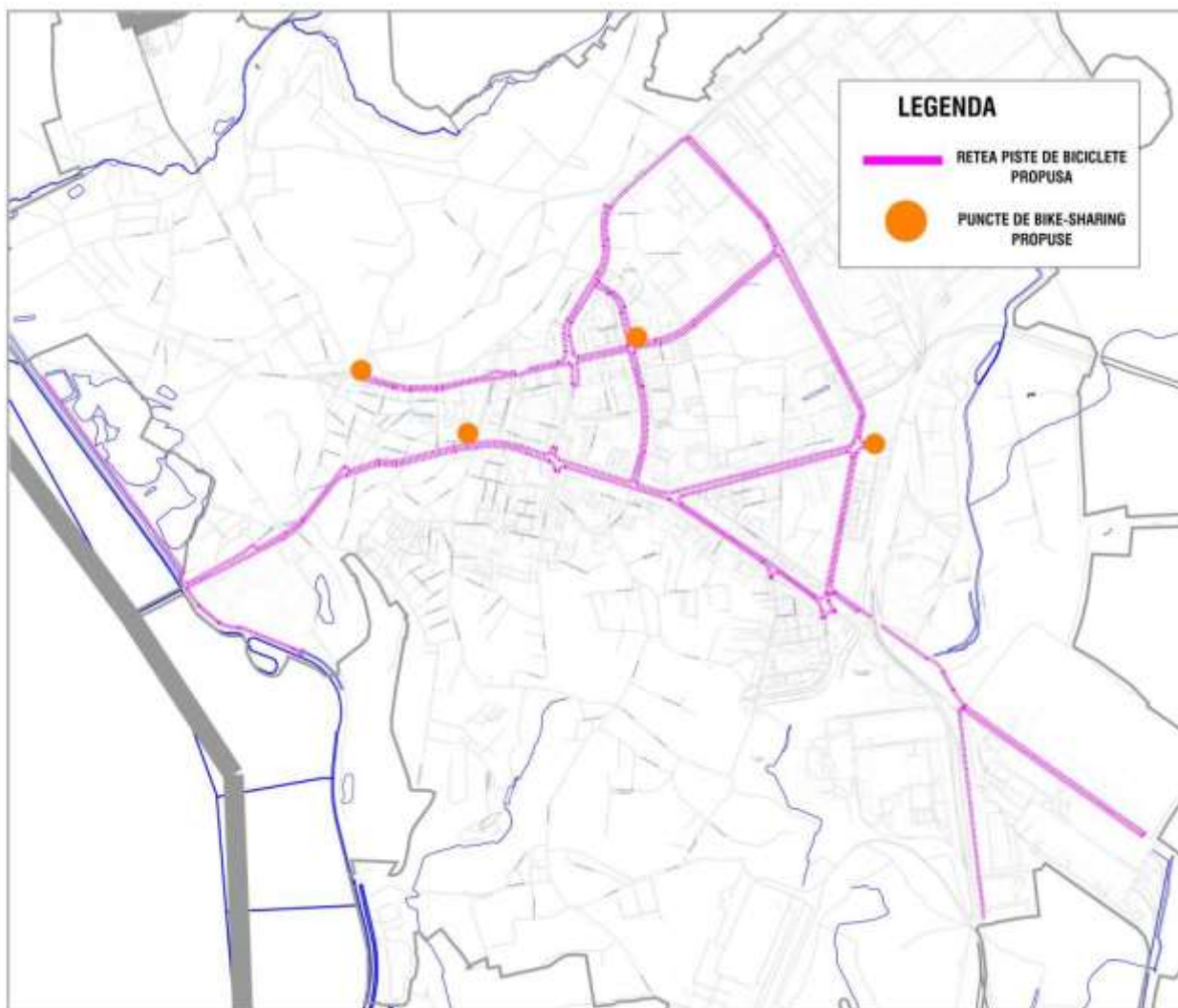
**Figura 63. Propuneri pentru trasee pietonale in Municipiul Slatina**



**Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Slatina**

- Implementarea unui sistem de închiriere de biciclete de tip bike-sharing:
  - o Propunere implementată în zona centrală, la capătul traseelor pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătoriilor.
- Amenajarea unor zone cu prioritate pentru pietoni (shared space – spații partajate, reglementări de tip zonă rezidențială):
  - o Propunere implementată în cartierele de locuinte aglomerate, cu prioritizarea pietonilor și a bicicletelor. Primăria Municipiului Slatina a testat alternative ecologice de transport pentru cetățenii municipiului și pentru turiștii care vizitează orașul prin ultimele programe europene implementate.

Figura 64. Trasee pentru piste de bicicletă propuse



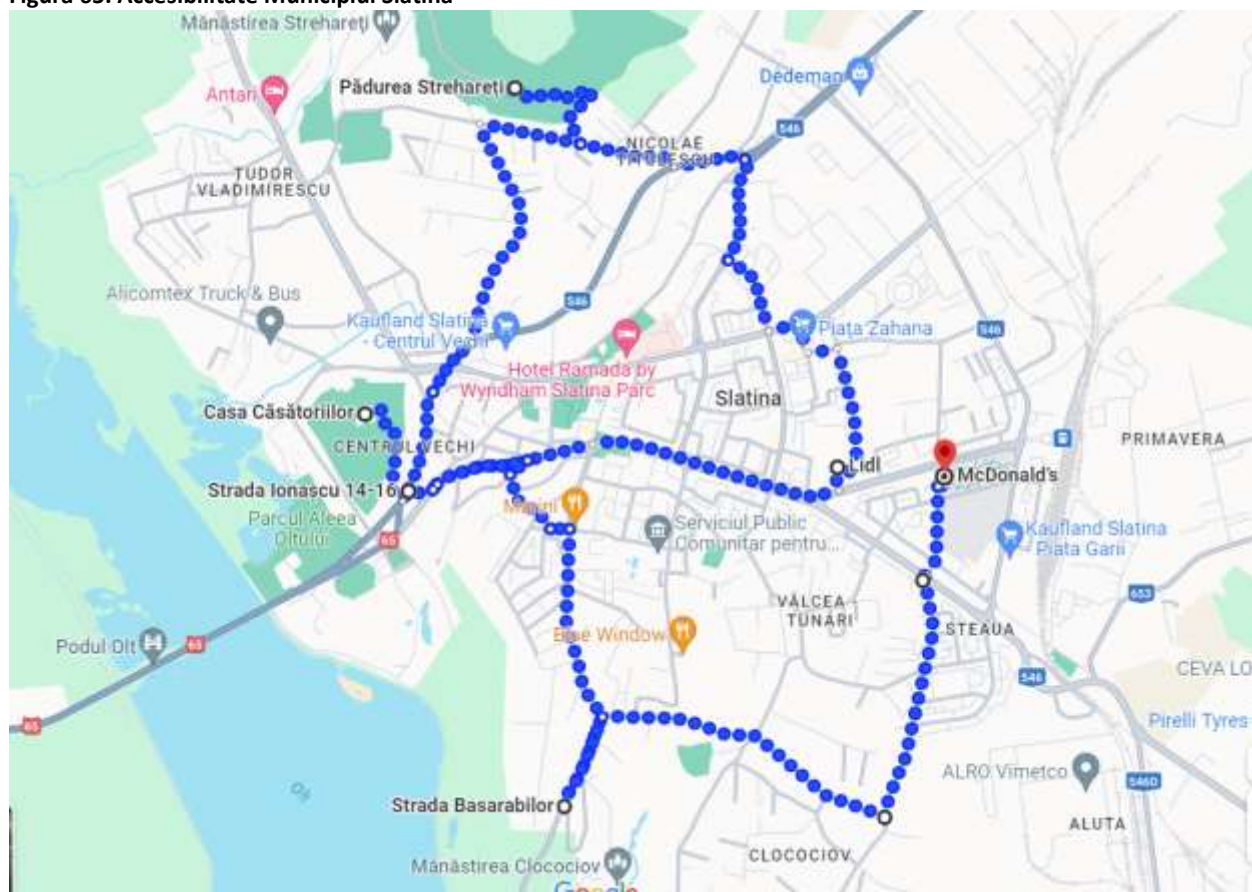
Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Slatina

Continuând analiza cu privire la sintaxa spațiului public urban, harta de mai jos simulează o persoană ce ar merge pe jos și ar vrea să ajungă din oricare punct la orașului în oricare alt punct al orașului, parcurgând distanțe de maxim 800 m (10 minute de mers pe jos) de la origine.

Această analiză de alegere „locală” evidențiază principalele zone cu potențial ale orașului care pot să atragă localizarea serviciilor și a centrelor comerciale. Aceste spații au potențialul de a deveni zone centrale de interes al municipiului, însă caracteristicile de design urban ale acestora pot limita sau bloca potențial de dezvoltare.

În Slatina, întreaga rețea arată un nivel foarte ridicat de dependență de centrul orașului. Asta se întâmplă deoarece sub centrele nu sunt bine conectate la rețeaua stradală generală, dar și din cauza lipsei unor rute alternative diferite față de rutele principale.

Figura 65. Accesibilitate Municipiul Slatina



Sursa: Google Maps

La 400 de metri sau 5 minute de mers pe jos, figura de mai jos evidențiază centrul orașului, dar și Bulevardul Alexandru Ioan Cuza și Strada Vintila Voda în partea de vest. Pe lângă aceasta, simularea la o scară de 400 m, oferă informații importante despre potențialul urban al unor cartiere de a deveni subcentre ale municipiului. Astfel, toate zonele evidențiate pe harta de mai jos, pot deveni centre de interes. În lipsa unor conexiuni mai bune între spațiile din oraș, actuala zonă centrală va prelua tot stresul accesibilității.

Pentru a crea o rețea mai permeabilă a municipiului dar și pentru a dezvolta un nivel mai ridicat de Accesibilitate, poate fi analizat impactul extinderii rețelei actuale de străzi, prin supralargirea celor existente, dar și prin identificarea unor noi străzi, care pot prelua traficul de pe strazile aglomerate ale orașului.

De-asemenea, la o scară globală, noua rețea urbană ar crește permeabilitatea urbană și ar distribui tiparele de mișcare printr-o țesătură urbană mai densă, atenuând astfel stresul din centrul orașului.

În continuare sunt prezentate o serie de măsuri aplicabile mobilității nemotorizate în general, în întregul oraș, configurate în funcție de zona unde sunt implementate.

*Pentru Străzile de Legătură (Categorie a II-a)* Străzile de Legătură preiau traficul de pe străzile colectoare. Acestea pot conține benzi de acostament pentru staționare sau parcare. Numărul benzilor, în momentul actual, este de patru (două pe fiecare sens de mers). Încadrarea străzilor de legătură este în Categoria a II-a, conform Ordinului nr. 49 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.

Aceste tipuri de străzi conțin cel puțin următoarele elemente:

- Pomi amplasați pe marginea străzii, cu rol de a calma traficul și de a crește calitatea vieții, schimbând dimensiunea și scara spațiului (*Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane*);

- Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric.

*Pentru Străzile Colectoare (Categorie a III-a)* - Străzile Colectoare sunt cele mai întâlnite și locuite/construite străzi. Majoritatea au două benzi de circulație (o bandă pe fiecare sens). Unele din aceste străzi au acostament, pe o parte sau pe ambele părți, pavat parțial sau total, continuu sau întrerupt în lungul străzii. Încadrarea străzilor colectoare este în Categoria a III-a, conform Ordinului nr. 49 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.

Aceste tipuri de străzi conțin cel puțin următoarele elemente:

- Pomi amplasați pe marginea străzii, cu rol de a calma traficul și de a crește calitatea vieții, schimbând dimensiunea și scara spațiului (*Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane*);
- Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric;
- În situații cu spațiu limitat, unde există o singură bandă de circulație, trebuie create zone de întoarcere. Acestea pot fi situate în intersecții sau în dreptul accesului auto pe proprietăți private, acolo unde pot exista lărgiri;
- O lățime de 1.75 m – lățimea pentru pista de bicicliști, când se află de-a lungul unei zone cu parcare laterală;
- Este necesară asigurarea a doar 6.00 m (2 x 3.00 m) – străzile cu dublu sens, pentru volum ridicat de trafic. Rămâne, astfel, spațiu suplimentar pentru suprafețele necesare deplasării nemotorizate și spațiilor verzi în profilul stradal.

*Pentru Străzile de Folosință Locală (Categorie a IV-a)* - Străzile de Folosință Locală sunt străzi cu trafic foarte redus, asigură accesul la locuințe și la servicii curente. Aceste străzi trebuie să asigure accesul mașinii de salubritate și cea a pompierilor. Aceste tipuri de alei auto sunt încadrate legal ca străzi de Categoria IV-a, conform Ordinului nr. 49 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.

Aceste tipuri de străzi conțin cel puțin următoarele elemente:

- Pomi amplasați pe marginea străzii, cu rol de a calma traficul și de a crește calitatea vieții, schimbând dimensiunea și scara spațiului (*Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane*);
- Alternarea poziționării zonelor de parcaje contribuie la calmarea traficului, eliminând culoarele care sunt lungi și în linie dreaptă;
- În situații cu spațiu limitat, unde există o singură bandă de circulație, trebuie create zone de întoarcere. Acestea pot fi situate în intersecții sau în dreptul accesului auto pe proprietăți private, acolo unde pot exista lărgiri;
- Eliminarea marcajelor rutiere pe străzile cu trafic scăzut, unde circulația auto se realizează cu viteză foarte redusă, iar vehiculele împart același spațiu;
- Este necesară asigurarea a doar 5 m (2 x 2.50 m) – străzile cu dublu sens, pentru volum de trafic foarte redus. Rămâne, astfel, spațiu suplimentar pentru suprafețele necesare deplasării nemotorizate și spațiilor verzi în profilul stradal;
- Este necesară asigurarea a doar 4.00 m pentru carosabil și biciclete pe o stradă obișnuită cu sens unic. Banda pentru biciclete poate avea sens opus. Ea nu afectează traficul auto.

#### **Pentru intersecții și traversări**

*Intersecțiile și traversările* sunt zonele în care apar cele mai multe conflicte între modurile distincte de transport. Trecurile de pietoni presupun asigurarea unor condiții minime de siguranță în intersecții și în proximitatea stațiilor de transport în comun. În interiorul cartierelor, este necesară prioritizarea traversării pietonilor prin treceri în apropierea serviciilor esențiale sau recreative (farmacii, spitale, magazine alimentare,

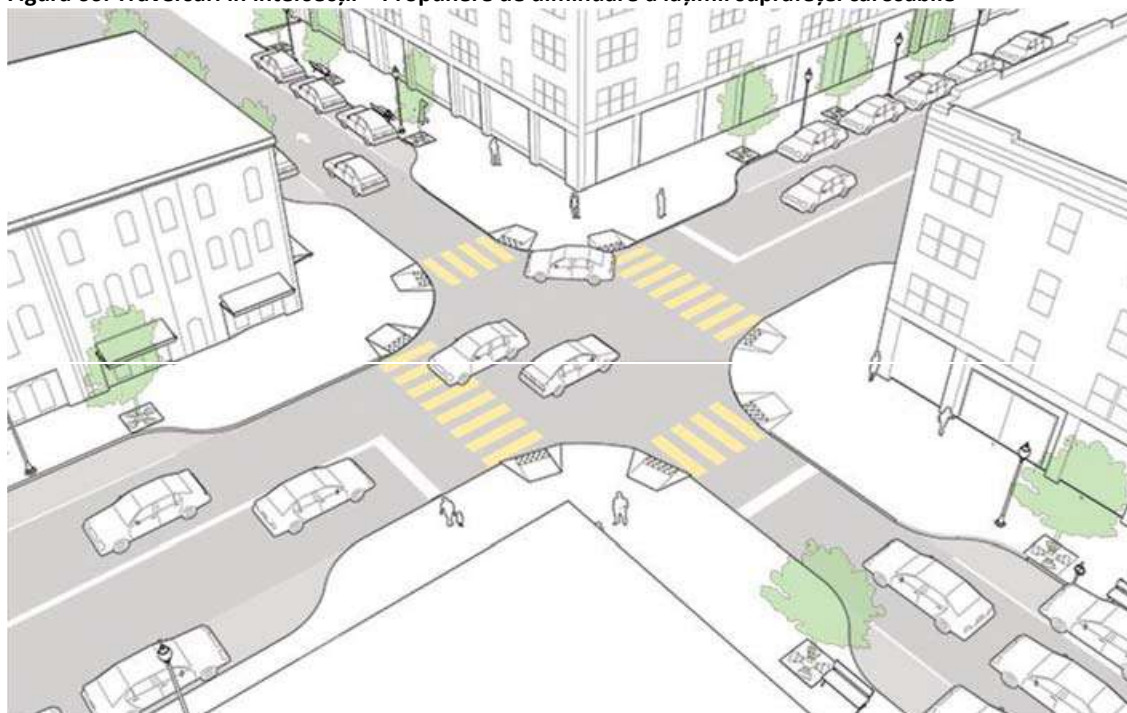


stații de transport în comun, spații verzi etc.), precum și în zonele mediane unde cerințele de traversare sunt semnificative.

Elementele fundamentale ale unor traversări sigure presupun utilizarea elementelor verticale pentru a delimita extensiile de bordură sau refugiile mediane, scurtarea distanței de trecere și reducerea vitezei prin redistribuirea sau îngustarea benzilor destinate vehiculelor și aplicarea marcajelor sau impedimentelor constructive pentru a delimita spațiul pietonal și pentru a spori vizibilitatea de trecere.

- În intersecțiile între străzi de categorii diferite se propune îngustarea carosabilului (de la 4 la două benzi) pentru a permite continuitatea rețelei pietonale și realizarea racordurilor între cota trotuarelor și cea a carosabilului.
- Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric – aceasta poate deveni punctul de traversare lesnicioasă. În zonele cu traversări mediane se impune realizarea unor amenajări pentru ridicarea cotei carosabilului la cea a trotuarului, pentru a obliga autoturismele să încetinească și a prioritiza mobilitatea pietonală. Este esențială amplasarea unei insule intermediare, de lățime suficientă pentru a permite staționarea temporară a unei persoane adiacente unei biciclete.

**Figura 66. Traversări în intersecții – Propunere de diminuare a lățimii suprafeței carosabile**



Sursa: NACTO Urban Street Design Guide

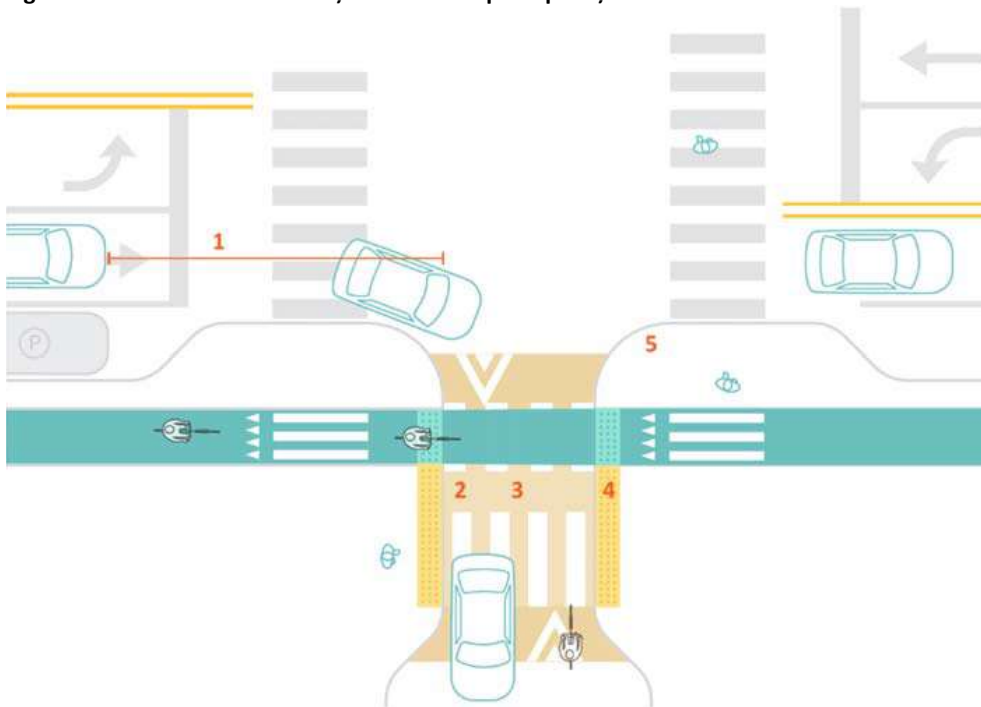
- Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric – aceasta poate deveni punctul de traversare lesnicioasă. În zonele cu traversări mediane se impune realizarea unor amenajări pentru ridicarea cotei carosabilului la cea a trotuarului, pentru a obliga autoturismele să încetinească și a prioritiza mobilitatea pietonală. Este esențială amplasarea unei insule intermediare, de lățime suficientă pentru a permite staționarea temporară a unei persoane adiacente unei biciclete.

**Figura 72. Traversări mediane – Propunere de ridicare a cotei carosabilului la cea a trotuarului**



Sursa: NACTO Urban Street Design Guide

Figura 73. Traversări la intersecția între străzi principale și străzi secundare



Legendă: 1 - lățime de asigurare și virare, 2 – continuitatea pistei de bicicletă, 3 – ridicarea cotei carosabilului până la cea a trotuarului, 4 – elemente de semnalizare pentru persoane cu deficiențe de vizibilitate, 5 –extinderea trotuarului în carosabil și propunerea unei zone mai largi destinate siguranței pietonilor

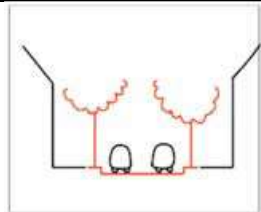
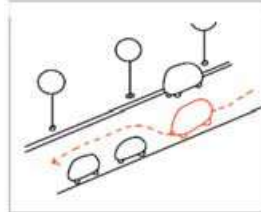
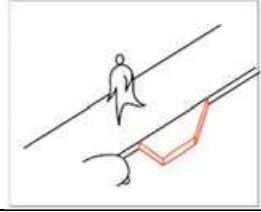
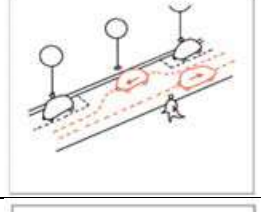
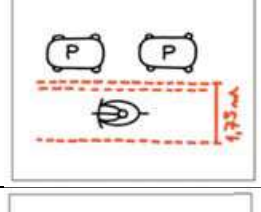
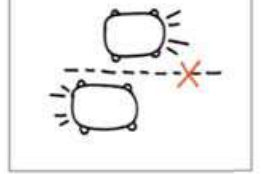
Sursa: NACTO Urban Street Design Guide

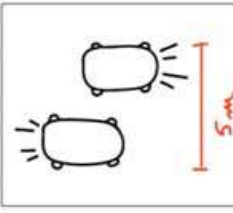
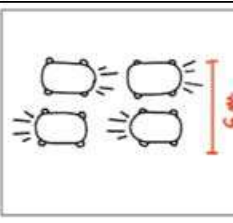
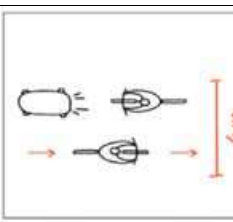
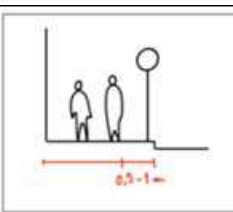
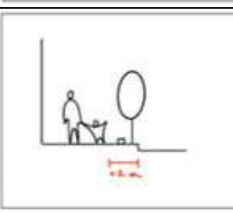
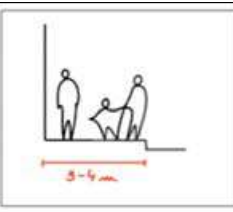
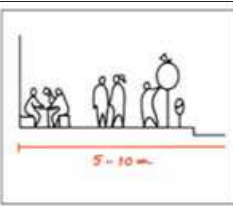
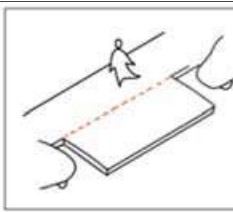
- La intersecția între străzi de categorii diferite, cu precădere între străzi de categoriile II-III, respectiv III-IV, se propune realizarea unei elevații a carosabilului la nivelul trotuarului,permițând continuitatea pistelor de biciclete, a marcajelor tactile pentru persoanele cu dizabilități și extinzând zona de asigurare din partea șoferului automobilului în viraj.


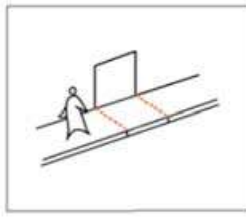
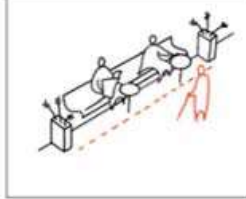
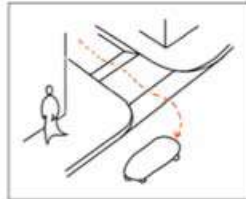
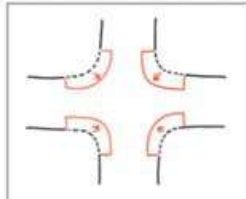
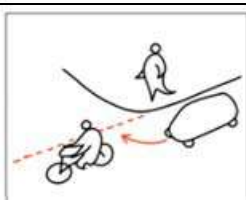
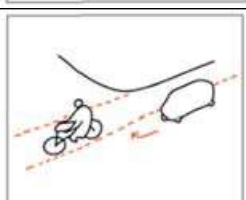
Piețele publice sunt emanamente pietonale, cu posibilitatea accesului bicicletelor (diferențiere între deplasarea în viteză și cea lentă a acestora din urmă). O piață este, de asemenea, definită de calitatea limitelor

ei, de felul în care arată clădirile din jur și de cât de mult este construit între aceste limite (în raport cu cât este de deschisă). Piețele tradiționale ale zonelor istorice și compacte ale unui oraș, definite de clădirile care le înconjoară, sunt, de obicei, printre spațiile publice de cea mai înaltă calitate. Piețele care sunt traversate de un drum aglomerat suferă din punctul de vedere al felului în care sunt percepute și din cel al calității. Calitatea unei piețe este, de asemenea, dependentă de proporțiile ei (de exemplu raportul suprafeței și al înălțimii clădirilor din jur). Nu ar trebui să existe bariere în calea mișcării naturale a pietonilor. Structurile de dimensiuni reduse și copacii pot crea o tranziție plăcută de la nivelul străzilor până la înălțimile clădirilor din jur.

**Tabel 6. Măsurile propuse în funcție de tipul de spațiu public**

<b>Ideograme</b>	<b>Măsurile</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>	<b>IT</b>	<b>PP</b>
	Pomii amplasați pe marginea străzii au rolul de a calma traficul și de a crește calitatea vieții, schimbând dimensiunea și scara spațiului.	X	X	X		X
	Alternarea poziționării zonelor de parcare poate ajuta la calmarea traficului, eliminând culoarele care sunt lungi și în linie dreaptă.			X		X
	Delimitarea unei zone de parcare de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric.		X		X	
	În situații cu spațiu limitat, unde există o singură bandă de circulație, trebuie create zone de întoarcere. Acestea pot fi situate în intersecții sau în dreptul accesului auto pe proprietăți private, acolo unde pot exista lărgiri.		X	X		
	Asigurarea unei lățimi de 1.75 m – lățimea pentru pista de bicicliști, când se află de-a lungul unei zone cu parcare laterală.		X			
	Eliminarea marcajelor rutiere pe străzile cu trafic scăzut, unde circulația auto se realizează cu viteză foarte redusă, iar vehiculele împart același spațiu		X			

	<p>Este necesară asigurarea a doar 5 m (2 x 2.50 m) – străzile cu dublu sens, pentru volum de trafic foarte redus. Rămâne, astfel, spațiu suplimentar pentru suprafețele necesare deplasării nemotorizate și spațiilor verzi în profilul stradal.</p>			X		
	<p>Este necesară asigurarea a doar 6.00 m (2 x 3.00 m) – străzile cu dublu sens, pentru volum ridicat de trafic. Rămâne, astfel, spațiu suplimentar pentru suprafețele necesare deplasării nemotorizate și spațiilor verzi în profilul stradal.</p>		X			
	<p>Este necesară asigurarea a doar 4.00 m pentru carosabil și biciclete pe o stradă obișnuită cu sens unic. Banda pentru biciclete poate avea sens opus. Ea nu afectează traficul auto.</p>			X		
	<p>Pentru trotuare trebuie alocat spațiu fiecărui element fizic ce poate perturba fluxul pietonal. Pentru semnele de circulație este nevoie de un spațiu tampon de 0,5 / 1 m.</p>	X	X	X		
	<p>Pentru a separa trotuarul de un spațiu verde, trebuie alocată o bandă de cel puțin 2 m zonei plantate, pentru ca aceasta să permită dezvoltarea unei vegetații consistente.</p>	X	X	X		
	<p>O dimensiune a trotuarului pentru un flux mediu de oameni se încadrează între 3 și 4 m.</p>	X	X	X		
	<p>În cazul în care pe trotuar au loc activități diverse (cafenele, fluxuri pietonale, spațiu verde), acesta trebuie să aibă o lățime între 5 și 10 m.</p>	X	X	X		
	<p>Dacă un trotuar este bordat de parcuri, este necesară realizarea unor spații intercalate mai ample, pentru a fragmenta limita creată de mașinile parcate.</p>	X	X	X		

	În parcurgerea spațiului public este necesară instalarea mobilierului urban ce activează fațadele prin încurajarea unor popasuri spontane.	X	X	X		
	Pentru a îmbunătăți calitatea spațiului public se recomandă renunțarea la orice tip de întreruperi ale căilor de trafic pietonal	X	X	X		
	Zonele de relaxare și terasele situate de-a lungul unui traseu pietonal trebuie să țină cont și de necesarul de spațiu pentru persoanele cu dizabilități locomotorii. Totuși, delimitările nu trebuie să interfereze cu circulația pietonilor.	X	X	X		
	Trecerile în cazul străzilor cu trafic redus pot fi diminuate dacă o parte a carosabilului este ridicată la cota trotuarului.	X	X	X	X	
	Extinderea trotuarelor în intersecții poate avea consecințe pozitive asupra deplasărilor pietonale.	X	X	X		
	Străzile de tip „shared space” și razele mici de curbura contribuie la buna funcționare a unui spațiu public.			X	X	
	Pentru străzile cu trafic ridicat sunt necesare măsuri suplimentare de protecție pentru bicicliști. Acestea pot fi implementate prin marcaje rutiere suplimentare.	X	X		X	

Legendă: II – stradă categoria II; III – stradă categoria III; IV – stradă categoria IV; IT – intersecții, traversări; PP – piețe publice

Sursă: Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane

Calitatea spațiului public nu implică și nu vizează strict calitatea vieții și calitatea experienței pietonului în parcurgerea aceluia spațiu, ci aduce cu sine dezvoltarea multilaterală a localității. Prin deschiderea fronturilor

spre spațiul public și prin îmbunătățirea și accesibilizarea spațiului de tip buffer între serviciile comerciale sau de alte tipuri și spațiul public, se încurajează puternic și se facilitează acest schimb economic între cetățean, potențial utilizator al serviciilor și cei ce le oferă. În acest mod, se încurajează și se susțin inițiativele economice locale, antreprenorii mici și inițiativele noi.

În *Ghidul de reabilitare al spațiilor publice urbane*<sup>24</sup> s-au identificat priorități la nivelul a 5 puncte cheie în dezvoltarea orașelor: oraș prosper ce vizează aspectul economic, societatea civilă ce vizează calitatea vieții, oraș autentic ce vizează identitatea și specificul local, coeziunea socială ce vizează aspectul comunității și protecția cetățeanului și orașul estetic ce vizează rolul oricărui oraș ca și landmark la nivel național, de a-și proteja și investi în buna funcționare după principii și norme actuale.

Spațiile publice au marele avantaj de a juca un rol în fiecare dintre aceste direcții de prioritate, având multiple roluri, de la bine-cunoscutul rol tehnic, la cel politic, ideologic, umanist, cultural, social dar nu în ultimul rând economic.

Printr-un spațiu public de înaltă calitate, care funcționează din punct de vedere structural, dar și simbolic și cultural, care pune accentul pe protecția și valorificarea cetățeanului, care aduce un plus de valoare vieții comunității și care se bazează pe principii de incluziune și accesibilitate, transparență, se contribuie substanțial la încrederea în autorități, construirea unui discurs liber și inovativ, se creează un mediu propice afacerilor și inițiativelor antreprenoriale, se asigură un grad al sentimentului de siguranță pentru toate comunitățile, indiferent de situația lor economică sau ereditară, ceea ce încurajează implicarea activă în viața politică și economică a urbei.

Morfologia și organizarea municipiului Slatina sunt elemente caracteristice, specifice, care pot fi exploatate și utilizate ca baza unei rețele de spații publice care să creeze unitatea și legăturile care în prezent lipsesc. Așa cum se specifică în *Ghidul de reabilitare a spațiilor publice*, reabilitarea acestora nu se rezumă la proiecte mari care să schimbe fața unui oraș, ci la intervenții care au ca scop îmbunătățirea calității, accesibilizarea și asigurarea funcționării depline a acelor spații care există, la exploatarea resurselor ce sunt deja acolo.

Intervențiile la nivelul spațiului public prin propunerile menționate anterior în acest document au rolul de a scoate în evidență sau de a activa potențialul spațiului public existent, de a-l genera pe cel care lipsește și de a aduce municipiul Slatina pe o poziție înaltă în lista orașelor competitive eco-socio-cultural în plan național și internațional. Prin crearea rețelelor pietonale și de biciclete care să creeze conexiuni între edificiile și elementele de importanță culturală și istorică pentru oraș se lucrează spre atingerea unuia dintre scopurile unui oraș dezvoltat, și anume protejarea identității existente și dezvoltarea ei.

Spațiul public este esențial pentru Slatina și în obținerea unei comunități nefracturate, care să se bucure de sentimentul de apartenență la oraș indiferent de strada pe care locuiește. Barierele urbane au în prezent rolul de limite, însă integrate într-un plan de intervenție multilateral și cuprinzător, ele pot deveni locuri de coagulare și schimb de experiență, locuri iconice pentru oraș.

Ordinul Arhitecților din România, evidențiază impactul pozitiv al reabilitării spațiilor publice din zona centrului istoric vechi, precum și faptul că restructurarea urbană în zona industrială trebuie să se realizeze astfel încât să încurajeze un mixt funcțional complementar locuirii pe latura estică și unul funcțional complementar industriei pe cea vestică.

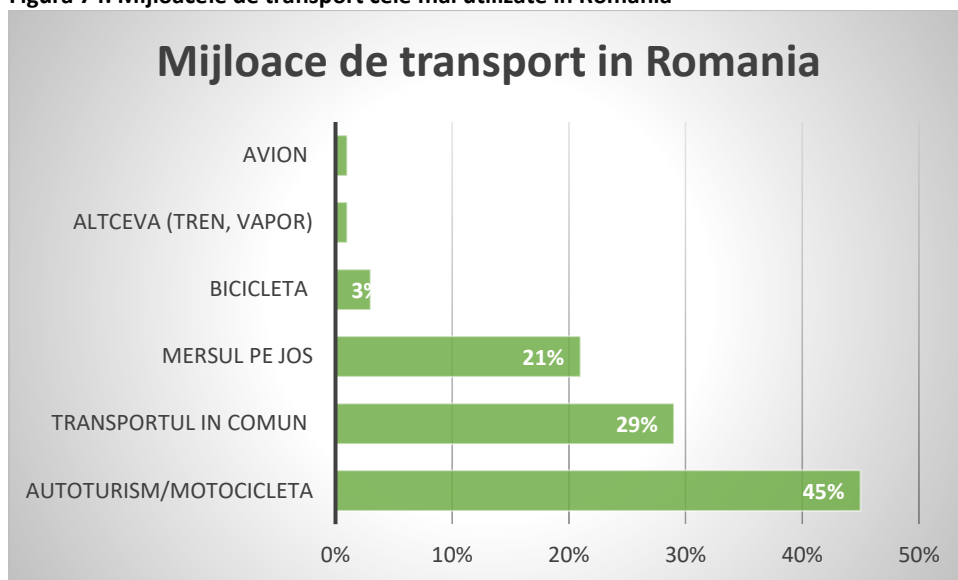
### 2.5.8 Transportul în comun

Pentru ca cetățenii să fie încurajați să folosească moduri de transport durabil, este necesară implementarea unei rețele de transport public eficientă. În ultimii ani, orașele europene au pus în aplicare o serie de inițiative pentru a crește calitatea transportului public și frecvența utilizării acestuia, însă până în prezent nu s-a înregistrat nicio reducere semnificativă a utilizării autoturismelor personale. Unii indicatori de calitate a aerului au cunoscut o ușoară îmbunătățire, dar emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier au continuat să crească în mod constant și numeroase orașe depășesc în continuare pragurile de siguranță ale UE privind poluarea.

În România, transportul urban se realizează cu prioritate cu autoturismul (45%), utilizarea mașinii personale tinzând să crească pe măsura creșterii dimensiunii urbane, conform unui studiu realizat de Banca Mondială. Există diferențe în funcție de regiune, în Regiunea de dezvoltare Sud Vest Oltenia evidențiindu-se o tendință semnificativ ridicată de utilizare a transportului în comun (55%), această modalitate de transport înregistrând, de asemenea, și o cotă de satisfacție foarte scăzută (52% din populație manifestă un grad scăzut de satisfacție cu privire la transportul în comun).

Costurile pentru o rețea de transport public eficientă pot fi substanțiale, având în vedere că pe lângă costurile de infrastructură și material rulant, pentru care UE poate oferi sprijin financiar, există costuri mari operaționale și de întreținere, acoperite cu greu de orașe. Tarifele percepute pentru călătorii acoperă doar o parte dintre aceste costuri. În unele cazuri, fraudă în ce privește achitarea costului călătoriei poate reprezenta un procent mare din veniturile estimate. În majoritatea localităților din România, transportul în comun tinde să includă autobuze, microbuze, troleibuze și tramvaie operate de primărie sau de un concesionar privat, capitala fiind singurul oraș din România care dispune și de o rețea de metrou. Printre dificultățile cu care se confruntă aceste sisteme de transport se numără scăderea considerabilă a numărului de pasageri. Persoanele tinere tind să utilizeze mai mult autoturismul personal în comparație cu vârstnicii. Gradul cel mai ridicat de utilizare a autoturismului s-a înregistrat în rândul populației între 25 și 44 ani (58%). După 65 de ani, este preferat transportul în comun (43%) și mersul pe jos (30%).

Figura 74. Mijloacele de transport cele mai utilizate în România



Sursa: Banca Mondială, Barometru urban. Calitatea vieții în orașele din România, 2020:

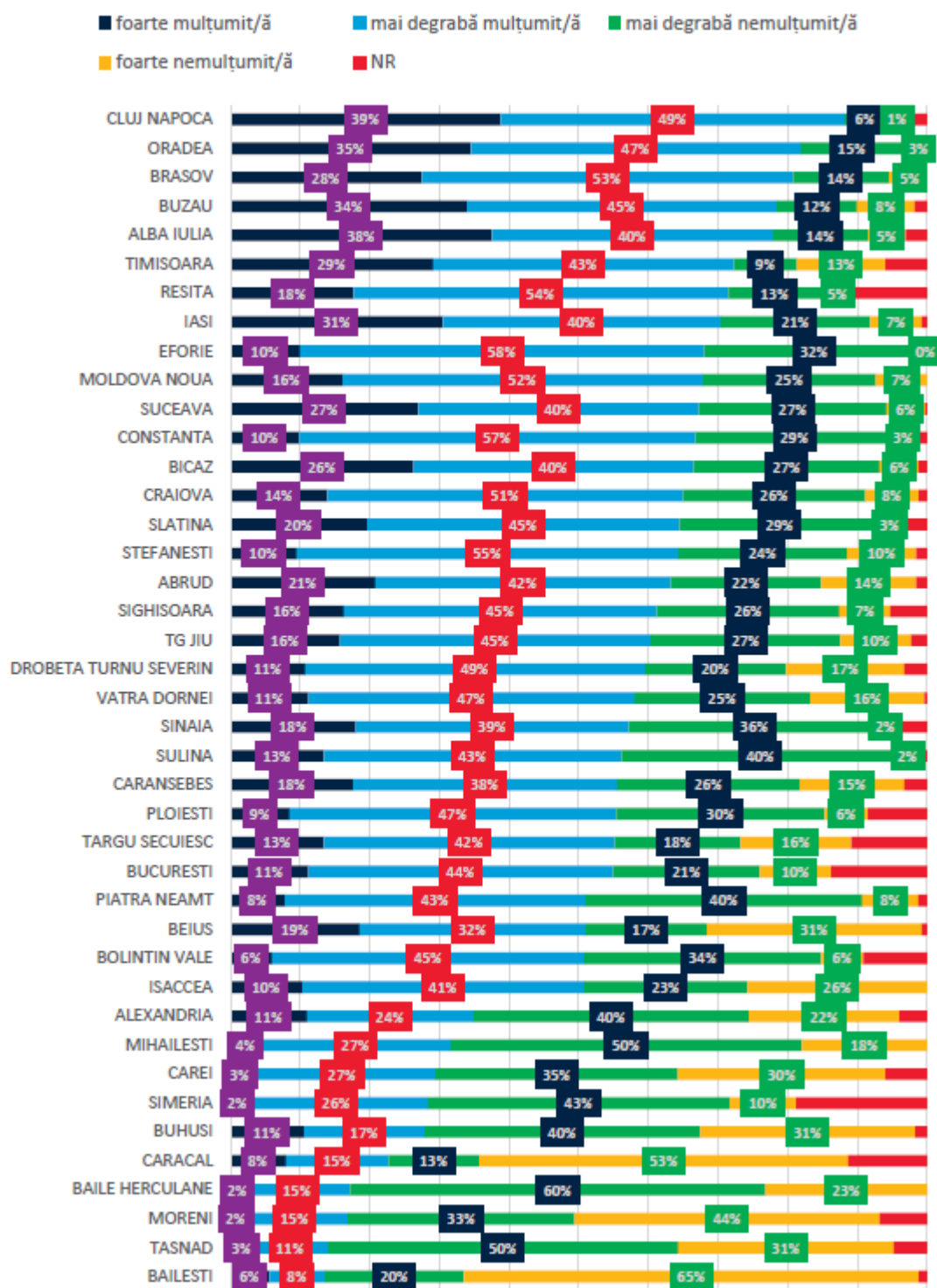
<https://citadini.ro/barometru-urban-2020/>

Transportul în comun este utilizat cel mai frecvent în reședințele de județ și zonele urbane funcționale ale acestora, cele mai ridicate niveluri de utilizare a transportului în comun într-o localitate ridicându-se la 48% din populația localității respective.

Cu excepția capitalei, nivelul de satisfacție față de transportul urban tinde să crească odată cu dimensiunea urbană, de la 36% mulțumire în orașele sub 5.000 locuitori, la 74% mulțumire în orașele între 300.000 - 500.000 locuitori.



Figura 75. Satisfacția cetățenilor cu privire la transportul în comun (autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou)

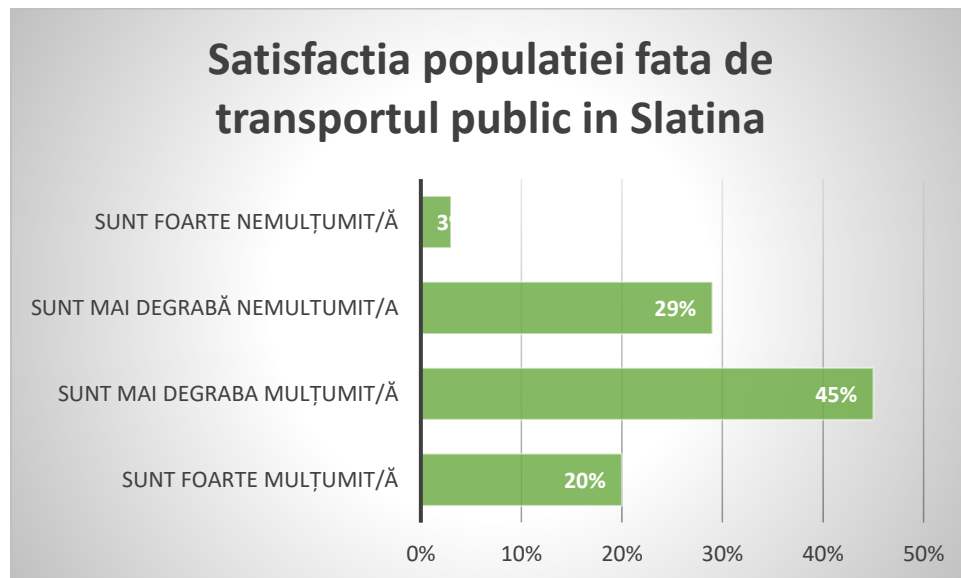


Sursa: Banca Mondială, Barometru urban. Calitatea vieții în orașele din România, 2020:  
<https://citadini.ro/barometru-urban-2020/>

Un procent mai mare din populația municipiului în comparație cu media națională este mulțumit de serviciile de transport din Slatina. Astfel, 65% dintre locuitorii Slatinei sunt mulțumiți de transportul în comun,

20% dintre locuitori declarându-se foarte mulțumiți. Un procent de 3% dintre cei intervievați au declarat că sunt foarte nemulțumiți de transportul public din Slatina.

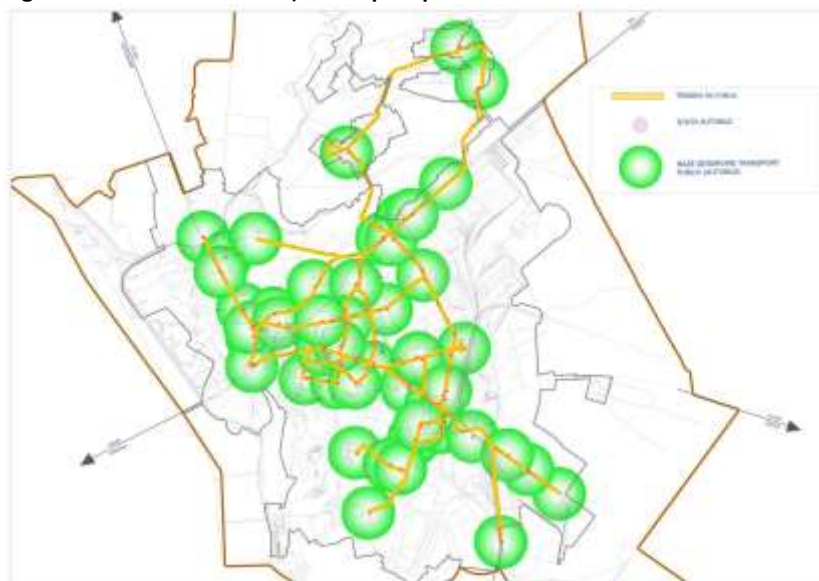
**Figura 76. Satisfacția cu privire la transportul în comun**



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: <https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/>

Pentru a preîntâmpina tendința actuală de creștere a utilizării autoturismului privat și, în consecință, o congestie a traficului și un nivel de poluare ridicat, este necesar ca România să promoveze și să încurajeze cât mai mult modalitățile de transport durabil, precum mersul pe jos și utilizarea pistelor de biciclete.

**Figura 77. Accesibilitate stații transport public Slatina**

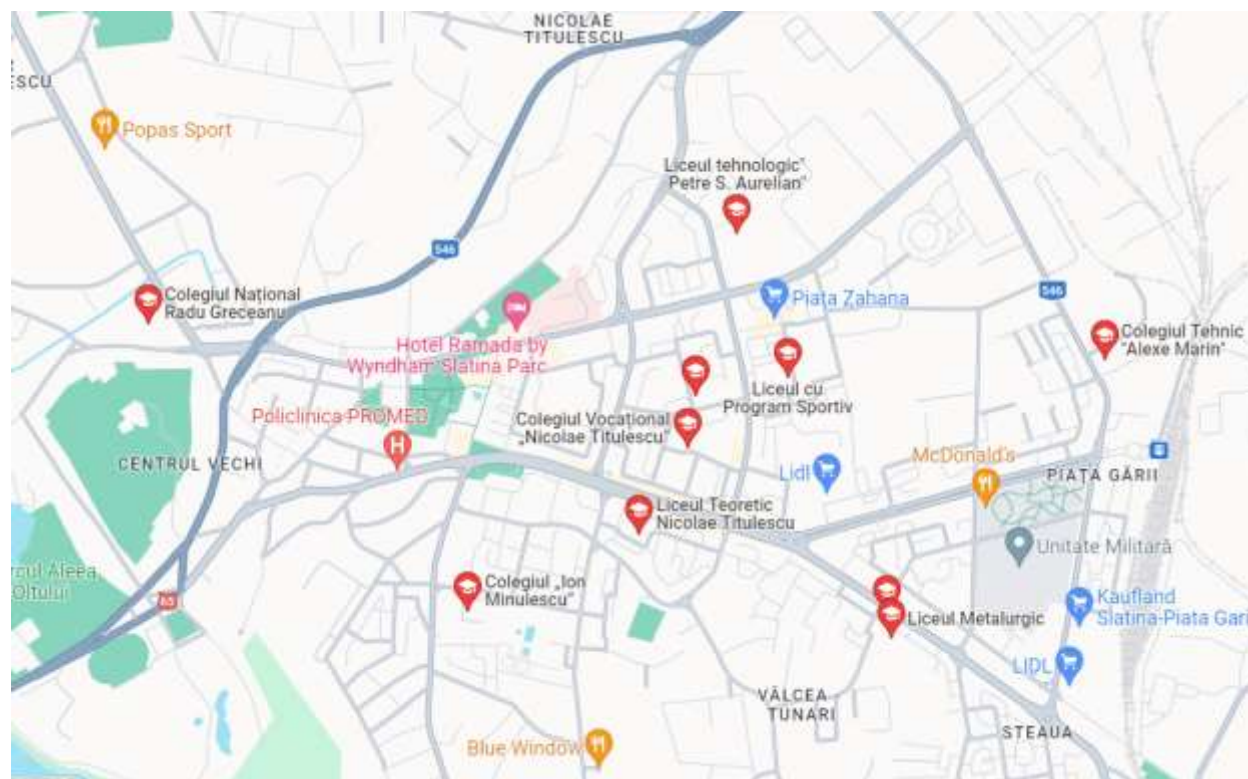


Sursa: Planul de Mobilitate Urbana a Municipiului Slatina

Prin prisma dispunerii în relație cu străzile importante, liceele și scolile au asigurată accesibilitatea la cel puțin o stație de transport în comun la cel mult 400 de metri. Acest fapt face ca transportul în comun să fie în

mod necesar eficient, asigurând inclusiv complementaritatea cu mobilitatea nemotorizată de acces dinspre stații spre instituțiile educaționale.

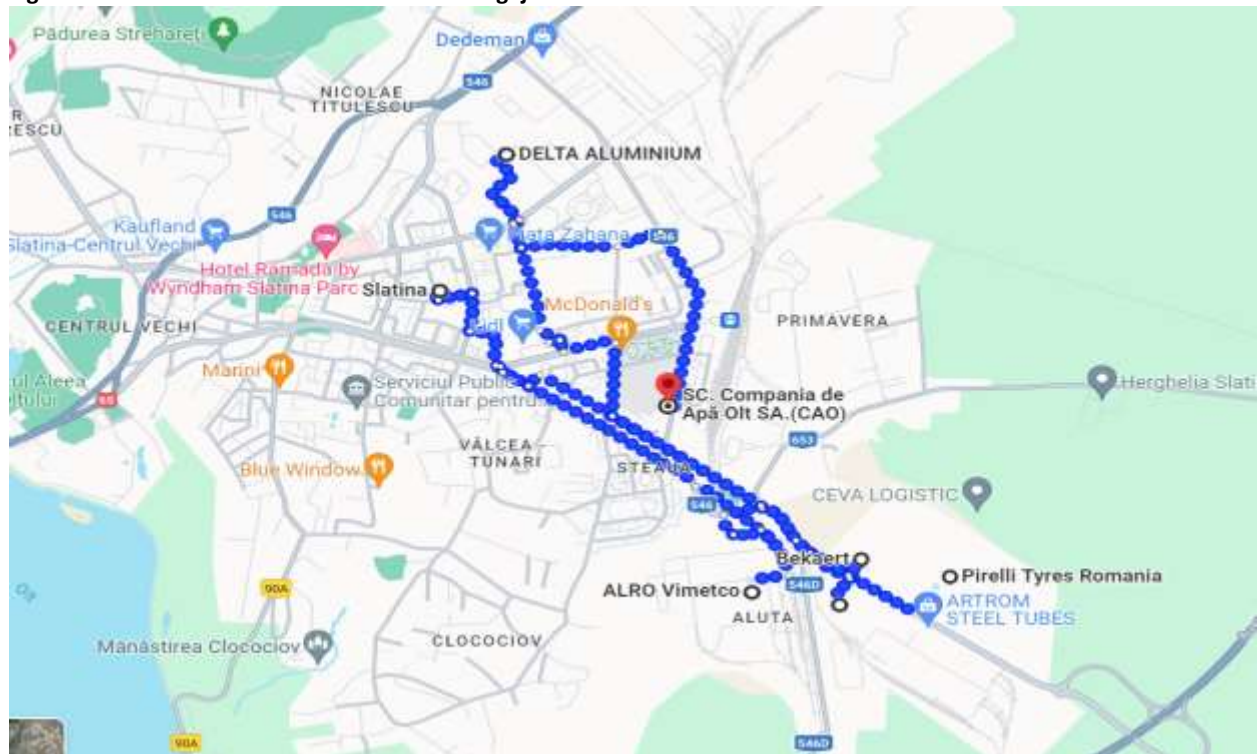
**Figura 78. Accesibilitatea la infrastructura educațională (scoli și licee) în Slatina**



Sursa: Google maps

Cei mai mari 10 angajatori din Municipiul Slatina sunt ALRO SA, PRISMIAN CABLURI SI SYSTEME SRL, PIRELLI TYRES ROMANIA SRL, ARTROM STEEL TUBES SA, BEKAERT ROMANIA, SALUBRIS SA, ALTUR SA, COMPANIA DE APA OLT SA, DELTA ALUMINIU SA, WIMETCO EXTRUSION SA. Pe lângă aceștia, generează atracție din perspectiva locurilor de muncă marile centre comerciale, atât în proprietate publică (piețe agroalimentare organizate), cât și private (shopping center). Disponerea în interiorul orașului face ca accesibilitatea la stațiile de transport în comun să fie asigurate în general, cu câteva excepții cu caracter conjunctural. Este necesar, așadar, complementar cu măsurile de sporire a accesibilității prin mijloace de transport în comun în întregul UAT, să fie luate măsuri pentru înlesnirea mobilității pietonale între stații și angajatori. Figura de mai jos evidențiază accesibilitatea la cei mai mari angajatori din SLATINA.

**Figura 79. Accesibilitatea către cei mai mari angajatori din Slatina**



Sursa: Google maps

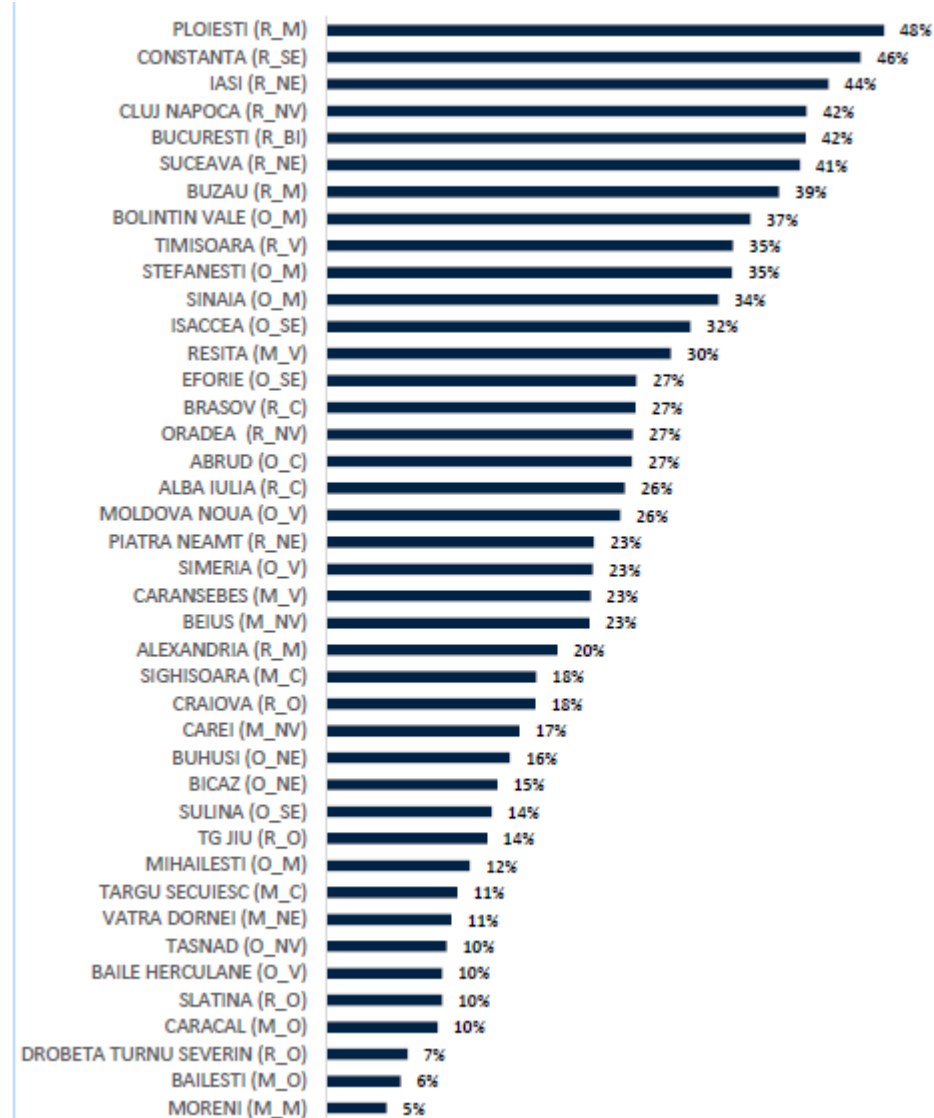
Totodată, zonele industriale sunt dispuse în arealuri periurbane nucleelor principale ale municipiului. În prezent, platformele industriale cu o accesibilitate bună, existând mijloace de transport în comun, cu stații localizate la o distanță de maxim 400 m de fiecare angajator.

Densitatea populației din municipiul Slatina solicită măsuri aplicate pentru acoperirea eficientă a întregii zone și îmbunătățirea conectivității între aceste și localitățile periurbane. Facilitarea acestei conectivități ar îndemna locuitorii să renunțe la autoturism și să folosească mijlocul de transport în comun pentru deplasările către orașul nucleu.

Calitatea serviciilor de transport în comun oferite în prezent, situează Slatina în topul orașelor occidentale datorită dotării cu o flotă exclusiv electrică și totuși din punct de vedere al utilizării de către cetățeni al acestui mijloc de transport, cota modală în ce privește transportul public fiind de 10%, conform sondajului realizat de Banca Mondială în 2020, 29% din locuitorii Slatinei utilizează în mod obișnuit transportul cu autobuzul.

**Figura 81. Utilizarea într-o zi obișnuită a transportului în comun (autobuze, tramvaie, troleibuze, metrou)**

R= reședință, M= municipiu altul decât reședință, O=orașe, altele decât municipii și reședințe



Regiuni: BI=București-Ilfov, C=Centru, M=Muntenia, NE=Nord-Est, NV= Nord-Vest, O=Oltenia, SE=Sud Est, V=Vest

Sursa: Banca Mondială, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020: <https://citadini.ro/barometru-urban-2020/>

Transportul public cu autobuzul în Municipiul Slatina este asigurat de firma S.C. Loctrans S.A., ce are forma juridică de societate pe acțiuni, cu unic acționar Consiliul Local al Municipiului Slatina S.C. Loctrans S.A are încheiat contract de servicii publice în vederea conformării cu prevederile Regulamentului 1370/2007, până la 31.12.2023. Conform Contractului de Servicii Publice aprobat prin Hotărârea Consiliului Local nr. 441/28.12.2015, Loctrans S.A operează pe 27 de trasee, acoperind 39 km de rețea stradală și având 62 de stații. În anul 2015 au fost parcurși 297.827 Km/oras iar în anul 2016, 293.323 Km/oras Componenta parcului auto la finalul anului 2016 este descrisă în tabelul următor împreună cu specificațiile tehnice ale vehiculelor:

- 10 autobuze BMC 215 SCB, fabricate în 2007, Euro 3, care dispun de 21 locuri pe scaune și 50 locuri în picioare
- 4 autobuze BMC 220 SLF, fabricate în 2007, Euro 3, care dispun de 33 locuri pe scaune și 68 locuri în picioare
- 1 autobuz BMC 850 TBX, fabricate în 2007, Euro 3, care dispune de 36 locuri pe scaune

Dupa cum se observa din informatiile cuprinse in tabel, vechimea vehiculelor cu care se executa serviciul de transport public, precum si faptul ca acestea se incadreaza in norma de poluare E3, reprezenta un aspect negativ al acestui mod de transport, atat in ceea ce priveste conditiile de siguranta a calatoriei, cat si in privinta efectului general asupra mediului. Astfel reprezentantii municipiului au dotat flota doar cu mijloace de transport ecologice

- Astazi, flota este exclusive electrica insumand 18 autobuze electrice si 3 microbuze

**Tabel 7. Trasee autobuze si orar Municipiul Slatina**

<b>Numar linie</b>	<b>Traseu</b>	<b>Capete de linie</b>
1	STEAUA-METALURGIC-FABRA-LPS-HELIOS-PARC HOTEL- CATEDRALA-N. BALCESCU-OLTULUI-ALDESCU-T.VLADIMIRESCU-ACH-SERA-DSV	STEAUA - DVS
1A	ACH-T.VLADIMIRESCU- CATEDRALA-SPITAL-ACR-ROMTELECOM-VALCEA-METALURGIC-STEAUA-ARTROM-PIRELLI	ACH-PIRELLI
1B	ACH-CATEDRALA-SPITAL-ACR-ROMTELECOM-UNION-MINULESCU-ARCULUI-FINANTE-VALCEA-METALURGIC-TUNARI-ARTILERIEI-CAO-PRYSMIAN1-PRYSMIAN 2	ACH-PRYSMIAN 2
1C	ACH-T.VLADIMIRESCU-CATEDRALA-SPITAL-ACR-ROMTELECOM-UNION-P.SAPCA-ARCULUI-FINANTE-VALCEA-METALURGIC-TUNARI-ARTILERIEI-CAO-IPA-PIRELLI-ARTROM	ACH-ARTROM
2	GARA -ARTILERIE-CAO-STEAUA-METALURGIC-FABRA-LPS-HELIOS-P.HOTEL-CATEDRALA	GARA-CATEDRALA
3	RECEA-LIDL-GARA-TUNARI-FABRA-LPS-OMV-APE/HARLEM-PRELUNGIREA PITESTI-CIREASOV 1-SARACESTI-EROILOR	RECEA-EROILOR
4	ACH-CATEDRALA-SPITAL-ACR-ROMTELECOM-FINANTE-TRIBUNAL-LPS-OMV-ALTUR-ALRO-SATU NOU 1-SATU NOU 2	ACH-SATU NOU 2
4A	SATUL NOU-T.BURCA-PODGORIIOR-EROILOR-G. ALEXANDRU-PRELUNGIREA PITESTI-CORNISEI -ACR-ROMTELECOM-METALURGIC-STEAUA-PIRELLI-ARTROM	SATUL NOU-ARTROM
5	CLOCOCIOV-BANULUI-CUZA VODA – LIDL-GARA-TUNARI-FABRA-LPS-HELIOS-ACR-ROMTELECOM-FINANTE-13 DECEMBRIE-CATEDRALA-13 DECEMBRIE-MINULESCU-CLOCOCIOV MON.-CLOCOCIOV MAG- CLOCOCIOV-POENII-CLOCOCIOV	CLOCOCIOV-CLOCOCIOV
5B	CLOCOCIOV- MONUMENT-BANULUI-CUZA VODA2-VAILOR-STEAUA-METALURGIC-TUNARI-AUTOGARA-GARA-TMUCB-DEDEMAN-ALTUR-ALRO	CLOCOCIOV-ALRO
EXPRES	GARA -AUTOGARA-B OLIMPIC-OMV-P. HOTEL-CATEDRALA-13 DECEMBRIE- VALCEA- TUNARI-GARA	GARA- GARA

Sursa: Site LOCTRANS SLATINA

Cu toate ca din punct de vedere al distributiei retelei de autobuze in interiorul orasului, situatia pare echilibrata, exista si zone neacoperite(nord, vest, cartierul Primavera) si in plus, parcul auto relativ redus duce

la un timp de asteptare crescut in statii, diminuarea confortului in timpul deplasarilor si in cele din urma, alegerea altor mijloace de deplasare, in principal autoturismul personal.

Timpul de asteptare crescut este influentat si de viteza redusa de deplasare pe traseu pentru vehiculele de transport public, datorata faptului ca nu exista culoare separate pentru deplasarea acestora. Din aceasta cauza, vehiculele de transport public intampina aceleasi probleme legate de congestii si gatuiri de circulatie ca si traficul general, ceea ce conduce de multe ori la intarzieri semnificative si la nerespectarea graficului de circulatie

Din punct de vedere al perceptiei populatiei vizavi de transportul public, anchetele la domiciliu au revelat ca problemele cele mai mari constau in lipsa informatiilor disponibile pentru calatori(44%), lipsa punctelor de transfer intermodal (11%), numarul insuficient de autobuze (11,50%) dar si pretul mare al biletelor (11%).

Probleme exista si din punct de vedere al accesibilitatii persoanelor cu dizabilitati la transportul in comun, cele mai multe reclamand dificultatea accesului in mijloacele de transport (48%) dar si accesul la trotuarele statiilor (21,40%)

Conform informatiilor furnizate de reprezentantii SC Loctrans SA, in acest moment parcul auto se gasesc 14 autobuze, din care se folosesc efectiv 10 autobuze, ritmicitatea cu care acestea ajung in statie fiind de 20 de minute.

In ceea ce priveste tarifele practicate pentru folosirea transportului local in comun, mai jos se regasese o lista a tipurilor de abonamente disponibile:

**Tabel 9. Tipuri de legitimații pentru transportul în comun în Municipiul Slatina**

<b>Tip abonament</b>	<b>Pret/perioada</b>
Abonament gratuit	pensionari, elevi si studenti, beneficiari de ajutor social, revolutionari si persoane cu handicap;
Abonament adulti o linie oras	20 lei pentru 1/2 luna
Abonament adulti o linie oras	40 lei pentru luna intreaga
Abonament adulti 2 linii oras	30 lei pentru 1/2 luna
Abonament adulti 2 linii oras	60 lei pentru luna intreaga
Abonament adulti toate liniile oras	40 lei pentru 1/2 luna
Abonament adulti toate liniile oras	80 lei pentru luna intreaga

**Sursa: Planul de Mobilitate Urbana a Municipiului Slatina**

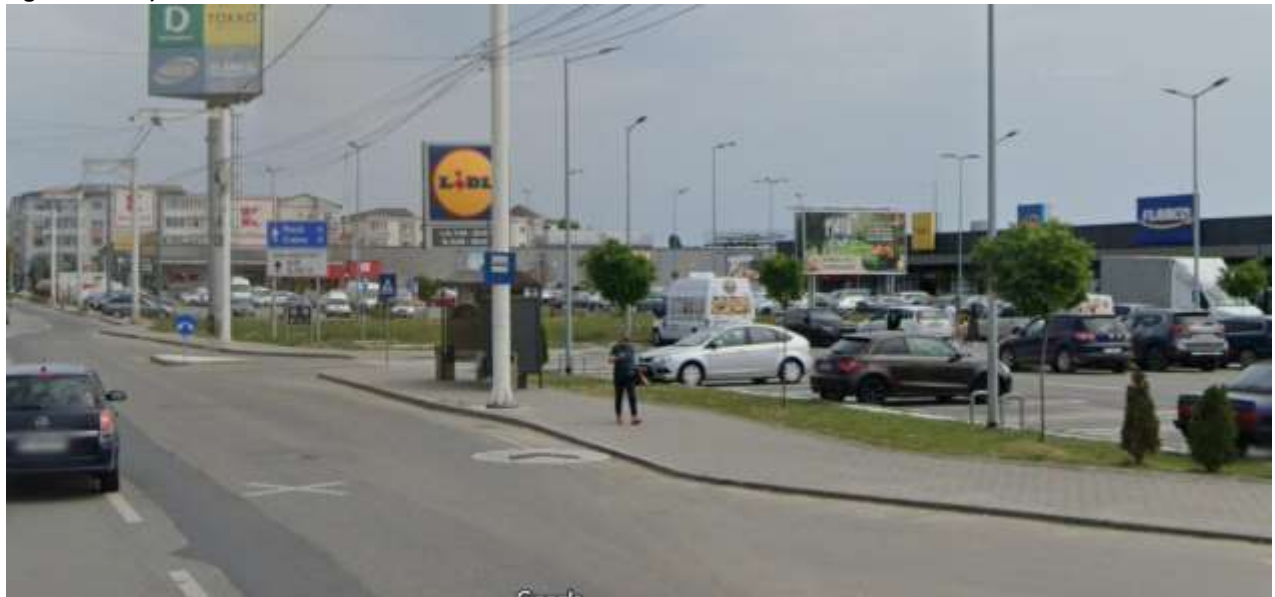
Eliberarea abonamentelor se realizeaza in trei puncte din oras:

<b>Program de eliberare abonamente se efectueaza astfel:</b>									
<b>Zona</b> in zilele de 14 - 15 si 30 - 31 ale lunii in curs intre orele 06.00 - 08.00 si 11.00 - 17.00							<b>Catedrala</b>		
<b>Sediul</b> de LUNI pana JOI intre orele 07.30 - 16.00 si VINERI intre orele 7.30 - 13.30							<b>societatii</b>		
<b>B-dul</b>	<b>A.I.Cuza,</b>	<b>parter,</b>	<b>bl.</b>	<b>FA21,</b>	<b>langa</b>	<b>Casieria</b>	<b>S.C.</b>	<b>CAO</b>	<b>S.A</b>
de LUNI pana JOI intre orele 07.30 - 16.00 si VINERI intre orele 7.30 - 13.30									

**Sursa : Loctrans-Slatina.ro**

Lipsa stațiilor cu adăpost pentru pietoni, cu casă de bilete, și cu afișaj electronic al orarului, poate descuraja cetățenii să utilizeze transportul în comun. În imaginea de mai jos poate fi observat un exemplu de stație de autobuz fără adăpost pentru pietoni, fără camere de supraveghere, fără facilități pentru persoanele cu dizabilități, fără casă de marcat și fără orar. Lipsa caselor de marcat ar putea fi rezolvată prin introducerea unui sistem de plată a biletelor prin SMS sau card/cash în interiorul autobuzelor.

**Figura 83. Stație de autobuz Slatina**



**Sursa: Google Maps**

Printr-un proiect al Primăriei Municipiului, propus prin Planul de Mobilitate Urbana a Municipiului Slatina, se intenționează amenajarea stațiilor existente, dotarea acestora cu adăposturi pentru călători (unde exista spațiu suficient), precum și dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video, sisteme e-ticketing, afișaj electronic precum poate fi observat în figura de mai jos. Prin acest proiect se urmărește amenajarea a tuturor stațiilor de autobuz, montarea de sisteme pentru e-ticketing și camere video de supraveghere. Este de asemenea necesară dotarea stațiilor de transport în comun cu facilități pentru persoanele vârstnice sau cu dizabilități: rampe funcționale, semnale luminoase pentru persoanele cu deficiențe de auz și vorbire, dispozitive tactile și auditive pentru nevăzători și integrarea stațiilor în aplicații mobile specifice ex: SOS Surdo-muți.



**Figura 84. Simulare stație de autobuz moderna**



Sursa: Imagine google urbanmarket.ro

Au fost identificate încă două proiecte pentru eficientizarea transportul în comun:

1. P 2.4 *Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)* Sistemul integrat de plata a serviciilor comunitare va avea ca subsistem principal sistemul de ticketing al transportului public urban. Sistemul va permite plata calatoriilor pe baza unor carduri contactless, a unor aplicatii securizate pentru telefoane mobile (ex. cu tehnologie NFC) sau altor forme, inclusiv SMS. Pe langa acest subsistem vor fi integrate ulterior si alte sisteme similare pentru: plata parcarilor, plata accesului in zonele restrictionate, inchirierea de biciclete si alte vehicule alternative, plata unor activitati culturale si alte servicii comunitare.

3. P 2.3 *Amenajare autobaza, inclusiv statii de incarcare vehicule electrice* Loctrans urmeaza sa se mute intr-un sediu nou, fostul liceu de pe strada Draganesti 25. Proiectul propune reconversia functionala a salii de sport pentru a functiona ca autobaza. Inclusiv instalarea a 3 statii de incarcare pentru vehicule electrice pentru transportul public local. Statiile de incarcare vor fi integrate in sistemul de management al statiilor electrice de incarcare.

Gradul de mulțumire limitat al cetățenilor în ce privește serviciile de transport public fac ca transportul în regim de taxi să fie o alternativă la utilizarea transportului în comun, prețurile fiind considerate de către călători destul de competitive, existând, în același timp, un număr de 400 de autorizații pentru licența de taxi eliberate pe raza municipiului.

Prioritizarea transportului în comun în trafic prin soluții specifice de proiectare a stațiilor de autobuz, benzi dedicate și prioritate în intersecțiile semaforizate este extrem de necesară pentru îmbunătățirea acestui mijloc de transport. De asemenea, sistemului actual de tarifare care este bazat pentru o singură călătorie trebuie modificat, având în vedere că în prezent acesta limitează transferul între linii. Serviciile de transport trebuie armonizate, prin existența unui operator care să asigure servicii integrate, astfel încât pasagerul să

ajungă ușor în toate destinațiile necesare. Sunt necesare, de asemenea, aspecte precum creșterea nivelului de atractivitate a serviciilor prin viteza comercială, confortul vehiculelor, distanțele pe principalele legături rutiere, orar fix, GPS pentru autobuze și afișaj electronic în stații a minutilor rămase până la sosirea autobuzului, sistem de supraveghere video în stațiile de transport în comun, cât și în flota de transport în comun, implementarea de politici de parcare care să sancționeze drastic staționarea autovehiculelor în stațiile de transport public, modernizarea sistemului de plată a biletului prin utilizarea biletului electronic și posibilitatea plății cu telefonul mobil și card bancar pentru a face transportul public mai atractiv. Conform societății civile din Slatina, alte soluții pentru accesibilizarea și fluidizare transportului în comun ar putea fi transportul public on-demand și începerea cursurilor școlare la ore diferite pentru școlile și liceele din același cartier, pentru a nu aglomera transportul public. Un sistem de transport public pentru elevi – school bus - ar putea contribui la decongestionarea traficului și ar obișnui populația tânără să utilizeze transportul în comun. Linii expres (cu opriri doar în stațiile mari) ar mari viteza și eficiență transportului în comun. Investițiile în transportul public sunt esențiale, iar o bună infrastructură de transport public este extrem de importantă pentru navetiști și pentru a oferi posibilități eficiente de transport de călători.

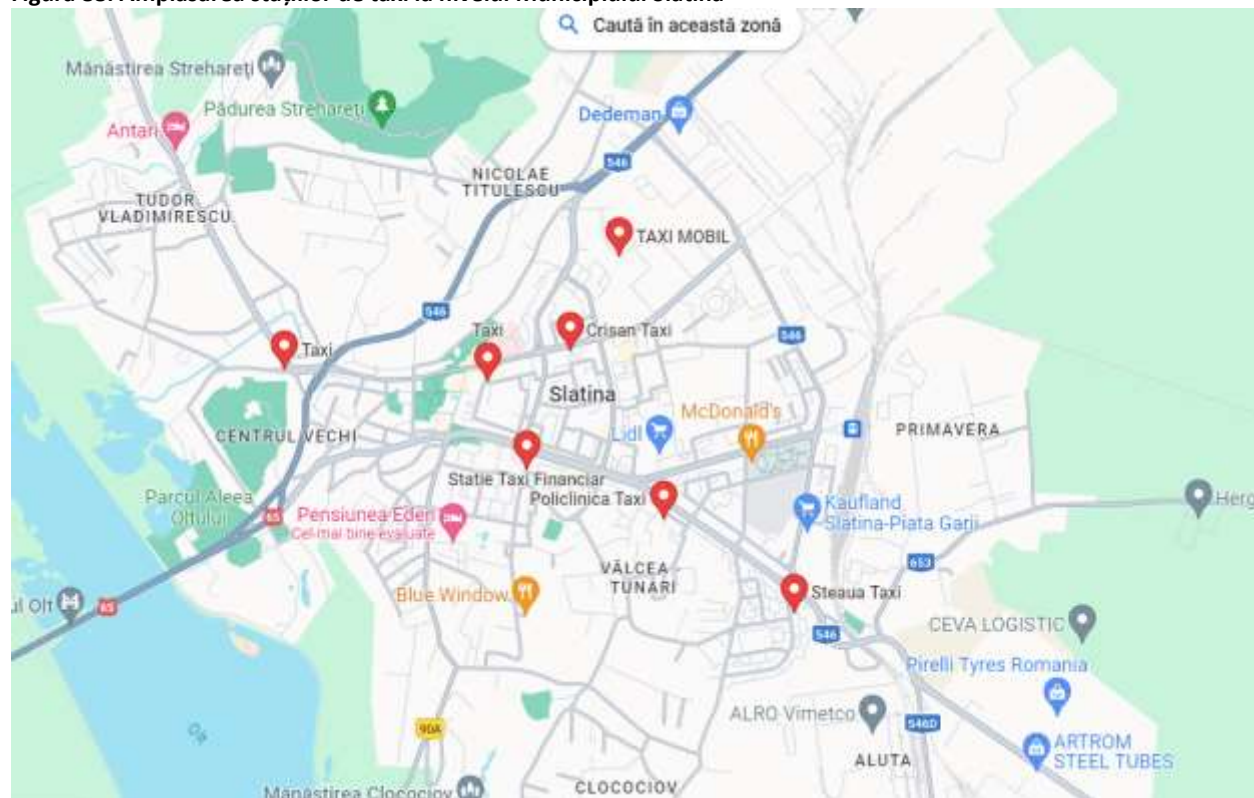
În perioada de implementare 2014-2023, practic toate orașele mari din România au elaborat sau sunt în curs de a elabora planuri de mobilitate urbană, iar majoritatea acestor planuri include componente de dezvoltare a transportului public. Aceste planuri de mobilitate recomandă deja direcții strategice majore pentru adoptare de către localitățile componente ale zonei urbane funcționale. Unul dintre domeniile importante de intervenție este subvenționarea sistemelor de transport public metropolitan, având în vedere că numărul de navetiști va fi în continuare creștere, iar un sistem de transport public eficient, care să asigure o deplasare ușoară a călătorilor în interiorul zonei urbane funcționale este foarte important pentru buna funcționare a economiei metropolitane.

În acest sens, Primăria Slatina a început să promoveze un proiect pentru dezvoltarea Transportului Metropolitan în ZUF Slatina, inclusiv de amenajarea de spații de tipul Park&Ride. Dezvoltarea unor abonamente de călătorie integrate pe ZUF și rezolvarea modului în care sunt atribuite contractele de transport interjudețean sunt esențiale pentru succesul proiectului.

Transportul public este întotdeauna o bună alternativă la folosirea autoturismului privat. Însă pentru ca sistemul de transport public să fie preferat în locul autoturismului personal de cât mai mulți oameni, este important ca acesta să fie ușor accesibil, confortabil și omniprezent. Numărul mare de călători poate asigura o profitabilitate înaltă a companiilor de transport public, de aceea, măsurile care sporesc atractivitatea sistemului de transport public vor veni cu impact pozitiv atât pentru creșterea economiei, cât și pentru îmbunătățirea calității vieții. Însă pentru a se putea implementa măsuri cât mai eficiente, se recomandă colectarea de informații referitoare la mobilitatea cetățenilor. După modelul Norvegian, această colectare de informații ar putea fi realizată printr-un chestionar făcut o dată la 5 ani, prin care se colectează informații despre accesul la transportul în comun, informații despre profesia celor chestionați, informații despre orele la care utilizează transportul în comun, informații despre mijloacele de transport preferate, opțiunile de transport preferate pentru călătorii mai lungi etc.

Conform datelor obținute de pe website-ul Autogarii Transbuz Slatina, în timpul unei zile lucrătoare, Municipiul Slatina este conectat rutier de localitățile din județ printr-un număr de 448 curse distribuite pe 60 de trasee. Toate cursele au drept capăt de traseu sau stație intermediară Autogara Transbuz Slatina.

**Figura 88. Amplasarea stațiilor de taxi la nivelul Municipiului Slatina**



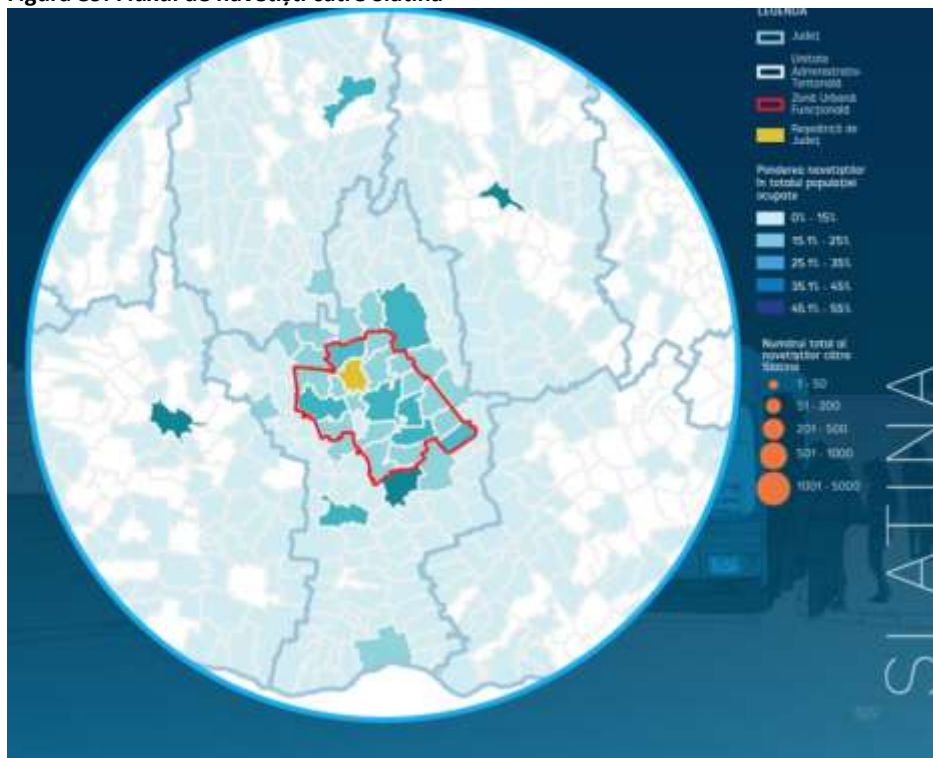
Sursa: Google maps

În urma consultărilor publice a reieșit faptul că deși toate dispeceratele de taxi dispun de aplicații mobile pentru preluarea comenzilor (SteauaTaxi, Taxi Mobil), nici-una dintre companiile de taxi din Slatina nu operează automobile accesibile pentru persoane cu dizabilități. O legislație mai bună pentru taxiuri și metode drastice de control al calității (sanțiuni drastice dacă nu sunt puse aparatele de taxi, dacă se refuza curse, dacă nu sunt curate taxiurile etc) cât și permiterea serviciilor alternative de transport de tipul Uber pentru a crea concurență, ar contribui la ridicarea nivelului serviciilor prestate.

### 2.5.9 Transport intermodal

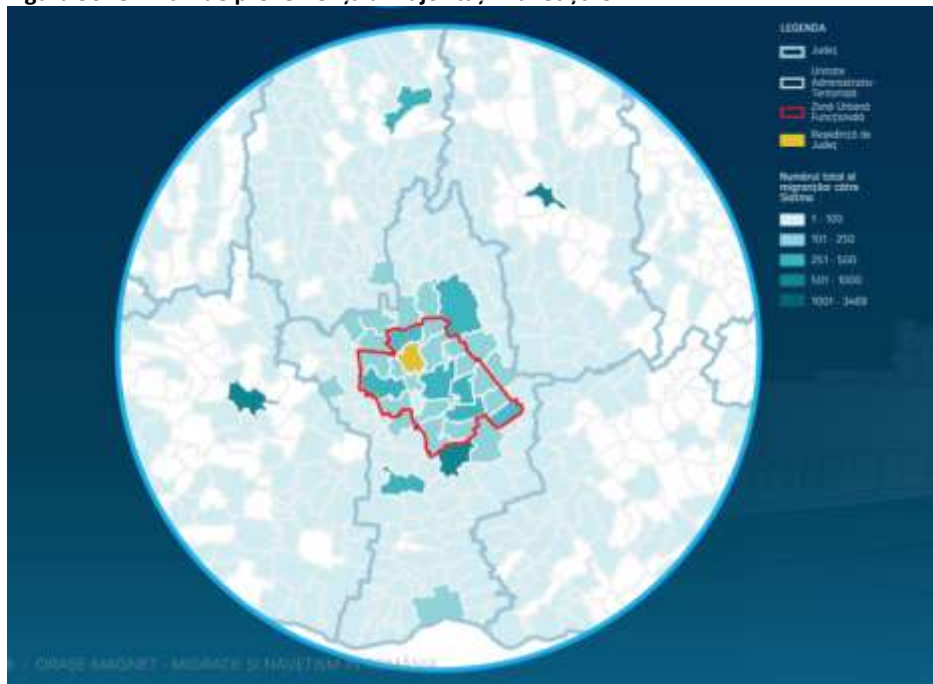
Dezvoltarea nodurilor de transport intermodal pentru facilitarea transportului navetiștilor este deosebit de importantă pentru dezvoltarea economică a Municipiului Slatina. Figurile de mai jos prezintă fluxul zilnic de navetiști către Slatina, precum și localitățile de proveniență a acestora, conform studiului Orașe Magnet. Migrație și Navetism în România și datelor colectate la ultimul recensământ al populației din 2011.

Figura 89. Fluxul de navetiști către Slatina



Sursa: Orașe Magnet. Migrație și Navetism în România

Figura 90. UAT-uri de proveniență a majorității navetiștilor



Sursa: Orașe Magnet. Migrație și Navetism în România

Marea majoritatea a navetiștilor din Slatina provin din localitățile învecinate Municipiului Slatina într-o rază de 20 km în jurul acestuia, cele mai multe fiind situate în sudul municipiului. Cu titlu de exemplu sunt localitățile : Scornicești, Recea, Ipotești, Coteana, Brancoveni, Facilitarea accesului la transportul în comun

pentru navetiști, atât înspre Slatina, cât și în interiorul municipiului, este esențială pentru relaxarea traficului, a siguranței pietonilor, dar și a dezvoltării economice sustenabile.

Autogara Transbuz Slatina primește în medie un număr de 45.155 pasageri pe lună, iar minimum de pasageri care utilizează transportul județean în Autogara Slatina este de aproximativ 18.000 pe lună.

Stația de autobuz de lângă Gara Slatina este deservită de traseele companiei care asigură transportul public în Municipiul Slatina. Problema este însă că Autogara Slatina nu este conectată eficient cu stațiile de transport în comun. Din cauza localizării sale, aceasta contribuie la aglomerarea traficului în Piața Garii.

Crearea de rute ocolitoare pentru diferite linii de transport în comun, conectarea acestora cu garile și mutarea autogării înspre periferia municipiului, ar contribui la relaxarea traficului.

Mai mult, amenajarea de centre intermodale moderne și utilizarea unui singur bilet (bilet unic) care să fie valabil pe toate mijloacele de transport în comun (feroviar și public motorizat) ar încuraja navetiștii să utilizeze mai multe mijloace de transport în comun pentru rutele lor zilnice. De asemenea este încurajată amenajarea unor parcări de tip park & ride la capătul liniilor de transport public local.

### 2.5.10 Siguranța în trafic

România trebuie să implementeze măsuri rapide pentru a spori siguranța în trafic, având în vedere că situația este extrem de alarmantă, România situându-se pe primul loc în UE în ce privește numărul deceselor în trafic. Densitatea căilor rutiere din România este de 26% din media UE, chiar dacă investițiile per km de drum în țara noastră sunt printre cele mai ridicate din Uniunea Europeană.

Performanța drumurilor este una scăzută, iar acest lucru contribuie enorm la producerea de accidente rutiere, numărul deceselor în urma accidentelor rutiere care au loc în România fiind cel mai ridicat din UE (9,6% în 2018 la nivel național, comparat cu 5,2%, media EU27)

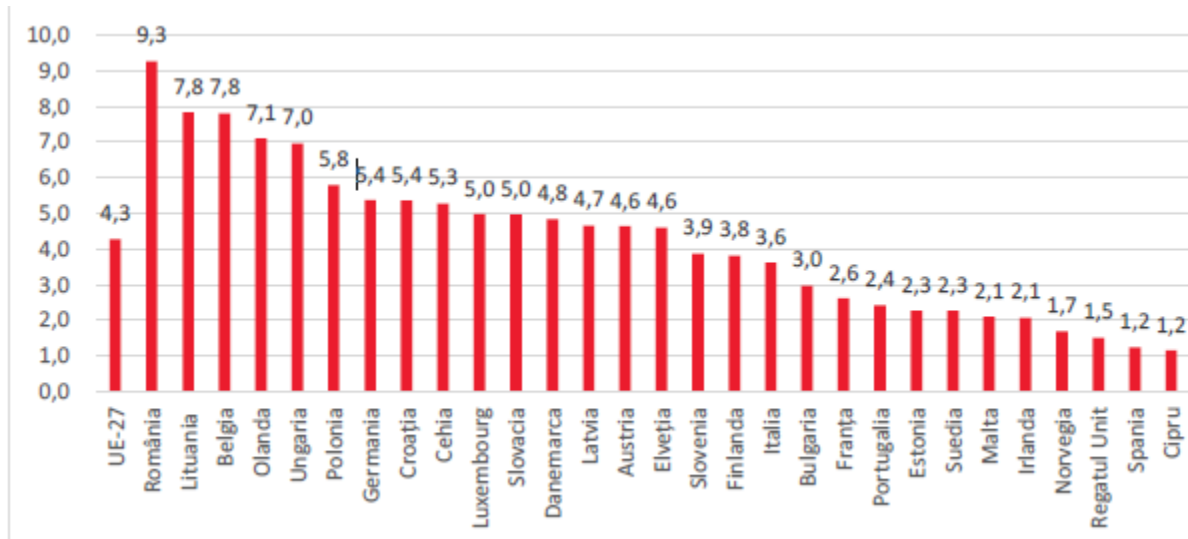
**Figura 91. Procentul deceselor cauzate de accidente rutiere în România și UE**



Sursa: Eurostat, DG MOVE, pe baza datelor CARE (baza de date UE pentru accidentele rutiere)

România este pe primul loc în UE la numărul de decese rezultate din accidente în rândul bicicliștilor, de asemenea, înregistrând un procent de 9 fatalități la milionul de locuitori.

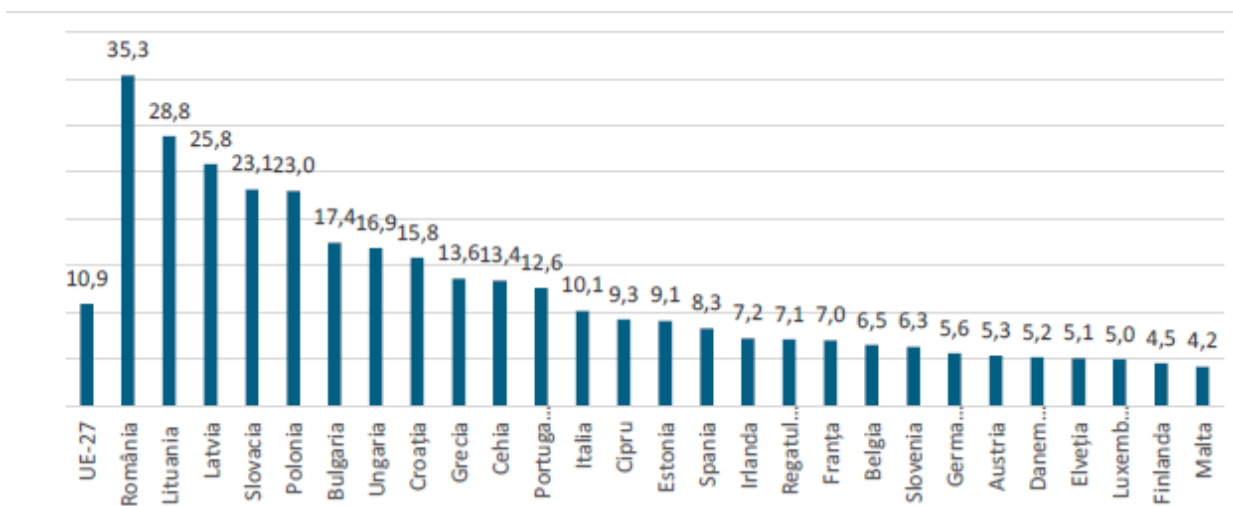
**Figura 92. Numărul de decese în rândul bicicliștilor la 1 mil. de locuitori în UE**



Sursa: Eurostat

Creșterea siguranței este un element cheie în încurajarea deplasărilor pietonale. O parte însemnată a persoanelor care merg pe jos sunt copiii școlari și oamenii în vârstă, ambele grupuri situându-se în categorii vulnerabile. România are cea mai mare rată a fatalităților pietonilor din UE cu 35 de decese la 1 mil. de locuitori în 2018.

Figura 93. Numărul de pietoni decedați la 1 mil. de locuitori în UE



Sursa: Eurostat

Figura 94. Număr accidente pe drumurile publice din incinta urbanului în Slatina



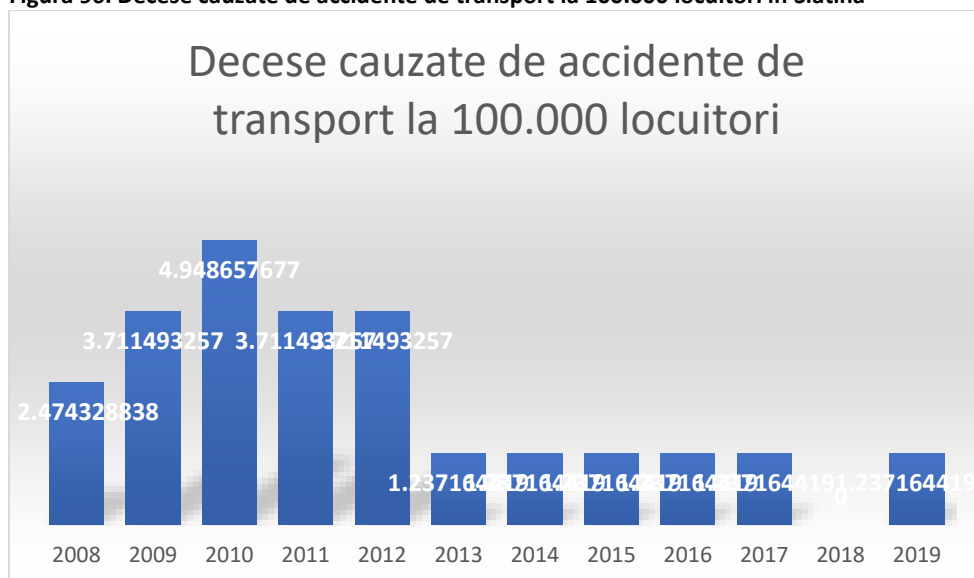
Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: <https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/>

Figura 95. Număr decese din accidente pe drumurile publice din incinta urbanului în Slatina



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: <https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/>

Figura 96. Decese cauzate de accidente de transport la 100.000 locuitori în Slatina



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: <https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/>

Conform Poliției Municipiului Slatina, în anul 2022s-au înregistrat 458 de evenimente rutiere soldate cu victime omenești, dintre care 100 de accidente grave și 358 de accidente ușoare, în urma acestora rezultând 493 de persoane rănite ușor, 66 de persoane rănite grav și 45 de persoane decedate. Se constată că numărul accidentelor grave a scăzut cu 38 față de anul 2021

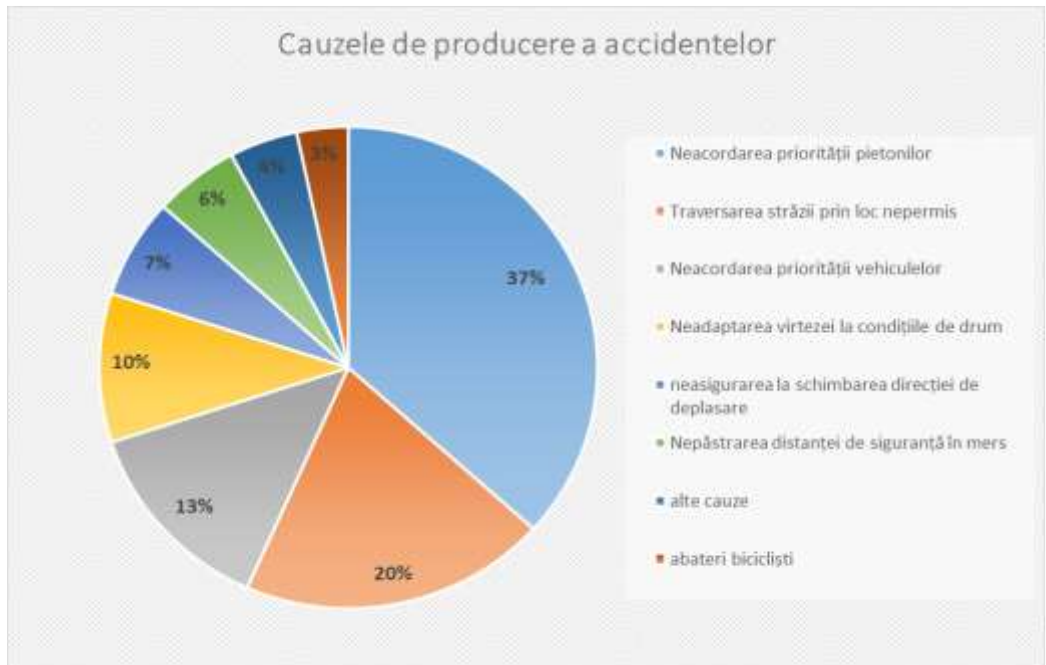
Deși în 2022 s-a înregistrat o scădere a numărului de accidente, trendul general pe ultimii 10 ani este încă unul crescător. Alți indicatori importanți din punct de vedere al siguranței rutiere pentru Slatina în anul 2019 au fost:

- 0,04% - Rata mortalității in accidente rutiere – această rată se calculează între numărul de persoane care și-au pierdut viața în urma accidentelor rutiere, raportat la numărul total de persoane implicate în accidente rutiere
- 0,15% - Rata gravă a accidentelor rutiere – această rată se calculează între numărul de persoane implicate în accidente rutiere care suferă de răni grave, raportat la numărul total de persoane implicate în accidente rutiere
- 1,23% - Rata ușoară a accidentelor rutier - această rată se calculează între numărul de persoane implicate în accidente rutiere care suferă de răni ușoare, raportat la numărul total de persoane implicate în accidente rutiere
- 1,25 - Accidente rutiere la 1000 locuitori

Analizând spațial distribuția accidentelor din imaginile de mai jos, se poate observa că majoritatea acestora au avut loc pe următoarele arterele principale ale Municipiului Slatina, artere cu trafic intens.



**Figura 97. Cauze de producer a accidentelor**



Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Slatina

Zonele care prezinta cel mai mare risc pentru pietoni sunt reprezentate de trecerile de pietoni de pe strazile Primaverii si Ecaterina Teodoroiu. Bulevardul A.I. Cuza a fost pana de curand o zona cu risc pentru pietoni, dar problemele de siguranta au fost rezolvate prin metode de calmare a traficului cum ar fi realizarea unor treceri de pietoni inaltate (pe Bdul.A.I.Cuza au fost realizate 3 astfel de treceri).

**Figura 98. Lungime străzi urbane, lungimea rețelei de iluminat stradal și lungime trotuare în Slatina**



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: <https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/>

Proiecte identificate ale Primăriei Slatina pentru creșterea gradului de siguranță în trafic sunt următoarele:

- Proiect al Primăriei Slatina - Reabilitare/Extindere iluminat public în zonele nou construite, finanțat din bugetul local – realizat .
- Proiect al Primăriei Slatina - Reabilitare străzi și trotuare din zona centrală și cartierele rezidențiale Proiect extras din PMUD – realizat
- Proiect al Primăriei Slatina - Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite Proiect extras din PMUD – in curs de realizare
- Proiect al Primăriei Slatina - Montarea de semafoare în zonele cu risc de accidente– in curs de realizare

În PMUD Slatina au fost identificate drept probleme majore care au contribuit la creșterea numărului de accidente următoarele: lipsa unui terminal intermodal, inexistența unui sistem de management al traficului care să se adapteze în funcție de fluctuațiile acestuia, existența unor sectoare de stradă care se suprapun cu traseele drumurilor naționale sau județene, limitarea deplasării pietonilor pe zona pietonală din cauza mașinilor parcate neregulamentar, treceri de pietoni nesemnalizate corespunzător, treceri de pietoni slab iluminate, pondere mare străzi nemodernizate, trotuare pietonale prea înguste. Pe lângă rezolvarea problemelor identificate, accesibilizarea funcțională pentru persoanele vârstnice sau cu dizabilități a străzilor, a trotuarelor, a intersecțiilor, și a trecerilor pentru pietoni (standard, pasaje subterane sau treceri supratere) este absolut necesară: covoare tactile, rampe funcționale, semafoare cu semnale sonore și buton special pentru persoanele vârstnice sau cu dizabilități care ar prelungi durata culorii verzi necesară traversării în siguranță.

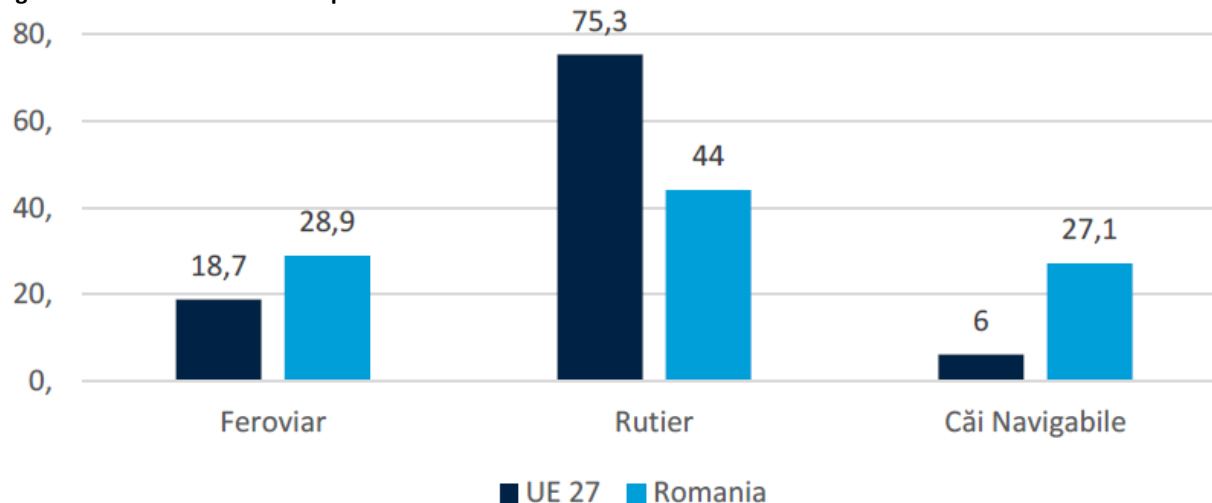
Poliția Locală al Municipiului Slatina a identificat ca și problemă majoră lipsa unui dispecerat dedicat pentru exploatarea sistemului de supraveghere video, în timp real, sistem care să fie integrat cu structurile competente să intervină pentru soluționarea problemelor din trafic. Un asemenea sistem informatic dedicat (software și hardware), cu specific de supraveghere video, ar permite monitorizarea activă a zonelor de interes și alarmarea în mod automat în cazul producerii unor încălcări ale reglementărilor (de ex: intrarea pe acces interzis, trecere pe culoarea roșie a semaforului, etc.). Extinderea sistemului de supraveghere video și îmbunătățirea acestuia prin dotarea cu camere ce permit mai multe funcții și rapoarte, ar facilita o mai bună alocare a resursei umane în funcție de frecvența unor incidente.

În urmă consultărilor publice, cetățenii municipiului au propus impunerea de restricții de viteză pentru străzile înguste din zonele rezidențiale ale orașului. O altă soluție propusă de societatea civilă a fost crearea de treceri pentru pietoni supratere sau pasaje subterane în zonele de risc, au fost identificate de către cetățeni ca și zone care necesită un acces pietonal mai bun și mai sigur. Amenzi drastice, programe de educație rutieră a populației dar și o iluminare mai bună a trecerilor de pietoni au fost propuse în sesiunile de consultări. Pentru semnalarea problemelor cetățenilor, inclusiv cele de siguranță în trafic, au fost propuse dezvoltarea proiectului pentru Implementarea Sistemului SlatinaAlert pentru Raportarea Incidentelor din Municipiu, promovarea soluțiilor dezvoltate de către cetățeni precum platformă Photovoice și înființarea unui serviciu distinct în cadrul Primăriei Slatina: Direcția de Mobilitate (monitorizarea traficului, zone pietonale, transport nemotorizat).

### 2.5.11 Transportul de mărfuri

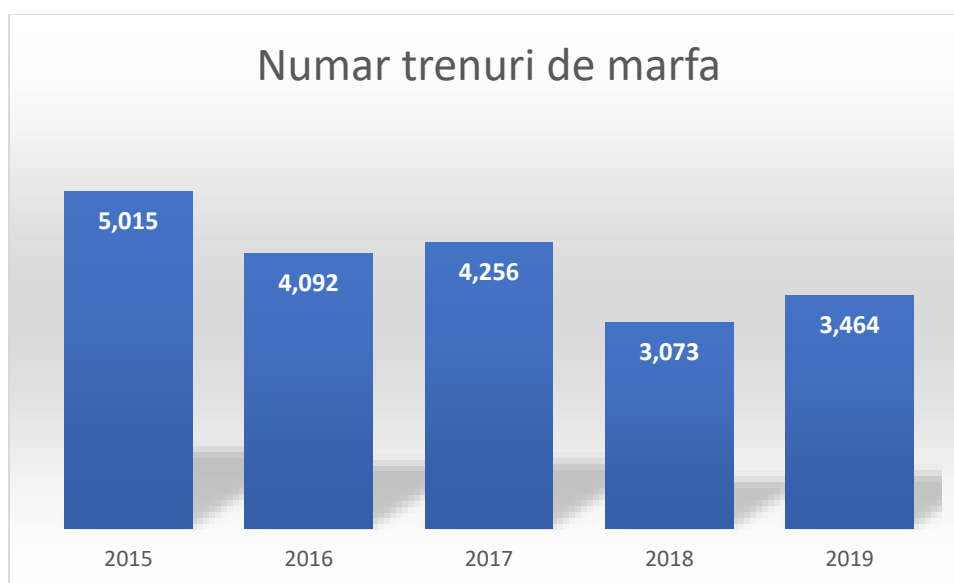
În ceea ce privește transportul de mărfuri și facilitarea activității economice, căile rutiere românești au câștigat constant teren în fața transportului feroviar. De 3 până la 4 ori mai mulți pasageri/km și tone/km (de marfă) se realizează pe cale rutieră în dauna celor feroviare, iar 47,24% dintre veniturile firmelor din România sunt generate de o deplasare de 60 de minute cu mașina pe coridorul de autostradă A1. Dezvoltarea căilor rutiere, în comparație cu cele feroviare, a fost susținută de un mediu politic favorabil, astfel încât, pentru fiecare leu investit în rețeaua feroviară a României, aproape 17 lei au fost investiți în rețeaua sa rutieră. Investițiile în infrastructura feroviară sunt cele mai scăzute din UE și, prin urmare, limitările de viteză și infrastructura deteriorată descurajează o prezență mai mare a operatorilor internaționali de marfă și reduc calitatea serviciilor oferite pasagerilor. Astfel totalul numărului de trenuri de marfă care au tranzitat stația CF Slatina în 2019 a fost de 3464, o scădere cu 1.551 unități pe an față de anul 2015

Figura 101. Cota modală a transportului de mărfuri în România



Sursa: Eurostat

Figura 102. Numărul trenurilor de marfă care au tranzitat stația CF Slatina



Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare date indicatori: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Pe raza municipiului Slatina, principalul mod de transport al mărfurilor este cel rutier cu vehicule comerciale de peste 3,5 tone. Accesul vehiculelor comerciale cu o greutate mai mare de 3,5 tone în Slatina este reglementat prin Hotărâre a Consiliului Local Conform acesteia, toate vehiculele comerciale de peste 3,5 tone pot să tranziteze municipiul Slatina în baza unei autorizații emise de Direcția

Generală Tehnică și Investiții – Serviciul Administrare Străzi și Sistemă Rutieră. Există și drumuri în Slatina unde nu sunt restricții de circulație pentru vehiculele de peste 3,5 tone.

Majoritatea camioanelor, 55%, doar tranzitează raza municipiului Slatina, fapt ce aglomerează traficul și îngreunează transportul public din cauza lipsei unei variante ocolitoare complete. După deschiderea drumului expres Craiova – Pitești tranzitul autovehiculelor de marfa se va reduce drastic.

**Figura 105. Varianta de ocolire a municipiului Slatina**



**Sursa: Google Maps**

În nordul municipiului Slatina, nu există în acest moment o variantă ocolitoare pentru traficul de camioane care circulă pe drumul DN65. Cartierele din nordul orașului sunt cel mai puternic afectate deoarece o parte însemnată a traficului se desfășoară pe Varianta Oituz, care face legătura dintre DN 65 și podul peste Olt. Conform datelor PMUD Slatina, nord estul municipiului este traversat de aproximativ 700 de camioane/zi. Combinația dintre traficul de camioane și cel din oraș aglomerează municipiul, ceea ce duce la scăderea siguranței rutiere și pietonale. Construirea variantei ocolitoare pe latura de nord a orașului, ar putea fi finanțată prin fonduri europene pe exercițiul financiar 2021-2027. Această variantă de ocolire va fi racordată la drumul expres cu profil de autostrada Craiova Pitesti și ar putea avea două benzi pe sens cu o viteză de circulație de 100 km/h.

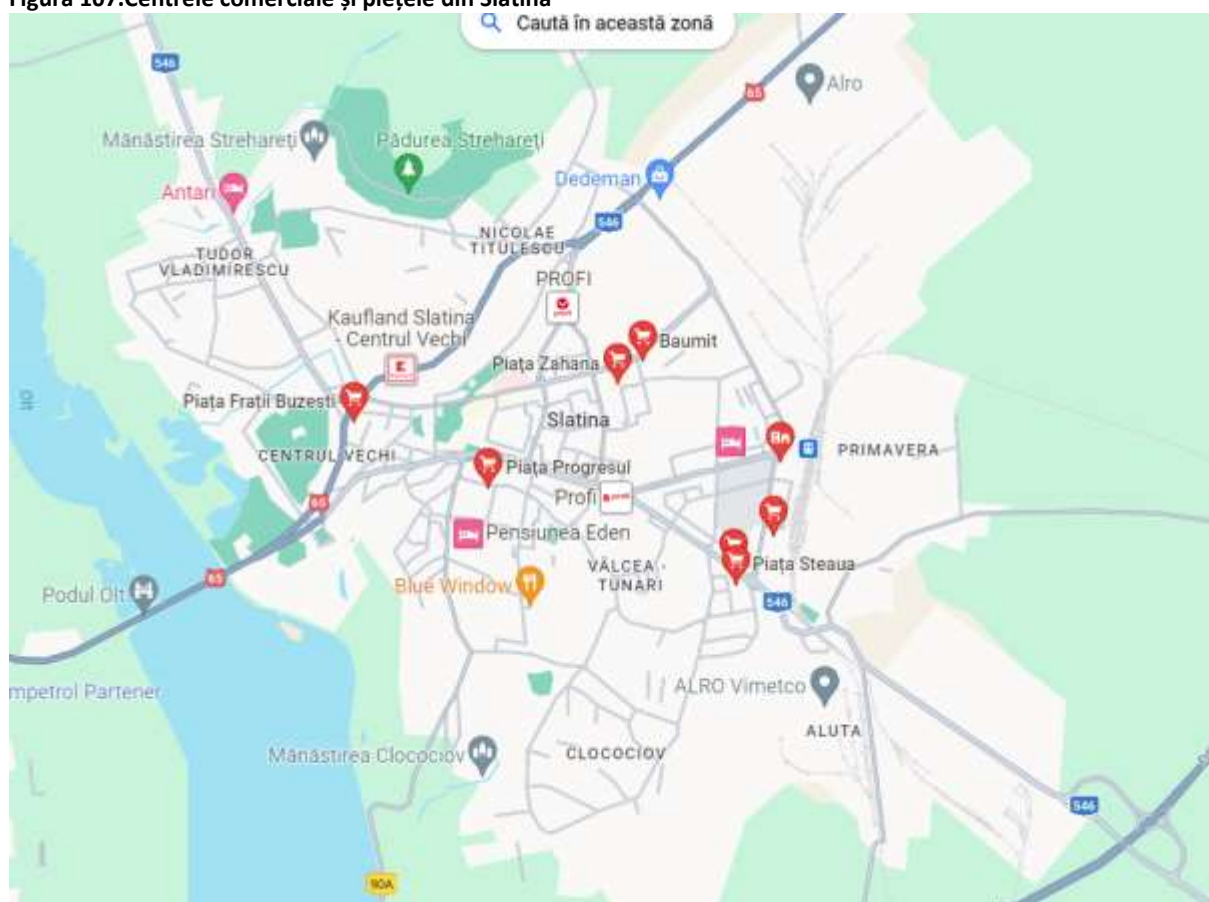
Transportul de marfă urban este reglementat în municipiul Slatina prin Hotărare a Consiliului Local în care se specifică faptul că aprovizionarea piețelor și centrelor comerciale se face prin oprirea vehiculului fără să blocheze traficul pe prima bandă sau în parcuri special amenajate. Dacă aceste condiții nu sunt îndeplinite, aprovizionarea se poate face doar în intervalul orar 22:00-06:00. Lipsa unui mecanism de control și penalizare face ca procesul de aprovizionare să fie făcut în timpul zilei, ceea ce îngreunează transportul public și traficul din oraș. De asemenea, traficul este aglomerat și de furgonetele de sub 2,5 tone, care sunt în componența firmelor de curierat rapid, și care sunt obligate să oprească de cele mai multe ori pe prima bandă sau staționează pe străzi înguste. Realizarea unui punct de descărcare a mărfurilor și înființarea unor coridoare de tranzit interioare pentru traficul mixt marfă și persoane ar putea reprezenta o soluție pentru un transport de marfă mai eficient care să nu contribuie la aglomerarea traficului în interiorul municipiului.

**Figura 106. Staționare vehicul comercial într-o zonă comercială din centrul Slatinei**



Sursa: Google Street View

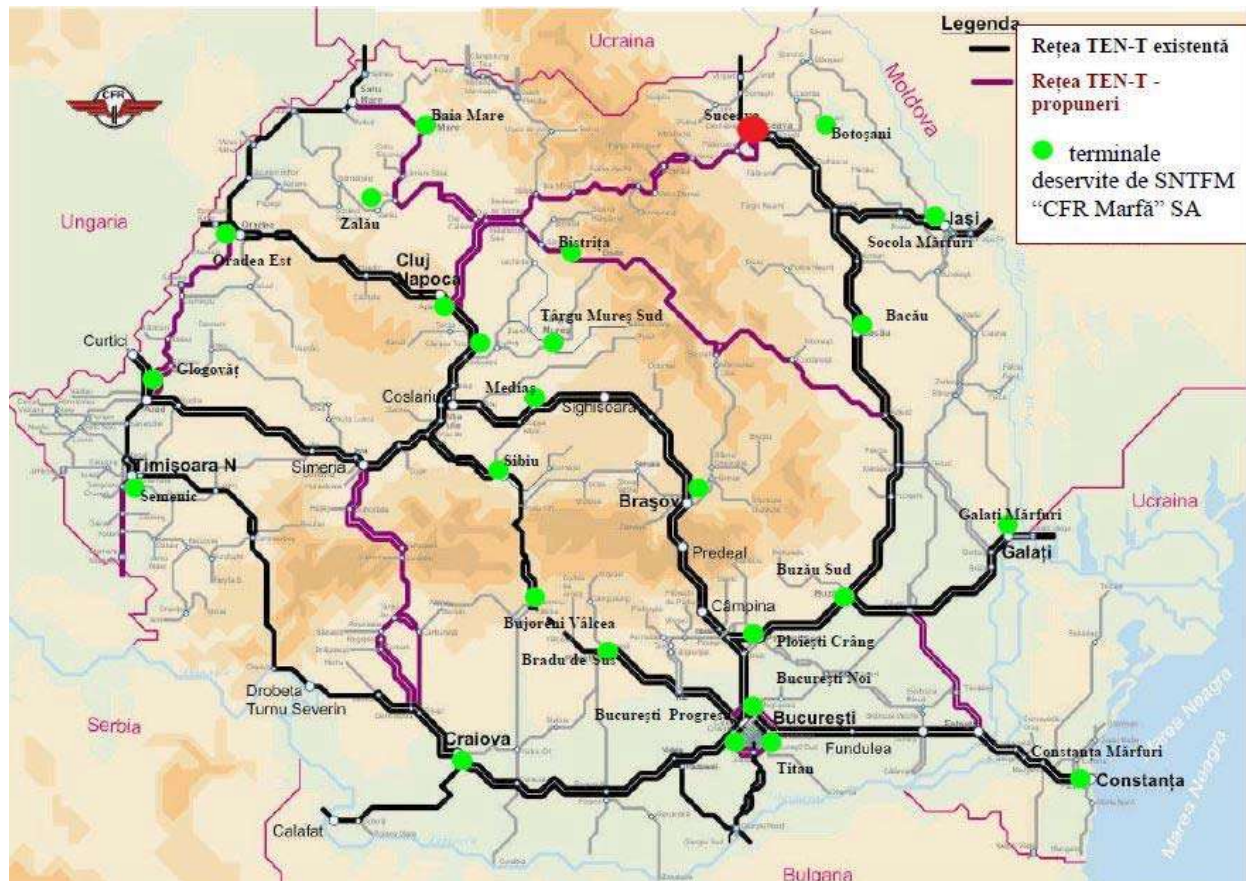
Figura 107. Centrele comerciale și piețele din Slatina



Sursa: Google Maps

În Municipiul Slatina nu există nici un terminal intermodal din cele 14 puncte de transport multimodal de marfă din România, Slatina fiind doar tranzitata de transportul de containere.

Figura 108. Terminalele feroviare de marfă în România



Sursa: CFR Marfă

Dezvoltarea rețelelor TEN-T feroviare, prin care ar crește viteza de deplasare a trenurilor de marfă de la 43 km/h la 120 km/h, ar reduce considerabil traficul rutier. Pentru a spori eficiența economică, precum și pentru reducerea poluării, sunt necesare intervenții mai aplicate în ce privește transportul feroviar de marfă, precum și transportul de marfă pe canalele navigabile, care ar contribui enorm, de asemenea, și la decongestionarea traficului rutier. Inițierea unui punct multimodal în Municipiul Slatina ar genera multiple avantaje, atât pentru oraș, cât și pentru agenții economici care funcționează pe teritoriul Municipiului.

### 2.5.12 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

Conectare la coridoarele majore de transport existente și propuse	
<b>Provocări</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nici-un tronson de drum aflat pe coridoarele TEN-T principale nu este finalizat sau în lucru, toate sunt în stadiul de proiect.</li> <li>- Nici-unul dintre proiectele de modernizare sau electrificare a căii ferate nu este finalizat sau în lucru.</li> <li>- Canalul Dunare-Olt este într-o stare incipientă de dezvoltare</li> </ul>	<b>Recomandări</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Finalizarea coridoarelor TEN-T rutiere.</li> <li>- Finalizarea modernizării coridoarelor TEN-T feroviare</li> <li>- Demararea construcției canalului Dunare-Olt</li> </ul>
Accesibilitate rutieră	
<b>Provocări</b>	<b>Recomandări</b>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nu există o centură ocolitoare în parte de nord a Municipiului Slatina.</li> <li>- Drumurile de legătură cu zona urbană funcțională se află într-o stare slabă, iar în partea de nord nu există o variantă ocolitoare a orașului.</li> <li>- Permeabilitate rutieră scăzută în partea de vest a orașului datorată numărului scăzut de treceri peste râul Olt</li> <li>- Creșterea nivelului de trafic pe tronsoanele principale de intrare/ieșire din oraș.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezvoltarea unei centuri ocolitoare în partea nordică a municipiului.</li> <li>- Modernizarea drumurilor de legătură cu localitățile periurbane.</li> <li>- Dezvoltarea rețelelor de drumuri care fac legătura cu granițele externe.</li> <li>- Implementarea unei semaforizări inteligente și al unui sistem dinamic de management al traficului în Municipiul Slatina</li> </ul>
<b>Starea drumurilor</b>	
<p><b>Provocări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Multe străzi ale orașului au un profil limitat (sub 12 m lățime) și sunt de o calitate scăzută, cu precădere în zonele periurbane (noile cartiere rezidențiale precum Primavera și zonele provenite dintr-o structură stradală rurală, cum este Cireasov).</li> <li>- Drumurile de legătură cu zona urbană funcțională se află în stare slabă.</li> <li>- Localitățile rurale din zona periurbană au nevoi urgente de investiții în modernizarea drumurilor naționale, județene și comunale care le străbat. Starea generală a drumurilor județene este una medie, iar starea celor comunale și locale este una proastă. Toate categoriile de drumuri necesită modernizare, iluminare și reabilitarea podurilor.</li> </ul>	<p><b>Recomandări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezvoltarea și implementarea unui program integrat de modernizare a drumurilor din zona periurbană</li> <li>- Implementarea unui sistem de mentenanță predictivă a infrastructurii rutiere și corelarea acestuia cu o platformă de colectare feedback din partea cetățenilor.</li> <li>- Modernizarea actualei rețele stradale din zona industrială situată în sudul și estul Municipiului.</li> </ul>
<b>Parcare</b>	
<p><b>Provocări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Spații limitate de parcare în comparație cu necesitățile actuale în municipiul Slatina</li> <li>- Crearea unui număr mare de parcări informale care blochează spațiul pietonal și unele stații de transport în comun.</li> <li>- Existența extrem de limitată a parcarilor pentru biciclete și lipsa acestora în localitate.</li> <li>- Lipsa marcajelor care delimitează locurile de parcare în zonele rezidențiale care contribuie la parcări haotice și informale.</li> <li>- Lipsa parcarilor monitorizate cu senzori și a unei aplicații care să arate în timp real disponibilitatea și locația exactă a locurilor de parcare.</li> <li>- Lipsă parcări de tipul Park &amp; Ride</li> </ul>	<p><b>Recomandări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Crearea unei rețele extinse de parcări subterane sau supraterane multietajate ar reduce intensitatea ocupării spațiului public de către automobile.</li> <li>- Continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidențiale cu parcări amenajate la sol. Aceste garaje ocupă prea mult spațiu și sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcare. Accentul în acest caz cade pe zonele cu cea mai mare cerere de locuri de parcare, și anume zonele de locuințe colective.</li> <li>- Implementarea de măsuri mai drastice pentru sancționarea parcarilor informale.</li> <li>- Dezvoltarea de parcări pentru biciclete și de garaje smart pentru biciclete în municipiul Slatina</li> <li>- Cooptarea cetățenilor în identificarea</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Educație deficitară a conducătorilor auto din municipiul Slatina și a celor care tranzitează municipiul în ceea ce privește modul de parcare a autovehiculelor și utilizarea locurilor de parcare.</li> <li>- Lipsa parcarilor pentru mașini electrice și lipsa parcarilor pentru biciclete în oras.</li> </ul>	<p>zonelor ce necesită intervenții</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parcări inteligente cel puțin pentru parcarile din centrul municipiului Slatina.</li> <li>- Crearea de parcări Park&amp;Ride la punctele cheie de intrare în oraș în proximitatea stațiilor de transport în comun.</li> <li>- Programe de educare a cetățenilor asupra utilizării adecvate a locurilor de parcare.</li> <li>- Dezvoltarea de parcări pentru mașini electrice și parcări pentru biciclete în diferite zone din oras.</li> </ul>
<b>Accesibilitate ferată</b>	
<p><b>Provocări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gara feroviara Slatina necesită lucrări de mentenanță.</li> <li>- Nu există un sistem de taxare unic pentru toate mijloacele de transport din Municipiu și zona periurbana , astfel încât biletele de călătorie pentru trenuri să asigure și transportul cu autobuzele din localități.</li> <li>- Orarul trenurilor care trec prin Gara Slatina nu este corelat cu tendințele persoanelor care fac naveta la nivelul zonei periurbane. Nu există un abonament integrat la nivelul zonei metropolitane.</li> <li>- Gările și halele din localitățile periurbane Nu sunt exploatate pentru a facilita utilizarea trenului ca și mijloc de transport în comun din județ către Municipiul Slatina și invers.</li> </ul>	<p><b>Recomandări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renovare Gara Slatina</li> <li>- Crearea unui sistem de taxare unic pentru toate mijloacele de transport în comun din județ, astfel încât biletele de călătorie pentru trenuri să asigure și transportul cu autobuzele în municipiu și localitățile din județ.</li> <li>- Promovarea trenului ca mijloc de transport în comun pentru zona periurbana a municipiului și valorificarea potențialului de dezvoltare a infrastructurii feroviare la nivelul zonei urbane funcționale și a zonei metropolitane.</li> <li>- Modernizarea coridoarelor TEN-T feroviare, inclusiv îmbunătățirea infrastructurii pentru transportul feroviar de marfă.</li> <li>- O abordare transparentă și predictivă a întârzierilor trenurilor în lipsa unei infrastructuri feroviare care să poată diminua întârzierile dar și compensarea acestora prin condiții de călătorie mai bune și returnarea unei sume din prețul biletului pentru întârzieri.</li> <li>- Valorificarea potențialului de dezvoltare a infrastructurii feroviare în județul Olt. Corelarea orarului trenurilor regionale în funcție de nevoi.</li> </ul>
<b>Accesibilitate aeriană</b>	
<p><b>Provocări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Municipiul Slatina nu este conectat eficient la Aeroportul din Craiova, neexistând o rețea de transport în comun</li> </ul>	<p><b>Recomandări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Valorificarea potențialului de dezvoltare a Aeroportului Craiova , având în vedere zona largă de captare a potențialilor pasageri.</li> <li>- Cooptarea de noi operatori de zbor și operarea de noi destinații.</li> <li>- Conectarea eficientă a Municipiului Slatina la Aeroportul Craiova (inclusiv prin transport public).</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conectarea la rețeaua de transport feroviar ar mări accesul pasagerilor din zona de captare a aeroportului din Craiova.</li> </ul>
<b>Infrastructura pentru deplasări nemotorizate</b>	
<p><b>Provocări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amploarea scăzută a sistemului alternativ de transport în municipiul Slatina, și în județul Olt – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee și alei pietonale –raportat la scara localităților.</li> <li>- Lipsa unei legislații suficient de bine adaptate la necesitățile localităților.</li> <li>- Lipsa unei culturi și o imagine negativă asupra mobilității active în Municipiul Slatina</li> </ul>	<p><b>Recomandări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizarea de străzi pietonale și extinderea celor existente în centrul istoric și în cartierele rezidențiale, cu locuințe individuale sau colective.</li> <li>- Realizarea de alei și piste pentru biciclete în Slatina și localitățile periurbane în conformitate cu Ghidul pentru dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete, precum și spații special amenajate pentru circulație pietonală zilnică și de recreere pentru conectarea zonei centrale cu cartierele de locuințe colective.</li> <li>- Prioritizarea pietonilor și a bicicliștilor în intersecții și în traversările curente ale străzilor importante.</li> <li>- Realizarea unor suprafețe cu pavaje cu materiale de calitate ridicată și cu marcaje pentru persoane cu dizabilități.</li> <li>- Crearea și dezvoltarea infrastructurii de transport alternativ (velo și pietonal), inclusiv crearea unor spații de parcare pentru biciclete în stațiile de transport public, gări, zonele rezidențiale și la locurile de muncă.</li> </ul>
<b>Transportul în comun</b>	
<p><b>Provocări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transport public neatractiv care înregistrează timpi de întârziere.</li> <li>- Lipsa unui transport public metropolitan integrat.</li> <li>- Nu există rețele de transport public local extinse în localitățile periurbane, astfel oamenii sunt încurajați să călătorească cu mașina personală.</li> <li>- Lipsa benzilor dedicate pentru transportul în comun.</li> <li>- Lipsa stațiilor de transport public sau fără facilități de bază: protecție față de intemperii, locuri de șezut, automate pentru bilete, acces sau covoare tactile pentru persoane cu dizabilități.</li> </ul>	<p><b>Recomandări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Creșterea nivelului de atractivitate a serviciilor prin viteză comercială și confort, montarea de camere de supraveghere în autovehiculele de transport în comun și în stațiile de transport în comun pentru siguranță sporită, modernizarea sistemului de plată a biletului prin utilizarea biletului electronic și posibilitatea plății cu telefonul mobil pentru o experiență mai bună.</li> <li>- Introducerea unor benzi dedicate pentru transportul în comun și rute expres pentru conexiuni la distanțe mari.</li> <li>- GPS pentru toate autobuzele și afișaj electronic în stații a minutelor rămase până la sosirea mijloacelor de transport în comun.</li> <li>- Bandă dedicată pentru transportul în comun.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimizarea rutelor în funcție de frecvența călătorilor.</li> <li>- Crearea unui sistem de transport metropolitan cu taxare unică pentru toate mijloacele de transport din județ (inclusiv pe cale ferată), astfel încât biletele de călătorie pentru cursele din județ să poată fi folosite și pentru transportul local.</li> <li>- Amenajarea de stații transport public cu facilități de bază în localitățile periurbane.</li> </ul>
<b>Transport intermodal</b>	
<p><b>Provocări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autogara Slatina nu este conectată eficient cu stațiile de transport în comun</li> <li>- Liniile regionale nu sunt conectate cu centrele intermodale și autogara.</li> <li>- Condițiile de transport, amenajările autogării și confortul în mijloacele de transport regionale / județene sunt precare.</li> <li>- Orarul curselor nu este adaptat nevoilor reale ale persoanelor care fac naveta și nu e bine corelat cu diversele mijloace de transport.</li> <li>- Lipsa unor puncte intermodale de tip Park &amp; Ride (parcări pentru autoturisme sau biciclete) în proximitatea stațiilor de transport în comun ale localităților din zona periurbana a Municipiului Slatina.</li> </ul>	<p><b>Recomandări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernizarea punctelor intermodale / crearea centrelor intermodale.</li> <li>- Crearea unui sistem de transport public metropolitan.</li> <li>- Amenajarea unor parcări de tip park &amp; ride la capătul liniilor de transport în comun, astfel încât cetățenii să își parcheze automobilul personal la limita / în afara graniței orașului și să fie încurajați să folosească transportul în comun.</li> <li>- Adaptarea orarelor și timpilor de oprire în stați pentru transportul public astfel încât să poată fi acomodați navetiștii</li> <li>- Dezvoltarea de Park &amp; Ride în proximitatea stațiilor de transport în comun ale localităților din ZUF.</li> </ul>
<b>Siguranța în trafic</b>	
<p><b>Provocări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lipsa unui sistem de management integrat al traficului la nivelul întregului municipiu.</li> <li>- Echiparea necorespunzătoare a străzilor.</li> <li>- Trotuare neprotejate de traficul auto.</li> <li>- Lipsă alei pietonale în unele localități Periurbane.</li> <li>- Lipsa unei infrastructuri pentru biciclete protejate de traficul auto.</li> <li>- Treckeri de pietoni nesemnalizate corespunzător și slab iluminate.</li> <li>- Deplasare limitată a pietonilor pe trotuare din cauza mașinilor parcate neregulamentar sau a lățimii reduse a trotuarelor.</li> </ul>	<p><b>Recomandări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementarea unui sistem de management integrat al traficului la nivelul întregului municipiu, care ar contribui inclusiv la decongestionarea traficului.</li> <li>- Instalarea de mobilier stradal cu rol de protecție a pietonilor față de traficul auto.</li> <li>- Realizarea de alei pietonale în Municipiu și în localitățile periurbane.</li> <li>- Realizarea de piste de biciclete protejate și separate de traficul auto și de traficul greu.</li> <li>- Modernizarea tuturor trecerilor de pietoni de pe arterele principale și din localitățile din ZUF.</li> <li>- Elaborarea de noi politici pentru o sancționare mai dură a mașinilor parcate neregulamentar și separarea trotuarelor pentru pietoni de acostamentul stradal prin obiecte</li> </ul>

	stradale sau borduri ridicate. - Modernizarea sistemelor de iluminat public din Municipiu Slatina si localitatile periurbane
<b>Transportul de mărfuri</b>	
<b>Provocări</b>	<b>Recomandări</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inexistenta unei Centuri pe partea de Nord a Municipiului Slatina, de aceea traficul de camioane în partea de nord a oraşului este ridicat.</li> <li>- Firmele de curierat, care livrează bunurile cu vehicule de 3,5 tone, aglomerează oraşul din cauza necesităţii de a opri pe prima bandă a carosabilului.</li> <li>- Transportul de marfă pe cale ferată nu este dezvoltat la potenţialul real.</li> <li>- Transportul de marfă nu este reglementat în unele localităţi din zona periurbana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezvoltarea centurii ocolitoare a Sucevei şi în partea de nord pentru a reduce traficul de camioane din oraş.</li> <li>- Un management mai bun al traficului prin care livrările din oraş să evite orele de vârf în trafic.</li> <li>- Dezvoltarea transportului intermodal feroviar de marfă prin infiintarea unui terminal de marfă CFR în Municipiul Slatina.</li> <li>-Reglementarea transportului de marfă în localităţile din zona periurbana.</li> </ul>

## 2.6 ECHIPARE TEHNICO-EDILITARA

### 2.6.1 Alimentarea cu apă potabilă

Conform studiului OECD „Guvernarea Apei în Oraşe”, o bună governanță urbană a apei este esențială pentru a gestiona potențialele riscuri în timp util și la un cost acceptabil.

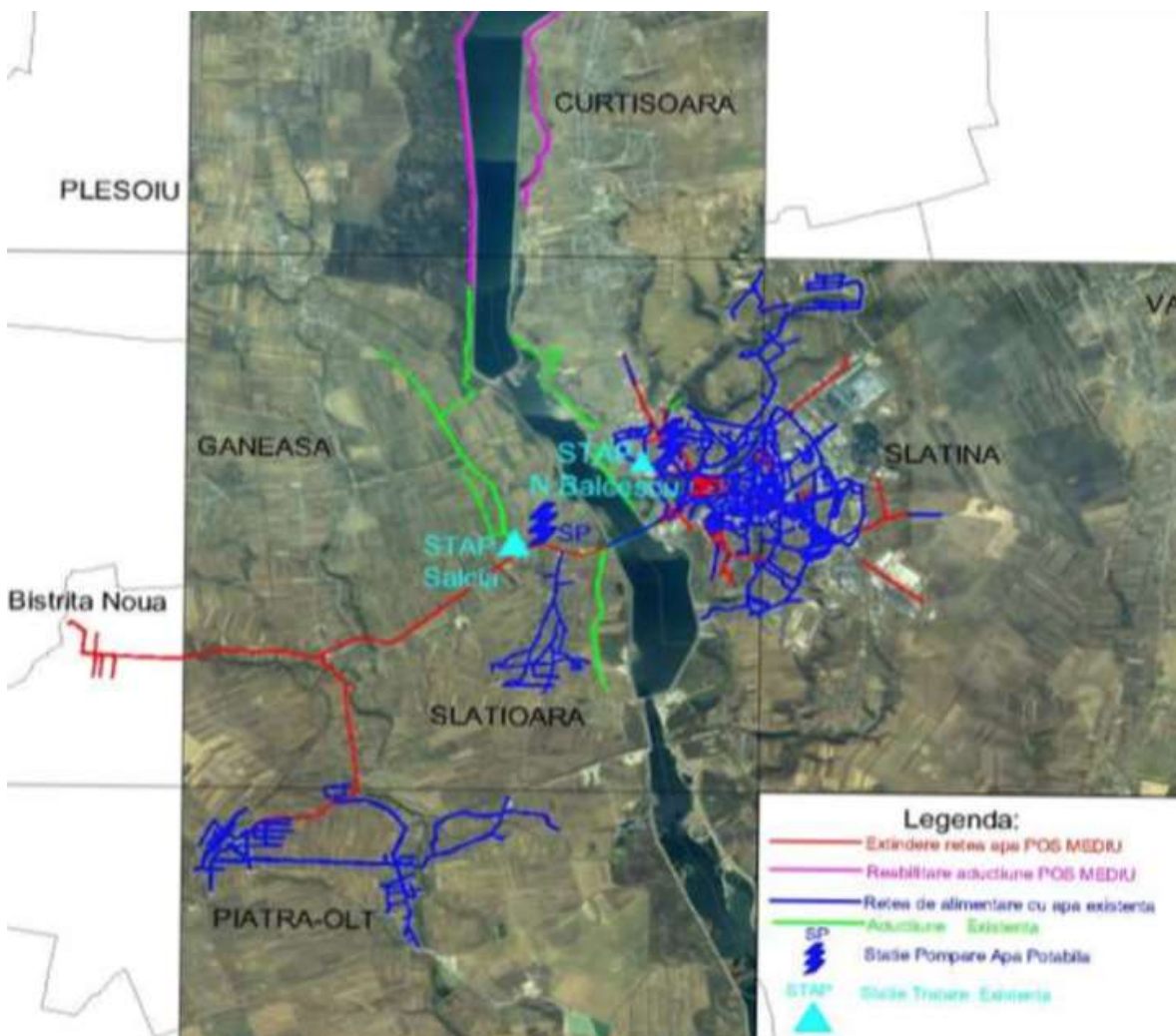
Sistemul de alimentare cu apă Slatina este deservit de Compania Judeteana de Apa Olt si include localitățile în care există sistem de alimentare cu apă din Judetul Olt.

Acesta a fost modernizat printr-un proiect finantat din fonduri europene: „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”, cod SMIS 2014+ 133612, în valoare totală de 241.076.986 euro, din care contribuție nerambursabilă (85%), restul finanțării fiind asigurată de la bugetul național (13%) și bugetul local (2%), după cum urmează cest proiect are ca scop continuarea dezvoltării infrastructurii de apă și apă uzată prin creșterea gradului de colectare și tratare a apelor uzate, respectiv prin creșterea gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populației in 25 de UAT-uri(Slatina, Caracal, Balș, Corabia, Drăgănești-Olt, Dăneasa, Scornicești, Potcoava, Piatra-Olt, Găneasa, Gostavățu, Băbiciu, Scărișoara, Dobrosloveni, Fărcașele, Izbiceni, Giuvărăști, Tia-Mare, Rusănești, Șerbănești, Crîmpoia, Vișina, Bălteni, Perieți, Schitu).

Principalele rezultate așteptate sunt:

- pentru sistemul de alimentare cu apă: rețea de distribuție apă potabilă nouă (220,72 km), reabilitare rețea de distribuție apă potabilă (96,58 km), surse de apă noi (30 unități), surse de apă reabilitate (79 unități), aducțiune nouă (10,46 km), reabilitare aducțiune (53,25 km), stații tratare apă noi (7 unități), reabilitare stații de tratare apă (7 unități), rezervoare înmagazinare noi (9 unități), reabilitare rezervoare înmagazinare (6 unități), stații de pompare apă noi (13 unități), reabilitare stații pompare (6 unități);
- pentru sistemul de canalizare: rețea canalizare nouă (259,08 km), reabilitare rețea canalizare (37,87 km), conducte refulare noi (64,41 km), stații de pompare apă uzată noi (156 unități), reabilitare stații de pompare apă uzată (10 unități), stații de epurare apă uzată care deserveșc aglomerări cu peste 10.000 p.e. (3 unitate), stații de epurare apă uzată care deserveșc aglomerări sub 10.000 p.e. (7 unități), extinderea facilităților de depozitare nămol tratat și reabilitare infrastructură transfer apă uzată- SEAU Slatina( 1 unitate), sistem SCADA (1 unitate).

Figura 1. Sistemul de alimentare cu apă Slatina



Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”

#### 2.6.1.1 Infrastructura existentă de alimentare cu apă

Municipiul Slatina dispune de sistem centralizat de alimentare cu apă. Conform contractului de delegare a gestiunii serviciilor publice de alimentare cu apă și de canalizare, gestiunea serviciilor publice de alimentare cu apă și de canalizare în municipiul Slatina sunt asigurate de societatea comercială Compania Județeană de apă Olt.

Următoarea descriere furnizează o imagine de ansamblu asupra sistemului de alimentare cu apă al orașului Slatina:

Municipiul Slatina are drept sursa de apă mai multe fronturi de captare subterane constituite din puturi forate cu adancimi si debite variate. Aceste fronturi de captare sunt amplasate in zona de nord si nord - vest a orasului pe ambele maluri ale raului Olt. Lungimea fronturilor de captare se intinde pe mai mult de 12 km, atat pe malul stang al Oltului cat si pe malul drept. De la fronturile de captare situate pe malul drept al raului Olt apa este pompata intr-un rezervor tampon de 2 x 150 mc, amplasat in intravilanul comunei Slatioara, in localitatea Salcia. De la fronturile de captare situate pe malul stang al raului Olt apa este pompata intr-un rezervor tampon de 500 mc, amplasat in intravilanul localitatii Slatina, in zona Nicolae Balcescu.

Din rezervorul tampon Salcia apa este pompata, prin intermediul unor electropompe centrifuge orizontale multietajate de mare capacitate, printr-o conducta din OL Dn 600 mm in rezervorul de inmagazinare 10.000 mc de la Oituz.

Din rezervorul tampon Nicolae Balcescu apa este pompata, prin intermediul unor electropompe centrifuge orizontale multietajate de mare capacitate atat in rezervoarele de inmagazinare de 2x5000 mc de la SP Crisan, cat si in rezervoarele de inmagazinare 1x2000mc + 1x200mc de la Gradiste.

Rezervoarele de inmagazinare Oituz, Crisan si Gradiste sunt dimensionate sa stocheze si rezerva intangibila de incendiu.

Tabel 18 - Structura sistemului de alimentare cu apa Slatina

Localitate	Facilitati			
Slatina	Anul punerii in functiune		2013	
	Natura sursei de apa	subterana - numar foraje		
		de suprafata - numar captari		
	Statia de tratare a apei	Capacitate	Salcia: Debit minim 230 mc/h Debit maxim 490 mc/h	
			N Balcescu: Debit minim 120 mc/h Debit maxim 540 mc/h	
	Lungimea conductelor de aductiune		30,675 km+2,235 pt Slatioara	
	Rezervoare de inmagazinare	Numar		5
		Capacitate de stocare		1x200 1x2000 2x5000 1x10000
	Reteaua de distributie	Lungimea retelei de distributie		126,6 km-Slatina
				12,41 km Slatioara
Pompare	Statii de pompare (nr)		5	
	Statii hidrofor (nr)		11	
Piatra Olt	Anul punerii in functiune		2004	
	Natura sursei de apa	subterana - numar foraje		
		de suprafata - numar captari		
	Statia de tratare a apei	Capacitate	Apa este tratata la Statia de Tratare Salcia	
			Lungimea conductelor de aductiune	
	Lungimea conductelor de aductiune		15 km	
	Rezervoare de inmagazinare	Numar		2
		Capacitate de stocare		500 mc, 100 mc
	Reteaua de distributie	Lungimea retelei de distributie		48,66 km
		Presiunea medie (mcA)		2,3 bar
Pompare	Statii de pompare (nr)		1(nefunctionala)	
	Statii hidrofor (nr)		1	
Numar de hidranti		69		
Numar de cismele stradale		0		

**Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”**

Prin POS Mediu 1 au fost realizate urmatoarele investitii pentru Municipiul Slatina:

- Reabilitare si Extindere conducte aductiune 11.76 km
  - Extindere retele de distributie a apei 7.98 km
  - Reabilitare retele de distributie a apei 21.93 km
  - Rezervoare noi si reabilitate 5 buc
  - Statii de pompare noi si reabilitate 14 buc
  - Reabilitare fronturi subterane de captare a apei 4 buc
  - Statii de clorinare noi si reabilitate 4 buc Prin POS Mediu 1 au fost realizate urmatoarele investitii pentru orasul Piatra Olt:
  - Extindere conducte aductiune-10,1 km;
  - Extindere retea de distributie a apei-10,407 km;
  - Rezervoare noi si reabilitate-1 buc;
  - Statii de pompare noi si reabilitate-1 buc;
- Surse de apă:

*Frontul de puturi Zona B* se întinde de-a lungul digului de pe malul drept al lacului Arcești și este constituit din 27 puturi din care 17 sunt în funcțiune și alimentează municipiul Slatina, iar 10 sunt nefuncționale. Puturile au adâncimi cuprinse între 50 și 130 m și un debit total de 96 l/sec.

*Frontul de puturi Salcia* este amplasat pe malul drept al lacului Slatina și cuprinde 15 puturi din care 12 sunt în funcțiune și alimentează municipiul Slatina, iar 3 sunt nefuncționale. Puturile au adâncimi cuprinse între 39 și 120 m.

*Frontul de puturi Slatioara* este amplasat pe malul drept al lacului Slatina și cuprinde 15 puturi din care 6 sunt în funcțiune și alimentează municipiul Slatina, 7 sunt nefuncționale, iar 2 sunt dezafectate. Puturile au adâncimi cuprinse între 43 și 126 m. Debitul total al fronturilor de captare Salcia+Salcioara este de 125 l/sec.

*Frontul de puturi Curtisoara-Teslui* este amplasat pe malul stâng al lacului Arcești și cuprinde 55 puturi din care 32 sunt în funcțiune și alimentează municipiul Slatina, 9 sunt nefuncționale, iar 14 sunt dezafectate. Puturile au adâncimi cuprinse între 50 și 135 m și captează un debit total de 200 l/sec.

*Frontul de puturi Zona Noua-Zavoi* este amplasat pe malul stâng al lacului Slatina cuprinde 20 puturi din care 18 sunt în funcțiune și alimentează municipiul Slatina, iar 2 sunt nefuncționale. Puturile au adâncimi cuprinse între 50 și 137 m și captează un debit total de 90 l/sec.

Forajele nefuncționale enumerate mai sus sunt echipate dar au defecțiuni ale pompelor și/sau defecțiuni ale coloanelor de exploatare (spargeri, papusari, scapări de pompe sau de coloane de refulare în puturi). Forajele dezafectate enumerate mai sus au fost abandonate, nu mai sunt echipate/utilizate.

Conducte de aducțiune:

*Front captare „zona B”*

Conducta de aducțiune care transporta apă brută de la forajele P26-P1 până în stația de tratare Salcia este reabilitată cu conducta PEID PN 16, SDR 17 De 315x11.4mm – De 630x22.8mm până în zona forajului P1; de la forajul P1 până în stația de tratare Salcia, conducta de aducțiune existentă este din oțel, cu un diametru exterior de 609.6 mm (DN 600 mm) PN 16.

*Front captare Slatioara*

Conducta de aducțiune care transporta apă brută de la forajele P13-P16 până în stația de tratare Salcia este din teava de oțel, cu diametre exterioare între 108mm și 406.4 mm (DN 100-400 mm) PN 16.

*Front captare Salcia*

Pentru transportul apei brute de la forajele frontului Salcia la stația de tratare Salcia, în prezent sunt folosite 3 conducte de aducțiune:

- conducta de oțel cu diametre exterioare între 108-219mm (DN100-DN200 mm) PN 16 care face legătura între forajele P28-P26 și conducta de aducțiune „front B”
- conducta de oțel cu diametre exterioare între 108mm și 406.4 mm (DN 100-400 mm) PN 16 care face legătura între forajele P25-P23-P19-P17-P14 și stația de tratare.
- conducta de oțel cu diametre exterioare între 108-273mm (DN100-DN250mm) PN 16 care face legătura între forajele P34-P30 și stația de tratare ;

*Front captare Curtisoara*

Conducta de aducțiune care transporta apă brută de la forajele FA15-P20 până în stația de tratare Balcescu este reabilitată până în zona forajului P20 cu conducta PEID PN 16, SDR 17 De 315x18.7mm – 500x29.7mm până în zona forajului P20.

Conducta de aducțiune care transporta apă brută de la forajele FAx4 – FA1-FA2 este reabilitată până la conducta Dn 700mm PAFSIN care deversează în rezervorul de înmagazinare din stația de tratare Balcescu.

*Front captare „Zona Noua”*

Pentru transportul apei brute de la forajele frontului de captare „Noua” în prezent sunt folosite trei conducte de aducțiune:

- conducta de oțel cu diametre exterioare între 108-273mm (DN100-DN250mm) PN 16 care face legătura între forajele P6-P1 și conducta Dn 700mm PAFSIN care deversează în rezervorul de înmagazinare din stația de tratare Balcescu.

- conducta de otel cu diametre exterioare între 108-219mm (DN100-DN200 mm) PN 16 care face legătura între forajele P4V-P1V și conducta Dn 700mm PAFSIN care deversează în rezervorul de înmagazinare din stația de tratare Balcescu.

- conducta de otel cu diametre exterioare între 108-273mm (DN100-DN250mm) PN 16 care face legătura între forajele P13-P8 și rezervorul de înmagazinare din stația de tratare Balcescu.

#### *Front captare „Zona D”*

Conducta de aducțiune care face legătura între forajele 4D-1D și conducta Dn 700 mm PAFSIN care deversează în rezervorul de înmagazinare din stația de tratare Salcia este din teava de otel, cu diameter cuprinse între 108 mm și 219 mm.

Conducte de aducțiune de la stații de pompare la rezervoare de înmagazinare:

#### *Conducta de aducțiune SP Salcia – Oituz*

Din stația de pompare Salcia, conducta de aducțiune existentă este executată din: teava de otel, PREMO cu diametrele: 609.6mm, 508mm și 711.2mm; legătura între conducta de aducțiune și rezervorul de înmagazinare din gospodăria de apă Balcescu este făcută printr-o conducta de otel cu diametrul de 406.4 mm.

#### *Conducta de aducțiune SP Balcescu – Crisan*

Din stația de pompare Balcescu, rezervoarele de înmagazinare din Crisan sunt alimentate prin două conducte de otel cu diametrul de 508 mm; din conducta de aducțiune situată în zona de sud a orașului sunt alimentate:

- camin de injecție cu o conducta de otel de 245 mm

- rezervor de înmagazinare din Gradiste cu trei conducte de otel 245 mm.

### **2.6.1.2 Grad de acoperire al serviciului**

**Tabel 2. Populația conectată la sistemul public de alimentare cu apă pe regiuni de dezvoltare, în anul 2020**

	<i>Populația rezidentă a regiunii</i>	<i>Populația conectată la sistemul public de alimentare cu apă</i>	<i>Grad de acoperire</i>
București Ilfov	2.317.504	2.302.336	87,70 %
Sud Est	2.386.654	1.963.264	82,26%
Sud Muntenia	2.915.746	1.908.428	65,45%
Nord Vest	2.549.976	1.855.934	72,78%
Centru	2.316.825	1.798.802	77,64%
Nord Est	3.190.301	1.597.846	50,08%
Vest	1.774.624	1.433.996	80,81%
Sud Vest Oltenia	1.918.818	1.137.538	59,28%

*Sursa: INS TEMPO online*

Regiunea de Dezvoltare Sud Vest Oltenia a avut în anul 2020 un procent de 59,28% din populația rezidentă conectată la sistemul public de alimentare cu apă conform datelor INS, acesta reprezentând penultimul cel mai mic procent de conectare dintre cele 8 regiuni de dezvoltare.

În 2015 existau 11.320 branșamente pentru consumatorii casnici, industriali și instituționali, ce alimentau un număr de 65.453 din 80850 locuitori, corespunzând unui grad de acoperire al serviciului de 80,96%.

**Tabel 3. Număr de branșamente în municipiul Slatina în 2015**

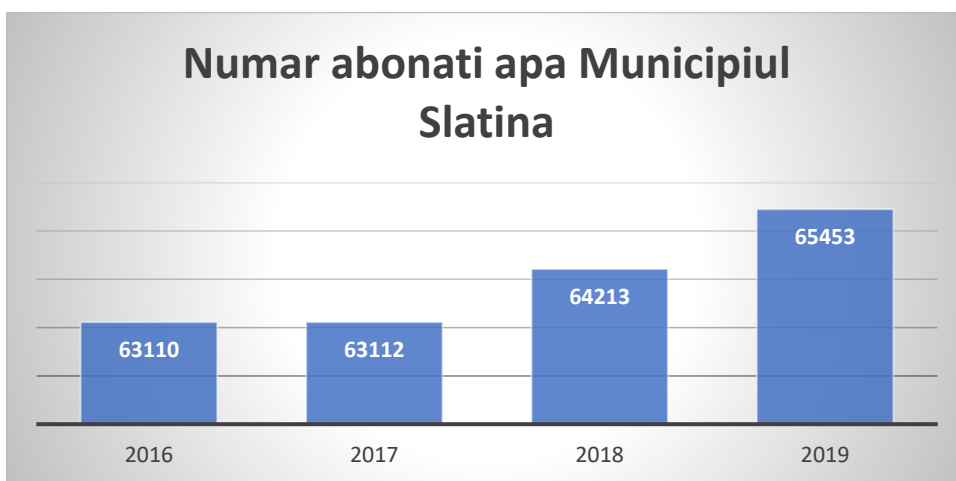
<i>Localitate Slatina</i>		
Număr de branșamente casnice	Contorizate	9.736
	Necontorizate	605

Numar de bransamente agenti economici	Contorizate	1.375
	Necontorizate	-
Numar de bransamente institutii publice	Contorizate	209
	Necontorizate	-

**Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”**

La nivelul municipiului Slatina, în anul 2019 existau un număr de 65.453 abonați la alimentarea cu apă, reprezentând un grad de conectare de 93,00%. În figura de mai jos se poate observa evoluția numărului de abonați între 2016 și 2019.

**Figura 5. Evoluția numărului de abonați pentru alimentarea cu apă în municipiul Slatina**



**Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>**

Zonele urbane marginalizate necesită investiții în sectorul apei pentru a promova incluziunea social și competitivitatea economică. În actuala criză de sănătate generată de COVID19, asigurarea accesului la serviciile de alimentare cu apă sigură și servicii de salubritate este cu atât mai urgentă.

Absența titlurilor legale de proprietate, precum și reticența gospodăriilor de a se conecta din cauza costurilor crescute sunt principalele aspecte problematice în asigurarea serviciilor pentru zonele marginalizate.

La nivelul municipiului Slatina, 1,14% din populație trăiește în zone marginalizate, care cumulează dezavantaje din perspectiva capitalului uman (nivel scăzut de educație formală), ocupării forței de muncă și a locuirii.

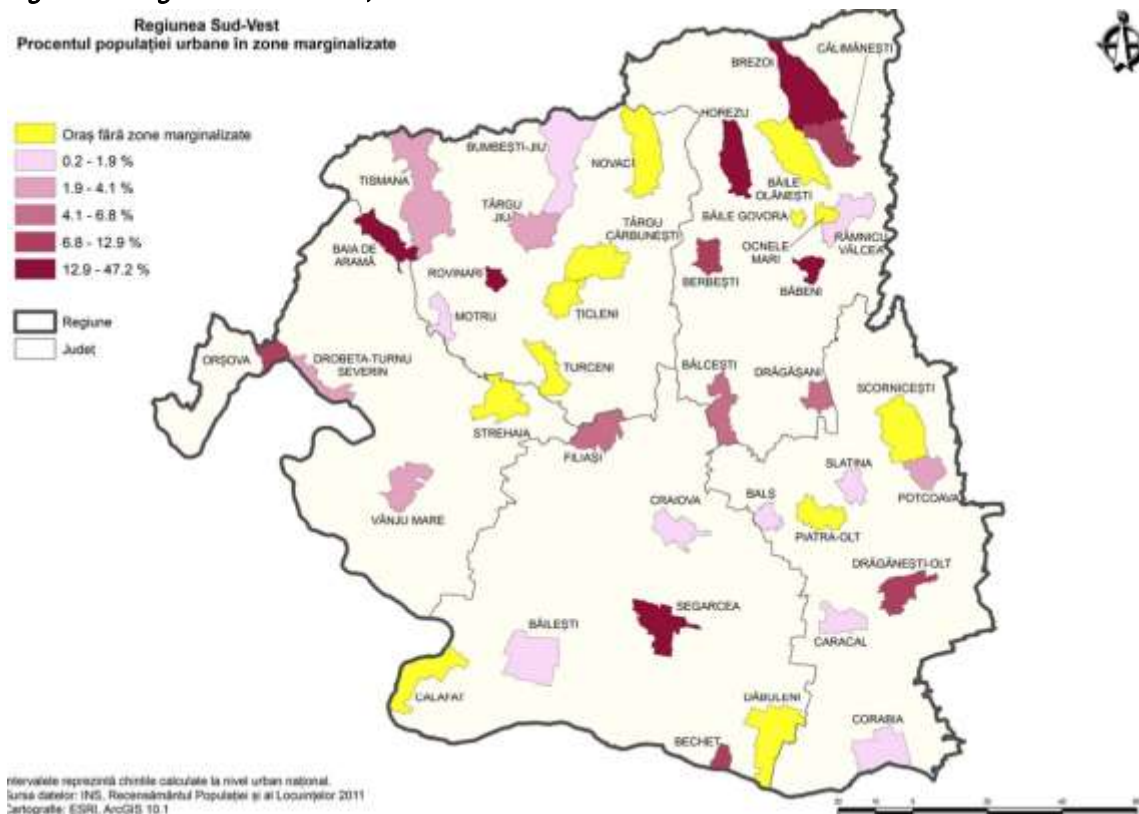
**Tabel 4. Procentul populației din zone urbane marginalizate din județul Olt**



Regiune	Județ	Oraș	Populația stabilă	% populație în zone nedezavantajate	% populație în zone dezavantajate pe locuire	% populație în zone dezavantajate pe ocupare	% populație în zone dezavantajate pe capital uman	% populație în zone marginalizate	% populație în zone cu instituții sau sub 50 de locuitori
SV	OT	MUNICIPIUL CARACAL	30.954	61,84	1,31	23,31	11,91	1,30	0,33
SV	OT	MUNICIPIUL SLATINA	70.293	80,73	0,26	10,90	5,55	1,80	0,75
SV	OT	ORAS BALS	18.164	14,10	0,00	65,70	17,08	1,26	1,86
SV	OT	ORAS CORABIA	16.441	23,14	0,00	51,03	24,25	1,58	0,00
SV	OT	ORAS DRAGANESTI-OLT	10.894	3,89	0,00	56,11	28,13	11,76	0,10
SV	OT	ORAS PIATRA-OLT	6.299	21,18	0,00	61,80	17,02	0,00	0,00
SV	OT	ORAS POTCOAVA	5.743	0,00	0,00	56,56	39,70	3,74	0,00
SV	OT	ORAS SCORNICESTI	11.766	11,35	0,00	69,02	19,45	0,00	0,19
SV	VL		164.649	70,45	4,26	8,93	11,29	4,13	0,94

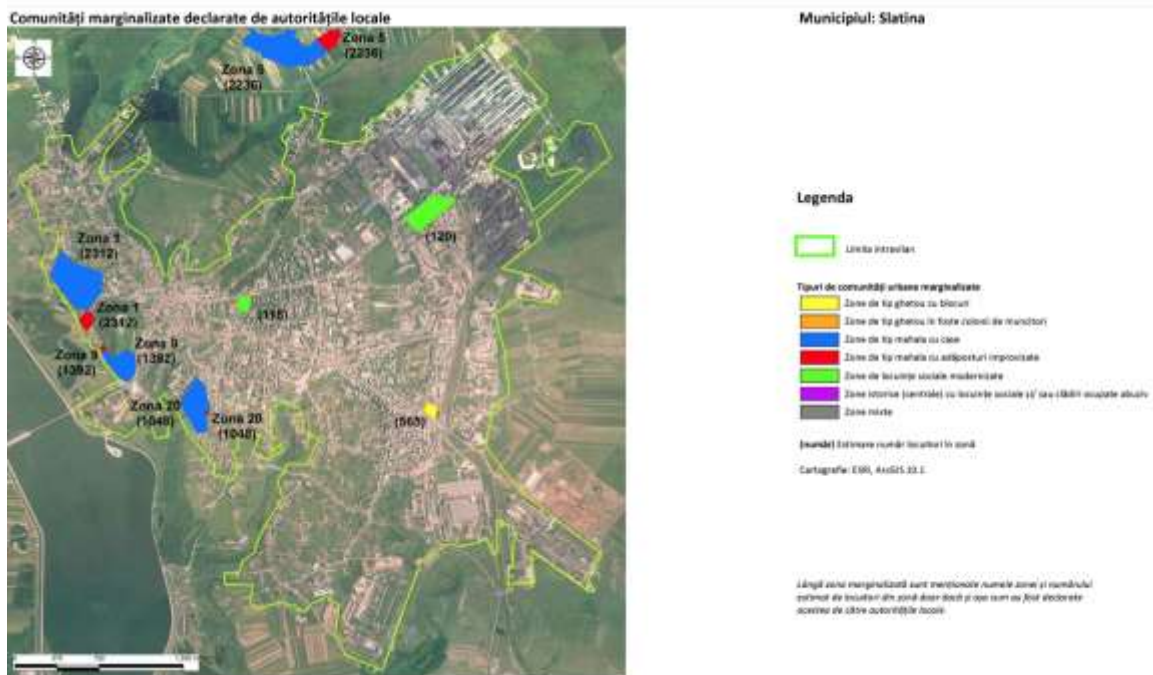
Sursa: Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate, Banca Mondială, conform datelor INS, Recensământul Populației și al Locuințelor

Figura 7. Marginalizarea urbană, la nivel de unitate administrativ-teritorială: Sud Vest Oltenia



Sursa: Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate, Banca Mondială

Figura 8. Comunități marginalizate declarate de autoritățile locale, municipiul Slatina



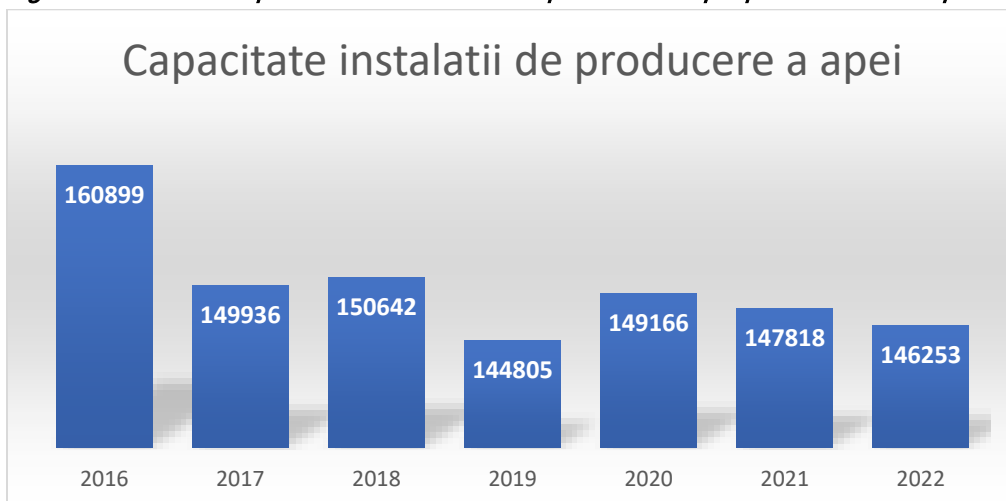
Sursa: Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate, Banca Mondială

### 2.6.1.3 Operare și întreținere

Capacitatea instalațiilor de producere a apei potabile reprezintă cantitatea maximă de apă potabilă ce poate fi debitată de instalația de alimentare cu apă într-o unitate de timp. Acest indicator se determină pentru fiecare instalație de captare - tratare în parte, atât pentru apa industrială, cât și pentru apa potabilă.

Capacitatea instalațiilor de producere a apei potabile în județul Olt a fost de 146.253 mc pe zi în anul 2022. Figura de mai jos prezintă evoluția acestui indicator între 2016 și 2022.

Figura 9. Evoluția capacității instalațiilor de producere a apei potabile în municipiul Slatina



Sursa:INSSE TEMPO online

Tabelul următor prezintă capacitatea instalațiilor de producere a apei potabile pentru Municipiul Slatina

**Tabel 5. Capacitatea instalațiilor de producere a apei potabile din Municipiul Slatina, 2016-2022**

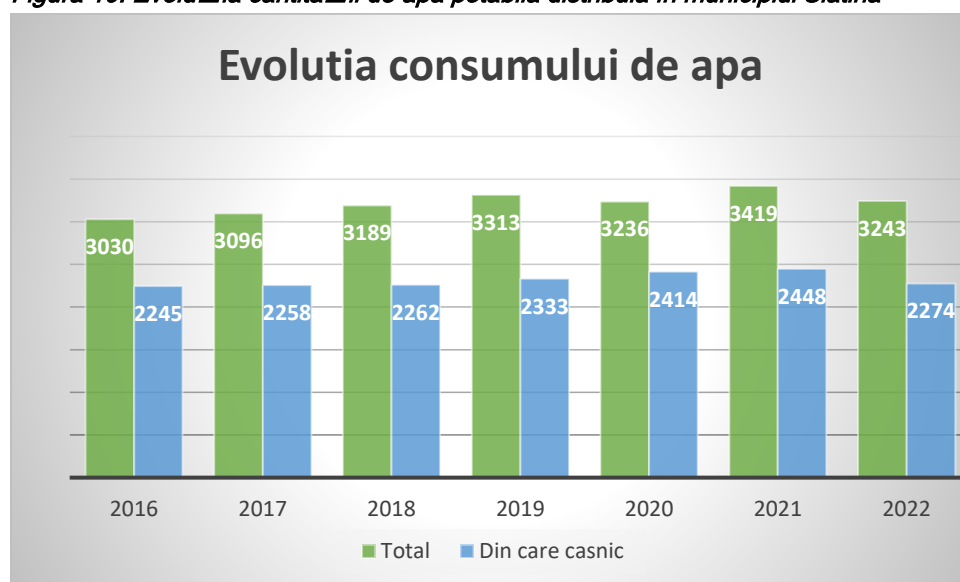
Localitate	Tip localitate	2016 (mc/zi)	2017 (mc/zi)	2018 (mc/zi)	2019 (mc/zi)	2020 (mc/zi)	2021 (mc/zi)	2022 (mc/zi)
Slatina	Municipiu	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000

Sursa:INSSE TEMPO online

Apa potabilă distribuită consumatorilor exprimă cantitatea totală de apă potabilă livrată efectiv tuturor consumatorilor, populației și agenților economici pentru nevoi productive și neproductive (casnice, băi publice, clădiri social-culturale și administrative, hoteluri, stropitul străzilor, spații verzi, etc.) prin rețele de distribuție sau direct prin conductele de aducțiune.

Cantitatea de apă potabilă distribuită consumatorilor în municipiul Slatina a fost de 3.243 mii mc pe zi în anul 2022, dintre care 2.274 mii mc pe zi pentru uz casnic. Figura de mai jos prezintă evoluția acestui indicator între 2016 și 2022.

**Figura 10. Evoluția cantității de apă potabilă distribuită în municipiul Slatina**



Sursa:INSSE TEMPO online

Prestarea serviciilor publice de alimentare cu apă și canalizare s-a realizat în condiții de continuitate –24 ore/zi – în municipiul Slatina.

**Tabel 6. Consumul curent de apă în Slatina**

Localitate	Natura Consumatorilor	2016 (mc/zi)	2017 (mc/zi)	2018 (mc/zi)	2019 (mc/zi)	2020 (mc/zi)	2021 (mc/zi)	2022 (mc/zi)
Slatina	Casnici	2245	2258	2262	2333	2414	2448	2274
	Agenti economici	785	838	927	980	822	971	969
	TOTAL	3030	3096	3189	3313	3236	3419	3243

Sursa:INSSE TEMPO online

Situația principalilor indicatori privind alimentarea cu apă în municipiul Slatina pentru anul de referință 2022 este prezentată în tabelul de mai jos:

**Tabel 7. Indicatori privind alimentarea cu apă în municipiul Slatina**

<b>Tip Sursa</b>	Subterana
<b>Capacitate instalatii captare</b>	Fronturi de puturi : -Zona B - 27 puturi - Salcia - 15 puturi - Slatioara - 15 puturi - Curtisoara Teslui - 20 puturi - Zona noua Zavoi- puturi
<b>Volum de apa captat</b>	631 l/sec
<b>Statie de tartare</b>	Salcia 490 mc/h Nicolae Balcescu 540 mc/h
<b>Aductiuni magistrale</b>	30,675 km
<b>Volum de apa distribuit</b>	3.130.805 mc
<b>Numar rezervoare</b>	5
<b>Capacitate totala rezervoare</b>	22.200 mc
<b>Lungimea retelei de distributie</b>	126,6 km
<b>Abonati alimentare apa</b>	65.453
<b>Grad de conectare</b>	93%
<b>Intreruperi apa</b>	932
<b>Pierderi de apa</b>	45,47 %

**Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>**

Mai mulți indicatori privind alimentarea cu apă în municipiul Slatina sunt prezentați mai jos pentru anul de referință 2019:

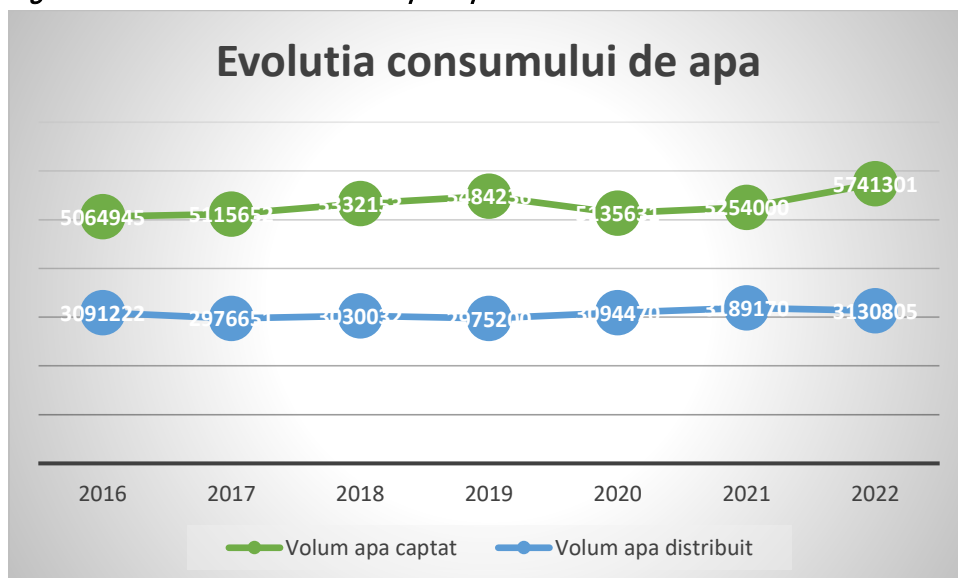
**Tabel 8. Indicatori privind alimentarea cu apă în municipiul Slatina**

<b>Consumul de energie electrica</b>	0,48 kwh/mc
<b>Durata zilnica de alimentare cu apa</b>	24 ore
<b>Numarul orelor din zi in care presiunea nu e suficienta</b>	∅
<b>Numarul de locuitori care in mod repetat nu au presiune la retea</b>	∅
<b>Numarul de reclamatii justificate privind asigurarea serviciului</b>	512/an (consemnate pe baza apelurilor telefonice și a adreselor scrise, înregistrate la Dispeceratul Companiei de Apa Olt)
<b>Numarul de intreruperi in sistemul de alimentare cu apa</b>	
<b>Durata medie/minima in care sunt remediate defectiunile semnalate</b>	Media e de 6 ore
<b>Gradul de contorizare la nivel de bransament</b>	97%
<b>Numarul de avarii pe retele</b>	432
<b>Consum specific de apa</b>	3,8 mc/pers/lună – la bloc 4,2 mc/pers/lună – la case

**Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>**

În anul 2022, la nivelul municipiului Slatina, volumul de apă captată era de 5.741.301 mc, iar cel de apă distribuită era de 3.130.805 mc. În figura de mai jos se poate observa evoluția volumului de apă captată și distribuită între 2016 și 2022.

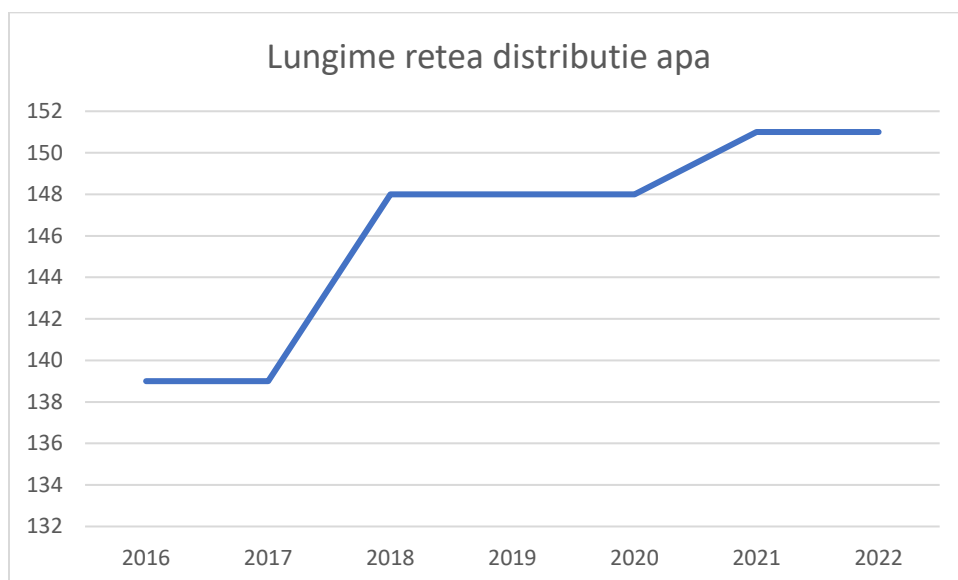
Figura 11. Evoluția volumului de apă captată și distribuită în Slatina



Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

În anul 2022, la nivelul municipiului Slatina, lungimea rețelei de distribuție era de 151 km. În figura de mai jos se poate observa evoluția lungimii rețelei de distribuție între 2016 și 2022

Figura 12. Evoluția lungimii rețelei de distribuție în Slatina



Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Tabelul următor prezintă lungimea totală a rețelei simple de distribuție a apei potabile pentru Localitatea Slatina. Datele sunt preluate de la Institutul Național de Statistică.

Tabel 9. Lungimea totală a rețelei simple de distribuție a apei potabile din Municipiul Slatina

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022

<i>Lungime retea distribuție (km)</i>	<i>139</i>	<i>139</i>	<i>148</i>	<i>148</i>	<i>148</i>	<i>151</i>	<i>151</i>
---------------------------------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

*Sursa : INSSE TEMPO on line*

Tabelul următor prezintă cantitatea de apă potabilă distribuită consumatorilor pentru localitatea Slatina. Datele sunt preluate de la Institutul Național de Statistică.

*Tabel 10. Cantitatea de apă potabilă distribuită consumatorilor din Municipiul Slatina*

	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>
<i>Volum apa distribuit</i>	<i>3091222</i>	<i>2976651</i>	<i>3030032</i>	<i>2975200</i>	<i>3094470</i>	<i>3189170</i>	<i>3130805</i>

*Sursa : INSSE TEMPO on line*

Numărul de intervenții pe sistemul de alimentare cu apă în 2015, altele decât cele de rutină sau întreținere pentru sistemul de alimentare cu apă Slatina este prezentat în tabelul de mai jos:

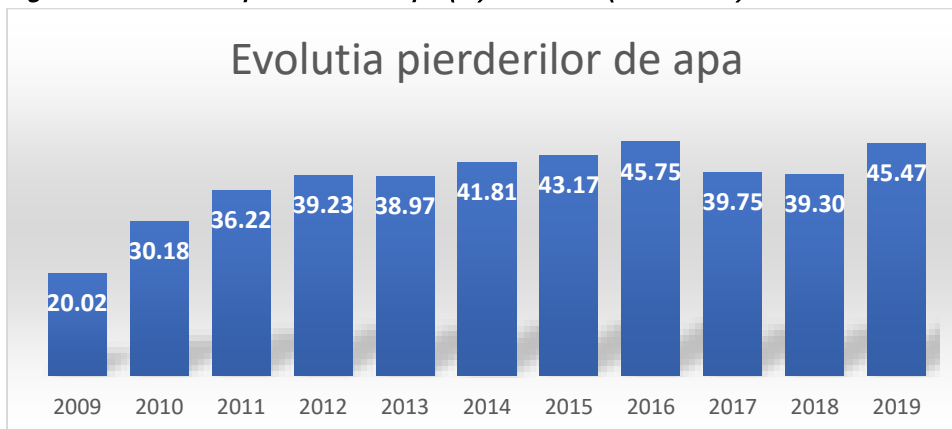
*Tabel 11. Avarii raportate anual*

<i>Componenta retea</i>	<i>Frecvența avarii înregistrate anual</i>	<i>Numar de avarii în 2015</i>
<i>Aductiuni</i>	0,14 pe km rețea/an	<i>8</i>
<i>Rețea de distribuție</i>	1,09 pe km rețea/an	<i>243</i>
<i>Bransamente</i>	15,92 pe 1000 conexiuni/an	<i>181</i>

*Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”*

În anul 2019, la nivelul municipiului Slatina, procentul pierderilor de apă înregistra 45,47%. În figura de mai jos se poate observa evoluția pierderilor de apă între 2009 și 2019.

*Figura 14. Evoluția pierderilor de apă (%) în Slatina (2009-2019)*



*Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>*

#### **2.6.1.4 Calitatea apei potabile**

Compania de apa Olt monitorizează calitatea apei potabile continuu, pornind cu procesul de tratare a apei brute captate și până la consumatori. Sunt realizate verificări în laboratoarele de analiză a probelor de apă recoltate în timpul procesului tehnologic, atât la ieșirea din stațiile de tratare, cât și la robinetul consumatorilor, conform standardelor în vigoare.

Monitorizarea calității apei potabile se efectuează conform programelor de monitorizare operațională vizate de către Direcția de Sănătate Publică Olt, întocmite în conformitate cu Legea nr. 458/2002 cu modificările și completările ulterioare și cu H.G. nr. 974/2004 cu modificările și completările ulterioare. Tabelul de mai jos prezintă rezultatele programelor de monitorizare operațională a calității apei potabile în Slatina și localitățile arondate în 2021.

După cum se poate observa, nu au existat depășiri ale valorilor parametrilor analizați.

**Tabel 12. Parametrii de calitate ai apei distribuite, Compania de apa Olt**

Populația aprovisionată 73.260, 87,58 % din populația totală a ZAPM	Pesticide organofosforice: 4
Parametrii suplimentari monitorizați (listare): 0	Pesticide total: 4
Nr. total de analize efectuate/parametru: 25	Pesticide triazinice: 4
Nr.colonii la 22°C: 13	Sulfuri si hidrogen sulfurat: 4
Nr.colonii la 37°C: 13	Trihalometani: 4
Bacterii coliforme: 797	<b>Nr. total analize neconforme/parametru: 7</b>
E.coli: 802	Bacterii coliforme: 1
Enterococi: 802	Amoniu: 341
Amoniu: 806	Nitriti-iesire ST: 189
Nitriti-iesire ST: 405	Nitriti-consumator: 191
Nitriti-consumator: 401	Nitriti/nitriti formula: 2
Nitrat-iesire ST: 18	Clor rezidual liber-iesire statie tratare: 374
Nitrat-consumator: 22	Clor rezidual liber la capăt de rețea: 396
Duritate: 100	
Turbiditate: 784	
Ph: 100	
Conductivitate: 4	
Clor rezidual liber: 399	
Clor rezidual total: 399	
Cianuri libere: 4	
Hydrocarburi aromatice policiclice: 4	
Oxidabilitate: 788	
Pesticide oreanoclorurate: 4	

În vederea îmbunătățirii calității apei potabile furnizate beneficiarilor, SC COMPANIA DE APĂ OLT SA, Sediul secundar Slatina a efectuat periodic spălări ale rețelelor publice de alimentare cu apă potabilă în Municipiul Slatina. Pe perioada desfășurării lucrărilor nu a fost oprită furnizarea apei potabile.

**AUTORIZAȚIE SANITARĂ DE FUNCȚIONARE:**

- Captare apă subterană Malul stâng al Râului Olt VIZĂ ASF pentru anul 2021 cu Program de conformare anexat
- Captare apă subterană Malul drept al Râului Olt VIZĂ ASF pentru anul 2021 cu Program de conformare anexat

Derogații: 0

**Sursa: Direcția de Sanatate Publica Olt**

#### 2.6.1.4 Tarife

Prețurile pentru apă potabilă practicate începând cu data de 01.02.2020 de Compania de apa Olt sunt prezentate mai jos. Conform prevederilor art.291, alin.(2), lit.i) din Legea nr.227/2015 privind Codul Fiscal, cota de TVA practică de Compania de apa Olt pentru serviciile publice furnizate în întreaga arie de operare este de 9%.

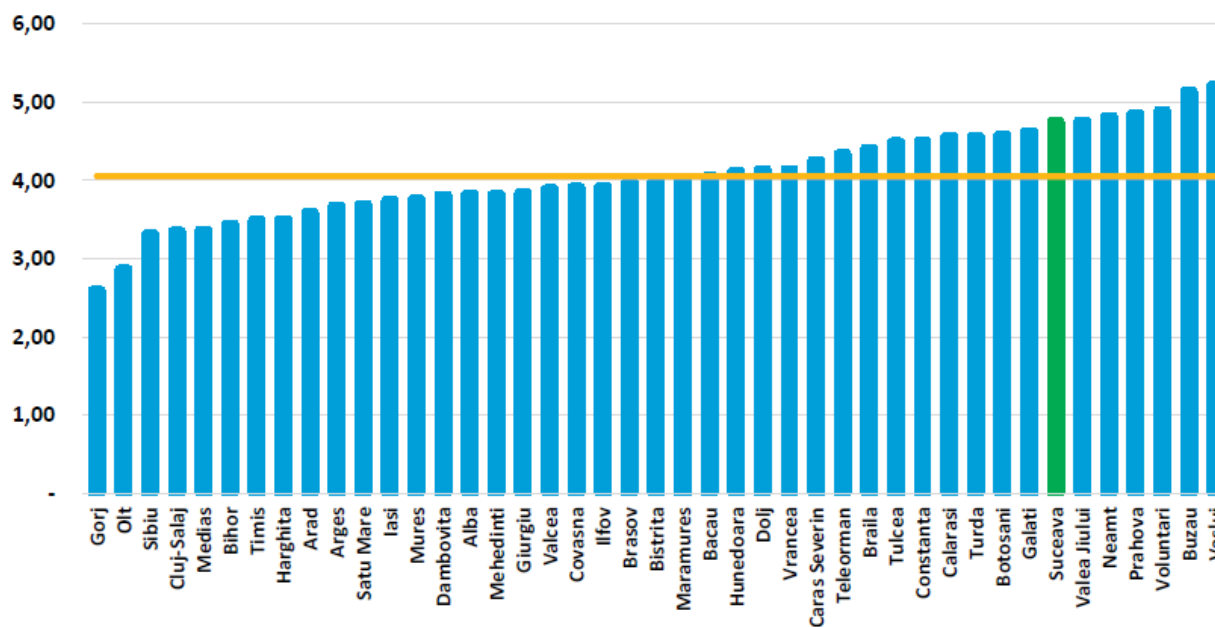
**Tabel 14. Preț apă potabilă la 01.01.2023, Compania de apa Olt**

Servicii publice oferite de operatorul Compania de apa Olt	Preț/tarif in vigoare incepand cu data de 01.01.2023	
	Preț/tarif (fara TVA) lei pe mc	Preț/tarif (cu TVA) lei pe mc
Slatina	7,04	7,67

**Sursa:Compania de Apa Olt**

Tariful pentru apă potabilă în municipiul Slatina este de 7,04 lei/mc (fără TVA). Figura de mai jos prezintă o comparație a tarifului pentru apă potabilă cu toți operatorii regionali, cu o medie de 4,06 lei/mc (fără TVA).

**Figura 15. Comparație tarif apă Operatori Regionali**



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>



## 2.6.2 Rețeaua de canalizare

### 2.6.2.1 Infrastructura existentă de apă uzată

Figura 16. Aglomerările de canalizare definite în Master planul regional privind infrastructura de alimentare cu apă și de canalizare, Municipiul Slatina



Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”

Tabelul de mai jos prezintă evoluția numărului localităților cu canalizare publică în județul Olt, pe medii de rezidență, între anii 2016 și 2022.

**Tabel 15. Evoluția numărului localităților cu canalizare publică în județul Olt**

Judetul Olt	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Total</b>	26	29	32	35	38	38	43
<b>Urban</b>	8	8	8	8	8	8	8
<b>Rural</b>	18	21	24	27	30	30	35

Sursa : INSSE TEMPO on line

Sistemul de canalizare în municipiul Slatina este un sistem mixt, menajer și pluvial, funcționând atât gravitațional, cât și cu ajutorul stațiilor de pompare.

Din totalul celor 11 stații de pompare existente 4 dintre ele au diferite probleme în funcționare-exploatare și fac obiectul prezentului studiu de fezabilitate fiind propuse pentru reabilitare (SPAU1-Alice Botez, SPAU2- Manastirii, SPAU3-arcului, SPAU4-Eugen Ionescu). Funcționarea celor patru stații de pompare ape uzate este total improprie. Situația existentă precum și problemele identificate sunt prezentate în cele ce urmează:

**Tabel 16. Stații de pompare cu probleme în Slatina**

Statie pompare	Descriere
<b>SPAU -1</b>	este amplasata la intersectia strazilor Alice Botez cu Manastirii si primeste apa uzata din rețeaua de canalizare de pe Str. Alice Botez si din rețeaua de canalizare de pe Str. Manastirii. Din punct de vedere constructiv, statia este de tip cheson cu diametrul interior de 3.0m si inaltimea libera de 6.75m. Accesul in cheson se face printr-un capac cu golul de Ø600mm. Instalatiile hidraulice sunt din otel zincat DN100mm, iar statia este echipata cu 1A+1R pompe submersibile cu caracteristicile: Qp=12.5l/s, Hp=20m col/H <sub>2</sub> O, vanele si clapetii sunt montati pe vertical, iar lipsa unei platforme de lucru face imposibila operarea lor. Acest lucru se poate face numai sustinut de franghii legate la interior de conducte. Tabloul electric este amplasat langa gard pe o confectie metalica. Pornirea si oprirea pompelor se face manual, de unde se poate deduce ca sistemul automat senzorii de nivel nu sunt functionali
<b>SPAU 2</b>	este amplasata pe Str. Plevnei, langa Supermarket PENNY, in apropierea strazii Manastirii, in afara zonei carosabile. In aceasta statie sunt deversate apele uzate din doua directii spre Str. Manastirii si din Str. Plevnei. Constructiv statia este de tip cheson de forma rectangulara cu dimensiunile interioare de 2.0x2.0m si inaltimea libera de 3.35m. Statia are pavilion de exploatare cu dimensiunile interioare de 2.0x2.0 si inaltimea libera de 2.0m. Instalatiile hidraulice sunt din otel zincat DN 100mm, iar statia este echipata cu 1A+1R pompe submersibile cu caracteristicile: Qp=15l/s, Hp=18m H <sub>2</sub> O., vanele si clapetii sunt montati pe vertical. Acesti clapeti sunt defectati si in exteriorul statiei s-a montat un clapet si o vana intr-un camin in apropiere de Supermarket PENNY. Accesul in cheson se face prin doua goluri cu dimensiunile 70x70 si 70x95cm. Avand in vedere ca in cheson nu exista platforma de lucru intermediara, face ca apropierea vanelor sa se faca foarte greu, numai sustinut in franghii. Si la aceasta statie pornirea si oprirea pompelor se face manual din aceleasi motive.
<b>SPAU 3</b>	Aceasta statie este amplasata pe Str. Arcului, in afara carosabilului si este imprejmuita cu gard din plasa de sarma. In aceasta statie sunt descarcate

	<p>apele uzate din rețeaua decanalizare de pe Str.Arcului.Din punct de vedere constructiv, stația este rectangulară din betonarmat cu dimensiunile interioare de 4.0x4.10m și înălțimea interioară de 6.70m. Stația are placă intermediară la cota 2.40. Accesul în stație se face prin două goluri de 63x63 și 70x70cm, iar peplaca de acoperire pentru scoaterea pompelor este prevăzută în gol de 60x4.10m. Stația nu este complet îngropată, se ridică deasupra terenului cu 1.15m și este echipată cu 2A+1R pompe submersibile cu caracteristicile: Qp=2l/s și Hp=21.0m H<sub>2</sub>O. Instalația hidraulică este din teavaneagră cu DN50 și DN100mm. Pornirea și oprirea pompelor se face manual întrucât senzorii de nivel se defectează foarte des.</p>
<b>SPAU 4</b>	<p>Este amplasată în zona blocurilor ANL de pe Str.Eugen Ionescu. În această stație, sunt descărcate apele uzate din zona blocurilor ANL. Din punct de vedere constructiv stația este rectangulară din beton armat cu dimensiunile interioare de 4.0x5.50m și înălțimea liberă de 6.20m accesul în stație se face pe trepte din beton și usa de acces 1.20/2.0m. Stația are planșeu intermediar la cota -2.60m. Pe placă de acoperire există un gol pentru montarea și demontarea pompelor cu dimensiunile 78x2.20 cu rebord și capac de acoperire din tablă. Stația este echipată cu 2A+1R pompe submersibile cu caracteristicile: Qp=15l/s și Hp=18mH<sub>2</sub>O. Instalația hidraulică este din teava neagră DN100 și DN250mm. Pornirea și oprirea pompelor se face manual din aceleași motive.</p>

*Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”*

#### 2.6.2.2 Grad de acoperire al serviciului

Regiunea de Dezvoltare Sud Vest Oltenia a avut în anul 2022 un procent de 41,18% din populația rezidentă conectată la sistemul public de canalizare conform datelor INS, reprezentând al treilea cel mai mic procent de conectare dintre cele 8 regiuni de dezvoltare după regiunea Sud-Muntenia și Nord Est. De asemenea, un procent de 39,87% din populația rezidentă este conectată la sistemul de epurare, acesta reprezentând cel mai mic procent de conectare dintre regiunile de dezvoltare.

*Tabel 17. Populația conectată la canalizare și la stații de epurare, pe regiuni de dezvoltare*

<i>Regiuni de dezvoltare</i>	<i>Populația rezidentă a Regiunii</i>	<i>Populația conectată la canalizare</i>	<i>Populația conectată la epurare</i>	<i>% Populația conectată la canalizare</i>	<i>% Populația conectată la epurare</i>
<i>București-Ilfov</i>	<i>2.315.173</i>	<i>2.018.821</i>	<i>1.980.041</i>	<i>87,20%</i>	<i>85,52%</i>
<i>Centru</i>	<i>2.318.272</i>	<i>1.547.951</i>	<i>1.513.693</i>	<i>66,77%</i>	<i>65,29%</i>
<i>Vest</i>	<i>1.777.474</i>	<i>1.079.268</i>	<i>1.035.402</i>	<i>60,72%</i>	<i>58,25%</i>
<i>Sud Est</i>	<i>2.396.171</i>	<i>1.410.043</i>	<i>1.370.858</i>	<i>58,85%</i>	<i>57,21%</i>
<i>Nord Vest</i>	<i>2.552.112</i>	<i>1.365.585</i>	<i>1.336.599</i>	<i>53,51%</i>	<i>52,37%</i>
<i>Sud Vest Oltenia</i>	<i>1.926.860</i>	<i>793.430</i>	<i>768.315</i>	<i>41,18%</i>	<i>39,87%</i>
<i>Nord Est</i>	<i>3.198.564</i>	<i>1.203.949</i>	<i>1.177.453</i>	<i>37,64%</i>	<i>36,81%</i>

<i>Sud Muntenia</i>	<i>2.929.832</i>	<i>1.095.877</i>	<i>1.081.941</i>	<i>37,40%</i>	<i>36,93%</i>
---------------------	------------------	------------------	------------------	---------------	---------------

*Sursa : INSSE TEMPO on line*

**Figura 17. Populația conectată la sistemele de canalizare și epurare a apelor uzate, Municipiul Slatina**

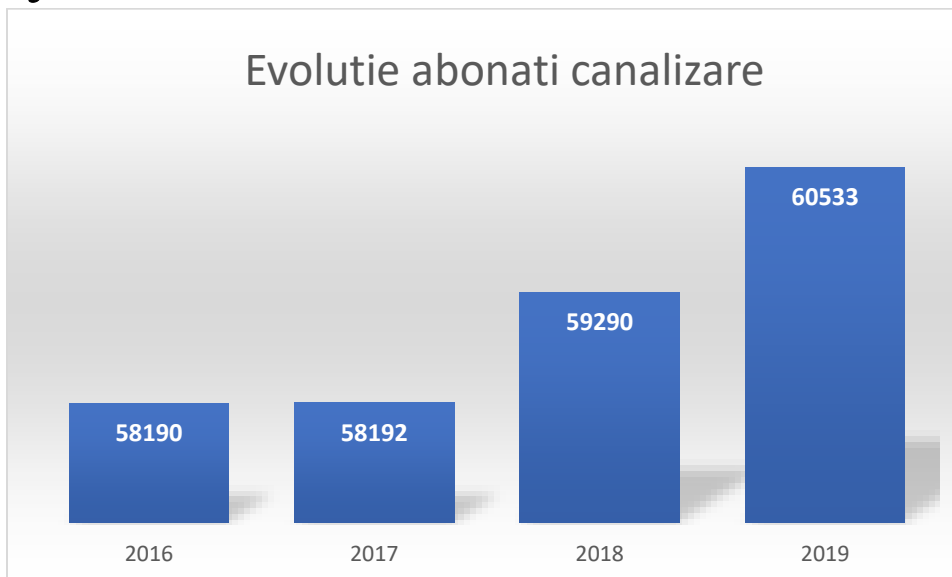


*Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>*

În 2019 existau un număr de 60.533 locuitori, racordati la rețeaua de canalizare a Municipiului Slatina corespunzând unui grad de acoperire al serviciului de 86%.

Graficul de mai jos prezintă evoluția numărului de abonați canalizare între 2016 și 2019 :

**Figura 18. Evoluția numărului de abonați canalizare în Slatina**



### 2.6.2.3 Operare și întreținere

Conform PAED, lungimea rețelelor de canalizare, în municipiul Slatina, este de 103,5 km din care 11,30 km reprezintă lungimea colectoarelor principale. Materialele utilizate la rețeaua de canalizare sunt în proporție de 96% beton, 1% PVC iar 3% oțel. Conducele au în procent de 8% o vechime de peste 600 de ani, 42% o vechime de între 55 – 30 ani iar 50% au o vechime mai mică de 30 de ani. Tabelul de mai jos prezintă principalii indicatori pentru sistemul de canalizare din Slatina.

**Tabel 18. Parametrii sistemului de canalizare**

<i>Indicator</i>	<i>Unitate de masura</i>	<i>Valoare</i>
<i>Lungimea totala a rețelei de apa uzata (apa pluviala si colectori principali)</i>	<i>Km</i>	<i>103,5</i>
<i>Lungimea colectoarelor principale</i>	<i>Km</i>	<i>11,3</i>
<i>Numar de statii de pompare a apelor uzate</i>	<i>Nr.</i>	<i>11</i>
<i>Capacitatea statiilor de pompare a apei uzate</i>	<i>mc/h</i>	<i>618</i>
<i>Lungimea rețelei de apa uzata</i>	<i>Km</i>	<i>103,5</i>
<i>Populatia deservita pe lungimea rețelei de apa uzata</i>	<i>Cap/km</i>	<i>780.72</i>
<i>Capacitatea bazinelor de retentive a apei pluviale</i>	<i>1000 mc</i>	<i>9,62</i>

Sursa: *Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”*

Tabelul următor prezintă lungimea totală simplă a conductelor de canalizare pentru Municipiul Slatina . Datele sunt preluate de la Institutul Național de Statistică.

**Tabel 19. Lungimea totală simplă a conductelor de canalizare in Municipiul Slatina**

<i>Localitate</i>	<i>Tip</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>
	<i>Localitate</i>	<i>(km)</i>	<i>(km)</i>	<i>(km)</i>	<i>(km)</i>	<i>(km)</i>	<i>(km)</i>	<i>(km)</i>
<i>Slatina</i>	<i>Municipiu</i>	<i>139</i>	<i>139</i>	<i>139,4</i>	<i>139,4</i>	<i>139,4</i>	<i>139,4</i>	<i>139,4</i>

Sursa: *INSSE TEMPO On line*

Principalii indicatori referitori la colectarea, transportul și epurarea apelor uzate din municipiul Slatina sunt prezentați în tabelul de mai jos.

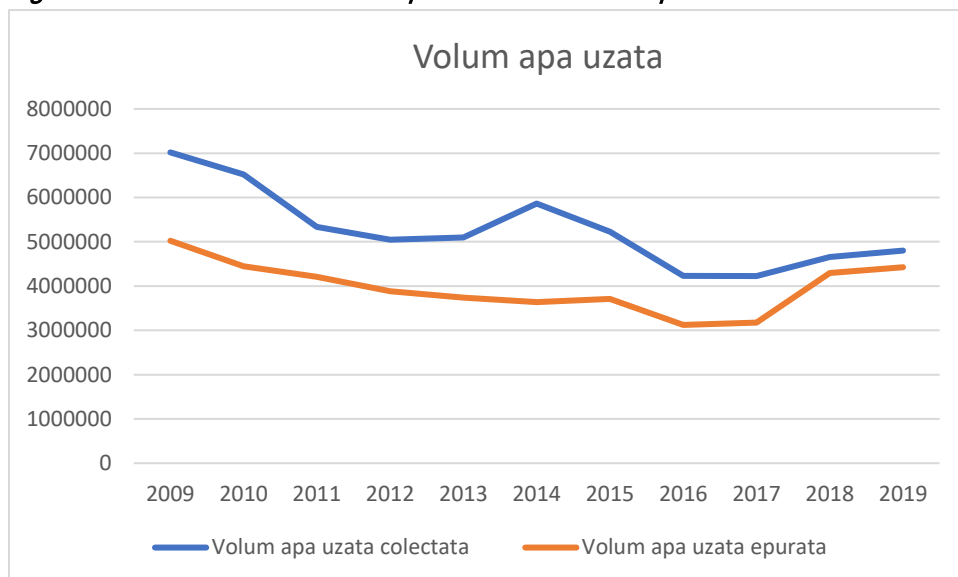
**Tabel 20. Indicatori privind rețeaua de canalizare în municipiul Slatina,**

<b>Volum de apa uzata colectata 2019</b>	<b>4.804.230 m.c.</b>
<b>Volum de apa uzata epurata 2019</b>	<b>4.427.097 m.c.</b>
<b>Procent de apa uzata epurata 2019</b>	<b>92,15</b>
<b>Tip retea canal</b>	<b>139,4 (unitar)</b>

*Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>*

După cum se poate observa din graficul următor, volumul de apă uzată epurată în Slatina a reprezentat cca. 92,15 %, în 2019 înregistrând 92,15 %

**Figura 20. Evoluția volumului de apă uzată colectată și epurată în Slatina**



*Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>*

**Tabel 21. Indicatori privind rețeaua de canalizare în municipiul Slatina,**

<b>Consumul de energie in sistemul de canalizare si epurare</b>	0,60 kWh/mc
<b>Numarul de reclamatii justificate privind asigurarea serviciului</b>	2141/km/ an 85% sunt cauzate de exploatarea necorespunzătoare a rețelei interioare de canalizare, de către utilizator. Punem în vedere cu această ocazie necesitatea implementării unui program de informare a cetățenilor
<b>Timpul mediu minim de remediere a unei defectiuni</b>	Media este de 2 ore

Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”

#### 2.6.2.4 Concentrații din apă uzată

Analizele de mai jos privind concentrațiile din apă uzată influentă în stația de epurare, precum și cele ale efluentului au fost prezentate de către operatorul local pentru anul 2015 în cadrul Studiului de Fezabilitate pentru proiectul „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”. Toate măsurătorile au fost efectuate de operator la fața locului. Parametrii analizați sunt stabiliți astfel încât să respecte cerințele din NTPA 011, NTPA 002, HG 352/2005 și normativul similar relevant. Tipurile de măsurători sunt:

- Analize ale parametrilor relevanți conform NTPA 002 și 011;
- Analize ale influentului și efluentului;
- Controlul parametrilor de funcționare: intermediari și linie nămol

Tabel 22. Valori indicatori influent și efluent stație de epurare Slatina

Indicator	U.M.	Valoare medie lunara											
		ian	feb	martie	april	mai	iunie	iulie	aug	sept	oct	nov	dec
MSS	mg/l	33,46	32,27	37,58	29,75	27,6	28,41	25,3	22,66	26,71	26,28	27,56	25,46
CBO5	mg/l	4,48	4,65	6,05	5,34	5,87	4,3	3,71	4,02	5,8	3,91	6,71	3,7
CCO-Cr	mg/l	39,47	25,76	38,85	31,55	31,1	30,3	23,88	23,11	27,37	24,84	26,31	26,4
N	mg/l	9,49	8,16	8,64	7,23	7,52	7,51	6,08	7,02	7,28	8,91	8,47	8
Ptot	mg/l	1,95	1,47	1,75	1,79	1,71	2,14	1,52	1,36	1,63	2,05	2,23	2,3
NO3-	mg/l	4	4,07	5,27	4,95	6,9	7,36	5,77	6,71	6,76	8,66	8,13	7,94
Cloruri	mg/l	77,52	109,1	73,6	70,04	65,5	74,39	72,88	70,19	80,7	72,22	79,17	82,51

Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”

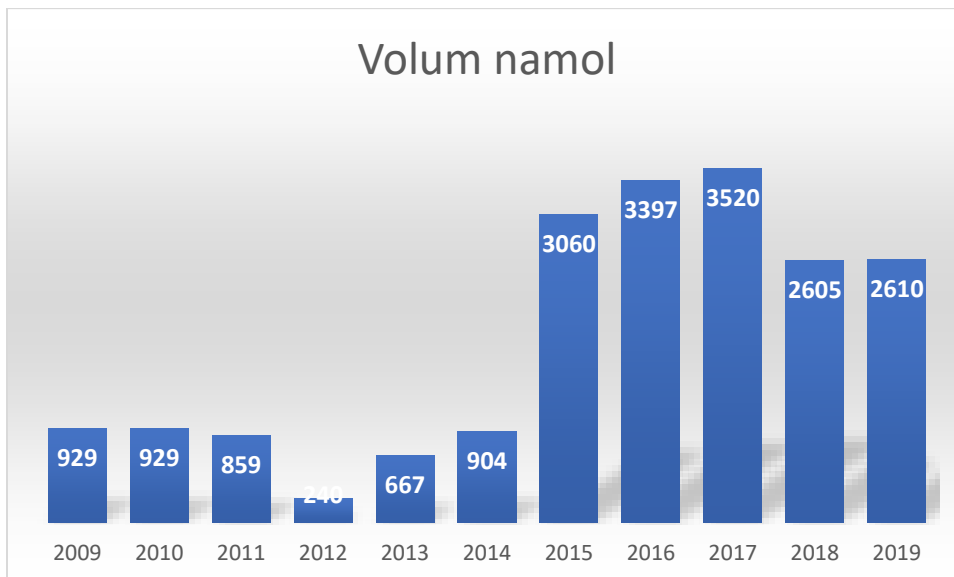
Tabelul de mai jos prezintă evoluția analizelor de apă epurată în Slatina pentru perioada 2010-2019, conform datelor colectate în cadrul Politicii Urbane a României.

Tabel 23. Evoluția analizelor de apă epurată în Slatina

Analize apa	2016	2017	2018	2019
Numar analiza conforme	1348	2184	1612	1440
Numar analize total	1351	2184	1612	1442
Procent conformitate	99,78%	100%	100%	99,86%

Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Figura 21. Evoluția volumului de nămol în Municipiul Slatina



Sursa: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

#### 2.6.2.5 Tarife

Tariful practicat pentru canalizare-epurare începând cu data de 01.01.2023 de Compania de Apa Olt este prezentat mai jos. Conform prevederilor art.291, alin.(2), lit.i) din Legea nr.227/2015 privind Codul Fiscal, cota de TVA practică de Compania de apa Olt pentru serviciile publice furnizate în întreaga arie de operare este de 9%.

**Tabel 24. Tarif canalizare-epurare la 01.01.2023, Compania de apa Olt**

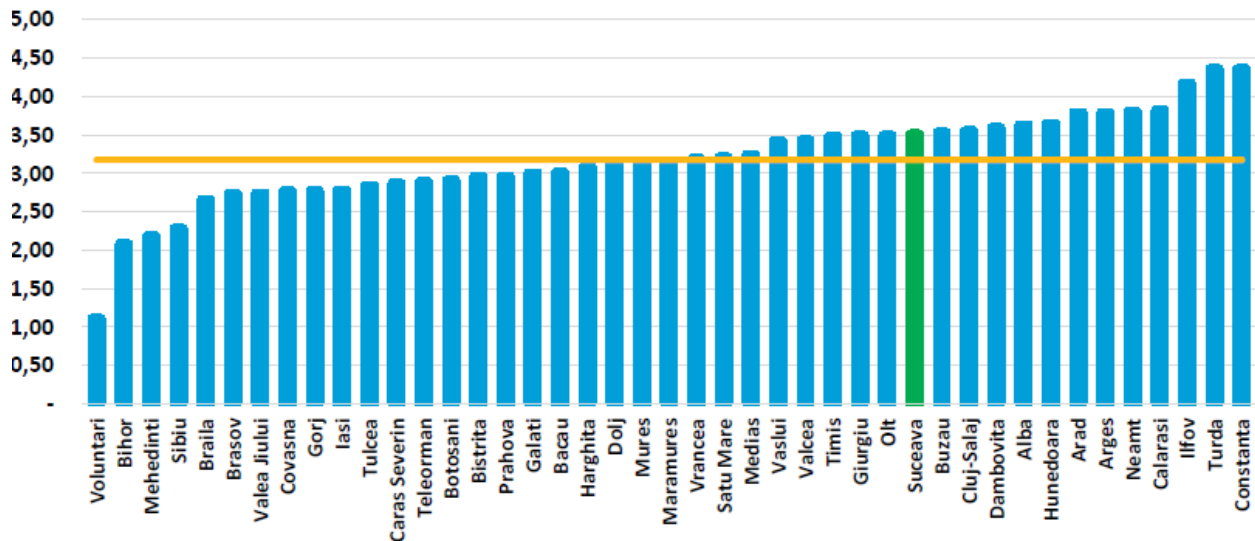
Servicii publice oferite de operatorul Compania de apa Olt	Pret/tarif in vigoare incepand cu data de 01.01.2023	
	Pret/tarif (fara TVA) lei pe mc	Pret/tarif (cu TVA) lei pe mc
Slatina	6,72	7,32

Sursa: *Compania de Apa Olt*

Tariful pentru canalizare-epurare în municipiul Slatina este de 6,72 lei/mc (fără TVA). Figura de mai jos prezintă o comparație a tarifului pentru canalizare-epurare pentru toți operatorii regionali, cu o medie de 3,18 lei/mc (fără TVA).

**Figura 22. Comparație tarif canalizare-epurare Operatori Regionali**





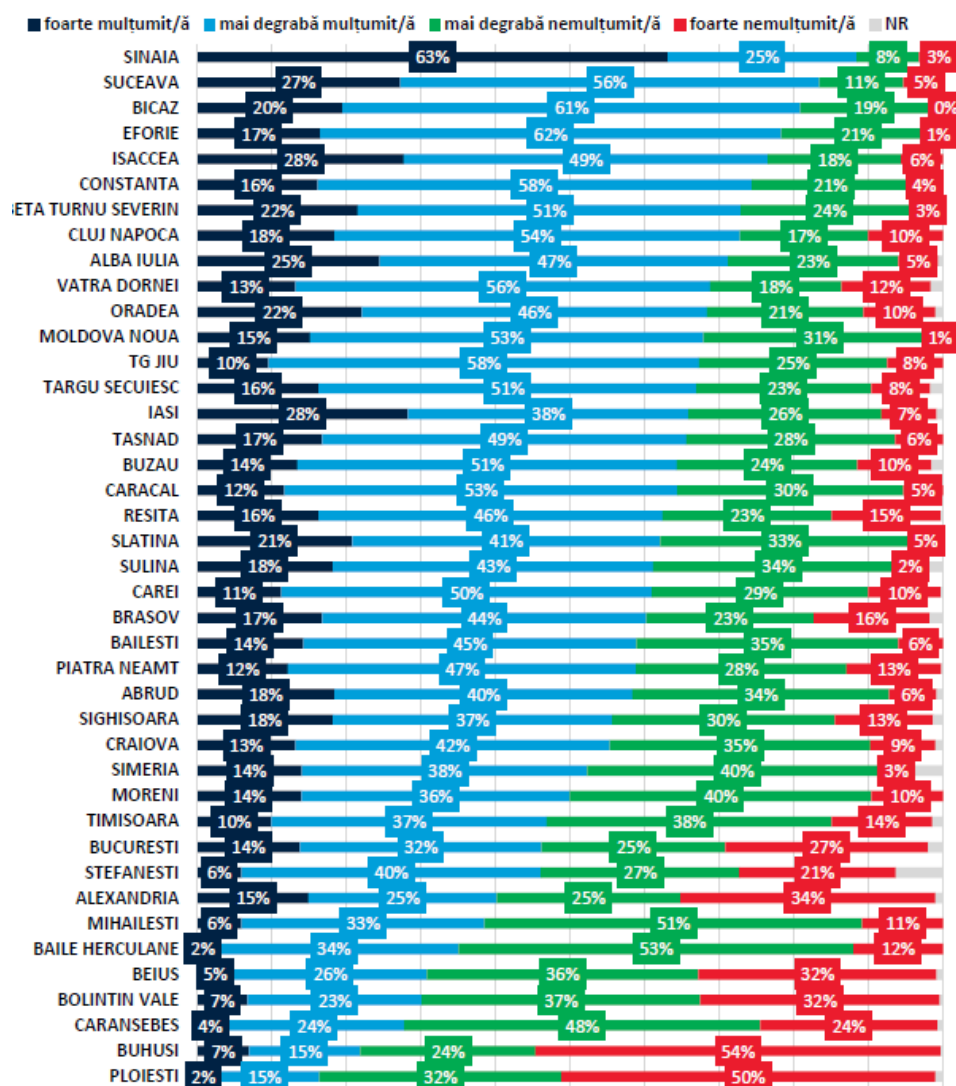
Sursa: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

### 2.6.3 Managementul deșeurilor

Tranziția către o economie circulară, implementarea și creșterea gradului de reciclare a deșeurilor și a compostării bio-deșeurilor reprezintă priorități la nivel național în următorii ani. Complementar investițiilor în echipamente și dotări, campaniile de conștientizare adresate cetățenilor sunt esențiale. Măsurile în acest sens ale municipalității și operatorului de salubritate au ca efect descurajarea depozitării ilegale a deșeurilor, reducerea riscurilor de sănătate pentru cetățeni, creșterea calității aerului și îmbunătățirea imaginii municipiului Slatina și localităților din jur.

Barometrul Urban 2020 din cadrul Politicii Urbane a României a estimat gradul de satisfacție al cetățenilor pentru curățenie în 41 orașe din România:

*Figura 23. Barometru Urban. Răspuns la întrebarea: Cât de mulțumiți sunteți de curățenia din oraș?*



Sursa: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Trei localități au înregistrat valori ale satisfacției peste 80%: Sinaia (88%), Suceava (84%) și Bicz (81%). La nivel național, gradul de mulțumire este mai scăzut în orașele mici, sub 50.000 de locuitori, iar calitatea curățeniei tinde să nemulțumească în mai mare măsură (prin comparație cu media) persoanele cu vârste între 25-44 ani, active, din familii cu copii minori și venituri medii sau sub medie.

În ceea ce privește salubritatea menajeră, cantitatea de deșeuri generată este o consecință a stilului de viață. Pentru a asigura dezvoltarea durabilă a societății, producția și consumul trebuie să se adapteze la cerința de minimizare a presiunii asupra mediului în care trăim. Pentru îmbunătățirea prevenirii și gestionării deșeurilor sunt necesare acțiuni de-a lungul întregului ciclu de viață al produselor, nu doar în faza finală, când acestea au devenit deșeuri.

În acest scop, politicile Uniunii Europene sunt axate pe conceptul de **ierarhie a deșeurilor**, prin care se prioritizează opțiunile de gestionare, astfel: prevenirea deșeurilor, urmată de pregătirea în vederea reutilizării, reciclare, recuperare și, în ultimă instanță eliminare.

### 2.6.3.1 Infrastructura existentă de salubritate

Salubritatea stradală și cea menajeră din municipiul Slatina au fost delegate către SC SALUBRIS SA Slatina. Serviciul Salubritate cuprinde 4 activități:

- Salubritate stradală;

- Salubritate menajeră;
- Depozitarea deșeurilor.
- Dezapezire stradala

În Municipiul Slatina capacitatea de depozitare a deșeurilor este asigurată de următoarele:

- 641 de pubele din plastic sau europubele cu o capacitate de 362 l;
- 238 containere de 5,1 mc (pentru bazar și piețe);

Frecvența de ridicare a deșeurilor menajere este de 7 ori pe săptămână, cu excepția locuințelor Individuale, unde frecvența este de o dată pe săptămână.

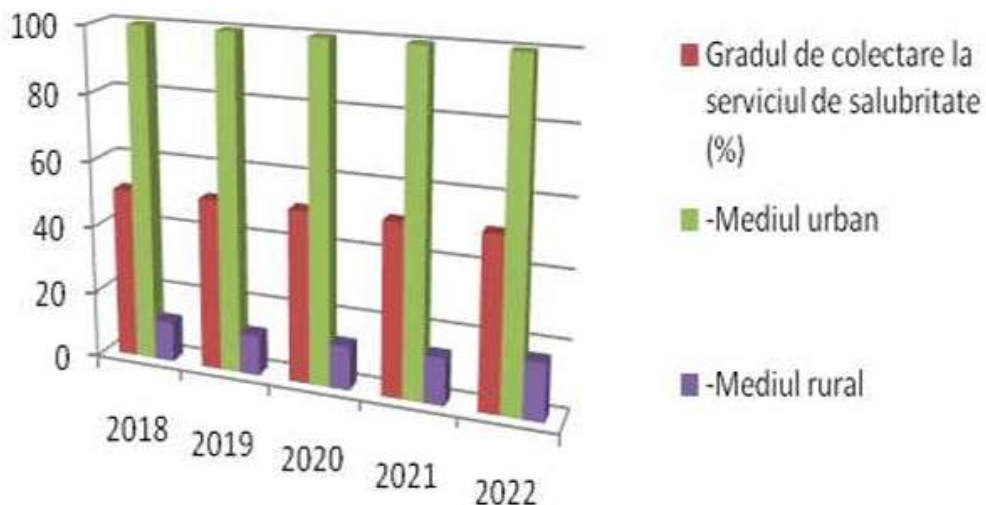
În anul 2020 Consiliul Județean Olt a încheiat Contractul de delegare a gestiunii prin concesiune a activității de operare a Centrului de Management Integrat al Deșeurilor Bălteni și a Stațiilor de Transfer și monitorizarea depozitelor neconforme închise din județul Olt înregistrat la Consiliul Județean Olt cu nr.6867/18.06.2019 la Asocieria S.C.SALUBRIS S.A, și S.C.CLEAN PREST ACTIV S.R.L. cu nr. 2020/18.06.2019.

Deșeurile menajere colectate de către operatorii de salubritate (SC Salubris SA pentru Mun. Slatina, Bals și Drăganești Olt și Piatra Olt, ADPP Caracal pentru Mun Caracal, ADPP Corabia pentru orașul Corabia, SC Sortis Scornicești pentru orașele Scornicești și Potcoava) sunt transportate la Depozitul Ecologic Bălteni administrat de SC Salubris SA și care funcționează în baza AIM nr. 2/24.05.2019 transferată de la Consiliul Județean Olt. De specificat că pentru cele 5 stații de transfer Consiliul Județean Olt a finalizat procedura de reglementare și au fost transferate către SC Salubris SA.

### 2.6.3.2 Grad de acoperire al serviciului

Potrivit datelor furnizate de APM Olt, în mediul urban, gradul de acoperire cu servicii de salubritate a ajuns la 100%, în anul 2022, în Municipiul Slatina

**Figura 24. Evoluția gradului de acoperire cu servicii de salubritate în Județul Olt în perioada 2018-2022**



**Sursa: Raport privind starea mediului în județul Olt în anul 2022**

### 2.6.3.3 Proiecte în implementare

Colectarea selectivă a deșeurilor în județul Olt se face în acest moment prin sisteme realizate cu fonduri europene

- Sistem de colectare selectivă a deșeurilor la nivelul Municipiului Slatina în valoare de 65.055 Euro, implementat în anul 2006 prin care s-au construit 68 puncte de colectare selectivă a deșeurilor astfel:
- “Sistem de management integrat al deșeurilor în județul Olt” care va fi finanțat prin Programul Operațional Sectorial de Mediu din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR). Prin intermediul acestui proiect se realizează următoarele obiective : depozitul regional în localitatea Bălteni. Stație de sortare - Stație pentru tratare levigat - 4 stații de transfer - puncte de colectare selectivă în toate localitățile județului - Închiderea depozitelor neconforme cu directivele UE . Elementele componente ale sistemului integrat de management al deșeurilor dezvoltate în cadrul proiectului : A. Colectarea selectivă a deșeurilor și transportul specializat; B. Sortarea deșeurilor; C. Depozitarea deșeurilor solide, respectiv: - stocare temporară – stații de transfer; - depozitare finală – depozit de deșeuri. D. Compostarea deșeurilor biodegradabile; E. Închiderea depozitelor și rampelor existente. Beneficiar final al proiectului : Consiliul Județean Olt Beneficiarii Locali: 112 Consilii Locale Valoarea proiectului – cca. 30 milioane Euro.

#### 2.6.3.4 Generarea și gestionarea deșeurilor municipal

Potrivit Strategiei Naționale de Gestionare a Deșeurilor 2014-2020, „deșeurile municipale sunt reprezentate de totalitatea deșeurilor menajere și similare acestora generată în mediul urban și rural din gospodării, instituții, unități comerciale și de la operatorii economici, deșeuri stradale colectate din spații publice, străzi, parcuri, spații verzi, la care se adaugă și deșeuri de construcții și demolări rezultate din amenajările interioare ale locuințelor colectate de operatorii de salubritate”.

Gestionarea deșeurilor municipale presupune colectarea, transportul, valorificarea și eliminarea acestora, inclusiv supervizarea acestor operații și întreținerea ulterioară a amplasamentelor de eliminare. Abordarea UE în domeniul gestionării deșeurilor se bazează pe trei principii majore:

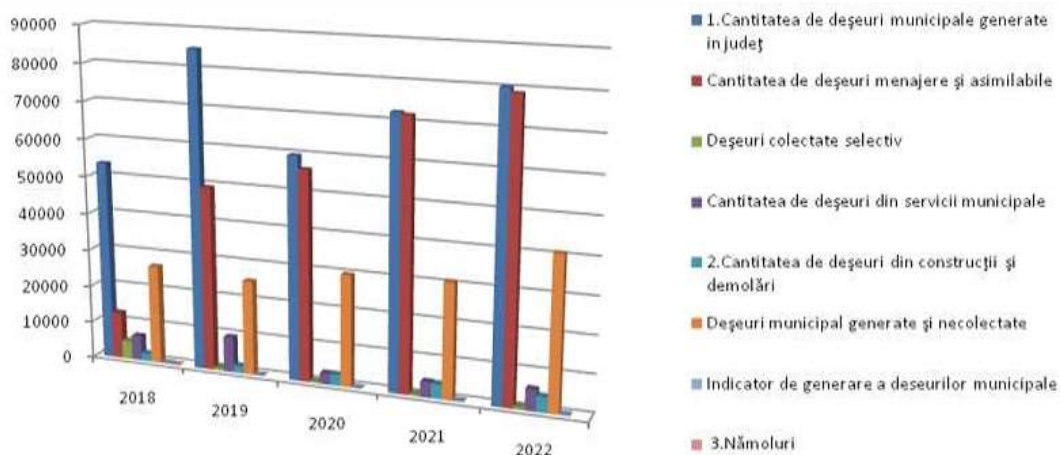
- **Prevenirea generării deșeurilor** – factor considerat a fi extrem de important în cadrul oricărei strategii de gestionare a deșeurilor, direct legat atât de îmbunătățirea metodelor de producție cât și de determinarea consumatorilor să își modifice cererea privind produsele (orientarea către produse verzi) și să abordeze un stil de viață care să genereze cantități reduse de deșeuri.
- **Reciclare și reutilizare** – în cazul în care sunt generate deșeuri, încurajarea unui nivel ridicat de recuperare a materialelor componente, preferabil prin reciclare materială. În acest sens sunt identificate câteva fluxuri de deșeuri pentru care reciclarea materială este prioritară: deșeurile de ambalaje, vehicule scoase din uz, deșeuri de baterii, deșeuri din echipamente electrice și electronice.
- **Îmbunătățirea eliminării finale a deșeurilor și a monitorizării** – în cazul în care deșeurile nu pot fi recuperate, acestea trebuie eliminate în condiții sigure pentru mediu și sănătatea umană, cu un program strict de monitorizare.

În ceea ce privește indicatorii de generare a deșeurilor municipale, conform datelor Eurostat, la nivelul anului 2009, pentru România, cantitatea a fost de 393 kg/locuitor/an, cu 27% mai mică decât media la nivel european (524 kg/locuitor/an).

Colectarea deșeurilor municipale este responsabilitatea municipalităților, care își pot realiza aceste atribuții fie direct (prin serviciile de specialitate din cadrul Consiliilor Locale), fie indirect (prin delegarea acestei responsabilități pe bază de contract, către firme specializate și licențiate pentru prestarea serviciilor de salubritate).

Cantitatea de deșeuri municipale generată este dată de cantitatea de deșeuri municipale colectată, la care se adaugă cantitatea de deșeuri menajere produse de populația județului care nu beneficiază de servicii de salubritate, calculată teoretic.

*Figura 25. Structura deșeurilor municipale generate și colectate de operatorii de salubritate*



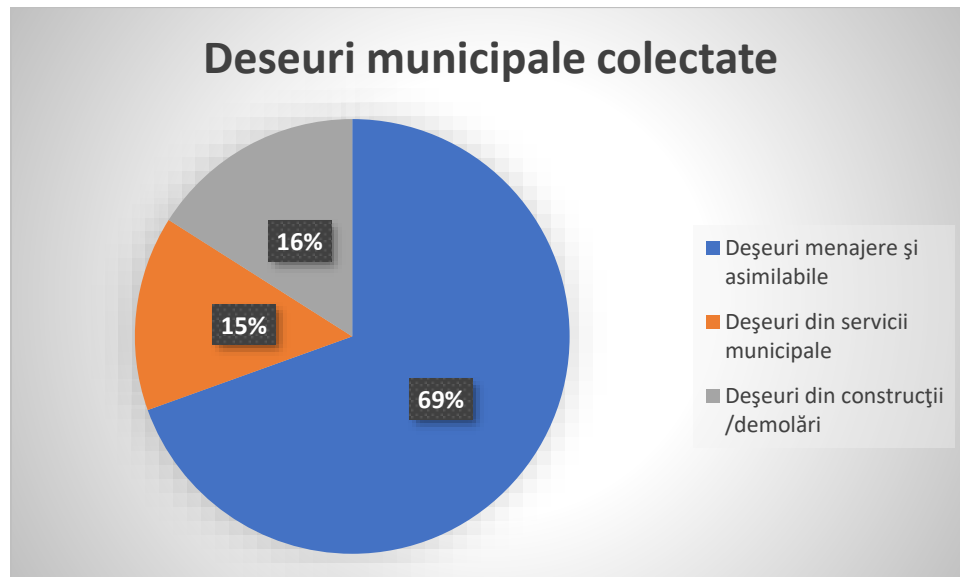
**Sursa: Raport privind starea mediului în județul Olt în anul 2022**

După proveniența lor, deșeurile municipale includ:

- deșeuri menajere de la populație și asimilabile celor menajere de la operatorii economici;
- deșeuri din servicii municipale (stradale, din piețe, spații verzi);
- deșeuri din construcții demolări.

Aproximativ 69% din totalul deșeurilor municipale colectate în anul 2022 de către operatorii de salubritate îl reprezintă deșeurile menajere și asimilabile.

**Figura 26. Deșeuri municipale colectate în anul 2022 de operatorii de salubritate**



**Sursa: Raport privind starea mediului în județul Olt în anul 2022**

Distribuția cantităților de deșeuri colectate în amestec, de la populație și operatorii economici, este următoarea:

- Deșeuri menajere de la populație - 85,56%
- Deșeuri menajere de la agenți economici – 14,44%

Conform estimării operatorilor de salubritate din județul Olt, compoziția procentuală pe tip de material a deșeurilor menajere și asimilabile colectate este redată în figura următoare:

**Tabel 27. Compoziția deșeurilor menajere colectate în anul 2022 de operatorii de salubritate**

	Tipuri de deșeuri	Pondere deșeurilor biodegradabile (%)
1.	Deșeuri municipale (deșeuri menajere și asimilabile din comerț, industrie, instituții, din care:	
1.1	Deșeuri menajere	
	Urban	72
	deșeuri alimentare și de grădina	58
	hârtie+carton, lemn, textile	14
	Rural	78
	deșeuri alimentare și de grădina	66
	hârtie+carton, lemn, textile	12
1.2 + 1.3	Deșeuri asimilabile din comerț, industrie, instituții	45
1.5	Deșeuri din grădini și parcuri	95
1.6	Deșeuri din piețe	80
1.7	Deșeuri stradale	20

*Sursa: Raport privind starea mediului în județul Olt în anul 2022*

**Cantitatea de deșeuri menajere pe cap de locuitor** în municipiul Slatina a fost în 2019 de 0,26 tone pe an. Deșeurile menajere cuprind deșeurile colectate de către sau în numele autorităților locale. Cea mai mare pondere provine din gospodăria, dar sunt incluse și deșeurile provenind din comerț, birouri, instituții, etc.

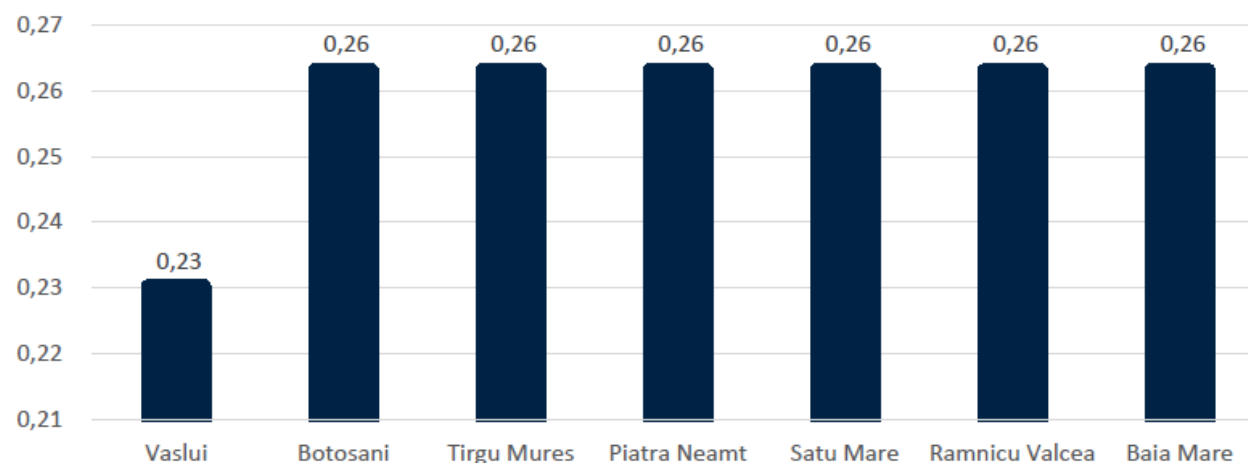
**Tabel 25. Cantitatea de deșeuri menajere colectate pe cap de locuitor în Slatina**

UAT	Populație	Cantitate totală deșeuri	Cantitate deșeuri menajere pe cap de locuitor
Slatina	80.855	19.281,87	0,24

*Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>*

Figura de mai jos prezintă cantitatea de deșeuri menajere colectate pe cap de locuitor în diferite municipii.

**Figura 28. Cantitatea de deșeuri menajere colectate pe cap de locuitor (tone)**



**Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>**

Conform datelor colectate în Politică Urbană, principalii indicatori privind managementul deșeurilor în municipiul Slatina sunt prezentați mai jos.

**Tabel 26. Indicatori privind managementul deșeurilor în municipiul Slatina**

<b>Indicatori</b>	<b>Valoare</b>
Cantitatea de deseuri menajere	19.281,87 tone
Cantitatea de deseuri urbane	21.188,87 tone
Ponderea deșeurilor urbane reciclate	3,73%

**Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>**

Consiliul Județean Olt a implementat în perioada 2011-2015, proiectul „Sistem integrat de management al deșeurilor în județul Olt”, finanțat prin Programul Operațional Sectorial – Mediu 2007 – 2013. Valoarea totală a proiectului la finalizarea lui este de peste 34 de milioane de euro.

Pentru implementarea cu succes a proiectului, Consiliul Județean Olt și cele 112 consilii locale municipale, orașenești și comunale de la nivelul județului Olt s-au asociat în cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „OLT-ECO”.

Prin acest proiect s-au realizat următoarele investiții importante: construcția unui depozit ecologic pentru colectarea deșeurilor din tot județul, a unei stații de sortare și a unei stații de tratare levigat, poziționate în localitatea Balteni.

În cadrul proiectului s-au construit în județul Olt 4 stații de transfer (ST): Balș, Corabia, Caracal și Scornicești.

Fiecare stație de transfer include, pe lângă zona de transfer are și un punct de colectare fluxuri speciale de deșeuri (deșeuri voluminoase, deșeuri periculoase menajere și DEEE).

Stațiile de transfer au următoarele capacități maxime:

Stația de transfer Balș – 15.086 tone/an;

Stația de transfer Caracal – 33.584 tone/an;

Stația de transfer Corabia – 19.992 tone/an;

Stația de transfer Scornicești – 7.643 tone/an.

S-au construit 3722 platforme de colectare a deșeurilor menajere și 1975 platforme de colectare a deșeurilor reciclabile, în cele 112 localități din județ. În județ existau 6 depozite neconforme care au fost închise în cadrul proiectului „Sistem integrat de management al deșeurilor în județul Olt” (SMID) – Slatina, Drăganesti Olt, Scornicești, Caracal, Corabia, Bals. Acestea au fost închise prin următoarele faze de execuție:

- îndepărtarea deșeurilor de pe suprafața destinată viitoarelor instalații;
- relocarea deșeurilor și profilarea corpului depozitului;
- închiderea depozitului prin realizarea etanșării suprafeței;
- instalarea de echipamente pentru colectarea gazului de depozit;
- instalarea de echipamente pentru colectarea levigatului și a apei de suprafață

Pentru colectarea deșeurilor reziduale și reciclabile au fost achiziționate 6445 Euro-containere metalice și de plastic de 1,1 m<sup>3</sup>. Colectarea selectivă este una dintre etapele reciclării, alături de separarea și procesarea unora dintre componentele deșeurilor, pentru a fi transformate în produse utile. Pot fi supuse procesului de reciclare aproape toate materialele care intră în compoziția deșeurilor: hârtia, sticla, ambalajele din plastic și cutiile metalice. S-au achiziționat 8 tocatore și 18000 unități de compostare individuală.

#### **2.6.3.5 Generarea și gestionarea deșeurilor industriale**

În municipiul Slatina, activitățile industriale sunt diversificate, reprezentate mai ales prin industria prelucrătoare, aluminiu, cauciuc și fibre optice, industria alimentară și textile. Evidența și gestiunea deșeurilor industriale revine în sarcina agenților economici generatori.

Deșeurile de producție sunt gestionate în conformitate cu prevederile autorizațiilor de mediu, care cuprind condițiile de stocare, eliminare și valorificare a acestora cu respectarea cerințelor de protecție a mediului și a sănătății populației. Generatorii de deșeurii industriale gestionează prin mijloace proprii sau prin contracte încheiate cu operatori economici specializați și autorizați conform legii, valorificarea sau eliminarea prin depozitare/incinerare a deșeurilor produse.

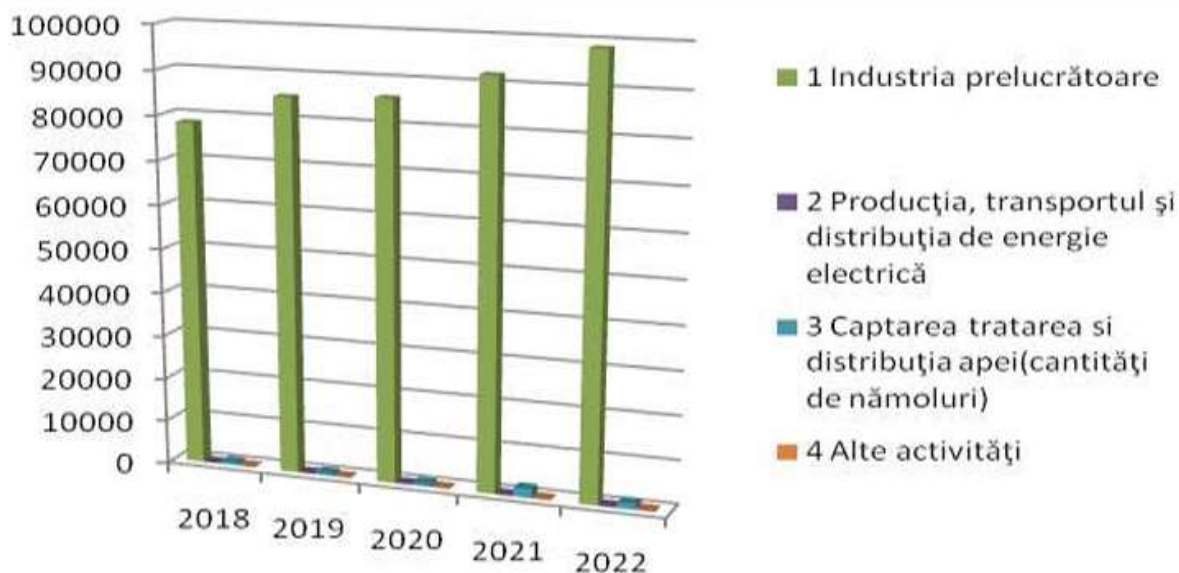


Figura 29. Generarea de deșeurilor de producție nepericuloase în județul Olt

Nr. crt.	Activitatea economica (tone)	2018	2019	2020	2021	2022
1	Industria prelucrătoare	78431	85219	86127	92100	98658
2	Producția, transportul și distribuția energie electrică	132	157	211	196	221
3	Captarea și tratarea și distribuția apei(cantități de nămoluri)	627	610	697	2045	1379
4	Alte activități	176	121	157	211	243

Sursa: Raport privind starea mediului în județul Olt în anul 2022

Figura 30. Evoluția deșeurilor de producție nepericuloase în județul Olt



Sursa: Raport privind starea mediului în județul Olt în anul 2022

### 2.6.3.6 Deșuri de echipamente electrice și electronice (DEEE)

Deșeurile de echipamente electrice și electronice sunt considerate a fi una din categoriile de deșuri cu cea mai rapidă creștere, astfel încât reglementările în vigoare vizează atât prevenirea generării acestor deșuri cât și creșterea gradului lor de colectare, reutilizare, reciclare și valorificare, prin responsabilizarea producătorului. Colectarea separată, recuperarea, reutilizarea și tratarea lor într-un mod ecologic contribuie la reducerea impactului asupra mediului și utilizarea mai eficientă a resurselor.

Pot introduce pe piață echipamente electrice și electronice numai producătorii înregistrați în Registrul Național al Producătorilor și Importatorilor de Echipamente Electrice și Electronice, care este gestionat de ANPM, începând cu anul 2006.

La sfârșitul anului 2019 dețineau numere de înregistrare valabile în Registrul Național al Producătorilor și Importatorilor de Echipamente Electrice și Electronice, 5 operatori economici cu sediul social în municipiul Slatina.

Pentru perioada 2008-2015, trebuia realizată o țintă de colectare la nivel național de cel puțin 4 kg deșeu/locuitor/an. Cu toate eforturile întreprinse de autorități și operatorii economici responsabili, acest obiectiv nu a fost atins.

**Figura 31. Operatori economici autorizați pentru colectarea DEEE-urilor în municipiul Slatina**

<b>Operator Economic</b>	<b>Date de identificare</b>	<b>Punct de lucru</b>
SC SALUBRIS SA	Slatina str. Aleea Tineretului, nr.2A tel.0249414693, fax.0349802556 e-mail: salubris_slatina@yahoo.com , jud. OLT	Slatina str. Cazărmii, nr.42, te.0249414693, fax.0349802556 email: salubris_slatina@yahoo.com
SC OLTMETAL SA	Podari str. Depozitului, nr.15, Tel.0251/436101, fax: 0251/436401 , jud. OLT, oltmetal@yahoo.com	Slatina str. Depozitelor, nr 19, Tel.0251/436101, fax: 0251/436401
SC REMAT OLT SA	Slatina str. Depozitelor, nr 13, Tel/Fax: 0249432730, , jud. OLT, rematolt@yahoo.com	Slatina str. Depozitelor, nr 13, Tel/Fax: 0249432730,
SC M.A.3R COLECT SRL	Slatina str Aleea Lalelelor , nr. 4, bl. FB5 , Ap 7, Sc A tel. 726754490 , jud. OLT, office@macolect.ro	Slatina str. Constructorului nr. 3, tel. 726754490
SC METARОВI SRL	Slatina Str Ec Teodoroiu Bl V21, ap 19 tel 744646352 , jud. OLT, officemetarovi@yahoo.com	Slatina Str Constructorului nr 5 tel 744646352

**Sursa: Raport privind starea mediului în județul Olt în anul 2022**

### 2.6.3.7 Deșuri de ambalaje

Actul normativ care reglementează gestionarea ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje este Legea nr. 249/2015- privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje. Această lege reglementează gestionarea ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje în vederea prevenirii sau reducerii impactului asupra mediului.

Sunt supuse prevederilor prezentei legi toate ambalajele introduse pe piață, indiferent de materialul din care au fost realizate și de modul lor de utilizare în activitățile economice, comerciale, în gospodăriile populației sau în orice alte activități, precum și toate deșeurile de ambalaje, indiferent de modul de generare.

Principalul obiectiv al gestionării ambalajelor și deșeurilor de ambalaje îl constituie prevenirea producerii deșeurilor de ambalaje și ca principii fundamentale suplimentare, reutilizarea ambalajelor, reciclarea precum și alte forme de valorificare a deșeurilor de ambalaje având ca și consecință, reducerea eliminării finale a unor astfel de deșuri.

Principiile specifice activității de gestionare a ambalajelor și deșeurilor de ambalaje sunt în ordinea priorităților:

- a) prevenirea producerii de deșuri de ambalaje;
- b) reutilizarea ambalajelor;
- c) reciclarea deșeurilor de ambalaje;
- d) utilizarea altor forme de valorificare a deșeurilor de ambalaje care să conducă la reducerea cantităților eliminate prin depozitare finală.

Legislația impune operatorilor economici care introduc pe piața națională ambalaje, (producători și importatori de ambalaje de desfacere, producători/importatori de produse ambalate, precum și cei care supraambalează produse ambalate), să reducă volumul deșeurilor de ambalaje prin optimizarea proceselor tehnologice, prin reducerea cantităților de materiale necesare confecționării ambalajelor, precum și prin fabricarea de ambalaje reutilizabile.

Începând cu data de 01 ianuarie 2019, obligațiile privind răspunderea extinsă a producătorului prevăzute de prezenta lege se pot realiza:

- a) individual, prin gestionarea propriilor ambalaje introduse pe piață națională;
- b) prin intermediul unei organizații care implementează obligațiile privind răspunderea extinsă a producătorului, autorizate de către Comisia constituită potrivit Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, pe tip de material și pe tip de ambalaj, primar, secundar și pentru transport.

În cursul anului 2019, ANPM a licențiat operatori economici autorizați pentru preluarea responsabilității realizării obiectivelor anuale de valorificare și reciclare a deșeurilor de ambalaje, după cum se vede din tabelul următor:

Figura 32. Operatori economici autorizați pentru implementarea răspunderii extinse a producătorilor – O.I.R.E.P

Nr.crt.	DENUMIRE OIREP	TARIFE	LICENȚĂ	ARIE GEOGRAFICĂ DECLARATĂ
1.	CCAT RESPONSABILITATE DE MEDIU S.A.	<a href="https://ccat-rm.ro/informatii-publice/tarife/">https://ccat-rm.ro/informatii-publice/tarife/</a> <a href="https://ccat-rm.ro/informatii-publice/licenta/">https://ccat-rm.ro/informatii-publice/licenta/</a>	Nr. 15 din aprilie 2022	Nivel național
2.	CLEAN RECYCLE S.A.	<a href="https://www.cleanrecycle.ro/informatii/clienti-si-tarife.html">https://www.cleanrecycle.ro/informatii/clienti-si-tarife.html</a>	Nr. 11 din iunie 2019	Nivel național
3.	ECO SYNERGY S.A.	<a href="https://ecosynergy.ro/informatiipublice/">https://ecosynergy.ro/informatiipublice/</a>	Nr. 6 din mai 2019	Nivel național
4.	ECOLOGIC 3R AMBALAJE S.A.	<a href="https://www.ecologic3rambalaje.ro/e3r-img/pdfs/tarife.pdf">https://www.ecologic3rambalaje.ro/e3r-img/pdfs/tarife.pdf</a>	Nr. 3 din mai 2019	Nivel național
5.	ECOREP GROUP S.A	<a href="https://www.ecorep.ro/tarife">https://www.ecorep.ro/tarife</a>	Nr. 14 din mai 2021	Nivel național
6.	ECO - ROM AMBALAJE S.A - Societate în insolvență, în insolvency, en procedure collective	<a href="https://ecoromambalaje.ro/informatii-publice/tarife/">https://ecoromambalaje.ro/informatii-publice/tarife/</a>	Nr. 12 din august 2019	Nivel național
7.	ECOSMART UNION S.A.	<a href="https://ecosmart-union.eu/">https://ecosmart-union.eu/</a>	Nr. 5 din mai 2019	Nivel național
8.	ECO-X S.A.	<a href="https://www.ecox.ro/files/tarife.pdf">https://www.ecox.ro/files/tarife.pdf</a>	Nr. 1 din mai 2019	Nivel național
9.	ENVIRO PACK CONSULT S.A.	<a href="https://enviropack.ro/tarife">https://enviropack.ro/tarife</a>	Nr. 13 din februarie 2020	Nivel național
10.	FEPRA EPR S.A.	<a href="http://fepra.ro/lista-clienti-2/">http://fepra.ro/lista-clienti-2/</a>	Nr. 10 din iunie 2019	Nivel național
11.	FINANCIAR RECYCLING S.A.	<a href="https://www.financiarrecycling.com/wp-content/uploads/2022/12/Tarife-Beneficiari-Financiar-2023.pdf">https://www.financiarrecycling.com/wp-content/uploads/2022/12/Tarife-Beneficiari-Financiar-2023.pdf</a>	Nr. 4 din mai 2019	Nivel național
12.	GREEN RESOURCES MANAGEMENT S.A.	<a href="https://www.greenresources.ro/servicii/tarife">https://www.greenresources.ro/servicii/tarife</a>	Nr. 9 din iunie 2019	Nivel național
13.	GREENPOINT MANAGEMENT S.A.	<a href="https://greenpoints.ro/tarife-practicate-pentru-anul-2019/">https://greenpoints.ro/tarife-practicate-pentru-anul-2019/</a>	Nr. 2 din mai 2019	Nivel național
14.	MARATHON EPR GROUP S.A.	<a href="https://marathonepr.ro/tarife/">https://marathonepr.ro/tarife/</a>	Nr. 8 din mai 2019	Nivel național
15.	PARTSLIFE PACKAGING DISPOSAL SERVICE ROMANIA SA.	<a href="https://partslife.ro/tarife/">https://partslife.ro/tarife/</a>	Nr. 16 din mai 2022	Nivel național
16.	REICLAD' OR S.A.	<a href="https://reciclador.green/servicii/">https://reciclador.green/servicii/</a>	Nr. 7 din mai 2019	Nivel național

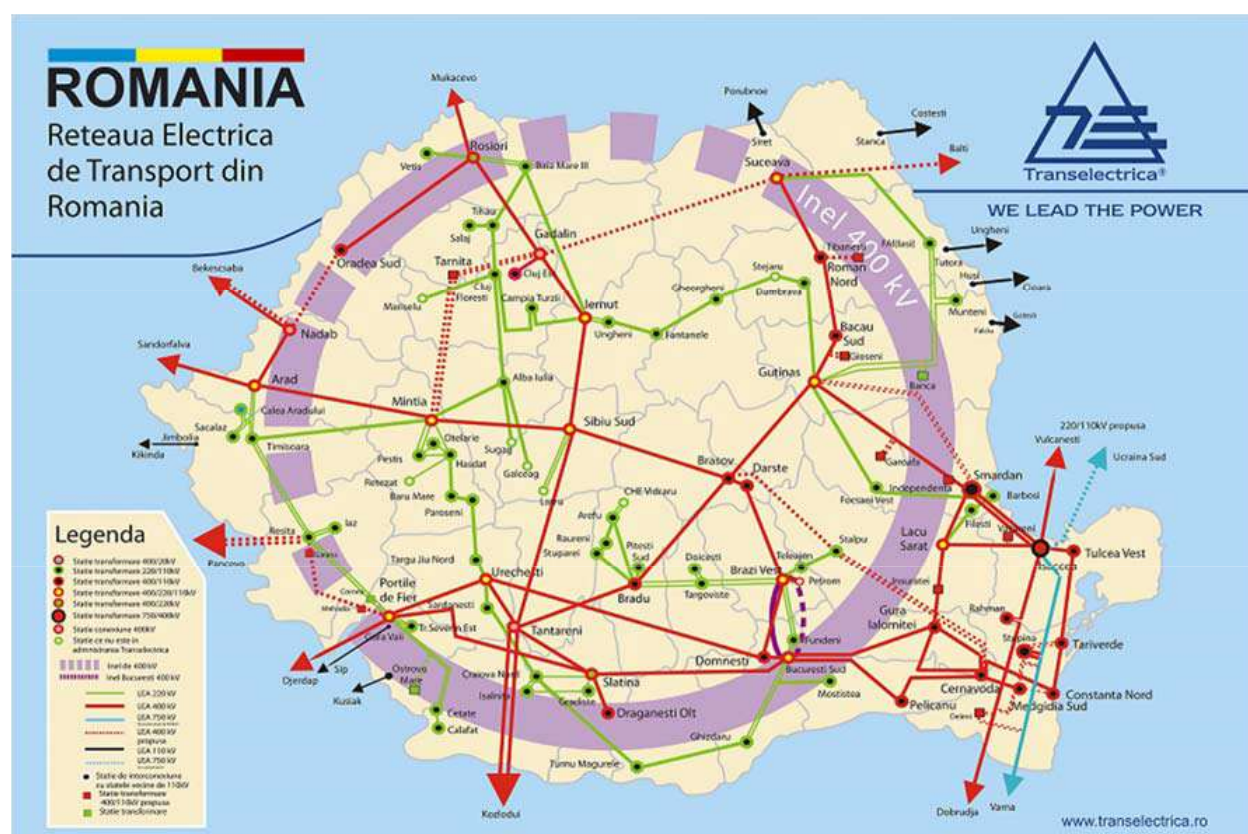
Sursa: Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, disponibil la <http://www.mmediu.ro/categorie/comisia-desupraveghere/196>

#### 2.6.4 Infrastructura de producere, transport și distribuție a energiei electrice, termice și gaze Naturale

### 2.6.4.1 Infrastructura existentă de energie electrică

Transportul energiei electrice din Sistemul Național se face prin linii de înaltă tensiune LEA de 400 și 110 KV. Stația de transformare Slatina funcționează pe patru nivele de tensiune 400/220/110/20 kV și alimentează consumatorii din județul Olt. Gradul de racordare a locuințelor la rețeaua de energie electrică era estimat la 98,70%.

Figura 33. Rețeaua electrică de transport din România



Sursa: Transelectrica, disponibil la <https://www.transelectrica.ro/web/tel/transport-detalii>

La nivel național, o mare parte a rețelelor de transport și distribuție a energiei electrice are o durată lungă de viață, cu o proporție semnificativă de active mai vechi de 35 de ani. Conform recomandărilor ANRE, intensificarea programelor de re tehnologizare și modernizare a instalațiilor existente, precum și eficientizarea activităților de mentenanță pentru menținerea instalațiilor electrice în parametrii de funcționare nominali și realizarea unei monitorizări și evaluări adecvate a stării rețelelor este necesară.

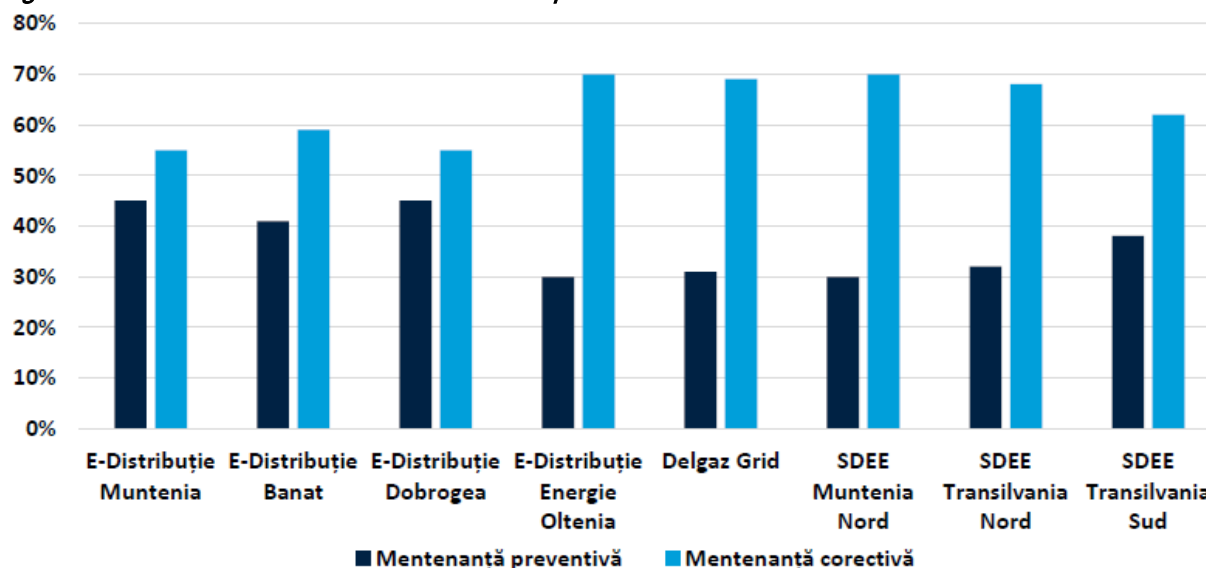
Calitatea serviciului de furnizare a energiei electrice este influențată puternic de întreruperile neplanificate, cele planificate fiind, în mod evident, preferabile. La nivel național, indicatorul întreruperilor neplanificate a înregistrat în 2019 o scădere la valoarea de 178,9 min/an față de 224 min/an în 2018, fiind însă mult peste valoarea de cca. 20 - 100 min/an în țările europene avansate.

Durata întreruperilor neplanificate înregistrează valori mai mari decât a celor planificate pentru EDistribuție Muntenia, E-Distribuție Banat, Distribuție Energie Oltenia, SDEE Muntenia Nord, SDEE Transilvania Nord și SDEE Transilvania Sud. Pe de altă parte, singurul distribuitor care a înregistrat valori mai mari pentru întreruperile planificate a fost Delgaz-Grid.

De asemenea, realizarea mentenanței preventive asupra infrastructurii are un impact major asupra calității serviciilor livrate către utilizatori. Din datele raportate de către operatori către ANRE se constată că la o mare parte din operatori valorile realizate ale mentenanței corective sunt semnificative. Deoarece mentenanța corectivă se realizează în urma incidentelor în rețea și conduce la întreruperi în alimentarea consumatorilor, înrăutățirea indicatorilor de performanță și scăderea calității serviciului prestat, ANRE subliniază că este necesar ca operatorii de distribuție să ia măsuri pentru realizarea lucrărilor de mentenanță preventivă și de investiții programate.

La nivelul Delgaz Grid, procentul lucrărilor de mentenanță preventivă este de 31%, fiind indicate creșterea ponderii acesteia, în detrimentul mentenanței corective.

**Figura 34. Lucrări de mentenanță realizate de operatorii de distribuție în anul 2019**



**Sursa: ANRE**

Asigurarea mentenanței preventive și monitorizarea implementării planurilor de investiții de reînnoire și modernizare sunt esențiale pentru reducerea întreruperilor și creșterea calității serviciilor. Astfel, conform noilor reglementări aprobate prin Ordinul ANRE nr. 204/2019, gradul de realizare a planului de investiții în elemente de rețea din surse proprii, trebuie să fie de cel puțin 95% din valoarea planificată. La sfârșitul anului 2019, gradul de realizare a lucrărilor de investiții în elemente de rețea din surse proprii al operatorului Distribuție Energie Oltenia a fost de 101,90%.

Tabel 27. Gradul de realizare a lucrărilor de investiții în elemente de rețea din surse propria

	Programat	Realizat	Grad realizare
E-Distribuție Muntenia	207908	228991	110.10%
E-Distribuție Banat	114716	98272	85.70%
E-Distribuție Dobrogea	92642	103540	111.80%
Distribuție Energie Oltenia	169015	172205	101.90%
Delgaz Grid	128802	127055	98.50%
SDEE Muntenia Nord	186876	181329	97.30%
SDEE Transilvania Nord	179534	180312	100.40%
SDEE Transilvania Sud	188017	192830	102.60%

Sursa: ANRE

### Migrarea rețelei electrice în subteran

Pozarea rețelelor aeriene în subteran oferă avantaje atât din punct de vedere al reducerii incidentelor și întreruperilor, cât și asupra calității spațiilor publice. Este însă important ca aceasta să fie realizată cu un impact minim asupra continuității furnizării de servicii, prin instalarea noii rețele subterane înainte de dezafectarea celei aeriene. De asemenea, migrarea infrastructurii de electricitate în subteran trebuie luată în considerare în primele faze ale construcției sau modernizării drumurilor și străzilor. Costurile pot fi reduce substanțial dacă infrastructura de electricitate și comunicații este inclusă în proiectele de modernizare urbane realizate de autoritățile locale.

#### 2.6.4.2 Alimentare cu energie termică

Serviciul public de alimentare cu energie termică reprezintă un serviciu public de interes general care se realizează în sistem centralizat și face parte din sfera serviciilor comunitare de utilități publice. Principalele avantaje ale sistemelor centralizate de termoficare includ, conform ANRE, următoarele:

- beneficii sociale privind accesibilitatea energiei termice pentru populația cu venituri reduse
- beneficiile economice și de mediu ale sistemelor de alimentare centralizată cu energie termică (din punct de vedere al eficienței energetice și controlului poluării)
- întărirea securității energetice
- facilitarea flexibilității în utilizarea diverselor categorii de resurse primare.

**În timp ce rețelele de distribuție a gazelor sunt o soluție pentru zonele cu densitate mai mică (atât urbane, cât și rurale), sistemele SACET sunt evaluate ca cea mai eficientă și mai puțin poluantă soluție pentru zonele urbane dense.** De asemenea, serviciile de termoficare de calitate reprezintă un element esențial în diminuarea sărăciei energetice în zonele urbane dense. Acest lucru este relevant mai ales pentru cazurile în care alternativa la sistemele de termoficare existente constă în surse de calitate slabă, nesigure (sobe, centrale pe gaz second hand, calorifere electrice) sau chiar lipsa încălzirii.

Din anul 2008 sistemul de alimentare centralizată cu energie termică (SACET) din cele 2 surse: ALRO Slatina și ALPROM Slatina și-a încetat activitatea, locatarii apartamentelor montându-și microcentrale termice murale, iar clădirile de utilitate publică centrale termice proprii, funcționând pe gaze naturale. Principalele cauze ale acestei modificări majore în viața municipiului sunt:

- Posibilitatea utilizării gazelor naturale, combustibil cu putere calorifică ridicată, ușor de adus la punctul de consum, care nu necesită depozitare și nici nu creează deșeuri care trebuie stocate și apoi evacuate
- Posibilitatea contorizării unitare a consumului de combustibil pentru încălzire, prepararea apei calde menajere, prepararea hranei și unele utilizări tehnologice.
- Posibilitatea preparării apei calde menajere conform dorinței utilizatorului.

- Posibilitatea reglării simple a gradului de confort dorit (temperatura ambiantă), inclusiv prin adoptarea unui program de funcționare în concordanță cu utilizatorii fiecărui apartament.
- Pierderile mari de pe rețele și la transferul termic în schimbătoarele de căldură tip ICMA-IPB care au condus la creșterea prețului de livrare a Gcal la utilizatorii finali, pierderi cauzate inclusiv de debitele mari de fluide vehiculate, care nu mai erau în concordanță cu debitele de energie termică cerută la nivelul utilizatorilor finali.
- Lipsa unei izolații termice corespunzătoare a anvelopei (opace și transparente) a clădirilor, ceea ce conduce la diferențe mari de temperatură și, deci, de confort între apartamente, din cauza modului diferit de încălzire; trebuie subliniat că proiectarea blocurilor condominiale de locuințe s-a făcut pornindu-se de la premisa că acestea funcționează ca un tot unitar, pierderile de căldură fiind calculate numai spre exterior, nu și între apartamente.  
Posibilitatea utilizării gazelor naturale, combustibil cu putere calorifică ridicată, ușor de adus la punctele de consum, care nu necesită depozitare și nici nu creează deșeuri care trebuie stocate și apoi evacuate.

De asemenea, posibilitatea contorizării unitare a consumului de combustibil pentru încălzire, prepararea apei calde menajere, prepararea hranei și utilizări tehnologice, precum și posibilitatea reglării simple a gradului de confort dorit, inclusiv prin adoptarea unui program de funcționare în concordanță cu utilizatorii fiecărui apartament, au condus la o debransare totală de la SACET, toate apartamentele din blocuri fiind în prezent alimentate de la microcentrale termice de apartament. Incălzirea individuală în cadrul blocurilor de locuințe are avantajele și dezavantajele ei, fiecare investitor și utilizator având preocuparea de a maximiza aspectele pozitive și de a le minimiza pe cele negative. Trebuie totuși subliniat că proiectarea blocurilor condominiale de locuințe s-a făcut pornindu-se de la premisa că acestea funcționează ca un tot unitar, pierderile de căldură fiind calculate numai spre exterior, nu și între apartamente. La consumatori, prin montarea tâmplăriei cu geam tip termopan, trebuie montate detectoare de CH<sub>4</sub> care acționează asupra robinetului de închidere (electroventil) a conductei de alimentare cu gaze naturale a aparatelor consumatoare. La ora actuală, o disfuncționalitate care se manifestă constă în faptul că, în cazul conductelor amplasate aparent pe pereții blocurilor, în momentul izolării termice a fațadelor și al îngroșării zidurilor cu circa 10 cm polistiren, este necesară fie depărtarea conductelor de pereții blocurilor cu montarea conductelor prin intermediul unor brățări mai lungi și mai rezistente, fie prin lăsarea unui șliț în izolația de polistiren cu lucrările aferente de protecție a secțiunii izolației termice și cu un eventual risc de apariție a condensului în zona neizolată

### **Bune practici: eficiența sistemelor de termoficare**

O măsură proactivă care poate aduce beneficii perspectivelor sistemului de termoficare este de a cere clădirilor noi să aibă o soluție comună de încălzire. Aceasta presupune asigurarea încălzirii printr-un cazan / clădire, în locul centralelor la nivel de apartament. Prin această măsură, dezvoltatorii sunt obligați să instaleze infrastructura de distribuție a căldurii pentru toate apartamentele, facilitând trecerea la termoficare odată ce sistemul SACET este funcțional.

Odată ce sistemul de termoficare îndeplinește parametrii de calitate solicitați, administrațiile locale pot coopera și cu dezvoltatorii pentru a se asigura că toate clădirile noi se conectează la sistemul centralizat, în zonele unde rețeaua este disponibilă.

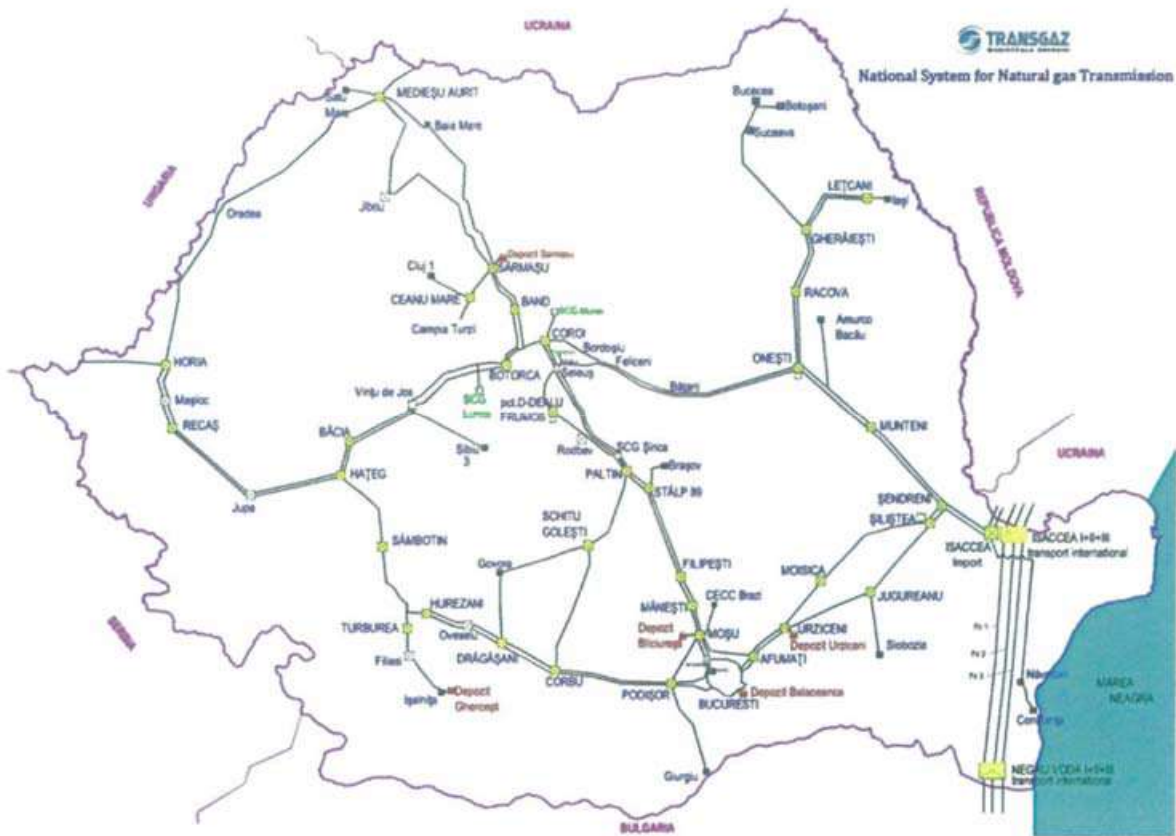


Figura 38. Măsuri pentru eficientizarea sistemelor de termoficare



### 2.6.4.3 Rețeaua de alimentare cu gaze naturale

Figura 39. Harta Sistemului Național de Transport al Gazelor

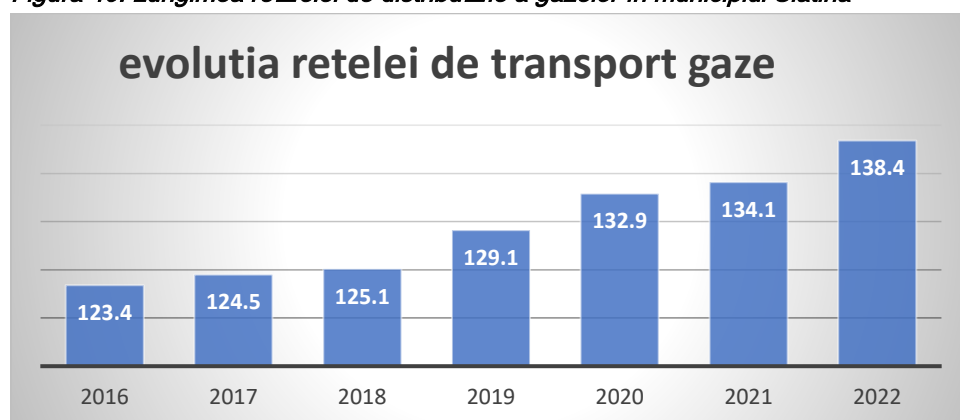


Sursa: Transgaz

Conform datelor raportate, rețeaua de distribuție gaz în Slatina a fost implementată înainte de 1990. Acest indicator evidențiază vechimea rețelei de distribuție gaze și disponibilitatea acestei resurse pentru nevoile de utilizare și dezvoltare a comunităților urbane. Lungimea totală a conductelor de distribuție a gazelor în municipiul Slatina în anul 2022 a fost de 138,4 km.

Acest indicator se referă la totalitatea conductelor (din rețea și direct din conductele magistrale de transport) prin care se distribuie gaze la consumatorii dintr-o localitate, începând de la stațiile de reglare a presiunii și predare a gazelor de către furnizori până la punctele de branșare a consumatorilor, indiferent de presiunea de regim la care sunt exploatate. Nu se include lungimea branșamentelor și lungimea conductelor magistrale de transport.

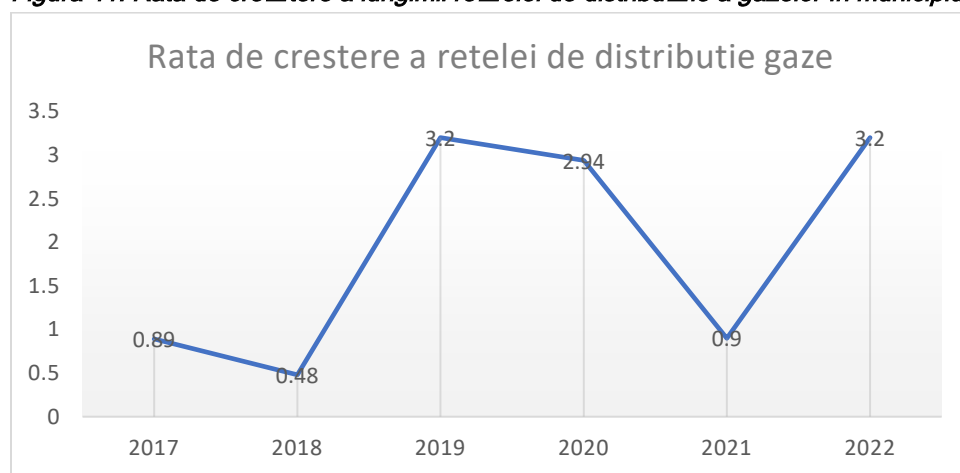
**Figura 40. Lungimea rețelei de distribuție a gazelor în municipiul Slatina**



*Sursa:INSSE TEMPO online*

Analizând datele de mai sus, se poate calcula rata de creștere a lungimii rețelei de distribuție a gazelor în municipiul Slatina. În total, între 2016 și 2022 rata de creștere în municipiul Slatina a fost de 12,16%. Acest indicator se calculează în termeni anuali, indicând cu cât a crescut lungimea conductelor de distribuție a gazelor în decursul unui an, comparativ cu anul anterior. Acest indicator exprimă dinamica investițiilor în dezvoltarea infrastructurii de distribuție a gazelor naturale în scopul creșterii gradului de accesibilitate al locuitorilor unei localități urbane la aceste servicii/resurse.

**Figura 41. Rata de creștere a lungimii rețelei de distribuție a gazelor în municipiul Slatina**

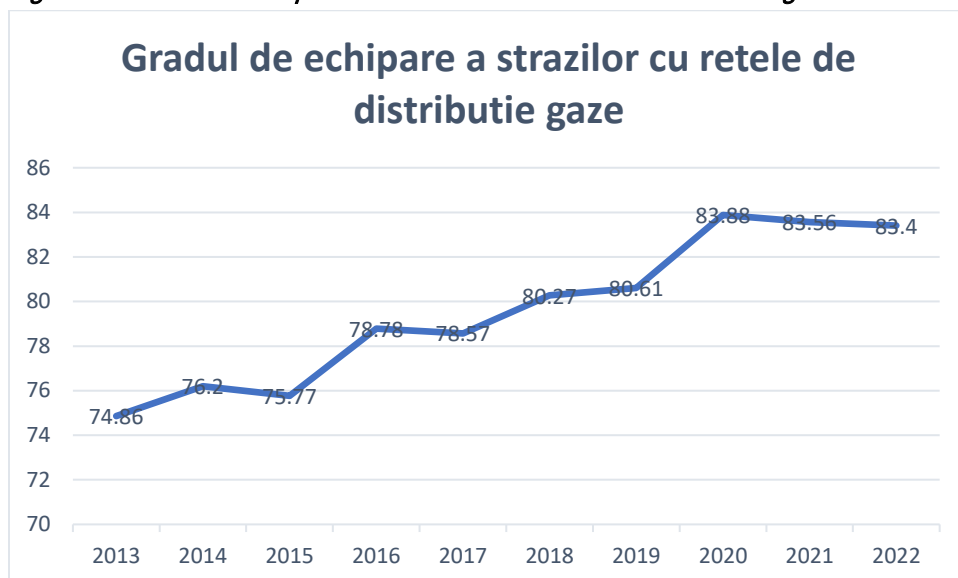


*Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>,*

Gradul de echipare a străzilor cu rețele de distribuție a gazelor în municipiul Slatina în anul 2022 a fost de 89,4%.

Acest indicator se calculează în termeni anuali indicând gradul de echipare al străzilor cu rețea de distribuție gaze naturale. Valorile acestui indicator variază între subunitar (< 100% = nu toate străzile urbane au și conductă aferentă) și supraunitar (> 100% = lungimea rețelei de distribuție a gazelor depășește lungimea străzilor urbane).

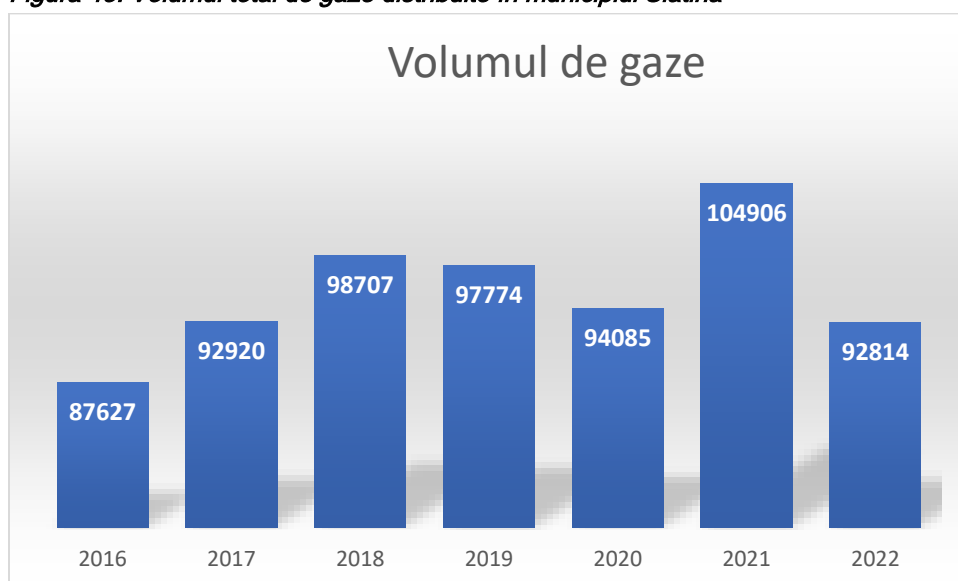
**Figura 42. Gradul de echipare a străzilor cu rețelele de distribuție a gazelor în municipiul Slatina**



Sursa: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Volumul total de gaze distribuite în municipiul Slatina în anul 2022 a fost de 92.814 m<sup>3</sup>. Gazele naturale distribuite reprezintă volumul total de gaze naturale livrate consumatorilor prin rețele de distribuție (inclusiv gazele consumate de unitatea distribuitoare).

**Figura 43. Volumul total de gaze distribuite în municipiul Slatina**

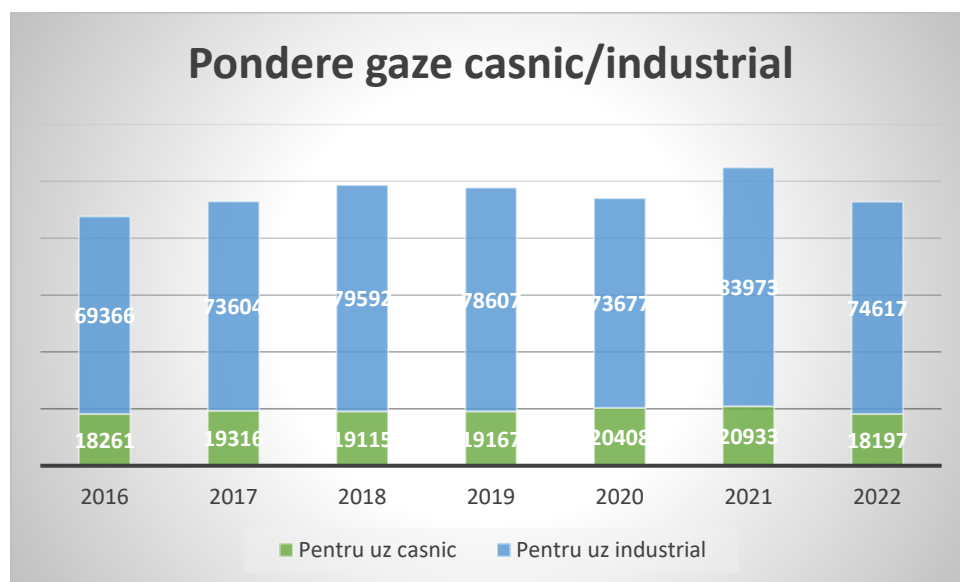


Sursa: *INSSE TEMPO online*

Din volumul total de gaze naturale livrate consumatorilor în anul 2022 în Slatina, 74.617 m<sup>3</sup> a reprezentat volumul de gaze naturale livrate consumatorilor industriali, iar 18.197 m<sup>3</sup> au fost livrate consumatorilor casnici prin rețele de distribuție (inclusiv gazele consumate de unitatea distribuitoare).

Figura de mai jos prezintă evoluția ponderii gazelor distribuite în scop industrial și în scop casnic între anii 2016 și 2022 în municipiul Slatina.

Figura 44. Pondere gaze distribuite în scop industrial □i în scop casnic în municipiul Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

## 2.6.5 Iluminatul public

### 2.6.5.1 Infrastructura existentă a sistemului de iluminat

Sistemul de iluminat public din municipiul Slatina este format din aproximativ 169,37 km din care 102,93 kilometri de rețea iluminat stradal și 66,43 rețele subterane, stâlpi, lămpi și transformatoare. Cu toate că rețeaua de iluminat public acoperă toată rețeaua stradală sunt foarte mari probleme, cablurile sunt îmbătrânite, unele sunt vechi de 40 - 50 de ani.

Serviciul de iluminat public din Municipiul Slatina cuprinde:

- Iluminatul stradal-rutier;
- Iluminatul stradal-pietonal;
- Iluminatul arhitectural;
- Iluminatul ornamental;
- Iluminatul ornamental-festiv.

Iluminatul stradal-rutier și iluminatul stradal-pietonal este asigurat de aproximativ 6.038 corpuri de iluminat susținute de 6226 de stâlpi din care 1934 din beton, 1252 de metal respectiv 3012 din polyester armat cu fibra de sticlă și în lemn.

Conform datelor colectate în cadrul Politicii Urbane a României, lungimea rețelei de iluminat stradal în Slatina este de 102,93 km.

### 2.6.5.2 Gestiunea sistemului de iluminat

Gestiunea sistemului de iluminat public în Municipiul Slatina se realizează de Direcția Administrării Strazilor și Iluminatului Public din cadrul Primăriei Municipiului Slatina, care asigură mentenanța acestora.

Furnizarea de electricitate este realizată prin contract încheiat între Direcție și furnizorul de electricitate.

### 2.6.5.3 Proiecte de modernizare a sistemului de iluminat

1. Modernizarea, eficientizarea, extinderea sistemului de Iluminat Public și Reabilitarea Instalațiilor Electrice din Municipiul Slatina – cod SMIS 125574». „Obiectivul general al proiectului îl reprezintă creșterea eficienței energetice și gestionarea inteligentă a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructura sistemului de iluminat public din municipiul Slatina, concomitent cu reducerea emisiilor de CO2 din regiune”.

Mai exact, prin acest proiect se urmărește reducerea consumului anual de energie cu 392,2 kWh/an, aferent infrastructurii de iluminat public din Slatina, dar și scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră, cu 52,12%, prin modernizarea și dezvoltarea acestora. Perioada de implementare: 01.12.2017 – 30.09.2022.

Astfel, principalele componente ale infrastructurii SIP ce vor fi instalate pe străzile respective sunt: corp de iluminat LED 56W, cablu aerian, cablu subteran, corp de iluminat LED 73W, corp de iluminat LED 95W, stâlp metalic, punct de aprindere, cutii distribuție din policarbonat, camerele beton, capac fontă și modul comandă individuală corp de iluminat.

În ceea ce privește sistemul de telegestiune, acesta va avea următoarele componente principale: centru de telegestiune, cu post central de comandă și control, sistemul de comunicații radio și posturi locale de telegestiune.

În cele din urmă, rezultatele și datele tehnice ale proiectului vor fi următoarele: scăderea consumului anual de energie primară în iluminat public – 392,2 kWh/an, scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră – 91,73, echivalent tone CO2, lungimea sistemului de iluminat public creat/modernizat/extins/reîntregit – 16.500 ml, nivel de iluminare mediu – 12 lx, nivel de luminanță medie menținută minimă – 1,0 cd/m2, număr de corpuri de iluminat instalate prin proiect – 1216, număr de puncte luminoase controlate prin telegestiune – 1216, număr de stâlpi instalați prin proiect – 96, puncte de aprindere modernizate – 39. În detaliu, investiția are ca scop reducerea consumului de energie electrică pe străzile Tunari, Artileriei, Unirii, Victoriei, Bdul. A.I. Cuza, Cireașov, Cornișei, Ecaterina Teodoroiu, Izvorului, Libertății, Pitești (și Pitești Vechi), Primăverii, 13 Decembrie, Ionașcu, Măgurii, Mihail Kogălniceanu, Nordului, Ogrăzii, Oituz, Oltului, Poenii, Popa Șapcă, Profesor M.S. Andreian, Abatorului, Ștrandului, Strehareți, Tudor Vladimirescu, Ulmului, Vadului, Varianta Oituz, Câmpului, Canal Sopot, Căpitan Aldescu, Constantin Brâncoveanu, Dimitrie Caracostea, George Poboran și Grădiște.

2. Un alt proiect pentru îmbunătățirea sistemului de iluminat public în Municipiul Slatina este estimat a moderniza corpurile de iluminat de pe alte 38 de străzi, care va duce la reducerea costurilor, atât ale energiei, cât și ale întreținerii și diminuării pierderilor. Proiectul, în valoare de 16,56 milioane lei va fi susținut tot din fonduri europene și presupune montarea de corpuri de iluminat LED de înaltă performanță din punct de vedere energetic, cu o durată de viață mult mai lungă de circa 100.000 ore de funcționare. Prin implementarea acestui al doilea proiect, sistemul de iluminat în Municipiul Slatina va fi unul integral modernizat.

### 2.6.6 Infrastructura de telecomunicații și telefonie

Rețelele și serviciile de telefonie fixă și mobilă, comunicațiile prin internet și de televiziune prin cablu (curenți slabi) au înregistrat în ultimii ani creșteri mari în arealul studiat. Astfel, în municipiul Slatina rețeaua de cabluri electrice de curenți slabi s-a modernizat prin montarea de cabluri cu fibră optică.

**Figura 46. Harta rețele Telecomunice Municipiului Slatina**



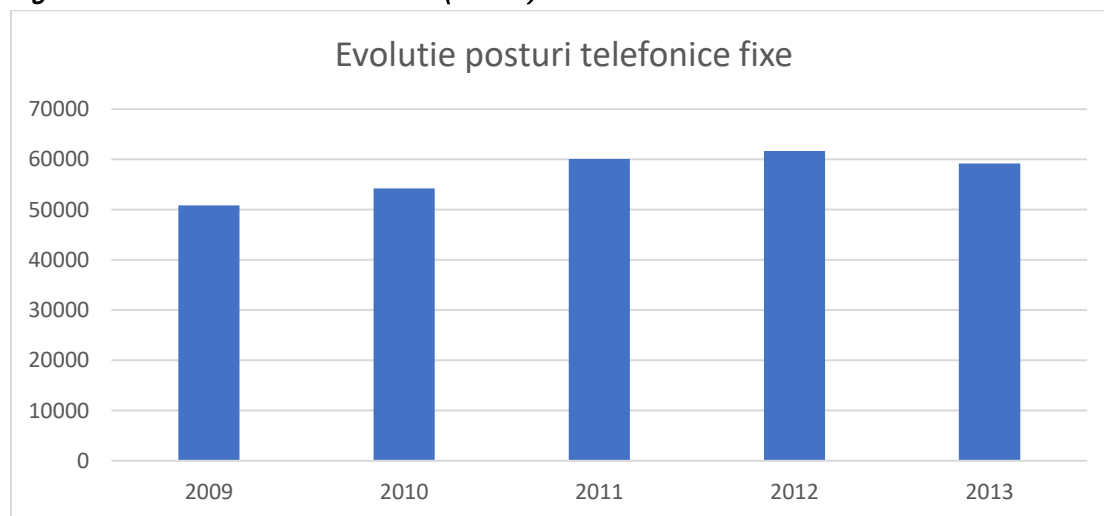
*Sursa: aisemnal.ro*

### 2.6.6.1 Telefonie fixă

Conform datelor furnizate de ANCOM, în municipiul Slatina în anul 2022 existau 28,6 mii linii de telefonie fixă furnizate prin intermediul rețelelor fixe și mobile (servicii "homezone"), în scădere de la 33,4 mii linii în 2009.

Următorul grafic prezintă evoluția din 2009 și 2011 privind numărul de linii de telefonie fixă furnizate în Municipiul Slatina.

**Figura 47. Număr linii de telefonie fixă (mii linii)**

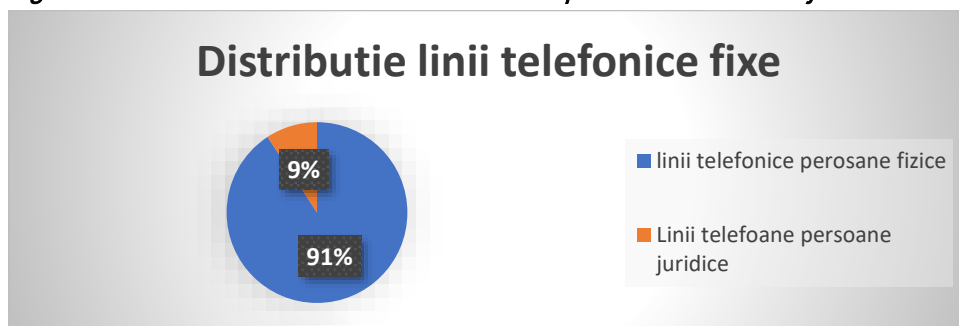


*Sursa: INSSE TEMPO online*

Din datele prezentate mai sus pentru numărul de linii de telefonie fixă, în municipiul Slatina în anul 2013 existau 25,4 mii linii de telefonie fixă din care 20,0 mii linii furnizate persoanelor fizice și 5,4 mii linii de telefonie fixă furnizate persoanelor juridice.

Următorul grafic prezintă ponderea numărului de linii de telefonie fixă furnizate persoanelor fizice și persoanelor juridice în anul 2013 în municipiul Slatina .

Figura 48. Pondere linii de telefonie fixă furnizate persoanelor fizice □i juridice



Sursa: INSSE TEMPO online

### 2.6.6.2 Telefonie mobilă

Conform datelor ANCOM, în 2019 numărul de operatori de telefonie mobilă în sistem LTE-A în municipiul Slatina a fost de 0, iar numărul de operatori de telefonie mobilă în sistem LTE a fost de 3.

Figura de mai jos prezintă evoluția numărului de operatori de telefonie mobilă în sistem LTE între 2017 și 2019 în Municipiul Slatina .

### 3. Figura 49. Număr operatori telefonie mobilă în sistem LTE

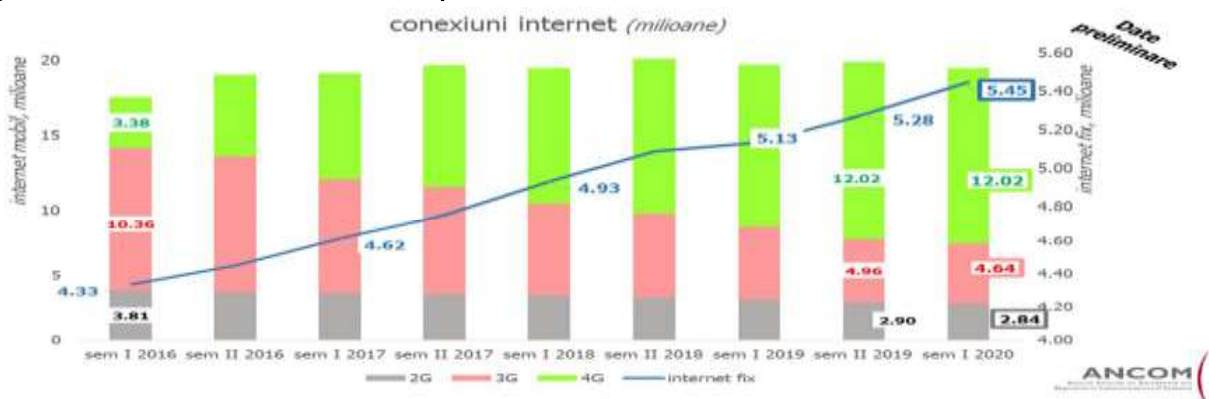


Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://cetadini.ro/baza-de-date-urbane/>

### 2.6.6.3 Conexiuni internet și puncte Wi-fi

Conform ultimelor date furnizate de ANCOM privind consumul de internet la nivel național în România, au fost realizate un număr de 170.000 noi conexiuni de internet fix în primele 6 luni ale anului 2020.

Figura 50. Conexiuni noi de internet fix în perioada 2016-2020

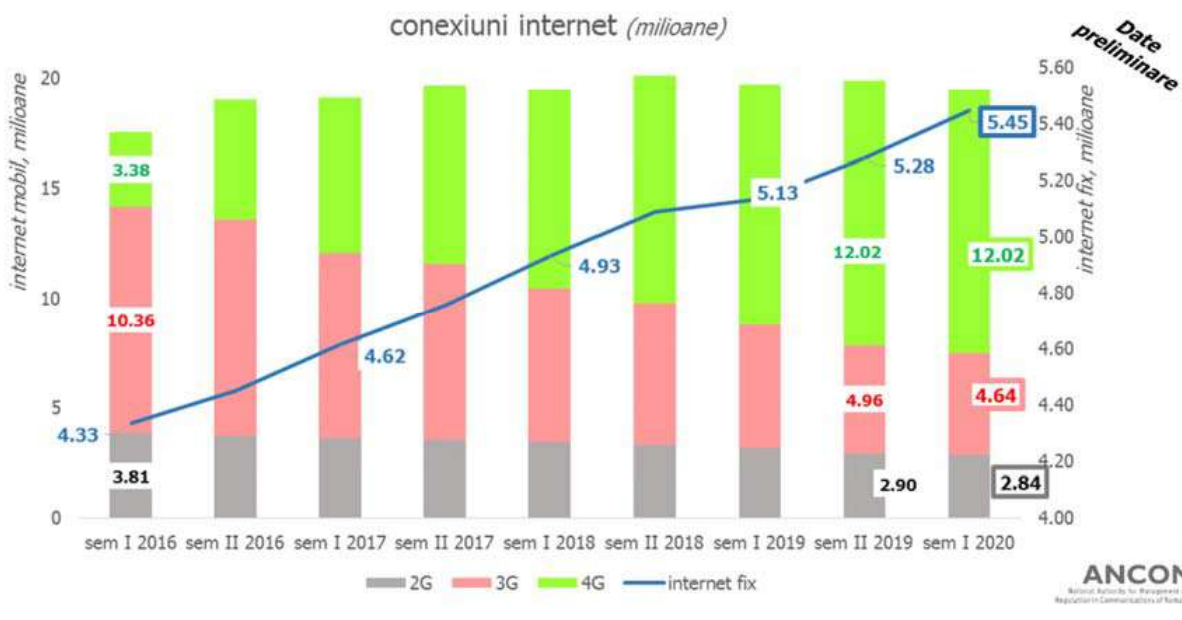


Sursa: Prezentare ANCOM, Business Review, 18 noiembrie 2020



Mai mult, traficul de internet mobil a crescut la 5,3 miliarde GB în primele 6 luni ale anului 2020, de la 4,7 miliarde GB în semestrul II al anului 2019.

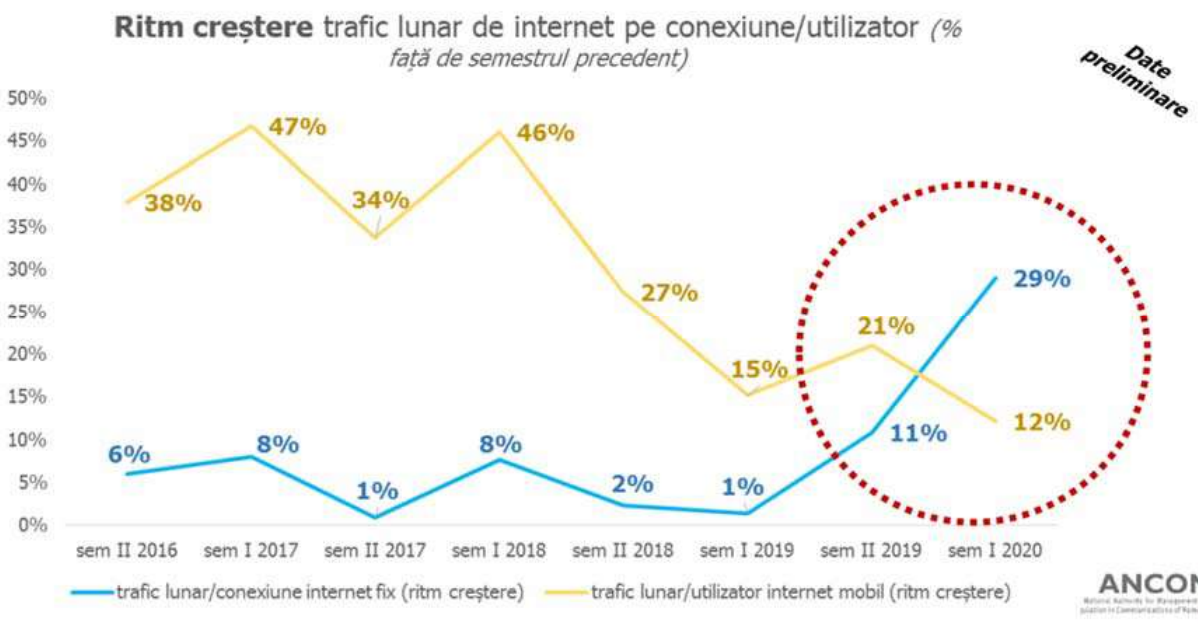
**Figura 51. Trafic de internet în perioada 2016-2020**



**Sursa: Prezentare ANCOM, Business Review, 18 noiembrie 2020**

În figura următoare, se poate observa ritmul de creștere al traficului lunar de internet fix pe conexiune/utilizator (în % față de semestrul precedent) în primele 6 luni ale anului 2020, comparat cu scăderea traficului lunar de internet mobil.

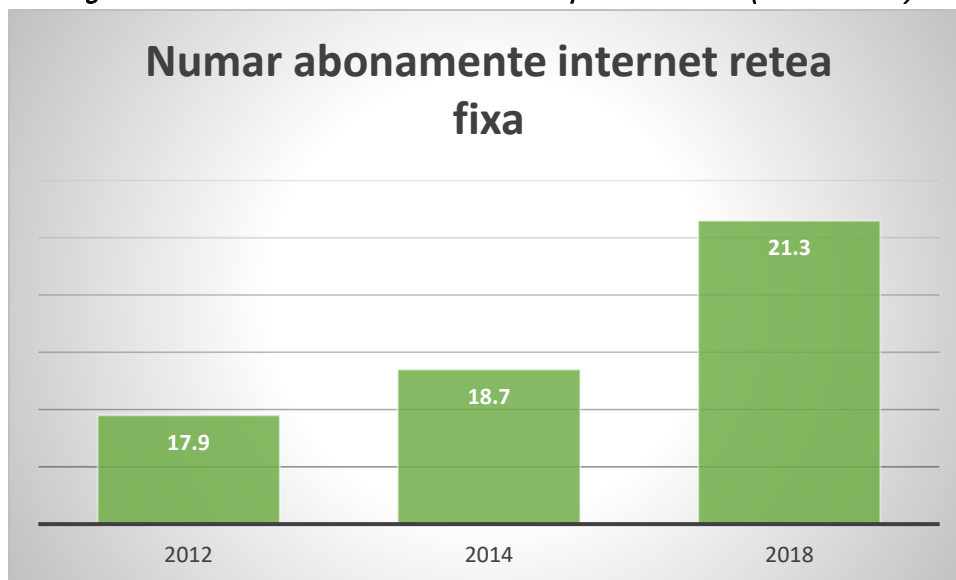
**Figura 52. Ritm creștere trafic de internet fix în perioada 2016-2020**



**Sursa: Prezentare ANCOM, Business Review, 18 noiembrie 2020**

Conform datelor ANCOM, numărul de abonamente la internet prin rețea fixă în 2018 în municipiul Slatina a fost de 21.3 mii conexiuni. Următorul grafic prezintă evoluția între 2012 și 2018 privind numărul de abonamente la internet prin rețea fixă în municipiul Slatina

**Figura 53. Număr de abonamente la internet prin rețea fixă (mii conexiuni)**

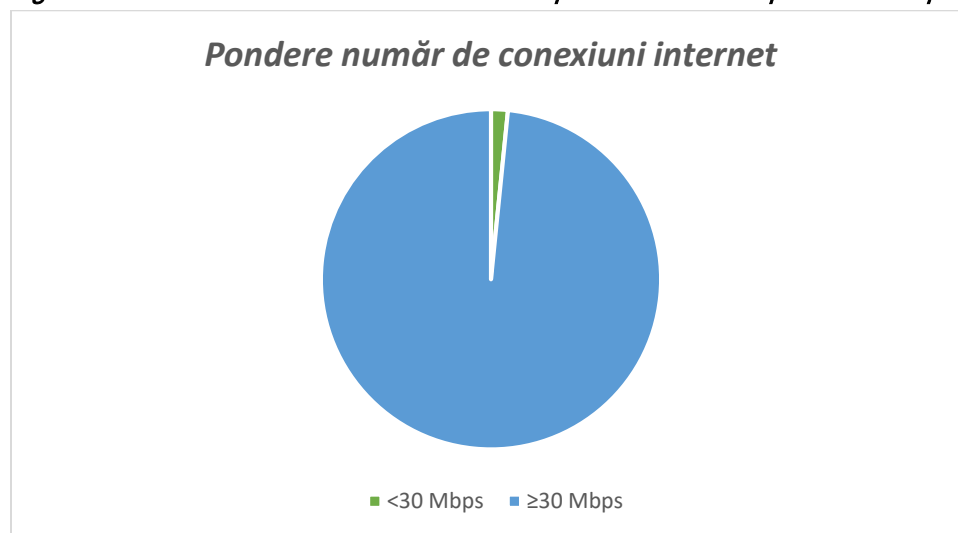


Sursa: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Din datele prezentate mai sus pentru numărul de abonamente la internet prin rețea fixă în 2018, în municipiul Slatina existau 18,5 mii conexiuni  $\geq 30$  Mbps și 3,3 mii conexiuni  $< 30$  Mbps.

Următorul grafic prezintă ponderea numărului de conexiuni internet puncte fixe  $< 30$  Mbps, respective  $\geq 30$  Mbps pentru 2018 în municipiul Slatina.

**Figura 54. Pondere număr de conexiuni internet puncte fixe  $< 30$  Mbps și  $\geq 30$  Mbps**

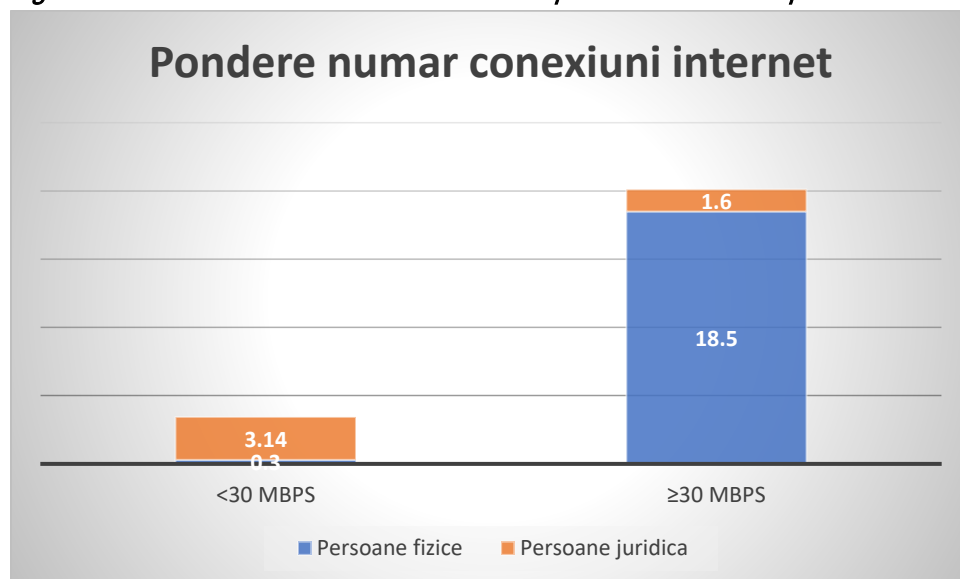


Sursa: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Dintre cele 20.10 mii conexiuni  $\geq 30$  Mbps din municipiul Slatina în 2018, 18,5 mii erau conexiuni internet puncte fixe persoane fizice, iar 1,6 mii erau conexiuni internet puncte fixe persoane juridice.

Dintre cele 3,44 mii conexiuni <30 Mbps din municipiul Slatina în 2018, 0,30 mii erau conexiuni internet puncte fixe persoane fizice, iar 3,14 mii erau conexiuni internet puncte fixe persoane juridice.

**Figura 55. Pondere număr de conexiuni internet puncte fixe furnizate persoanelor fizice și juridice**



**Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>**

Numărul de conexiuni la internet la 100.000 locuitori, calculat prin împărțirea numărului de conexiuni (abonamente) la internet fix din Slatina la cel de-al 100.000-lea locuitor din populația totală a orașului. Rezultatul este exprimat ca număr de conexiuni/abonamente la internet la 100.000 locuitori. Acest indicator a fost calculat pentru anii 2008, 2012, 2014 și 2018.

Conform datelor colectate în cadrul Politicii Urbane, în municipiul Slatina au fost amenajate de către administrația publică locală 9 puncte de disponibilitate WI-FI gratuit. În timp ce se remarcă o creștere constantă a numărului de conexiuni internet în municipiul Slatina, trebuie acordată atenție zonelor care nu beneficiază de infrastructură de telecomunicații, atât din oraș cât și din zona urbana funcțională, ce contribuie direct la dinamicile de dezvoltare ale municipiului.

Se impune accelerarea măsurilor în acest sens, întrucât restricțiile generate de coronavirus au dus la marginalizarea persoanelor fără acces la internet în România. De la cursurile online până la căutarea unui loc de muncă sau solicitarea asistenței sociale, măsurile restrictive au implicat transferul multor activități esențiale în zona online și, în același timp, au făcut mai dificilă conectarea persoanelor cu venituri mici.

De asemenea, principalele bariere care afectează educația online sunt problemele accesării tehnologiei și internetului pentru copiii din familii defavorizate. Astfel, se impune ca obiectiv prioritar creșterea accesului la internet la nivelul întregii zone urbane funcționale (prin evaluarea numărului de conexiuni, dar și a punctelor wi-fi nou create) și facilitarea accesului la tehnologie, precum și la cursuri pentru utilizarea acesteia.

## 2.6.7 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

<i>Provocari, tendinte si nevoi identificate</i>	<i>Recomandari</i>
<b>Alimentarea cu apă potabilă și rețeaua de canalizare</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Porțiuni din rețeaua de alimentare cu apă potabilă necesită reabilitare; în anul 2019, la nivelul municipiului Slatina, procentul pierderilor de apă înregistra 45,47%.</li> <li>- Regiunea de Dezvoltare Sud Vest Oltenia Avut în anul 2019 un procent de 39,87% din populația rezidentă conectată la sistemul public de alimentare cu apă conform datelor INS, acesta reprezentând al treilea cel mai mic procent de conectare dintre cele 8 regiuni de dezvoltare.</li> <li>- Numărul racordurilor la canalizare, în cazul consumatorilor de tip case, este redus. Sistemul de canalizare nu acoperă întreg teritoriul. Regiunea de Dezvoltare Sud Vest Oltenia a avut în anul 2019 un procent de 41,18% din populația rezidentă conectată la sistemul public de canalizare conform datelor INS, reprezentând al doilea cel mai mic procent de conectare dintre cele 8 regiuni de dezvoltare după regiunea Sud-Muntenia cu 41,18%. De asemenea, un procent de 39,87% din populația rezidentă este conectată la sistemul de epurare, acesta reprezentând cel mai mic procent de conectare dintre regiunile de dezvoltare.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reabilitarea și extinderea sistemului de alimentare cu apă potabilă a municipiului Slatina și a zonei periurbane; Modernizarea stațiilor de tratare și pompare a apei.</li> <li>- Reabilitarea și extinderea sistemului de canalizare a municipiului Slatina și a zonei periurbane .</li> <li>- Creșterea gradului de conectare la rețelele de canalizare, acolo unde există și extinderea sistemului în zone fără acces la infrastructură.</li> </ul>
<b>Managementul deșeurilor</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuarea creșterii ponderii deșeurilor urbane reciclate, actualmente de 3,73%.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Măsuri de conștientizare pentru colectarea selectivă la sursă, asigurarea infrastructurii necesare</li> </ul>
<b>Infrastructura de producere, transport și distribuție a energiei electrice, termice și gaze naturale</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistemul de termoficare individual – pierderi mari înregistrate de locuințele colective</li> <li>- Ponderea lucrărilor de mentenanță corectivă a infrastructurii de energie electrică este mai ridicată decât a celor preventive, fapt care generează un număr ridicat de întreruperi neplanificate ale furnizării.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pozarea rețelelor electrice aeriene în subteran oferă avantaje atât din punct de vedere al reducerii incidentelor și întreruperilor, cât și asupra calității spațiilor publice. Este însă important ca aceasta să fie realizată cu un impact minim asupra continuității furnizării de servicii, prin instalarea noii rețele subterane înainte de dezafectarea celei aeriene. De asemenea, migrarea infrastructurii de electricitate în subteran trebuie luată în considerare în primele faze ale construcției sau modernizării drumurilor și străzilor, contribuind la reducerea costurilor.</li> </ul>
<b>Infrastructura de telecomunicații și telefonie</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Restricțiile generate de coronavirus au dus la marginalizarea persoanelor fără acces la internet în România.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Asigurarea accesului tuturor locuitorilor</li> </ul>

	<p>la infrastructura de telecomunicații, în special de internet, inclusiv în localitățile rurale ale zonei urbane funcționale</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Facilitarea învățării utilizării mijloacelor de telecomunicații pentru toți cetățenii</li> <li>- Asigurarea de acces la internet wifi în puncte –cheie din oraș</li> <li>- Asigurarea de acces Wi-fi în zonele urbane marginalizate.</li> </ul>
--	--

## 2.7 SERVICII PUBLICE

### 2.7.1 Infrastructura și serviciile de educație

Educația și sănătatea au, în general, un standard superior în orașe comparativ cu zonele rurale, autoritățile locale jucând un rol cheie în asigurarea infrastructurii pentru aceste servicii. În sondajul efectuat în rândul autorităților locale în cadrul proiectului Politica Urbană a României, acestea au menționat în mod repetat investițiile în educație și sănătate printre primele cinci priorități de infrastructură. Aceasta implică construirea sau renovarea clădirilor școlilor și spitalelor. Investițiile în educație sunt, în primul rând, responsabilitatea primăriilor locale, iar unitățile educaționale se confruntă cu presiuni legate de supraaglomerare, școlile din zonele urbane având rapoarte elevi/profesor ridicate și spațiu limitat în sălile de clasă.

România are cea mai redusă pondere a cheltuielilor publice din sectorul educației și una dintre cele mai ridicate rate de abandon social și tineri care nu au un loc de muncă și nu sunt integrați într-un sistem de învățământ sau de formare (NEET) din UE, cu discrepanțe semnificative între mediul rural și cel urban. În 2017, cheltuielile publice din educație au fost de aproape jumătate din media UE, cu doar 2,8% din PIB. În 2015, 40% dintre elevii de 15 ani nu atinseseră performanțe de bază la lectură, matematică și științe. Școlile și universitățile din mediul urban se confruntă cu problema supraaglomerării și a navetelor lungi, însă școlile urbane sunt mai bine echipate cu biblioteci, săli de sport, laboratoare și conectivitate la internet comparativ cu școlile din mediul rural.

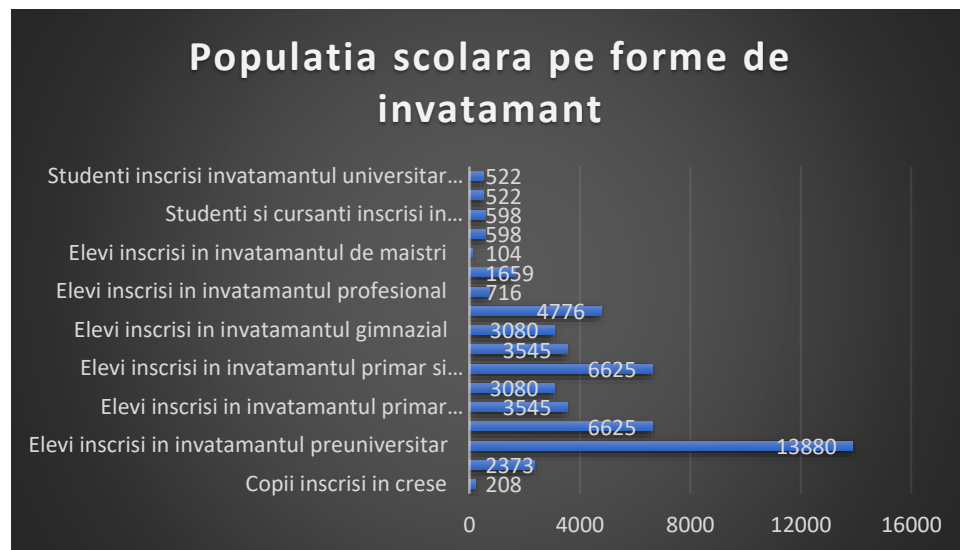
**Tabel 1. Nivelul instituției absolvite în 2011 în municipiul Slatina**

Localitate			Slatina	
<b>Total populatie stabila de 10 ani si peste</b>			63.221	
<b>Nivelul institutiei de invatamant</b>	<b>Superior</b>	<b>TOTAL</b>	14.875	
		<b>Din care:</b>	<b>Universitar de licenta</b>	14.417
			<b>Masterat si doctorat</b>	458
	<b>Postliceal si de maistri</b>			3298
	<b>Secundar</b>	<b>TOTAL</b>		39233
		<b>Superior</b>	<b>Liceal</b>	21415
			<b>Prrofesional si de ucenici</b>	8947
		<b>Inferior(gimnazial)</b>		8871
	<b>Primar</b>			4462
	<b>Fara scoala absolvita</b>	<b>TOTAL</b>		1358
<b>Din care</b>		<b>Persoane analfabete</b>	333	

Sursă: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani:* <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Figura următoare prezintă distribuția populației școlare, pe forme de învățământ, în anul 2022, din totalul de populație școlară de 17.059 la nivelul municipiului Slatina

Figura 1. Distribuția populației școlare pe forme de învățământ în municipiul Slatina

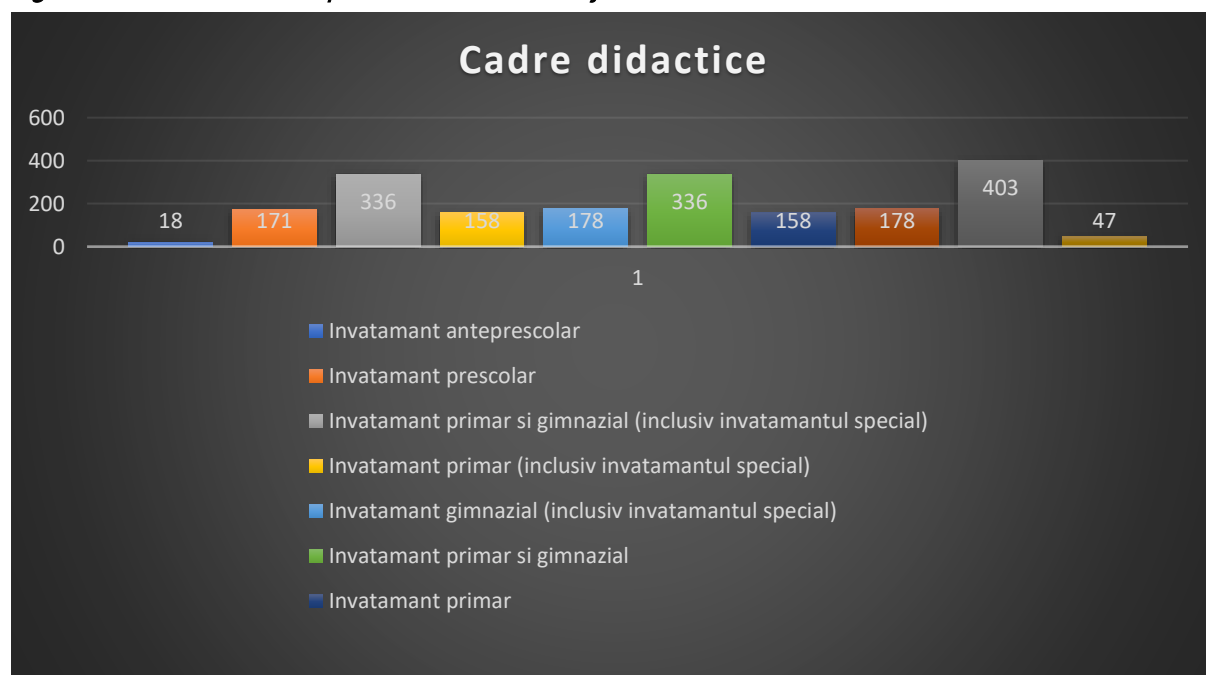


Sursa: INSSE TEMPO online

Totalul personalului didactic în Municipiul Slatina, în anul 2022, era de 975 cadre didactice.

Figura următoare prezintă distribuția personalului didactic, pentru municipiul Slatina pentru anul 2022. Se poate observa o distribuție uniformă a acestora, corelată cu numărul de elevi inscisi în diferite cicluri gimnaziale sau liceale

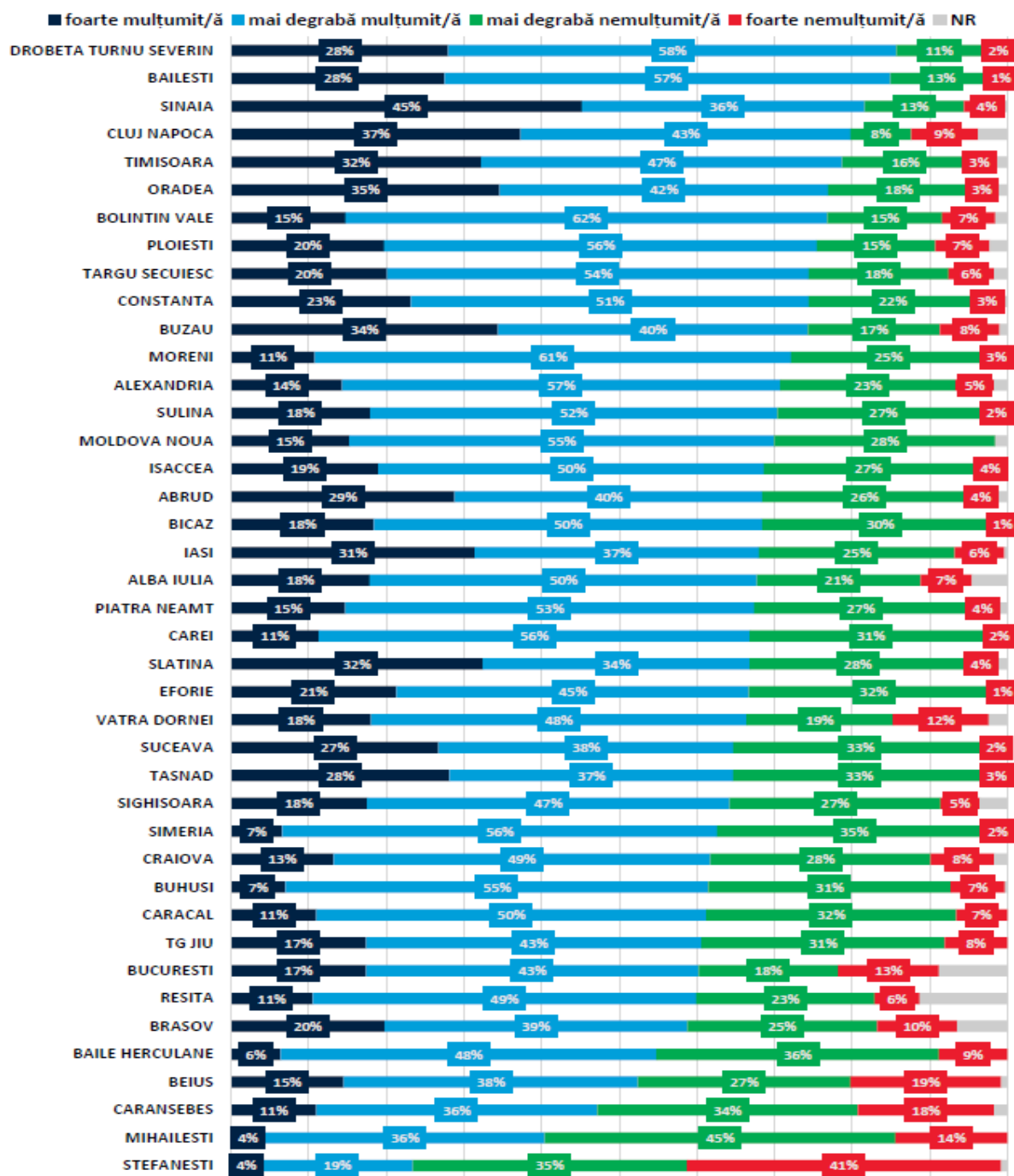
Figura 2. Evoluția totalului personalului didactic în județul Olt



Sursa: INSSE TEMPO online

Barometrul Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urban a României, a estimat gradul de satisfacție față de școlile și facilitățile educaționale în 41 orașe din România.

Figura 3. Barometru Urban. Răspuns la întrebarea: Cât de mulțumiți sunteți de facilitățile educaționale din oraș?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții

Aproximativ două treimi din populația urbană (67%) declară un nivel ridicat de satisfacție față de școlile și facilitățile educaționale la care au acces în localitatea de rezidență. Trei regiuni înregistrează ponderi ale

mulțumirii de peste 70%: Sud-Est (72%), Nord-Vest (71%) și Sud-Vest Oltenia (70%). În regiunea București-Ilfov gradul de satisfacție este cel mai scăzut (60%).

Municipiul Slatina a înregistrat un grad de mulțumire de 66% în rândul cetățenilor față de școlile și facilitățile educaționale la care au acces în oraș.

Mulțumirea tinde să fie mai ridicată în orașele cu populație între 100.000 - 500.000 locuitori (medie 73%) și mai scăzută în orașele sub 30.000 locuitori (62%). Stabilitatea și calitatea resurselor umane din educație pot fi posibile explicații ale acestei diferențe.

În reședințele de județ ponderea celor mulțumiți este, în medie, cu 5% mai mare decât în restul localităților urbane.

Mulțumirea tinde să scadă odată cu vârsta: persoanele tinere (18-24 ani) manifestă un nivel de mulțumire (71%) semnificativ mai ridicat decât persoanele cu vârste peste 65 de ani (63%).

Aprecierea calității serviciilor educaționale este mai ridicată în rândul celor cu studii medii-liceu, scoli profesionale - 69% și mai slabă la extremele distribuției: persoane cu studii elementare - 62% apreciere, persoane cu studii universitare - 63% apreciere.

Cel mai ridicat nivel de apreciere s-a înregistrat în rândul studenților (69%) și angajaților din mediul privat (68%), iar cel mai scăzut nivel în rândul persoanelor inactive (62%). Persoanele cu venituri individuale între 2.001 – 4.000 lei au declarat un nivel de apreciere mai ridicat decât media (72%).

### **Impactul social de durată al pandemiei de COVID-19 în România**

Aproximativ 3,5 milioane de preșcolari, școlari și studenți au fost afectați după ce guvernul României a închis toate școlile și grădinițele. Școala online a devenit o practică frecventă, deși neuniformă și mai dificilă în zonele cu acces limitat la internet sau servicii digitale. Doar 63% dintre copiii de vârstă școlară au participat la cursuri online, deși 91% au acces la internet.

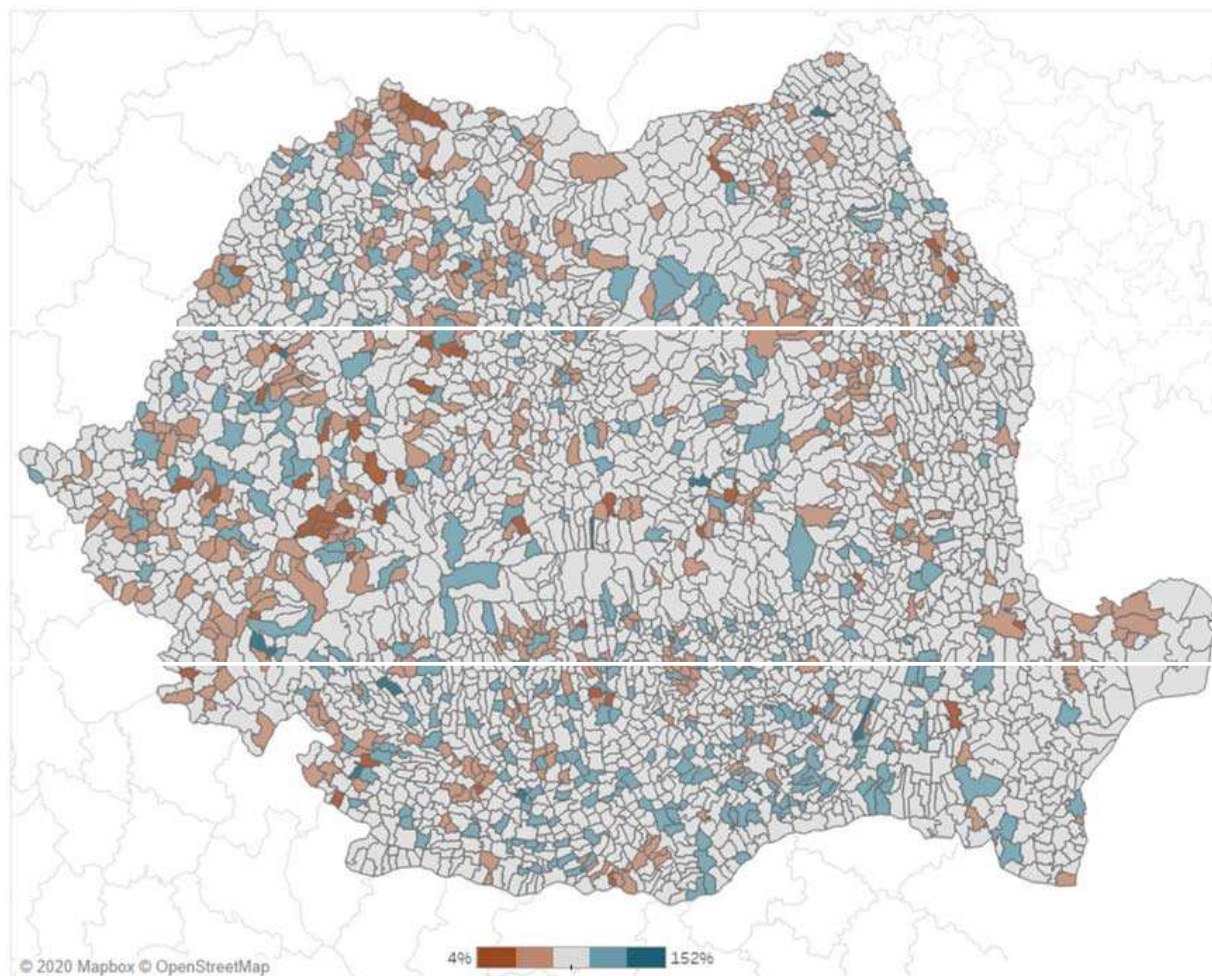
Principalele obstacole în calea educației în timpul pandemiei de COVID-19 sunt: lipsa dispozitivelor inteligente, veniturile familiale reduse, lipsa accesului la internet acasă și în comunitate, lipsa unei activități educaționale unitare și lipsa cunoștințelor referitoare la educația online în rândul cadrelor didactice.



### 2.7.1.1 Învățământ preuniversitar

**Figura 4. Grad cuprindere a populației școlare din învățământul primar și gimnazial din populația de vârstă**

**școlară 6-14 ani**



**Notă: Scală centrată în media națională la nivel de localitate de 77%**

**Sursă: Politica Urbană a României**

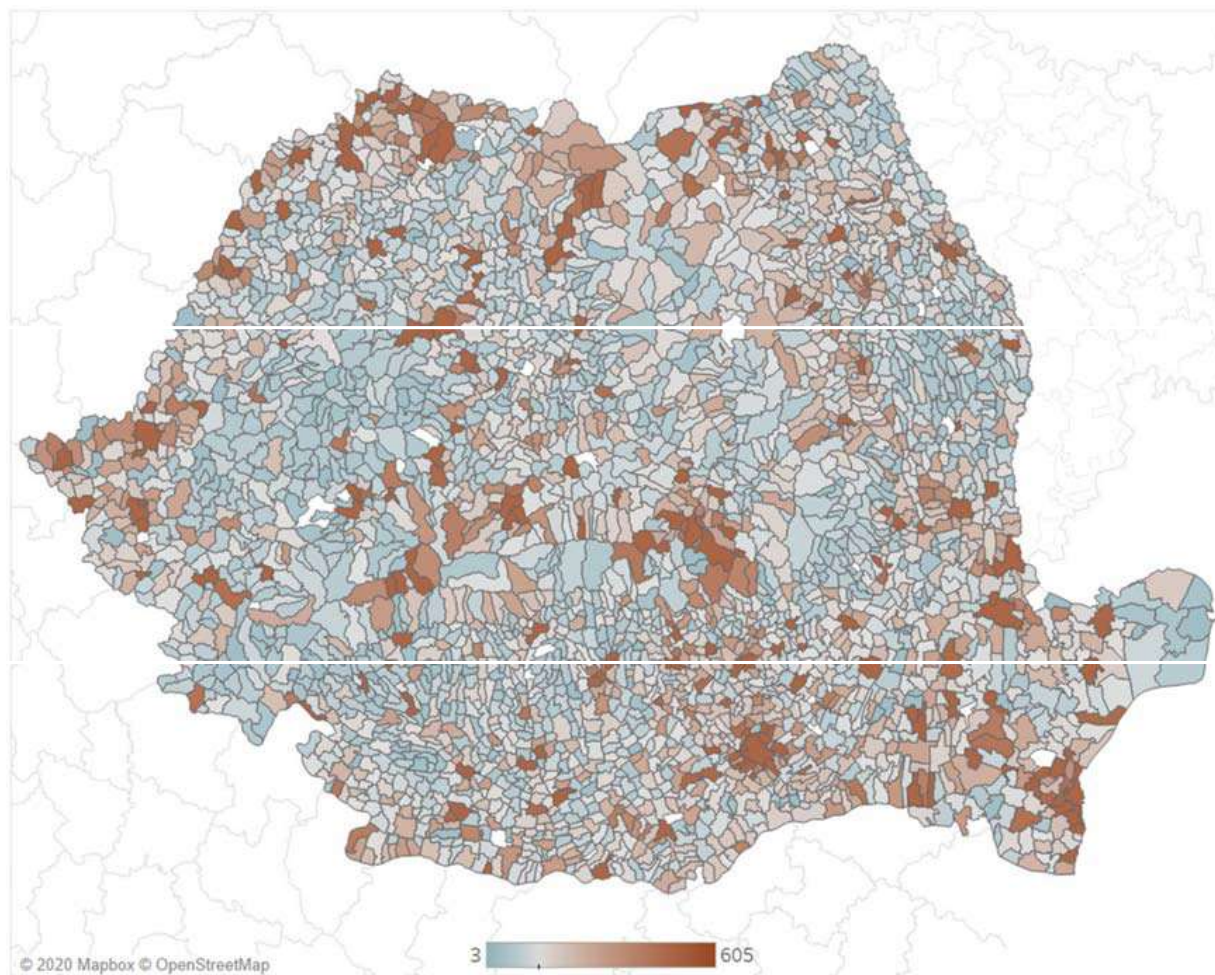
Graficul reprezintă gradul de cuprindere a elevilor din învățământul primar și gimnazial din localitate raportat la populația cu vârste între 6-14 ani.

- Valorile sunt grupate în cinci contingente egale cu valoarea minimă 4% și valoarea maximă 152% și centrare în valoarea 77% (media națională). 99,9% din cazuri au valori mai mici decât 152%, iar restul de 3 cazuri sunt localități cu valori extreme.

- În ariile periurbane avem un grad de cuprindere foarte mic a elevilor în învățământul local. Cea mai mare parte din cohorta de elevi folosesc infrastructura din localitățile din apropiere.

- Liceele și școlile profesionale sunt localizate cu precădere în mediile urbane, generând astfel navetismul copiilor din mediile rurale. Totuși, gradul de cuprindere este cel mai mic și pentru clasele 0-8.

**Figura 5. Populația de vârstă școlară între 6-14 ani la numărul de unități de învățământ primare și gimnaziale din localitate**



**Notă: Scală centrată în mediana de 128 persoane pe unitate (atât cele arondate, cât și cele cu personalitate juridică, 2019)**

**Sursă: Politică Urbană a României**

Graficul reprezintă numărul de copii cu vârste între 6 și 14 ani la totalul de unități de învățământ primare și gimnaziale, indiferent dacă sunt entități cu personalitate juridică sau arondate. 95% dintre localități sunt în situația de a avea între 14 copii și 605 copii pe o unitate.

- Dacă toate persoanele cu vârste între 6 și 14 ani dintr-o localitate ar dori să meargă la școala din localitate, atunci în școală ar fi 198 de copii în medie. În orașele mari mărimea medie a școlii ar fi de 875 de elevi.

- Situațiile cele mai problematice ar fi însă în unele localități din ariile periurbane. Aici, în medie, mărimea unei școli ar fi de 431, însă cazurile excepționale sunt foarte importante.

Mărimea medie a unei școli în Chiajna (Ilfov) ar fi de 2047 de copii, în Florești (Cluj) ar fi 1867 de copii, în Giroc (Timișoara) ar fi de 1425. Gradul mic de cuprindere din periurban se datorează și lipsei infrastructurii școlare, nu este doar o alegere a părinților. Dacă toți copiii ar rămâne la nivel local, școlile ar fi neîncăpătoare.

### 2.7.1.1.1 Rețelele școlare

Tabel 2. Rețeaua școlară publică și privată din municipiul Slatina

Localitate	Denumire unitate invatamant
Slatina	Gradinita cu program prelungit nr.8
	Gradinita cu program prelungit nr.4
	Gradinita cu program prelungit nr.1
	Gradinita cu program prelungit Ion Creanga
	Gradinita cu program prelungit nr.7
	Gradinita cu program prelungit nr.5
	Gradinita cu program prelungit nr. 3
	Scoala gimnaziala nr. 3
	Scoala Gimnaziala nr.1
	Scoala gimnaziala Nicolae Iorga
	Scoala gimnaziala Constantin Brancoveanu
	Scoala gimnaziala Vlaicu Voda
	Școala Gimnazială „Ștefan Protopopescu
	Școala Gimnazială „Eugen Ionescu
	Școala Gimnazială „George Poboran
	Colegiul National Ion Minulescu
	Liceul Tehnologic Alexe Marin
	Colegiul National Radu Greceanu
	Liceul Teoretic Nicolea Titulescu
	Liceul Tehnologic „P. S. Aurelian
Liceul Tehnologic Metalurgic	
Liceul cu Program Sportiv Slatina	
Scoala postliceala sanitara	

Sursă: ISJ Olt

### 2.7.1.1.2 Învățământ primar și gimnazial

În Municipiul Slatina, în anul 2022, existau 27 de unități de învățământ din care 9 pentru învățământ preșcolar, 15 pentru învățământ primar și gimnazial și 7 pentru învățământ liceal. Există doar o singură instituție pentru învățământ postliceal – Școala postliceala sanitara.

Tabelul următor prezintă evoluția numărului de unități de învățământ preșcolar, primar și gimnazial, Municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.

Tabel 3. Numărul de unități de învățământ preșcolar, primar și gimnazial, Municipiul Slatina

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Prescolar	27	9	9	9	9	9	9	9
Primar și gimnazial (inclusiv învățământul special)	15	8	8	8	8	8	8	8
Primar și gimnazial		8	8	8	8	8	8	8
Liceal	8	9	7	7	7	7	7	7

<b>Profesional</b>		5	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		59	27	25	25	25	25	25	27

*Sursa: INSSE TEMPO online*

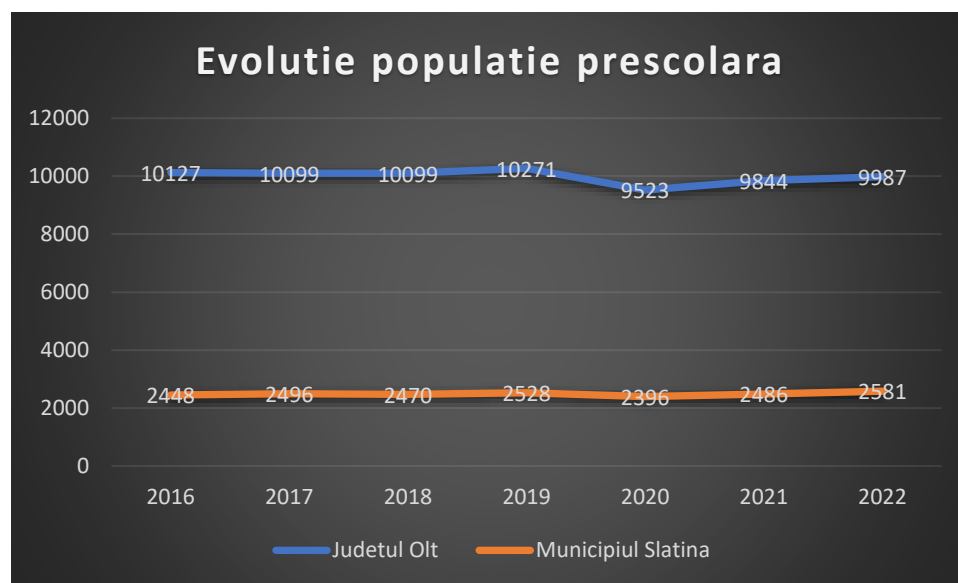
Populația preșcolară (grădiniță) în județul Olt, în anul 2022, era de 9.987 copii, iar în Municipiul Slatina de 2.581 copii.

Figura următoare prezintă evoluția populației școlare pe formă de învățământ de tip creșe și grădinițe, pentru municipiul Slatina și pentru județul Olt.

La nivel de județ, se poate observa o scădere de 1,4% în populația preșcolară în anul 2022 comparat cu anul 2016. La nivelul Municipiului Slatina se înregistrează o creștere de 5,43% în populația preșcolară în anul 2022 comparat cu anul 2016.

Se remarcă faptul că populația preșcolară din municipiul Slatina reprezintă 25,84% din totalul populației preșcolare din județul Olt.

*Figura 6. Evoluția populației de învățământ preșcolar în județul Olt și Municipiul Slatina*



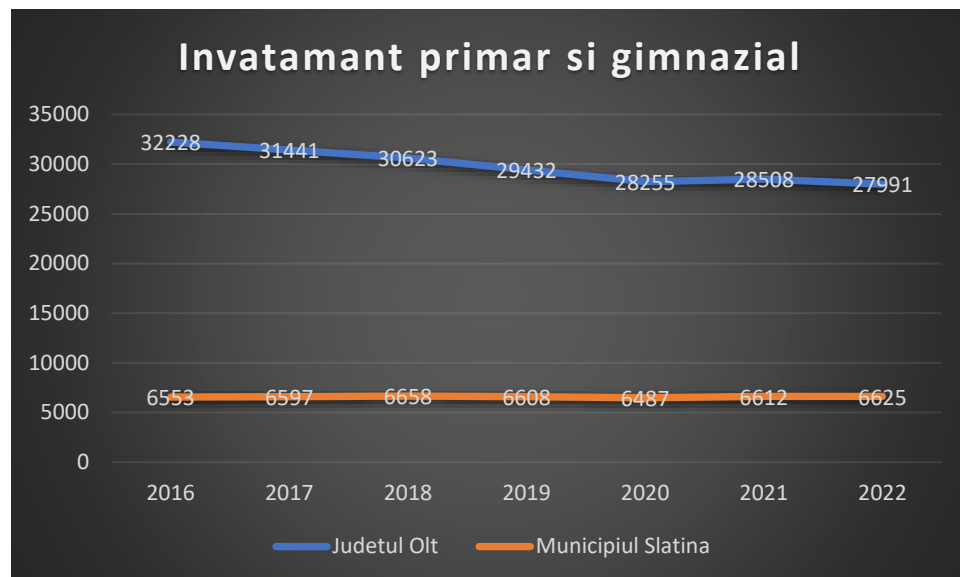
*Sursa: INSSE TEMPO online*

Populația primară și gimnazială (inclusiv învățământ special) în județul Olt, în anul 2022, era de 27.991 elevi. Dintre aceștia, un număr de 6.625 elevi făceau parte municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția populației școlare pe formă de învățământ de tip primară și gimnazială, pentru județul Olt și municipiul Slatina pentru perioada 2016-2022.

La nivel de județ, se poate observa o scădere de 14,15% în populația primară și gimnazială în anul 2022 comparat cu anul 2016. În schimb, la nivelul Municipiului Slatina se observa o creștere de 1,09% în anul 2022 comparativ cu anul 2016. De asemenea, se poate observa că populația de învățământ primar și gimnazial din Municipiul Slatina reprezintă 23,67% din totalul populației de învățământ primar și gimnazial din județul Olt.

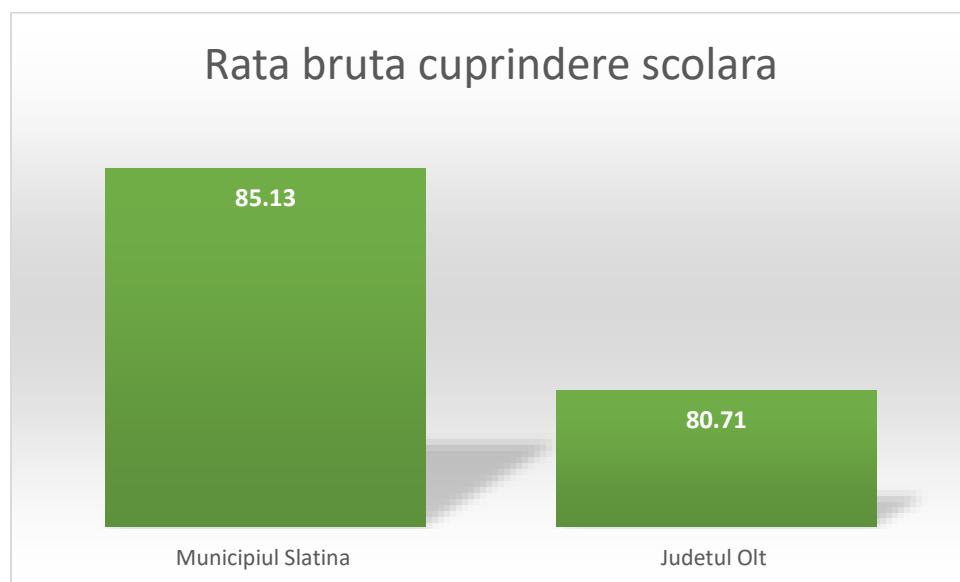
Figura 7. Evoluția populației de învățământ primar și gimnazial în județul Olt și Municipiul Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

Graficul de mai jos prezintă rata brută de cuprindere școlară a copiilor în învățământul preșcolar pentru Municipiul Slatina.

Figura 8. Rata brută de cuprindere școlară a copiilor în învățământul preșcolar (%)

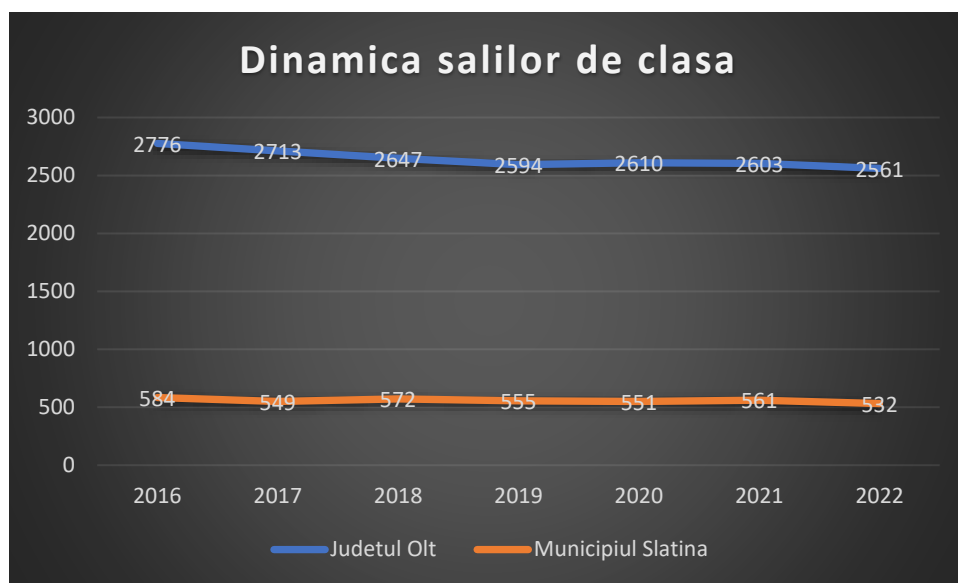


Sursă: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Numărul de săli de clasă pentru învățământul preșcolar în județul Olt în anul 2022, era de 2561. Dintre acestea, un număr de 532 săli se aflau în municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul preșcolar, pentru județul Olt, respective municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.

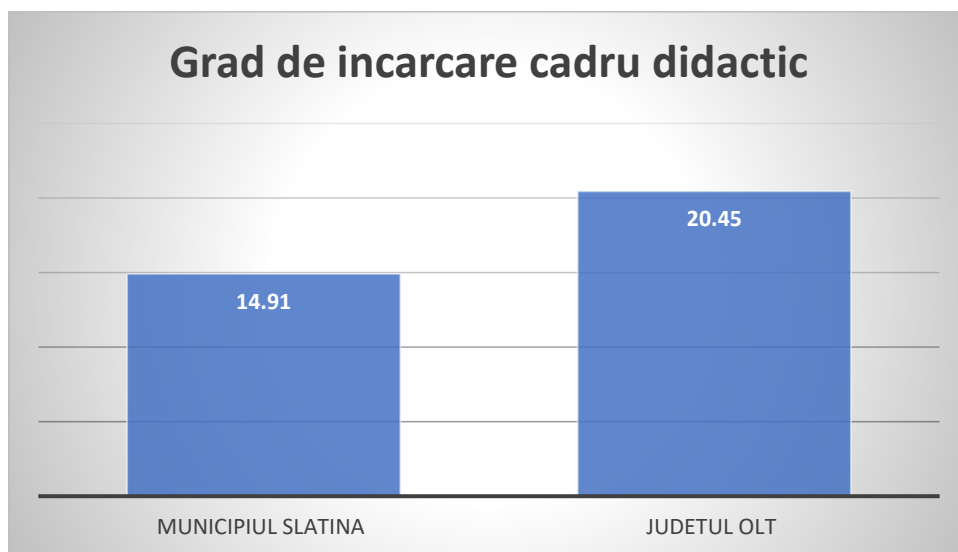
**Figura 9. Evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul preșcolar în județul Olt și Municipiul Slatina**



*Sursa: INSSE TEMPO online*

Graficul de mai jos prezintă gradul de încărcare al unui cadru didactic din învățământul preșcolar (preșcolari per cadru didactic) pentru Municipiul Slatina și județul Olt.

**Figura 10. Gradul de încărcare al unui cadru didactic din învățământul preșcolar**

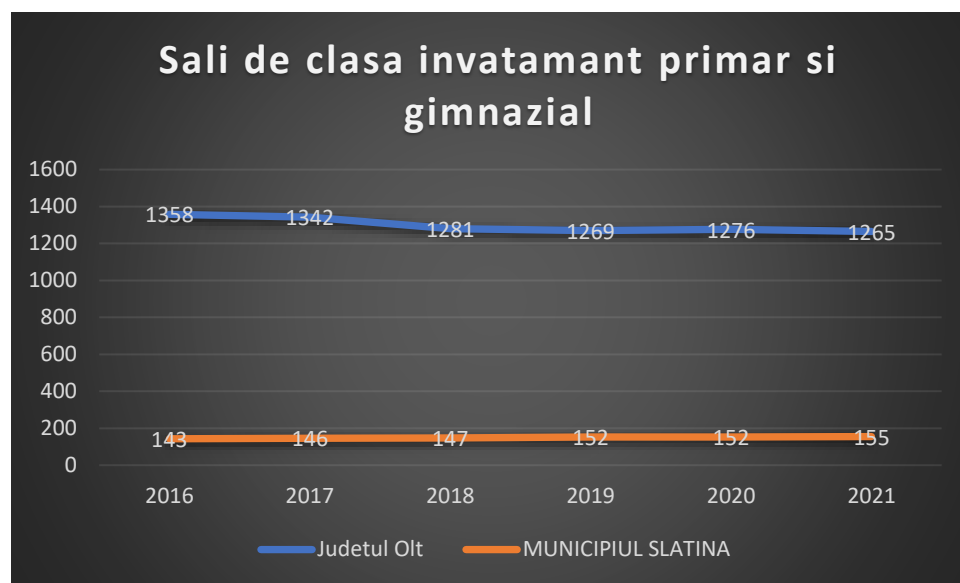


*Sursă: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>*

Numărul de săli de clasă pentru învățământul de tip primar și gimnazial în județul Olt, în anul 2022, era de 1.265. Dintre acestea, un număr de 155 săli se aflau în municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul preșcolar, pentru județul Olt respectiv municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.

**Figura 11. Evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul primar și gimnazial în județul Olt și în Municipiul Slatina**



**Sursa: INSSE TEMPO online**

La nivelul ZUF Slatina, conform analizelor Băncii Mondiale din cadrul proiectului pentru Școli mai Sigure, nu au fost identificate școli cu risc.

### **2.7.1.1.3 Învățământ liceal și profesional**

Sistemul de învățământ preuniversitar de la nivelul municipiului Slatina oferă o gamă largă de specializări, nu doar în profil teoretic, ci și tehnic, economic, cu program sportiv și specializări în artă. Metodologia de organizare și funcționare a învățământului profesional cu durata de 3 ani, aprobată prin OMEN nr. 3136/20 februarie 2014, stabilește că cifra de școlarizare se stabilește anual, pe baza nevoilor pieței muncii și a tendințelor de dezvoltare, precum și pe baza solicitărilor operatorilor economici. În acest sens, anual, Inspectoratul Școlar Județean Olt centralizează solicitările de școlarizare pe calificări și număr de locuri, ulterior stabilind unitățile de învățământ care pot asigura formarea profesională. În vederea susținerii acestei măsuri de formare a resursei umane în acord cu nevoile pieței între unitățile școlare și operatorii economici sunt încheiate contracte cadru în vederea asigurării de stagii de practică (dacă operatorul poate oferi această facilitate).

În județul Olt, în anul 2022, existau 31 de unități de învățământ liceal și profesional, dintre acestea 22,58% aflându-se în municipiul Slatina (7 unități).

Tabelul următor prezintă evoluția numărului de unități de învățământ liceal pentru județul Olt, respectiv municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.

**Tabel 6. Numărul de unități de învățământ liceal și profesional, județul Olt și în Municipiul Slatina**

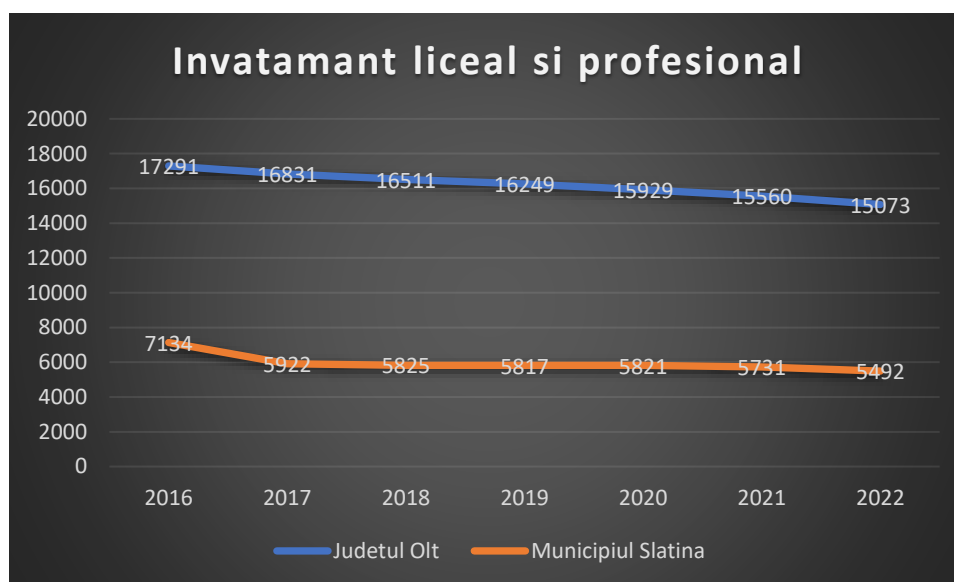
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Municipiul Slatina	9	7	7	7	7	7	7
Județul Olt	32	31	31	31	31	31	31

*Sursa: INSSE TEMPO online*

Populația liceală în județul Olt, în anul 2022, era de 15.073 elevi. Dintre aceștia, un număr de elevi de 5.492 făceau parte din municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția populației școlare pe formă de învățământ de tip liceală, pentru județul Olt și municipiul Slatina pentru perioada 2016-2022. La nivel de județ, se poate observa o scădere de 13,83% în populația liceală în anul 2022 comparat cu anul 2016. O scădere asemănătoare în populația liceală în anul 2022 comparat cu anul 2016 la nivelul municipiului Slatina (23,02%).

**Figura 12. Evoluția populației de învățământ liceal în județul Olt și municipiul Slatina**



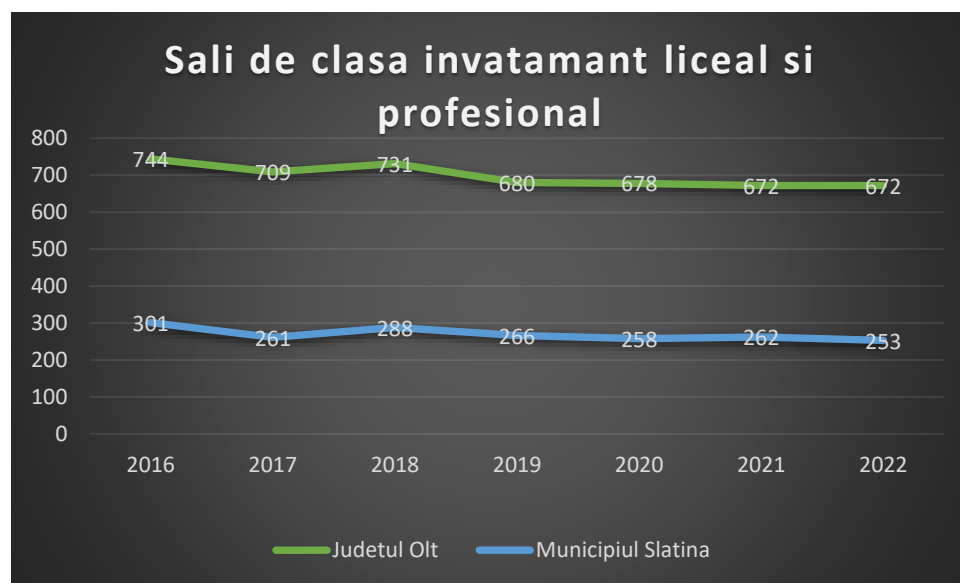
*Sursa: INSSE TEMPO online*

Numărul de săli de clasă pentru învățământul de tip liceal și profesional în județul Olt, în anul 2022, era de 672. Dintre acestea, un număr de 253 săli se aflau în municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul liceal și profesional, pentru județul Olt și municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.



Figura 13. Evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul liceal și profesional în județul Olt și Municipiul Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

Oferta educațională pentru învățământul tehnic și profesional include:

Tabel 7. Oferta educațională pentru învățământul tehnic și profesional în municipiul Slatina

Domeniu de calificare	Calificare	Numar locuri
Industria alimentară	Brutar - patiser - preparator produse făinoase	25
Industria alimentară	Bucătar	10
Estetica și igiena corpului omenesc	Coafor stilist	124
Industria alimentară	Cofetar – patiser	13
Comerț	Comerciant – vânzător	28
Industria usoara	Confectioner produse textile	50
Electric	Electrician exploatare joasă tensiune	76
Electric	Electronist aparate și echipamente	73
Mecanică	Frezor - rabotor – mortezor	11
Estetica și igiena corpului omenesc	Frizer - coafor - manichiurist - pedichiurist	28
Mecanică	Lăcătuș construcții metalice și utilaj tehnologic	10
Mecanică	Lăcătuș mecanic prestări servicii	28
Mecanică	Mecanic auto	146
Mecanică	Mecanic utilaje și instalații în industrie	90

Automatizari	Operator la mașini cu comandă numerică	46
Turism și alimentație	Ospătar (chelner) vânzător în unități de alimentație	56
Mecanică	Sculer matrițer	10
Mecanică	Strungar	10
Industria ușoară	Tehnician designer vestimentar	14
Protecția mediului	Tehnician ecolog și protecția calității mediului	36
Electric	Tehnician electrician electronist auto	91
Economic	Tehnician în achiziții și contractări	72
Comerț	Tehnician în activități de comerț	95
Economic	Tehnician în activități economice	130
Economic	Tehnician în administrație	70
Electronică automatizări	Tehnician în automatizări	151
Industria alimentară	Tehnician în gastronomie	73
Turism și alimentație	Tehnician în hotelărie	100
Electric	Tehnician în instalații electrice	13
Mecanică	Tehnician mecanic pentru întreținere și reparații	39
Automatizari	Tehnician operator tehnică de calcul	20
Mecanică	Tehnician transporturi	19
Mecanică	Tinichigiu vopsitor auto	31

Sursă: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

#### 2.7.1.1.4 Învățământ postliceal

Tabelul următor prezintă evoluția numărului de elevi în unități de învățământ postliceal, inclusiv învățământ special, pentru județul Olt, respectiv municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.

**Tabel 8. Numărul populației de învățământ postliceal, județul Olt și Municipiul Slatina**

<i>Postliceal</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>
<i>Județul Olt</i>	<i>2963</i>	<i>2907</i>	<i>3001</i>	<i>2744</i>	<i>2583</i>	<i>2555</i>	<i>2587</i>
<i>Municipiul Slatina</i> <i>2163</i>	<i>2163</i>	<i>2074</i>	<i>1909</i>	<i>1646</i>	<i>1598</i>	<i>1656</i>	<i>1659</i>

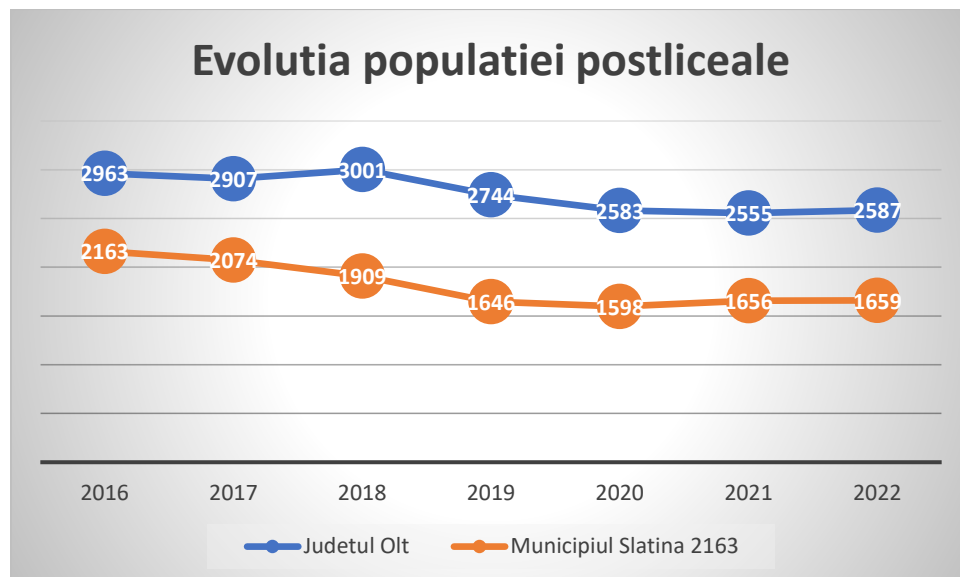
Sursa: *INSSE TEMPO online*

În anul 2022, acest nivel de instruire a fost asigurat prin 4 unități școlare la nivelul municipiului Slatina. Populația postliceală în județul Olt, în anul 2022, era de 2.587 elevi. Dintre aceștia, un număr de elevi de 1.659 făceau parte din municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția populației școlare pe formă de învățământ de tip postliceal, pentru județul Olt și municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022. La nivel de județ, se poate observa o scădere de 12,69% în populația postliceală în anul 2022 comparat cu anul 2016, pe când la nivelul municipiului Slatina a avut loc o scădere de 23,31%.



Figura 16. Evoluția populației de învățământ postliceal în județul Olt și Municipiul Slatina

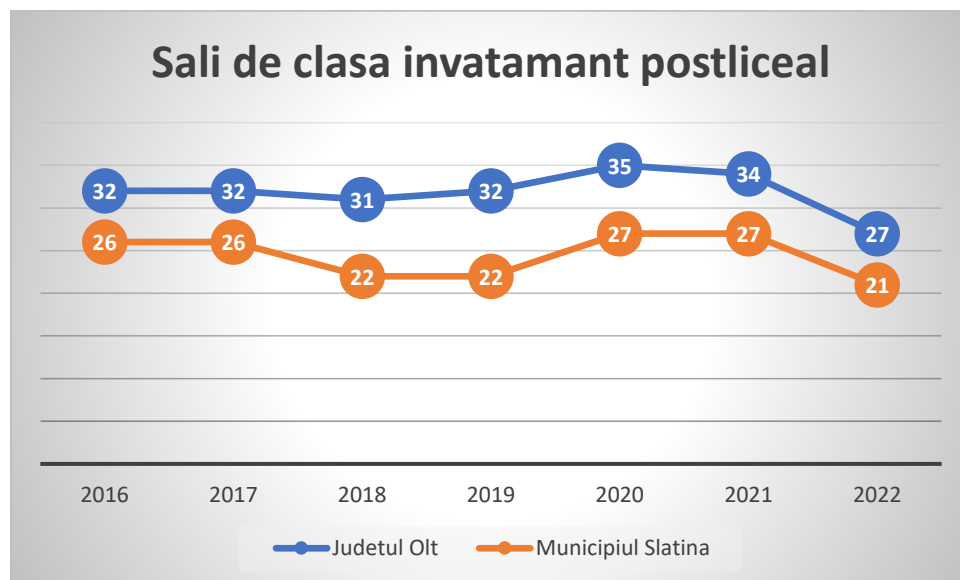


Sursa: INSSE TEMPO online

Numărul de săli de clasă pentru învățământul de tip postliceal în județul Olt în anul 2022, era de 27. Dintre acestea, un număr de 21 săli se aflau în municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul postliceal, pentru județul Olt și municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.

Figura 17. Evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul postliceal în județul Olt și Municipiul Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

### 2.7.1.1.5 Rata de absolvire a liceului și promovare bacalaureat

Ratele de absolvire a liceului reflectă măsura în care o administrație locală a reușit să aibă grijă de viitorul său. Este important de observat aici o mică avertizare: câteva orașe nu au licee. Există opțiunea de a analiza performanța școlilor gimnaziale, dar absolvirea liceului este o rampă de lansare către învățământul terțiar sau către lumea profesioniștilor și un indicator mai puternic cu privire la succesul sistemului de învățământ local.

**Tabel 9. Ratele de absolvire a liceului în 2018**

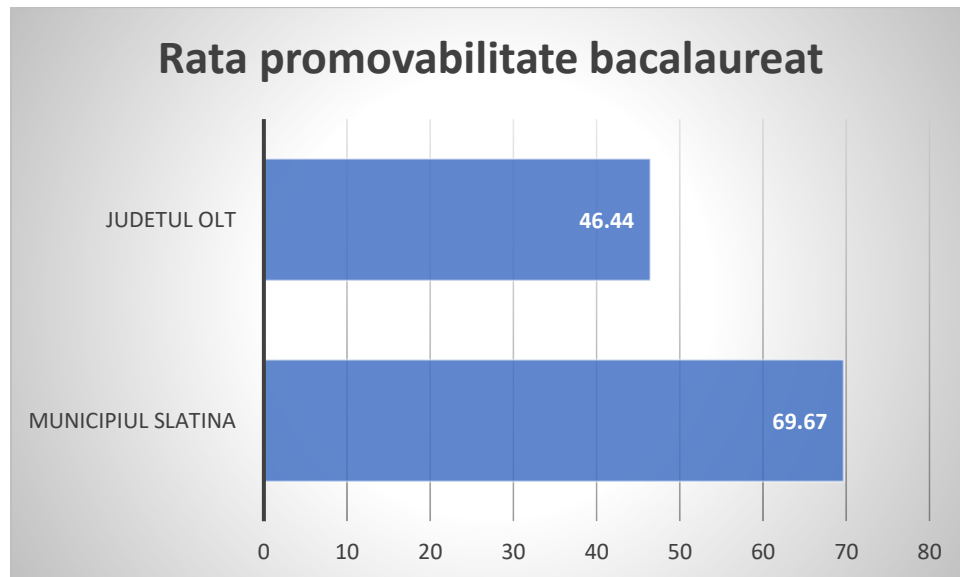
Categoria de oras	Media per categorie	MAX. per categorie	MIN. per categorie
Oras capitala	77 %	77%	77%
Poli regionali	78%	87%	71%
Resedinte de judet	76%	87%	62%
Alte municipia	69%	86%	47%
Orase	49 %	100%	0%

Sursă: *Politica Urbană a României*

Având în vedere rolul semnificativ pe care administrațiile locale îl joacă în performanța sistemului de învățământ local, este important să promoveze în fiecare centru urban o politică de „niciun copil-lăsat-în-urmă”. Aceasta înseamnă că fiecare localitate ar trebui să se străduiască să aibă o rată de absolvire a liceului de 100% și, deși această țintă poate părea dificil de atins, orice altă țintă nu ar fi morală.

În anul 2019, rata de promovare la bacalaureat pentru județul Olt a fost de 46,44%, pe când la nivelul municipiului Slatina a fost mai mare, de 69,67%.

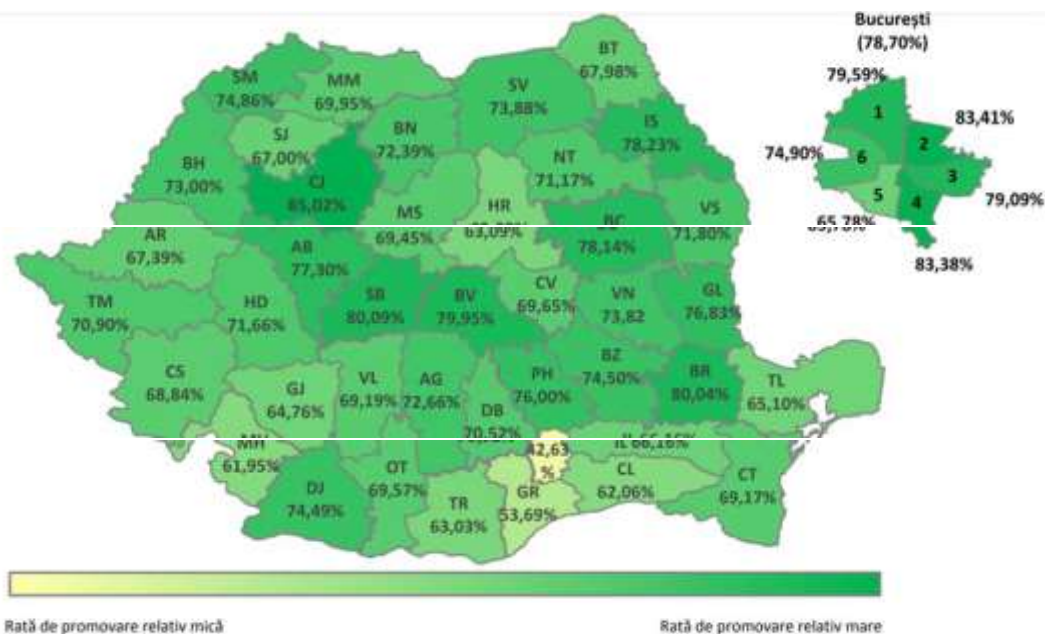
**Figura 18. Rata de promovare la bacalaureat în 2022, în județul Olt și Municipiul Slatina**



Sursă: *Politica Urbană a României*

Harta următoare prezintă rata de promovare la bacalaureat, după sesiunea iunie-iulie 2022, doar pentru candidații din promoția curentă, la nivel național. În Județul Olt, rata de promovare a fost de 66.93 %.

Figura 19. Rata de promovare la bacalaureat, sesiune iunie-iulie 2022, nivel national

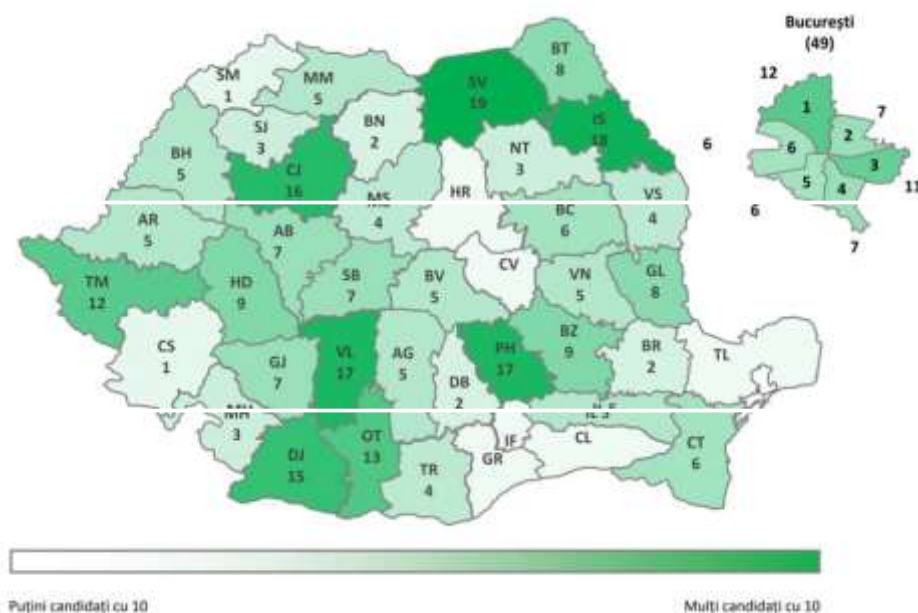


Sursa: Ministerul Educației Naționale,

[https://www.edu.ro/sites/default/files/Dosar%20BAC\\_2020\\_dupa%20contestatii.pdf](https://www.edu.ro/sites/default/files/Dosar%20BAC_2020_dupa%20contestatii.pdf)

Mai mult, în sesiunea iunie-iulie 2022, în județul Olt au existat 13 candidați cu media 10 la bacalaureat, cel mai mare număr de candidați dintr-un județ.

Figura 20. Număr candidați cu media 10 la bacalaureat, sesiune iunie-iulie 2020, nivel național



Sursa: Ministerul Educației Naționale,

[https://www.edu.ro/sites/default/files/Dosar%20BAC\\_2020\\_dupa%20contestatii.pdf](https://www.edu.ro/sites/default/files/Dosar%20BAC_2020_dupa%20contestatii.pdf)

### 2.7.1.1.6 Sistemul de învățământ privat

Pe lângă sistemul de învățământ public, la nivelul municipiului Slatina se evidențiază și sistemul de învățământ privat. Conform informațiilor oferite de Inspectoratul Școlar Județean Olt, principalele unități de învățământ private din municipiul Slatina sunt:

**Tabel 10. Principalele unități de învățământ private din municipiul Slatina**

<b>Invatamant prescolar</b>	<b>Invatamant primar si gimnazial</b>	<b>Invatamant liceal si postliceal</b>
Centrul Educational Casuta fermecata		
Gradinita particulara cu program prelungit Pitic Destept		
Gradinita cresa Slatina		

*Sursa: ISJ Olt*

Referitor la **distribuția unităților de învățământ la nivel teritorial**, conform PUG, acestea sunt distribuite relativ echilibrat la nivelul cartierelor, excepție făcând cartierul Primavera care nu este deservit corespunzător de unități de învățământ

### 2.7.1.2 Învățământ universitar

În cadrul Regiunii Sud Vest Oltenia există două centre universitare: Craiova și Tirgu Jiu.

În Municipiul Slatina funcționează două filiale a unor Universități. Astfel, din cele 3 unități școlare destinate învățământului superior existente la nivelul Regiunii Sud - Vest, nici una nu are deschise filiale la nivelul Municipiului Slatina.

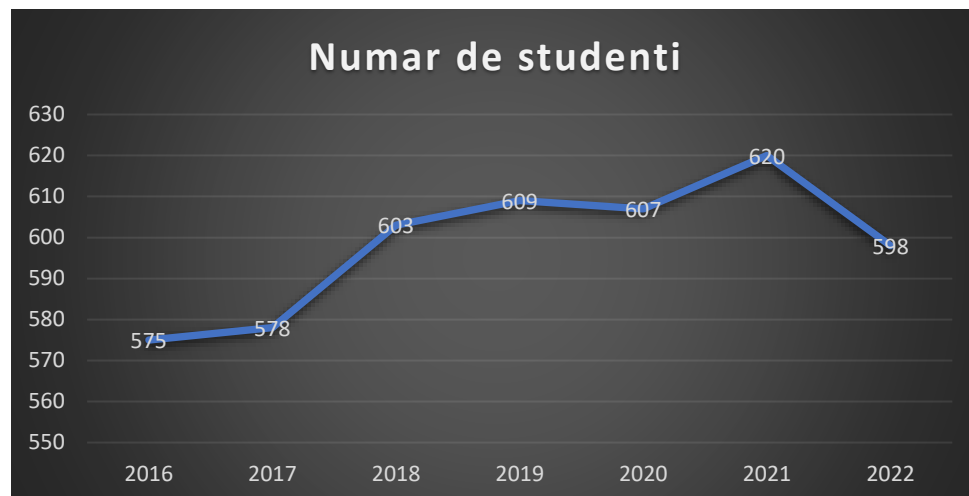
Astfel, acest nivel de instruire a fost asigurat în municipiului Slatina prin Facultatea de Management, Inginerie Economică în Agricultură și Dezvoltare Rurală - filiala a Universității de Științe Agronomice și Medicină Veterinară din București (USAMVB).

- Facultatea de Științe ale Educației, Științe Sociale și Psihologie - PROGRAMUL DE STUDII DE LICENȚĂ PEDAGOGIA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI PRIMAR ȘI PREȘCOLAR [PIPP] LOCAȚIE - Slatina, str. Basarabilor, nr. 33 din cadrul UNIVERSITĂȚII DIN PITEȘTI.

Populația universitară în municipiul Slatina, în anul 2022, era de 598.

Figura următoare prezintă evoluția populației școlare pe formă de învățământ de tip universitar, pentru municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022. La nivel de municipiu, se poate observa o creștere de 4% în populația universitară în anul 2016 comparat cu anul 2022.

**Figura 21. Evoluția populației de învățământ universitar în municipiul Slatina**

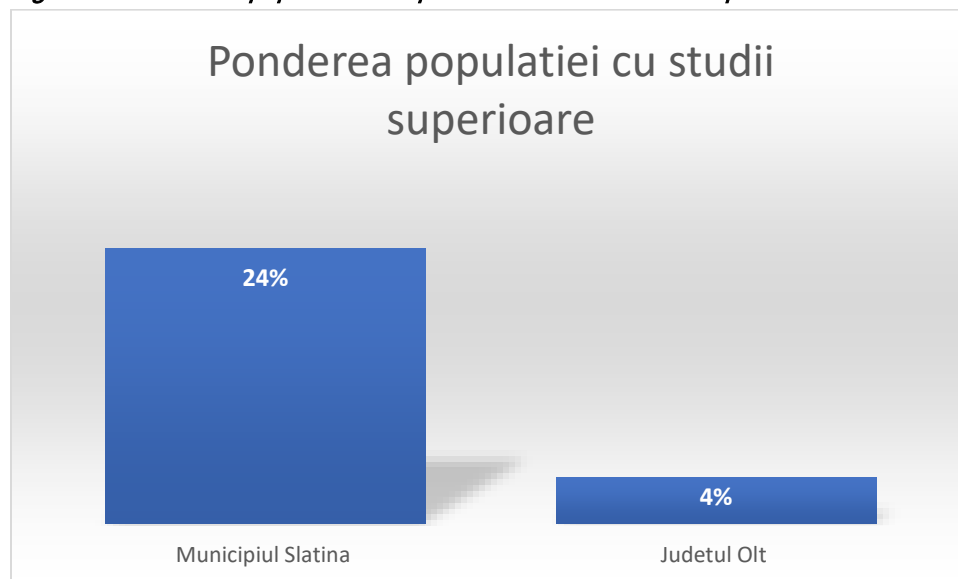


**Sursa: INSSE TEMPO online**

În Municipiul Slatina nu există săli de clasă dedicate pentru învățământul de tip universitar, cursurile desfășurându-se în săli de clasă închiriate. Se află în analiză la nivelul CJ Olt înființarea unui campus universitar la periferia Municipiului Slatina, în locația fostului Liceu Agricol.

Ponderele populației de peste 25 de ani cu studii superioare din municipiul Slatina era în anul 2022 de 24%. Figura următoare prezintă ponderea populației peste 25 de ani cu studii superioare, pentru anul 2022, pentru municipiul Slatina și Județul Olt.

**Figura 23. Ponderea populației de peste 25 de ani cu studii superioare**



**Sursă: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>**



### 2.7.1.2.1 Universitatea de Stiintele Vietii Bucuresti Facultatea de management si Dezvoltare rurala – Filiala Slatina

Facultatea de Management, Inginerie Economică în Agricultură și Dezvoltare Rurală este una din cele șapte facultăți ale Universității de Științe Agronomice și Medicină Veterinară din București (USAMVB), care se numără printre cele mai vechi institutii de învățământ din România. Învățământul agronomic de la București a debutat în anul 1852 prin înființarea „Institutului de Agricultură de la Pantelimon”. Menirea acestuia, formulată prin domnitorul Barbu Dimitrie Stirbei, de a furniza un învățământ ... „adaptat nevoilor populației” și orientat „către specialitățile folositoare societății” a reprezentat firul călăuzitor al celor peste 150 de ani de activitate, indiferent de schimbările de sedii, denumiri și forme de organizare pe care le-a cunoscut până la ceea ce este el astăzi.

În anul 1998 s-a înființat Filiala Slatina, a facultății de Management, Inginerie Economică în Agricultură și Dezvoltare Rurală, care funcționează cu următoarele specializări:

- Inginerie economică în agricultură cursuri de zi cu o durată de 4 ani;

Facultatea de Management, Inginerie Economică în Agricultură și Dezvoltare Rurală este autorizată și acreditată pe baza H.G. nr. 535/1999, apărută în M.O. nr. 639/07.12.2000 și a Hotărârii Aracis nr. 3931/03.05.2010.

Până în prezent, la filiala de la Slatina au absolvit cursurile și au susținut licența 8 promoții la cursul învățământ la distanță și 7 promoții la curs de zi, ceea ce înseamnă foarte mult pentru economia județului, Olt. **1 Amfiteatru** dotat cu echipamente moderne și performante (videoproiector, sistem audio-video, sistem teleconferință de înaltă performanță, tablă, retroproiector, ecran de proiectie), internet și instalație de aer condiționat și încălzire termică. Amfiteatrul are o capacitate de 100 de locuri.



**3 Săli de curs** dotate cu mobilier nou scaune și mese, internet, table și instalații de aer condiționat și încălzire termică având o capacitate de 170 locuri.



Procesul de învățământ se desfășoară astfel :

**Tabel 11. Graficul procesului de învățământ pentru anul școlar 2021-2022**

Anii	Forma de activitate	Perioada	Nr. Săptămâni
	<b>Semestrul I</b>		
Toți anii	Cursuri, Lucrări practice, Seminarii	04 oct 2021 - 19 dec 2021	11 săptămâni
Toți anii	Vacanță de iarnă	20 dec 2021 - 09 ian 2022	3 săptămâni
Toți anii	Cursuri, Lucrări practice, Seminarii	10 ian 2022 - 30 ian 2022	3 săptămâni
Toți anii	Sesiune de examene	31 ian 2022 - 20 feb 2022	3 săptămâni
Toți anii	Vacanță post sesiune de examene	21 feb 2022 - 27 feb 2022	1 săptămână
	<b>Semestrul II</b>		
Anii I, II, III	Cursuri, Lucrări practice, Seminarii	28 feb 2022 - 23 apr 2022	8 săptămâni
	Vacanta de Paști	24 apr 2022 - 01 mai 2022	1 săptămână
	Cursuri, Lucrări practice, Seminarii	2 mai 2022 - 12 iun 2022	6 săptămâni
	Sesiune de examene	13 iun 2022 - 03 iul 2022	3 săptămâni
Anii I, II, III IEA si IMAPA	Practică	04 iul 2022 - 24 iul 2022	3 săptămâni
<b>Anul IV</b>	Cursuri, Lucrări practice, Seminarii	28 feb 2022 - 23 apr 2022	8 săptămâni
	Vacanta de Paști	24 apr 2022 - 01 mai 2022	1 săptămână
	Cursuri, Lucrări practice, Seminarii	2 mai 2022 - 15 mai 2022	2 săptămâni
	Examene	16 mai 2022 - 29 mai 2022	2 săptămână
	Practică/elaborarea proiectului de diplomă	30 mai 2022 - 26 iun 2022	4 săptămâni
	Sesiune de restante/ reexaminări	06 iun 2022 - 12 iun 2020	1 săptămână
	<b>Susținerea examenului de Diplomă</b>	<b>27 iun 2022 - 03 iul 2022</b>	<b>1 săptămâni</b>
Anii I,II, III IEA si IMAPA	Vacanța de vară	25 iul 2022 - 30 sep 2022	10 săptămâni
Restante I, II, III,	<b>Sesiune de Restante</b>	25 iul. 2022 - 31 iul. 2022	1 săptămână
Anul I, II, III	Reexaminări septembrie	05 sep. 2022 - 11 sep. 2022	1 săptămână

Sursa: <http://www.usamvslatina.ro/>

### 2.7.1.2.2 Universitatea Națională de Știință și Tehnologie POLITEHNICA București CENTRUL UNIVERSITAR PITEȘTI- Filiala Slatina

PROGRAMUL DE STUDII DE LICENȚĂ PEDAGOGIA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI PRIMAR ȘI PREȘCOLAR [PIPP]

LOCAȚIE - Slatina, str. Basarabilor, nr. 33, cod 230113, județul Olt, Tel./Fax – 0249/413.553

Programul de studii Pedagogia învățământului primar și preșcolar (PIPP) din cadrul Facultății de Științe ale Educației, Științe Sociale și Psihologie, Universitatea din Pitești a fost creat pentru a răspunde noilor exigențe privind calificarea personalului didactic din învățământul primar și preșcolar, în acord cu Declarația de la Bologna, cu prevederile Legii Educației Naționale, nr. 1 / 2011 precum și cu transformările survenite în ultimul timp la nivelul sistemelor de învățământ din țările Uniunii Europene.

Acest program de studii este destinat atât absolvenților de liceu cu diplomă de bacalaureat cât și cadrelor didactice din învățământul primar și preșcolar fără studii superioare (absolvenți ai liceelor pedagogice /școlilor normale /instituțiilor de învățământ de scurtă durată). Absolvenții acestui program de studii sunt licențiați în științe ale educației, ca profesori pentru învățământul primar și preșcolar.

Obiectivul fundamental al programului de studii Pedagogia învățământului primar și preșcolar vizează profesionalizarea în cariera didactică prin dezvoltarea unui sistem funcțional de cunoștințe și abilități specifice domeniului și specializării, precum și dezvoltarea unui sistem de atitudini care să permită adaptarea oportună și eficientă la schimbările aferente învățământului preșcolar și primar.

COMPETENȚE OFERITE DE PROGRAMUL DE LICENȚĂ PEDAGOGIA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI PRIMAR ȘI PREȘCOLAR  
Competențe profesionale

- Proiectarea unor programe de instruire sau educaționale adaptate pentru diverse niveluri de vârstă/pregătire și diverse grupuri țintă
- Realizarea activităților specifice procesului instructiv-educativ din învățământul primar și preșcolar
- Evaluarea proceselor de învățare, a rezultatelor și a progresului înregistrat de preșcolari / școlarii mici.
- Abordarea managerială a grupului de preșcolari / școlarii mici, a procesului de învățământ și a activităților de învățare / integrare socială specifice vârstei grupului țintă

- Consilierea, orientarea și asistarea psiho - pedagogică a diverselor categorii de persoane / grupuri educaționale (preșcolari / școlari mici / elevi, familii, profesori, angajați etc.)

- Autoevaluarea și ameliorarea continuă a practicilor profesionale și a evoluției în carieră

Competențe transversale

- Aplicarea principiilor și a normelor de deontologie profesională, fundamentate pe opțiuni valorice explicite, specifice specialistului în științele educației

- Cooperarea eficientă în echipe de lucru profesionale, interdisciplinare, specifice desfășurării proiectelor și programelor din domeniul științelor educației

- Utilizarea metodelor și tehnicilor eficiente de învățare pe tot parcursul vieții, în vederea formării și dezvoltării profesionale continue

Ocupații posibile

- Profesor în învățământul primar;

- Profesor în învățământul preșcolar;

### 2.7.1.3 Probleme identificate

O parte a infrastructurii educaționale se confruntă în continuare cu o serie de probleme dintre care cele mai importante sunt: lipsa unor spații adecvate procesului de instruire, lipsa unor dotări care să corespundă nevoilor mereu în schimbare ale pieței forței de muncă, lipsa de cooperare cu unitățile economice și, ceea ce este foarte important, necorelarea în multe unități de învățământ a procesului de specializare/programelor cu cerințele pieței forței de muncă.

Conform informațiilor transmise de Inspectoratul Școlar Județean Olt principalele probleme/nevoi ale sistemului de învățământ din municipiul Slatina sunt:

• La nivelul învățământului preșcolar:

- lipsa autorizațiilor de funcționare ISU și autorizației sanitare (din cauza funcționării în schimburi a unor grădinițe cu program normal);

- existența cabinetelor medicale și a personalului medical în grădinițele cu program normal și personal medical insuficient în grădinițele cu program prelungit;

- insuficiența personalului de îngrijire necesar în grădinițe;

- supraaglomerarea grupelor peste limita legală în grădinițele cu program prelungit;

- quantum insuficient pentru alocația per elev/preșcolar, aspect care generează fonduri insuficiente pentru cheltuieli de salarii;

- lipsa monitorizării și supravegherii video a unor grădinițe;

- necesitatea dotării unor grădinițe cu interfoane în vederea creșterii siguranței și securității copiilor;

- supravegherea de către un agent de circulație a străzilor care asigură fluxul la/de a grădiniță, cu precădere între orele 7<sup>30</sup>-9<sup>00</sup>, 12<sup>00</sup>-13<sup>00</sup>, 16<sup>00</sup>-17<sup>30</sup>;

- abordarea echitabilă a acordării laptelui și cornului (preșcolarii de la grădinițele cu program prelungit au fost excluși din acest program);

- susținere financiară în vederea achiziționării de materiale didactice și jucării;

- montarea/reamenajarea și semnalizarea vizibilă a unor surse exterioare de apă (hidranți exteriori) din preajma instituțiilor preșcolare;

- refacerea trotuarelor și străduțelor din vecinătatea grădinițelor;

- lipsa unor spațiilor de joacă în unele grădinițe;

- inexistența în unele grădinițe a unor spații de depozitare, a spațiilor necesare pentru derularea opționalelor, cabinetelor metodice etc.

- La nivelul învățământului gimnazial:
  - Lipsa unor spații amenajate pentru servirea mesei/minicantine;
  - Bazele sportive trebuie modernizate/dezvoltate;
  - Lipsa dotărilor cu tehnică și materiale didactice moderne;
  - Unele instituții educaționale nu îndeplinesc condițiile necesare pentru obținerea avizului ISU;
  - Cabinetele medicale școlare nu sunt dotate și amenajate corespunzător, în special cabinetele stomatologice
- La nivelul învățământului liceal:
  - Stare avansată de degradare a unor clădiri ale unităților școlare;
  - Lipsa dotărilor în atelierele, cabinetele și laboratoarele unităților școlare;
  - Lipsa echipamentelor, utilajelor și dotărilor specifice în cadrul cabinetelor, atelierelor și laboratoarelor de specialitate.
- La nivel învățământului universitar principalele nevoi evidențiate în Planul Strategic pentru perioada 2020-2027 sunt următoarele:
  - Construirea unui nou Campus Universitar;
  - Dimensionarea ofertei educaționale a universității în vederea adaptării acesteia la nevoile pieței muncii, dar și a eficientizării programelor de studii activate;
  - Dezvoltarea noilor facultati, avand in Vedere fuziunea prin absorbtie a Universitatii din Pitesti cu Universitatea Tehnica Bucuresti;
  - Consolidarea ofertei educaționale în domeniul TIC pentru a putea răspunde cererii din ce în ce mai mari de specialiști în domeniu;
  - Infiintarea de camine aduse la standarde asumate;
  - Susținerea mobilității studenților în programe de tip ERASMUS și a mobilităților interne, în special la universități din cadrul consorțiului ACADEMICA+;
  - Creșterea capacității de cercetare științifică, dezvoltare tehnologică și inovare multidisciplinară și interdisciplinară prin dezvoltarea infrastructurii specifice, susținerea proiectelor CDI, dezvoltarea profesională a resursei umane existente și stimularea performanței în cercetare, precum și prin atragerea de personal de înaltă calificare și de colaboratori cu prestigiu internațional;
  - Diversificarea și intensificarea cooperărilor internaționale cu grupuri și rețele de cercetare având un impact ridicat pe plan internațional.

## 2.7.2 Infrastructura și serviciile de sănătate

### 2.7.2.1 Sistemul de sănătate național

Strategia Națională de Sănătate 2021-2027 se concentrează în special pe consolidarea asistenței comunitare, a asistenței primare și a asistenței ambulatorii specializate. Potrivit raportului din 2019 realizat de Comisia Europeană, în România, trecerea la asistența medicală ambulatorie se află într-un stadiu incipient. Aproximativ 42% dintre cheltuielile pentru sănătate sunt încă direcționate către serviciile spitalicești, media la nivel de UE fiind 29%. Adicional faptului că asistența medicală primară și comunitară sunt încă subdezvoltate, ineficiența serviciilor de sănătate, inclusiv excesul de paturi în spitale, subdezvoltarea chirurgiei ambulatorii și integrarea slabă a asistenței medicale agravează situația, arată raportul.

Furnizarea serviciilor în cele mai eficiente unități, din punct de vedere al costurilor, este sprijinită de Strategia Națională de Sănătate 2021-2027 și stimulentele financiare din partea UE, care au ca scop îmbunătățirea conexiunilor la nivelul asistenței medicale, precum și cu alte sectoare.

Potrivit raportului Profil de țară în ceea ce privește infrastructura serviciilor de sănătate:

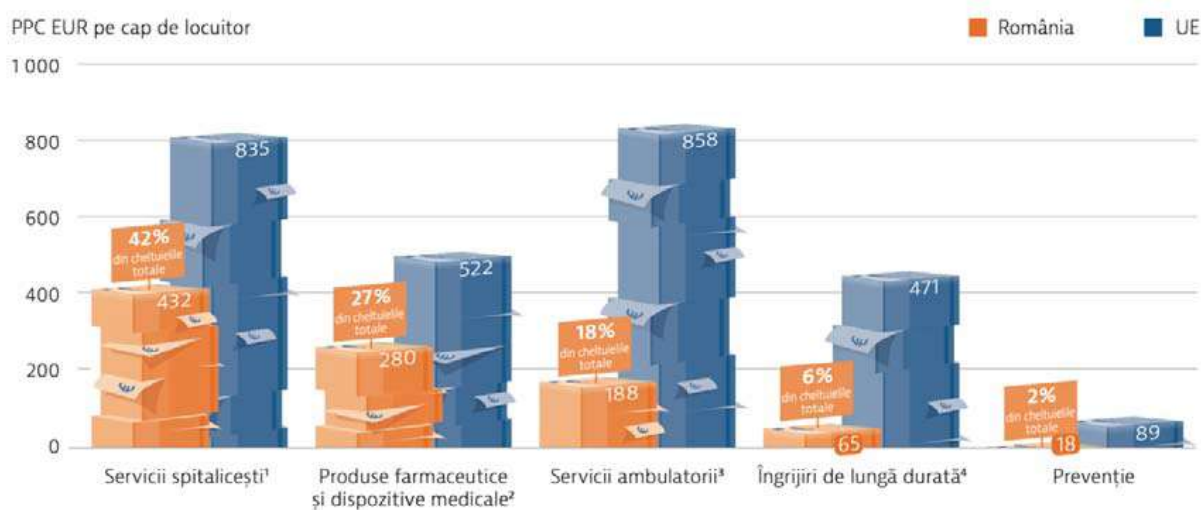
- România are mai puțini medici și asistenți medicali pe cap de locuitor decât majoritatea țărilor UE. În 2017, au fost înregistrați 2,9 medici practicanți la 1 000 de locuitori și 6,7 asistenți medicali la 1 000 de locuitori. Media UE era de 3,6, respectiv 8,5, ceea ce poziționează țara pe locul trei între cele mai scăzute cifre din UE. Totodată, numărul scăzut de medici generalişti și utilizarea în exces a spitalelor îngreunează trecerea la asistența medicală comunitară integrată.

- Asistența medicală primară continuă să fie insuficient utilizată, cetățenii preferând să apeleze în continuare la servicii spitalicești, chiar dacă îngrijirile necesare nu au un caracter urgent. De exemplu, datele arată că, în 2016, un cetățean din România a consultat un medic în cadrul asistenței medicale primare sau un medic specialist, în regim ambulatoriu, doar de cinci ori (media UE este de 7,5 consultații).

- Diferitele sectoare ale sănătății nu sunt integrate, precum sănătatea publică, asistența medicală primară și serviciile medicale spitalicești. Ceea ce duce la o continuitate precară a serviciilor de asistență furnizate pacienților.

- Cheltuielile pentru sănătate din România sunt mai mici decât în orice altă țară din UE, atât pe cap de locuitor, cât și ca procent din PIB (5,2 % din PIB în 2017, în comparație cu media UE de 9,8 %). Subfinanțarea sistemului afectează capacitatea de a acoperi nevoile actuale ale populației, iar situația va deveni din ce în ce mai complicată, având în vedere că populația îmbătrânește și baza de resurse se reduce.

**Figura 24. Finanțarea asistenței medicale**



**Sursă: State of Health in the EU România - Profilul de țară din 2019 în ceea ce privește sănătatea**

La nivel național, existența și distribuția infrastructurii sistemului de sănătate și resursele umane și financiare de sănătate sunt cele care permit accesul la serviciile de sănătate a populației. Cei mai relevanți factori care reduc accesul cetățenilor la servicii medicale, potrivit studiilor realizate de Institutul Național de Statistică, sunt numărul redus de unități medicale în mediul rural, în special a spitalelor, distanțele prea mari până la o clinică specializată și costurile sau listele de așteptare. Astfel de obstacole, deși sunt indirecte, influențează nefavorabil starea generală a sănătății populației, care la rândul său afectează bunăstarea acestora.

**Motive pentru care populația din România nu a accesat serviciile medicale în 2021, potrivit INS:**

- Situația materială este principalul motiv pentru care 51,4% persoane de 16 ani și peste nu au putut să consulte un medic specialist.

- Alte motive enumerate au fost: este înscris pe o listă de așteptare- mai des întâlnit în rândul populației din urban- și a așteptat ca problema să se rezolve de la sine și distanța prea mare sau lipsa mijloacelor de transport - mai des întâlnite în rândul persoanelor din mediul rural.

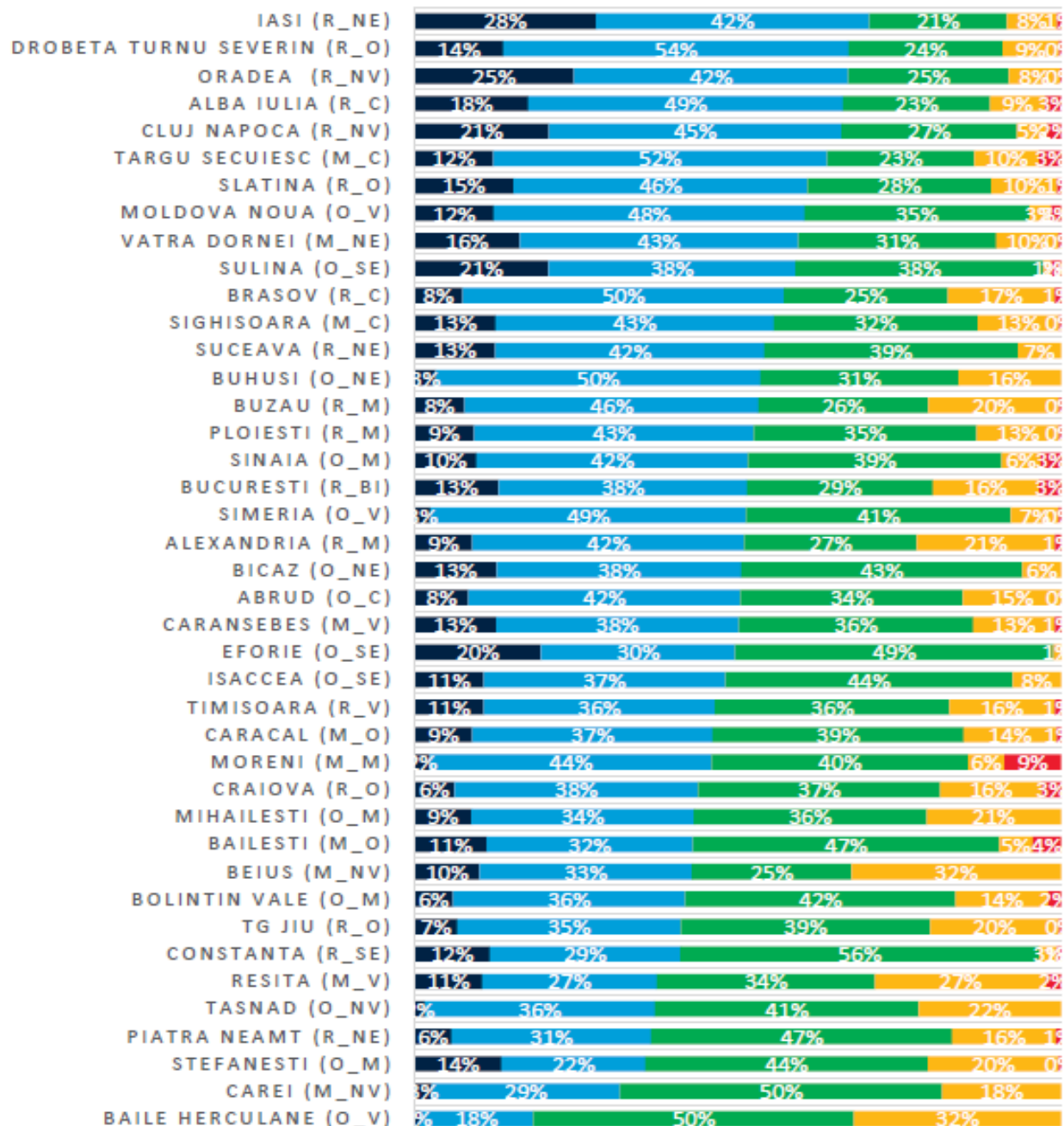
- O pondere de 15,8% a fost reprezentată de cei care nu au avut nevoie să consulte un medic stomatolog în ultimele 12 luni, 77,4% au putut să fie consultați, iar 6,8% nu au reușit acest lucru, deși ar fi avut nevoie. Principalele motive pentru care nu au fost efectuate vizite la medicul stomatolog au fost: lipsa resurselor financiare, teama, au așteptat ca problema să se rezolve de la sine și lipsa timpului necesar.

### 2.7.2.2 Satisfacția cetățenilor față de serviciile de sănătate în Slatina

Conform Barometrului Urban, 61% dintre locuitorii din Slatina sunt mulțumiți, dintre care 15% au declarat că sunt foarte mulțumiți. La pol opus, ponderea persoanelor care s-au declarat nemulțumiți este de 28%, dintre care 10% sunt foarte nemulțumiți. La nivel național, serviciile de sănătate se poziționează pe penultimul loc în ierarhia satisfacției la nivel național urban (52% total „mulțumiți”) și reprezintă una dintre cele 3 probleme majore ale cetățenilor.

*Figura 25. Cât de mulțumiți sunteți de serviciile de sănătate din...[orașul dvs.]-comparație*

■ foarte mulțumit/ă      ■ mai degrabă mulțumit/ă      ■ mai degrabă nemulțumit/ă  
■ foarte nemulțumit/ă      ■ NR



R= reședință, M= municipiu altul decât reședință, O=orașe, altele decât municipii și reședințeRegiuni:

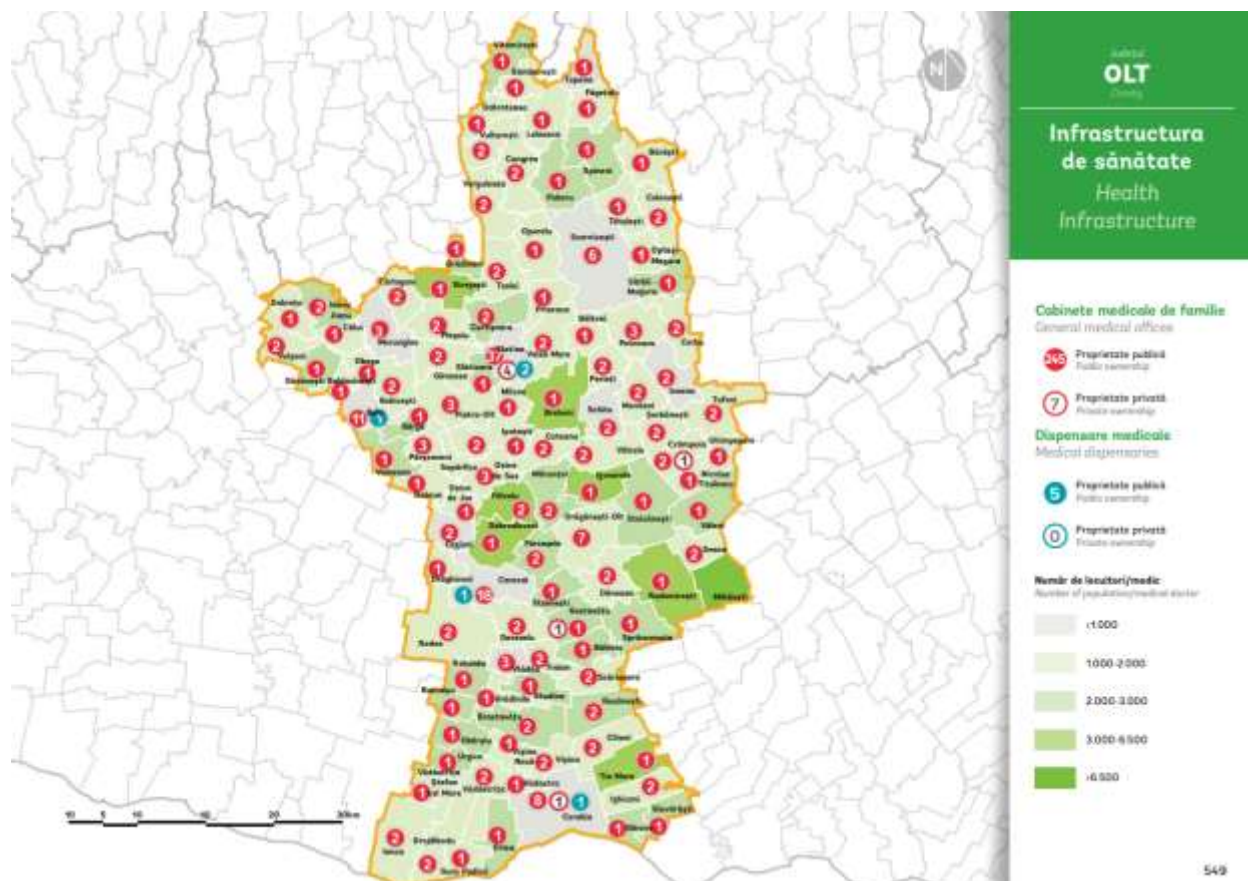
BI=București-Ifov,

C=Centru, M=Sud-Muntenia, NE=Nord-Est, NV= Nord-Vest, O=Sud-Vest Oltenia, SE=Sud Est, V=Vest

Sursă: Politică Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții,

### 2.7.2.3 Distribuția unităților medicale

Figura 26. Infrastructura de Sănătate in judetul Olt



Sursă: Banca Mondiala Ghid de investiții pentru proiecte locale

Distribuția unităților medicale este neuniformă la nivelul municipiului Slatina și a județului Olt. În Slatina, pe lângă unitățile de bază precum cabinetele de medicină de familie, farmacii, cabinete stomatologice (mult mai numeroase față de zona județului, pentru a deservi populației, de asemenea, mai numeroasă), există o serie de tipuri de unități medicale care nu se regăsesc în mediul rural. Facem referire la unități în proprietate publică (1 spital, 2 ambulatorii, centre medicale de specialitate), precum și la unități în proprietate privată (peste 200 de cabinete de specialitate, 17 laboratoare medicale și 50 laboratoare de tehnică dentară). În ceea ce privește localitățile din județul Olt, unitățile medicale existente sunt majoritar cabinete medicale de familie, în proprietate privată, care oferă servicii medicale de bază, cabinete stomatologice și farmacii/puncte farmaceutice. În ansamblu, datele indică că rețeaua de sănătate la nivelul județului Olt este oferită în întregime de sectorul privat, iar în municipiul Slatina diverse servicii de sănătate sunt acoperite și de sectorul privat.



**Tabel 13. - Listă unități medicale în funcție de categorii și forma de proprietate în Municipiul Slatina**

<b>Categoriile de unitati sanitare</b>	<b>Forme de proprietate</b>	<b>Numar</b>
Spitale	Proprietate publica	1
Policlinici	Proprietate publica	1
Laboratoare medicale	Proprietate publica	9
Laboratoare medicale	Proprietate privata	6
Laboratoare tehnica dentara	Proprietate privata	19
Farmacii	Proprietate privata	40
Farmacii	Proprietate publica	1
Dispensare medicale	Proprietate publica	1
Centre medicale de specialitate	Proprietate publica	1
Centre de transfuzii	Proprietate publica	1
Centre de sanatate mintala	Proprietate publica	1
Cabinete de diagnostic si tratament cu paturi de spital	Proprietate privata	1
Cabinete stomatologice	Proprietate privata	32
Cabinete medicale scolare	Proprietate publica	12
Cabinete medicale de specialitate	Proprietate privata	51
Cabinete medicale de medicina generala	Proprietate privata	3
Cabinete medicale de familie	Proprietate privata	46
Ambulatorii integrate spitalului	Proprietate privata	1
Ambulatorii integrate spitalului	Proprietate publica	1
Alte tipuri de cabinet medicale	Proprietate publica	4

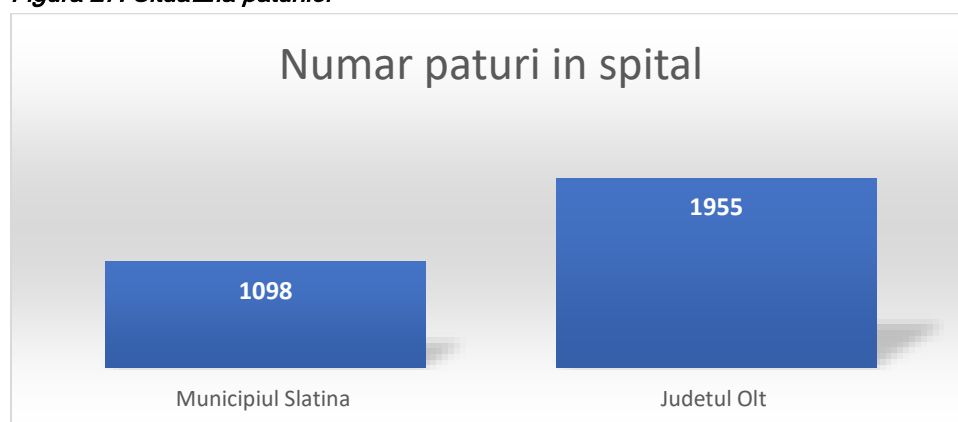
**Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>**

#### **2.7.2.4 Situația paturilor**

Datele din anul 2015 arată că în sistemul de sănătate din România existau 6 paturi la 1.000 de locuitori, valoare care se înscrie în intervale medii ale țărilor din UE, în 2015, și un număr de internări de 19,9 la 100 locuitori în 2015, încadrându-se în intervalele puțin peste medie față de UE.

La nivelul județului Olt, există 1.955 de paturi, dintre care 1.098 se află în Slatina. Totodată, în ceea ce privește numărul de paturi în spital la 1.000 de locuitori, orașul a înregistrat 13,58 paturi/1000 de locuitori, media la nivel județean fiind 4,89. Astfel, se observă că municipiul Slatina se înscrie sub media la nivel național.

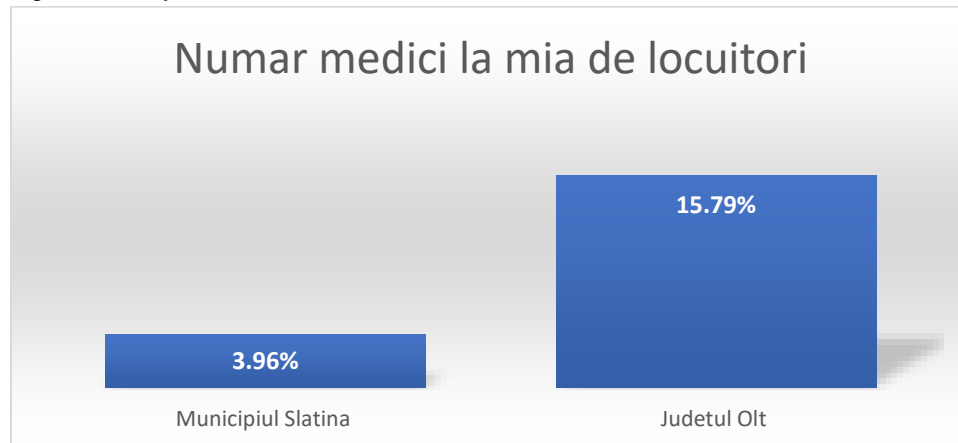
Figura 27. Situația paturilor



Sursă: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

### 2.7.2.5 Date despre cadrele medicale

Figura 28. Raportul total al medicilor la 1.000 de locuitori



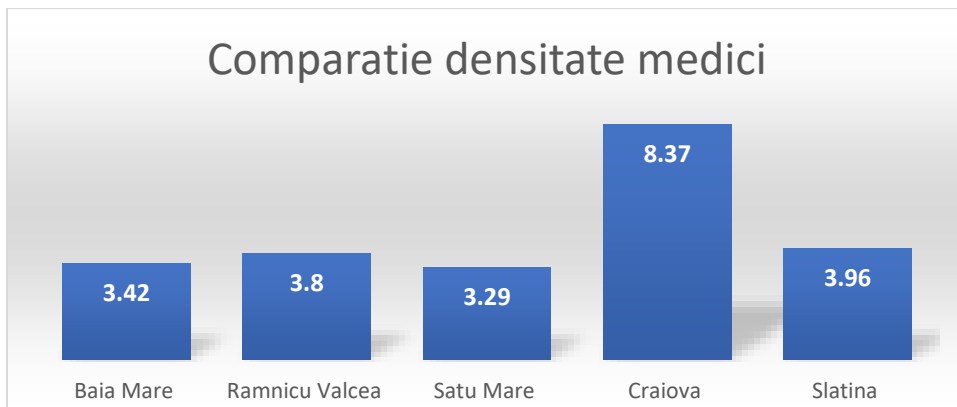
Sursă: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Raportul numărului de medici la populația medie de o mie de locuitori este unul dintre indicatorii clasici care măsoară eficiența sistemului medical, în rândul populației deservite. Potrivit datelor din *Politica Urbană a României*, în 2020, pentru fiecare 1.000 de locuitori există 3.96 medici în municipiul Slatina, iar la nivel de județ există 15,79 de cadre medicale/1.000 cetățeni. La nivel național, în anul 2019, reveneau 2.9 medici la o mie de locuitori, iar pentru Uniunea Europeană, valoarea indicatorului în 2019 era de 3.6 (Comisia Europeană). Comparând valorile la nivel de țară și la nivel de Uniunea Europeană, datele obținute pentru municipiul Slatina indică faptul că orașul se află peste media națională și cea europeană.

Numărul personalului medical din domeniul public și privat, la nivelul județului Olt, este de 575. Dacă privim în detaliu, vom observa că cele mai multe cadre medicale profesează în municipiul Slatina (330). Totodată, numărul cadrelor medicale care lucrează în unități publice (270 medici) este mai mare decât numărul celor care lucrează în sectorul privat (60 medici).

Densitatea personalului sanitar la 1000 de locuitori în municipiul Slatina este de 3,96. Prin comparație cu alte 3 municipii reședințe de județ, alte decât polii regionali, din regiunile NV și SV Oltenia, respectiv Satu Mare, Baia Mare și Râmnicu Vâlcea, se observă că Slatina are cea mai mare densitate de personal sanitar la 1.000 de locuitori.

Figura 30. Densitate personalului sanitar la 1.000 de locuitori



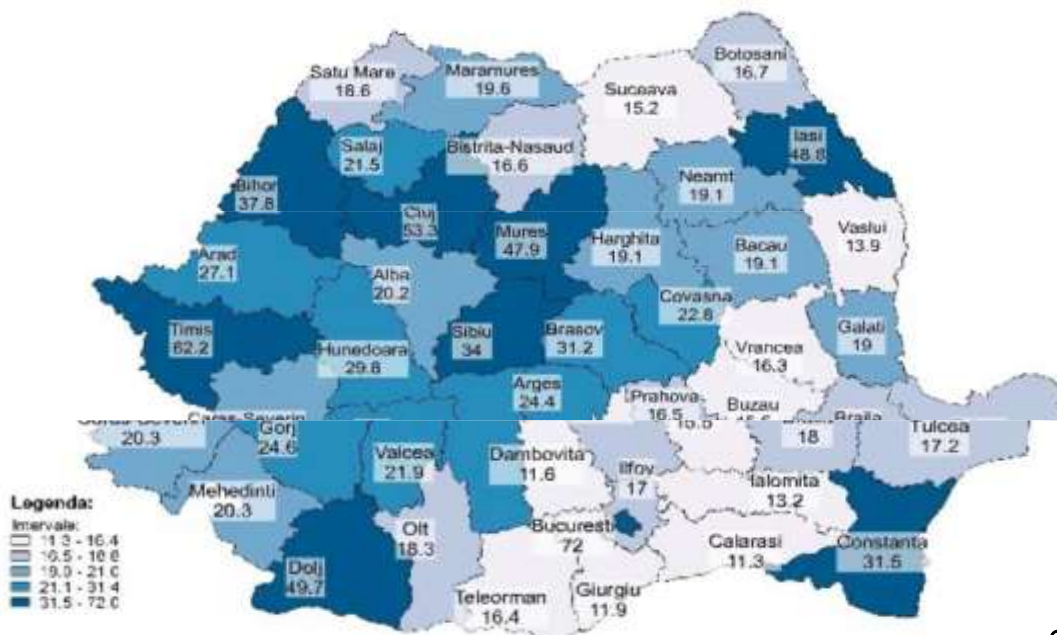
Sursă: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Conform Planului national de servicii sanitare 2021-2027 , județele cu un număr mare de medici la 10.000 locuitori sunt: M. București (72,0‰o loc.), Timiș (62,2‰o loc.), Cluj (53,3‰o loc.), Dolj (49,7‰o loc.), Iași (48,8‰o loc.), Mureș (47,9‰o loc.), Bihor (37,8‰o loc.), Sibiu (34,0‰o loc.), Constanța (31,5‰o loc.), Brașov (31,2‰o loc.). Județele cu un număr mic de medici la 10000 locuitori sunt: Călărași (11,3‰o loc.), Dâmbovița (11,6‰o loc.), Giurgiu (11,9‰o loc.), Ialomița (13,2‰o loc.), Vaslui (13,9‰o loc.).

În județul Olt ponderea este de 18,3 medici/10.000 de locuitori, iar media pe țară este 31,1 la 10.000 locuitori.

Pe baza datelor oferite de INS a fost calculată asigurarea populației cu medici prin calculul indicatorului - numărul de medici ce revin la 10.000 locuitori.

**Figura 31. Numărul de medici ce revin la 10.000 de locuitori**

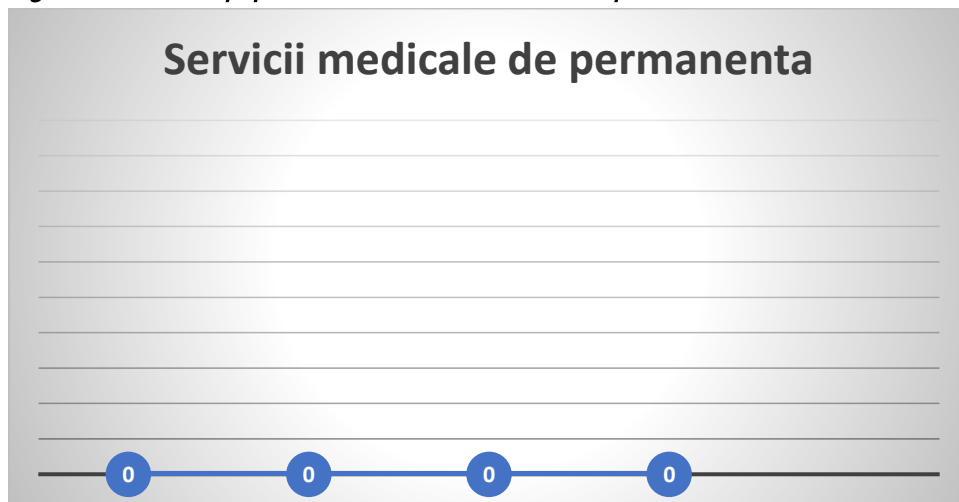


Sursă: *Planul*

*national de servicii sanitare 2021-2027*

Accesul populației din Slatina la serviciile medicale, din 2016 până în 2020, a scăzut. Valoarea cea mai mare înregistrată a fost în anul 2019 (1.80 unități per 1.000 de locuitori).

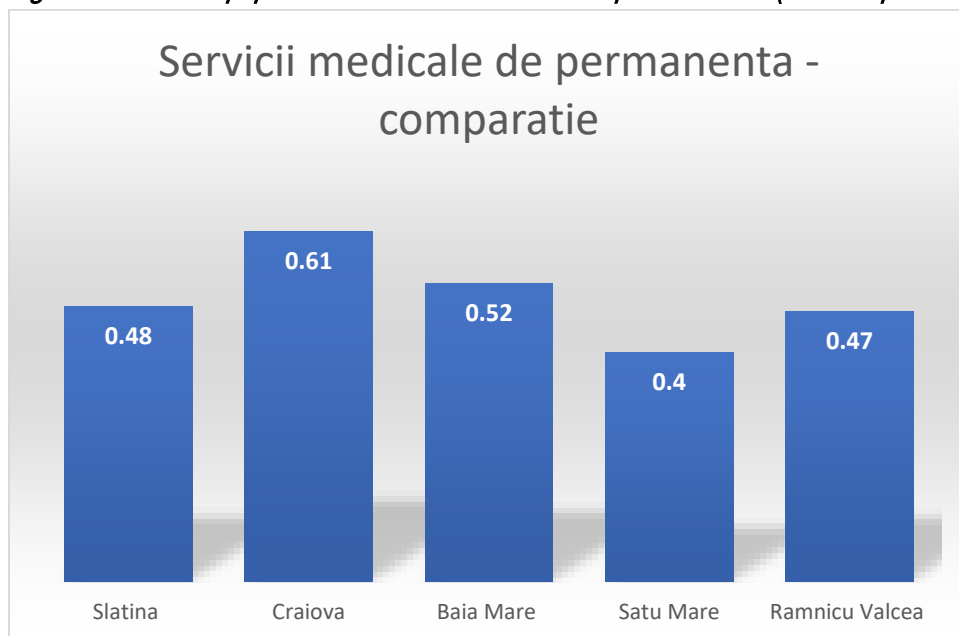
Figura 32. Accesul populației la servicii medicale de permanentă



Sursă: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Datele din 2020 indică faptul că Craiova deține cel mai mare acces al populației la servicii medicale de permanentă (0,61), urmat de Municipiul Baia Mare (0,52) și de Slatina (0,48) având aproape aceeași valoare cu municipiul Ramnicu Valcea .

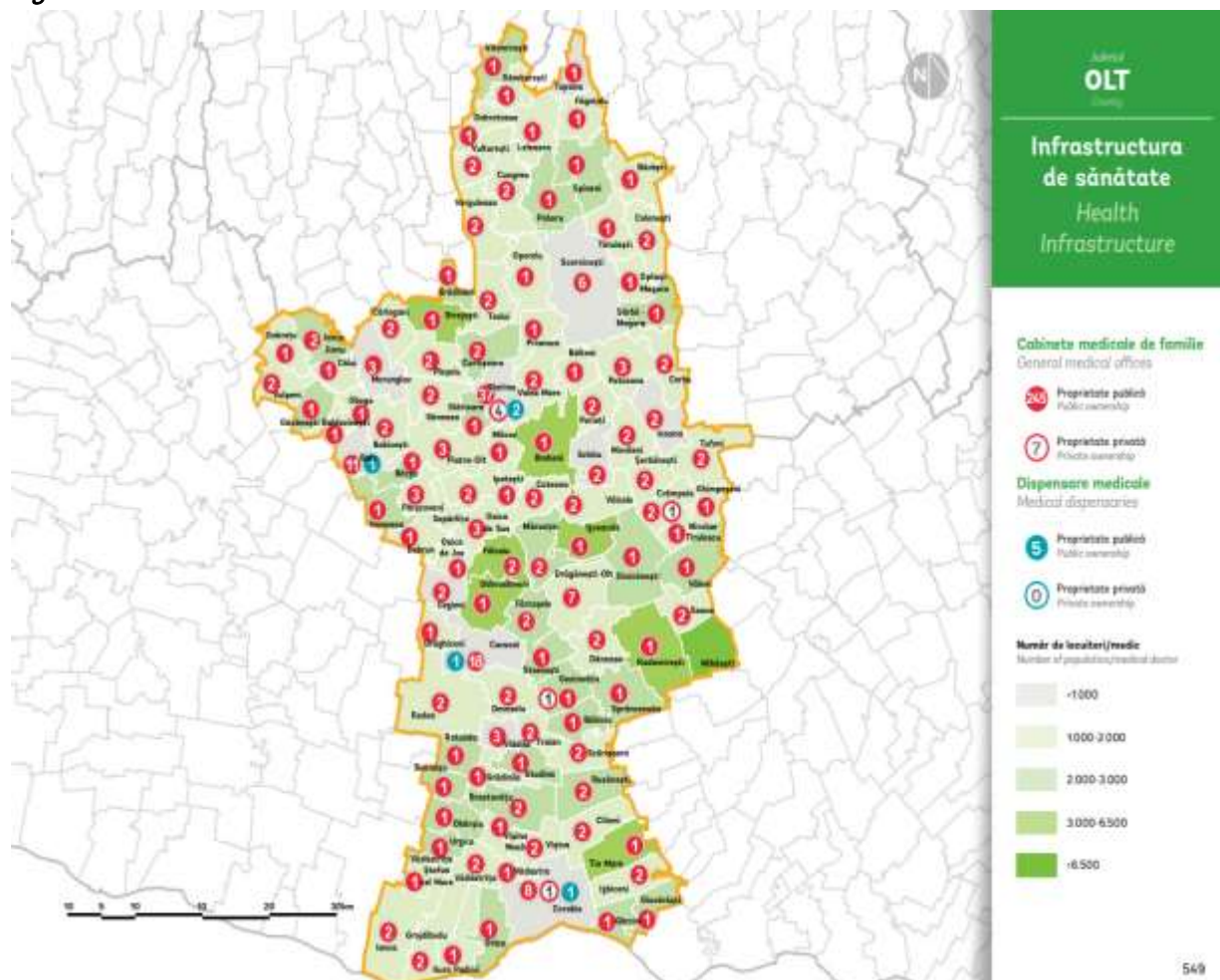
Figura 33. Accesul populației la servicii medicale de permanentă (Unități per 1.000 de locuitori)



Sursă: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

## 2.7.2.6 Cabinete medicale de familie

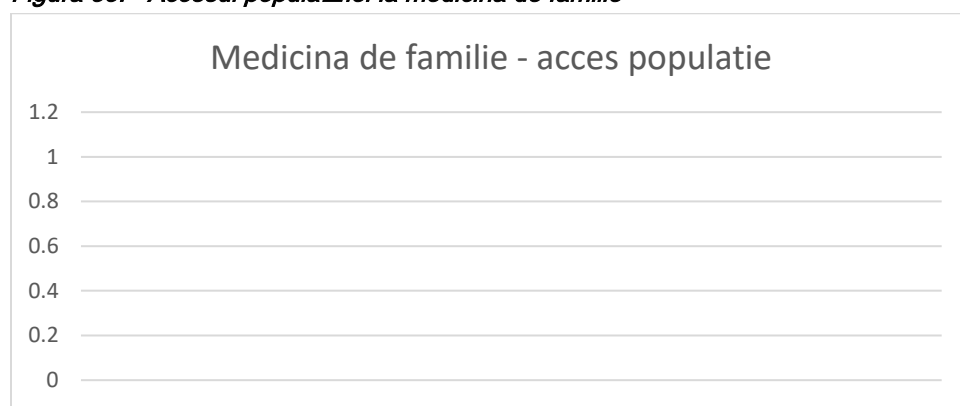
Figura 34. Cabinete medicale de familie



Sursă: Banca Mondială -Ghid de investiții pentru proiecte locale

Cabinetul medicului de familie reprezintă primul contact al pacienților cu sistemul sanitar. Potrivit Institutului Național de Statistică, rețeaua de cabinete independente de medicină de familie includea, în anul 2020, cele mai multe cabinete în regiunile Nord-Est (1.660 cabinete), București-Ilfov (1.545 cabinete) și Sud-Muntenia (1.509 cabinete), iar cele mai puține în regiunea Sud-Est (1.182 cabinete) și Vest (1.154 cabinete). La nivelul județelor, cele mai multe cabinete de medicină de familie au funcționat în județele Iași (496 cabinete), Timiș (478 cabinete) și Dolj (454 cabinete), iar cele mai puține în județele Covasna și Tulcea (fiecare cu câte 103 cabinete).

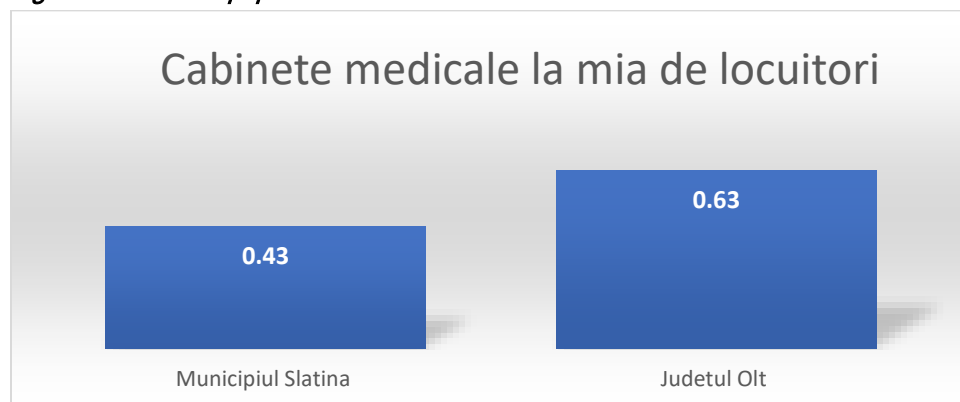
**Figura 35. - Accesul populației la medicina de familie**



**Sursă: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>**

Numărul de cabinete medicale de familie raportat la 1.000 de locuitori, în 2020, în orașul Slatina, este de 0,43. Dacă privim în detaliu, se constată că în intervalul 2009-2020, numărul cabinetelor raportat la 1.000 de locuitori a crescut, însă a suferit și scăderi. Cea mai mare valoare a fost înregistrată în anul 2019 (0.48 cabinete/1000 de locuitori).

**Figura 36. Accesul populației la medicina de familie**



**Sursă: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>**

#### **Ținte regionale cu privire la cabinetele medicilor de familie**

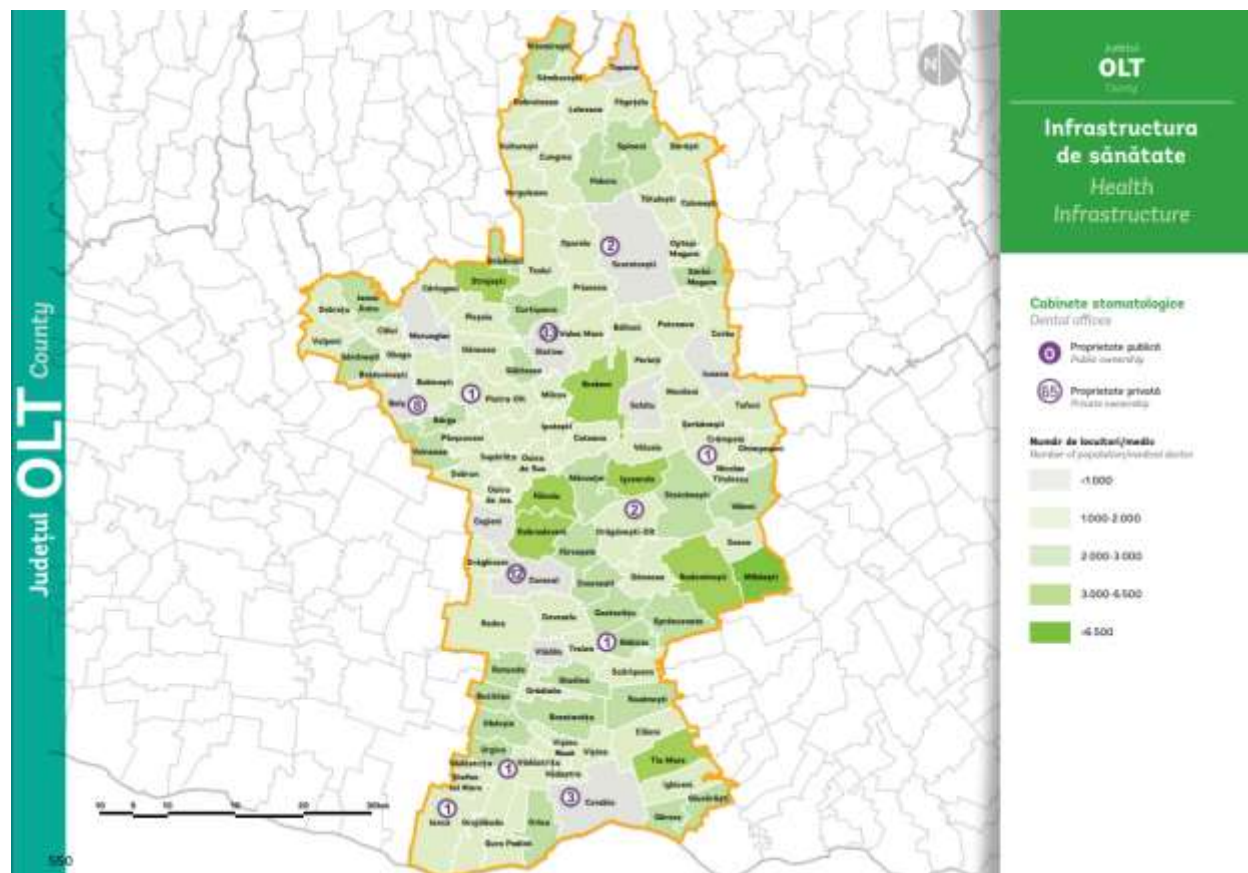
- Creșterea cu 2%-4% a numărul medicilor de familie (MF).
- Îndreptarea cadrelor medicale în comunele fără MF și în zonele rurale, utilizând mecanismele de stimulare. Județul Olt se află pe lista județelor, care trebuie să implementeze astfel de măsuri.
- MF trebuie să joace un rol crucial în ceea ce privește: educația și consilierea în domeniul sănătății; îngrijirea legată de sarcină, inclusiv îngrijirea prenatală și postnatală; servicii de planificare familială; îngrijirea copiilor (inclusiv imunizarea), consilierea și educația pentru sănătate; managementul bolilor cronice; managementul patologiei vârstnicului; screening populațional pentru cancer (în special activitățile de screening pentru cancerul de sân și de col uterin, colon); evaluarea necesităților de îngrijiri paliative pentru pacienții cu boli progresive cronice și furnizarea de îngrijiri paliative de bază; monitorizarea periodică active de către MF a persoanelor înscrise pe listele acestora, conform

reglementărilor legale și asigurarea cadrului legal pentru stimularea acordării consultațiilor medicale pentru întărirea prevenției;

- Pentru a sprijini renovarea cabinetelor MF și achiziționarea echipamentelor necesare, trebuie identificate surse de finanțare (ajutor de stat sau accesarea de fonduri structurale).

### 2.7.2.7 Cabinete medicale stomatologice

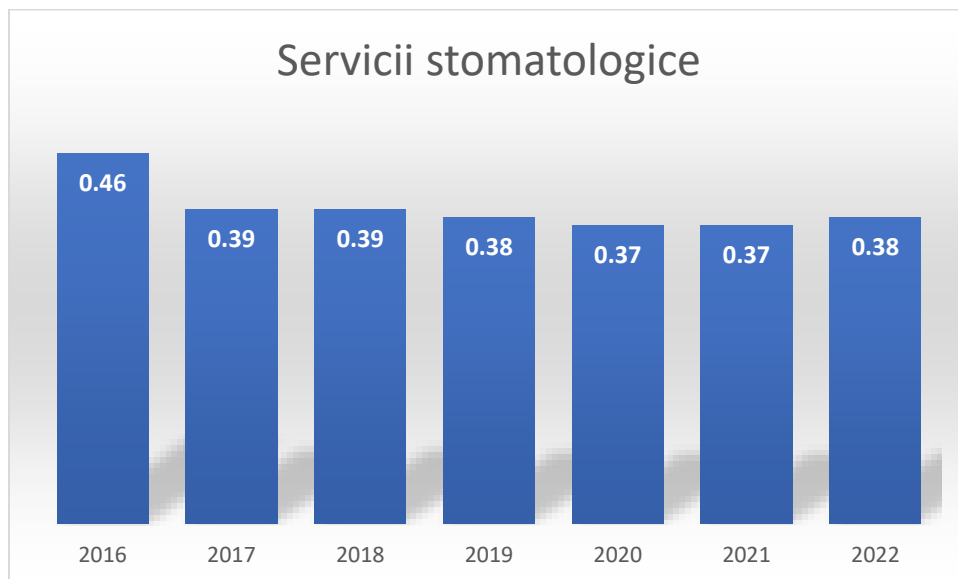
Figura 37. Cabinete medicale stomatologice



Sursă: Banca Mondială -Ghid de investiții pentru proiecte locale

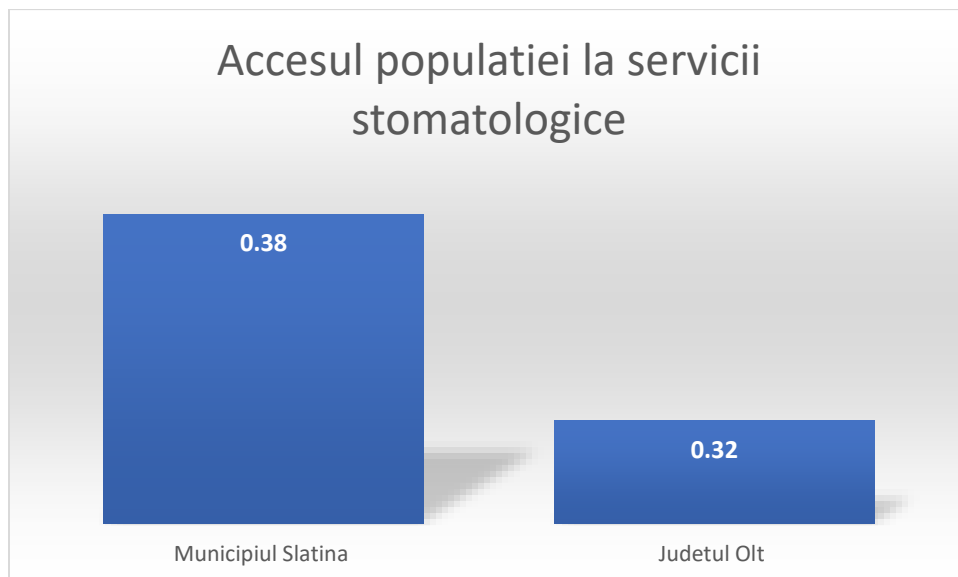
În ceea ce privește accesul la servicii medicale stomatologice, în 2022, pentru 1.000 de locuitori, Slatina deține 0,38 cabinete. Totodată, se constată, că în perioada 2016-2022, accesul la acest tip de servicii medicale a fost menținut relativ constant în cadrul municipiului.

**Figura 38. - Accesul populației la servicii stomatologice Municipiul Slatina**



Sursă: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

**Figura 39. Accesul populației la servicii stomatologice**



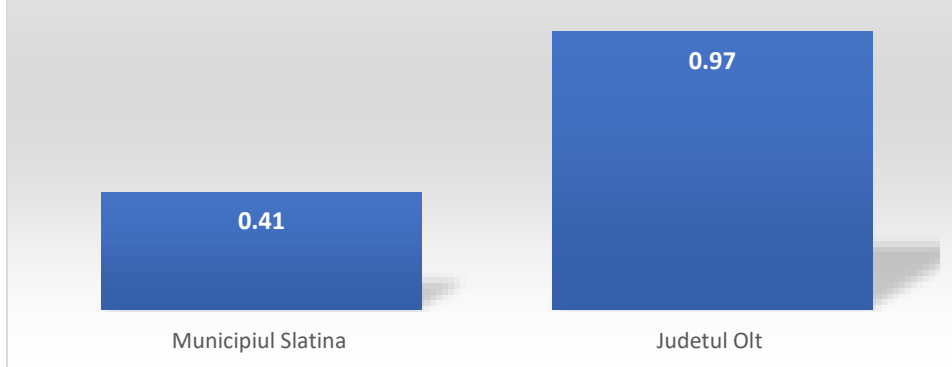
Sursă: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani*: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Potrivit datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, în Slatina 1 medic stomatolog are peste 84,34 de pacienți, iar județul media 199 locuitori la un medic stomatolog.

**Figura 40. Accesul populației la medicul stomatolog,**



## Accesul populației la medicul stomatolog



**Sursă: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>**

Situația unităților de tip ambulatoriu din județul Olt și direcțiile Planului regional de servicii sanitare 2021-2027, potrivit Planului regional de servicii sanitare 2021-2027 SV

### PRINCIPALELE PROBLEME

Serviciile de sănătate din RSV se confruntă cu mai multe provocări majore:

- Insuficienta integrare între diferitele categorii de sectoare de servicii în sensul în care asistența primară nu are suficiente legături funcționale cu asistența medicală spitalicească, în timp ce promovarea sănătății și prevenția nu sunt conectate adecvat cu îngrijirea curativă, cu un impact negativ puternic asupra continuității asistenței medicale și a rezultatelor la nivel de pacient.

- Accesul la îngrijire (disponibilitatea furnizorilor de servicii și a serviciilor specifice) variază semnificativ în funcție de particularitățile zonelor geografice, ceea ce duce la inechități între urban și rural (în special în județul Mehedinți) și discriminare ale grupurilor minoritare.

- Inegalități în accesul la servicii între orașe și mediul rural, între grupuri nemarginalizate și marginalizate.

- Unitățile de asistență medicală primară nu își îndeplinesc în mod adecvat funcția de „gatekeeper”/„paznic”, ceea ce duce la un suprasolicitarea serviciilor spitalicești.

- Serviciile de asistență medicală comunitară sunt încă insuficiente, dar în dezvoltare, inclusiv în ceea ce privește dezvoltarea resurselor umane și a infrastructurii prin diferite finanțări nerambursabile și printr-o abordare integrată a activităților medico-socio-educative cu cabinetele de medicină de familie, serviciile sociale și educaționale. În prezent sunt diferențe semnificative privind gradul de acoperire, multe dintre județele regiunii neavând disponibile de loc aceste servicii. Județul Gorj are cea mai mare acoperire cu asistență medicală comunitară (99%- 131 de asistenți medicali comunitari și 14 medietori sanitari).

- Modelul de îngrijire este în unele cazuri fragmentat, se bazează pe servicii specializate separate și necesită dezvoltarea de echipe interdisciplinare care ar asigura o abordare integrată a îngrijirii. Sunt în curs de identificare soluții (proiecte în derulare) care să încurajeze o astfel de abordare integrată a asistenței medicale.

- Infrastructura spitalicească este în general veche, iar capacitatea de îngrijire acută este supradimensionată în raport cu nevoile. Există o deplasare semnificativă a pacienților acuti în afara regiunii, în special din județul Mehedinți, care tind să meargă în Timișoara

- Regiunea de Vest și din județul Olt, care tind să meargă la București.

- Capacitatea serviciilor de îngrijire paliativă este foarte redusă

În timp ce aceste provocări sunt într-o oarecare măsură comune tuturor regiunilor, interacțiunea lor cu condițiile socio-economice specifice din RSV duce la deficiențe și mai accentuate în furnizarea serviciilor de asistență medicală, cu două consecințe majore:

a). Nevoia de servicii de sănătate nu este acoperită în mod adecvat, în special pentru populațiile rurale și vulnerabile.

b). Inegalități în accesul la servicii în și între județe, în special în ceea ce privește asistența de specialitate, determinând deplasarea masivă a pacienților către unitățile medicale din regiunile învecinate.

Un studiu din 20134 arată că 10,2% din populația de 15 ani și mai în vârstă din RSV nu a putut merge la un specialist atunci când este nevoie (față de media națională de 12,8%). Când au fost întrebați despre motivele situației:

- 67% au menționat costurile prea mari;

- 7,1% au sperat că problema de sănătate va dispărea fără intervenție;

- 10% menționat teama de a accesa serviciile de asistență medicală. Din cauza problemelor sistematice menționate mai sus, cererea și oferta sistemului de asistență medicală sunt puternic dezechilibrate. Astfel, nevoia nesatisfăcută de asistență medicală în RSV oferă o bază foarte puternică pentru intervenție.

#### ȚINTELE REGIONALE ȘI PLANUL OPERAȚIONAL

a) Numărul de MF va crește cu 2% - 4%. Ei vor fi atrași în zonele rurale, în special în comunele fără MF5 și în special în Mehedinți (care înregistrează cei mai scăzuți indici de acoperire în rural), utilizând mecanismele de stimulare descrise anterior.

b) Creșterea rolului MF în ceea ce privește: educația și consilierea în domeniul sănătății; îngrijirea legată de sarcină, inclusiv îngrijirea prenatală și postnatală; servicii de planificare familială; îngrijirea copiilor (inclusiv imunizarea), consilierea și educația pentru sănătate; managementul bolilor cronice; managementul patologiei vârstnicului; screening populațional pentru cancer (în special activitățile de screening pentru cancerul de sân, de col uterin și de colon); evaluarea necesităților de îngrijiri paliative pentru pacienții cu boli progresive cronice și furnizarea de îngrijiri paliative de bază; monitorizarea periodică activă de către MF a persoanelor înscrise pe listele acestora conform reglementarilor legale și asigurarea cadrului legal pentru stimularea acordării consultațiilor medicale pentru întărirea prevenției;

c) Identificarea unor surse de finanțare (ajutor de stat sau accesarea de fonduri structurale) pentru a sprijini renovarea / echiparea cabinetelor MF; subvenționat atât de la nivel național, la nivel local, precum și de partenerii tehnici și financiari. Criteriile de priorizare pentru selectarea cabinetelor de medicină de familie care vor fi sprijinite se vor baza pe: statutul juridic clar al spațiului cu destinația cabinet MF, gradul de uzură al locației și activitățile anterioare de reabilitare și întreținere, evidențe că investiția va promova îmbunătățirea performanței în furnizarea serviciilor, precum și standardele de calitate, impactul proiectului investițional în ceea ce privește stimularea acordării de fonduri, gradul în care proiectul de investiții contribuie la îmbunătățirea serviciilor oferite, inclusiv acordarea unor servicii noi; plata pentru performanță. d) Se propune derularea unor proiecte-pilot în care plata să se efectueze pe bază de performanță a MF (în două județe). Standardele de monitorizare și evaluare pentru acest nou mecanism de plată se vor baza pe arii de activități precum cele de mai jos.

- Va fi un sistem de recompensare (pozitiv) și nu o abordare penalizatoare (negativă); - Obiectivele vor fi stabilite în funcție de prioritățile de sănătate publică și de programele naționale de sănătate, inclusiv de exemplu:

→ Stimulente financiare pentru a încuraja MF să-și asume rolul de "paznic";

→ Rolul MF în eficacitatea programelor de depistare a cancerului în zona de captare (de exemplu: % dintre femeile cu vârsta cuprinsă între 25 și 64 de ani implicate în programe de screening al cancerului de col uterin, % din populația eligibilă care participă la programul de screening al cancerului colorectal);

→ Angajarea MF în gestionarea pacienților cu boli cronice (de exemplu: numărul de pacienți diabetici cu trei analize HbA1c înregistrate în ultimele 12 luni; numărul de pacienți cu tensiune arterială ridicată cu tensiunea arterială controlată la fiecare 6 luni);

→ Asigurarea de îngrijiri paliative de bază pentru pacienții cu boli cronice progresive (de exemplu: număr pacienți cu nevoi de îngrijiri paliative identificați prin instrumente de screening sau prin alte metode, număr pacienți cu durere dată de existența bolilor cronice progresive care au durerea controlată)

→ Respectarea programelor naționale de imunizare pentru copii și vârstnici;

→ Alte criterii care trebuie determinate pentru a îmbunătăți calitatea și / sau eficiența. Măsurile de la nivel regional specificate mai sus trebuie susținute de reforme la nivel național.

e) În același timp, se propune revizuirea pachetului de asistență medicală de bază (în conformitate cu Ghidul Național și concluziile discuțiilor cu Casa Națională de Asigurări de Sănătate) pentru a spori capacitatea de reacție a MF privind:

- Educație și consiliere în sănătate;
- Îngrijiri legate de sarcină, inclusiv îngrijire prenatală și postpartum;
- Suplimente nutriționale;
- Servicii de planificare a familiei;
- Îngrijirea copilului (inclusiv imunizarea), sfaturi și educație pentru sănătate;

În cadrul consultărilor online cu reprezentanții societății civile din municipiul Slatina, cele mai importante nevoi au reieșit a fi: creșterea numărului de cabinete medicale de familie, reabilitarea și accesibilizarea Policlinicii spitalului județean și construirea unui centru de permanență socio-medicală în cartierul Ciraesov.

**Tabel 15. Cheltuieli financiare de la bugetul local pentru sănătate**

Localitate	Categorie	Valoare	Valoare pe locuitor
Slatina	Total	113.190	1,4
	Servicii medicale în unități sanitare cu paturi	0	0
	Servicii de sănătate publică	124.509	1,54
	Alte cheltuieli în domeniul sănătății	4.851	0,06

**Sursă: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani:** <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

În municipiul Slatina, în 2020, cheltuielile de la bugetul local pentru sănătate, potrivit datelor din Politică Urbană a României, sunt în valoare de aproape 113.190 RON, iar la nivel de locuitor s-a înregistrat o cheltuială de 1,4 RON. Categoria de cheltuieli cea mai mare o reprezintă serviciile de sănătate publică.

Prin comparație cu alte 3 municipii reședințe de județ, alte decât polii regionali, din regiunile NV și SV Oltenia, respectiv Satu Mare, Baia Mare și Râmnicu Vâlcea, se constată că Slatina a alocat un buget local pentru sănătate mai mic, ca atare și cheltuielile per locuitor sunt mai ridicate față de cele 3 municipii.

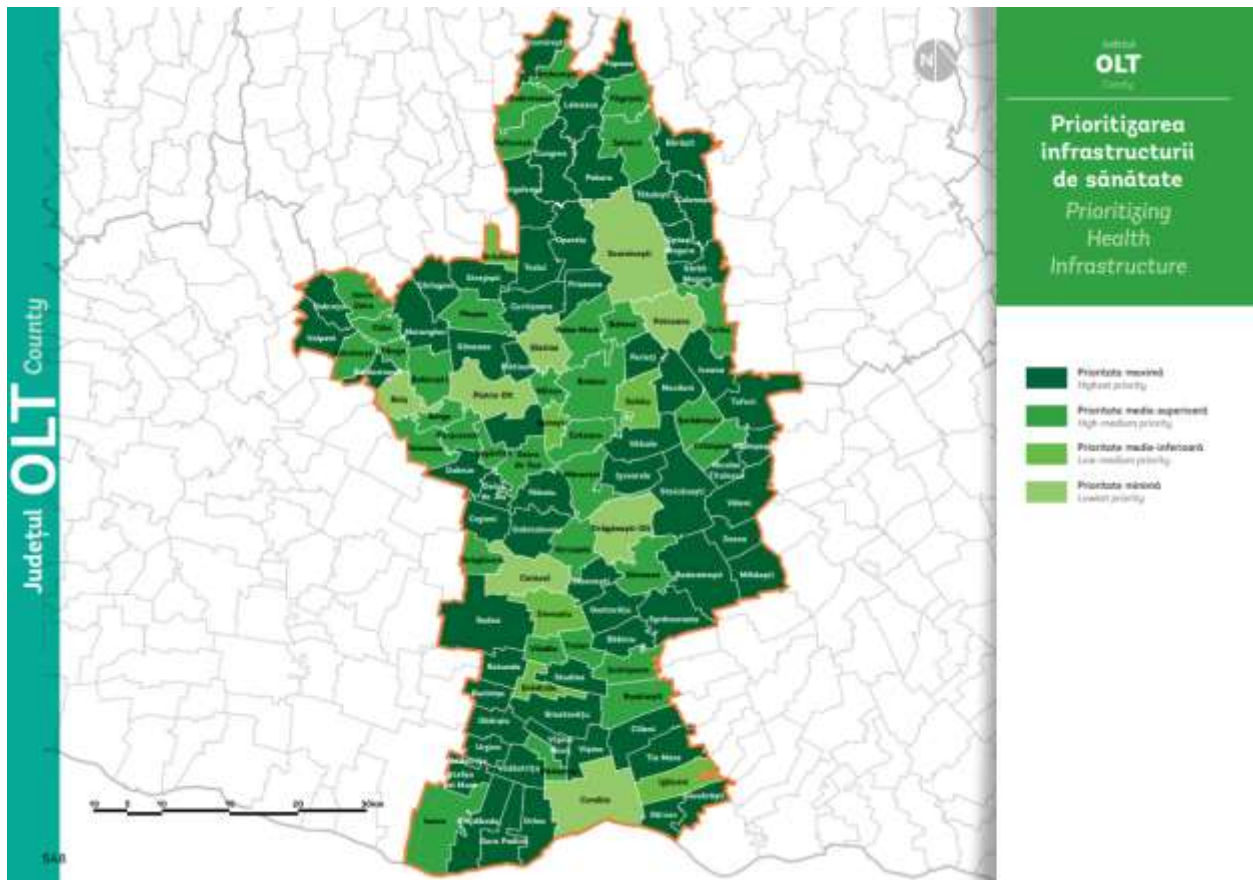
**Tabel 16. Cheltuieli financiare de la bugetul local pentru sănătate pentru alte 3 municipii reședințe de județ**

Localitate	Valoare	Valoare pe locuitor
Satu Mare	3.522.491	29,25
Râmnicu Valcea	4.887.488	41,42
Baia Mare	5.765.631	39,52

**Sursă: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani:** <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

### 2.7.2.8 Prioritizarea infrastructurii de sănătate, la nivelul județului Olt

Figura 41. Prioritizarea infrastructurii de sănătate



Sursă: Banca Mondială -Ghid de investiții pentru proiecte locale

Municipiul Slatina se află în categoria prioritate minimă, în ceea ce privește investițiile în infrastructura de sănătate la nivel de județ, în comparație cu situația celorlalte localități componente.

### 2.7.2.9 Concluzii infrastructura de sănătate și serviciile medicale

#### Provocări

- Ponderea persoanelor care s-au declarat nemulțumiți de serviciile de sănătate este 28%, dintre care 10% sunt foarte nemulțumiți.
- Municipiul Slatina a înregistrat 0.3 cabinete de familie la 1.000 de locuitori.
- Distribuția unităților medicale este neuniformă.
- Asistența medicală primară este insuficient utilizată.

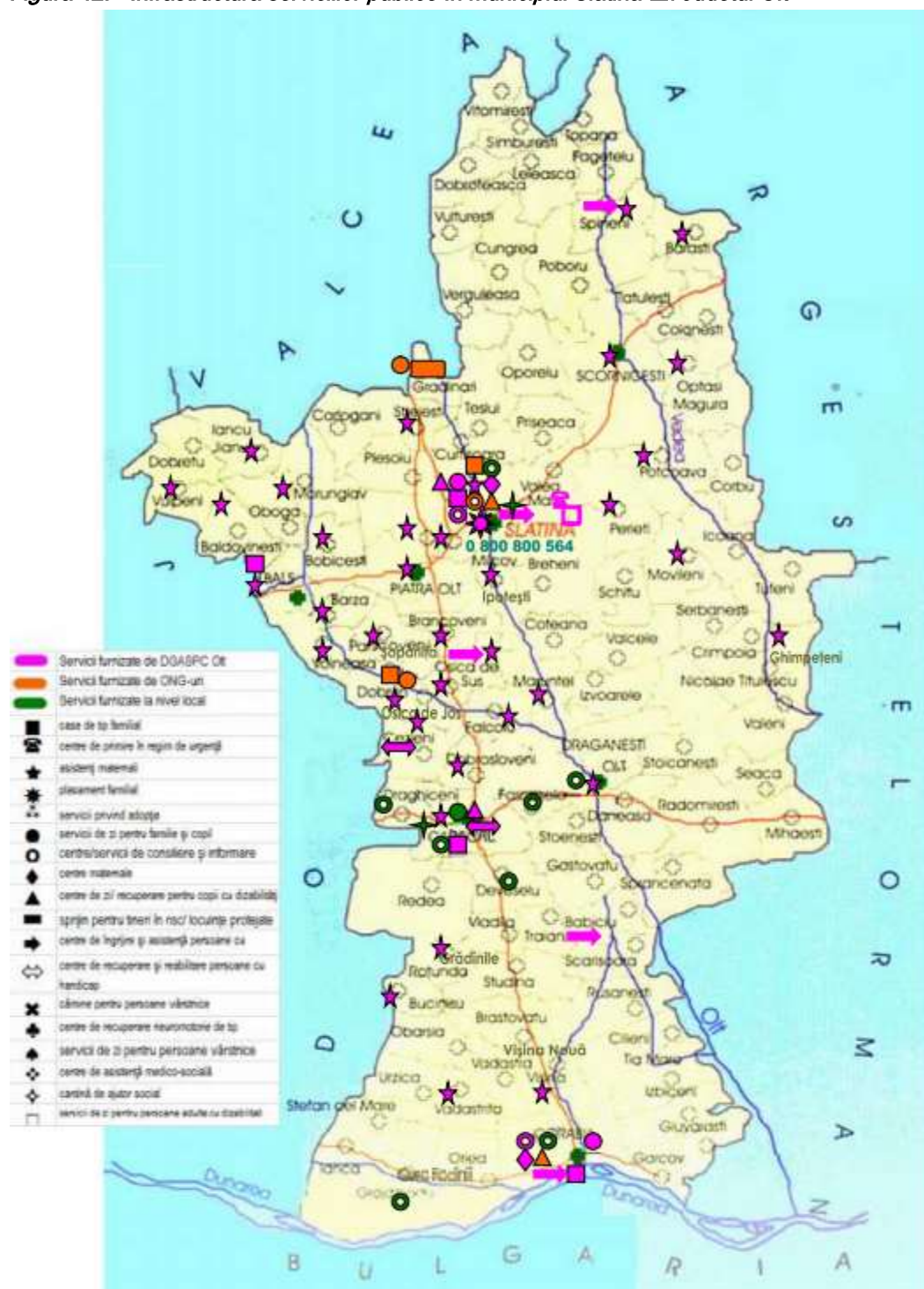
#### Recomandări

- Este necesară consolidarea asistenței comunitare, a asistenței primare și a asistenței ambulatorii specializate.
- Trebuie implementate măsuri pentru creșterea numărului de medici de familie, precum și regândirea importanței acestora în sistemul sanitar.
- Realizare structuri sanitare în cartierele situate periferic.
- Modernizarea cabinetelor medicale/stomatologice școlare.
- Reabilitarea și accesibilizarea Policlinicilor.
- Accesarea fondurilor pentru infrastructură, atragerea forței de muncă și diversificarea serviciilor oferite.

## 2.7.3 Infrastructura și serviciile de asistență social

### 2.7.3.1 Infrastructura serviciilor sociale

Figura 42. - Infrastructura serviciilor publice în municipiul Slatina și Județul Olt



Sursă: DGASPC Olt







violență școlară/domestică, bătrâni singuri acasă, lipsa locurilor de muncă, părinții dependenți de ajutorul social, precum și lipsa posibilităților de reintegrare în familie a copiilor din sistemul de protecție.

- Lipsa spațiilor destinate structurilor societății civile.
- Lipsa următoarelor servicii sociale: centre rezidențiale de recuperare/reabilitare pentru persoane cu diferite adicții (dependențe), persoanele vârstnice și persoanele fără adăpost, centre de zi pentru copii, familii, persoane vârstnice și adulți cu dizabilități, servicii la domiciliu, servicii de asistență comunitară și o școală pentru toți copiii din Slatina.
- Insuficiente parteneriate între administrația locală și furnizorii privați.

### **Recomandări**

- Accesarea de fonduri pentru dezvoltarea următoarelor servicii: centre rezidențiale de recuperare/reabilitare pentru persoane cu diferite adicții (dependențe), persoanele vârstnice și persoanele fără adăpost, centre de zi pentru copii, familii, persoane vârstnice și adulți cu dizabilități, servicii la domiciliu, servicii de asistență comunitară, centru de zi susținut pentru persoanele cu probleme psihiatrice, centru respiro pentru copiii și tinerii cu dizabilități, serviciu complet pentru copii și tinerii expuși la cerșit și servicii de ocupare și angajare pentru grupurile vulnerabile.
- Realizarea parteneriatelor public-privat, în vederea dezvoltării infrastructurii și a serviciilor de asistență socială.
- Diversificarea utilizării terenurilor și patrimoniului construit în vederea susținerii activității ONG-urilor care oferă servicii de asistență socială.
- Dezvoltarea de instrumente pentru a atrage mai multe fonduri (naționale și europene).

### **2.7.4 Infrastructura și serviciile pentru sport și agrement**

Organizația Mondială a Sănătății estimează că până în 2050, 75% din populația lumii va locui în orașe, o creștere de 20% față de anul 2015. Cum ne asigurăm, însă, că urbanizarea nu înseamnă doar oportunități profesionale, acces la resurse, confort ridicat, ci și o calitate ridicată a aerului, acces la mișcare și un stil de viață activ la orice vârstă, și indiferent de situația socială sau financiară?

Fără o strategie axată pe susținerea unui stil de viață activ, urbanizarea atrage după sine un grad ridicat de sedentarism și creșterea numărului de persoane afectate de boli cronice (în special boli cardiovasculare și diabet zaharat) și obezitate. În contextul actual generat de COVID-19, există riscul ca lipsa accesului la facilități sportive și un stil de viață activ să aibă un impact negativ asupra sistemului imunitar și sănătății fizice. Lipsa activității fizice poate avea, de asemenea, efecte asupra sănătății mintale, agravând stresul sau anxietatea resimțită din cauza izolării sociale. De aceea, Comisia Europeană și Organizația Națiunilor Unite subliniază nevoia ca statele să includă sportul și activitatea fizică în planurile de recuperare după COVID-19.

Investițiile în infrastructura sportivă a orașelor și facilitarea accesului la mișcare au impact direct asupra calității vieții locuitorilor, cu beneficii sociale și financiare semnificative: stare de bine, sănătate, dar și reducerea cheltuielilor sistemului de sănătate, productivitate la locul de muncă, precum și crearea de comunități puternice și scăderea comportamentelor anti-sociale. La acestea se adaugă beneficii cu privire la reducerea poluării, odată cu reducerea emisiilor datorate traficului motorizat.

În același timp, orașele trebuie să utilizeze cât mai bine spațiul limitat de care dispun și să adopte o abordare mai puțin concentrată pe mașini. Ciclismul, alături de mersul pe jos și de transportul public, reprezintă o utilizare mult mai eficientă a spațiului stradal și are un rol vital în planificarea sistemului de transport urban.

Integrarea activității fizice în viața de zi cu zi, prin încurajarea și facilitarea mersului pe jos, alergatului și folosirii bicicletei ca mijloc de transport este esențială pentru creșterea nivelului de activitate fizică și scăderii incidenței bolilor corelate cu sedentarismul.

În acest sens, proiectarea spațiului urban are potențialul de a contribui substanțial la nivelul de activitate fizică a cetățenilor. Conform unui studiu internațional realizat în 2016 în 14 orașe, următoarele patru medii construite au fost asociate pozitiv cu niveluri mai ridicate de activitate fizică:

1. mai multe parcuri publice la distanță mică (0,5 km) de reședință, deschise tuturor
2. o densitate mai mare a stațiilor de transport public
3. o mai mare densitate rezidențială netă
4. o mai mare densitate a intersecțiilor stradale accesibile pietonilor.

Astfel, pentru ca mediile construite să sprijine activitatea fizică, este necesară oferirea de parcuri publice deschise și sigure. De asemenea, este importantă creșterea densității rezidențiale și a stațiilor de transport public, precum și a intersecțiilor destinate pietonilor.

De asemenea, în contextul pandemic actual, recomandarea ONU este ca guvernele să colaboreze cu servicii de sănătate și îngrijire, școli și organizații ale societății civile care reprezintă diferite grupuri sociale pentru a sprijini activitatea fizică la domiciliu.

Deși nivelul minim de activitate sportivă recomandat de OMS este de **150 de minute pe săptămână**, ultimul studiu realizat la nivel european (Eurobarometrul dedicat sportului și activității fizice, 2018) arată că proporția europenilor care nu se implică deloc în exerciții fizice sau sport a crescut constant, de la 39% în 2009, 42% în 2013 și 46% în 2017. La nivelul României, creșterea nivelului de sedentarism față de anul 2013 este de 12%. *63% dintre români nu se implică deloc în activități sportive sau exerciții fizice.*

Eurobarometrul publicat în martie 2018 indică faptul că în 11 țări, printre care și România, mai mult de jumătate dintre respondenți nu se implică deloc în exerciții fizice și nici nu practică vreun sport: Bulgaria, Grecia și Portugalia (68%) sunt cele mai inactice, urmate de România (63%). Proporția cea mai mică a celor care nu fac exerciții fizice/sport este în Finlanda (13%), Suedia (15%) și Danemarca (20%). Motivele cel mai des invocate pentru care românii nu fac mișcare sunt lipsa timpului (50%), lipsa motivației și interesului (18%), urmate de lipsa infrastructurii de sport potrivite sau accesibile în zona în care locuiesc (13%).

*În România, doar 43% dintre respondenți consideră că au multe oportunități de a face mișcare în zona în care locuiesc.*

Percepțiile privind oportunitățile de a fi activ fizic variază semnificativ la nivel european, de la Olanda și Danemarca, unde peste 90% din respondenți consideră că zona lor le oferă multe oportunități de a face mișcare, la Bulgaria (51%), respectiv România (43%). Dintre cei care fac sport, exerciții sau alte activități fizice mai ușoare, cei mai mulți au răspuns că fac acest lucru acasă (60%), 17% în parc sau în aer liber, respectiv 16% într-o sală de fitness, club sau centru sportiv. *52% dintre românii chestionați consideră că autoritățile locale nu se implică suficient pentru a facilita accesul la activitățile sportive.*

Românii consideră că autoritățile locale ar trebui să se implice mai mult pentru a facilita accesul cetățenilor la activități sportive (18% sunt total de acord cu această afirmație, și 34% tind să fie de acord). Cele mai pozitive percepții cu privire la implicarea autorităților locale în facilitarea accesului la activitățile sportive se regăsesc în rândul populației din Germania (unde 71% nu sunt de acord), Olanda (69%), Finlanda (68%) și Danemarca (64%).

### **Ce înseamnă un oraș activ?**

**Orașele pot oferi numeroase oportunități de a fi activ fizic, iar unele și-au transformat mediul construit într-un spațiu care încurajează un nivel ridicat de activitate a cetățenilor.** Orașele active sunt cele în care găsești motive și oportunități pentru a face mișcare la tot pasul, fapt ce necesită implicare atât la nivelul societății civile, mediului privat, cât și al autorităților publice. Orașele active sunt orașe în care cetățenii se pot plimba pe jos și cu bicicleta în siguranță, cu transport public eficient. Un nivel ridicat de siguranță necesită intervenții precum reducerea limitei de viteză pentru mașini, asigurarea unui sistem coerent de piste de biciclete, bine delimitate, precum și asigurarea iluminatului public de calitate în toate zonele orașului.

**Intervențiile la nivel local pot influența nivelul de activitate fizică a cetățenilor de toate vârstele și din toate mediile sociale.** Asigurarea de oportunități egale pentru persoanele cu dizabilități, persoane din comunități marginalizate, indiferent de gen, etnie, vârstă, stare fizică, tip de activități preferate este un principiu esențial pentru susținerea dezvoltării activității fizice și sportului de masă. Practicarea a activităților

fizice și sportului de masă, iar odată obținută, cresc și șansele de a beneficia de finanțarea altor proiecte care vizează susținerea unui stil de viață activ, precum și găzduirea unor evenimente sportive de amploare și a dezvoltării sportului de performanță. Certificarea de „oraș activ global”, oferită în urma unei evaluări organizate de către Asociația Internațională pentru Sport și Condiție Fizică (TAFISA) recunoaște asigurarea unui nivel ridicat de practicare a activităților fizice și sportului de masă, iar odată obținută, cresc și șansele de a beneficia de finanțarea altor proiecte care vizează susținerea unui stil de viață activ, precum și găzduirea unor evenimente sportive de amploare și a dezvoltării sportului de performanță.

### **Casetă 1. Bune practici: Intervenții cheie (Strategia Liverpool pentru Activitate Fizică și Sport)**

#### **Bune practici: Strategia Liverpool pentru Activitate Fizică și Sport**

**Transport:** Strategia încurajează mobilitatea alternativă ca pe una dintre cele mai durabile schimbări de comportament, fiind susținută de campania de comunicare Liverpool Cycling Revolution 2014-2026.

**Timp liber:** Strategia Liverpool pentru Activitate fizică și sport încurajează și promovează o mai mare utilizare a spațiilor publice (parcuri, strădă, infrastructuri sportive) pentru sport și activități fizice, identificând zonele care necesită lucrări de reabilitare. Programul inițial Liverpool Active City a creat centre sportive și de agrement în toate cartierele orașului, care continuă să ofere servicii de calitate pentru a atrage populația locală.

**Educație:** Strategia pentru Activitate fizică și sport evaluează și impactul social al sportului asupra elevilor și studenților, implicând o varietate de organizații în organizarea de activități sportive extracurriculare, cu acest pe cartierele defavorizate, unde tinerii dezvoltă mai frecvent comportamente antisociale. De asemenea, a fost creat un parteneriat (Liverpool School Sports Partnership) între școlile din Liverpool, pentru a pune în comun și a redistribui resursele și infrastructurile sportive, maximizând utilizarea lor.

**Locul de muncă:** Strategia monitorizează angajamentul și acțiunile firmelor locale de a oferi personalului mai multe oportunități de a fi activ fizic. Pentru a sprijini angajatorii în promovarea beneficiilor activității fizice pentru angajați, în 2018 a fost lansat un set de instrumente pentru a asigura „locuri de muncă active”, cu intervenții rapide, ușor de implementat și cu costuri reduse pentru firme. Acesta reunește cele mai bune practici și include și beneficiile dezvoltării unei forțe de muncă active, demonstrând și că activitatea fizică este o investiție, nu un cost (reducerea stresului, îmbunătățirea stării fizice și psihice, creșterea sentimentului de apartenență față de angajator, productivitate mai ridicată, costuri mai scăzute datorate îmbolnăvirilor, scăderea accidentelor de muncă, mai puțin absentism ș.a.).

**Tabel 24. Domenii de intervenție pentru creșterea nivelului de activitate fizică al cetățenilor**

Timp Liber	Oportunități de mișcare în aer liber (parcuri, spații deschise) și în centre sportive comunitare
Transport	Oportunități pentru mijloace alternative active de transport (pe jos, bicicletă, trotinetă etc.)
Loc de munca	Oportunități de a face mișcare la locul de muncă
Educație	Oportunități de a face mișcare în cadrul școlii Oportunități de a implica tinerii cu un risc crescut al dezvoltării de comportamente anti-sociale în activități sportive

**Sursă: Strategia Liverpool Active City, 2014-2021**

### **Casetă 2. Bune practici: inițiative în cadrul Săptămânii Europene a Mobilității în Craiova**

#### **Bune practici: inițiative în cadrul Săptămânii Europene a Mobilității în Craiova**

Tema EUROPEAN MOBILITY WEEK 2020 pune accentul pe importanța accesibilității la transportul cu emisii zero și promovează un cadru care implică toată lumea. Acesta încurajează oamenii și autoritățile locale din întreaga Europă să ia măsuri pentru a atinge obiectivul pe termen lung al unui continent neutru în materie de carbon.

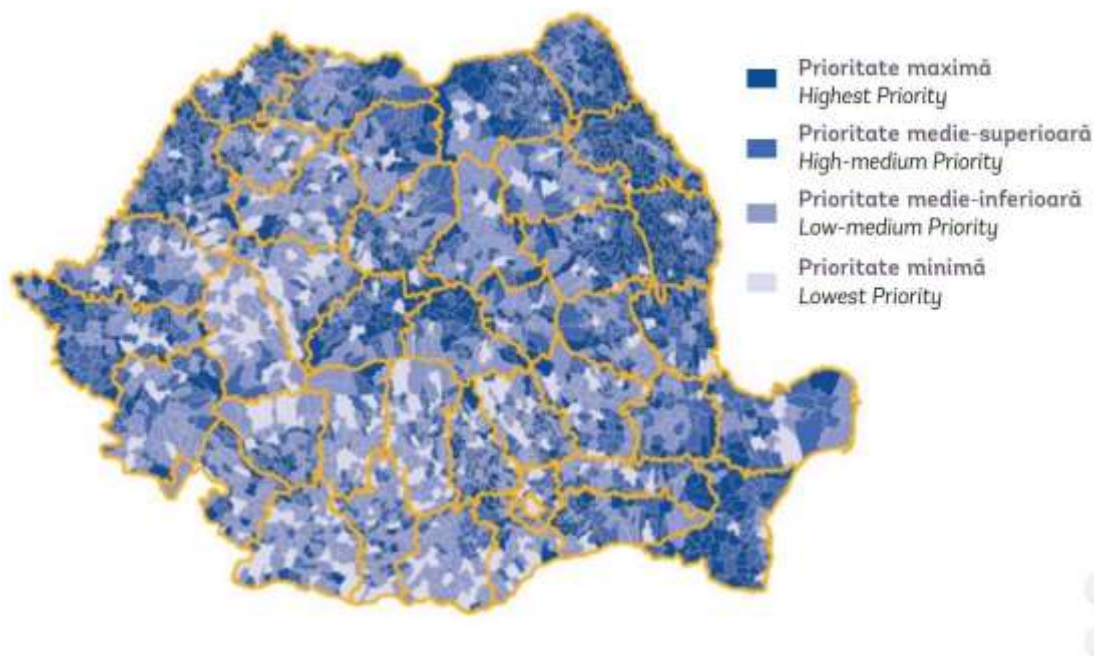
Cu ocazia Săptămânii Europene a Mobilității au fost organizate de către organizat de STEP U.P. Craiova, Barcicleta.ro și Go Romania două acțiuni care au ca scop informarea, educarea și conștientizarea locuitorilor orașului cu privire la importanța unui rol activ în creșterea calității vieții: un tur ghidat cu bicicleta pe un traseu care pune în valoare patrimoniul arhitectural și urbanistic local și un eveniment de dialog, privind Mobilitatea Urbană, interacțiune ce susține principiile urbanismului participativ, în care nevoile și opiniile locuitorilor sunt esențiale în procesul de planificare urbană.

Prin intermediul evenimentelor organizate de Step U.P., Craiova participă oficial în cadrul European Mobility Week: <https://mobilityweek.eu/theme-2020/>.

#### 2.7.4.1 Infrastructura sportive

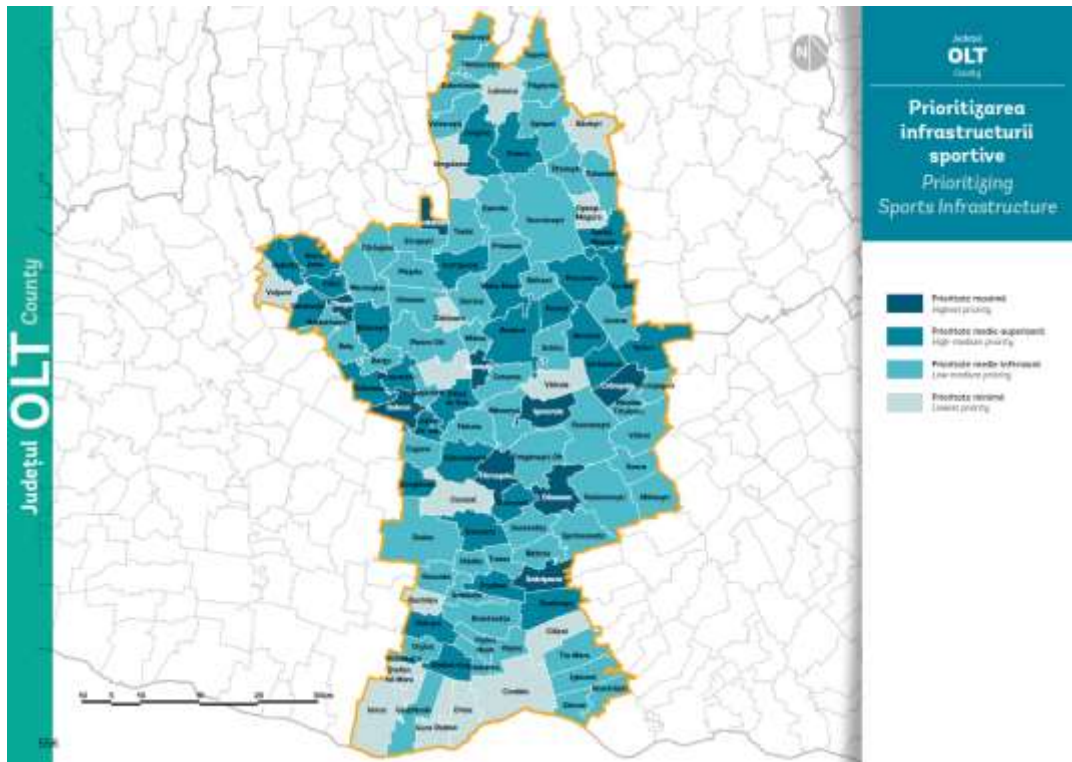
Necesarul de investiții estimat (în EUR) pentru județul Olt este de 37.300.000 euro, **estimare realizată de Banca Mondială în anul 2016**, pe baza datelor de la Institutul Național de Statistică, MLPDA și consiliile județene. Criteriile avute în vedere au fost ponderea populației tinere (5-29 ani), numărul de săli de sport la 1000 de locuitori, numărul de terenuri de sport la 1000 de locuitori, indicele dezvoltării umane locale și indicele sustenabilității financiare.

**Figura 46. Prioritizarea investițiilor în infrastructura sportivă, pe localități**



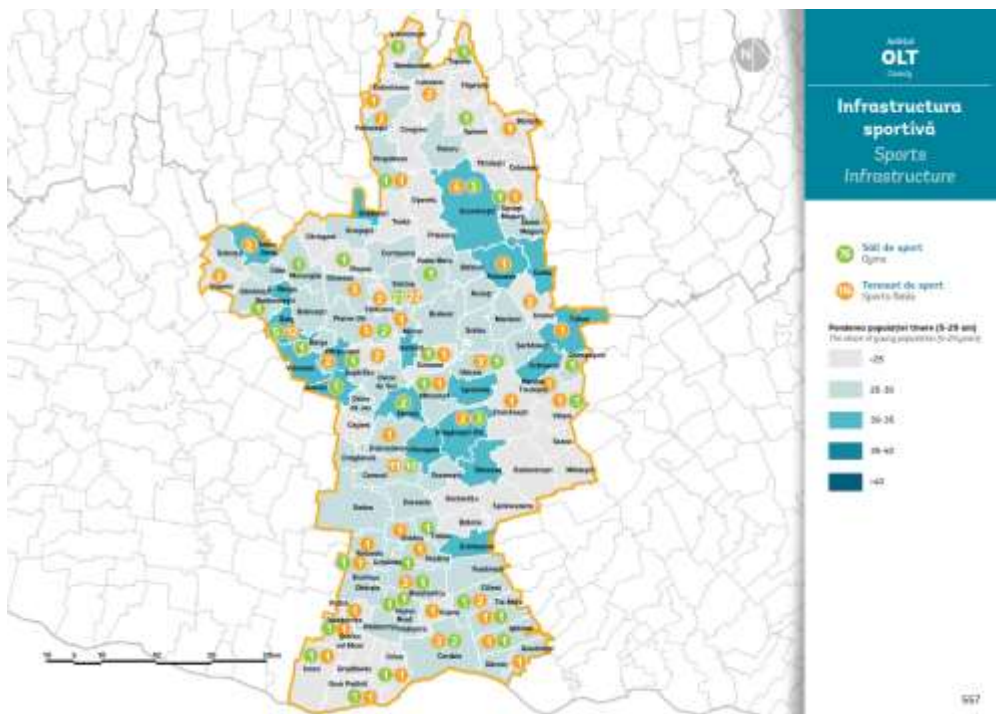
Sursă: Banca Mondială -Ghid de investiții pentru proiecte locale

**Figura 47. Prioritizarea investițiilor în infrastructura sportivă în județul Olt**



Sursă: Banca Mondială - Ghid de investiții pentru proiecte locale

Figura 48. Săli și terenuri de sport și ponderea populației tinere în județul Olt



Sursă: Banca Mondială - Ghid de investiții pentru proiecte locale

La nivelul municipiului Slatina există 19 de terenuri de sport aferente instituțiilor educaționale, cele mai multe regăsimu-se la nivelul învățământului liceal, urmat de cel primar și gimnazial. De asemenea, in

Municipiul Slatina exista 2 stadioane: **stadionul 1 MAI si Stadionul Alprom (Metalurgistul)** care sunt deschise locuitorilor care vor să facă mișcare. Ambele stadioane au o vechime mai mare de 40 ani, nu au fost modernizate, nu au instalatie de iluminat nocturnă, fiind afectat de degradări structurale.

**Tabel 25. Terenuri de sport aferente instituțiilor educaționale**

<b>TOTAL</b>	19
<b>Invatamant primar si gimnazial (inclusiv special)</b>	8
<b>Invatamant primar si gimnazial</b>	8
<b>Invatamant liceal</b>	11
<b>Invatamant profesional</b>	0
<b>Invatamant postliceal</b>	0
<b>Invatamant universitar</b>	0
<b>Invatamant universitar public</b>	0

**Sursa: Politică Urbană a României (pe baza datelor INS)**

Autoritatea locală a demarat un proiect pentru construirea unei Sali Polivalente in Municipiul Slatina, pe Strada Crisan. In anul 2014, Compania Națională de Investiții a preluat lucrarea cu tot cu constructor. Licitatia fusese câștigată de firma gălățeană Vega ' 93 și care a intrat în insolvență.

Sala Polivalentă Slatina ar urma să aibă o suprafață de 8.000 de metri pătrați și o capacitate de 3.000 de locuri. Pe lângă competițiile sportive pe care le va putea găzdui, în sala polivalentă vor exista și spații comerciale, dar și birouri administrative și săli de conferință, iar în fața clădirii va exista o parcare de 120 de locuri.

**Figura 49. Situație propusă: Sala Polivalentă Slatina**



**Sursa: Google (Arhispec.ro)**

### 2.7.4.2 Organizații și evenimente sportive

Un rol important pentru stimularea creșterii activității fizice a cetățenilor din municipiul Slatina îl au organizațiile societății civile. Un astfel de exemplu este TTW Sports Club.

Cele mai importante evenimentele sportive organizate în Municipiul Slatina în ultimii ani au inclus:

*Tabel 26 Evenimente sportive în Slatina*

<i>Data</i>	<i>Eveniment Sportiv</i>	<i>Locație</i>
Mai	<b>Slatina City Run</b>	Municipiul Slatina
Aprilie-Iunie	<b>Slatina Forest Race</b>	Municipiul Slatina
<b>Aprilie- Octombrie</b>	<b>Campionat tenis de câmp</b>	Municipiul Slatina
Iunie-iulie	Cupa Slatinei la înot	Municipiul Slatina

*Sursa: Primaria Municipiului Slatina*

### 2.7.4.3 Factori care influențează nivelul de activitate fizică în Slatina

În Slatina, **63% dintre respondenții Barometrului Urban realizat în 2020 sunt foarte mulțumiți (16%) sau mai degrabă mulțumiți (47%) de facilitățile sportive din oraș.**

**Siguranța în spațiile publice este un factor important în creșterea nivelului de activitate fizică al cetățenilor**, incluzând rata infracționalității, dar și iluminatul public sau aspecte legate de trafic. Un mediu neprietenos, perceput ca fiind nesigur, va încuraja oamenii să rămână inactivi și să stea în casă, iar traficul este principalul motiv pentru care părinții se tem să își lase copiii să se joace în aer liber. Copacii și spațiile verzi întăresc percepția spațiilor ca fiind sigure și conduc la o activitate fizică mai accentuată. În același timp, cu cât sunt mai puțini oameni în spațiile publice, cu atât zona este percepută ca fiind ostilă, descurajând mersul pe jos. Astfel, investițiile în calitatea spațiilor publice pot genera o mai mare utilizare a acestora și îmbunătățirea percepției cu privire la siguranță.

Conform Barometrului Urban din 2020, **66% dintre locuitorii Slatinei sunt mulțumiți de siguranța în spațiile publice din oraș**, față de 86% în Cluj-Napoca sau Oradea. De asemenea, **92% se simt în siguranță în cartierul lor**, oferind astfel premisele pentru dezvoltarea de infrastructură sportivă cât mai aproape de locuință (parcuri active cu aparatură, spații verzi, piste de alergat etc.)

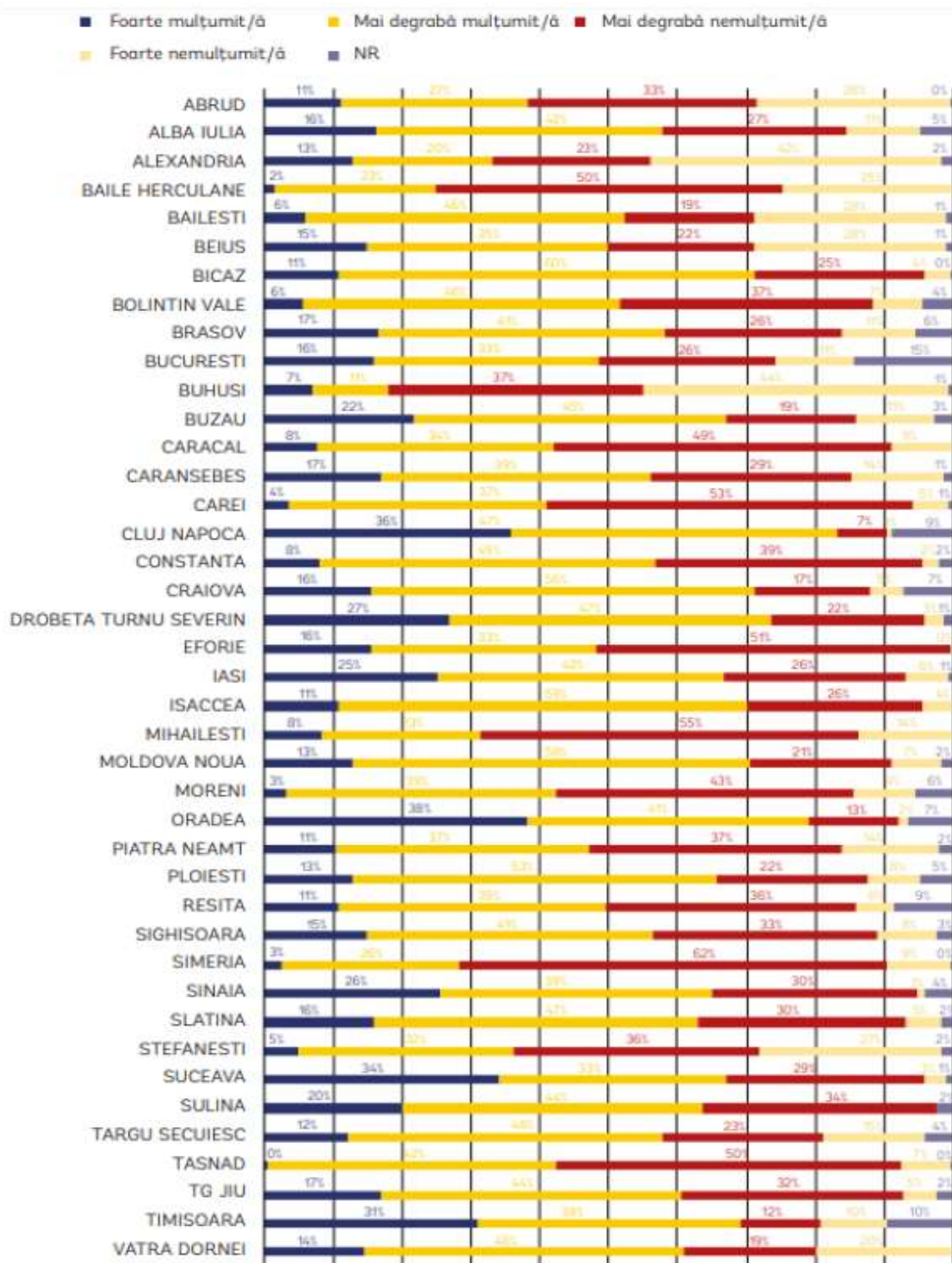
Un punct forte în procesul de încurajare a activității fizice în Slatina este reprezentat de faptul că **57% dintre slatineni sunt foarte mulțumiți sau mai degrabă mulțumiți de spațiile verzi**, precum parcurile și grădinile din oraș.

Pe de altă parte, un aspect negativ este faptul că **64% dintre slatineni sunt mai degrabă nemulțumiți (27%) sau foarte nemulțumiți (37%) de calitatea aerului**. Investițiile în infrastructura sportivă și încurajarea mersului pe jos și folosirii mijloacelor de transport alternative pot avea un impact pozitiv asupra calității aerului, însă sunt necesare și intervenții asupra celorlalte surse de poluare identificate. O calitate mai bună a aerului poate încuraja creșterea activității fizice în aer liber, creându-se astfel un cerc virtuos.

**Un oraș curat este indispensabil pentru practicarea exercițiilor fizice.** La nivel național, ponderea celor care se declară mulțumiți de curățenia din orașul în care trăiesc este de 57%. Barometrul urban indică un nivel de mulțumire al slatinenilor de 62% (21% - foarte mulțumiți, 41% - mai degrabă mulțumiți) cu privire la acest aspect, unul dintre cele mai ridicate înregistrate la nivel național, între localitățile incluse în studiu.

### 2.7.4.4 Mulțumirea față de facilitățile sportive din oraș

Cât de mulțumiți sunteți de facilitățile sportive precum terenurile sportive și sălile de sport acoperite din...[orașul dvs.]?

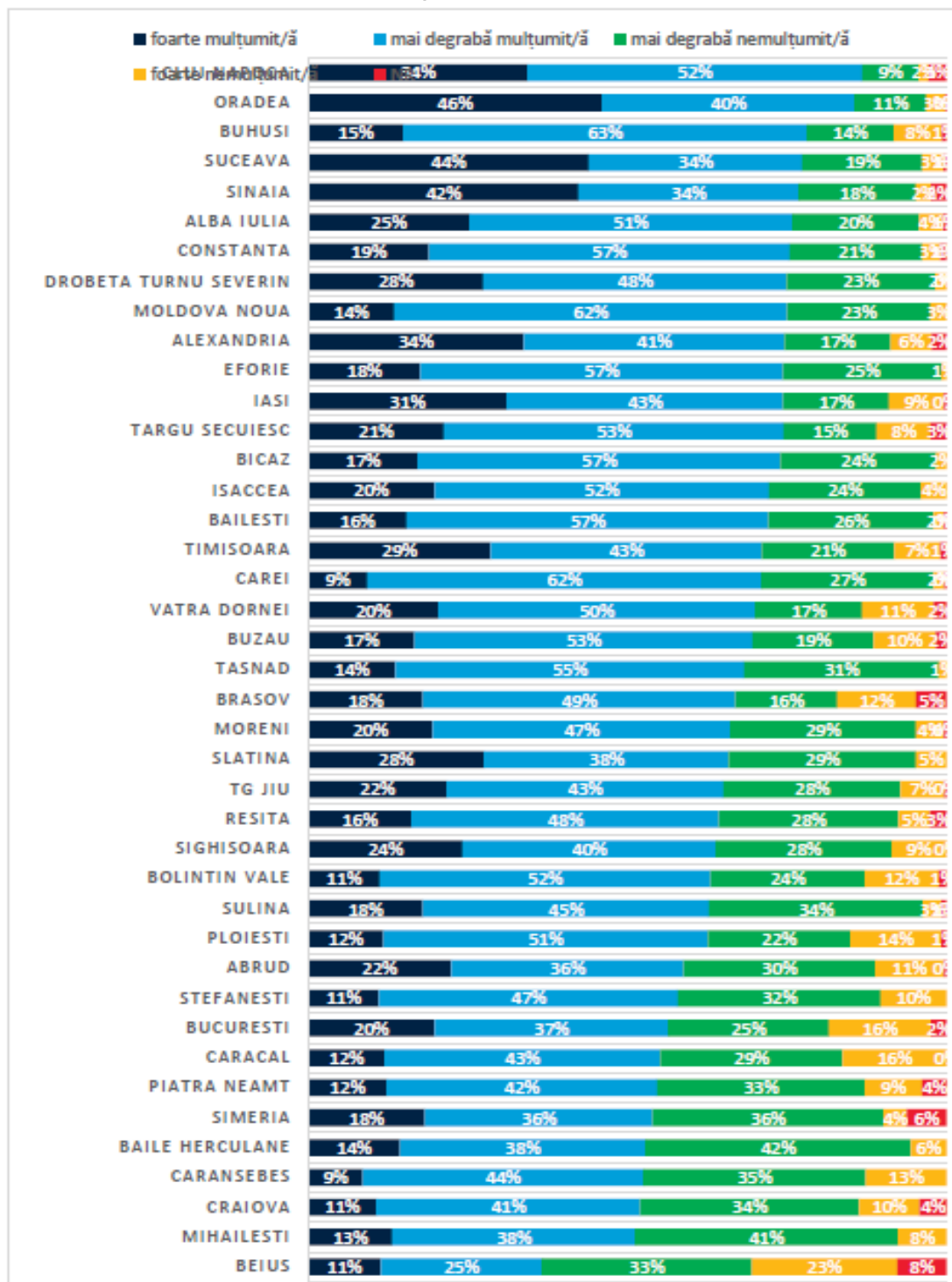


Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020



### 2.7.4.5 Mulțumirea față de siguranța în spațiile publice din oraș

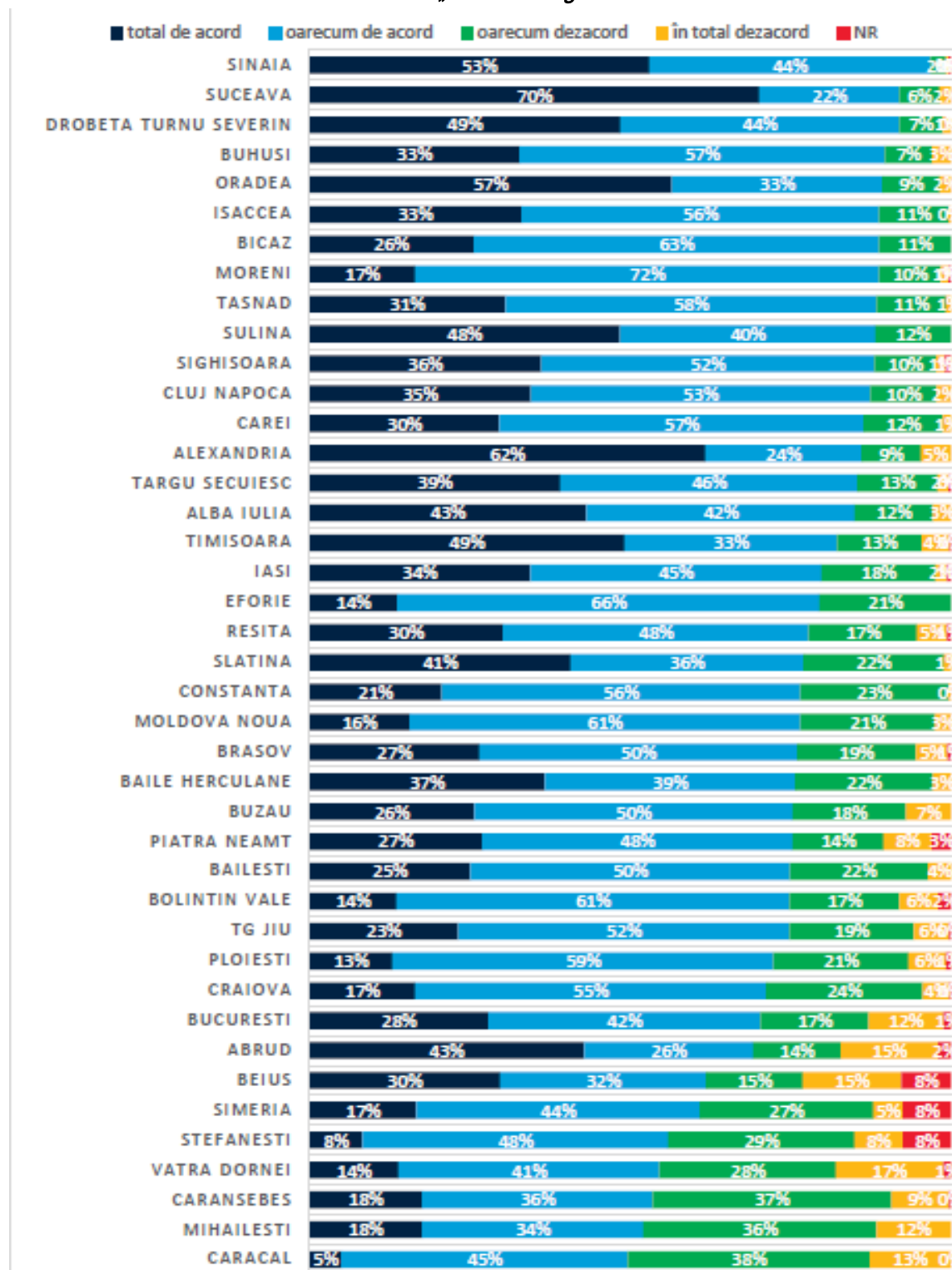
În ce măsură sunteți mulțumit de siguranța în spațiile publice din orașul dvs?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

### 2.7.4.6 Mulțumirea față de siguranța în cartiere

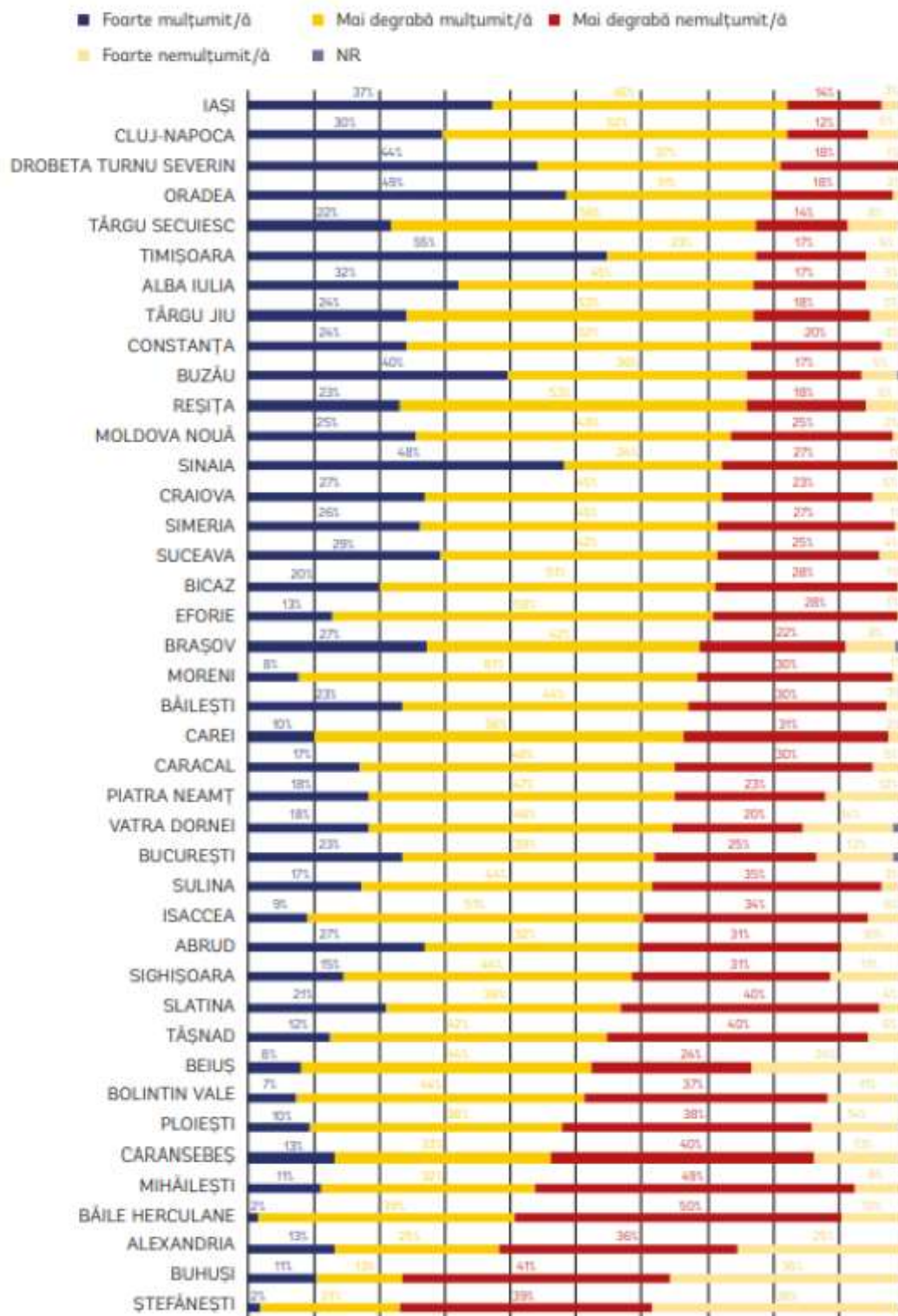
În ce măsură sunteți de acord cu afirmația „mă simt în siguranță în cartierul meu”?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

2.7.4.7 Multumirea fata de spatiile verzi

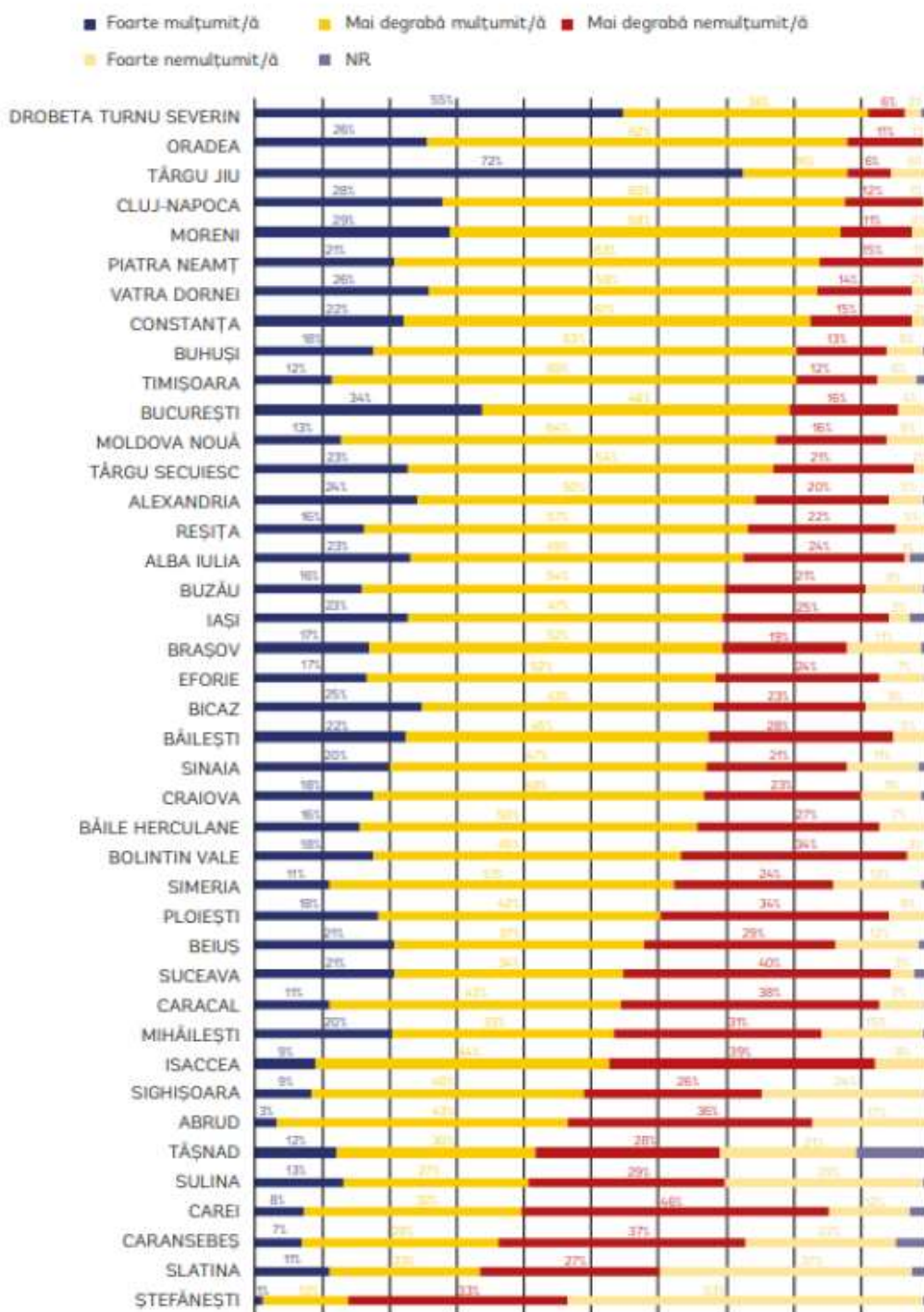
Cât de mulțumiți sunteți de spațiile verzi, precum parcurile și grădinile din orașul dvs. [orașul dvs.]-comparație



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

2.7.4.8 Mulțumirea față de calitatea aerului

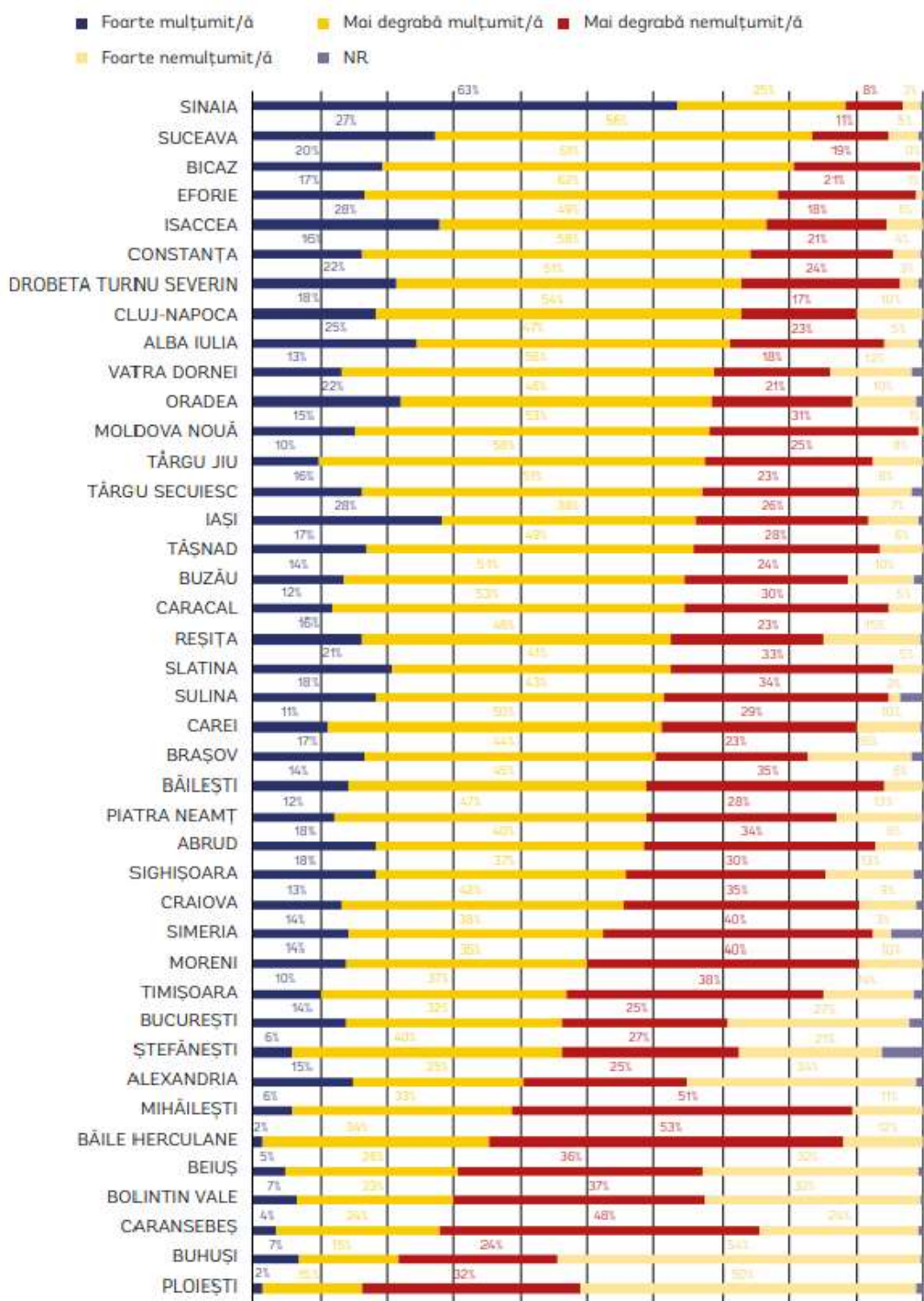
Cât de mulțumiți sunteți de calitatea aerului din orașul dvs...[orașul dvs.]-comparație



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

2.7.4.9 Mulțumirea față de curățenia din oraș

Cât de mulțumit sunteți de curățenia din orașul dvs.?



Sursa: *Politica Urbana a României, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020*

### 2.7.5 Infrastructura și serviciile culturale

Conform clasamentului realizat de Institutul Național pentru Cercetare și Formare Culturală în cadrul studiului *Vitalitatea culturală a orașelor din România (2019)*, Slatina nu se clasează în primele zece orașe

cu cel mai bun scor pentru subindicele de infrastructura culturală, **ocupand abia locul 30** între 46 de orașe din țară (studiul nu include orașul București). Această poziție se datorează numărului redus de instituții și așezăminte culturale.

Conform analizei sus menționate Municipiul Slatina nu apare în clasamentul primelor zece orașe conform infrastructurii culturale deținute. Pentru Slatina, punctele tari sunt reprezentate de biblioteci, muzee și centrul vechi. Astfel, la nivelul itemului care a măsurat gradul de acoperire al bibliotecilor prin raportare la populație, Slatina ocupă locul 18, iar în cazul muzeelor și al cinematografelelor ocupă locurile 32 și 36 din 46. La fel ca în cazul altor orașe, dezavantajele observate fac referire la gradul de diversificare a ofertei de infrastructură culturală. Spre exemplu, lipsa teatrelor de animație, a teatrelor muzicale sau a ansamblurilor artistice sunt aspecte ce au acționat negativ în compoziția scorului final de infrastructură.

**Tabel 27 Clasamentul orașelor pentru subindicele de infrastructura culturală**

## 12. Anexe

**Tabelul A1. Clasamentul orașelor analizate în funcție de indicele general de vitalitate culturală (2016)**

Nr. crt.	Oraș	Valoarea scorului obținut	Poziția ocupată în clasamentul general
1	Cluj-Napoca	1,00	1
2	Sfântu Gheorghe	0,93	2
3	Miercurea Ciuc	0,77	3
4	Sibiu	0,61	4
5	Târgu Mureș	0,56	5
6	Craiova	0,53	6
7	Alba Iulia	0,49	7
8	Brașov	0,37	8
9	Timișoara	0,35	9
10	Slobozia	0,33	10
11	Botoșani	0,31	11
12	Pitești	0,30	12
13	Târgu Jiu	0,29	13
14	Oradea	0,21	14
15	Râmnicu Vâlcea	0,21	15
16	Iasi	0,21	16
17	Zalău	0,18	17
18	Arad	0,16	18
19	Baia Mare	0,12	19
20	Setu Mare	0,07	20
21	Ploiești	0,07	21
22	Suceava	0,04	22
23	Piatra Neamț	0,03	23

Nr. crt.	Oraș	Valoarea scorului obținut	Poziția ocupată în clasamentul general
24	Târgoviște	-0,02	24
25	Focșani	-0,06	25
26	Galati	-0,10	26
27	Alexandria	-0,17	27
28	Călărași	-0,19	28
29	Deva	-0,21	29
30	Slatina	-0,23	30
31	Buzău	-0,23	31
32	Bistrița	-0,24	32
33	Turda	-0,25	33
34	Drobeta-Tumu Severin	-0,29	34
35	Constanța	-0,29	35
36	Bacău	-0,30	36
37	Brăila	-0,33	37
38	Reșița	-0,33	38
39	Tulcea	-0,35	39
40	Gilargiu	-0,44	40
41	Hunedoara	-0,51	41
42	Vaslui	-0,57	42
43	Roman	-0,67	43
44	Bărlad	-0,69	44
45	Mediaș	-0,80	45
46	Onești	-0,84	46

**Sursa: Institutul Național pentru Cercetare și Formare Culturală**

De asemenea, tot conform studiului menționat mai sus Municipiul Slatina obține în anul 2022 un scor al indicatorului de activitate a așezămintelor culturale de -0,27, prezentând o oarecare scădere față de anul 2019. Pentru anul 2020, la nivelul orașului Slatina au existat în cadrul așezămintelor culturale aproximativ 84 de angajați, iar bugetul alocat pentru diversele activități și evenimente culturale organizate în acest an a fost de 84 de lei pe cap de locuitor. Numărul total de persoane care au participat în cadrul acestor evenimente pe

Întregul parcurs al anului 2022 a fost de aproximativ 96.000 de persoane. În cazul Slatinei, scorul final a fost scăzut de valoarea obținută la nivelul itemului care a măsurat infrastructura culturală, care este negativ: -0,57. Acest fapt denotă un dezechilibru între numărul de așezăminte existente și populația deservită. Cu toate acestea, criteriul care oferă municipiului Slatina un avantaj este publicul participant la evenimente, care, strict pe acest aspect, poziționează Slatina pe poziția 12, având aproximativ 138 de participanți la mia de locuitori.

**Tabel 28 Clasamentul orașelor în funcție de subindicele Așezăminte Culturale**

Poziția ocupată	Oraș	Valoarea scorului obținut	Poziția ocupată în clasamentul general
1	Miercurea Ciuc	1,81	3
2	Sfântu Gheorghe	1,80	2
3	Slobozia	1,36	10
4	Alba Iulia	1,34	7
5	Alexandria	0,65	27
6	Suceava	0,52	22
7	Piatra Neamț	0,27	23
8	Arad	0,13	18
9	Târgoviște	-0,12	24
10	Focșani	-0,21	25
11	Călărași	-0,24	28
12	Botoșani	-0,36	11
13	Râmnicu Vâlcea	-0,38	15
14	Tulcea	-0,43	39
15	Constanța	-0,50	35
16	Buzău	-0,50	31
17	Pitești	-0,58	12
18	Turda	-0,61	33
19	Ploiești	-0,62	21
20	Brașov	-0,63	8
21	Cluj-Napoca	-0,65	1
22	Târgu Mureș	-0,65	5
23	Vaslui	-0,70	42
24	Galați	-0,70	26

**Sursa: Institutul Național pentru Cercetare și Formare Culturală**

La nivelul județului Olt funcționează **68 instituții publice de cultură** dintre care 25 funcționează în Municipiul Slatina. Între acestea se numără **8 instituții de interes național, aflate în subordinea Ministerului Culturii:** Muzeul județean de Etnografie, Muzeul Județean Olt, Casa Fantaneanu, Casa Gunka și Spiru Vergulescu, Galeria Artis **o instituție de interes național, aflate în subordinea Ministerului Cultelor:** Colecția muzeală a Mănăstirii Clocociov **8 instituții de cultură în subordinea Consiliului Județean:**

Centrul Județean de Cultură și Artă Olt ; Centrul Județean de Resurse și Asistență Educațională Olt Centrul Școlar pentru Educație Incluzivă Balș ; Școala Profesională Specială Balș ; Muzeul Județean Olt Biblioteca Județeană Olt „Ion Minulescu“ **4 instituții de cultură în subordinea Consiliului Local.**

În anul 2021 C.J.C.A. Olt a desfășurat o paletă cuprinzătoare de activități și evenimente culturale, participând la mediul cultural local, împreună cu următorii parteneri:

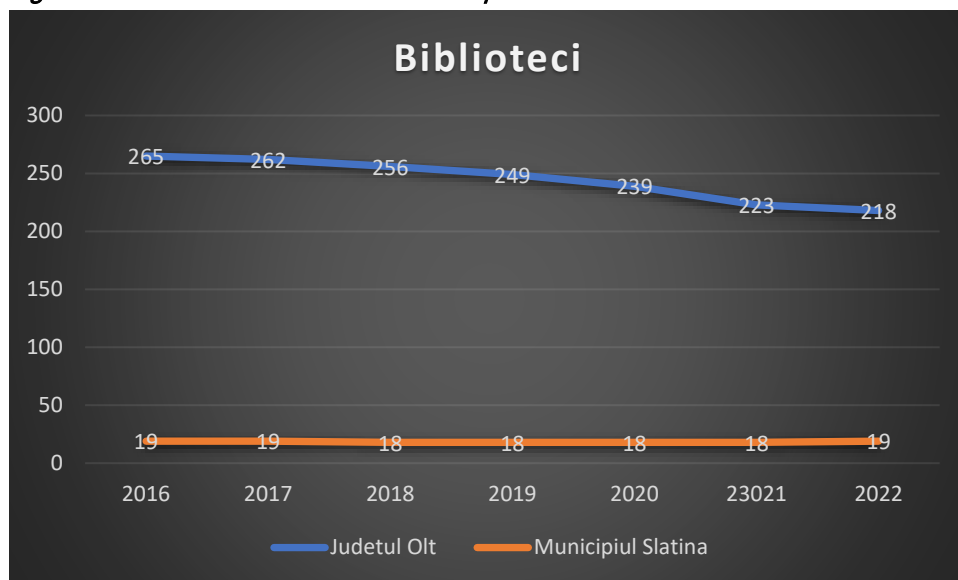
- Biblioteca Județeană Olt “Ion Minulescu”
- Muzeul Județean Olt
- Inspectoratul școlar județean Olt
- Palatul Copiilor “Adrian Băran”
- Centrul Cultural “Eugen Ionescu”
- Liceul “Nicolae Titulescu” Slatina

- Centrul Cultural “Ileana Constantinescu” Drăgănești
- Centrul Cultural Municipal “Radu Șerban” Caracal
- Compartimente Culturale din cadrul Primăriilor din județ

### Biblioteci publice

În anul 2022, la nivelul județului Olt funcționau 218 biblioteci publice, iar la nivelul Municipiului Slatina funcționează Biblioteca Județeană Olt “Ion Minulescu” și alte 18 biblioteci. La județului Olt, în 2022 existau cu 47 biblioteci, mai puțin decât în 2016. Numarul s-a pastrat constant la nivelul Municipiului Slatina (19).

**Figura 1 Evoluția numărului de biblioteci publice**



*Sursa: INSSE TEMPO online*

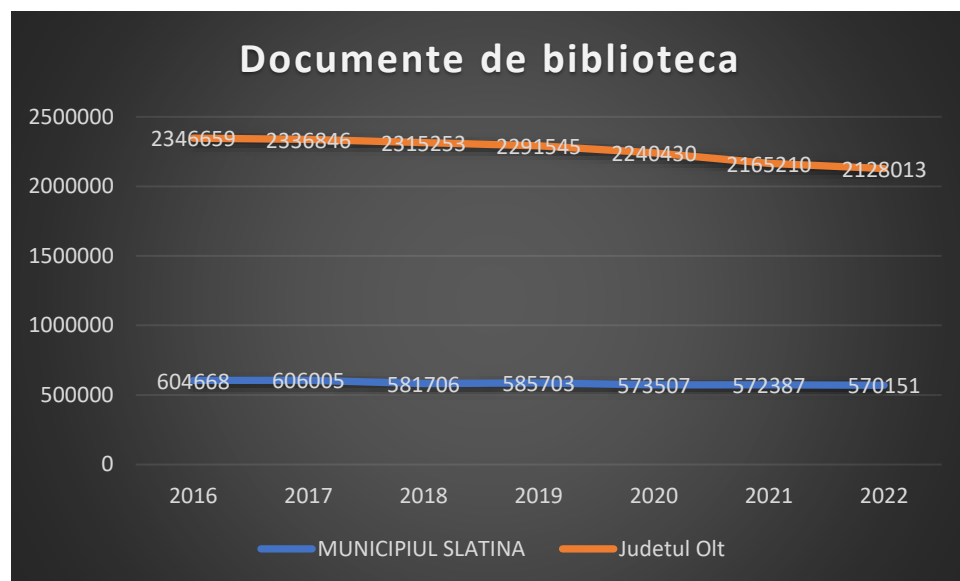
### Documente de bibliotecă existente în bibliotecile publice

În anul 2022 în Biblioteca Județeană Olt “Ion Minulescu” din Municipiul Slatina existau 570.151 documente de bibliotecă, reprezentând cărți, broșuri, colecții de ziare și reviste cu minim 5 pagini și materiale audiovizuale (discuri, casete video și audio, CD-uri, DVD-uri și alte materiale de bibliotecă: hărți, manuscrise, reproduceri artistice etc.) înscrise în registrul de inventar al bibliotecii.

La nivelul județului Olt în 2022 existau 2.128.013 volume, cu 14 % mai multe decât în anul 2011—.



Figură 2 Evoluția numărului de documente de bibliotecă existente în bibliotecile publice

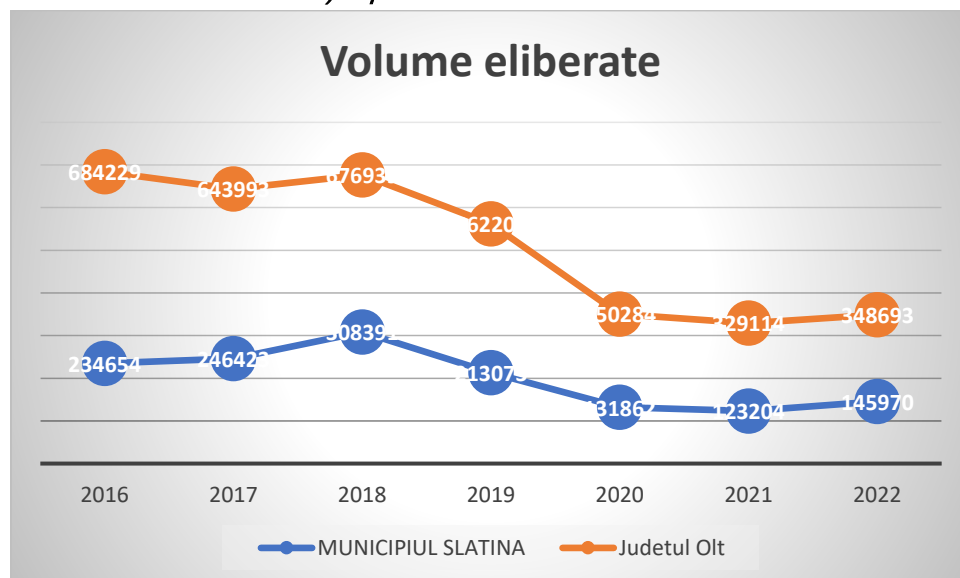


Sursa: INSSE TEMPO online

### Documente de bibliotecă eliberate (împrumutate la domiciliu sau pentru consultare la sala de lectură) de bibliotecile publice în perioada 2016-2022

În anul 2022 Biblioteca Județeană Olt "Ion Minulescu" din Municipiul Slatina și celelalte biblioteci din Slatina au eliberat 145.970 de documente de bibliotecă, cu 37,80% mai puține documente decât în anul 2016. La nivelul județului Olt, în 2022 au fost eliberate 348.693 de documente, în timp ce la nivelul ZM-ului, un număr de 259.604 în scădere față de 2016 (684.229).

Figura 3 Situația numărului de documente de bibliotecă eliberate (împrumutate la domiciliu sau pentru consultare la sala de lectură) în perioada 2016-2022

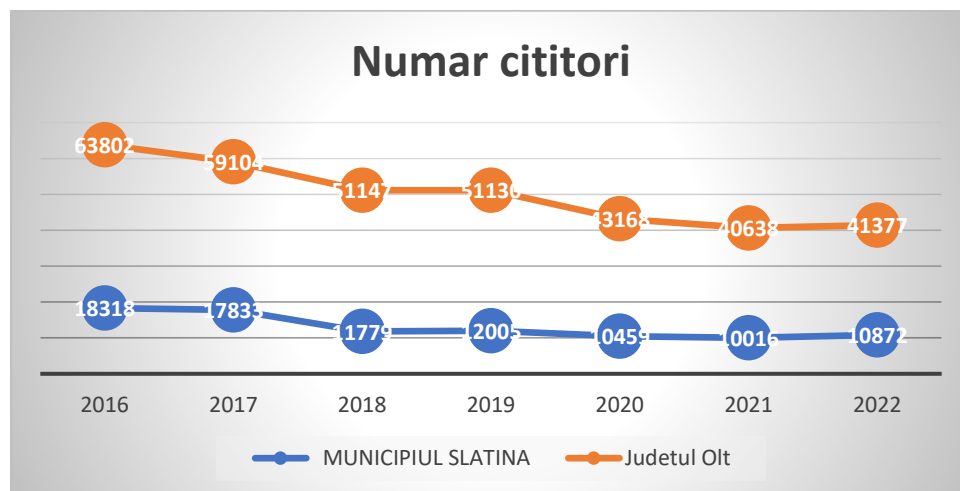


Sursa: INSSE TEMPO online

### Cititori activi în bibliotecile publice

La nivelul Municipiului Slatina, numărul cititorilor activi din biblioteca a fluctuat foarte mult în perioada 2016-2022, cel mai mic număr de 10.016 înregistrându-se în 2021, iar cel mai mare 18.318 în 2016. În 2022 constatăm un număr de 10.872 cititori, cu 41,65% mai mic față de numărul de cititori activi din anul 2016. La nivelul județului Olt numărul cititorilor activi din bibliotecile în anul 2022 a scăzut cu 35,15% față de anul 2016, ajungând la 41.377 cititori activ în anul 2022.

Figura 4 Evoluția numărului de cititori activi din bibliotecile în perioada 2016-2022



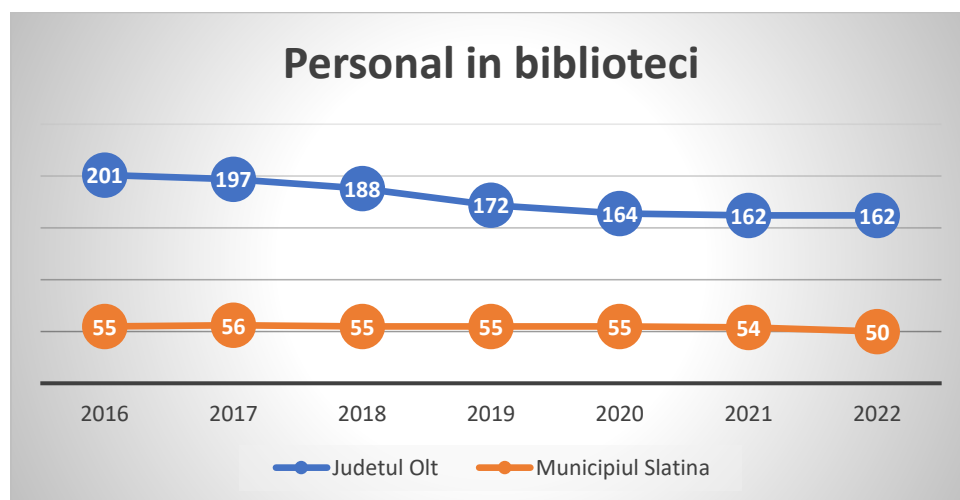
Sursa: INSSE TEMPO online

### Personalul angajat din bibliotecile publice

La nivelul județului Olt numărul angajaților din bibliotecile a scăzut semnificativ în perioada 2016-2022, în timp ce, la nivelul Municipiului Slatina, numărul a scăzut cu 10 %.

Numărul angajaților în bibliotecile de la nivelul Municipiului Slatina a scăzut de la 55 persoane în 2016 la 50 persoane în 2022

Figura 5 Personalul angajat in bibliotecile publice

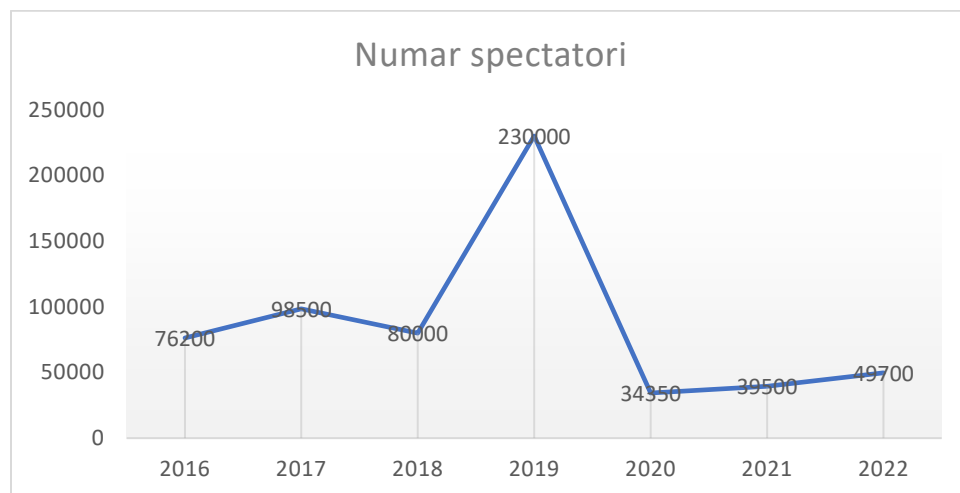


Sursa: INSSE TEMPO online

### Număr de spectatori la reprezentațiile artistice

Numărul de spectatori și auditori la reprezentații artistice a avut o evoluție așteptată, având în vedere pandemia de COVID 19. Mai întâi, s-a constatat o creștere foarte mare (cu 288 %) în 2019 față de 2016, după care în 2020, a scăzut cu 45 % față de 2016, urmând apoi un trend ușor crescător. În 2022 a fost înregistrat un număr de 49.700 spectatori la reprezentațiile artistice din Municipiul Slatina.

Figură 6 Evoluția numărului de spectatori la reprezentațiile artistice în Municipiul Slatina

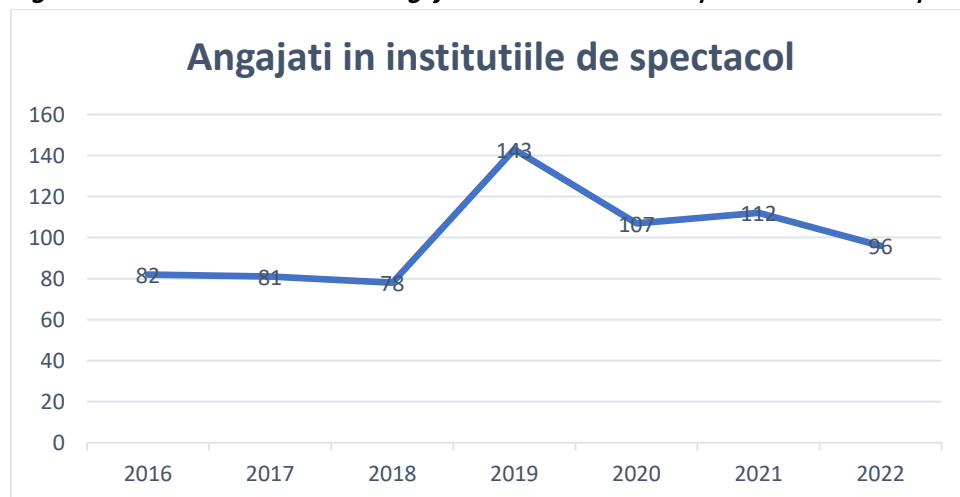


Sursa: INSSE TEMPO online

### Personal angajat în instituțiile de spectacole

Numărul de angajați în instituțiile de spectacole a crescut cu 174% în 2019 față de 2016. Numărul angajaților în instituțiile de spectacole a fluctuat la fel ca cel al numărului de spectatori, raportat la pandemia de COVID 19, cea mai mică valoare a fost în 2016, 82 de angajați iar cei mai mulți angajați (143) au fost înregistrați în anul 2019.

Figură 7 Evoluția numărului de angajați în instituțiile de spectacole în municipiul Slatina

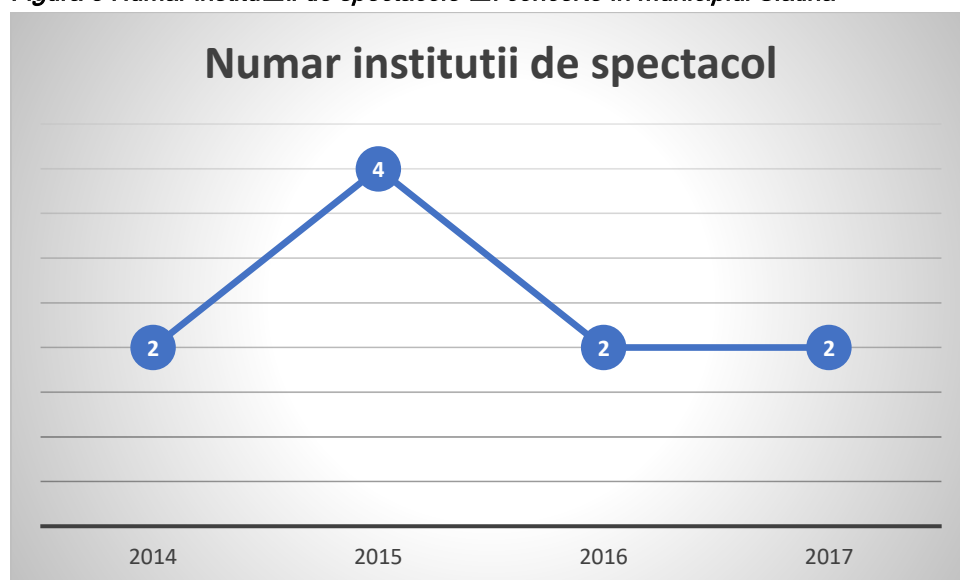


Sursa: INSSE TEMPO online

### Număr de instituții de spectacole

În anul 2017, la nivelul Municipiului Slatina funcționau 2 instituții de spectacole.

Figură 8 Număr instituții de spectacole și concerte în municipiul Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

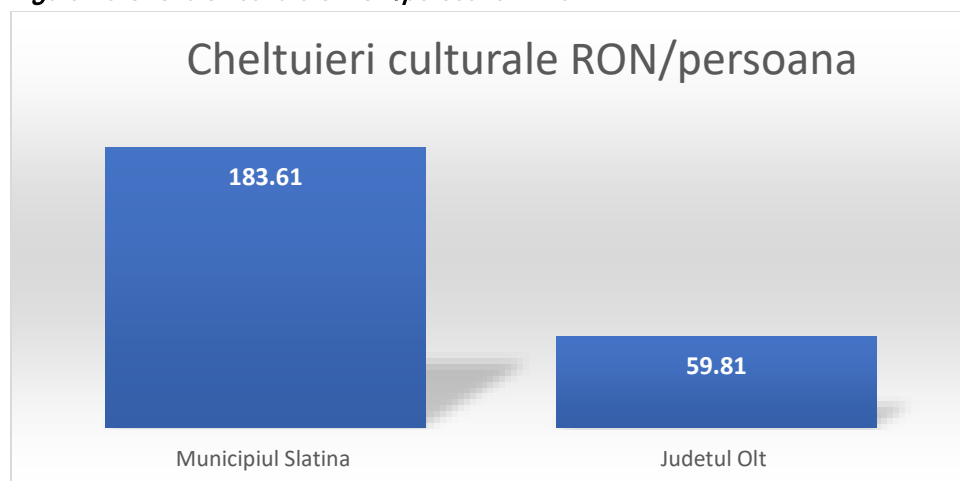
### Locuri în sălile de spectacole și concerte

La nivelul Municipiului Slatina în anul 2022 nu erau raportate sălile de spectacole și concerte conform datelor înregistrate de Institutul National de Statistica .

### Cheltuieli culturale RON/persoană în 2022

În anul 2022 cheltuielile culturale, la nivelul Municipiului Slatina, au fost de 183,61 RON/per persoană, în timp ce media pentru județul Olt a fost de 59,81 RON/persoană).

Figură 10 Cheltuieli culturale RON/persoană în 2022

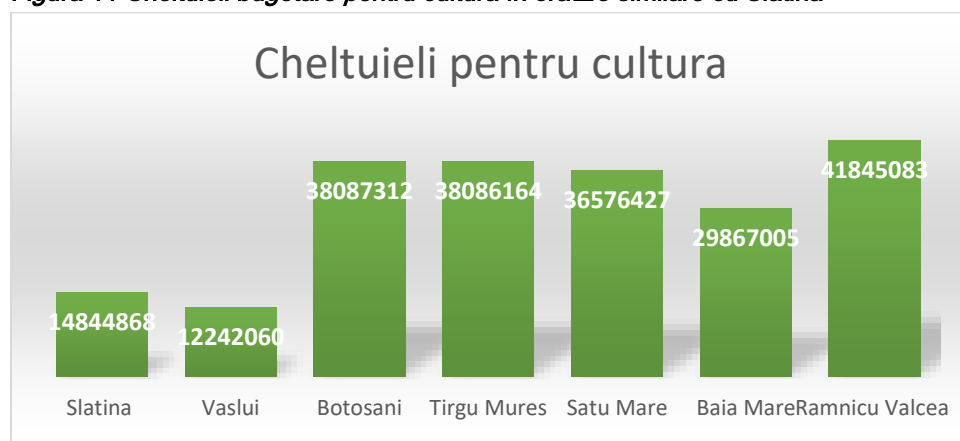


### 2.7.5.1 Cheltuieli bugetare pentru cultură

Conform studiului *Vitalitatea culturală a orașelor din România* la nivelul României, cheltuielile bugetare locale pentru cultură se află într-o strânsă relație cu resursele de infrastructură culturală. Acest lucru este explicat de faptul că datele statistice privind infrastructura culturală a orașelor include cu precădere informații despre resursele de infrastructură ale organizațiilor publice de cultură. În același timp, resursele financiare alocate pentru cultură din bugetele orașelor vizează aproape exclusiv finanțarea organizațiilor publice de cultură, iar resursele menționate reprezintă, totodată, principalul mecanism de finanțare a acestor organizații.

Conform analizei de mai jos Municipiul Slatina, în comparație cu alte orașe similare: Vaslui, Botosani, Piatra Neamt, Targu Mures, Satu Mare, Baia Mare si Râmnicu Vâlcea se situează astfel:

Figura 11 Cheltuieli bugetare pentru cultură în orașe similare cu Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

### Evenimente culturale

În 2023, în Slatina, au fost organizate următoarele evenimente: Festivalul Național al Copiilor „Călușul Românesc”, Slatina Summer Film, Sărbătorile Toamnei, Zilele Eugen Ionescu, Sărbători de Iarnă la Slatina

### 2.7.5.2 Patrimoniul Cultural

Patrimoniul cultural al Municipiului Slatina este extrem de bogat, integrând atât elemente de patrimoniu cultural imobil, cât și de patrimoniu mobil și imaterial. Conform Listei Monumentelor Istorice din România, publicată în anul 2022, în Municipiul Slatina se găsesc 112 de monumente istorice, ansambluri și situri arheologice de interes național, județean și local.

Principalele monumente istorice sunt reprezentat de:

- Ansamblul Manastirii Clocociov
- Zona centrului istoric vechi , cu casele vechi si ansamblul de strazi
- Primaria Municipiului Slatina
- Siturile arheologice de pe strada Cireasov si pe Strada Pitesti

### 2.7.5.3 Facilități culturale

Conform Barometrului Urban, realizat de Banca Mondială în 2020, 63% din total populație urbană din România se declară mulțumită de acest tip de facilități la nivelul orașului lor. În regiunile Sud-Est (71%) și Nord-Vest (68%) se înregistrează cea mai ridicată apreciere, iar în regiunile Sud-Muntenia (50%) și Vest (54%) cea

mai scăzută apreciere. Cinci centre urbane înregistrează nivele de satisfacție de peste 80% din total populație: Cluj-Napoca (88%), Oradea (85%), Drobeta-Turnu Severin (83%), Iași (82%) și Vatra Dornei (81%).

În 28 din cele 41 centre urbane incluse în eșantion, majoritatea populației este mulțumită de facilitățile culturale pe care le are la dispoziție, precum sălile de cinematograf, de concerte, teatrele, cinematografele, muzeele și bibliotecile. În cadrul acestei întrebări au fost incluse și evenimentele în aer liber organizate la nivel local; 63% din total populație urbană se declară mulțumită de acest tip de facilități la nivelul orașului lor.

În regiunile Sud-Est (71%) și Nord-Vest (68%) se înregistrează cea mai ridicată apreciere, iar în regiunile Sud-Muntenia (50%) și Vest (54%) cea mai scăzută apreciere. Se înregistrează disparități semnificative de mulțumire între orașele sub 50.000 de locuitori (medie 47%) și orașele peste 100.000 de locuitori (medie 73%).

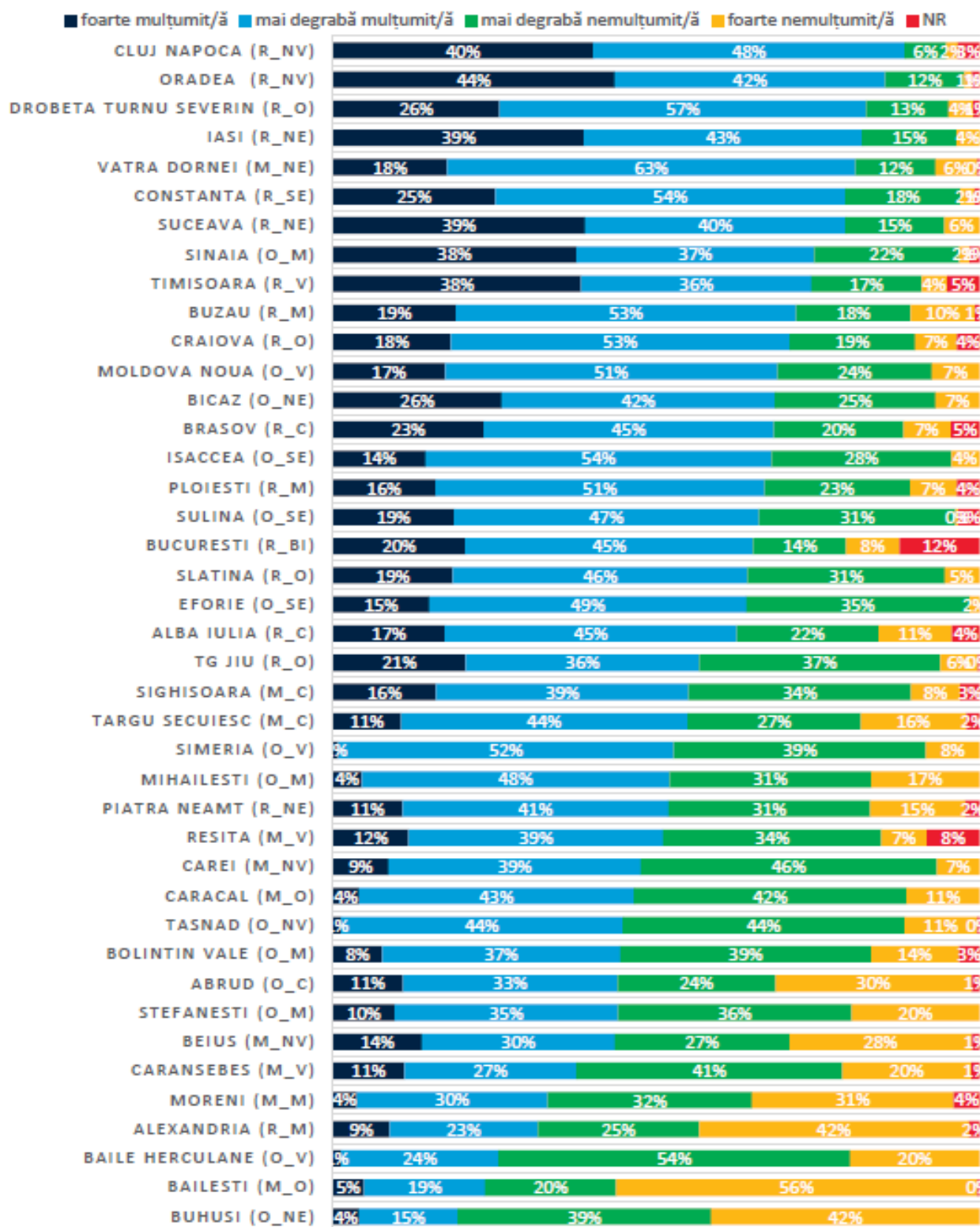
De asemenea, se înregistrează diferențe semnificative între aprecierea pozitivă dată de locuitorii din reședințele de județ (69%) și cea din municipiile non-reședință (48%) sau din celelalte orașe (51%). Mulțumirea scade odată cu vârsta, de la 67% - valoarea totală a mulțumirii, înregistrată în rândul categoriei 18-24 ani, la 57% - pondere înregistrată în rândul categoriei 65 ani și peste.

Aprecierea crește odată cu educația, de la 53%, în rândul persoanelor cu educație elementară, la 66%, în rândul persoanelor cu studii superioare. Cinci centre urbane înregistrează nivele de satisfacție de peste 80% din total populație: Cluj-Napoca (88%), Oradea (85%), Drobeta-Turnu Severin (83%), Iași (82%) și Vatra Dornei (81%).

La popul opus al distribuției, în șase orașe, mai puțin de 40% dintre cetățeni se declară mulțumiți, în trei dintre acestea procentul fiind sub 30%: Băile Herculane (26%), Băilești (24%) și Buhuși (19%). Alexandria este reședința de județ unde s-a înregistrat cel mai scăzut nivel de satisfacție (32%), iar Sinaia este orașul mic cu cel mai ridicat nivel de satisfacție (74%).

**În Municipiul Slatina 19% dintre respondenți sunt foarte mulțumiți de facilitățile culturale, 46% sunt mai degrabă mulțumiți, 31% mai degrabă nemulțumiți iar 5% sunt foarte nemulțumiți.**

Figură 12 Cât de mulțumiți sunteți de facilitățile culturale, precum sălile de concert, teatrele, cinematografele, muzeele și bibliotecile din...[orașul dvs.]-comparație BAROMETRU URBAN

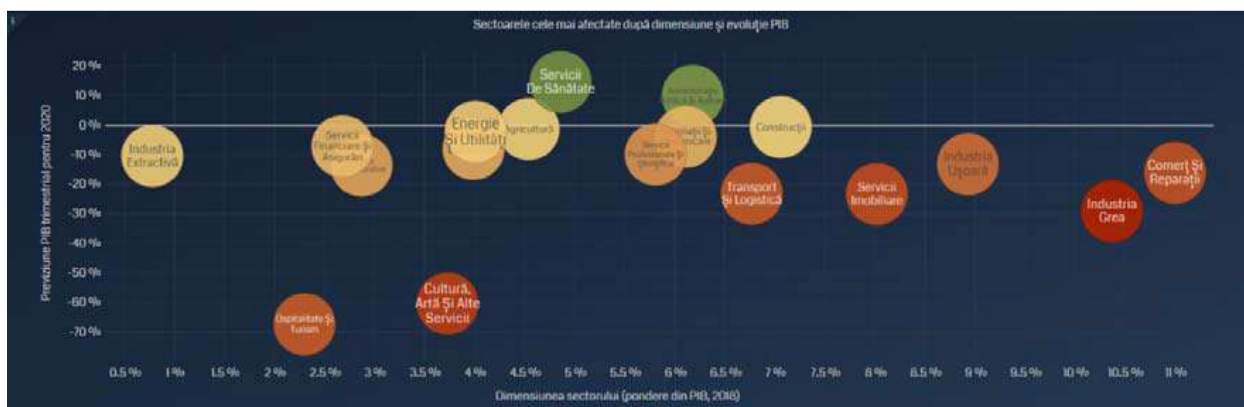


Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

#### 2.7.5.4 Impactul pandemiei Covid-19 asupra sectorului cultural

Pandemia de coronavirus a afectat grav și imediat sectorul artei și culturii la nivel global. Pe lângă întreruperea activității și pierderile semnificative suferite de toți operatorii culturali, criza a făcut vizibile problemele structurale și fragilitatea ecosistemului cultural în prezent. Un studiu al Facultății de Studii Economice și Gestiunea afacerilor din cadrul UBB, estimează că pierderile cauzate de criza Covid-19 sectorului Cultură, Artă și Alte în trimestrul 2 al anului 2020, față de primul trimestru este de 59.6%. Acest sector, care în 2018 reprezenta 3.6% din PIB în România, este printre cele mai afectate domenii ale economiei.

**Figură 13 Estimarea impactului economic asupra sectorului cultural la nivel national**



**Sursa: UBB FSEGA, 2020, COVID-19 – Romanian Economic Impact Monitor**

### 2.7.6 Infrastructura și serviciile pentru tineret

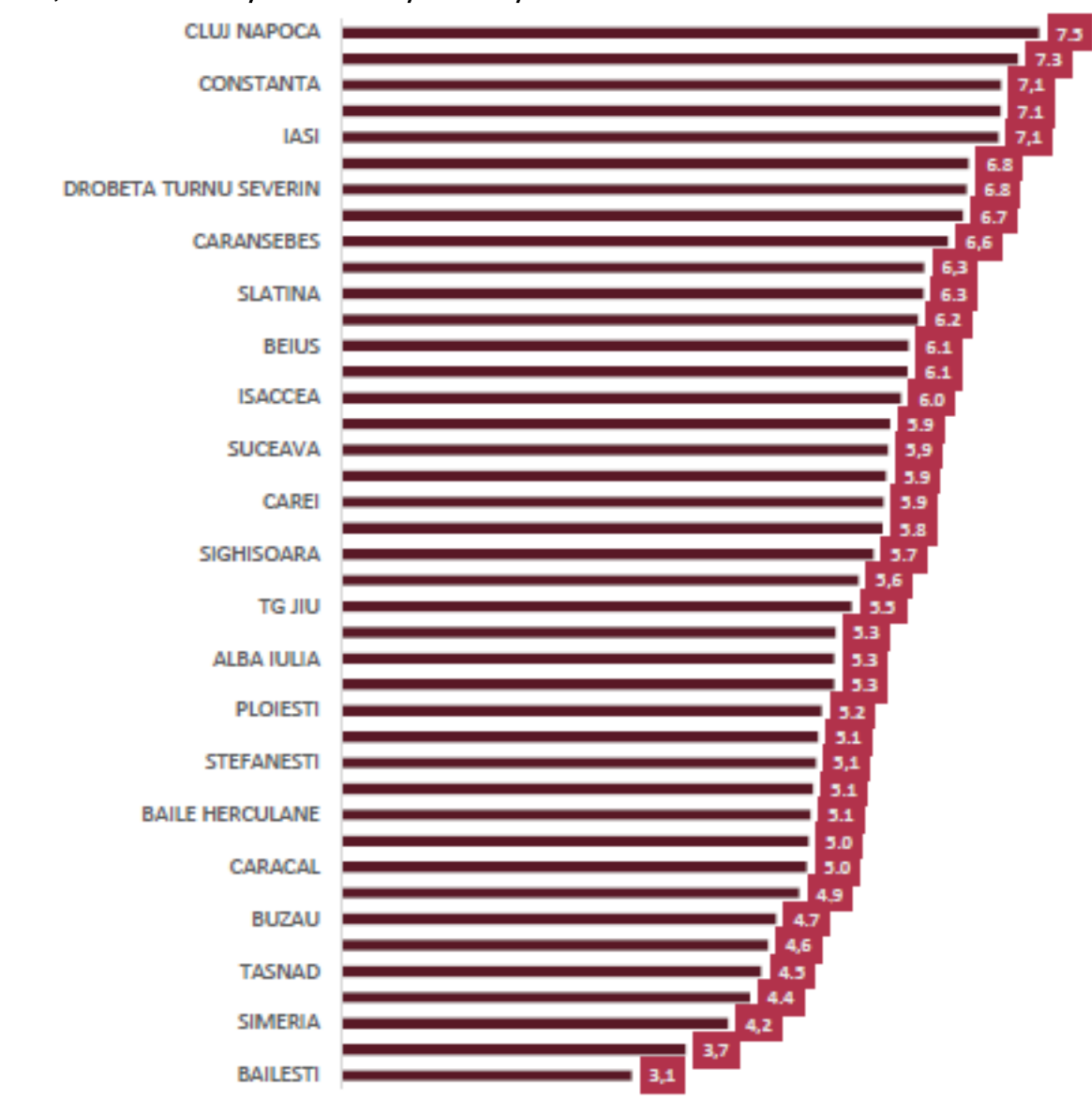
Conform Barometrului Urban realizat în 2020 de Banca Mondială, aprecierea condițiilor de petrecere a timpului liber pentru tineri, din orașul în care trăiesc, a înregistrat, la nivel național, media de 6,0 puncte. Regiunile București-Ilfov (medie 6,8) și Nord-Vest (medie 6,6) se situează pe primele poziții ale ierarhiei la nivel regional, iar Sud-Muntenia pe ultima poziție (medie 5,2). Cluj-Napoca (medie 7,5), Timișoara (7,3), Constanța (7,1), Oradea (7,1) și Iași (7,1) se situează pe primele poziții. Buzău este singura reședință cu o medie mai mică de 5.0 (respectiv 4,7 puncte).

Aprecierea cu note de la 1 (foarte nemulțumit) la 10 (foarte mulțumit) a condițiilor de petrecere a timpului liber pentru tineri, din orașul în care trăiesc, a înregistrat, la nivel național media de 6,0 puncte.

Aprecierea condițiilor de petrecere a timpului liber pentru tineri în municipiul Slatina a fost de 6,3 puncte așa cum se poate vedea în graficul de mai jos.



Figura 1. Pe o scală de la 1 (foarte nemulțumit) la 10 (foarte mulțumit) cât de mulțumit sunteți, în orașul dvs., de condițiile de petrecere a timpului liber pentru tineri?



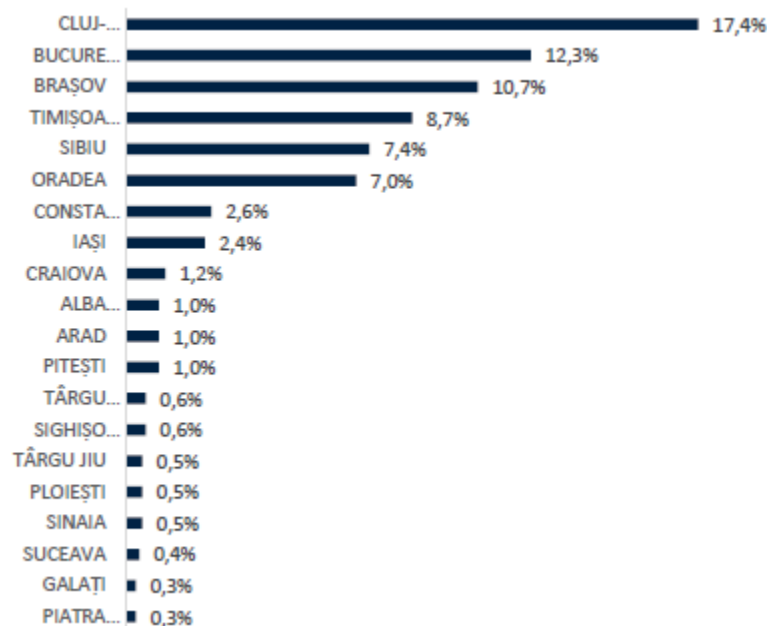
Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții

Ca și prioritate rezultată din Barometrul Urban, asigurarea condițiilor de viață ale oamenilor (accesul la servicii, modalități de petrecere a timpului liber, acces la utilități) este cea mai importantă direcție strategică percepută la nivel național.

De asemenea în 28 din cele 41 centre urbane incluse în eșantion, majoritatea populației este mulțumită de facilitățile culturale pe care le are la dispoziție, precum sălile de cinematograful, de concerte, teatrele, cinematografele, muzeele și bibliotecile. În cadrul acestei întrebări au fost incluse și evenimentele în aer liber organizate la nivel local; 63% din total populație urbană se declară mulțumită de acest tip de facilități la nivelul orașului lor.

La solicitarea “Vă rugăm să numiți un „oraș de nota 10” din România sub aspectul: Condițiilor de viață ale oamenilor care locuiesc în el (acces la servicii, mod de petrecere a timpului liber, utilități)” nici unul dintre respondenți nu au apreciat ca municipiul Slatina poate fi considerat un „oraș de nota 10”.

*Figura 2. Vă rog să vă gândiți la orașele din România ca fiind aflate într-o competiție, iar dvs. Sunteți una/unul din membri juriului. Vă rog să numiți un „oraș de nota 10” din România sub aspectul: ...Condițiilor de viață ale oamenilor care locuiesc în el*



*Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții*

Conform studiului realizat de Institutul Național pentru Cercetare și Formare Culturală (INCF) Obiceiurile de consum cultural public ale tinerilor adolescenți se împart în trei categorii: activități culturale, activități de divertisment și relaxare și activități comunitare. Pentru secțiunea „stil de viață” au fost incluse în analiză și practicile de consum individual ale tinerilor, care includ hobbyurile acestora, cu un accent pus pe activitățile artistice.

**Principalele concluzii ale studiului au fost :**

- Practicile și obiceiurile de consum cultural ale tinerilor adolescenți includ preponderant activități de divertisment și relaxare. Plimbarea în parcuri sau zone verzi, mersul în mall (pentru cumpărături, jocuri, filme, restaurante etc.) și mersul în cafenele / restaurante /baruri (altele decât cele din mall) sunt realizate cel mai des de către tineri. O explicație posibilă pentru aceste preferințe este accesul mult mai facil în aceste locuri (proximitate, gratuitate, permisivitate) comparativ cu alte locuri. Activitățile comunitare ocupă al doilea loc în preferințele adolescenților. Astfel, este important de menționat că peste 60% dintre tinerii adolescenți participă la sărbători sau evenimente locale de câteva ori pe an sau mai rar.
- Activitățile culturale sunt practicate ocazional în spațiul public, de câteva ori pe an sau mai rar, o explicație posibilă fiind accesul mai greu (infrastructură, timp, resurse financiare) și complexitatea experienței.
- Mersul la bibliotecă pentru a împrumuta cărți este singura activitate culturală care este desfășurată cu o frecvență uzuală, nu doar ocazională, o explicație posibilă fiind nevoia de informare suplimentară pentru reușita școlară.

- Patrimoniul cultural este în topul activităților culturale preferate de tineri, vizitarea unor muzee sau a unor galerii de artă și a unui monument istoric sau a unui sit arheologic reprezentând activitatea ocazională cu cel mai mare procent de frecvență în rândul tinerilor adolescenți.
- peste jumătate dintre tinerii adolescenți au participat în ultimul an la un concert de muzică sau la o piesă de teatru. Hobby-urile tinerilor în timpul lor liber includ în ordinea preferințelor fotografia, pictura / desenul și scrierea creativă.
- Tinerii adolescenți sunt mari consumatori de produse din industriile creative. Aceștia ascultă muzică în proporție mai mare decât adulții, în schimb se uită la televizor mai puțin decât aceștia din urmă. Topul celor mai ascultate genuri de muzică de către tineri include rock /pop / hip-hop / rap (77%), muzică electronică / house (45%) și manele (43%).
- Adolescenții folosesc internetul zilnic pentru a comunica cu familia și / sau prietenii, pentru a asculta muzică și pentru a citi cărți zilnic sau săptămânal, înregistrând o rată mult mai mare comparativ cu adulții. Smartphone-ul, internetul, televizorul, computerul și cablul TV sunt aproape nelipsite din casele tinerilor adolescenți. Gradul de cunoaștere a patrimoniului cultural din țara noastră este relativ ridicat în rândul tinerilor adolescenți, peste jumătate din aceștia fiind familiarizați cu acest concept.
- Remarcăm însă un procent destul de ridicat de tineri care nu au auzit niciodată despre patrimoniul cultural și au nevoie de mai multă informație pe acest subiect.
- Chiar dacă o parte dintre tinerii adolescenți nu au fost foarte familiarizați cu conceptul de patrimoniu cultural, nivelul practicilor de vizitare ale unor obiective de patrimoniu este relativ ridicat, indiferent dacă ne referim la cele din țara noastră sau din străinătate.
- Atitudinea tinerilor față de patrimoniul cultural este în general una de protejare, de mândrie și de responsabilitate, însă atitudinea lor față de graffiti este una ambivalentă.
- Se remarcă un potențial mic, dar nu de neglijat al celor care consideră că graffiti este o formă de artă și poate fi realizat pe orice clădire sau oriunde ai inspirație.
- Atitudinea ambivalentă față de graffiti se remarcă și mai mult în cazul desemnării celor mai potrivite locuri pentru desenat, unde se evidențiază pe de o parte o protejare a obiectivelor de patrimoniu prin preferința panourilor special amenajate, a locurilor părăsire și a asfaltului și mai puțin pe clădiri noi, blocuri sau mijloacele de transport în comun.
- Atunci când doresc să aflu mai multe informații despre patrimoniul cultural, tinerii adolescenți preferă căutare pe internet, fie pe motoare de căutare (Google), fie pe rețele de socializare (Facebook).
- Peste jumătate dintre tinerii adolescenți au participat cel puțin o dată la activități de voluntariat și aproape două treimi dintre ei doresc să se implice ca voluntari în acțiuni legate de patrimoniul cultural.

### 2.7.6.2 Nevoile tinerilor din Slatina

Principalele nevoi și probleme menționate în raportul „Nevoile tinerilor din Slatina”, lansat în 2019, sunt:

- Tinerii au reafirmat nevoia lor pentru un Centru de Tineret (pentru propuneri de idei proiecte, inovație, agrement, dezvoltare personală)- un spațiu ușor accesibil alocat exclusiv tinerilor, unde ar putea organiza activități culturale, informative și recreative. Mulți s-ar implica în educația nonformală: ar dori să ofere în mod voluntar meditații, cursuri în domeniile la care se pricep, de la muzică până la matematică.
- Birocrația și discutarea de probleme cu reprezentanții primăriei (Consiliul Consultativ pe Probleme de Tineret).
- Spații pentru asociațiile tinerilor și dificultățile întâlnite de către tineri în găsirea unui loc de muncă (susținerea mediului non-profit și antreprenoriatului la nivelul comunității sucevene) – s-a plasat printre cele mai importante teme.
- Evenimente culturale inițiate de tineri și în general îndreptate spre tineri au fost menționate la capitolul lipsuri, la fel ca și locuri de parcare, piste de bicicletă și oportunități de sport în general.

- Ecologizarea, curățenia în spațiile publice și plantarea copacilor este o altă activitate care ar mobiliza tinerii din Slatina.

## 2.7.7 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

<b>PROVOCĂRI</b>	<b>RECOMANDĂRI</b>
<b>Infrastructura și serviciile de educație</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gradul de încărcare al unui cadru didactic din învățământul preșcolar a fost de 20,52 în 2022, la nivelul municipiului Slatina.</li> <li>- Infrastructura unităților de învățământ: lipsa cabinetelor medicale, degradarea unor unități de învățământ, terenurile de sport și săli de sport, lipsa spațiilor de joacă în grădinițe etc.</li> <li>- Populația școlară din Municipiul Slatina scade anual.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Extinderea infrastructurii educaționale, inclusiv prin identificarea unor spații deja existente și transformarea lor în unități de învățământ.</li> <li>- Atragerea de cadre didactice, inclusiv în învățământul preșcolar.</li> <li>- Dezvoltarea unor programe în parteneriat cu mediul privat și societatea civilă pentru diversificarea oportunităților oferite elevilor și studenților (internshipuri, activități de voluntariat etc.).</li> <li>- Reabilitarea unităților de învățământ cu risc și obținerea avizului ISU.</li> <li>- Atragerea de fonduri pentru reabilitarea și modernizarea unităților de învățământ, inclusiv eficiență energetică.</li> <li>- Construirea unei facilități afterschool și a unei baze sportive în școlile care nu au aceste dotari.</li> </ul>
<b>Infrastructura de sănătate și serviciile medicale</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Municipiul Slatina a înregistrat 0.5 cabinete de familie la 1.000 de locuitori.</li> <li>- Distribuția unităților medicale este neuniformă la nivelul Municipiului.</li> <li>- Asistența medicală primară este insuficient utilizată.</li> <li>- Ponderea persoanelor care s-au declarat nemulțumiți de serviciile de sănătate este 28%, dintre care 10% sunt foarte nemulțumiți.</li> <li>- inexistența unor facilități sau servicii destinate exclusive persoanelor cu dizabilități și persoanelor vârstnice.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Este necesară consolidarea asistenței comunitare, a asistenței primare și a asistenței ambulatorii specializate.</li> <li>- Trebuie implementate măsuri pentru creșterea numărului de medici de familie, precum și regândirea importanței acestora în sistemul sanitar.</li> <li>- Realizare structuri sanitare în cartierele situate periferic.</li> <li>- Modernizarea cabinetelor medicale/ stomatologice școlare.</li> <li>- Reabilitarea și accesibilizarea Policlinicilor.</li> <li>- Accesarea fondurilor pentru infrastructură, atragerea forței de muncă și diversificarea serviciilor oferite.</li> </ul>
<b>Infrastructura și serviciile de asistență socială</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- O parte dintre problemele sociale din Slatina sunt: rata mare a abandonului școlar, copiii cu părinți plecați la muncă în străinătate și rămași singuri acasă, fără reprezentant legal, copiii victime ale exploatării prin muncă, violență școlară/domestică, bătrâni singuri acasă, lipsa locurilor de muncă, părinții dependenți de ajutorul social, precum și lipsa posibilităților de reintegrare în familie a copiilor din sistemul de protecție.</li> <li>- Lipsa spațiilor destinate structurilor societății civile.</li> <li>- Lipsa următoarelor servicii sociale: centre rezidențiale de recuperare/reabilitare pentru persoane cu diferite adicții (dependențe), persoanele vârstnice și persoanele fără adăpost, centre de zi pentru copii, familii, persoane vârstnice și adulți cu dizabilități, servicii la domiciliu, servicii de asistență comunitară și o școală</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accesarea de fonduri pentru dezvoltarea următoarelor servicii: centre rezidențiale de recuperare /reabilitare pentru persoane cu diferite adicții (dependențe), persoanele vârstnice și persoanele fără adăpost, centre de zi pentru copii, familii, persoane vârstnice și adulți cu dizabilități, servicii la domiciliu, servicii de asistență comunitară, centru de zi susținut pentru persoanele cu probleme psihiatrice, centru respiro pentru copiii și tinerii cu dizabilitati, serviciu complet pentru copii și tinerii expuși la cerșit și servicii de ocupare și angajare pentru grupurile vulnerabile.</li> <li>- Realizarea parteneriatelor public-privat, în vederea dezvoltării infrastructurii și a serviciilor de asistență socială.</li> <li>- Diversificarea utilizării terenurilor și</li> </ul>

<p>pentru toți copiii din Slatina.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Insuficiente parteneriate între administrația locală și furnizorii privați.</li> </ul>	<p>patrimoniului construit în vederea susținerii activității ONG-urilor care oferă servicii de asistență socială.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezvoltarea de instrumente pentru a atrage mai multe fonduri (naționale și europene).</li> </ul> <p>fonduri (naționale și europene).</p>
<b>Infrastructura și serviciile culturale</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conform Barometrului Urban, doar 19% dintre respondenții din municipiul Slatina sunt foarte mulțumiți de facilitățile culturale, 46% sunt mai degrabă mulțumiți, 31% mai degrabă nemulțumiți iar 5% sunt foarte nemulțumiți.</li> <li>- Promovarea infrastructurii și serviciilor culturale existente în Slatina.</li> <li>- Inexistența fondurilor pentru dezvoltarea și promovarea infrastructurii culturale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Extinderea spațiilor pentru evenimente culturale (concerte, festivaluri etc.)</li> <li>- Promovarea evenimentelor culturale organizate în zonă pentru atragerea de turiști.</li> <li>- Atragerea de fonduri pentru reabilitarea și întreținerea clădirilor de patrimoniu aflate în stare de degradare.</li> </ul>
<b>Infrastructura și serviciile pentru tineret</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dificultățile întâlnite de tineri în găsirea unui loc de muncă.</li> <li>- Lipsa de spații dedicate activităților pentru tineri și spații pentru ONG-urile locale de/ pentru tineret.</li> <li>- Inexistența unui Centru de Tineret Municipal Slatina.</li> <li>- Primăria Slatina nu asigură un fond de tineret anual (pentru ONG-uri de tineret), obligatoriu conform legii tinerilor 350/2006.</li> <li>- Numărul redus de oportunități de dezvoltare profesională oferite în municipiul Slatina.</li> <li>- Dialogul între societatea civilă și Primăria Slatina.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizarea și finanțarea continuă al Centrului de Tineret.</li> <li>- Crearea unui buget anual dedicat ONG-urilor de tineret și proiectelor demarate în societatea civilă.</li> <li>- Identificarea unor spații publice ce pot fi utilizate de ONG-uri pentru activități dedicate tinerilor.</li> <li>- Dezvoltarea Consiliului Consultativ pe Probleme de Tineret pentru a deveni funcțional.</li> <li>- Îmbunătățirea dialogului între societatea civilă și primăria municipiului Slatina.</li> <li>- Parteneriate între societatea civilă, mediul privat, instituțiile de învățământ pentru crearea de programe pentru tineri – programe de schimb de experiență, internshipuri, activități de voluntariat etc.</li> <li>- Implementarea unui sistem de închiriere al spațiilor publice pentru activitățile pentru tineret</li> <li>- Creșterea numărului de evenimente culturale și sportive pentru tineret</li> </ul>
<b>Infrastructura și serviciile pentru sport și agrement</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- În condițiile unui grad ridicat de sedentarism la nivel național, rolul administrațiilor urbane în facilitarea accesului la activități sportive și mișcare, în general, se profilează puternic atât în studii de specialitate, cât și prin așteptările cetățenilor, fiind necesară o extindere a responsabilității pentru activitatea fizică și sănătate de la nivel individual, către nivelul administrativ, de planificare urbană. Conform Eurobarometrului dedicat sportului și activității fizice din 2018, 63% dintre români nu se implică deloc în activități sportive sau exerciții fizice și doar 43% dintre respondenți consideră că au multe oportunități de a face mișcare în zona în care locuiesc. 52% dintre românii chestionați consideră că autoritățile locale nu se implică suficient pentru a facilita accesul la activitățile sportive.</li> <li>- Curțile școlilor: în mare parte acestea sunt neglijate de foarte mulți ani, nefiind valorificate la potențialul lor deplin.</li> <li>- Asigurarea de oportunități egale pentru</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Asigurarea accesului la facilități moderne de sport (stadion municipal, sală polivalentă) în vederea sprijinirii sportului de performanță și de masă</li> <li>- Deschiderea curților școlilor și transformarea acestora în spații semi-publice, în care să poată avea acces locuitorii, în intervale orare stabilite (weekend, după programul școlar)</li> <li>- Reamenajarea curților școlilor pentru a valorifica potențialul acestora pentru dezvoltarea sportului școlar și dezvoltării elevilor</li> <li>- Colaborare între școli și bazele publice de înot din Slatina, pentru integrarea cursurilor de înot în programa școlară</li> <li>- Valorificarea zonelor verzi din jurul Slatinei care pot fi menținute, protejate și extinse pentru activități sportive și asigurarea unui mediu înconjurător sustenabil, sănătos, pentru cetățeni (alergare, ciclism, drumeții ș.a.)</li> </ul>

<p>persoanele cu dizabilități, persoane din comunități marginalizate, indiferent de gen, etnie, vârstă, stare fizică, tip de activități preferate este un principiu esențial pentru susținerea dezvoltării activității fizice și sportului de masă.</p>	<p>- Implementarea de măsuri complementare precum asigurarea de spații verzi la distanțe mici de mers pe jos de locuință (0,5 km), o densitate rezidențială netă ridicată și o mai mare distribuție a stațiilor de transport în comun și a intersecțiilor sigure pentru pietoni sunt esențiale pentru integrarea activității fizice în viața cotidiană, în condițiile în care lipsa timpului este unul din principalele motive invocate pentru neimplicarea în activități</p> <p>Fizice</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Centralizarea și închirierea facilităților sportive administrate public, prin intermediul unei platforme web de programări</li> <li>- Crearea unei pagini de informare cu privire la facilitățile sportive existente în fiecare cartier</li> <li>- Crearea de parcuri active, cu aparate de fitness în aer liber, în fiecare cartier, incluzând echipamente pentru persoanele cu dizabilități</li> <li>- Amenajarea de piste de alergat în cartiere și în jurul parcurilor din oraș</li> <li>- Amenajarea de piste de biciclete bine conectate și sigure</li> <li>- Amenajarea de trasee velo de agrement și de alergare în zonele verzi ale orașului (Pădurea Strehareți)</li> <li>- Sprijinirea organizațiilor societății civile care organizează evenimente sportive în oraș, prin finanțarea și promovarea acestora</li> <li>- Campanii de conștientizare a efectelor benefice ale sportului asupra vieții și efectelor negative ale sedentarismului și implicarea de personalități sportive locale.</li> </ul>
---	--

## 2.8 MEDIU SI SCHIMBARI CLIMATICE

SIDU Slatina 2021- 2027 include detalii climatice privind capitalul natural, rezervațiile naturale și ariile protejate, calitatea factorilor de mediu și poluarea (apă, aer, sol), precum și schimbările climatice și riscurile de mediu, inclusiv radiația solară, vântul, stratul de zăpadă, precipitațiile atmosferice și caracteristici topoclimatice. În completarea acelor date, acest capitol va oferi o analiză mai extinsă privind modul în care clima, și în special schimbările climatice, pot afecta perspectivele de dezvoltare ale municipiului Slatina.

Mediul și lupta împotriva schimbărilor climatice prin protejarea mediului și minimizarea riscului pentru climă, sănătatea umană și biodiversitate reprezintă o prioritate atât la nivel global și european, cât și la nivel național și local.

La nivel global, Națiunile Unite au elaborat Cadrul pentru Dezvoltarea Sustenabilă, prin adoptarea în 2015 a Agendei 2030, un nou cadru global de dezvoltare durabilă ce stabilește 17 obiective de dezvoltare durabilă (ODD). Agenda 2030 constituie un angajament de a eradica sărăcia și de a asigura dezvoltarea durabilă la nivel global, până în 2030.

La nivelul Uniunii Europene, perioada de programare 2021-2027 este organizată sub umbrela “Green Deal” („Înțelegerea pentru un viitor verde”), cu resurse substanțiale alocate pentru a avea o Europă mai verde. Fiecare țară membră trebuie să aloce 30% din Fondul European de Dezvoltare Regională (~5,2 miliarde Euro în cazul României) pentru investiții în infrastructură verde. Prin Programul Operațional Regional Sud Vest Oltenia

, Slatina are momentan o alocare de aproximativ 11 mil. Euro, cu un focus important pe mobilitate sustenabilă și regenerare urbană.

Conform viziunii Uniunii Europene cu privire la dezvoltarea durabilă, alături de statele membre, UE este hotărâtă să fie printre primii actori care pun în aplicare Agenda 2030 a ONU. Astfel, dezvoltarea durabilă reprezintă prioritatea 0 pentru toate politicile Comisiei Europene, integrând ODD în toate politicile și inițiativele UE și promovând Agenda 2030 ca aplicarea acestora să devină o prioritate pentru toate statele membre.

Aceasta este și una din prioritățile principale ale României, conform Strategiei Naționale de Dezvoltare Durabilă 2030, a Politicii Urbane 2035, sau a documentelor programatice pentru atragerea Fondurilor Europene în Perioada de Programare 2021-2027. Prin Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă 2030, România își stabilește cadrul național pentru susținerea Agendei 2030 și implementarea setului de 17 ODD, ce include obiectivul 11 „Orașe și Comunități Durabile”. ODD 11 are ca focus dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca acestea să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile prin: asigurarea de locuințe decente, managementul riscului seismic, a riscului la inundații și alunecări de teren, ameliorarea calității aerului, dimensiunea culturală a dezvoltării durabile, și dimensiunea orașe inteligente.

Țintele de mediu asumate pentru orizontul de timp 2030 includ:

- Reducerea semnificativă a pierderilor economice provocate de inundații și alunecările de teren, îmbunătățirea răspunsului colectiv și întărirea capacității de adaptare și revenire la nivel funcțional în cel mai scurt timp după producerea evenimentului, reducerea impactului inundațiilor sau a poluărilor generate de inundații și ale alunecărilor de teren asupra ecosistemelor, inclusiv prin îmbunătățirea constantă a cadrului legislativ.
- Educarea și responsabilizarea populației pentru situații de risc seismic.
- Reducerea efectelor pe care poluarea atmosferică le are asupra sănătății umane și a mediului prin acordarea unei atenții deosebite calității aerului.
- Reducerea substanțială a numărului deceselor și bolilor provocate de produsele chimice periculoase de poluare și de contaminarea aerului, apei și a solului.

Schimbările climatice au devenit o temă de importanță și pentru cetățenii români, și, conform Barometrului Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urbane a României, 53% din populația urbană din România consideră că orașele în care trăiesc „sunt dedicate luptei împotriva schimbării climatice”. Comparat cu cetățenii altor orașe, sucevenii consideră că orașul este dedicat luptei împotriva schimbării climatice (41% fiind total de acord și 48% fiind oarecum de acord) – iar doar 4% fiind complet în dezacord cu ceea ce se face deja. Acest rezultat poziționează Slatina pe locul 16 în topul orașelor în care cetățenii sunt cei mai mulțumiți de lupta orașului său cu schimbările climatice.

Conform Strategiei Locale de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Slatina 2009 – 2015, pentru realizarea viziunii „Municipiul Slatina – Pol de dezvoltare”, una dintre cele patru Direcții Strategice de Dezvoltare o reprezintă „Consolidarea infrastructurii urbane, protejând în același timp condițiile de mediu”.

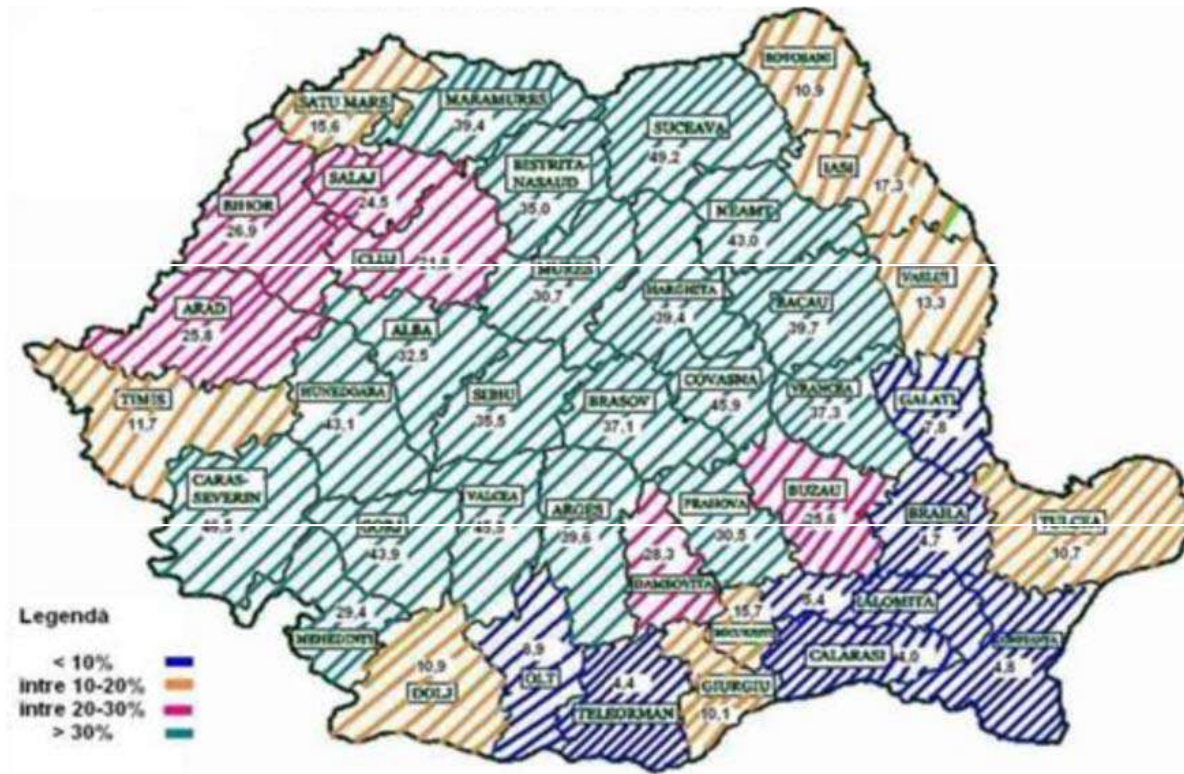
Datele culese în ultimii ani demonstrează clar faptul că temperatura este în creștere în România, iar unele zone sunt mai afectate de acest fenomen. În cele ce urmează vom discuta despre modul în care schimbările climatice afectează municipiul Slatina .

### 2.8.1 Caracterizarea capitalului natural

România dispune de cea mai mare suprafață intactă de păduri naturale și regenerate natural din Europa. Pădurile din România acoperă o suprafață de 6,539 milioane ha.

Măsurile ce au în vedere silvicultura și amenajarea teritoriului au caracter dual, contribuind atât la reducerea emisiilor de GES și a efectelor schimbărilor climatice, cât și la beneficii în ceea ce privește adaptarea la acestea. În România, unde pădurile acoperă aproximativ 27% din suprafața țării, gospodărirea durabilă a fondului forestier poate conduce la rezultate imediate în sensul diminuării efectelor schimbărilor climatice.

*Figura 1. Acoperirea cu păduri în diferite județe (procente)*



Sursa: Strategia națională privind schimbările climatice și creșterea economică bazată pe emisii reduse de carbon, Banca Mondială, 2015, preluare din Programul Național de Împădurire

Municipiul Slatina este situată în sudul României, pe malul stâng al râului Olt, pe un culoar larg, bine conturat și delimitat, în zona de contact dintre Piemontul Getic și Câmpia Olteniei. Orașul se circumscrie ca unitate fizicogeografică la extremitatea sud-vestică a Platformei Cotmeana (subdiviziune a Piemontului Getic).

Municipiul Slatina se află la aproximativ 50 km de municipiul Craiova, 70 km de municipiul Pitești și 190 km de capitala București, învecinându-se la nord cu comuna Curtișoara, la nord – est cu comuna Priseaca, la est cu comuna Valea Mare, la sud – est cu comuna Brebeni, la sud cu comuna Milcov, iar la vest cu comunele Găneasa și Slătioara.

## 2.8.2 Rezervații naturale și arii protejate

### 2.8.2.1 Arii naturale protejate

În județul Olt există 11 de arii naturale protejate de interes național, inclusiv două rezervații științifice, și anume Rezervația de bujori a Academiei și Rezervația de arborete de gârniță cu o suprafață de 54,90 de ha, respectiv 121 ha pe teritoriul județului Olt (dintr-o suprafață totală de 1.250,89 ha).

Figura 2. Arii naturale protejate de interes național în județul Olt

Denumirea ariei protejate	Cod	Localizare	Categorie IUCN	Tip	Suprafață	Observații



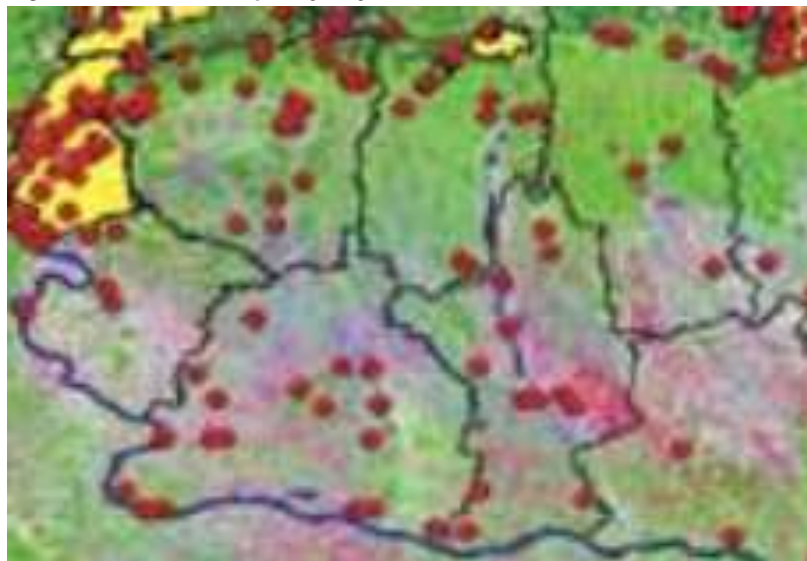
					(ha)	
Casa Pădurii din Pădurea Potelu	RONPA0 684	Ianca	IV	forestier	1,50	
Iris - Malu Roșu	VI.25	Mărunței	IV	floristic și faunistic	1.38	declarat prin HG 2151/2004
Lacul Izbiceni	VI.24	Izbiceni	IV	avifaunistic	1.095	declarat prin HG 2151/2004
Lacul Strejești	VI.22	Strejești	IV	avifaunistic	2.378	declarat prin HG 2151/2004
Pădurea Braniștea Catârilor	RONPA0 682	Obârșia, Ștefan cel Mare	IV	forestier	301,30	
Pădurea Călugărească	RONPA0 683	Crăciunei	IV	forestier	40	
Pădurea Reșca	RONPA0 895	Dobrosloveni, Fărcașele	IV	forestier	50	declarat prin HG 2151/2004
Pădurea Seaca - Optășani	RONPA0 681	Optășani	IV	forestier	135	
Rezervația de bujori a Academiei	RONPA0 685	Stoicânești	IV	floristic	54,90	
Rezervația de arborete de gârniță	RONPA0 686	Poboru	IV	forestier	121	

Valea Oltețului [2]	RONPA0 894	Fălcoiu, Dobrun, Pârșcoveni, Bârza, Voi neasa, Șopârlița	IV	mixt	900	Valea Oltețului
---------------------	------------	--	----	------	-----	-----------------

Sursa: Ministerul Mediului, Agenția Națională pentru Protecția Mediului, APM Slatina disponibil la:

<http://www.anpm.ro/web/apm-olt/arii-naturale-protejate-de-interes-national>

Figura 3. Arii naturale protejate județul Olt



Sursa: anpm.ro

Conform datelor colectate ca parte a Politicii Urbane a României, în Olt există 1.250,89 ha de arii protejate, reprezentând 0,25% din UAT.

În Municipiul Slatina nu există arii naturale protejate.

Natura 2000 este Rețeaua Ecologică Europeană ce alcătuiește ariile naturale protejate de interes comunitar, pentru conservarea patrimoniului natural al Uniunii Europene. Se bazează pe două directive: Directiva „Habitat” nr. 92/43 din 1992 și Directiva „Păsări” nr. 79/409 din 1979.

Figura 5. Situri de protecție avifaunistică (SPA) de pe teritoriul județului Olt

Nr. crt	Denumire	Localizare
1	Padurea Radomir	Dolj-Olt
2	Lacul Strejesti	Olt
3	Rezervația de arborete de gârniță	Poboru Olt
4	Lacul Izbiceni	Izbiceni

Sursa: anpm.ro

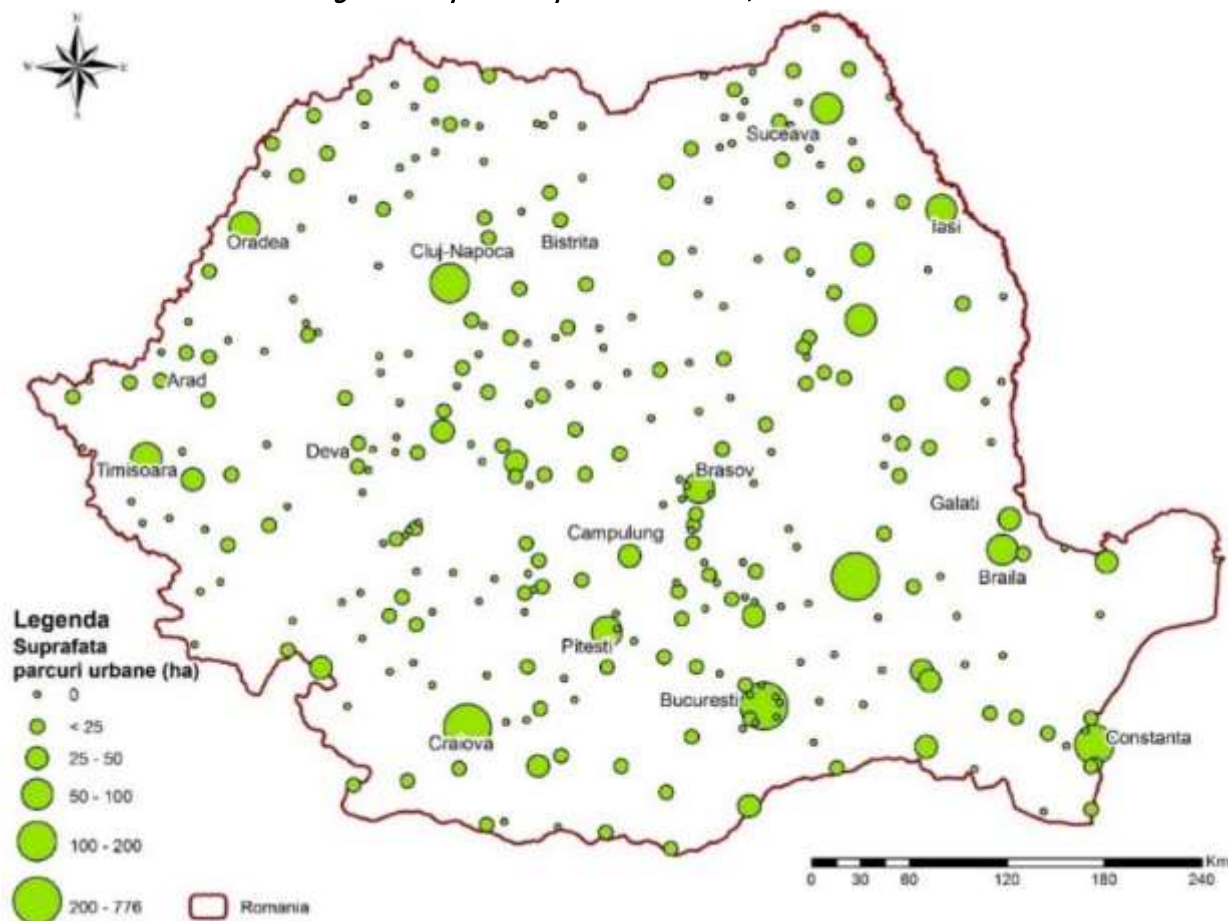
### 2.8.2.2 Spații verzi urbane

Suprafața spațiilor verzi, precum și înlesnirea accesului la acestea, reprezintă una dintre cele mai sigure metode de a crește calitatea vieții într-un oraș. Dezvoltarea, reabilitarea și mentenanța infrastructurii verzi

urbane ar trebui, ca atare, să fie o prioritate absolută pentru fiecare primărie din țară. Infrastructura verde este, însă, slab dezvoltată în România. Dintre reședințele de județ din România, numai 5 au mai mult de 26 m<sup>2</sup> de spații verzi per capita – marja recomandată de Comisia Europeană pentru spațiile urbane, iar Slatina are 20 m<sup>2</sup> de spații verzi per capita.

Parcurile urbane au de asemenea o importanță deosebită, datorită suprafețelor mai ridicate, dotărilor complexe pe care le dețin și a gradului de multifuncționalitate ecologică și socială. Un parc urban poate oferi populației și servicii culturale diverse, precum servicii de recreere, de practicare a activităților sportive, socializare sau experiență în natură. Harta de jos prezintă suprafețele absolute ale parcurilor urbane din România. Suprafața parcurilor urbane existente la nivelul Slatinei este de 21,31 ha, iar metri pătrați de spațiu de parcuri urbane pe cap de locuitor este de 1,85 m<sup>2</sup>/capita.

**Figura 7. Suprafața parcurilor urbane, la nivel național**

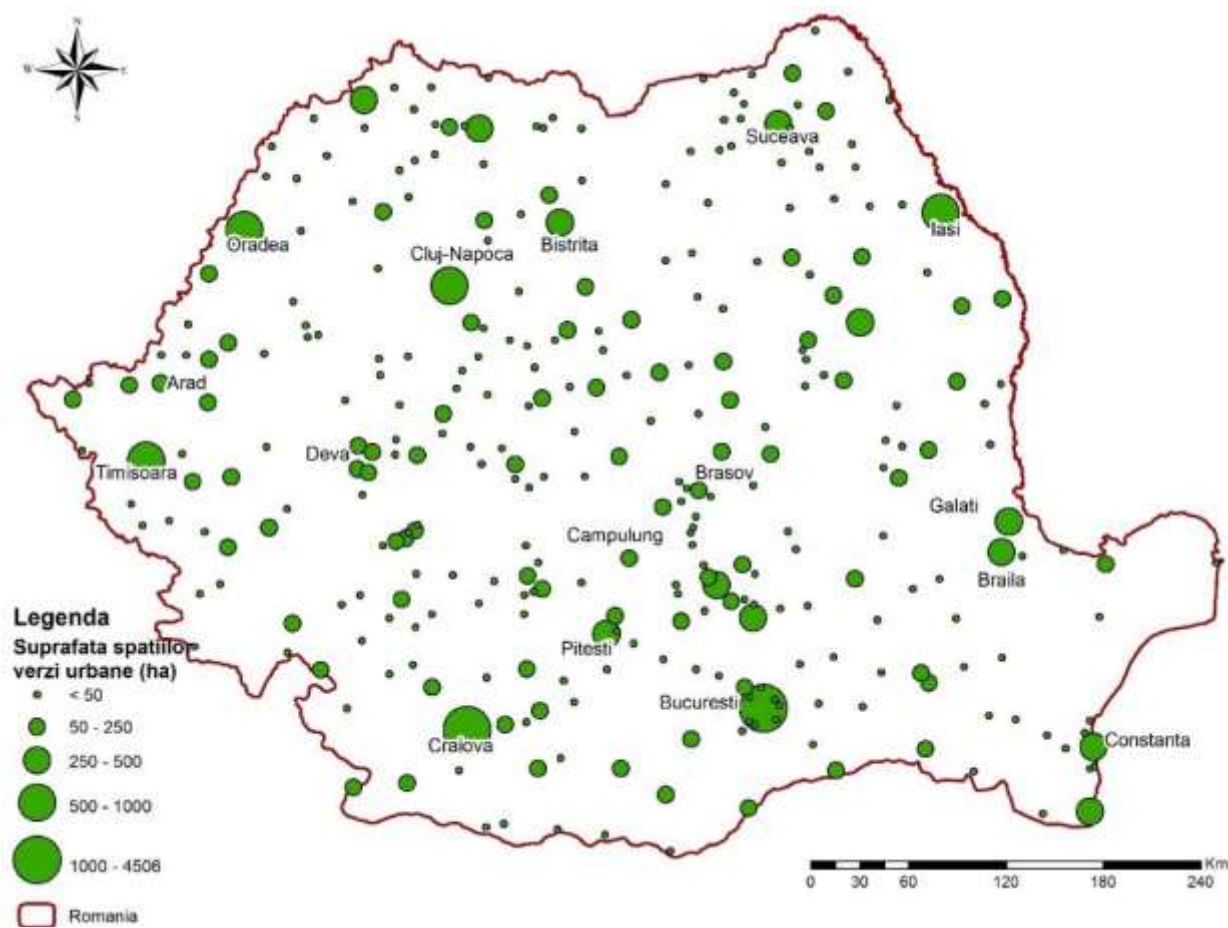


**Sursa: Politica Urbană a României**

De asemenea, un indicator important îl reprezintă și suprafața spațiilor verzi urbane, aici fiind incluse parcuri, grădini publice sau scuaruri publice, cimitire, terenurile bazelor și amenajărilor sportive în cadrul perimetrelor construibile ale localităților. Aceste spațiile verzi reprezintă o componentă de echilibru pentru infrastructurile gri la nivel urban.

Harta de mai jos prezintă distribuția spațiilor verzi urbane la nivel național.

**Figura 8. Spații verzi urbane, la nivel național**



*Sursa: Politica Urbană a României*

Conform Planului de Acțiune pentru Energie Durabilă a Municipiului Slatina și a informațiilor oferite de DEZVOLTARE URBANA SLATINA, suprafața spațiilor verzi din municipiul Slatina este de 1.488.361 m<sup>2</sup>, din care:

- Parcuri: 159.561 m<sup>2</sup>
- Scururi: 73.421 m<sup>2</sup>
- Aliniamente: 135.379 m<sup>2</sup>
- Terenuri (inclusiv terenuri afectate de alunecări): 1.120.000 m<sup>2</sup>

Cele mai mari parcuri din Slatina sunt Parcul Pitesti, Parcul Tineretului si Expo parc, însă există și diferite spații verzi cu rol decorativ sau spații verzi cu acces limitat, Suprafața spațiilor verzi urbane existente la nivelul Slatinei este de 15,9 ha, iar metri pătrați de spațiu public de recreere în aer liber pe cap de locuitor este de 18,40 m<sup>2</sup>/capita.

*Tabel 1. Lista parcurilor care aparțin de domeniul public al municipiului Slatina*

<i>Denumire</i>	<i>Adresa</i>	<i>Suprafata (m.p.)</i>
Parc Eugen Ionescu	Str. Ana Ipatescu	3.982

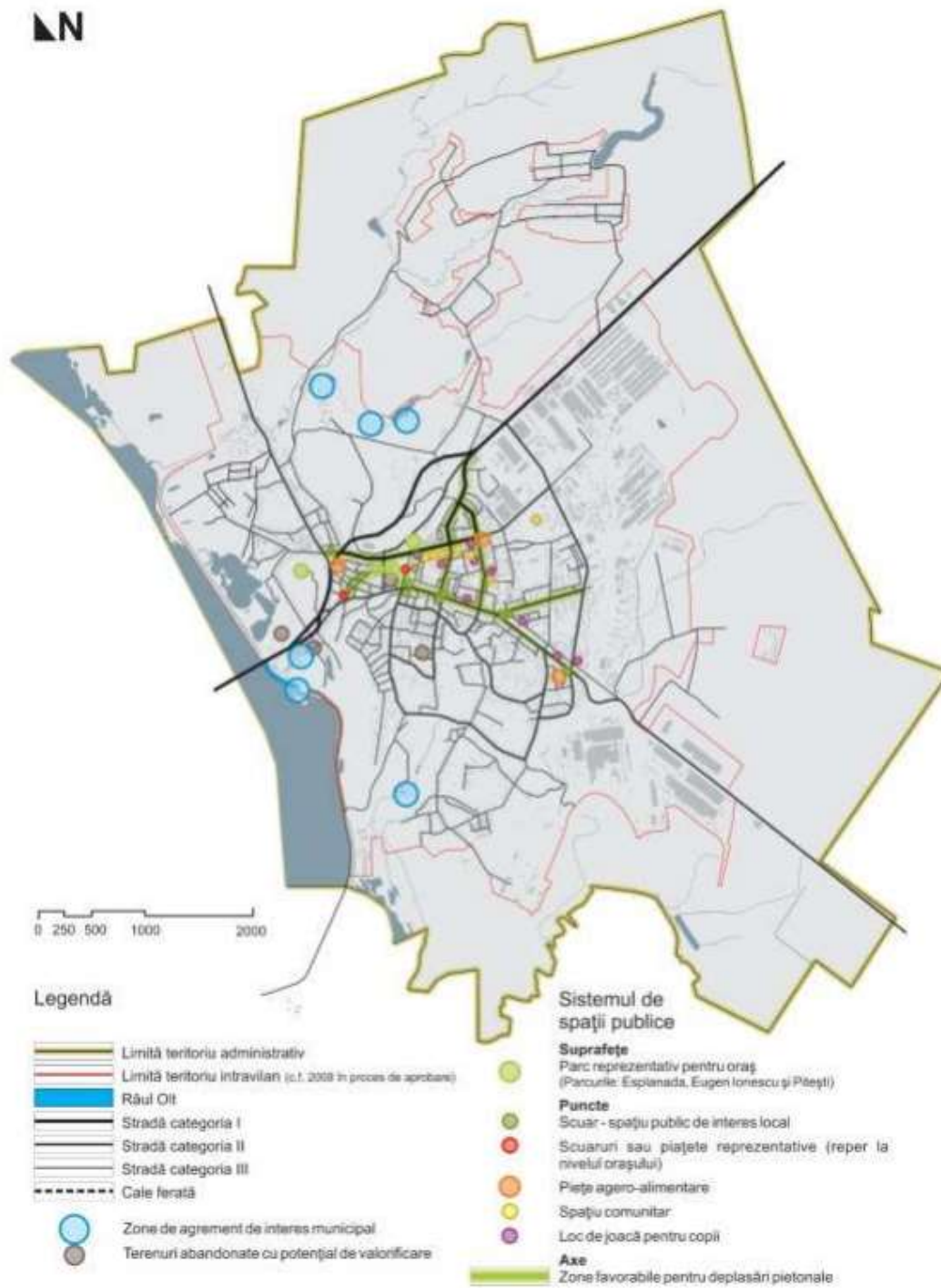
Parc Pitesti	Str. Pitesti, Nr. 24 A	63.070
Parc Directia General Economica	Str. Toamnei	1.113,43
Parc Tineretului	B-dul Al I Cuza- Aleea Eroilor	58.680
Parculet Casa Tineretului(lateral)	B-dul Al I Cuza	1.396,12
Parculet Casa Tineretului(fata)	B-dul Al I Cuza- Str. Ecaterina Teodoroiu	1.487,07
Parc BCR	B-dul Al I Cuza- Str. Basarabilor	4.599,38
Parculet Posta	B-dul Al. I Cuza- Str. Libertatii	156,33
Expo Parc	Str. Vederii	23.046,46
Esplanada	Str. Independentei	2.032,2

**Sursa: Primaria Municipiului Slatina – Directia Administrare Patrimoniu**

Hărțile de mai jos prezintă o mapare a spațiilor verzi la nivelul Slatinei și gradul de accesibilitate al acestor spații verzi.

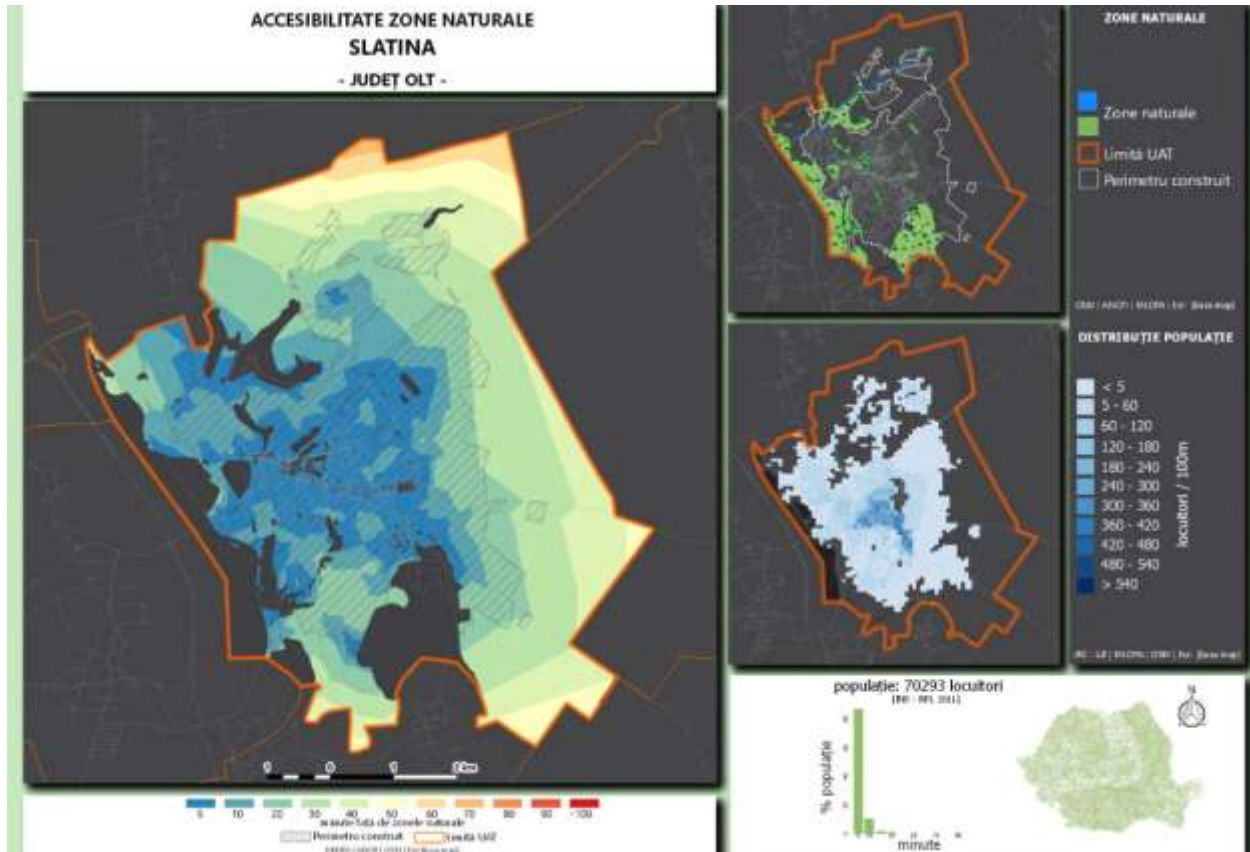
Aproximativ 41% din slatineni se află la mai puțin de 5 minute de un spațiu verde, 38% se află la 10 minute distanță, și 18% la 20 minute distanță. Deși se poate observa un grad de accesibilitate destul de ridicat a acestor spații verzi, sunt posibile îmbunătățiri. De exemplu, 91% dintre cetățenii din Târgu-Mureș sunt la 5 minute distanță de un spațiu verde, precum și 85% dintre cetățenii din Cluj sau Iași, 78% dintre cetățenii din Timișoara, și 74% dintre cetățenii din Satu Mare, Sibiu și Brașov. Pe lângă extinderea infrastructurii clasice de spații verzi (parcuri, scuaruri), o altă măsură ce poate crește calitatea vieții în oraș este un program de genul “nici o stradă fără verdeață”, prin care se poate introduce infrastructură verde în fiecare colț din oraș.

Figura 9. Spații verzi în Slatina



Sursa: SIDU Slatina revizuit

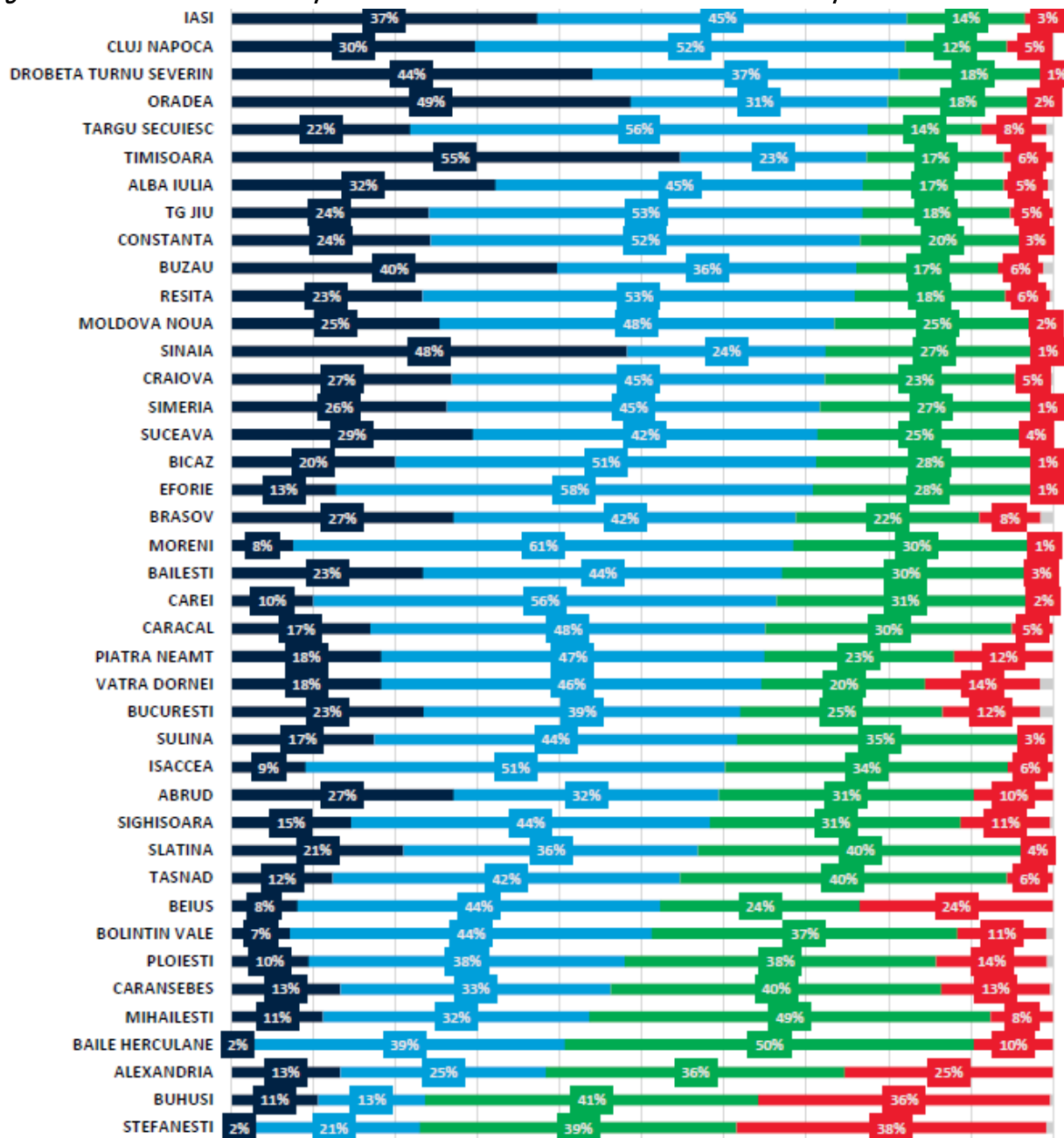
**Figura 10. Accesibilitatea spațiilor verzi în Slatina**



**Sursa: Politică Urbană a României**

Barometrul Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urban a României, a estimat gradul de satisfacție cu infrastructura verde în 41 orașe din România. Slatina se numără printre orașele cu un grad de satisfacție ridicat, cu 21% dintre cetățeni declarându-se ca fiind foarte mulțumiți și 36% mulțumiți de spațiile verzi din oraș. În mare, orașele ce au înregistrat un grad mai ridicat de satisfacție cu spațiile verzi, au fost cele cu un acces mai bun al populației la aceste spații verzi – chiar și în orașe cu o suprafață absolută mai mică de spații verzi, sau orașe cu o suprafață mai mică de spații verzi pe locuitor.

Figura 11. Barometru Urban. Răspuns la întrebarea: Cât de mulțumiți sunteți de spațiile verzi din oraș?



Sursa: Politică Urbană a României

### 2.8.3 Calitatea factorilor de mediu și poluarea urbană (apă, aer, sol)

Poluarea este una din temele cele mai importante la nivel global, devenind din ce în ce mai importantă și pentru orașele din România. În cadrul Barometrului Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urbane a României, cetățenii orașelor din România au fost rugați să listeze care sunt intervențiile mai importante pentru comunitățile lor. Primele trei priorități urbane identificate sunt:

- 1) serviciile de sănătate (39% dintre respondenți);
- 2) poluarea aerului (32%); și,



3) infrastructura rutieră (29%).

Având în vedere importanța poluării urbane, următoarele capitole vor include o analiză detaliată privind această dimensiune, pentru a identifica principalele surse de poluare în Slatina. Trebuie menționat de la început faptul că sistemul de monitorizare al calității mediului în România este deficitar. De exemplu, numărul de stații de monitorizare a poluării aerului sunt insuficiente, de multe ori prost plasate (activitățile industriale s-au mutat în afara orașelor), și în unele cazuri nefuncționale.

Alte limitări ale sistemului de monitorizare al calității mediului include: numărul redus de indicatori pe care îi pot monitoriza cu o frecvență adecvată. La nivel urban, situația se complică și mai mult, având în vedere diversitatea mult mai mare a factorilor care influențează dinamica indicatorilor de calitate a mediului și a nivelului mult mai ridicat de expunere a populației.

Figura de mai jos prezintă principalele surse de poluare și stații de monitorizare la nivelul UAT Slatina. Astfel, se poate observa faptul că principalele surse de poluare în Slatina le reprezintă activitățile de producție și cele de transport.

**Figura 12. Principalele surse de poluare și stații de monitorizare, UAT Slatina**



**Sursa: Politică Urbană a României**

Principalele concluzii ale Politicii Urbane a României privind calitatea mediului în orașele din România, includ:

- Tendința generală a calității mediului în orașele din România este una de degradare, în condițiile creșterii intensității și magnitudinii unor surse staționare și difuze (unități industriale, trafic rutier, spații rezidențiale cu conectare deficitară la serviciile publice), a scăderii calității unor servicii publice (salubritatea spațiilor publice, inclusiv a spațiilor verzi și acvatice) și a reducerii suprafețelor libere de construcții din interiorul și exteriorul orașelor;

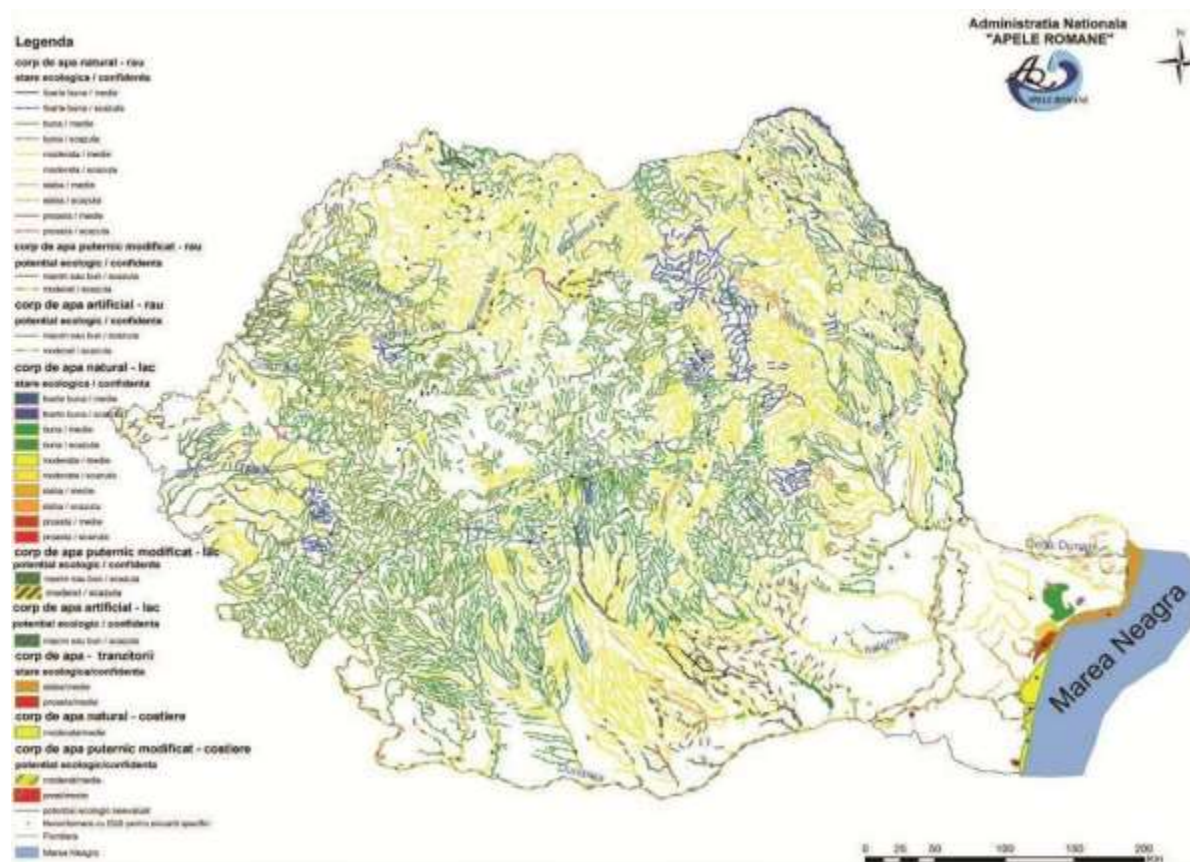
- Traficul rutier reprezintă una dintre sursele principale ale degradării mediului în orașele din România;
- Extinderea teritoriului localităților, inclusiv prin expansiune urbană de tip „urban sprawl” generează probleme semnificative legate de managementul deșeurilor, al apelor uzate și de igienă;
- Tendința de extindere a suprafețelor impermeabile, în special prin extinderea construcțiilor rezidențiale, a platformelor comerciale și a căilor de comunicație, generează din ce în ce mai multe probleme de management al apei la nivelul orașelor;
- Apariția unor zone cu probleme de calitate a aerului sunt determinate atât de modificările înregistrate la nivelul fondului regional (reducerea suprafețelor ocupate de păduri, care permite accentuarea problemelor de eroziune eoliană, creșterea intensității unor surse de poluare a aerului din exteriorul orașului), cât și de cele din orașe (creșterea semnificativă a parcului auto și implicit a traficului rutier, extinderea construcțiilor, activarea agenților economici mici și mijlocii);
- Apariția, cu precădere în aval de orașe, a unor sectoare de râu cu probleme semnificative de calitate a apelor din cauza epurării insuficiente a apelor uzate se corelează cu extinderea suprafețelor construite care nu sunt racordate la canalizare;
- Accentuarea problemelor de gestionarea deșeurilor se datorează creșterii cantităților și diversității deșeurilor, menținerii unei rate reduse de reciclare și a depozitării ca metodă dominantă de eliminare ;
- Menținerea problemelor legate de siturile contaminate, în contextul investițiilor deficitare în reconstrucția ecologică a acestora, este o problemă a orașelor postindustriale;
- Speciile invazive și cele oportuniste tind să devină o problemă din ce în ce mai costisitoare pentru orașele din România și cu implicații din ce în ce mai serioase la nivel social și economic.

### 2.8.3.1 Calitatea și poluarea corpurilor de apă

Pentru a analiza starea ecologică a corpurilor de apă se analizează diferiți indicatori morfometrici, fizici, chimici, biologici și microbiologici. Apele Române este instituția a cărei responsabilitate este de a încadra corpurile de apă în diferite stări ecologice, în funcție de care se estimează potențialul ecosistemelor acvatice de a susține ecosistemele acvatice, dar și de a furniza resurse de apă de calitate, necesare folosințelor de apă.

Banca Mondială a elaborat pentru Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice un “Ghid de Investiții în Infrastructura de Apă-Canal”, unde a fost mapată și calitatea tuturor corpurilor de apă din România, conform datelor de la Apele Române.

Figura 13. Potențialul ecologic al corpurilor de apă din zona urbană Slatina



Sursa: Ghid de investiții pentru proiecte de apă caldă și apă uzată, Banca Mondială

La nivel urban, un factor ce poate afecta calitatea apei, este ponderea suprafețelor impermeabile – adică suprafețele ce nu permit infiltrarea apei în sol la nivelul unui oraș. Un grad scăzut de permeabilitatea a solului poate afecta negativ serviciile ecosistemice de reglare. Reducerea spațiilor impermeabile poate avea un impact pozitiv nu numai asupra calității solului urban și al corpurilor de apă, ci poate contribui și la reducerea efectului de insulă de căldură urbană.

### 2.8.3.2 Calitatea și poluarea aerului

Poluarea aerului este direct responsabilă pentru calitatea vieții în orașe. Există mai multe surse de poluare aeriană, cu impact diferit asupra sănătății umane. În general, poluarea aeriană este un rezultat al activităților antropice, precum activități industriale, transport motorizat, încălzire, sau generare electricitate, cu impact atât la nivel local, cât și pe o arie mai largă.

În România, calitatea aerului este reglementată prin Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, ce transpune Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind arsenul, cadmiul, mercurul, nichelul și hidrocarburile policiclice aromatice în aerul ambiental.

La nivelul municipiului Slatina, calitatea aerului este monitorizată de Agenția pentru Protecția Mediului, și se realizează prin intermediul a patru stații automate de monitorizare aparținând Rețelei Naționale pentru Monitorizarea Calității Aerului (RNMCA)

Agenția pentru Protecția Mediului Olt deține două stații automate de monitorizare a calității aerului în municipiul Slatina, o stație de tip industrial (OT1) și o stație de tip fond urban (OT2) ce fac parte din Rețeaua națională de Monitorizare a Calității Aerului.

Stația OT1 este amplasată pe Dealul Grădiște, Slatina



*Sursa: APM Olt*

Poluanții măsurați de această stație sunt : SO<sub>2</sub> ( dioxid de sulf ), NO<sub>2</sub> ( dioxid de azot), O<sub>3</sub> (ozon), CO (monoxid de carbon) și PM<sub>10</sub> ( pulberi în suspensie )

Stația OT2 este amplasată pe Aleea Muncii nr.4 (vezi foto 2) Poluanții măsurați se această stație sunt: O<sub>3</sub> (ozon), pulberi în suspensie PM<sub>10</sub> și PM<sub>2,5</sub>



*Sursa: APM Olt*

Aceste amplasamente au fost alese ținându-se seama de criteriile de amplasare stabilite prin Legea 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător prin care este aprobat Normativul privind stabilirea valorilor limită, a valorilor de prag și a criteriilor și metodelor de evaluare a dioxidului de sulf, dioxidului de azot și a pulberilor în suspensie.

Pentru informarea publicului asupra datelor privind calitatea aerului în mun. Slatina, au fost amplasate două panouri de afișaj, unul exterior, ce se află la intersecția B-dului A.I. Cuza cu str. Libertății și unul interior, ce se găsește în holul sediului APM Olt.

Pe panoul exterior este afișat indicele general de calitate a aerului, ce permite descrierea sub o formă simplă a informațiilor privind starea globală a calității aerului în aria de reprezentativitate a stației.

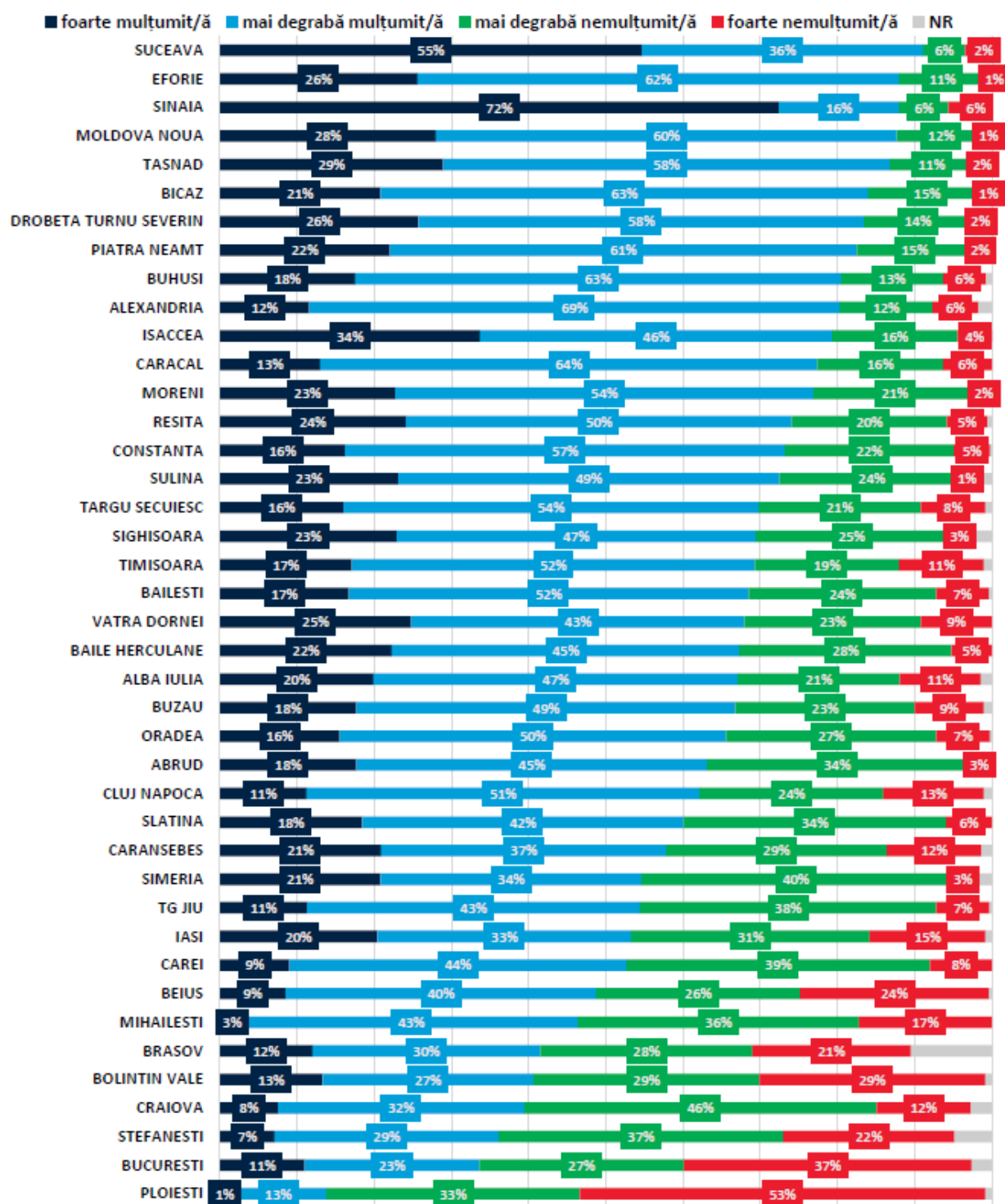
Astfel pe panou va fi afișat un cod de culori care corespunde indicilor generali de calitate a aerului de la 1 la 6 și calificativelor: bun, acceptabil, moderat, rău, foarte rău și extrem de rău.

O analiză efectuată de o echipă condusă de Cristi Iojă de la Universitatea București, a estimat calitatea aerului în toate orașele din România. Datele sunt prezentate în figura de mai jos, începând de la un indice pentru cel mai mic nivel de poluare de 22,5 în Marghita, județul Bihor, până la un indice de poluare de 68,4 în Rovinari, județul Gorj. Slatina este în prima jumătate privind gradul de poluare la nivel național, cu un grad de 35,9.

Aceste date tehnice au fost coroborate și cu o anchetă sociologică. Barometrul Urban 2020, elaborate în cadrul Politicii Urbane a României, a întrebat cetățenii din 41 orașe din România să indice cât de mulțumiți sunt de calitatea aerului în orașul lor. Astfel, 60% din populația urbană a României este mulțumită de calitatea aerului din orașele de reședință. Gradul cel mai ridicat de mulțumire față de calitatea aerului a fost înregistrat în Regiunile Nord-Est și Sud-Est (75%), iar cea mai scăzută apreciere în regiunea București-Ilfov (34%).

Distribuția mulțumirii privind calitatea aerului înregistrează disparități mari la nivel național, de la 91% apreciere în Suceava, până la 14% apreciere în Ploiești. Doar șase din cele 17 reședințe de județ se poziționează sub media la nivel național, gradul ridicat de insatisfacție măsurat în București și Ploiești alterează media generală a reședințelor de județ cu 10% din total.

Figura 15. Barometru Urban. Răspuns la întrebarea: Cât de mulțumiți sunteți de calitatea aerului din oraș?



Sursa: Politică Urbană a României

Mai jos sunt prezentați o serie de indicatori de calitatea mediului în urma unei analize dezvoltate ca parte a Politicii Urbane a României.

### 2.8.3.2.1 Concentrația de particule în suspensie din aer (PM10)

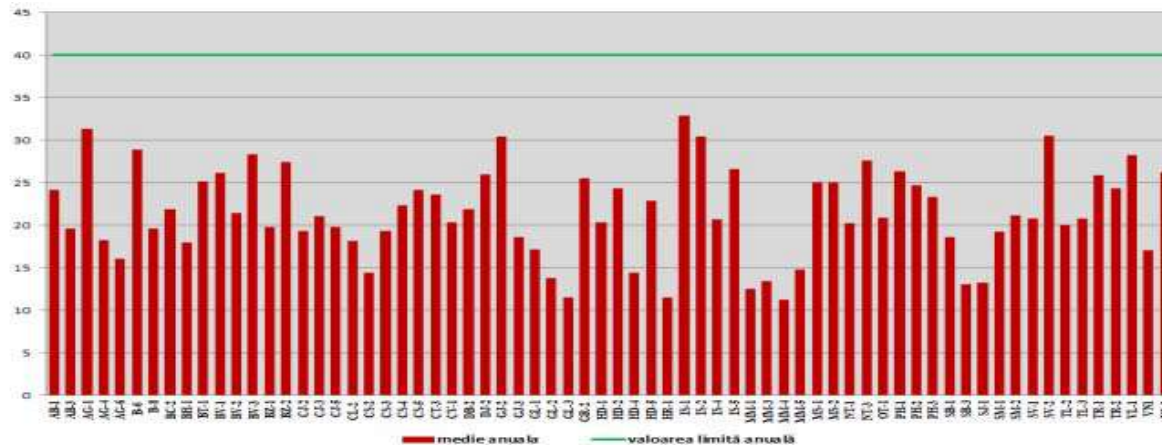
Concentrația de particule în suspensie din aer, PM10, se referă la particule fine (definite ca având un diametru de 10 micrometri sau mai puțin) emise direct în atmosferă, fie din surse naturale (fondul natural alcătuit din depozite de roci friabile), fie antropice (emisii industriale, din transporturi, activități din construcții). O mare parte din populația urbană este expusă la niveluri ridicate de particule fine, ce depășesc valorile limită pentru protecția sănătății umane. Particulele pot avea efecte adverse asupra sănătății umane și pot fi responsabile pentru o serie de probleme respiratorii. Conform legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, valoarea limită anuală pentru protecția sănătății umane la particule în suspensie PM10 este de 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , iar valoarea limită zilnică este 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , a nu se depăși de mai mult de 35 de ori într-un an calendaristic.

Pentru anul 2020, evaluarea calității aerului înconjurător în România s-a realizat prin intermediul a 149 stații automate care fac parte din Rețeaua Națională de Monitorizare a Calității Aerului (R.N.M.C.A.), repartizate pe întreg teritoriul țării, după cum urmează:

- 30 stații de tip trafic pentru evaluarea aportului emisiilor din trafic;
- 59 stații de tip industrial pentru evaluarea aportului emisiilor din surse industriale;
- 33 stații de tip fond urban pentru evaluarea nivelului de fond al poluării pentru zonele urbane;
- 16 stații de tip fond suburban pentru evaluarea nivelului de fond al poluării pentru zonele suburbane;
- 8 stații de tip fond regional/rural pentru evaluarea nivelului de fond regional/rural al poluării;
- 3 stații de tip EMEP pentru monitorizarea și evaluarea poluării aerului în context transfrontier la lungă distanță.

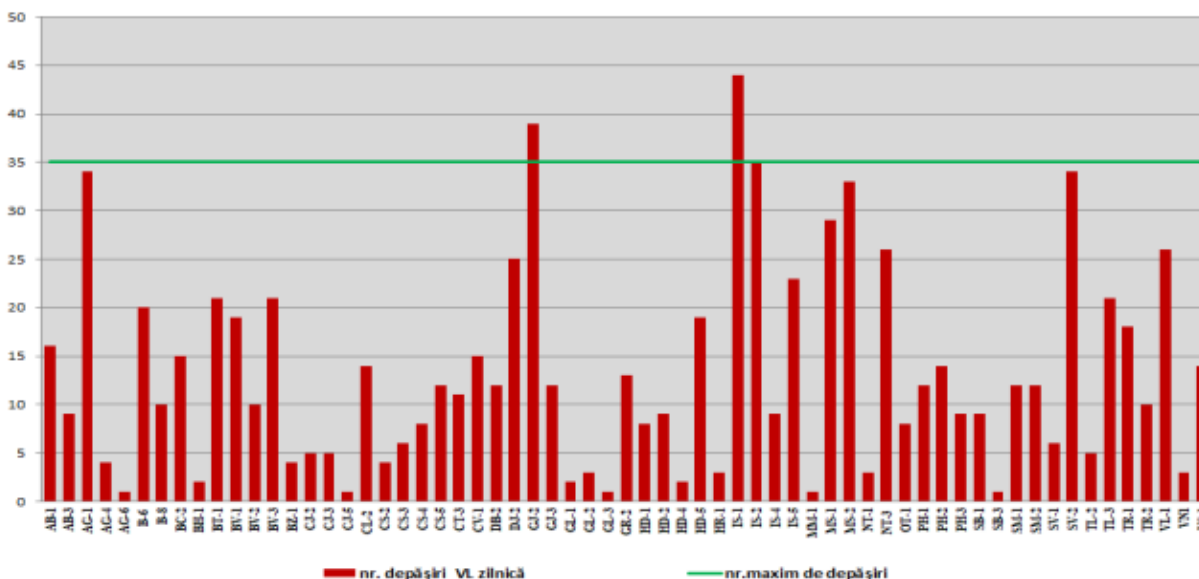
Conform „Raport calitatea aerului in Romania in anul 2020”, realizat de Agenția Națională pentru Protecția Mediului, graficele sunt realizate pe baza măsurărilor efectuate în stațiile automate de monitorizare a calității aerului, cu respectarea obiectivelor de calitate a datelor stabilite în Anexa nr. 4 din Legea 104/2011. În acest raport au fost luate în considerare stațiile care au furnizat date ce respect criteriile de calitate privind agregarea și calculul parametrilor statistici, conform Anexei 3, B.1 și D.2 din Legea nr. 104/2011.

Figura 16. Particule în suspensie (PM10): Concentrații medii anuale 2020, România



Sursa: Raport calitatea aerului in Romania in anul 2020, realizat de Agenția Națională pentru Protecția Mediului

Figura 17. Particule în suspensie (PM10): Numărul de depășiri ale valorii limită zilnice 2020, România



Sursa: Raport calitatea aerului in Romania in anul 2020, realizat de Agenția Națională pentru Protecția Mediului

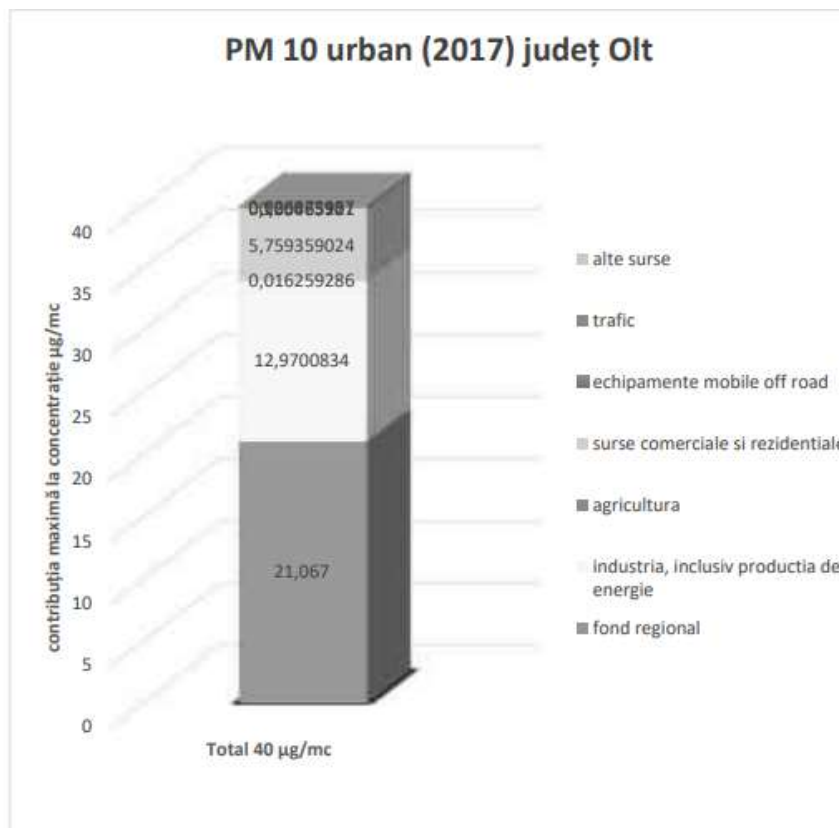
Conform Ordinului nr. 2202 din 11 decembrie 2020 privind aprobarea listelor cu unitățile administrativ-teritoriale întocmite în urma încadrării în regimuri de gestionare a ariilor din zonele și aglomerările prevăzute în anexa nr. 2 la Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, municipiul Slatina se încadrează în regimul de gestionare I pentru indicatorul particule în suspensie PM10, întrucât nivelurile pulberilor PM10 sunt mai mari sau egale cu valoarea limită zilnică, în timp ce restul județului Olt a fost încadrat în regimul de gestionare II, la toți poluanții reglementați de lege (SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, CO, benzen, PM10, PM2,5 și Pb, Cd, As și Ni din PM10), întrucât nivelurile tuturor poluanților sunt mai mici decât valorile-limită/valorile-țintă prevăzute de legea 104/2011.

Cauza este aceea că, atât în anul 2019 cât și în anul 2018, în stația OT2 de tip industrial din municipiul Slatina s-au înregistrat câte 35 de depășiri, fiind astfel atins numărul maxim admis de depășiri ale valorii limită zilnice într-un an calendaristic. Ca urmare, a fost inițiată, de către Primăria municipiului Slatina, elaborarea Planului de calitate a aerului pentru particule în suspensie PM10.

Figura 20 prezintă evoluția numărului de depășiri ale valorilor limită zilnice la particule în suspensie PM10 (50 μg/m<sup>3</sup>, a nu se depășească de mai mult de 35 de ori într-un an calendaristic) în stațiile din municipiul Slatina în perioada 2009-2020, conform rapoartelor anuale privind calitatea aerului înconjurător în județul Slatina pentru anii 2009-2020. Depășirile valorilor limită zilnice au fost înregistrate îndeosebi în stația OT2 de tip industrial, preponderent sezonul rece, indicând astfel o cauză principală în procesele de ardere a combustibililor solizi pentru încălzire.

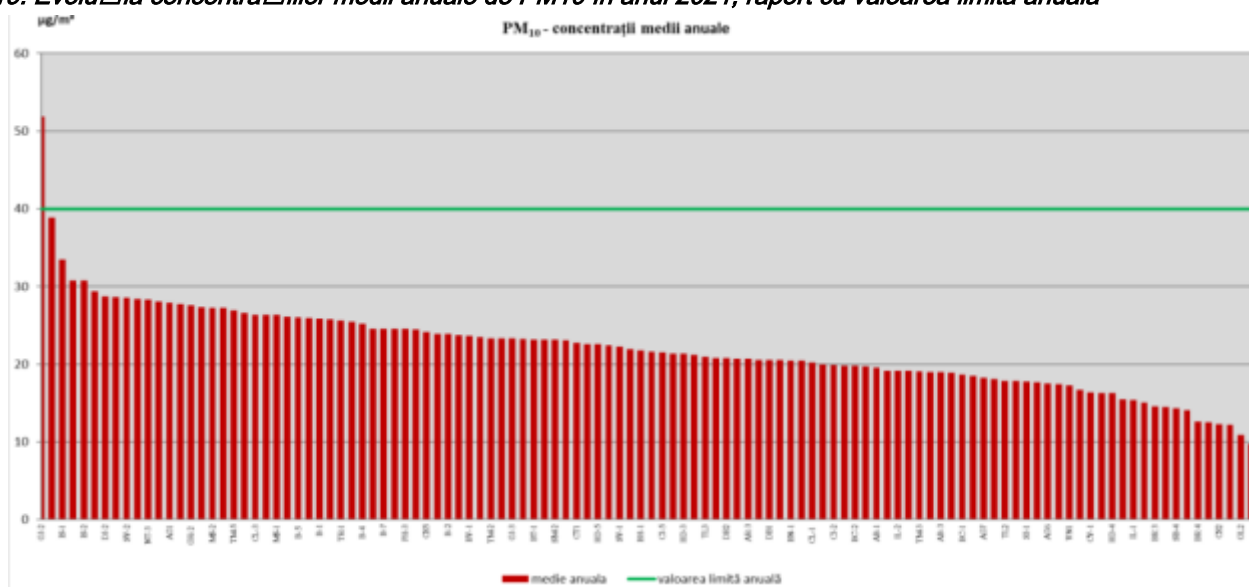


Figura 18. Evoluția valorii limită zilnice la PM10 în stațiile din Slatina, în anul 2017



Sursa: APM Olt

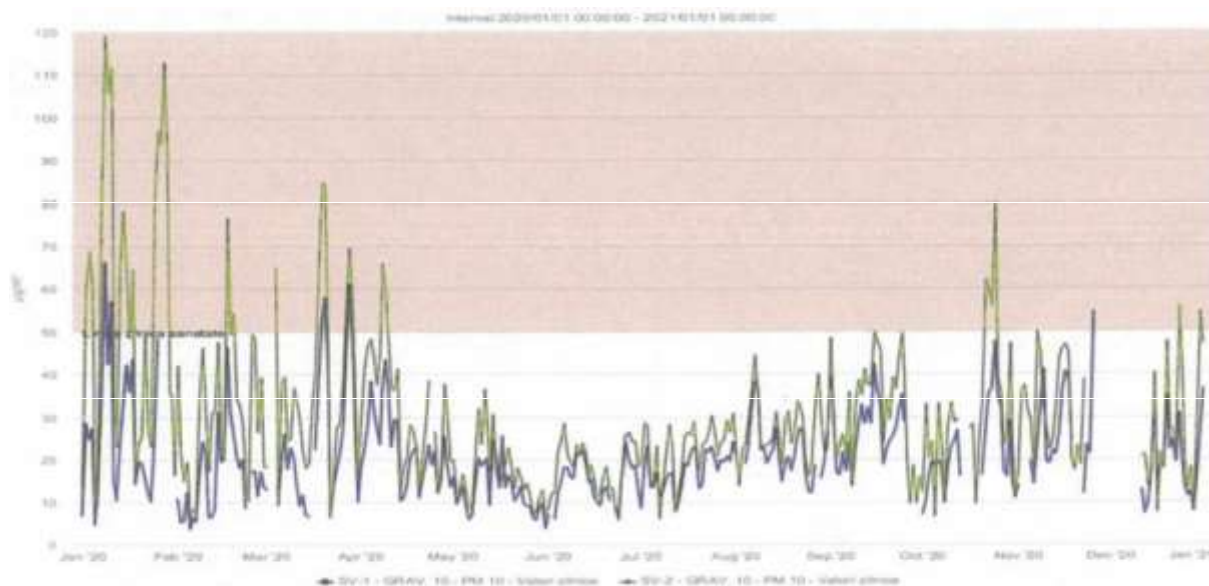
Figura 19. Evoluția concentrațiilor medii anuale de PM10 în anul 2021, raport cu valoarea limită anuală



Sursa: Raport anual privind calitatea aerului pentru anul 2021, de pe site-ul APM

În anul 2021, în fiecare din cele 2 stații de monitorizare din municipiu s-au înregistrat depășiri ale valorii limită zilnice pentru protecția sănătății umane, dar în nicio stație de monitorizare nu s-a depășit numărul maxim admis de depășiri/ an.

**Figura 20. Evoluția concentrațiilor maxime zilnice de PM10 în stațiile RNMCA din județul Olt,**



**Sursa: Raport anual privind calitatea aerului pentru anul 2021, de pe site-ul APM**

La cele două stații de monitorizare, OT1 și OT2, se constată că cele mai mari valori s-au înregistrat în sezonul rece, când se produc cele mai mari emisii de la instalațiile de producere a căldurii în sistem individual și centralizat. Valoarea limită anuală pentru protecția sănătății umane nu a fost depășită în nicio stație de monitorizare.

**Figura 21. Calitatea aerului în stațiile de monitorizare din Municipiul Slatina , decembrie 2022**

Nr Crt	Cod stație	Zona	Indice general de calitatea aerului zilnic						Obs.
			1 BUN	2 ACCEPTABIL	3 MODERAT	4 RAU	5 FOARTE RAU	6 EXTREM DE RAU	
1.	OT1	Dealul Grădiște Slatina							
2.	OT2	Aleea Muncii, nr 4 Slatina							

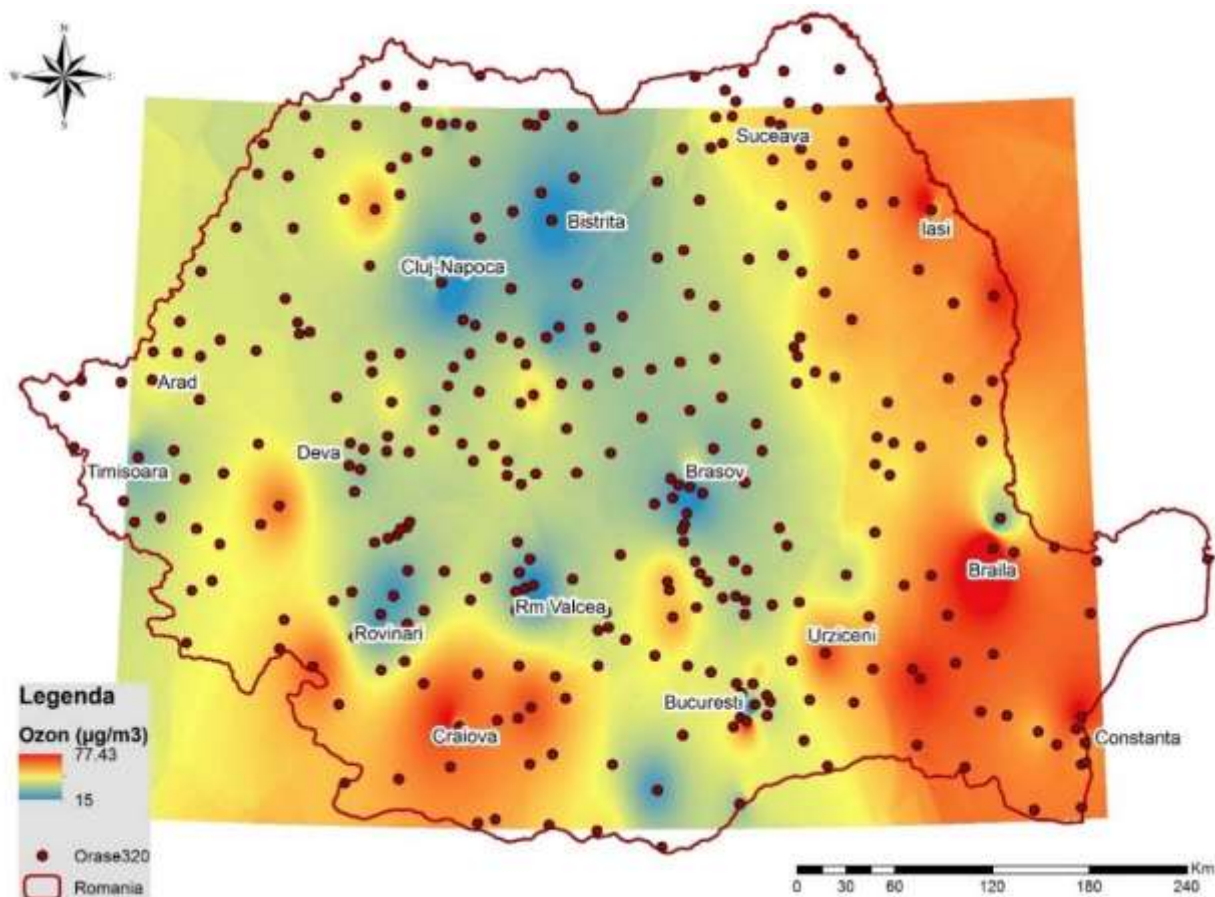
**Sursa: apm.ro**

### 2.8.3.2.2 Concentrația de ozon troposferic (O<sub>3</sub>)

Ozonul troposferic este un oxidant puternic, cu posibile efecte adverse asupra sănătății umane și a ecosistemelor. Acesta este un indicator al smogului fotochimic, reprezentând o problemă mai ales în timpul lunilor de vară. Concentrațiile mari de ozon la nivelul solului pot afecta sistemul respirator, iar expunerea pe termen lung poate accelera declinul funcției pulmonare.

Concentrațiile mari în mediul înconjurător sunt dăunătoare spațiilor verzi, cauzând limitarea desfășurării fotosintezei și reducând rezistența la boli. O concentrație mai mare a ozonului troposferic este întâlnită în orașele situate în Câmpia Română, Podișul Dobrogei și Podișul Moldovei, unde și cantitatea de radiație solară este mai ridicată.

Figura 22. Concentrația de ozon troposferic (O<sub>3</sub>), la nivel național



Sursa: *Politica Urbană a României*

Slatina se situează undeva la mijlocul distribuției valorilor înregistrate în România, iar valorile înregistrate sunt sub pragurile maxime admise. Concentrația medie anuală de ozon troposferic înregistrată în 2020, era de 47,7 µg/m<sup>3</sup>.

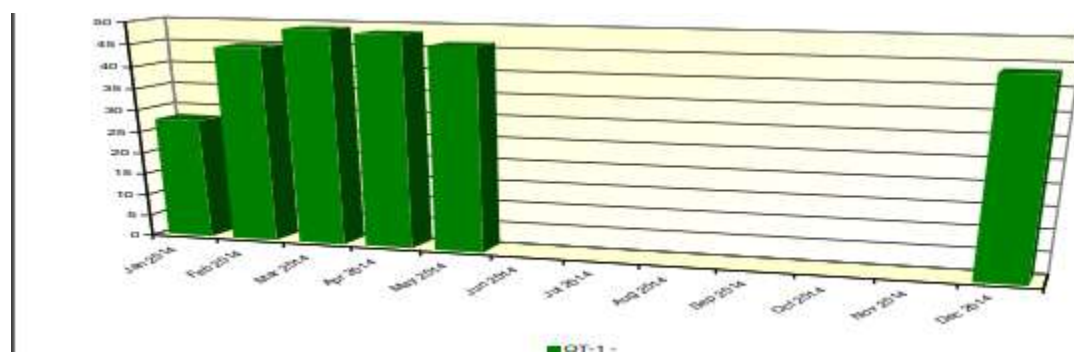
Legea 104 /2011 stabilește următoarele valori prag pentru O<sub>3</sub>: pragul de informare (valoare medie orară) este de 180 µg/m<sup>3</sup> și pragul de alertă (valoare medie orară) este de 240 µg/m<sup>3</sup>, valoare medie orară măsurată sau prognozată pentru 3 ore consecutiv. Valoarea țintă pentru protecția sănătății umane (valoare

maximă zilnică a mediilor pe 8 ore dintr-un an calendaristic) este de  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , valoare care nu trebuie depășită mai mult de 25 de zile într-un an calendaristic, mediat pe 3 ani.

Legea stabilește totodată obiectivul pe termen lung pentru maximele zilnice ale mediilor mobile la 8 ore care este de  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , valoare ce nu ar trebui depășită în nici o zi. Tendința la nivelul municipiului Slatina este de menținere a concentrațiilor medii anuale.

Figura de mai jos prezintă evoluția concentrațiilor medii orare a O<sub>3</sub> înregistrate în stațiile din municipiul Slatina în anul 2020, acestea încadrându-se sub pragul de informare a publicului ( $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) și sub pragul de alertă ( $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ).

Figura 23. Evoluția concentrațiilor medii orare de O<sub>3</sub> în stațiile RNMCA din județul Olt,



Sursa: apm.ro

Figura 24. Concentrații de O<sub>3</sub> în stația OT 1 din județul Municipiul Slatina, 2023

TABEL SINTEZA							
stație	poluant	medie lunară	unitate măsură	tip depășire	nr. depășiri în luna curentă	nr. total depășiri de la începutul anului	captura lunară de date (%)
OT-1	SO <sub>2</sub>	6,90	µg/m <sup>3</sup>	-	0	0	86,53
OT-1	NO <sub>2</sub>	12,50	µg/m <sup>3</sup>	-	0	0	95,97
OT-1	CO	0,07	mg/m <sup>3</sup>	-	0	0	100
OT-1	ozon	*	µg/m <sup>3</sup>	-	0	0	0
OT-1	PM <sub>10</sub> automat	7,37	µg/m <sup>3</sup>	VL 24 ore	0	1	49,86
OT-1	PM <sub>10</sub> gravim.	16,50	µg/m <sup>3</sup>	VL 24 ore	0	1	96,67

\*lipsă date – analizor defect

Sursa: apm.ro



Figura 25. Concentrații de O3 în stația OT 2 din județul Municipiul Slatina, 2023

TABEL SINTEZĂ							
stație	poluant	medie lunară	unitate măsură	tip depășire	nr. depășiri în luna curentă	nr. total depășiri de la începutul anului	captura lunară de date (%)
OT-2	ozon	77,79	μg/m <sup>3</sup>	Valoare tinta (120 microg/m <sup>3</sup> , valoarea maxima zilnica a mediilor pe 8 ore)	2	20	100
OT-2	PM2,5 gravim.	12,54	μg/m <sup>3</sup>	VL 24 ore	0	0	90
OT-2	PM10 gravim.	21,33	μg/m <sup>3</sup>	VL 24 ore	0	2	90

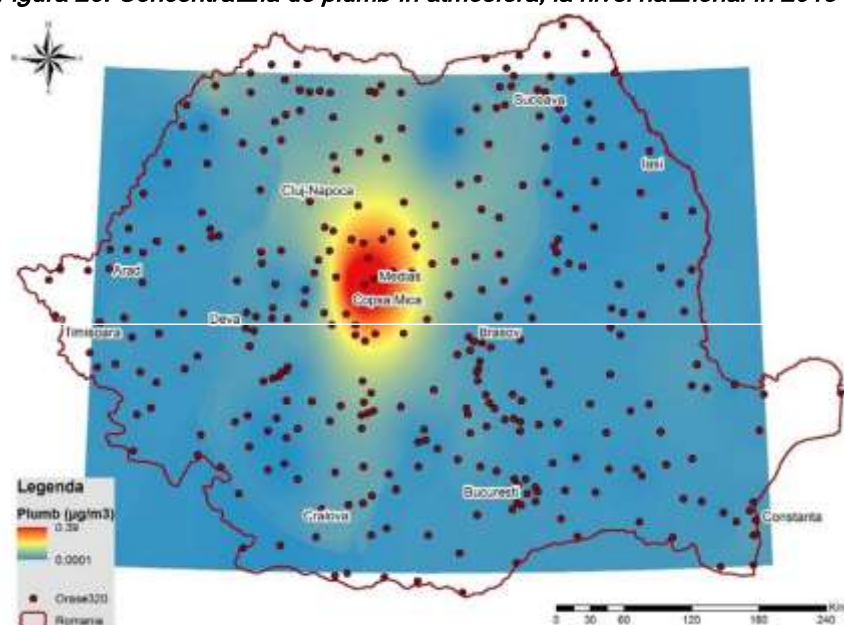
Sursa: apm.ro

### 2.8.3.2.3 Concentrația de plumb în atmosferă (Pb)

Plumbul este unul dintre cele mai prezente metale grele în atmosfera urbană, fiind relaționat în mod direct cu intensitatea traficului rutier convențional și cu activitatea industrială din sectorul metalurgic. Este unul dintre metalele grele cu cea mai mare agresivitate asupra organismului uman și asupra ecosistemelor, fiind de asemenea foarte dificil de îndepărtat din ecosistemele naturale și modificate prin capacitatea acestuia de a se bioacumula și biomagnifica. Valorile cele mai ridicate ale concentrației de plumb în atmosferă apar în zona Copșa Mică-Mediaș, datorită poluării istorice generate de funcționarea combinatului de metalurgie neferoasă de la Copșa Mică.

În Slatina, valorile rezultate din monitorizări sunt sub valorile admise. La nivelul solurilor urbane măsurătorile efectuate evidențiază posibila existență a unor valori foarte ridicate, indicând nevoia unor măsurători mai riguroase.

Figura 26. Concentrația de plumb în atmosferă, la nivel național în 2015



#### 2.8.3.2.4 Concentrația de monoxid de carbon (CO)

Monoxidul de carbon este un gaz care monitorizează impactul traficului rutier asupra mediului urban, contribuind sinergic la degradarea calității aerului urban. Este necesară reducerea concentrației de monoxid de carbon pentru a avea o creștere a eficienței și a competitivității ecosistemului urban.

La nivel național, valorile înregistrate sunt considerabil mai scăzute decât limita maximă admisă. Valorile mai ridicate ale concentrației de monoxid de carbon apar în municipiul București și proximitatea acestuia, precum și în orașele de importanță regională, sensibile datorită intensității mai ridicate a surselor de ardere (în special a traficului rutier).

Slatina se situează undeva la mijlocul distribuției valorilor înregistrate în România, iar valorile înregistrate sunt sub pragurile maxime admise. În Slatina, concentrația medie anuală de monoxid de carbon înregistrată în 2022 a fost de 0,07 mg/m<sup>3</sup>. O concentrație a monoxidului de carbon sub valoarea de 7 mg/m<sup>3</sup> este considerată a avea impact redus asupra sănătății umane.

Figura 27. Concentrația de monoxid de carbon, la nivel național în 2015

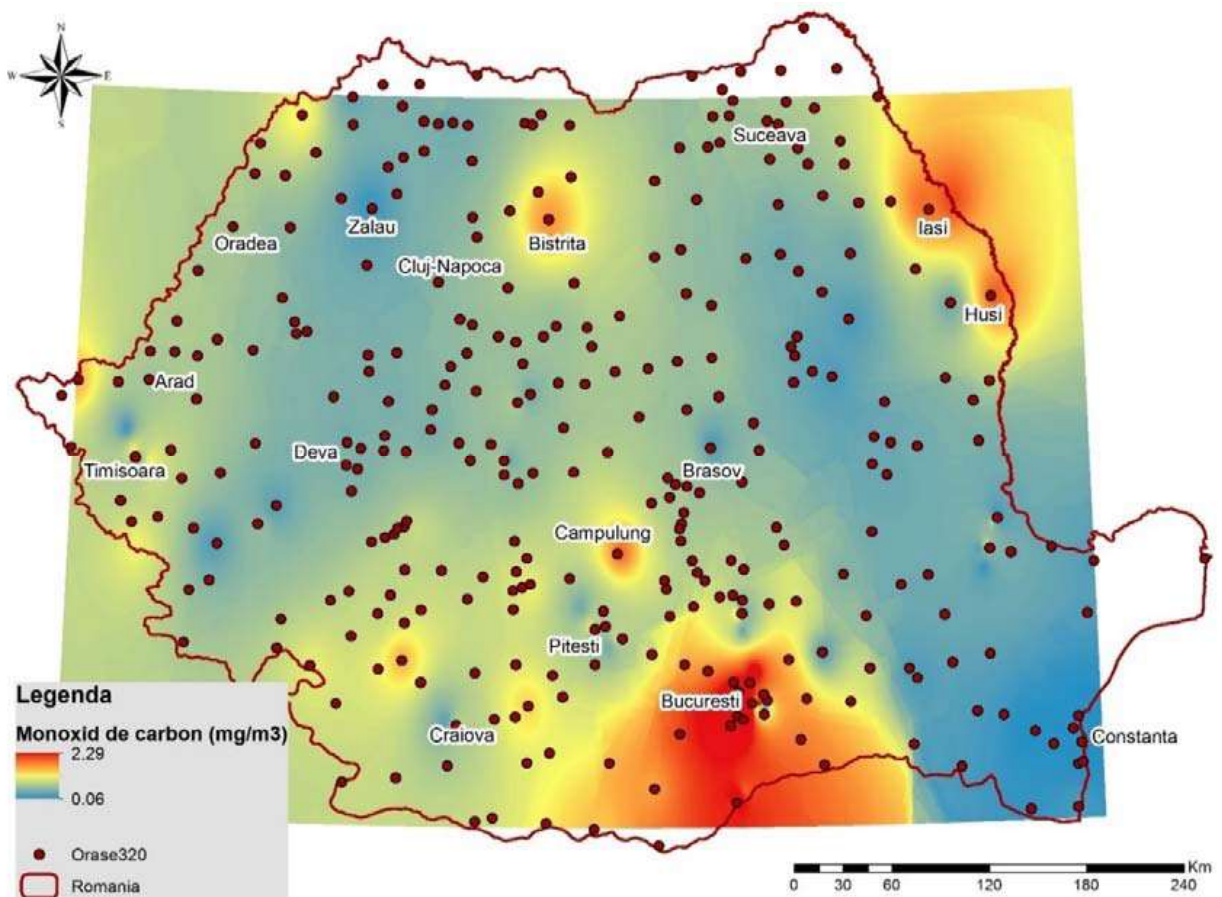
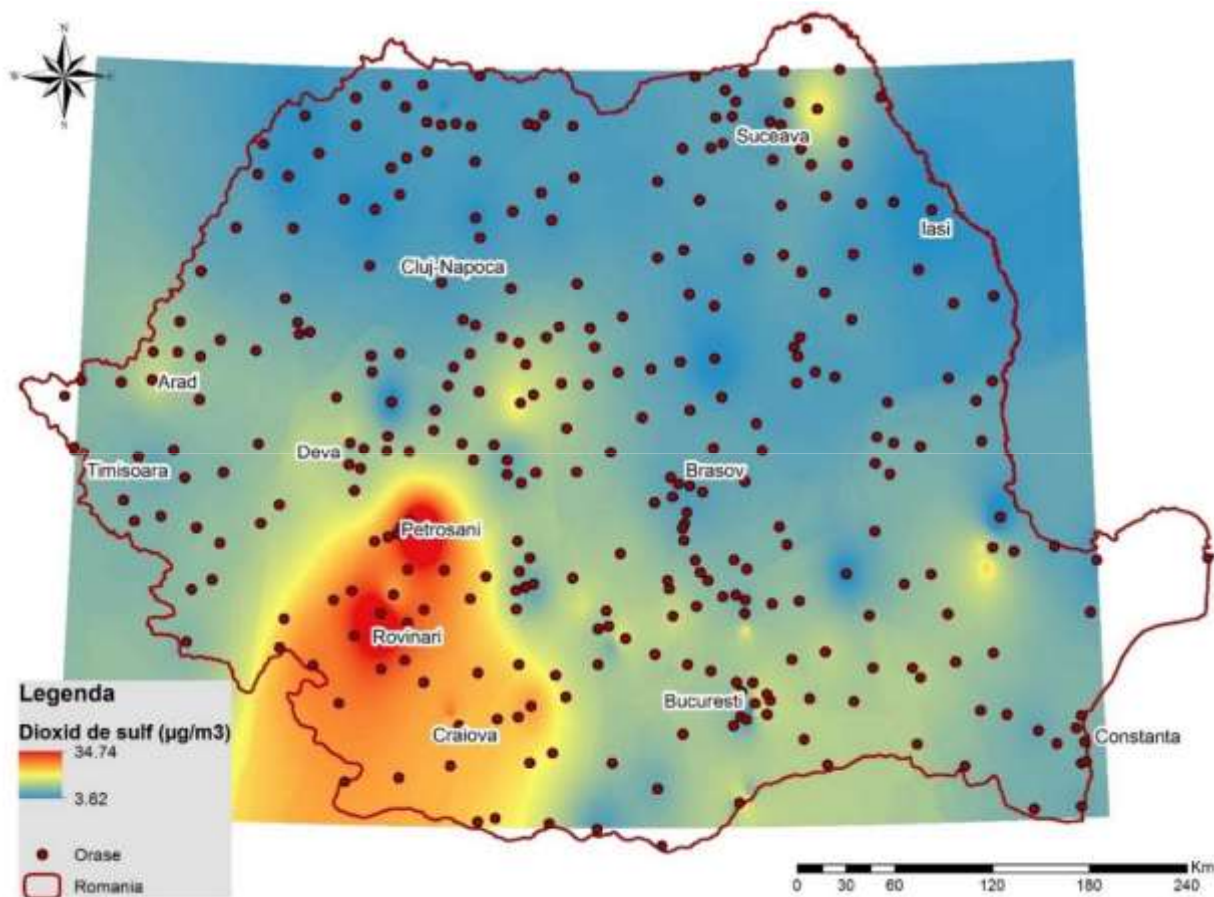


Figura de mai jos prezintă evoluția concentrațiilor maxime zilnice ale mediilor de 8 ore la CO înregistrate în stațiile din municipiul Slatina în anul 2022, acestea încadrându-se sub valoarea limită pentru protecția sănătății umane (10 mg/m<sup>3</sup>), așa cum se observa din figurile 26 și 27.

#### 2.8.3.2.5 Concentrația de dioxid de sulf (SO<sub>2</sub>)

Dioxidul de sulf este un gaz acidifiant, prezent în atmosferă prin procesele de ardere a combustibililor fosili și în activitățile industriale de procesare a acestora. Concentrațiile ridicate ale dioxidului de sulf, corelate cu o umiditate ridicată, favorizează apariția smogului umed și/sau a ploilor acide, cu numeroase implicații pentru sănătatea cetățenilor. Valorile mai ridicate decât valoarea limită anuală apar în bazinul Oltenia (bazinul Motru-Rovinari, municipiul Craiova), datorită utilizării cărbunilor inferiori în termocentralele de capacitate foarte ridicată existente în zonă. Având în vedere creșterea nivelului de utilizare a gazului metan și a combustibililor curați în industria energetică și în transporturi, valoarea concentrației de dioxid de sulf înregistrează o tendință semnificativă de scădere la nivel național. Mai mult, limitarea și închiderea activităților de industrie chimică, a contribuit la eliminarea unei surse importante de dioxid de sulf în atmosfera mediilor urbane.

Figura 28. Concentrația de dioxid de sulf, la nivel național în 2015



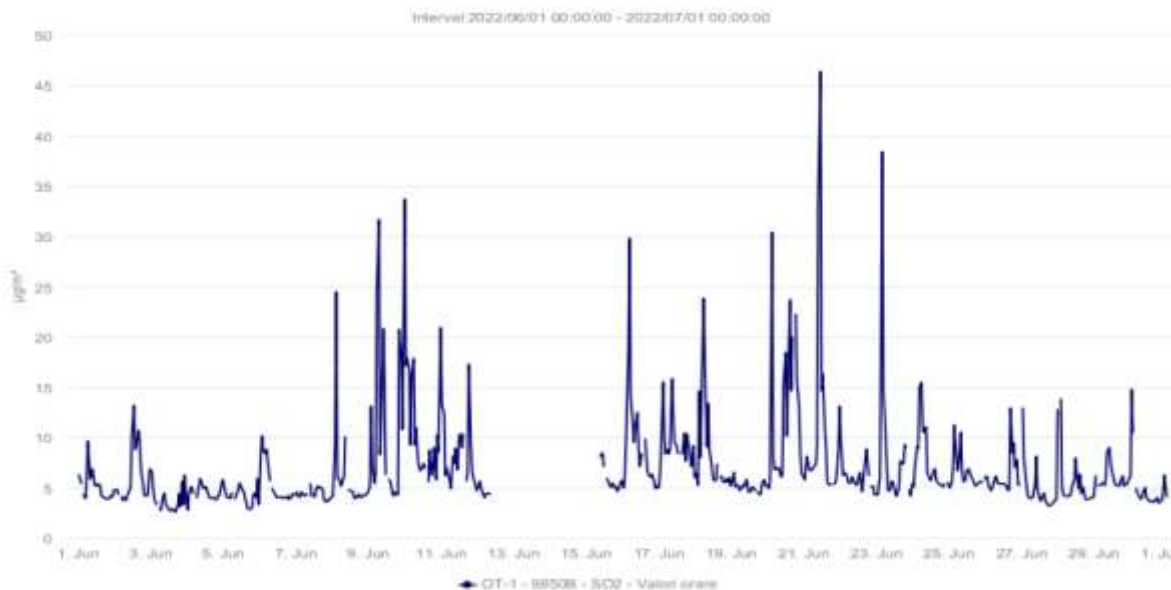
Sursa: Politică Urbană a României

În Slatina, concentrația medie anuală de dioxid de sulf înregistrată în 2022 a fost de 6,90 µg/m<sup>3</sup>. Valorile sub pragul de 125 µg/m<sup>3</sup> sunt considerate a avea impact redus asupra sănătății umane. Valorile limită pentru



SO<sub>2</sub>, prevăzute prin Legea 104/2011 sunt de 350 µg/m<sup>3</sup> pentru concentrații medii orare (a nu se depăși mai mult de 24 de ori într-un an calendaristic) și de 125 µg/m<sup>3</sup> pentru concentrații medii zilnice (a nu se depăși mai mult de 3 ori într-un an calendaristic). Pragul de alertă este de 500 µg/m<sup>3</sup> (măsurat timp de 3 ore consecutiv). Figura de mai jos prezintă evoluția concentrațiilor medii orare ale dioxidului de sulf înregistrate în stațiile din municipiul Slatina în anul 2022, acestea încadrându-se mult sub valoarea limită orară pentru protecția sănătății umane.

**Figura 29. Evoluția concentrațiilor medii orare de SO<sub>2</sub> în stațiile RNMCA din județul Olt, 2022**



*Sursa: apm.ro*

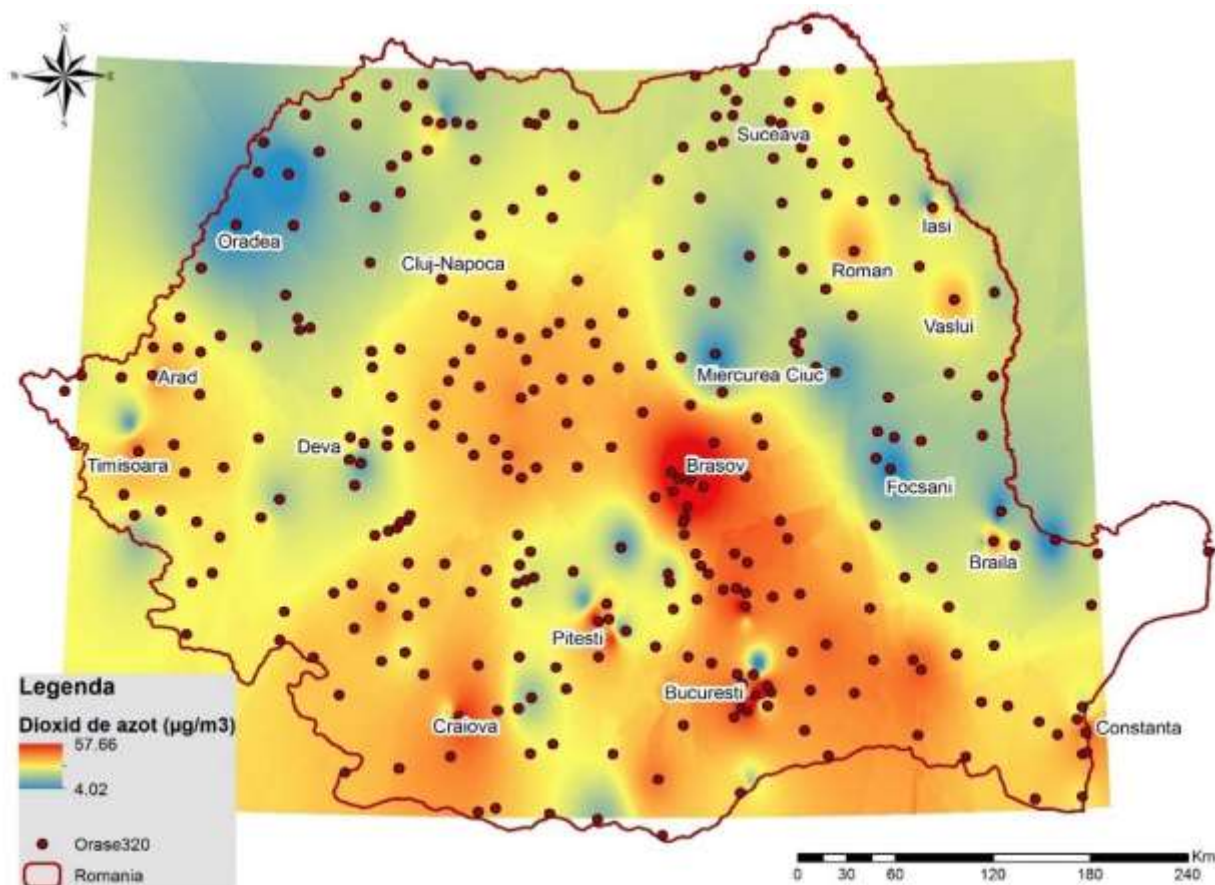
Concentrațiile medii zilnice de SO<sub>2</sub> s-au situate sub valoarea limită zilnică pentru protecția sănătății umane în toate stațiile de monitorizare

#### 2.8.3.2.6 Concentrația de dioxid de azot (NO<sub>2</sub>)

Dioxidul de azot este un gaz acidifiant, prezent în atmosferă în urma proceselor de ardere a combustibililor fosili, a activităților industriale de procesare a acestora, precum și datorită traficului rutier. Precum concentrațiile de dioxid de sulf, și concentrațiile ridicate de dioxid de azot, atunci când sunt corelate cu o umiditate ridicată, pot favoriza apariția smogului umed și/sau a ploilor acide, cu diverse implicații asupra sănătății populației, calității vegetației, productivității ecosistemelor și calității construcțiilor. Spre deosebire de dioxidul de sulf, dioxidul de azot este unul dintre compușii principali ce se relaționează cu traficul intens.

Valorile ridicate ale concentrației de dioxid de azot se regăsesc în ecosistemele urbane caracterizate prin trafic intens, sau prin prezența unor activități industriale în care procesele de ardere sunt o componentă caracteristică.

Figura 30. Concentrația de dioxid de azot, la nivel național în 2015



Sursa: Politica Urbană a României

În Slatina, concentrația medie anuală de dioxid de azot înregistrată în 2022 a fost de  $12,50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Legea 104/2011 prevede pentru dioxidul de azot următoarele valori limită pentru protecția sănătății umane: timp de mediere de 1 oră –  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , a nu se depăși mai mult de 18 ori într-un an calendaristic, respectiv timp de mediere 1 an –  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Pragul de alertă este de  $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (măsurat timp de 3 ore consecutiv).

Figura de mai jos prezintă evoluția concentrațiilor medii orare ale dioxidului de azot înregistrate în stațiile din municipiul Slatina în anul 2022, acestea încadrându-se sub valoarea limită orară pentru protecția sănătății umane.

Figura 31. Evoluția concentrațiilor medii orare de NO2 în stațiile RNMCA din județul Olt, 2022



Sursa: apm.ro

Concentrațiile medii anuale de NO2 s-au situate sub valoarea limită anuală pentru protecția sănătății umane în toate stațiile de monitorizare.

#### 2.8.3.2.7 Indicatorul specific de calitate a aerului

Pe baza valorilor celor șase indicatori ai poluării aerului prezentați mai sus, a fost determinat un indice specific de calitate a aerului. Astfel, pentru calculul acestui indicator, noxele au fost împărțite în două categorii, în funcție de raportul cu concentrația maximă admisă:

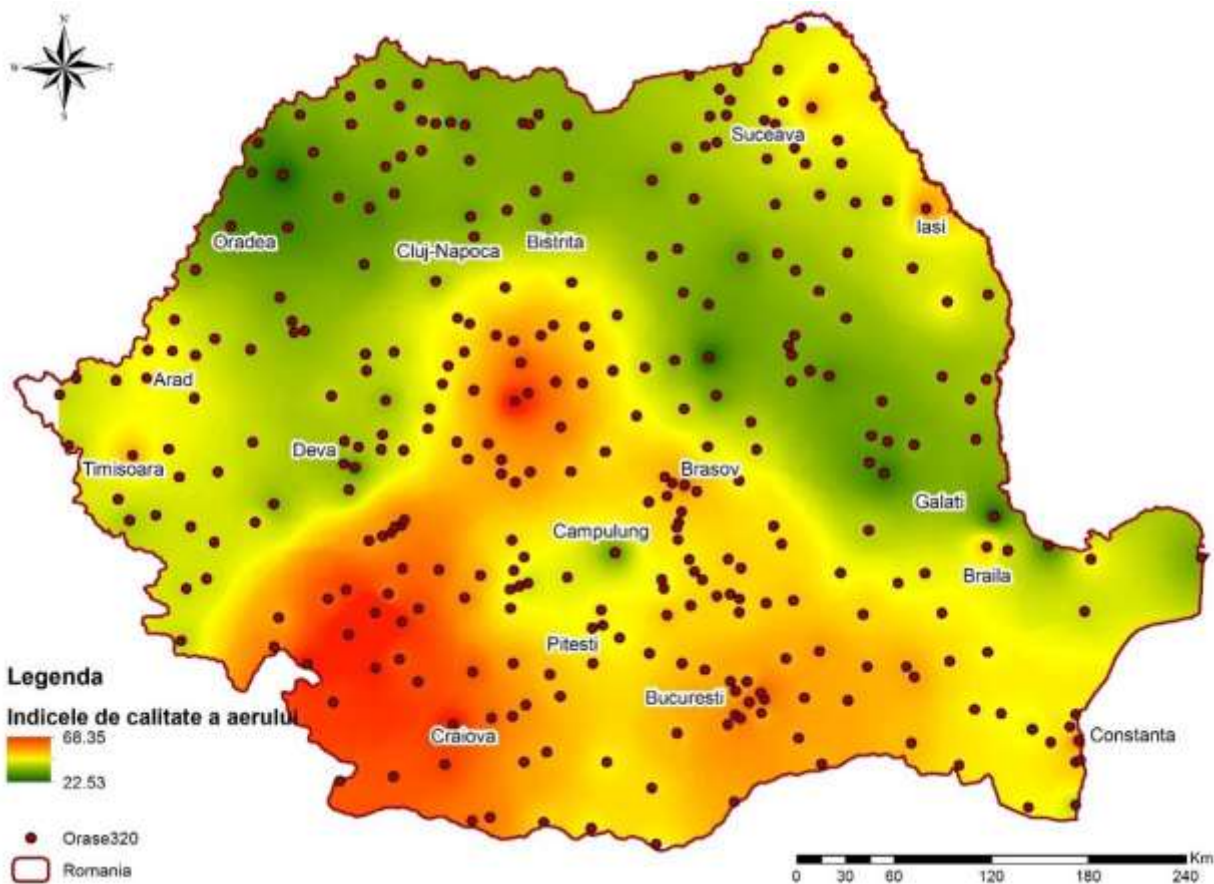
- *categoria I: noxele a căror valoare nu depășește concentrația maximă admisă (CMA), AQI*, calculându-se după formula:  $AQI = 100 * (C/CMA)$  (C este concentrația înregistrată a noxei, iar CMA este concentrația maximă admisă pentru noxă).
- *categoria II: noxele ce depășesc CMA,  $AQI = 100 * (C/CMA)_n$* , unde n variază funcție de gradul de pericolozitate între 0,9-1,7.

După gradul de pericolozitate, în categoria I au fost considerate *noxele foarte periculoase* (ozon, n=1,7), în categoria a II-a cele *periculoase* (oxizi de azot, plumb n=1,3), în categoria a III-a *moderat periculoase* (dioxid de sulf, particule în suspensie, n=1) și în categoria a IV-a cele *puțin periculoase* (monoxid de carbon, n=0,9). Indicele se calculează pentru fiecare noxă în parte, după care se poate afla valoarea AQI global ca medie aritmetică a tuturor noxelor monitorizate din toate punctele luate în evaluare. Indicele a fost determinat pe baza valorilor extrase pentru fiecare oras din hărțile interpolate pentru fiecare indicator de calitate a aerului.

Harta de mai jos arată gradul de poluare al aerului în fiecare oraș din România. Valorile cele mai ridicate ale numărului de depășiri anuale se înregistrează în municipiul București, municipiul Iași, municipiul Brașov, bazinul Motru-Rovinari.

În Slatina, indicele specific de calitate a aerului (AQI) a fost calculat la 29,00.

Figura 32. Indicatorul specific de calitate a aerului, la nivel național în 2015



Sursa: *Politica Urbană a României*

#### 2.8.3.2.8 Ponderea depășirii concentrațiilor maxime admise

Pentru cei șase indicatori de poluare a aerului prezentați mai sus, există praguri limită impuse de autorități. Măsura în care aceste praguri sunt depășite impun introducerea unor măsuri, precum: eliminarea surselor, modernizarea instalațiilor sau dezvoltarea infrastructurilor verzi-albastre.

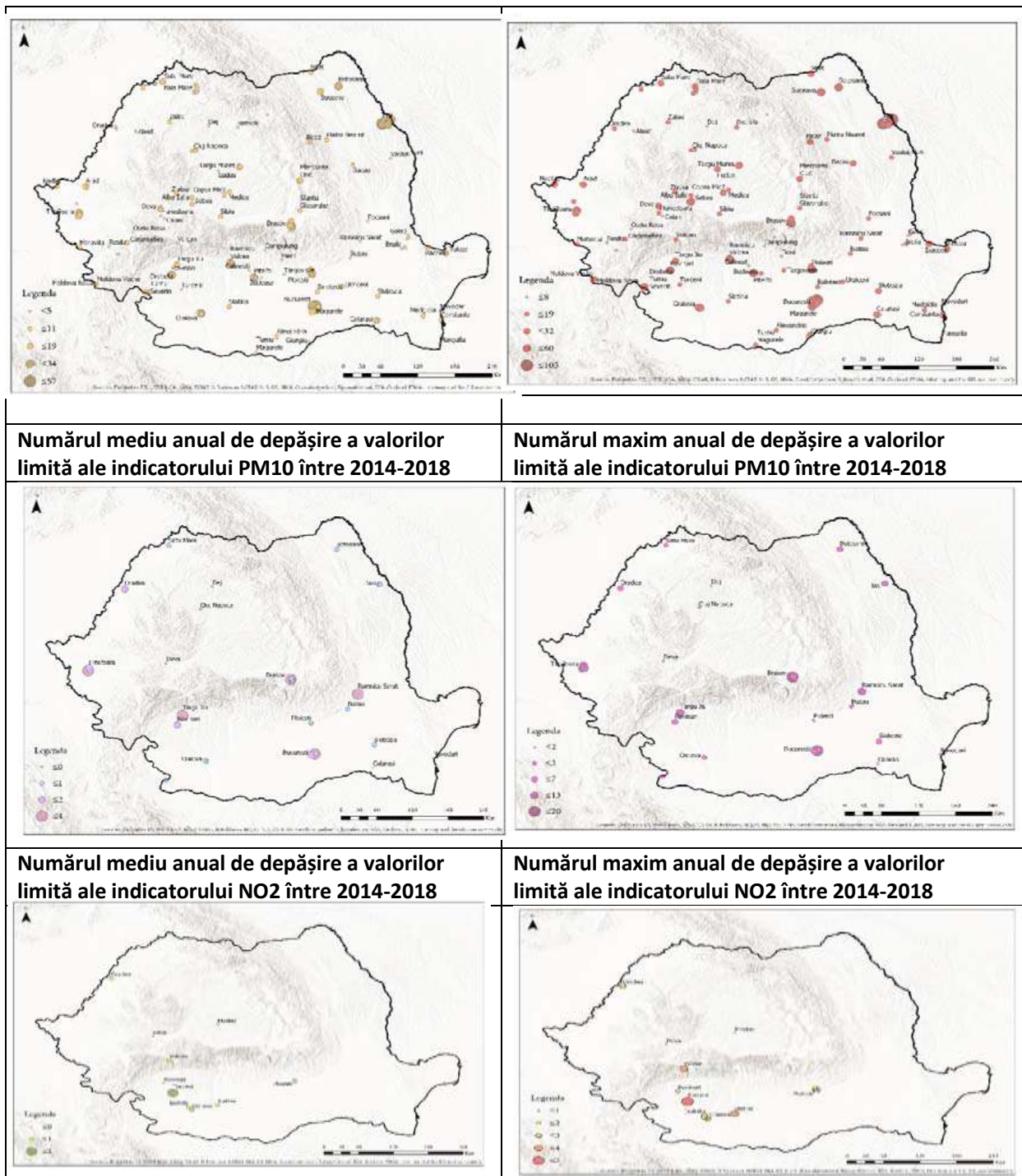
Valorile limită includ:

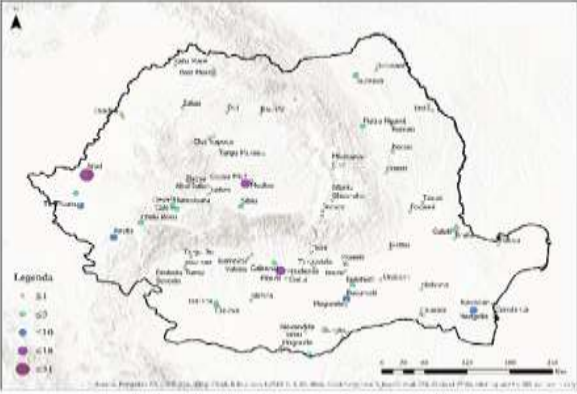
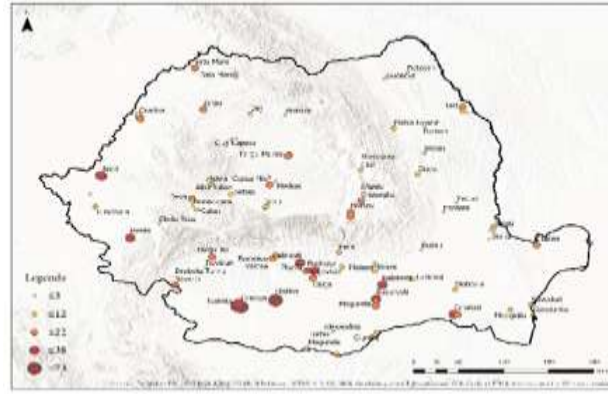
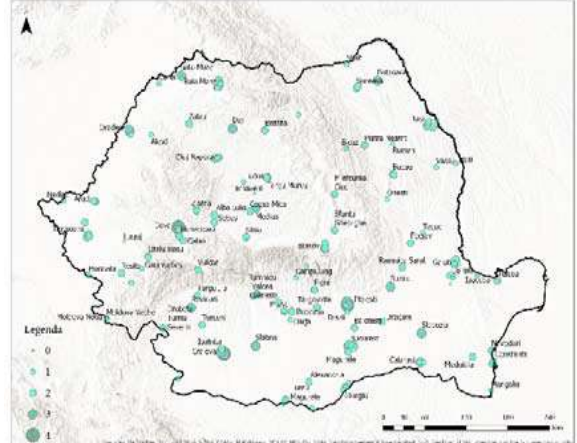
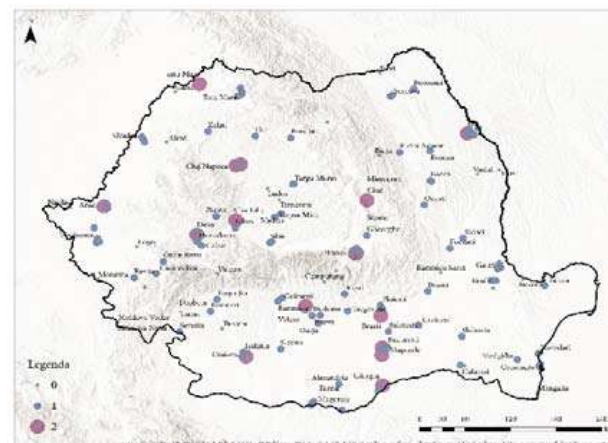
- Valorile limită pentru dioxid de sulf în aerul înconjurător: o valoare limită zilnică de  $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$  care nu trebuie depășită de mai mult de trei ori într-un an calendaristic și o valoare orară stabilită pentru protecția sănătății umane de  $350 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , ce nu trebuie depășit de mai mult de 24 de ori într-un an calendaristic.
- Valorile limită pentru dioxid de azot în aerul înconjurător: o valoare limită anuală de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pentru protecția sănătății umane și o valoare limită orară de  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  care nu trebuie depășită de mai mult de 18 ori într-un an calendaristic.
- Valorile limită pentru pulberi în suspensie ( $\text{PM}_{10}$ ) în aerul înconjurător: o valoare limită zilnică de  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  care nu trebuie depășită de mai mult de 35 de ori într-un an calendaristic și o valoare limită anuală pentru protecția sănătății umane de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .
- Valoarea țintă pentru protecția sănătății umane pentru ozon în aerul înconjurător, de  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pentru maximele zilnice ale mediilor mobile la 8 ore, care nu trebuie depășită mai mult de 25 de zile pe an

calendaristic, mediat pe 3 ani; obiectivul pe termen lung pentru maximele zilnice ale mediilor mobile la 8 ore este de  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , valoare ce nu ar trebui depășită în nici o zi.

În România, cele mai ridicate valori s-au înregistrat în cazul particulelor în suspensie. Hărțile de mai jos indică orașele din România ce au înregistrat depășiri ale valorilor maxime pentru indicatorii de măsurare ai calității aerului.

**Figura 33. Orașele din România ce au înregistrat depășiri ale valorilor maxime pentru diferiți indicatori de măsurare a calității aerului, în intervalul 2014-2018**

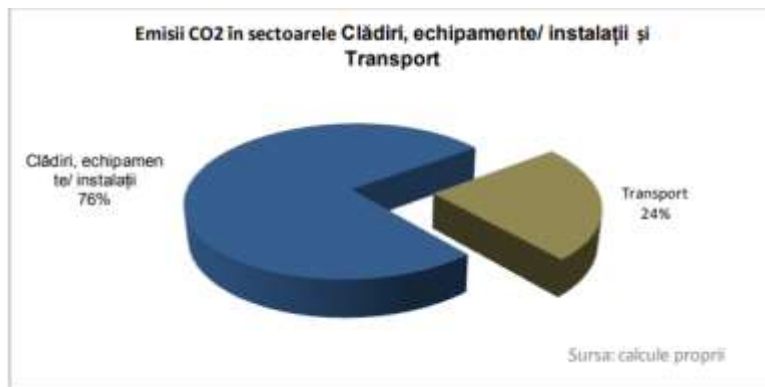


<p><b>Numărul mediu anual de depășire a valorilor limită ale indicatorului SO2 între 2014-2018</b></p>	<p><b>Numărul maxim anual de depășire a valorilor limită ale indicatorului SO2 între 2014-2018</b></p>
	
<p><b>Numărul mediu anual de depășire a valorilor limită ale indicatorului O3 între 2014-2018</b></p>	<p><b>Numărul maxim anual de depășire a valorilor limită ale indicatorului O3 între 2014-2018</b></p>
	
<p><b>Numărul mediu de indicatori la care s-au înregistrat depășiri ale valorilor limită orare și zilnice între 2014-2018</b></p>	<p><b>Numărul mediu de indicatori la care s-au înregistrat depășiri ale valorilor limită anuale între 2014-2018</b></p>

### 2.8.3.2.9 Surse principale de poluare a aerului

În urma analizelor desfășurate, se poate observa faptul că principalele surse de poluare a aerului din municipiul Slatina îl reprezintă:

- Activitățile industriale cu emisii de noxe specifice în funcție de procesele tehnologice și de praf
- Activități urbane specifice datorate arderii combustibililor, sursă generatoare de fum și cenușă
- Traficul auto cu emisii de poluanți specifici arderii combustibililor



**Sursa: Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă al Municipiului Slatina**

### 2.8.3.3 Calitatea și poluarea solului

Calitatea solurilor poate fi influențată atât de factori naturali, precum clima sau forma de relief, cât și de acțiuni antropice agricole și industriale. Conform : Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă al Municipiului Slatina , principala cauză a deteriorării calității solului în municipiul Slatina, din punct de vedere al activităților industriale, o constituie depozitarea inadecvată a deșeurilor proceselor tehnologice specifice industriei cauciucurilor, metalurgice sau de procesare a plasticului.

Principalul indicator pentru estimarea poluării solului este nivelul de contaminare cu diferite chimicale. Termenul „situri contaminate” se referă la un areal bine delimitat unde a fost confirmată contaminarea solului. Severitatea impactelor asupra ecosistemelor și populației poate avea o magnitudine suficient de mare pentru a fi necesare măsuri de remediere, mai ales în relație cu utilizarea actuală sau viitoare a zonei. Remedierea siturilor contaminate se concretizează în eliminarea totală sau în reducerea impactelor. Termenul de „sit potențial contaminat” se referă la orice zonă în care se suspectează prezența contaminării solului, dar nu există confirmare și trebuie realizate investigații detaliate pentru a verifica dacă există impacte semnificative.

Conform Ordinului MMAP/MLPDA nr.1423/3687 din 2020 privind aprobarea *Metodologiei de investigare a siturilor potențial contaminate și a celor contaminate*, sunt 3 Niveluri de risc. Pe baza scorului de risc calculat, siturile contaminate sunt încadrate în patru categorii de prioritate:

**Tabel 2. Definirea nivelelor de impact ale contaminării solului**

<b>Categorie de prioritate</b>	<b>Scor</b>
Prioritate de remediere urgentă	80-100
Prioritate de remediere ridicata	60-79
Prioritate de remediere medie	30-59
Prioritate de remediere scazuta	0 - 30

Pentru a stabili cu rigurozitate nivelul de impact al contaminării solului, trebuie parcurse 4 etape principale: studiu preliminar; investigații preliminare; cercetarea detaliată pe teren a sitului; implementarea măsurilor de reducere a riscului. Emisiile de substanțe periculoase din surse locale pot avea impacte asupra calității solului și apelor. Managementul siturilor contaminate are ca scop evaluarea efectelor adverse și promovarea de măsuri pentru atingerea standardelor de mediu în conformitate cu cerințele legale în vigoare.

La nivelul Uniunii Europene nu au fost stabilite standarde legale pentru calitatea solului, dar unele țări afiliate Agenției Europene de Mediu și-au stabilit propriile ținte. În general legislația se axează pe prevenirea noilor contaminări și stabilește ținte pentru ecologizarea siturilor în care standardele de mediu au fost depășite.

În România, există Legea nr. 246 din 10 noiembrie 2020 privind utilizarea, conservarea și protecția solului.

### 2.8.3.4 Calitatea vieții și poluarea fonică

Poluarea fonică reprezintă un factor de stres urban semnificativ, fiind resimțită mai accentuat în orașele mai mari. Pot constitui surse de zgomot ambiental traficul auto, feroviar și aerian, dar și activitățile agenților economici industrial.

Pe raza județului Olt nu există aglomerări urbane cu mai mult de 250.000 locuitori, drumuri principale cu un trafic mai mare de 6.000 de treceri de vehicule / an, sau cai ferate principale cu un trafic mai mare de 60.000 treceri de trenuri/an sau aeroporturi.

Având în vedere faptul că zgomotul stradal este un factor esențial în apariția și menținerea unui stres ridicat s-a inițiat un studiu privind evoluția în timp a nivelului de zgomot stradal pe principalele artere de circulație din orașele județului Olt, în acest sens s-au efectuat determinări sonometrice.

Nivelul de zgomot în mediul urban s-a determinat diferențiat pe zone urbane funcționale, stabilite în conformitate cu prevederile STAS 10009/88.

Zgomotul exterior este dat atât de sursele mobile cât și de sursele fixe existente în zona de studiu acustic la timpul respective.

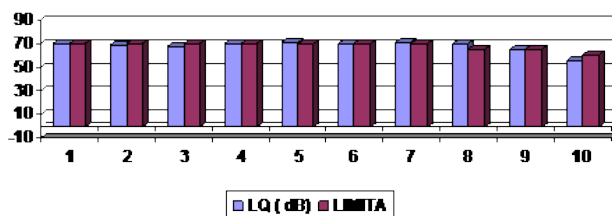
În anul 2007 s-au prelevat un număr de 184 probe privind zgomotul stradal pe principalele artere de circulație, nivelul de zgomot la limita unor zone funcționale (piete, parcuri, școlii și zone industriale) și nivelul de zgomot în zonele rezidențiale din județul Olt ce au urmărit nivelul echivalent de zgomot (LEQ).

În județul Olt s-au efectuat determinări sonometrice în următoarele puncte, zone și străzi din municipiile și orașe: municipiul Slatina (Str. Pitesti, str. Cireasov, str. Primaverii, B-dul A.I. Cuza, B-dul N. Titulescu, Str. Ionascu, str. Serg. Maj. C-tin Dorobantu, str. Vederii).

Din datele obținute se poate concluziona faptul că s-a depășit limita admisă prin STAS 10009/88, privind acustica urbană, pentru străzile de categoria tehnică a-II-a și a III-a (CMA admis 70 dB(A), respectiv 65 dB(A)) pe arterele intens circulate, respectiv : str. Pitesti, str. Ionascu, str. Cireasov în municipiul Slatina, str. N.Balcescu în orașul Bals) și în zonele rezidențiale (CMA admis 50 Db ) din municipiul Slatina, iar pentru nivelul de zgomot la limita unor zone funcționale (piete, parcuri, școlii și zone industriale) depășindu-se rareori limitele stabilite de normativele în vigoare.

În cele zece puncte de prelevare amplasate pe următoarele străzi: Str. Pitesti, str. Cireasov, str. Primaverii, B-dul A.I. Cuza, B-dul N. Titulescu, Str. Ionascu, str. Serg. Maj. C-tin Dorobantu, str. Vederii, din municipiul Slatina, evoluția nivelului de zgomot echivalent este prezentată în fig. de mai jos

Fig. 11.3.1 - Evoluția nivelului de zgomot în municipiul Slatina



Sursa: *apm.ro*

Sesizările privind zgomotul, primite de la cetățeni la APM Slatina în anul 2022, au vizat disconfortul produs de surse de zgomot învecinate cu locuințele reclamantilor (ex. zgomot produs de ciori, de aparate jocuri de noroc, de ventilatoarele unui supermarket, vânzare materiale de construcții, stână, sablare și vopsire auto, parcare camioane, atelier debitare lemn).

În cadrul Planului Local de Acțiune pentru Mediu la nivelul județului Olt s-au stabilit ca obiective pentru componenta zgomot și vibrații, următoarele:



- Reducerea nivelului de zgomot si vibratii provenite din trafic prin realizarea masurilor: reabilitarea infrastructurii rutiere, amenajare perdele de protectie si intretinerea corespunzatoare a parcului auto.
- La nivelul oraselor din judetul Olt, s-au stabilit masuri de reducere impotriva zgomotului stradal, si care sunt prezentate in tabelul

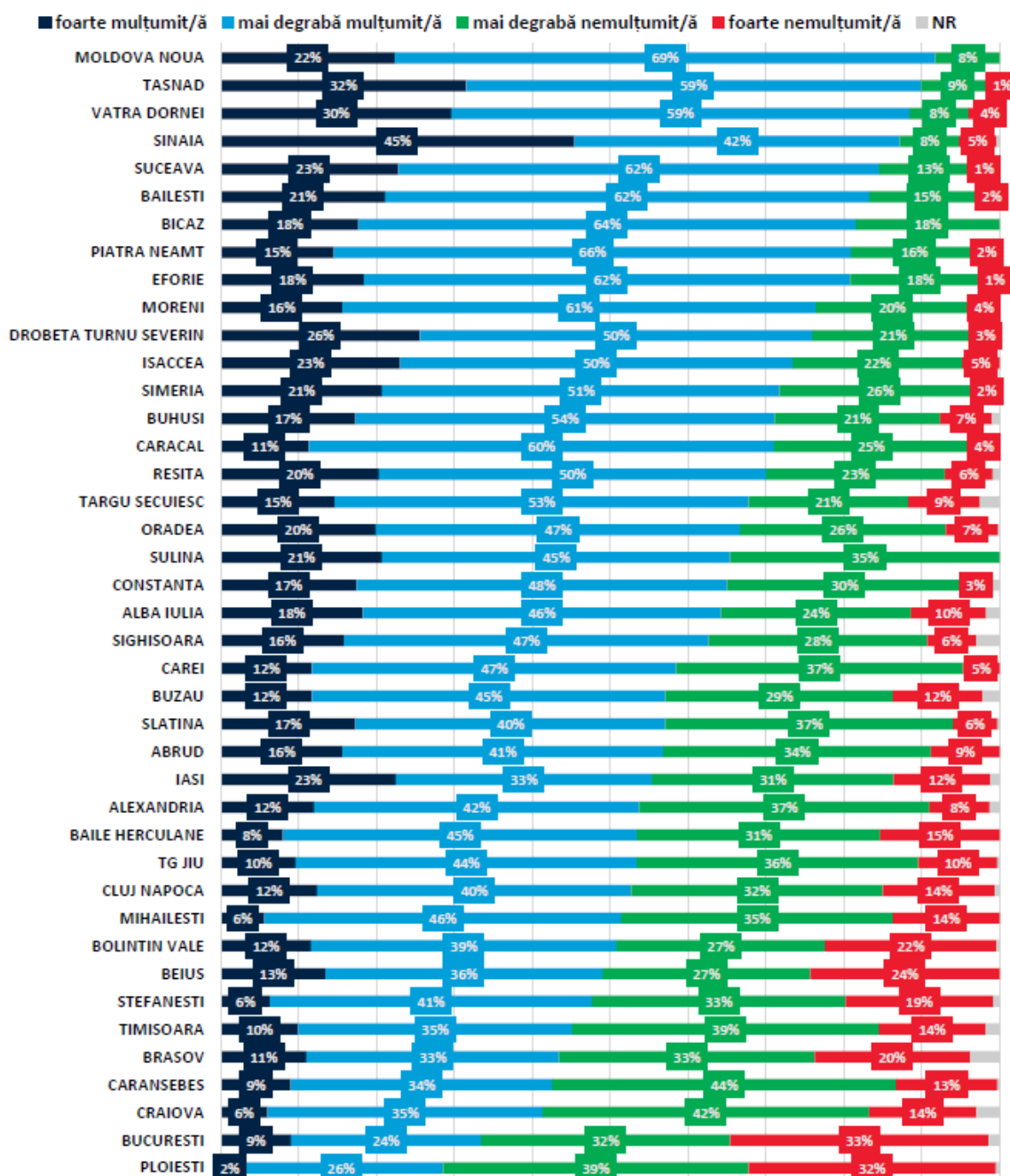
**Tabel 4. Masuri de reducere a Zgomotului in Municipiul Slatina**

<b>Localitate</b>	<b>Masuri de reducerea zgomotului aplicate anterior</b>	<b>Masuri de reducere curente</b>
Municipiul Slatina	<p>amplasarea pe strazile cu trafic intens a unor dispozitive speciale pentru reducerea vitezei (retardere);</p> <p>stabilirea de sensuri unice de circulatie pe strazile Primaverii, Unirii, Libertatii si Cornisei;</p> <p>interzicerea opririi autovehiculelor pe B-dul A. I. Cuza.</p>	<p>continuarea actiunii de amplasare a limitatoarelor de viteza;</p> <p>completarea cu material dendrologic a aliniamentelor stradale.</p>

**Sursa: apm.ro**

Conform Barometrului Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urbane a României, puțin peste jumătate din populația urbană (57%) se declară mulțumită de nivelul zgomotului din localitatea urbană în care trăiește, cu un grad de satisfacție mai mare în localitățile mici (68% pentru localitățile cu mai puțin de 20.000 locuitori), și un grad de satisfacție mai scăzut în localitățile de peste 100.000 locuitori (48%). Regiunea Nord-Est se clasează pe primul loc în gradul de satisfacție al cetățenilor, cu un nivel de mulțumire de 75% din total populație.

Figura 35. Barometru Urban. Răspuns la întrebarea: Cât de mulțumiți sunteți de nivelul zgomotului din oraș?



Sursa: Politică Urbană a României

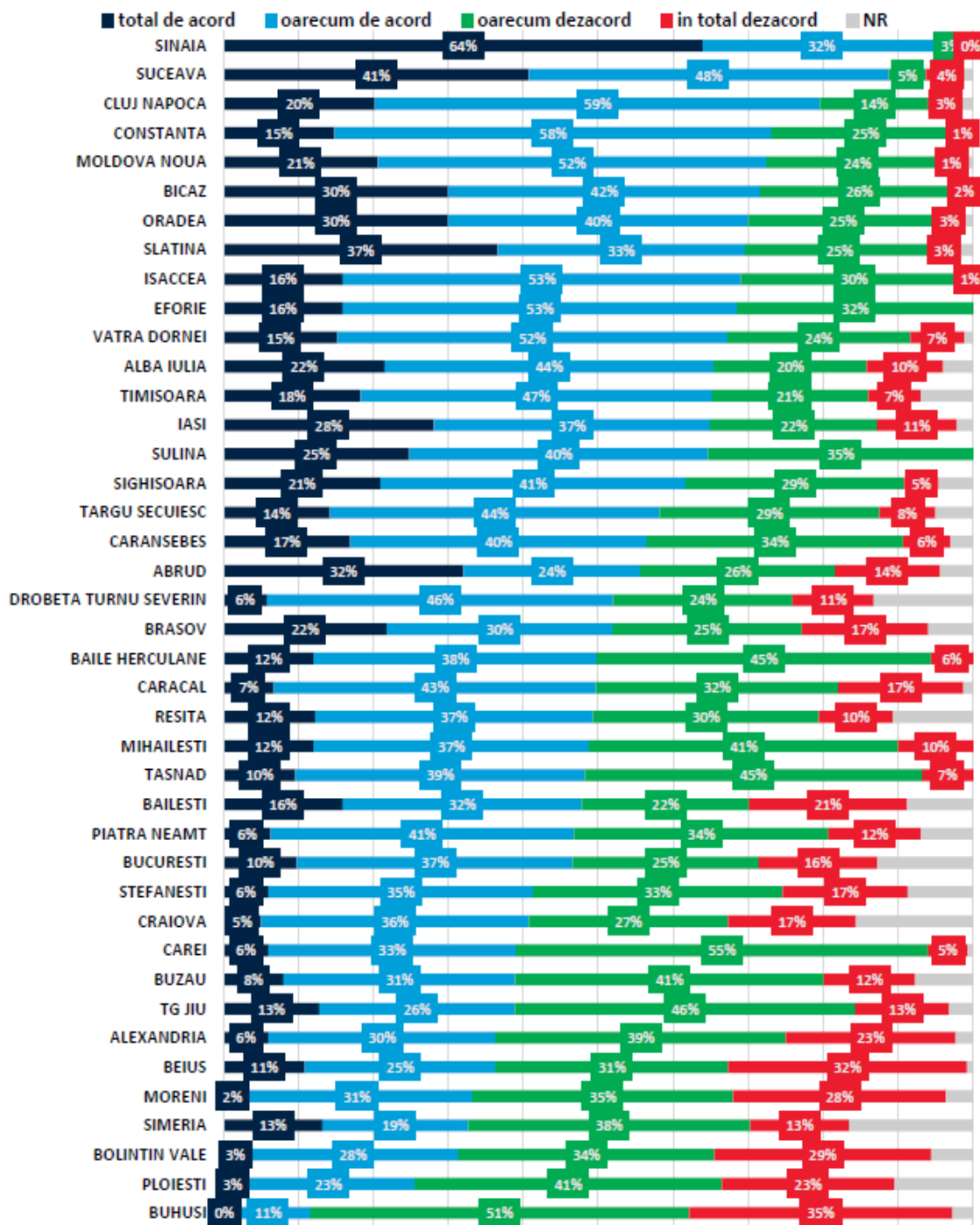
## 2.8.4 Schimbări climatice și riscuri de mediu

### 2.8.4.1 Schimbări climatice

Conform Barometrului Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urbane a României, 53% din populația urbană consideră că orașele în care trăiesc „sunt dedicate luptei împotriva schimbării climatice”.

Slatina este între cele patru reședințe de județ care se află în topul primelor zece localități în care cetățenii apreciază efortul implicării urbei împotriva încălzirii urbane. Trei orașe înregistrează valori ale acordului de peste 80%: Sinaia (96%), Slatina (89%) și Cluj-Napoca (80%), Slatina (70%)

**Figura 36. Barometru Urban. Răspuns la întrebarea: În ce măsură sunteți de acord cu afirmația că orașul dvs. este dedicat luptei împotriva schimbării climatice?**

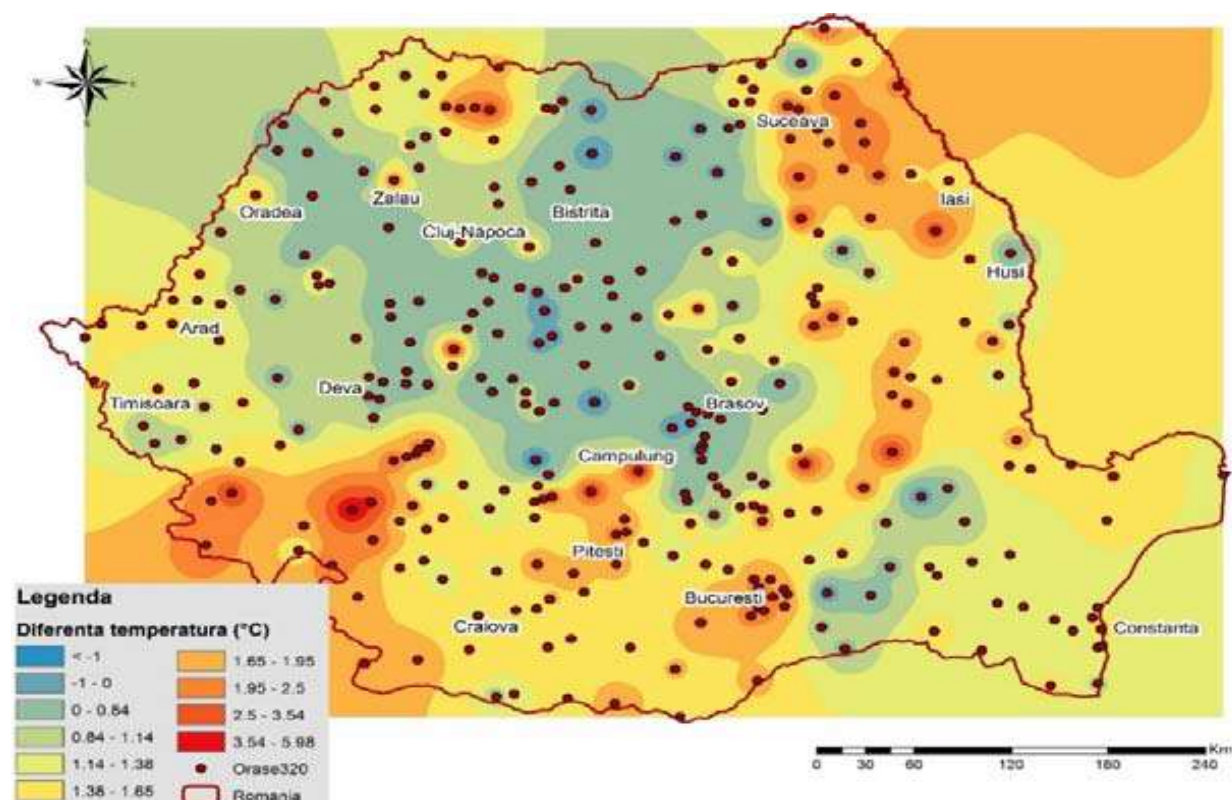


Sursa: Politică Urbană a României

### 2.8.4.1.1 *Media anuală a temperaturii aerului*

În cadrul Politicii Urbane a României, profesorul Cristian Iojă de la Universitatea București a realizat o analiză comprehensivă a diferenței dintre temperatura medie a anului 2015 și temperatura medie multianuală pe 1960-2000, pentru toate orașele din România. Sursele de date principale utilizate în cadrul analizei le reprezintă <http://www.worldclim.org/version1> pentru media multianuală 1960-2000 și <http://en.tutiempo.net/climate/romania.html> pentru valorile medii anuale ale temperaturii aerului în 2015. Având în vedere că temperatura este direct legată de schimbările climatice, aceasta este o variabilă care se schimbă ca răspuns la presiunile încălzirii globale. Temperatura aerului oferă unul dintre cele mai clare semne pentru schimbarea climatică. Harta de mai jos prezintă zonele din România ce au înregistrat diferențele cele mai mari și cele mai mici față de media pe 1960-2000.

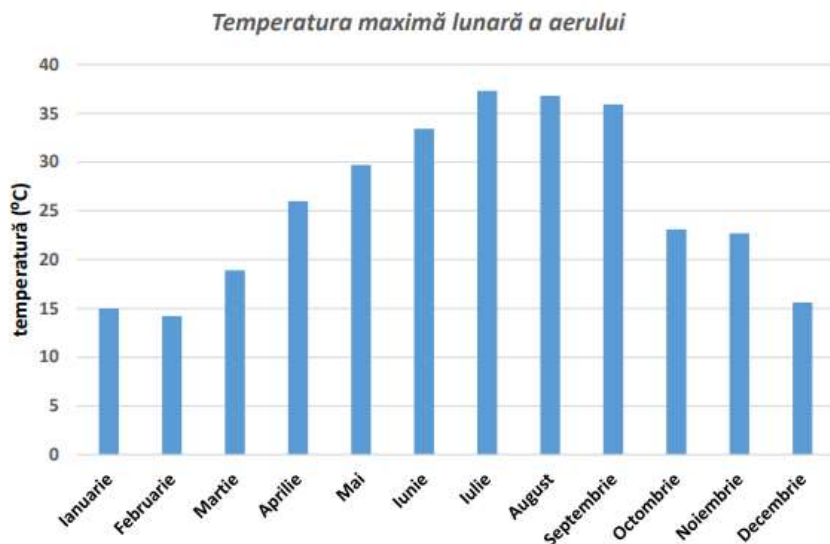
**Figura 37. Temperaturii aerului**



*Sursa: Politică Urbană a României*

Slatina a înregistrat în anul 2022 o temperatură medie cu 2,6°C mai mare decât media anilor 1988-2000. Mai mult, media anilor 2015-2022 este cu 2,18°C peste media anilor 1960-2000. De asemenea, evoluția liniară a temperaturii maxime medii anuale este în continuă creștere, într-un ritm îngrijorător.

Figura 38. Evoluția temperaturii anuale și temperatura maximă medie anuală în Slatina

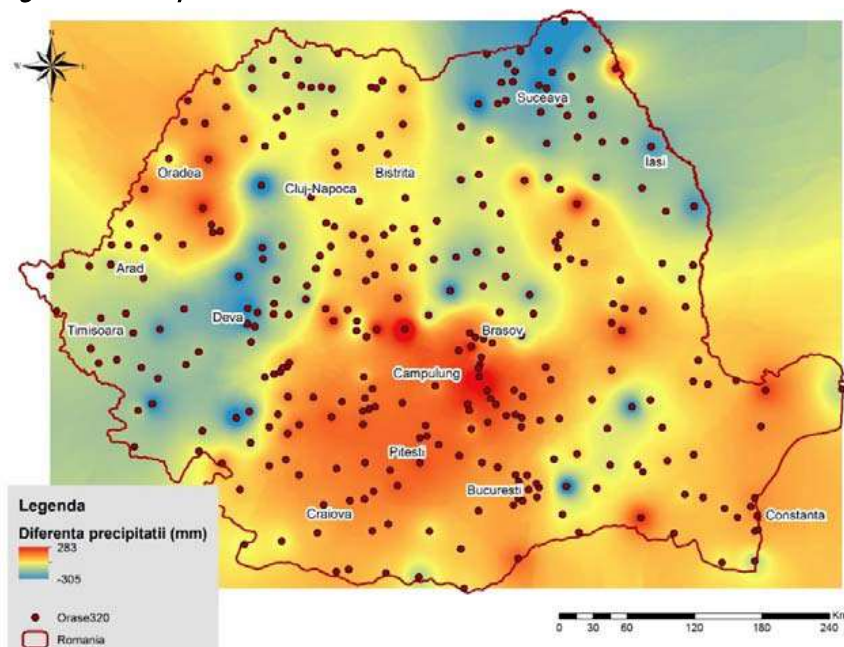


Sursa: apm.ro

#### 2.8.4.1.2 Media anuală a cantității de precipitații atmosferice

Utilizând sursele de date menționate pentru indicatorul de diferență față de media anuală a temperaturii, au fost identificate și schimbările în ceea ce privește cantitățile de precipitații în anul 2015, față de media pe 1960-2000.

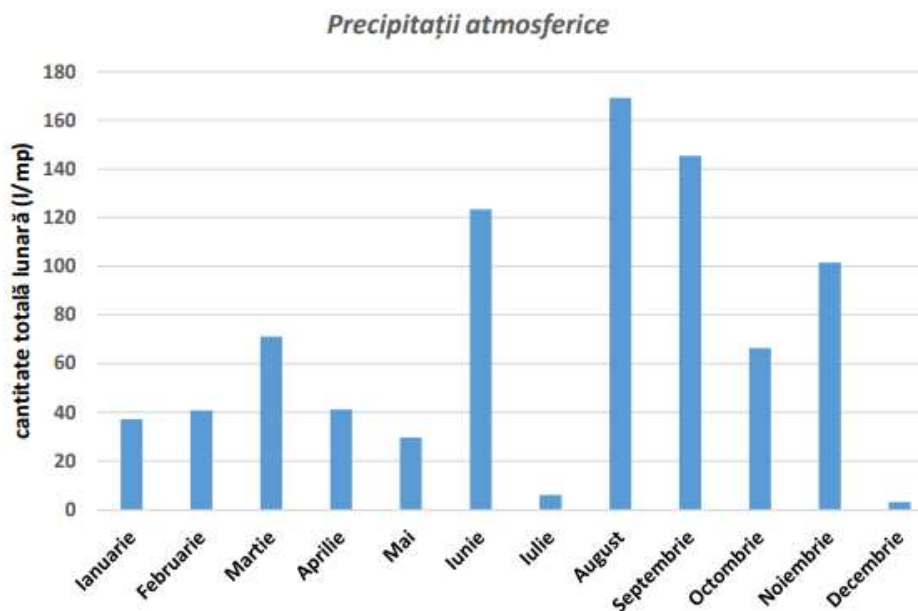
Figura 39. Precipitații anuale



Precum temperatura aerului, și cantitatea de precipitații atmosferice este influențată de schimbările climatice. Mai mult, precipitațiile atmosferice reprezintă și un factor de presiune asupra mediile urbane (apa pluvială trebuie corect gestionată pentru a nu afecta infrastructurile urbane), dar și un serviciu important,

furnizând apa necesară funcționării optime a infrastructurilor verzi, curățarea atmosferei, sau aprovizionarea cu apă a unor structuri hidrogeologice. Harta de mai jos indică faptul că municipiul Slatina este parte a unei zone cu scăderi semnificative în ceea ce privește cantitatea precipitațiilor atmosferice, de -231.1. Un maxim de 283 este atins în Sinaia, județul Brașov, iar un minim de -305,7 în Darabani, județul Botoșani.

**Figura 40. Precipitații anuale**



*Sursa: apm.ro*

#### 2.8.4.1.3 Insulele de căldură urbană

Riscul termic urban este influențat de temperatură (hazard) și de elemente care țin de structura orașului și de populației (vulnerabilitate). În cazul orașelor, temperaturile mari reprezintă principalul hazard climatic care determină valorile riscului termic, iar acesta este amplificat de existența Insulei de Căldură Urbană (ICU).

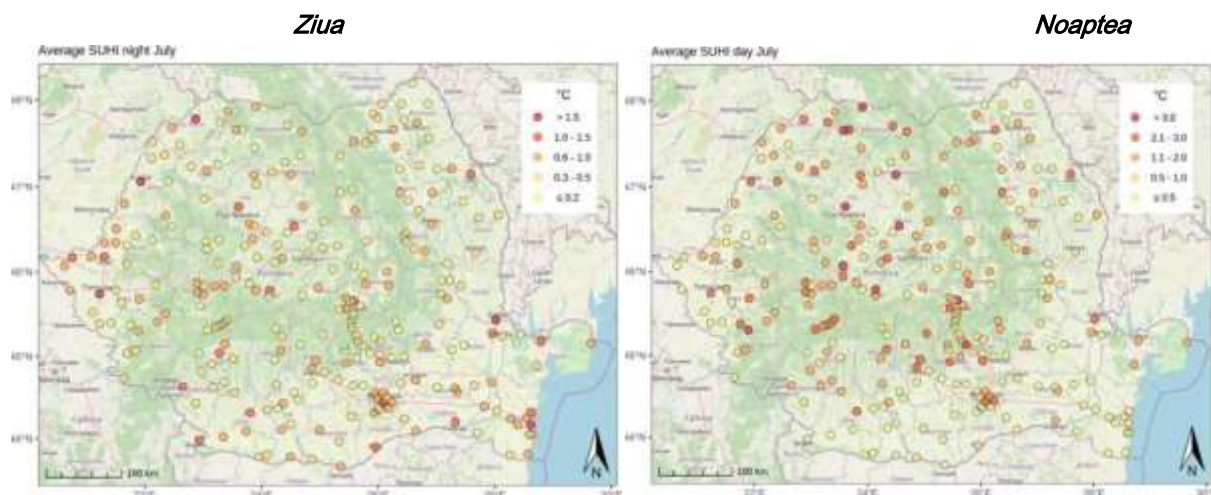
Insula de Căldură Urbană reprezintă creșterea temperaturii în orașe față de mediul rural înconjurător și se calculează ca diferența dintre temperatura urbană (TU) din interiorul orașului, și temperatura rurală (TR) din zona rurală și naturală din vecinătatea orașului. Valorile de temperatură utilizate pentru calculul ICU pot fi obținute din extragerea temperaturii suprafeței active de pe un anumit areal din imagini satelitare (Land Surface Temperature; LST).

În cadrul Politicii Urbane a României au fost culese date privind insulele de căldură pentru 263 de orașe. Aceste orașe au fost selectate în funcție de suprafața relevantă pentru producerea de insula de căldură urbană și disponibilitatea imaginilor satelitare. Perioada analizată a fost 2000 – 2019 și au fost prelucrate 27063 de imagini LST MODIS MxD11A1, din care s-au selectat imaginile cu valori LST care acoperă cel puțin 50% din suprafața fiecărui oraș analizat.

Intensitatea medie a Insulei de Căldură Urbană variază pe teritoriul României, în lunile de vară, conform figurilor de mai jos ce prezintă variațiile în timpul zilei și pe timpul nopții. În timpul zilei se poate observa faptul că cele mai mici valori se înregistrează în regiunile din sudul și estul țării, pe valea Dunării și pe litoral, unde majoritatea orașelor înregistrează valori mai mici de 1°C, iar cele mai mari valori se înregistrează în jumătatea de nord-vest și în regiunile montane, cu valori de depășesc frecvent 2°C, precum în Slatina. În timpul nopții, valorile pentru Intensitatea medie a Insulei de Căldură Urbană sunt în general mai mici de 1°C în regiunile

intracarpatică și în zonele montane (precum Slatina), în timp ce orașele din regiunile de câmpie din sud și din vest pot depăși valori de 1,5°C.

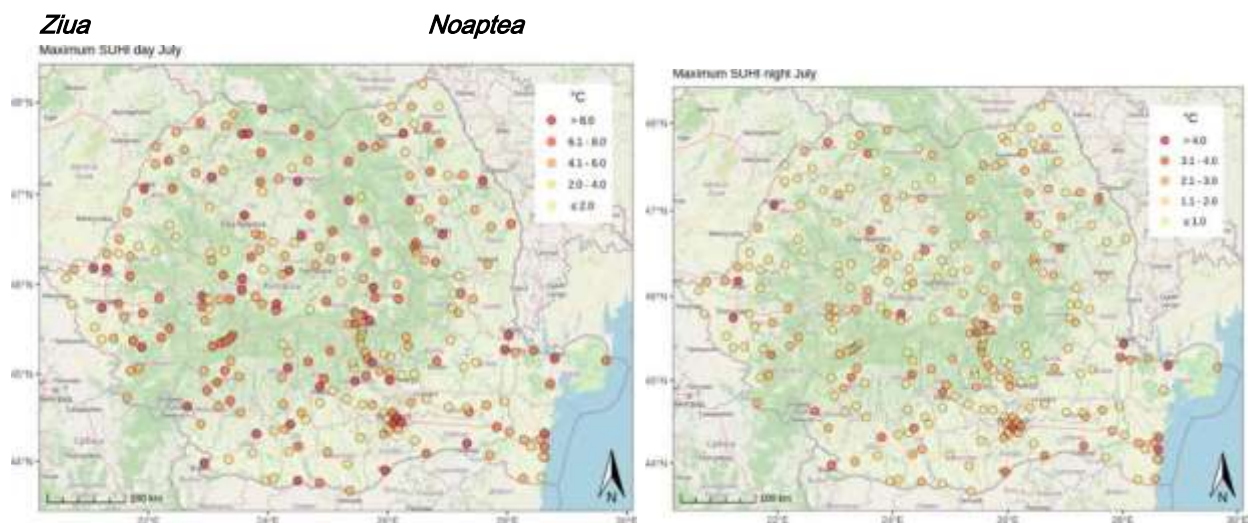
**Figura 41,42. Intensitatea medie a Insulei de Căldură Urbană în luna iulie**



**Sursa: Politica Urbană a României**

Intensitatea maximă a Insulei de Căldură Urbană este o mărime care reprezintă influența maximă pe care orașul o are asupra mediului din punct de vedere termic, respectiv diferența dintre temperatură maximă din oraș și temperatura minimă din bufferul adiacent.

**Figura 43,44. Intensitatea maximă a Insulei de Căldură Urbană în luna iulie**



**Sursa: Politica Urbană a României**

Intensitatea insulelor de căldură urbană variază în funcție de dimensiunea și spațiul construit al unui oraș, cele mai mari tinzând să aibă insule de căldură mai intense.

În acest sens, a fost analizat hazardul termic (HT), definit ca potențialul temperaturii de a provoca pagube materiale și victime omenești și cuantificat pe baza valorilor de temperatură a suprafeței subiacente din mediul construit al perimetrului urban. Astfel, hazardul termic a fost calculat pentru fiecare oraș ca medie multianuală a valorilor de temperatură mai mari de 32°C în timpul zilei și a celor mai mari de 22°C în timpul nopții, pentru fiecare pixel din arealul construit al orașelor analizate. HT a fost analizat la nivel de țară, clasificarea ținând cont de cele mai mari și cele mai mici valori din toate orașele analizate. Figura de mai jos prezintă HT pentru orașele Brașov, București, Cluj-Napoca, Constanța, Iași, și Timișoara. Se observă diferențieri geografice nete. Hazardul termic atinge cele mai mari valori în regiunile sudice (120-160 în arealul București, 120-140 la Constanța), iar cele mai mici valori se realizează în regiunile montane (60-80 la Brașov) și (80-100 la Cluj-Napoca).

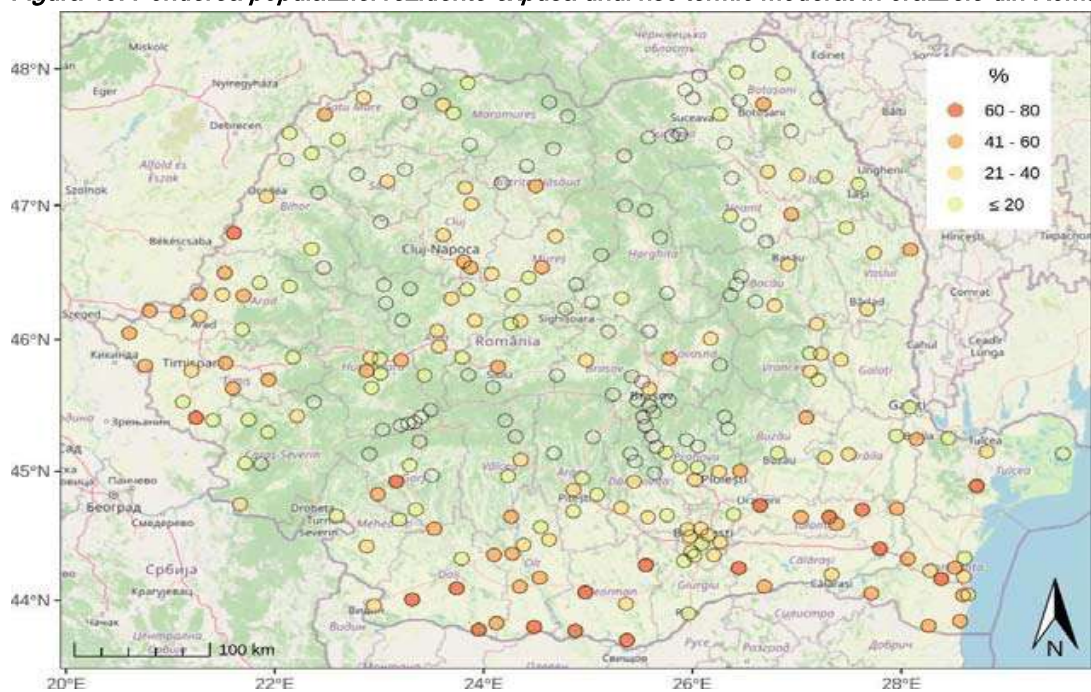
După cum se poate observa din figura de mai jos, Slatina se încadrează în rândul orașelor cu un hazard termic cu valoare mare, între 120-160.

O altă dimensiune analizată este riscul termic (RT). Riscul termic a fost calculat ca un produs dintre hazardul termic și vulnerabilitatea determinată de densitatea populației și caracteristicile perimetrului construit din fiecare oraș. Ca principiu, cu cât hazardul termic, densitatea populației și perimetrul construit au valori sau ponderi mai mari, cu atât riscul față de valuri de căldură și temperaturi extreme este mai accentuat. Figura de mai jos prezintă RT pentru orașele Brașov, București, Cluj-Napoca, Constanța, Iași, și Timișoara.

Comparând riscul termic pentru municipiul Slatina cu cele 6 orașe, se poate observa faptul că Slatina prezintă un risc termic mai mare decât acestea, de 60-80.

După cum reiese din analiza realizată, cele mai afectate orașe sunt cele din regiunile sudice unde în unele cazuri, mai mult de 70% din locuitori trăiesc în condiții de risc termic mare sau foarte mare (București, Galați, sau Drobeta Turnu-Severin). În jumătatea sudică, ponderea populației urbane aflată în condiții de risc termic mare sau foarte mare în orașe este mult mai mare, iar categoria dominantă de risc este cel extrem sau ridicat, cum este cazul în orașe precum Slatina sau Craiova.

**Figura 45. Ponderea populației rezidente expusă unui risc termic moderat în orașele din România**

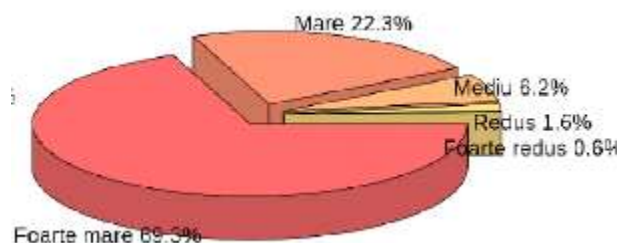


**Sursa: Politică Urbană a României**

Ponderea completă a populației afectată de diferite categorii de risc este exemplificată pentru Slatina în figura de mai jos.



## SLATINA



*Sursa: Politica Urbană a României*

### 4. Concluzii și recomandări

Analiza efectuată conduce la câteva concluzii generale, valabile la nivelul României.

- Intensitatea Insulei de Căldură Urbană poate avea valori mari în toate regiunile țării.
- Intensitatea Insulei de Căldură Urbană este mai mare ziua decât noaptea. În luna iulie, valorile medii ating frecvent valori de 1,5-3,0°C ziua, și 1,0-1,5°C noaptea. Valorile maxime depășesc frecvent 4°C ziua și 2°C noaptea, indicând o puternică influență urbană asupra climatului regional.
- Există o relație directă între insula de căldură, riscul termic și dimensiunea orașului (suprafață și număr de locuitori).
- Riscul termic este concentrat în zonele centrale ale orașelor, dar poate să aibă valori mari și în zone periferice cu cartiere rezidențiale dense și zone industriale.
- Pentru a obține detalii specifice fiecărui oraș este necesară analiza cu ajutorul unor informații de rezoluție fină și includerea unor informații suplimentare, precum vârsta și veniturile populației urbane, relevante la nivel local.
- Aplicarea unor metode diferite de analiză, precum utilizarea altor produse satelitare, a măsurătorilor de la suprafață sau calculul diferit al hazardului și vulnerabilității, poate conduce la rezultate diferite cantitativ, dar calitativ identice cu cele prezentate în acest studiu. Rezultatele sunt consistente cu studii precedente efectuate în orașe din România, precum București (Cheval și Dumitrescu 2015), Cluj-Napoca (Herbel et al 2016) sau Iași (Sfîcă et al 2017).
- Ponderea populației expusă riscului termic diferă în funcție de zona geografică și caracteristici urbane, precum densitatea populației și extinderea suprafețelor construite.
- Măsurile de atenuare a efectului Insulei de Căldură Urbană trebuie avute în vedere de autoritățile locale din toate orașele mari (cu peste 50.000 de locuitori).

#### 2.8.4.2 Cum contribuie Slatina la schimbările climatice

##### 2.8.4.2.1 Emisii CO<sub>2</sub>

La nivelul municipiului Slatina, în anul 2015 a fost elaborat Planului de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Slatina (PAED). PAED reprezintă un document programatic care definește acțiunile și măsurile care vor fi întreprinse la nivel local în vederea atingerii obiectivului general de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> cu cel puțin 20% până în anul 2020, față de anul de referință ales (anul 2005). PAED se sprijină pe un inventar de

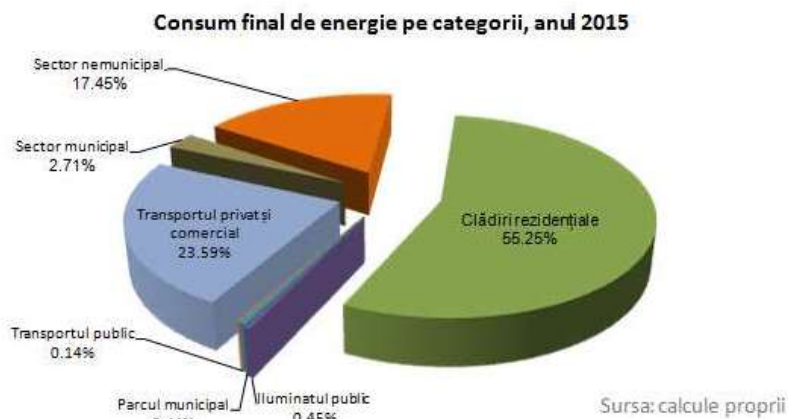
bază al emisiilor de CO<sub>2</sub> pentru a identifica domeniile de acțiune cu potențialul cel mai ridicat de eficientizare a consumurilor de energie traduse în scăderea emisiilor echivalente de CO<sub>2</sub>, domenii aflate în responsabilitatea sau în sfera de intervenție a autorităților locale din Municipiul Slatina.

Energia este un element esențial al dezvoltării durabile, prin urmare eforturile depuse pentru îmbunătățirea modului în care aceasta este consumată și produsă reprezintă o prioritate a Primăriei municipiului Slatina, care și-a asumat un rol activ în promovarea eficienței energetice și a surselor regenerabile de energie și implicit în combaterea efectelor încălzirii globale a planetei.

Conform PAED, ținta pentru reducerea emisiilor CO<sub>2</sub> pentru 2020/2030 în municipiul Slatina este de 20%/40%.

Sinteza datelor colectate, relevă că, în anul 2015 – anul de referință la care administrația publică locală se raportează pentru stabilirea obiectivului pentru anul 2030, în municipiul Slatina, consumul final de energie – adică ceea ce s-a consumat de către utilizatorii finali (electricitate, energie termică pentru încălzire și apă caldă menajeră, gaz natural, combustibil auto etc.), a fost în cantitate de 618.902 MWh, iar emisiile de CO<sub>2</sub> generate de acest consum în cantitate de 162.173 tone. Aceste valori nu includ consumul de energie din industrie.

**Figura 47. Consumul generat în municipiul Slatina (MWh/an)**



**Sursa: PAED Slatina**

**Figura 48. Emisiile generate în municipiul Slatina (CO<sub>2</sub>/an)**

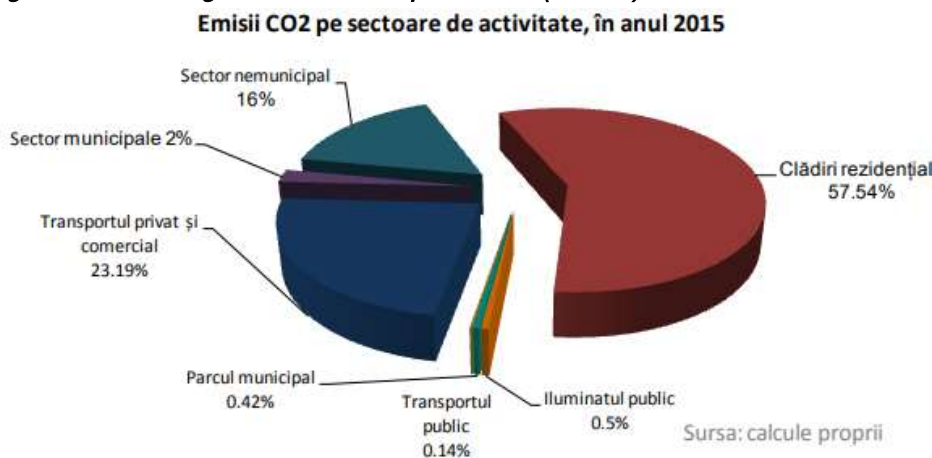
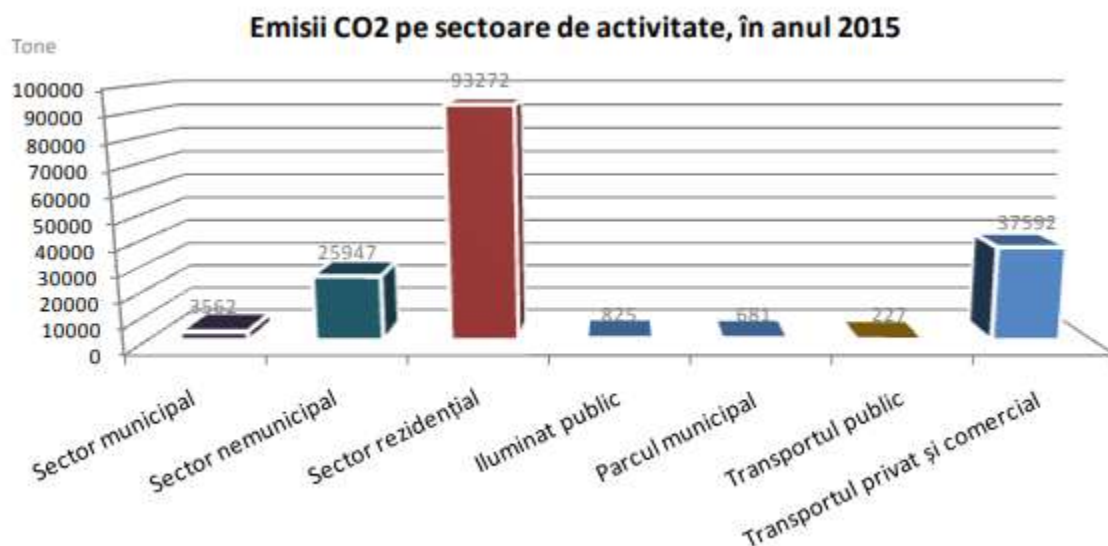




Figura 49. Emisiile generate în municipiul Slatina (CO<sub>2</sub>/an)



Sursa: PAED Slatina

Emisiile de CO<sub>2</sub> datorate consumului de energie în clădiri, echipamente și instalații reprezintă 76%, iar cele generate în transport 24%.

#### Emisii clădiri

Conform unei analize realizate de Google în cadrul platformei Environmental Insights Explorer, Slatina a avut un estimat de 319.000 total tCO<sub>2</sub>e/an (tone metrice de dioxid de carbon echivalent pe an) de emisii ale clădirilor în anul 2019.

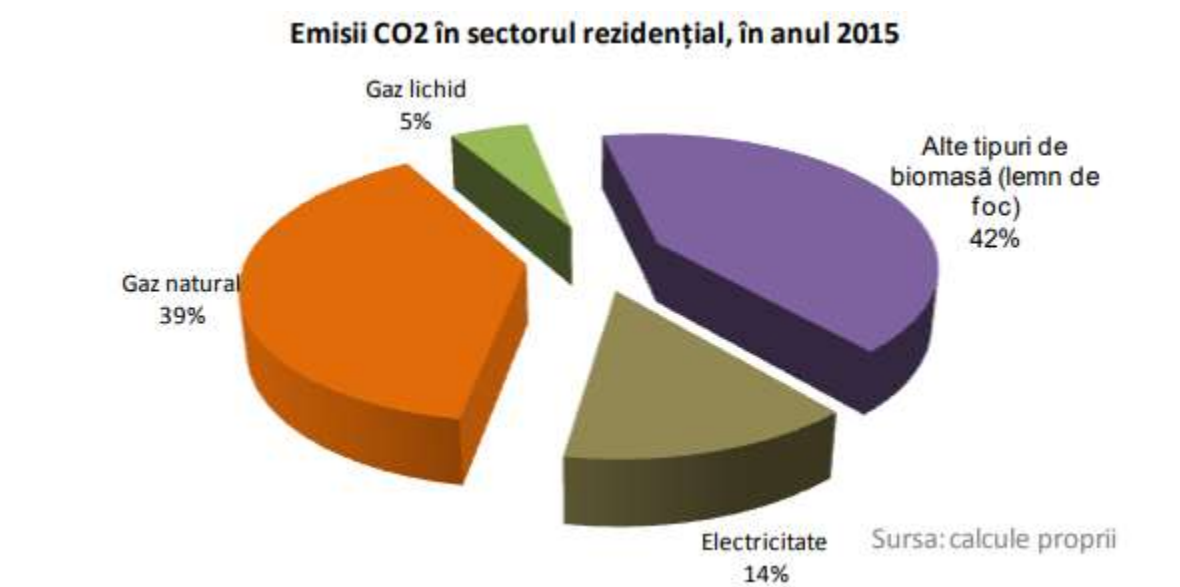
Din totalul de emisii ale clădirilor, 47% (150.000 tCO<sub>2</sub>e/an) reprezintă emisii ale clădirilor rezidențiale, iar 53% emisii ale clădirilor non-rezidențiale.

Calculul gazelor cu efect de seră (GES) pentru un sector sunt create folosind datele de activitate ale surselor de emisii înmulțite cu factorii de emisie corespunzători. Environmental Insights Explorer folosește date agregate de la Google pentru a obține date specifice orașului, inclusiv distanța parcursă de modul, volumul și tipul clădirilor și producția de energie solară. Apoi, se aplică ipotezele regionale din instrumentul Climate Action for Urban Sustainability (CURB) - o sursă de date terță parte recunoscută la nivel internațional - pentru a estima amestecul de tipuri de vehicule și combustibili și consumul de energie al clădirilor. În cele din urmă, se aplică factori standardizați de emisii de gaze cu efect de seră pe tip de vehicul, tip de combustibil sau generare de electricitate.

Clădirile generează emisii de gaze cu efect de seră din arderea directă a combustibililor fosili (de exemplu, pentru încălzire) și indirect de electricitatea consumată de rezidenți și echipamente. Emisiile anuale ale clădirii sunt calculate pe baza suprafeței agregate a clădirii în funcție de tip, a consumului clădirii (intensitatea energiei) și a emisiilor asociate cu tipul de energie consumată (intensitatea rețelei). Metodologia se bazează pe principiile acceptate de contabilitate a gazelor cu efect de seră și este consecventă în toate orașele din instrument.

Clădirile rezidențiale pot include case și apartamente. Nerezidențiale pot include birouri, comerț cu amănuntul, depozite, clădiri comerciale și de uz mixt. Emisiile din instalațiile industriale și de producție nu sunt estimate separat.

Figura 50. Emisiile generate de clădiri în municipiul Slatina,



Sursa: PAED Slatina

### Emisii transport

Conform analizei realizate de Google în cadrul platformei Environmental Insights Explorer, Slatina a avut un estimat de 133.200 total tCO<sub>2</sub>e/an (tone metrice de dioxid de carbon echivalent pe an) de emisii pentru totalul de călătorii în anul 2020.

Google Maps folosește informații de locație agregate din călătoriile utilizatorilor pentru a deduce traficul, modul de călătorie, ocuparea și distanțele totale parcurse într-un oraș. Acestea sunt combinate cu o estimare a tipurilor de vehicule și a consumului mediu de combustibil pentru fiecare mod.

Consumul mediu de combustibil estimat la nivel regional și emisiile din instrumentul Climate Action for Urban Sustainability (CURB) aplicat tuturor călătoriilor pentru fiecare mod.

Consumul de combustibil și emisiile unui vehicul depind în mare măsură de o serie de factori. Acești factori includ tipurile de vehicule, viteza, unitățile de control al emisiilor, tipurile de combustibil și calitatea și multe altele, care nu pot fi surprinse de locație și modelare.

Modificările valorilor de la an la an pot fi cauzate de o varietate de factori, inclusiv modificări ale activității de transport și ale populației reale, precum și îmbunătățiri asociate metodologiei noastre de modelare (inclusiv protecții de confidențialitate și tehnici de anonimizare care adaugă zgomot la date).

Figura 51. Emisiile generate transport în municipiul Slatina, 2018-2020



Sursa: Platforma Google, Environmental Insights Explorer,

În anul 2020, au existat:

- 47.000 tCO<sub>2</sub>e emisii inbound și 10.900.000 călătorii/an (toate călătoriile pe parcursul unui an care intră în limitele orașului)

- 54.100 tCO<sub>2</sub>e emisii outbound și 10.900.000 călătorii/an (toate călătoriile pe parcursul unui an care părăsesc limitele orașului)
- 29.100 tCO<sub>2</sub>e emisii in-boundary și 47.000.000 călătorii/an (toate călătoriile pe parcursul unui an care încep și se termină în interiorul granițelor orașului)

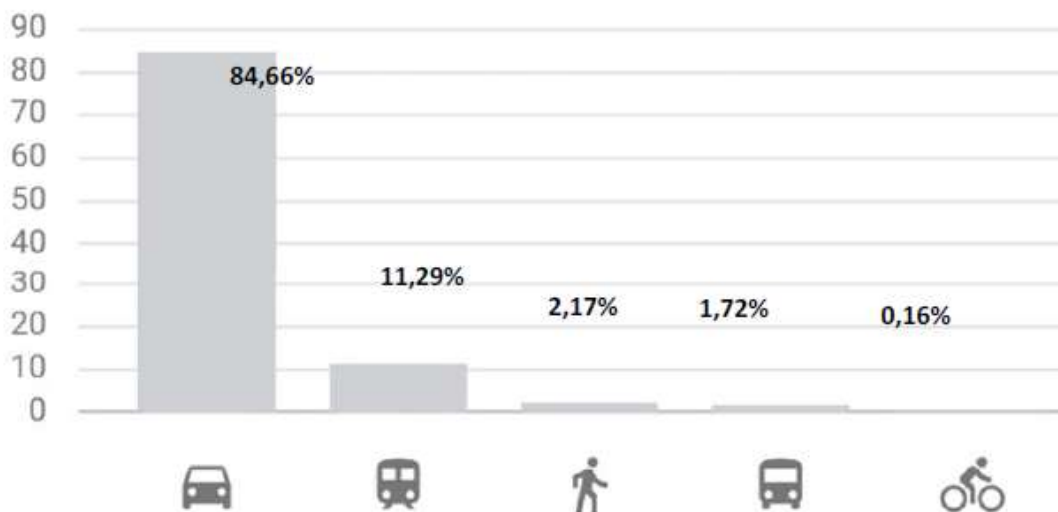
Numărul total combinat de călătorii în 2020 în Slatina a fost de 68.800.000, iar numărul total de kilometri parcurși a fost de 639.000.000.

Figura de mai jos prezintă procentul din totalul kilometrilor combinați în funcție de modul de transport, astfel:

- Automobile – 47.500.000 călătorii totale și 541.000.000 kilometri parcurși
- Tren – 624.000 călătorii totale și 72.100.000 kilometri parcurși
- Nemotorizat – 18.600.000 călătorii totale și 13.900.000 kilometri parcurși
- Autobuze – 1.510.000 călătorii totale și 11.000.000 kilometri parcurși
- Biciclete - 466.000 călătorii totale și 997.000 kilometri parcurși

**Figura 52. Procentul din totalul kilometrilor combinați în funcție de modul de transport, 2020**

**Sursa: Platforma Google, Environmental Insights Explorer, Sursa: Platforma Google, Environmental Insights Explorer,**



**Sursa: Platforma Google, Environmental Insights Explorer,**

Emisiile anuale de transport sunt calculate pe baza unei extrapolări a distanței totale parcurse pentru toate călătoriile efectuate, a tipurilor de vehicule și a consumului mediu de combustibil pentru fiecare mod. Estimarea Google este un total al tuturor călătoriilor efectuate într-o graniță a orașului și a călătoriilor care trec granița orașului.

Distanța totală parcursă (mile vehiculate sau kilometri parcurși) pentru toate călătoriile este agregată și modelată la întregul oraș folosind informații de locație agregate din Istoricul locațiilor Google și din alte surse.

Modul dedus de ghiduri de călătorie presupune pentru tipurile de vehicule din zonă, tipul mediu de combustibil și consumul fiecărui mod.

#### 2.8.4.2.2 *Eficientizarea energetică*

Prin „Strategia de Dezvoltare Locală pentru perioada 2014-2020 a municipiului Slatina, UAT Slatina și-a propus o dezvoltare durabilă prin utilizarea rațională și eficientă a resurselor naturale și umane, corelând această dezvoltare și cu o amenajare echilibrată a teritoriului și cu servicii asigurate în concordanță cu nevoile existente, pentru a permite o dezvoltare economică pentru creșterea calității vieții cetățenilor municipiului Slatina.

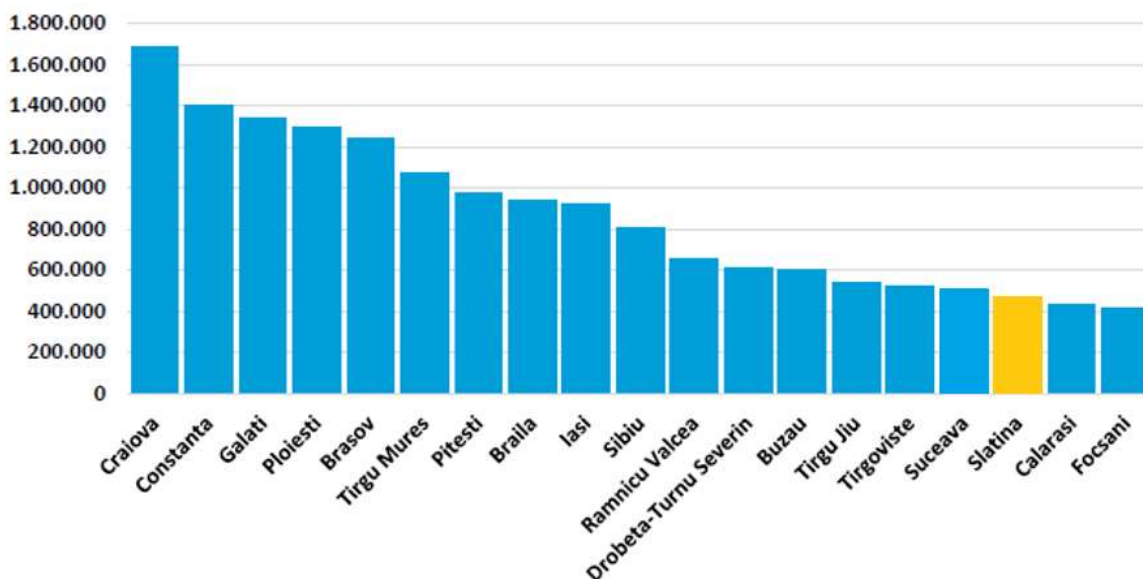
Primăria municipiului Slatina este puternic angrenată în realizarea unor politici de dezvoltare durabilă a municipiului, acordând o atenție majoră îmbunătățirii calității vieții cetățenilor din municipiul Slatina.

Conform PAED, municipalitatea Slatina a ales abordarea standard, în conformitate cu principiile IPCC (Prevenirea și Controlul Integrat al Poluării) ce acoperă toate emisiile de CO<sub>2</sub> care apar ca urmare a consumului de energie pe teritoriul autorității locale, fie direct, ca urmare a arderii de combustibil în cadrul teritoriului autorității locale sau indirect, în urma arderii combustibililor asociat cu consumul de energie electrică sau termică în teritoriu.

Calitatea mediului este rezultatul interacțiunii dintre componentele biofizice și socio-economice ale mediului. Ea este o proprietate dinamică a mediului, care depinde de intensitatea și magnitudinea factorilor care contribuie la creșterea, menținerea sau scăderea valorilor unor parametri considerați reprezentativi pentru un anumit spațiu.

Gazele cu efect de seră sunt printre principalii contributivi la schimbările climatice și includ o serie de gaze generate de transportul motorizat, în procese industriale, și ca urmare ale unor alte activități umane (încălzire, generare electricitate, etc.). Gazele cu efect de seră includ: dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>), metan (CH<sub>4</sub>), protoxidul de azot (N<sub>2</sub>O), hexflurorură de sulf (SF<sub>6</sub>), hidrofluorocarburi (HFC) și perfluorocarburi (PFC).







**Figura 53. Cantitatea estimată de gaze cu efect de seră generate de orașele din România (exceptând Bucureștiul), la nivelul anului 2015**



*Sursa: Politica Urbană a României*

### 2.8.4.2.3 Surse regenerabile de energie

Figura 54. Surse regenerabile de energie, tehnologii și aplicații

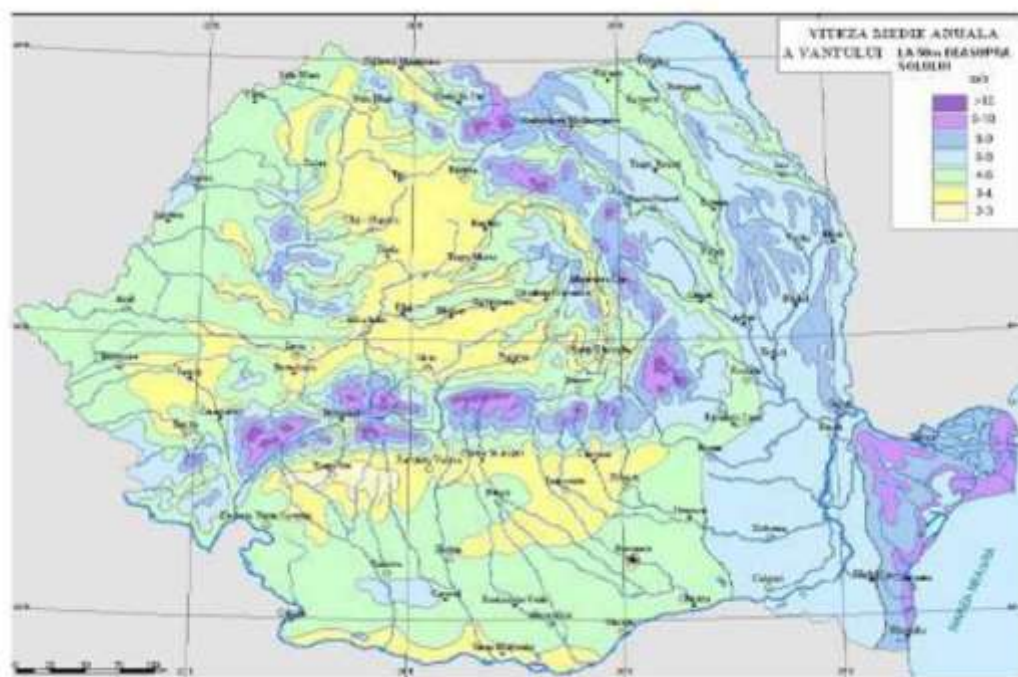
Energie solară	Energie eoliană	Energie oceanică	Energie hidroelectrică	Energie geotermală	Bioenergie
					
<b>Sursa:</b> Soare	<b>Sursa:</b> Vânt	<b>Sursa:</b> Valuri, marea	<b>Sursa:</b> Apă	<b>Sursa:</b> Pământ	<b>Sursa:</b> Biomasă, deșuri
<b>Tehnologii:</b> Instalații fotovoltaice, instalații solare termice	<b>Tehnologii:</b> Turbine eoliene	<b>Tehnologii:</b> Diguri, baraje marelce	<b>Tehnologii:</b> Centrale hidroelectrice	<b>Tehnologii:</b> Instalații geotermale și pompe de căldură	<b>Tehnologii:</b> Arderea biomasei, instalații de biogaz, biocombustibili
<b>Aplicații:</b> Energie electrică, încălzire și răcire	<b>Aplicații:</b> Energie electrică	<b>Aplicații:</b> Energie electrică	<b>Aplicații:</b> Energie electrică	<b>Aplicații:</b> Energie electrică, încălzire și răcire, transport	

Sursa: Curtea de Conturi Europeană

#### Potențialul Eolian

Slatina are potențial pentru exploatarea vântului în scop energetic, dar acest potențial este scăzut, datorită vitezei vântului în zonă, ce se situează într-o bandă medie – 4-6 m/s.

Figura 55. Zonele cu potențial eolian în România



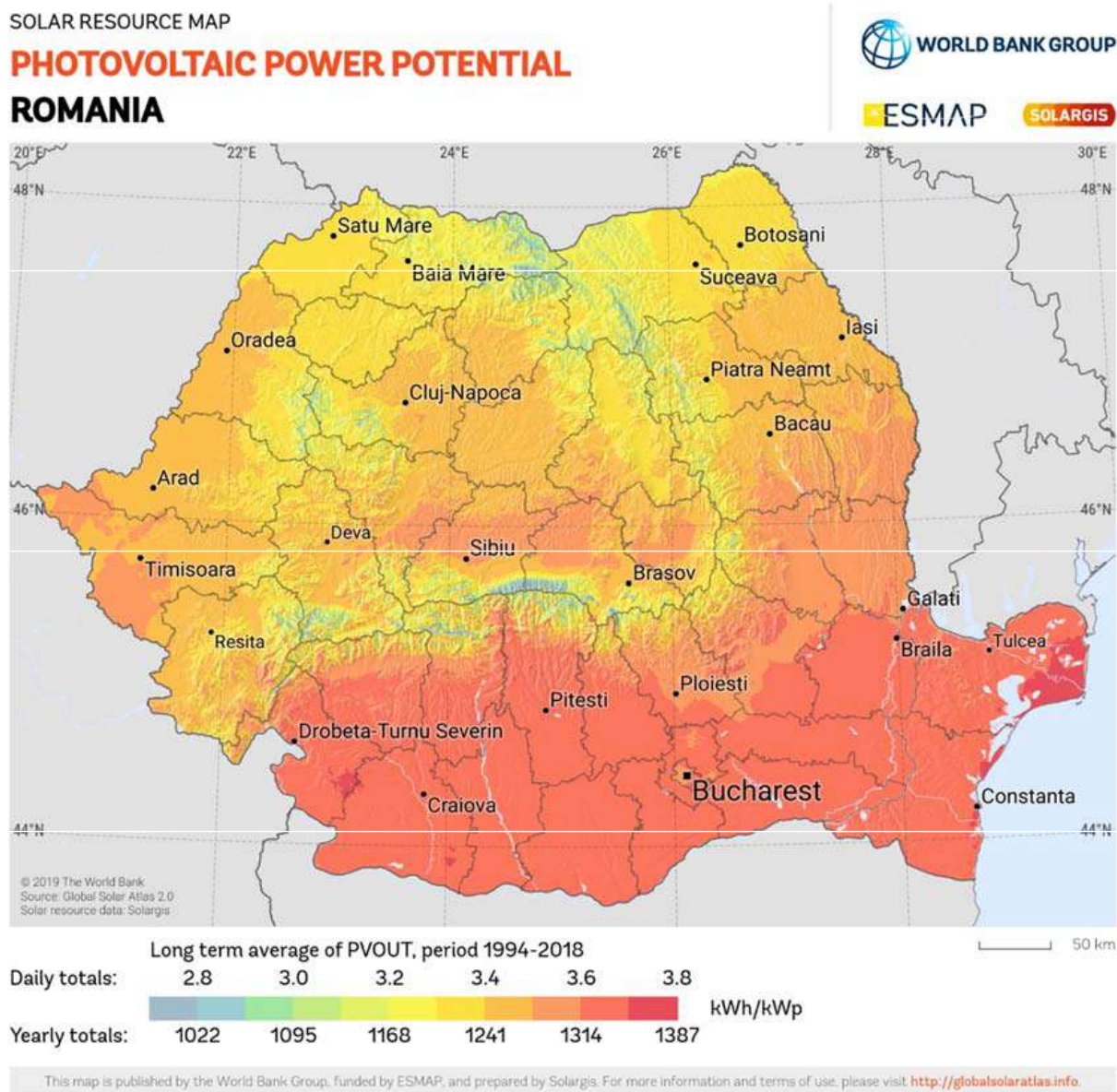
Sursa: [http://www.minind.ro/domenii\\_sectoare/energie/studii/potential\\_energetic.pdf](http://www.minind.ro/domenii_sectoare/energie/studii/potential_energetic.pdf)



## Potențialul Solar

Slatina se situează într-o zonă cu potențial solar peste medie, însă merită considerată opțiunea dezvoltării de ferme solare. Spre comparație, cea mai mare durată anuală de insolație din România (peste 2300 h/an) se înregistrează pe litoralul Mării Negre, valoare rezultată din analiza distribuției sumelor anuale ale duratei de însorire pe teritoriul României.

Figura 56. Zonele cu potențial de putere fotovoltaică



Sursa: Banca Mondială, *Global Photovoltaic Power Potential study*

## Potențialul Biomasă

Prin biomasă se înțeleg toate formele de material vegetal și animalier, precum și substanțele produse prin dezvoltarea biologică, deci practic partea biodegradabilă a produselor, deșeurilor și reziduurilor din agricultură, silvicultură și industriile conexe, precum și partea biodegradabilă a deșeurilor industriale și urbane.

Harta de mai jos arată potențialul energetic al biomasei în România, iar județul Olt are un potențial mare pe biomasă agricolă, și mai redus pe biomasă forestieră.

Figura 57. Potențialul energetic al biomasei în România



### 2.8.4.3 Riscurile naturale și antropice

Tabel 5. Evaluarea generală a principalilor factori de risc de mediu la nivel local (UAT Olt)

ID risc	Factorul de risc de mediu evaluat	Nivelul actual de gravitate (1-5)	Evoluția viitoare preconizată	
			Frecvența	Intensitate
FR1	Inundații	2	▼	▼
FR2	Seceta	4	▶	▲
FR3	Furtuni	2	▶	▲
FR4	Căderi de grindina	4	▲	▶
FR5	Înghiț	2	▶	▲
FR6	Cutremure	2	▶	▶
FR7	Alunecări de teren	4	▶	▲
FR8	Tasări de teren	2	▼	▼
FR9	Contaminarea pânzelor freatice	2	▶	▲
FR10	Incendii forestiere și de vegetație	2	▼	▼
FR11	Poluare/Infecții	1	▶	▲

Sursa: PAED Slatina

Conform Planului de Analiză și Acoperire a Riscurilor al Municipiului Slatina, structurile care execută controale și inspecții de prevenire a manifestării riscurilor sunt:

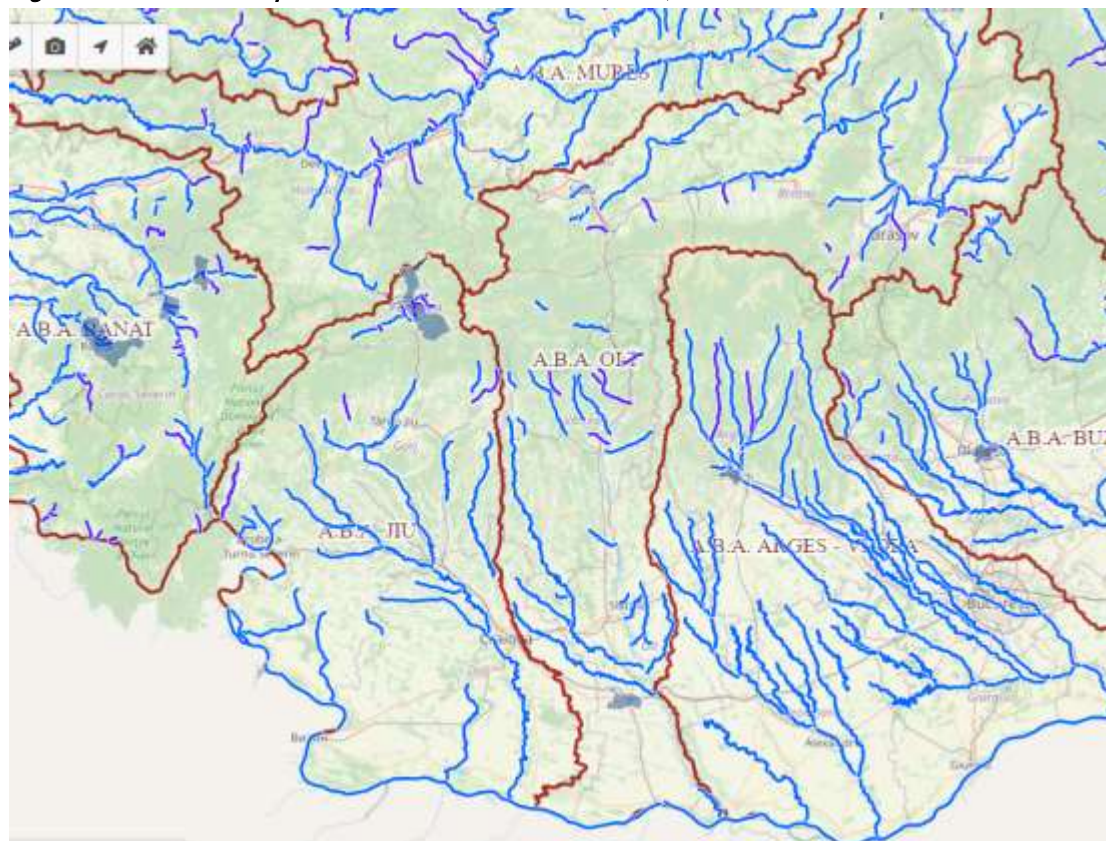
- Instituția Prefectura Județului
- Inspectoratul pentru Situații de Urgență „Matei Basarab” al Județului Olt
- Inspectoratul Județean în Construcții
- Inspectoratul Județean de Poliție
- Direcția Regională Vamala Craiova
- Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontiera
- Inspectoratul Județean de Jandarmi
- Serviciul de Gospodărire a Apelor Olt;
- Administrația Bazinală de Apa Olt
- Direcția de Sănătate Publică
- Direcția Agricolă
- Direcția Sanitar Veterinară și pentru Siguranța Alimentelor
- Agenția pentru Protecția Mediului
- Garda Națională de Mediu
- Comisariatul Județean
- Direcția Silvică
- Garda Forestieră
- Inspectoratul Teritorial de Muncă
- Agenția Națională de Îmbunătățiri Funciare - Filiala teritorială Oltenia
- Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier
- Oficiul Județean pentru Protecția Consumatorului
- Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară

#### 2.8.4.3.1 *Hidrografia și riscul la inundații*

Teritoriului județului Olt aparține bazinului hidrografic al Oltului. Municipiul Slatina este străbătut de râul Olt.

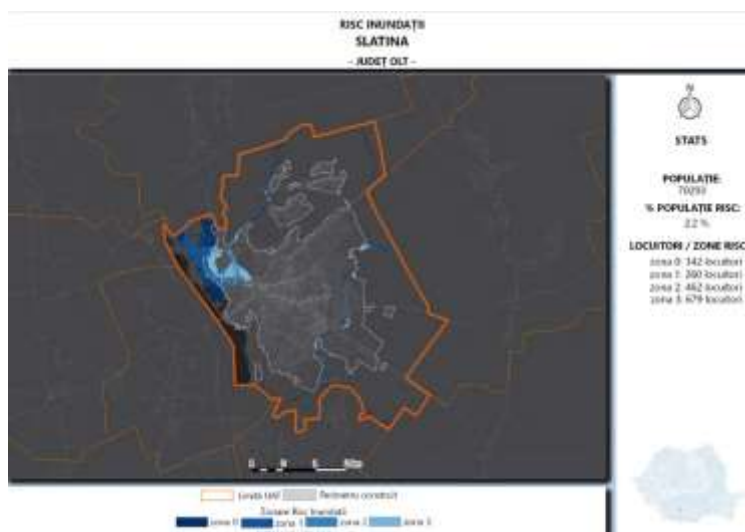
În ceea ce privește rețeau hidrografică, sunt important de prezentat zonele cu potențial de inundație, zone ce, în mod normal, ar trebui să prezinte restricții la dezvoltare. Harta de mai jos prezintă zonele cu risc potențial semnificativ la inundații în sud-vestul României.

Figura 58. Zone cu risc potențial semnificativ de inundații, A.B.A. Olt



Sursa: Administrația Națională „Apele Române”

Analiza detaliată mai jos este realizată pentru unitatea administrativ teritorială Slatina, pentru a prezenta zonele potențial afectate de inundații, precum și populația afectată. Analiza a folosit benzi aferente riscului de inundabilitate medie (perioadă de revenire  $\geq 100$  ani), defalcate în cele patru clase de risc (0, 1, 2, 3). Populația afectată potențial de inundații este foarte scăzută



Sursa: Politica Urbană a României

### 2.8.4.3.2 Riscul alunecărilor de teren

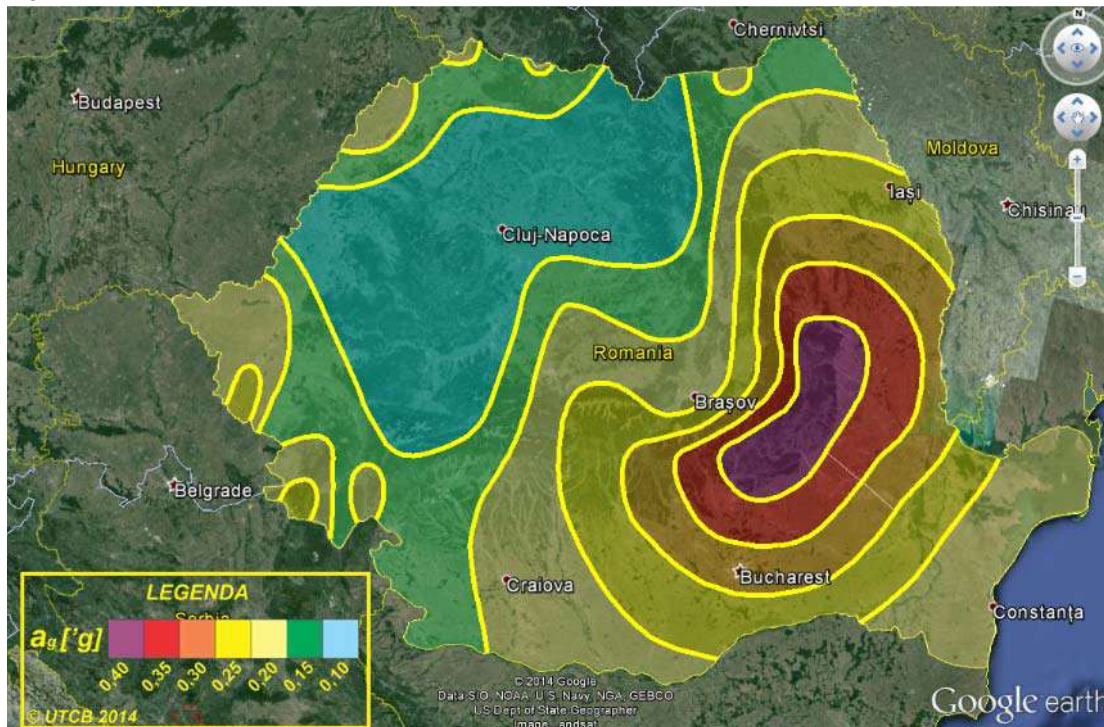
În Municipiul Slatina nu există zone cu potențial de apariție a alunecărilor de teren

### 2.8.4.3.3 Riscul seismic

Institutul Național pentru Fizica Pământului a elaborat o hartă de zonare seismică pentru România, unde au fost identificate zonele cele mai susceptibile la un cutremur. După cum se observă în clasificarea de mai jos, Slatina este inclusă în zona de intensitate 5.

În Planul de analiză și acoperire a riscurilor pentru anul 2015, aprobat de Consiliul Județean Olt, se arată că în județul Olt nu există focare sau zone seismice, însă este resimțită transmiterea undelor elastice ale zonei seismice Vrancea.

**Figura 60. Zone cu risc seismic România**



Sursa: Centrul de Cercetare pentru Evaluarea Riscului Seismic, Universitatea Tehnică de Construcții București

Figura 61. Scara de risc seismic MSK

Grad		Scara de intensitate seismică Medvedev-Sponheuer-Karnik MSK 64
1	Imperceptibil	Intensitatea oscilațiilor rămâne sub limita sensibilității oamenilor. Cutremurul este detectat și înregistrat numai de seismografe
2	Greu perceptibil (foarte slab)	Simțit de persoanele în stare de repaus. Nu afectează obiectele. Fără daune la clădiri.
3	Slab	Este simțit de puțini oameni, care se află în interiorul locuinței sau afara. Observatorii atenți remarcă oscilația ușoară a obiectelor atarnate, mult mai pronunțată la etajele superioare. Fără daune la clădiri.
4	Moderat	Este simțit de mulți oameni care se află în interiorul sau în afara locuinței. Din cei care dorm, puțini pot fi treziți. Ferestrele, ușile și vesela zăngane. Pardoselile și pereții scartaie, mobilă începe să uruie. Obiectele atarnate, lichidul din vase oscilează ușor. Fără daune la clădiri.
5	Suficient de puternic	Zguduire generală a clădirilor. Este simțit de toți oamenii. Mulți dintre cei care dorm se trezesc. Puțini oameni părăsesc locuințele. Animalele sunt neliniștite. Obiectele atarnate oscilează considerabil. Tablourile se deplasează din loc. Anumite obiecte fixate, pot fi deplasate. Ușile și ferestrele deschise se închid și se deschid cu zgomot. Din vasele umplute, deschise, lichidul se varsă. Avarii ușoare la construcții.
6	Puternic	Este simțit de toți oamenii. Mulți dintre ei, aflați în interiorul clădirilor se sperie și aleargă afara. Puține persoane își pierd echilibrul. Se pot sparge vase și obiecte din sticlă. Cad tablourile de pe pereți. Fisuri și craapături în pereți, desprinderea unor bucăți de tencuială, caderea unor tigle de pe acoperiș, craapături la construcțiile din cărămidă.
7	Foarte puternic	Majoritatea oamenilor sunt speriați și părăsesc locuințele. Craapături mari și adânci în pereți; caderea cosurilor de fum și distrugerea unor acoperișuri; surpari ale partilor carosabile pe pante abrupte; distrugerii ale porțiunilor de îmbinare a conductelor. Se produc alunecări de teren.
8	Distrugător	Mobilă se poate răsturna. Unele clădiri (parti de clădire) se prăbuesc. Se observă alunecări de teren în zonele de depresionare și pe pantele abrupte. Apar craapături mari în teren, au loc căderi de roci.
9	Devastator	Panica generală. Oamenii sunt aruncați la pământ. Se produc avarii importante ale structurilor construite corect, conductele subterane sunt parțial distruse, se produce deformarea șinelor de cale ferată și avarierea partilor carosabile ale drumurilor. Au loc căderi de roci și multe alunecări de teren
10	Nimicitor	Construcțiile se prăbuesc parțial sau în totalitate. Degradări importante în baraje. Șinele de cale ferată se deformează. Masive alunecări de teren.
11	Catastrofal	Majoritatea clădirilor și structurilor sunt distruse. Fracturi și deplasări ale terenului.
12	Foarte catastrofal	Toate construcțiile de suprafață și subterane sunt distruse total. Suprafața pământului este complet schimbată, devieri ale cursurilor de apă.

Sursa: <http://inforisx.incd.ro/>

Deși în perioada 1700-2019 nu se poate observa o ciclicitate pentru cutremure de intensitate mare în Slatina, este totuși foarte importantă pregătirea pentru un cutremur precum cel din 1977.

În primul rând, trebuie acordată o importanță mare măsurilor menite să reducă impactul negativ al unui cutremur. O importanță aparte o are respectarea unor standarde și norme clare în construcție, identificarea și consolidarea clădirilor vulnerabile (o prioritate aparte ar trebui dată infrastructurii educaționale), diseminarea procedurilor de răspuns la cutremur, precum și dezvoltarea unor sisteme de răspuns rapid.

**Figura 62. Evidența construcțiilor din Slatina expertizate tehnic și încadrate în clasele 1, 2 și 3 de risc seismic**

<i>Nr. Crt.</i>	<i>Adresa</i>	<i>Tipul de imobil</i>	<i>Destinația imobilului</i>	<i>Anul Construcției</i>	<i>Clasa de risc seismic</i>	<i>Numar persoane care locuiesc</i>
<b>1</b>	Bloc CAM1, B-dul A.I. Cuza, Slatina	<b>P+4</b>	Locuințe	<b>1960</b>	<b>III</b>	
<b>2</b>	Bloc FA16, Str. Unirii nr.4, Slatina	<b>P+3</b>	Locuințe	<b>1965</b>	<b>III</b>	

**Sursa: Inspectoratul pentru Situații de Urgență „Matei Basarab” – Olt**

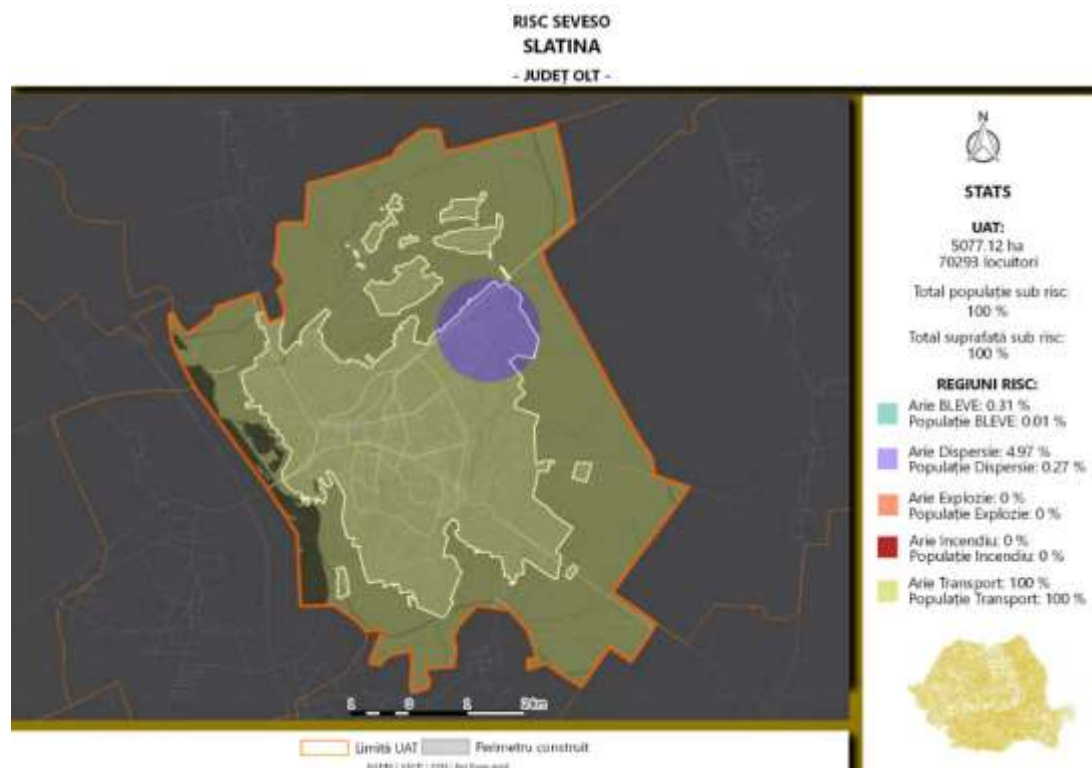
#### 2.8.4.3.4 Riscul Seveso

Riscul Seveso ține de potențialul unor accidente în industria chimică și a primit acest nume după Directiva UE 82/501/CEE (numită Directiva Seveso), adoptată în 1982 în urma unor accidente cu impact de mediu puternic. În 1996, Directiva Seveso a fost înlocuită de Directiva 96/82/CE a Consiliului (Directiva Seveso II), care, la rândul ei, a fost extinsă cu Directiva 2003/105/CE. Această directivă se aplică la câteva mii de **unități** industriale în care sunt prezente substanțe periculoase peste pragurile specificate în directivă. Scopul directivei este de a preveni accidente majore cu substanțe periculoase, iar, în cazul în care astfel de accidente se produc, să limiteze impactul negativ asupra oamenilor și mediului. Riscul Seveso este estimat pe clase distincte (BLEVE – explozie datorată unui lichid în fierbere și dispersie; dispersie; explozie; incendiu; transport mărfuri periculoase). Instituțiile responsabile pentru a pune în aplicare Directiva Seveso II include:

- la nivel național: Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, Agenția Națională pentru Protecția Mediului, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență și Garda Națională de Mediu;
- la nivel regional: Agenția pentru Protecția Mediului Olt și Garda Națională de Mediu –Comisariatul Județean Olt;
- la nivel local: Inspectoratele Județene pentru Situații de Urgență

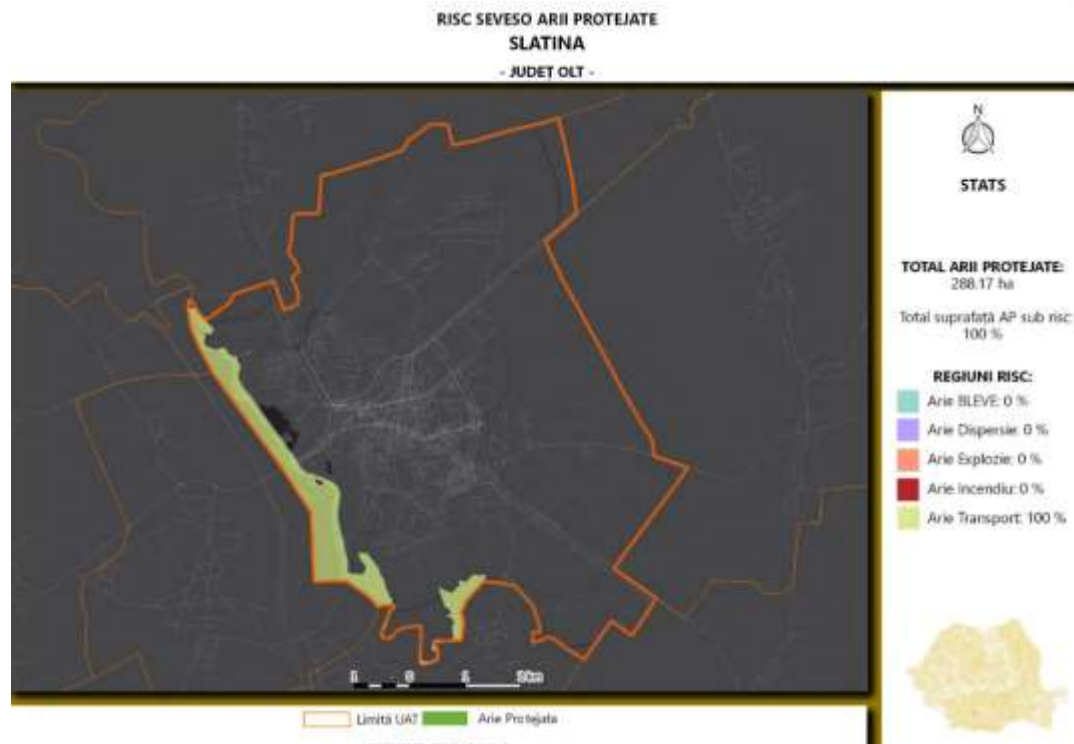
Hărțile de mai jos includ populația potențial afectată de un accident cu impact de mediu puternic, și ariile naturale protejate potențial afectate de un astfel de eveniment.

Figura 63. Populația Slatinei sub risc Seveso



Sursa: Politică Urbană a României

Figura 64. Ariile protejate ale Sucevei sub risc Seveso



Sursa: Politică Urbană a României



## 2.8.5 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

PROVOCĂRI	RECOMANDĂRI
<b>Caracterizarea capitalului natural . Rezervații naturale și arii protejate</b>	
<p>Municipiul Slatina este situată în sudul României, pe malul stâng al râului Olt, pe un culoar larg, bine conturat și delimitat, în zona de contact dintre Piemontul Getic și Câmpia Olteniei. Orașul se circumscrie ca unitate fizicogeografică la extremitatea sud-vestică a Platformei Cotmeana (subdiviziune a Piemontului Getic).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Județul Olt are 121 ha de arii protejate (0,25% UAT)</li> <li>- Dintre reședințele de județ din România, numai 5 au mai mult de 26 m<sup>2</sup> de spații verzi per capita – marja recomandată de Comisia Europeană pentru spațiile urbane, iar Slatina are 20 m<sup>2</sup> de spații verzi per capita.</li> <li>- Suprafața parcurilor urbane existente la nivelul Slatinei este de 21,31 ha, iar metri pătrați de spațiu de parcuri urbane pe cap de locuitor este de 1,85 m<sup>2</sup>/ capita.</li> <li>- Conform Planului de Acțiune pentru Energie Durabilă a Municipiului Slatina și a informațiilor oferite de Direcția Administrare Patrimoniu suprafața spațiilor verzi din municipiul Slatina este de 1.488.341 m<sup>2</sup>, din care: Parcuri: 159.561 m<sup>2</sup>, Scuraruri: 73.421 m<sup>2</sup>, Aliniamente: 135.379 m<sup>2</sup>, Terenuri (inclusiv terenuri afectate de alunecări): 1.120.000 m<sup>2</sup></li> <li>- Suprafața spațiilor verzi urbane existente la nivelul Slatinei este de 15,9 ha, iar metri pătrați de spațiu public de recreere în aer liber pe cap de locuitor este de 18,40 m<sup>2</sup>/ capita.</li> <li>- Barometrul Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urban a României, a estimat gradul de satisfacție cu infrastructura verde în 41 orașe din România. Slatina se numără printre orașele cu un grad de satisfacție mediu, cu 21% dintre cetățeni declarându-se ca fiind foarte mulțumiți și 36% mulțumiți de spațiile verzi din oraș.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezvoltarea, reabilitarea și mentenanța infrastructurii verzi urbane ar trebui să fie o prioritate absolute</li> <li>- Aproximativ 41% din suceveni se află la mai puțin de 5 minute de un spațiu verde, 38% se află la 10 minute distanță, și 18% la 20 minute distanță. Deși se poate observa un grad de accesibilitate destul de ridicat a acestor spații verzi, sunt posibile îmbunătățiri. De exemplu, 91% dintre cetățenii din Târgu-Mureș sunt la 5 minute distanță de un spațiu verde, precum și 85% dintre cetățenii din Cluj sau Iași, 78% dintre cetățenii din Timișoara, și 74% dintre cetățenii din Satu Mare, Sibiu și Brașov. Pe lângă extinderea infrastructurii clasice de spații verzi (parcuri, scuaruri), o altă măsură ce poate crește calitatea vieții în oraș este un program de genul “nici o stradă fără verdeață”, prin care se poate introduce infrastructură verde în fiecare colț din oraș.</li> </ul>
<b>Calitatea factorilor de mediu și poluarea (apă, aer, sol)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Principalele surse de poluare în Slatina le reprezintă activitățile de producție și cele de transport.</li> <li>- La nivelul municipiului Slatina, calitatea aerului este monitorizată de Agenția pentru Protecția Mediului, utilizând două stații de monitorizare: OT 1 în centrul orașului și OT 2 în zona industrială</li> <li>- Conform Barometrului Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urbane a României, 60% dintre slatineni sunt mulțumiți de calitatea aerului din oraș.</li> <li>- Valoare limită anuală a concentrației de particule în suspensie pentru protecția sănătății umane este sub 40 μg/m<sup>3</sup>, iar valoare limită zilnică este sub 50 μg/m<sup>3</sup>.</li> <li>- Slatina se situează undeva la mijlocul</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reducerea spațiilor impermeabile poate avea un impact pozitiv nu numai asupra calității solului urban și al corpurilor de apă, ci poate contribui și la reducerea efectului de insulă de căldură urbană.</li> <li>- Elaborarea, implementarea și monitorizarea realizării Planului de calitate a aerului pentru Municipiul Slatina la indicatorul PM10.</li> <li>- Dezvoltarea economică a zonei cu încurajarea investițiilor în activități nepoluante.</li> <li>- Finalizarea și implementarea, la nivelul Județului Olt, a măsurilor stabilite prin Planul de Menținere a Calității Aerului în județul Olt, inițial de Consiliul Județean Olt în anul 2016, pentru menținerea calității aerului la ceilalți</li> </ul>

<p>distribuției valorilor înregistrate în România pentru concentrația de ozon troposferic, iar valorile înregistrate sunt sub pragurile maxime admise.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- În Slatina valorile rezultate din monitorizarea concentrației de plumb în atmosferă sunt sub valorile admise. La nivelul solurilor urbane măsurătorile efectuate evidențiază posibila existență a unor valori foarte ridicate, indicând nevoia unor măsurători mai riguroase.</li> <li>- Slatina se situează undeva la mijlocul distribuției valorilor înregistrate în România pentru concentrația de monoxid de carbon, iar valorile înregistrate sunt sub pragurile maxime admise. O concentrație a monoxidului de carbon sub valoarea de 7 mg/m<sup>3</sup> este considerată a avea impact redus asupra sănătății umane.</li> <li>- Valorile sub pragul de 125 μg/m<sup>3</sup> dioxid de sulf sunt considerate a avea impact redus asupra sănătății umane.</li> <li>- Conform OM nr. 2202/2020, municipiul Slatina s-a încadrat în regimul I a calității aerului doar la indicatorul particule în suspensie PM10, întrucât nivelurile de PM10 au fost egale cu valoarea limită zilnică la stația OT2 de tip industrial atât în anul 2022, cât și în anul 2020. Concentrațiile medii anuale de PM10 nu depășesc însă valoarea limită anuală, în niciuna din cele 2 stații de monitorizare din municipiu.</li> <li>- În urma analizelor desfășurate, se poate observa faptul că principalele surse de poluare a aerului din municipiul Slatina îl reprezintă: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Activitățile industriale cu emisii de noxe specifice în funcție de procesele tehnologice și de praf</li> <li>o Activități urbane specifice datorate arderii combustibililor, sursă generatoare de fum și cenușă</li> <li>o Traficul auto cu emisii de poluanți specifici arderii combustibililor.</li> </ul> </li> </ul>	<p>poluanți atmosferici.</p>
<b>Schimbări climatice și riscuri de mediu</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conform Barometrului Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urbane a României, 53% din populația urbană consideră că orașele în care trăiesc „sunt dedicate luptei împotriva schimbării climatice”. Trei orașe, înregistrează valori ale acordului de peste 80%: Sinaia (96%), Suceava (89%) și Cluj-Napoca (80%).</li> <li>- Slatina a înregistrat în anul 2022 o temperatură medie cu 2,6°C mai mare decât media anilor 1988-2000. Mai mult, media anilor 2015-2019 este cu 2,18°C peste media anilor 1960-2000. De asemenea, evoluția liniară a temperaturii maxime medii anuale este în continuă creștere, într-un ritm îngrijorător.</li> <li>- Municipiul Slatina este parte a unei zone cu scăderi semnificative în ceea ce privește cantitatea precipitațiilor atmosferice, de -231.1.</li> <li>- Slatina se încadrează în rândul orașelor cu un</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La nivelul municipiului Slatina, în anul 2015 a fost elaborat Planului de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Slatina (PAED). PAED reprezintă un document programatic care definește acțiunile și măsurile care vor fi întreprinse la nivel local în vederea atingerii obiectivului general de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> cu cel puțin 20% până în anul 2020, față de anul de referință ales (anul 2005). Conform PAED, ținta pentru reducerea emisiilor CO<sub>2</sub> pentru 2020/2030 în municipiul Slatina este de 20%/40%.</li> <li>- Primăria municipiului Slatina este puternic angrenată în realizarea unor politici de dezvoltare durabilă a municipiului, acordând o atenție majoră îmbunătățirii calității vieții cetățenilor din municipiul Slatina.</li> <li>- Deși în perioada 1700-2022 nu se poate</li> </ul>

<p>hazard termic cu valoare mare, între 90-120.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Comparând riscul termic pentru municipiul Slatina cu alte 6 orașe, se poate observa faptul că Slatina prezintă un risc termic mai mic decât acestea, de 40-60.</li> <li>- Pentru municipiul Slatina, pentru perioada 2004-2014, consumul municipal total a fost de 73.303 MWh/ an, iar consumul pentru transport total de 337.956 MWh/ an.</li> <li>- Pentru aceeași perioadă 2004-2014, în municipiul Slatina emisiile municipale totale au fost de 150.000 tone CO<sub>2</sub>/ an, iar emisiile transport total de 133.200 tone CO<sub>2</sub>/ an.</li> </ul> <p>· Utilizând datele disponibile în documentul PAED Slatina (2013-2020), la nivelul municipiului Slatina s-a prognozat o reducere cu 50,38% a emisiilor de CO<sub>2</sub> din surse de suprafață și trafic (traficul reprezentând 5,45% din total).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Slatina are potențial pentru exploatarea vântului în scop energetic, dar acest potențial este scăzut, datorită vitezei vântului în zonă, ce se situează într-o bandă medie – 4-6 m/s.</li> <li>- Slatina se situează într-o zonă cu potențial solar ridicat, însă merită considerată opțiunea dezvoltării de ferme solare.</li> <li>- Județul Olt are un potențial mare pe biomasă agricolă, și mai redus pe biomasă forestieră</li> <li>- Institutul Național pentru Fizica Pământului a elaborat o hartă de zonare seismică pentru România, unde au fost identificate zonele cele mai susceptibile la un cutremur. Slatina este inclusă în zona de intensitate 5.</li> </ul>	<p>observa o ciclicitate pentru cutremure de intensitate mare în Slatina, este totuși foarte importantă pregătirea pentru un cutremur precum cel din 1977. În primul rând, trebuie acordată o importanță mare măsurilor menite să reducă impactul negativ al unui cutremur. O importanță aparte o are respectarea unor standarde și norme clare în construcție, identificarea și consolidarea clădirilor vulnerabile (o prioritate aparte ar trebui dată infrastructurii educaționale), diseminarea procedurilor de răspuns la cutremur, precum și dezvoltarea unor sisteme de răspuns rapid.</p>
---	---

## 2.9 PROFIL SI CAPACITATE ADMINISTRATIVĂ

### 2.9.1 Administrația publică locală și structurile asociative existente

#### 2.9.1.1 Primăria Municipiului Slatina

Conform *Regulamentului de Organizare și Funcționare a aparatului de specialitate al Primarului Municipiului Slatina*, primarul, viceprimarii și secretarul municipiului împreună cu aparatul de specialitate al primarului Slatina constituie Primăria Municipiului Slatina. Primăria este o structură funcțională cu activitate permanentă care duce la îndeplinire hotărârile Consiliului Local și dispozițiile primarului, soluționând problemele curente ale colectivității locale.

#### Organizarea Primăriei Municipiului Slatina

##### A. Primarul municipiului Slatina

Primarul asigură respectarea drepturilor și libertăților fundamentale ale cetățenilor, a prevederilor constituției, precum și punerea în aplicare a legilor, a decretelor Președintelui României, a ordonanțelor și hotărârilor Guvernului, a hotărârilor consiliului local.

Primarul dispune măsurile necesare și acordă sprijin pentru aplicarea ordinelor și instrucțiunilor cu caracter normativ ale miniștrilor, ale celorlalți conducători ai autorităților administrației publice centrale, ale

prefectului, a dispozițiilor președintelui consiliului județean, precum și a hotărârilor consiliului județean, în condițiile legii.

Pentru punerea în aplicare a activităților date în competența sa prin actele prevăzute la alin. (1), primarul are în subordine un aparat de specialitate.

Atribuțiile primarului sunt cele stabilite prin art.155 din OUG nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

#### B. Viceprimarii municipiului Slatina

Viceprimarii municipiului Slatina sunt subordonați primarului și, în situațiile prevăzute de lege, înlocuitori de drept ai acestuia, situație în care exercită, în numele primarului, atribuțiile ce îi revin acestuia.

Primarul poate delega o parte din atribuțiile sale viceprimarilor.

Consiliul local al municipiului Slatina desemnează, prin hotărâre, care dintre cei doi viceprimari exercită primul calitatea de înlocuitor de drept al primarului.

#### C. Cabinetul primarului/viceprimarilor municipiului Slatina

Cabinetul primarului municipiului Slatina respectiv cabinetele viceprimarilor se constituie drept compartimente organizatorice distincte care pot cuprinde funcțiile prevăzute pentru aceste structuri în cadrul legii privind salarizarea unitară a personalului plătit din fonduri publice. Activitatea cabinetului este coordonată de către directorul de cabinet, care răspunde în fața demnitarului.

#### D. Administratorul public

În baza contractului de management, administratorul public poate îndeplini atribuții de coordonare a unor compartimente ale aparatului de specialitate sau a serviciilor publice de interes local. Primarul poate delega către administratorul public, în condițiile legii, calitatea de ordonator principal de credite.

### III. Aparatul de specialitate al Primarului municipiului Slatina

#### A. Secretarul general al municipiului Slatina

Secretarul general al municipiului Slatina, salarizat din bugetul local este funcționar public de conducere, cu studii superioare juridice, administrative sau științe politice, ce asigură respectarea principiului legalității în activitatea de emitere și adoptare a actelor administrative, stabilitatea funcționării aparatului de specialitate al primarului municipiului Slatina, continuitatea conducerii și realizarea legăturilor funcționale între compartimentele din cadrul acestora. Atribuțiile secretarului general al municipiului Slatina sunt cele stabilite de art.243 din OUG nr.57/2019 privind Codul administrativ.

#### B. Manager Public

- Asigură transferul și implementarea cunoștințelor acumulate în vederea implementării de proiecte cu finanțare internațională;

- Asigură transferul și implementarea cunoștințelor acumulate către structura organizatorică în care își desfășoară activitatea în vederea creșterii calității actului administrativ din cadrul instituției.

C. Direcțiile, serviciile, birourile și compartimentele aparatului de specialitate al Primarului municipiului Slatina  
Structura organizatorică a aparatului de specialitate al Primarului municipiului Slatina (organigrama și numărul de posturi) este aprobată, la propunerea Primarului municipiului Slatina, prin Hotărâre a Consiliului Local al municipiului Slatina, în conformitate cu prevederile OUG nr.57/2019 privind Codul administrativ.

### IV. Funcțiile aparatului de specialitate al Primarului Municipiului Slatina

Aparatul de specialitate al Primarului municipiului Slatina îndeplinește, în principal, următoarele funcții:

- de strategie, prin care asigură elaborarea strategiei de dezvoltare locală, a planurilor de acțiune sectorială și a proiectelor prioritare;
- de coordonare a serviciilor publice pentru punerea în aplicare a strategiei de dezvoltare locală;
- de administrare a bugetului aprobat de Consiliul Local;
- de colaborare cu serviciile descentralizate ale statului, autorități ale administrației publice locale, precum și cu societatea civilă;
- de execuție, prin care se aduc la îndeplinire hotărârile Consiliului Local și dispozițiile primarului, soluționând problemele curente ale colectivității locale;
- de monitorizare și control privind modul de aplicare a hotărârilor Consiliului Local și dispozițiilor primarului în teritoriu.

#### V. Structura organizatorică

Structura aparatului de specialitate al Primarului municipiului Slatina este realizată pe criterii de maximă flexibilitate menită să garanteze transferul de funcții, programe și obiective.

Structura organizatorică se împarte în:

- direcții;
- servicii;
- birouri;
- compartimente.

Direcțiile reprezintă unități operative de maxim nivel din instituție. La conducerea fiecărei direcții este numit un director. Direcțiile grupează, de regulă, mai multe servicii, birouri sau compartimente omogene.

Serviciile reprezintă un mediu organizatoric de nivel II cărora le este atribuită tratarea unor obiective sau activități specifice, cu responsabilități în consecință. Serviciile pot funcționa independent sau să aibă în componență birouri și compartimente. Serviciul este condus de un șef de serviciu.

Biroul reprezintă mediul organizatoric de bază omogen sub aspect gestional. Biroul este condus de un șef de birou.

Compartimentul este un mediu organizatoric de bază căruia îi sunt date în componență un număr restrâns de activități care nu presupun coordonarea unui șef de birou.

Structura organizatorică permanentă se aprobă anual prin hotărâre a Consiliului Local.

Domeniile de activitate pentru fiecare structură în parte sunt:

##### a. Compartimentul Juridic, Contencios:

- Reprezentarea Primarului municipiului Slatina în fața instanțelor de judecată și a celorlalte organe jurisdicționale;
- Exercițarea acțiunilor și promovarea căilor legale de atac;
- Inițierea demersurilor prevăzute de procedura civilă și penală în vederea susținerii și realizării intereselor Primăriei municipiului Slatina.

##### b. Compartimentul Fond Funciar, Cadastru:

- întocmirea documentației prevăzută de aplicarea legilor fondului funciar;
- Participarea la acțiunile de recensământ agricol și la realizarea altor sarcini ce cad în sarcina autorităților administrației publice locale în domeniul agricol;
- Monitorizarea formelor de stăpânire și a modalităților de folosire a terenurilor;
- Asigurarea unei evidențe unitare cu privire la starea terenurilor pe categorii de folosință și utilizatori, cu privire la animale, mașini și utilaje agricole;
- Asigură eliberarea actelor în baza cărora proprietarii de teren agricol beneficiază de subvenții acordate de stat.

##### c. Compartimentul Administrație Publică Locală , Acte Administrative, Arhivă:

- Aplicarea măsurilor stabilite de primar în vederea realizării sarcinilor în care acesta acționează și ca reprezentant al statului în materie de:
- realizarea sarcinilor ce-i revin din actele normative privitoare la recensământ,

- organizarea și desfășurarea alegerilor,
- organizarea referendumurilor;
- Pregătirea lucrărilor supuse dezbaterii Consiliului Local cu respectarea procedurilor prevăzute de Codul administrativ și regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Local;
- Asigurarea respectării normelor de tehnică legislativă la elaborarea proiectelor de acte administrative;
- Gestionarea actelor administrative, precum și a documentelor ce stau la baza emiterii sau adoptării lor;
- Monitorizarea aplicării ordinelor prefectului, hotărârilor Consiliului Județean, dispozițiilor președintelui Consiliului Județean;
- Aplicarea regulilor procedurale pentru asigurarea transparenței decizionale în procesul de elaborare a actelor normative;
- Asigurarea condițiilor pentru arhivarea documentelor și actelor unității conform prevederilor legale.

d. Compartimentul Autoritate Tutelară:

- Aplicarea măsurilor stabilite de primar în vederea realizării sarcinilor în care acesta acționează și ca reprezentant al statului în activitatea de autoritate tutelară.

e. Serviciul Achiziții Publice:

- întreprinde demersurile necesare pentru înregistrarea/reînnoirea/recuperarea înregistrării autorității contractante în SEAP sau recuperarea certificatului digital, dacă este cazul;
- Elaborează și, după caz, actualizează, pe baza necesităților transmise de celelalte compartimente ale autorității contractante programul anual al achizițiilor publice și, dacă este cazul, strategia anuală de achiziții;
- Elaborează sau, după caz, coordonează activitatea de elaborare a documentației de atribuire și a strategiei de contractare, în cazul organizării unui concurs de soluții, a documentației de concurs și a strategiei de contractare, pe baza necesităților transmise de compartimentele de specialitate;
- îndeplinește obligațiile referitoare la publicitate privind achizițiile publice, astfel cum sunt acestea prevăzute de lege;
- Aplică și finalizează procedurile de atribuire;
- Realizează achizițiile directe;
- Constituie și păstrează dosarul achiziției publice.

f. Serviciul Lucrări Publice:

- Promovează investițiile de utilitate publică;
- Identifică necesitatea realizării lucrărilor publice de interes local;
- Promovează lucrările de reparații și întreținere a unităților de învățământ în vederea desfășurării în bune condiții a procesului de învățământ;
- Promovează lucrările de reparații și întreținere a clădirilor aflate în administrarea Consiliului Local.

g. Serviciul Proiecte cu Finanțare Internațională:

- Asigurarea participării Consiliului Local în programele de asistență financiară acordate de Uniunea Europeană și alte organisme internaționale sau naționale și coordonarea implementării proiectelor contractate;
- Promovarea imaginii municipiului Slatina și gestionarea relațiilor de cooperare externă ale administrației publice locale;
- Identifică, analizează oportunitatea și asigură întocmirea proiectelor în vederea atragerii de resurse din finanțări externe;
- Asigură participarea Consiliului Local la programele guvernamentale;
- Inițierea și realizarea acțiunilor necesare pentru atragerea de investiții străine;
- Promovarea programelor de asistență financiară în mediul local de afaceri și societatea civilă;

h. Direcția Generală Economică:

- Constituirea și gestionarea resurselor financiare publice locale prin elaborarea și execuția bugetului local, cu respectarea echilibrului bugetar, în condiții de eficiență și legalitate;
- Coordonarea și conducerea activităților financiar-contabile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului municipiului Slatina.

*1. Serviciul Evidență Persoane Fizice și Juridice*

### 1.1. Compartimentul Constatare, Impunere Control Persoane Juridice:

- Activitatea de constatare și stabilire a impozitelor și taxelor locale datorate bugetului local de către persoanele juridice: impozitul pe clădiri, teren, mijloace de transport, impozitul pe spectacole, taxa alimentație publică, în condițiile legii și cu aplicarea hotărârilor Consiliului local;
- Activitatea de control și inspecția fiscală în vederea verificării modului de declarare, stabilire, constatare, impunere a obligațiilor de plată către bugetul local;
- Introducerea în baza de date a instituției a actelor de impunere, de modificare a masei impozabile și de scoatere din evidență a bunurilor impozabile.

### 1.2 Compartimentul Constatare, Impunere Control Persoane Fizice:

- Activitatea de constatare și stabilire a impozitelor și taxelor locale datorate bugetului local de către persoanele fizice: impozitul pe clădiri, teren, mijloace de transport, în condițiile legii și cu aplicarea hotărârilor Consiliului local;
- Activitatea de control și inspecția fiscală în vederea verificării modului de declarare, stabilire, constatare, impunere a obligațiilor de plată către bugetul local;
- Introducerea în baza de date a instituției a actelor de impunere, de modificare a masei impozabile și de scoatere din evidență a bunurilor impozabile.

### 2. Compartimentul Evidență Impozite și Taxe Locale, Informare Contribuabili:

- Asigură primirea și înregistrarea petițiilor și a corespondenței;
- Asigură informarea contribuabililor persoane fizice și juridice cu privire la impozite;
- Asigură conducerea corectă și la zi a evidenței Incasărilor în numerar, stabilește soldul zilnic al casieriei, asigură întocmirea corectă pe conturi de venituri corespunzătoare tipului de taxa sau impozit încasat pentru foile de vărsământ care se întocmesc;
- Organizează și răspunde de buna funcționare și corectitudinea sistemelor informatice de calcul și a bazelor de date în sistem electronic la nivelul Direcției Economice;
- Gestionează baza de date și programele aplicației pentru evidența taxelor și impozitelor locale (actualizare date, șefări drepturi utilizatori, modificări constante fiscale);
- Stocchează informațiile pe suport magnetic și asigură arhivarea lor;

### 3. Serviciul Venituri din Administrarea Domeniului Public și Privat

#### 3.1. Compartimentul Autorizații:

- întocmirea și eliberarea avizelor și autorizațiilor de funcționare emise de Primarul municipiului Slatina, în condițiile stabilite de lege sau prin hotărârile Consiliului Local.
- întocmirea și gestionarea contractelor pentru utilizarea temporară a locurilor publice aparținând domeniului public al municipiului Slatina;
- Evidențierea suprafețelor de teren aparținând domeniului public al municipiului Slatina, ocupate de: construcții provizorii(chioșcuri, tonete), alei, scări, platforme, extindere la spații comerciale, corturi, panouri publicitare, în scopul impunerii la plată și urmărirea Incasării taxelor datorate pentru această activitate;
- Evidențierea agenților economici care posedă panouri publicitare, afișaj/reclamă/firmă la locul desfășurării activităților economice, precum și prestatorii de publicitate sau cei care asigură publicitate, în scopul impunerii la plată și urmărirea Incasării taxelor datorate pentru această activitate;
- Evidențierea agenților economici care desfășură activități comerciale și servicii de piață pe domeniul public al municipiului Slatina, conform prevederilor legale, în scopul impunerii la plată și urmărirea incasării taxelor datorate pentru aceste activități.

#### 3.2. Compartimentul Transporturi:

- Gestionarea activității de transport persoane/bunuri în regim de taxi, în regim de închiriere și de dispecerat taxi desfășurată în municipiul Slatina și urmărirea Incasării taxelor datorate pentru aceste activități;
- Verificarea documentelor necesare eliberării autorizațiilor speciale de transport în scopul impunerii la plată, întocmirea autorizațiilor speciale de transport și urmărirea Incasării taxelor datorate din această activitate.

- Gestionarea activității de transport public local de persoane cu autobuze, așa cum rezultă din contractul de servicii publice delegat către operatorul intern .

#### 4. Serviciul Executare Silită:

- Realizarea procedurilor de executare silită asupra debitorilor bugetului local, prin: identificarea debitorului și a patrimoniului acestuia, a actelor administrativ fiscale necesare executării silite (Inștiințare de plată, convocarea contribuabilului, titlul executoriu, somația de plată etc.) cu confirmarea de primire, transmise de alte autorități abilitate de lege;

- Aplicarea de măsuri asiguratorii (popriri sau sechestrul asiguratoriu), în cazuri prevăzute de lege; aplicare măsurii proprii terților debitori ai contribuabilului poprit; aplicarea sechestrului asupra bunurilor mobile și imobile ale debitorilor;

- Activitatea de Intocmire a dosarelor de insolvență în condițiile legii.

#### 5. Biroul Taxă Salubritate

- Asigurarea evidenței fiscale a taxei de salubritate datorată bugetului local de către contribuabilii persoane fizice și juridice în condițiile legii și cu aplicarea hotărârilor Consiliului Local al municipiului Slatina;

- Gestionarea activităților de inspecție fiscală privind taxa de salubritate;

- Asigurarea unei colaborări continue și susținute cu instituțiile implicate în gestionarea sistemului integrat al deșeurilor.

#### 6. Compartimentul Buget, prognoze economice:

- Realizarea proiectului de buget local pe baza proiectului bugetului propriu al autorităților locale, ale instituțiilor și serviciilor publice locale;

- întocmirea modificărilor și rectificărilor de buget pe parcursul anului bugetar în funcție de modul de execuție al bugetului inițial.

#### 7. Serviciul Cheltuieli, Financiar, Contabilitate:

- Conducerea evidenței financiar-contabilă cu respectarea principiului legalității și integrității patrimoniale.

##### 7.1. Biroul Contabilitate:

- Asigură contabilitatea sintetică și analitică privind execuția de casă a bugetului aprobat;

- întocmire, conform art. 31 alin. (2) privind Legea Contabilității nr. 82/1991, actualizată, a bilanțului contabil trimestrial și anual;

- Exercițarea controlului financiar preventiv asupra modului în care se realizează

Încadrarea cheltuielilor dispuse de conducerea instituției, în limita creditelor bugetare aprobate și pentru destinația aprobată prin bugetul de venituri și cheltuieli;

- întocmirea documentelor lunare privind plata personalului salariat pe baza evidențelor primare.

##### 7.2. Compartimentul Financiar:

- Efectuarea și evidența încasărilor în numerar, întocmirea foilor de vărsământ și depunerea numerarului la trezorerie;

- Verificarea încadrării în creditele bugetare aprobate și deschise și calcularea disponibilului rămas de angajat înainte efectuării cheltuielilor pe fiecare subdiviziune bugetară.

#### L Serviciul Cultură, Sport:

- Organizarea manifestărilor culturale — sportive care au ca scop promovarea municipiului Slatina.

#### j. Arhitect-șef:

- Asigurarea respectării Planului Urbanistic General și a Regulamentului de Urbanism al municipiului Slatina;

- Asigurarea indivizilor și colectivității a dreptului de folosire echitabilă a teritoriului;

- Coordonarea activităților în domeniul urbanismului, amenajării teritoriului și autorizării executării lucrărilor.

#### 1. Serviciul Urbanism, Amenajarea Teritoriului

- Elaborarea normelor locale în domeniul urbanismului;

- Asigurarea aplicării documentațiilor de urbanism aprobate, prin eliberarea certificatelor de urbanism;

- Eliberarea autorizațiilor de construire numai cu respectarea condițiilor impuse prin certificatele de urbanism;

- Verificarea documentației privind obținerea autorizațiilor de construire;



- Coordonarea și urmărirea activității de obținere a avizelor în vederea eliberării autorizației de construire;
- Asigurarea urmăririi întocmirii documentației aferente fiecărui aviz;
- Urmărirea derulării în timp și încadrarea în termenul legal de emitere a avizelor de către emitenți;
- Elaborarea normelor locale în domeniul amenajării teritoriului;
- Elaborarea studiilor de fundamentare a strategiilor, politicilor și documentațiilor de amenajare a teritoriului;
- Asigurarea aplicării documentațiilor de amenajare a teritoriului aprobate;
- Asigurarea utilizării eficiente a terenurilor în raport cu funcțiunile urbanistice adecvate, extinderea controlată a zonelor construite:

## *2. Compartimentul Evidența Proprietății:*

- Protejarea și punerea în valoare a patrimoniului cultural construit și natural;
- Realizarea evidenței nomenclatoarelor stradale în municipiul Slatina.

## *k. Direcția Generală Management:*

- Asigurarea aplicării tehnicilor și metodelor de management adoptate de primarul municipiului Slatina;
- Coordonarea și conducerea activităților de resurse umane din cadrul aparatului de specialitate și ale serviciilor publice din subordinea Consiliului Local;
- Crearea și menținerea unui climat de lucru care să faciliteze formarea unei forțe de muncă stabile și eficiente;
- Realizarea și perfecționarea unui sistem informatic care să gestioneze integrat toate categoriile de date și informații existente la nivelul structurilor administrației publice din municipiul Slatina.

### **1. Biroul Resurse Umane, Relații cu Publicul**

- Realizarea activităților de resurse umane;
- Organizarea și asigurarea bunei desfășurări a activității de informare și relații publice.

#### **1.1. Compartimentul Resurse Umane, Funcții Publice, Pregătire Profesională:**

- Evidența funcțiilor publice și a funcționarilor publici;
- Planificarea pregătirii profesionale în funcție de cerințele instituției și performanțele individuale ale salariaților.

#### **1.2. Compartimentul Relații cu Publicul:**

- Organizarea activităților de primire, evidențiere și circuit a petițiilor adresate autorității, precum și a activităților de expediere a răspunsurilor formulate acestora;
- Asigurarea fluxului informațional între administrația publică locală și structurile guvernamentale, instituții publice și societatea civilă;
- Asigurarea accesului liber și neîngrădit la informațiile de interes public.

#### **1.3. Compartimentul Relații cu Presa:**

- Asigură liberul acces la informațiile de interes public pentru reprezentanții mass — media;
- Organizează conferințe de presă pentru diseminarea informațiilor specifice;
- Asigură reprezentarea Primăriei municipiului Slatina în presă.

## **2. Compartimentul Tehnologia Informației:**

- întreținerea paginii WEB prin actualizarea zilnică a bazelor de date de interes public.
- Participă la implementarea strategiei de informatizare a Administrației publice Locale Slatina;
- Participă la crearea principalelor infrastructuri și servicii necesare pentru implementarea sistemului informațional unitar național;
- Asigură interoperabilitatea rețelei din cadrul aparatului de specialitate al primarului cu rețeaua Consiliului Județean și serviciilor descentralizate ale Consiliului Local;
- Asigură furnizarea de informații și servicii prin intermediul mijloacelor electronice;
- Promovează utilizarea internetului și a tehnologiilor de vârf în cadrul aparatului de specialitate al Primarului municipiului Slatina;
- Asigură asimilarea tehnologiilor informaționale și aplicarea acestora în domeniul Administrației Publice Locale;

- Acționează pentru armonizarea formularisticii și documentelor în vederea optimizării fluxului informațional, eliminării birocrăției și asigurării coerenței informaționale;
- Propune domeniile aplicațiilor informatice care vor fi înglobate în sistemul național integrat;
- Dezvoltarea și exploatarea în condiții de performanță a infrastructurii informatice la nivelul administrației publice din municipiul Slatina;
- Asigură pregătirea profesională pentru toți utilizatorii implicați în exploatarea sistemului informatic în cadrul aparatului de specialitate.

### 3. Serviciul Administrativ:

- Asigură condițiile materiale necesare desfășurării activității structurilor din cadrul aparatului de specialitate;
- Asigură buna executare a lucrărilor de întreținere, de utilizare rațională a consumabilelor și evidența bunurilor mobile și imobile, instalațiilor aferente mijloacelor fixe, obiecte de inventar, materialelor și obiectelor în folosința scurtă și de durată din dotarea instituției;
- întocmește propuneri pentru planul de aprovizionare tehnico-materială.

#### L Biroul Audit Intern:

- Elaborează norme metodologice privind exercitarea activității de audit public intern specifice Primăriei municipiului Slatina, avizate de UCAAPI;
- Elaborează proiectul planului multianual de audit public intern și, în baza acestuia, proiectul planului anual de audit public intern;
- Efectuează activități de audit public intern pentru a evalua dacă sistemele de management financiar și control ale entității publice sunt transparente și sunt conforme cu normele de legalitate, regularitate, economicitate, eficiență și eficacitate;
- Informează UCAAPI despre recomandările neînsușite de conducătorul entității publice auditate și consecințele neimplementării acestora, atașând documentația relevantă;
- Efectuează raportările periodice către UCAAPI referitoare la constatările, concluziile și recomandările rezultate din activitatea de audit intern;
- Elaborează raportul anual al activității de audit public intern care prezintă modul de realizare a obiectivelor Biroului Audit Intern;
- Raportează imediat Primarului municipiului Slatina și structurii de control intern abilitate iregularitățile sau posibilele prejudicii identificate în realizarea misiunilor de audit public intern;
- Verifică respectarea normelor, instrucțiunilor precum și a Codului privind conduita etică a auditorului intern la compartimentele de audit public intern organizate la nivelul entităților publice aflate în subordonare/coordonare/sub autoritate.

#### m. Compartimentul Control Intern

- Organizarea sistemelor de control, precum și analiza riscurilor asociate unor astfel de sisteme;
- Verifică iregularitățile pentru care au fost întocmite Formulare de constatare și raportare în cadrul misiunilor de audit desfășurate de Biroul Audit Public Intern din cadrul Primăriei municipiului Slatina, conform HG nr.1086/2013 pentru aprobarea Normelor generale privind exercitarea activității de audit public intern;
- Soluționează cazurile repartizate Compartimentului Control Intern de către Primarul municipiului Slatina.

#### n. Serviciul Securitate și Sănătate în Muncă, Situații de Urgență:

- întreprinde activități de prevenirea accidentelor de muncă și bolilor profesionale, identificarea, evaluarea, diminuarea și eliminarea factorilor de risc privind accidentarea și îmbolnăvirea profesională, conform legii;
- Organizează activitatea de apărare împotriva incendiilor;
- Realizează măsurile tehnice și organizatorice, precum și de activități specifice, în scopul de a asigura identificarea, evaluarea, controlul și combaterea riscurilor de incendiu, mijloacele tehnice corespunzătoare și instruirea personalului în caz de incendiu, precum și condițiile de pregătire a acestora, corelat cu natura riscurilor de incendiu, profilul activității și mărimea unității;
- Asigură întocmirea planurilor de intervenție și condițiile pentru ca acestea să fie operaționale în orice moment;

- Asigură respectarea normelor de apărare împotriva incendiilor, specifice activităților pe care le organizează sau le desfășoară;
- Instruiește salariații, la angajare, pe linie de securitate și sănătate în muncă;
  - Elaborează tematicile de instruire pentru toate fazele, a periodicității instruirilor;
  - Obține autorizațiile în domeniul securității și sănătății în muncă;
  - Elaborează planurile de intervenție și acțiune în caz de accidente majore;
  - Efectuează inspecții la locurile de muncă;
  - întocmește planurile de prevenire și protecție;
  - la măsuri pentru autorizarea exercitării meseriilor;
  - Gestionează fișele de securitate și sănătate în muncă;
  - Elaborează și realizează politicile în domeniul securității și sănătății în muncă;
  - întocmește necesarul echipamentelor de protecție și de lucru;
  - Elaborează instrucțiuni proprii privind securitatea și sănătatea
  - Asigură materialele pentru instruirea personalului;
  - Cercetează evenimentele și întocmește dosarele accidentelor;
  - Colaborează cu Inspectoratul Teritorial de Muncă.
- Urmărește efectuarea controlului medical la angajare și a controlului periodic;
- Desfășoară activități de informare și instruire privind cunoașterea și respectarea regulilor măsurilor de comportare în caz de situații de urgență;
- Verifică modul de aplicare a normelor, dispozițiilor, instrucțiunilor și măsurilor care reglementează activitatea de apărare împotriva incendiilor și protecția civilă, în sectorul de competență;
- Execută acțiuni de intervenție în situații de urgență, salvarea, acordarea primului ajutor protecția persoanelor și a bunurilor periclitate;
- Acordă ajutor în condițiile legii, persoanelor a căror viață este pusă în pericol în caz de explozie, inundații, alunecări de teren, accidente, precum și în caz de dezastru;
- Cercetarea și descoperirea în timp oportun a urmărilor situațiilor de urgență;
- Determină gradul de radioactivitate, natura și concentrația substanțelor toxice și recoltează probe pentru laboratoarele de specialitate (de radioactivitate, chimice, medicale);
- Menținerea în stare de funcționare a sistemelor de transmisiuni și alarmare în scopul înștiințării și alarmării populației și asigurarea fluxului informațional-decizional;
- Organizează și asigură adăpostirea populației, precum și sprijinirea acțiunilor de construire și de amenajare a adăposturilor;
- Asigură aplicarea măsurilor imunologice și a măsurilor antiepidemice populației animalelor;
- Asigură acordarea primului ajutor, trierea și transportul victimelor la unitățile medicale;
- Acordarea primului ajutor animalelor rănite și/sau contaminate;
- Asigură scoaterea și salvarea victimelor de sub dărâmături, din adăposturile avariate, salvarea de la înălțimi a victimelor;
- Deblocarea căilor de comunicații și a căilor de acces spre locurile de intervenție;
- Remedierea avariilor la instalațiile și sistemele utilităților publice;
- Evacuarea populației în caz de accident nuclear/urgență radiologică;
- Evacuarea populației din zonele calamitate și transportul sinistraților în locațiile temporare;
- Controlul dozimetric al cetățenilor și al membrilor formației de intervenție;
- Distribuirea de radioprotectori și antidoturi populației;
- Decontaminarea populației, membrilor formației de intervenție, animalelor, clădirilor, terenului, mijloacelor de transport, tehnicii, aparaturii, utilajelor, echipamentului.
- o. Compartimentul Guvernanta Corporativă:
  - Exerciți atribuțiile și competențele prevăzute de art.3 din OUG nr.109/2011;
  - Asigură întocmirea mandatelor în vederea prezentării acestora de către reprezentanții statului în Adunarea Generală a Acționarilor;
  - Asigură interfața dintre autoritatea publică tutelară și Adunarea Generală a Acționarilor;

- Alte atribuții și competențe conform prevederilor legale și bunelor practice privind guvernarea corporativă.
- p. Serviciul îndrumare Asociații de Proprietari:
  - Coordonează, sprijină, îndrumă și controlează activitatea asociațiilor de proprietari în realizarea scopurilor și sarcinilor ce le revin, în conformitate cu legislația în vigoare;
  - Asigură, la cerere, informarea asociațiilor și proprietarilor din condominii cu privire la cadrul normativ privind organizarea și funcționarea asociațiilor de proprietari;
  - Informează asociațiile de proprietari cu privire la interdicțiile prevăzute în regulamentul local de urbanism sau în regulamentele de intervenție aferente zonelor de intervenție prioritară, aplicabile condominiilor, stabilite în cadrul programelor multianuale destinate creșterii calității arhitectural-ambientale a clădirilor, de reabilitare termică și de reducere a riscului seismic al construcțiilor existente, precum și cu privire la obligativitatea montării contoarelor pentru individualizarea consumurilor la nivel de proprietate individuală, conform legislației în vigoare;
  - Exerciță controlul asupra activității financiar-contabile din cadrul asociațiilor de proprietari, din oficiu ori la solicitarea unuia sau mai multor membri ai asociației de proprietari;
  - La propunerea serviciului, Primarul municipiului Slatina, în baza unei hotărâri a Consiliului local al municipiului Slatina, atesfă persoanele fizice în vederea dobândirii calității de administrator de condominii.

## VI. Competențe

Art. 16. Competențele directorilor:

- Stabilesc sarcinile de serviciu pentru personalul din subordine;
- Fac propuneri de inițiere de proiecte de hotărâri și întocmesc rapoarte de specialitate;
- Decid prioritatea acțiunilor în vederea realizării obiectivelor stabilite;
- Emit note interne cu caracter obligatoriu pentru personalul din subordine, în vederea realizării atribuțiilor ce le revin;
- Coordonează activitatea serviciilor publice locale potrivit domeniilor lor de activitate;
- Supun dezbaterii Consiliului director problemele de importanță majoră și propunerile de soluționare a acestora.

## Consiliul Local al Municipiului Slatina

Conform *Regulamentului de Organizare și Funcționare a Consiliului Local*, Consiliul local al municipiului Slatina este compus din consilieri locali aleși prin vot universal, direct, secret, egal și liber exprimat, în condițiile stabilite de legea privind alegerile locale.

**Consiliul Local este alcătuit din următoarele comisii de specialitate:**

1. Comisia de Buget - Finanțe
2. Comisia pentru amenajarea teritoriului și urbanism
3. Comisia juridică și de disciplină
4. Comisia pentru muncă și protecție socială
5. Comisia pentru învățământ, sănătate, familie și protecția copilului
6. Comisia pentru protecția mediului, agricultură și turism
7. Comisia pentru activități socio-culturale, culte și sport

## Atribuțiile Consiliului Local

**(1) Consiliul local are inițiativă și hotărâște, în condițiile legii, în toate problemele de interes local, cu excepția celor care sunt date prin lege în competența altor autorități ale administrației publice locale sau centrale.**

**(2) Consiliul local exercită următoarele categorii de atribuții:**

**a)** atribuții privind unitatea administrativ-teritorială, organizarea proprie, precum și organizarea și funcționarea aparatului de specialitate al primarului, ale instituțiilor publice de interes local și ale societăților și regiilor autonome de interes local;

- b) atribuții privind dezvoltarea economico-socială și de mediu a comunei;
- c) atribuții privind administrarea domeniului public și privat al comunei;
- d) atribuții privind gestionarea serviciilor de interes local;
- e) atribuții privind cooperarea interinstituțională pe plan intern și extern.

**(3) În exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2) lit. a), consiliul local:**

- a) aprobă statutul comunei, orașului sau municipiului, precum și regulamentul de organizare și funcționare a consiliului local; prin ordin al ministrului de resort se aprobă un model orientativ al statutului unității administrativ-teritoriale, precum și un model orientativ al regulamentului de organizare și funcționare a consiliului local;
- b) alege viceprimarul/viceprimarii, din rândul consilierilor locali, la propunerea primarului sau a consilierilor locali, în condițiile art. 152 alin. (2);
- c) aprobă, în condițiile legii, la propunerea primarului, înființarea, organizarea și statul de funcții ale aparatului de specialitate al primarului, ale instituțiilor publice de interes local, reorganizarea și statul de funcții ale regiilor autonome de interes local, precum și înființarea, reorganizarea sau desființarea de societăți de interes local și statul de funcții al acestora;
- d) exercită, în numele unității administrativ-teritoriale, toate drepturile și obligațiile corespunzătoare participațiilor deținute la societăți sau regii autonome, în condițiile legii;
- e) hotărăște înființarea sau reorganizarea de instituții, servicii publice, societăți și regii autonome, în condițiile legii.

**(4) În exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2) lit. b), consiliul local:**

- a) aprobă, la propunerea primarului, bugetul unității administrativ-teritoriale, virările de credite, modul de utilizare a rezervei bugetare și contul de încheiere a exercițiului bugetar;
- b) aprobă, la propunerea primarului, contractarea și/sau garantarea împrumuturilor, precum și contractarea de datorie publică locală prin emisiuni de titluri de valoare, în numele unității administrativ-teritoriale, în condițiile legii;
- c) stabilește și aprobă impozitele și taxele locale, în condițiile legii;
- d) aprobă, la propunerea primarului, documentațiile tehnico-economice pentru lucrările de investiții de interes local, în condițiile legii;
- e) aprobă strategiile privind dezvoltarea economică, socială și de mediu a unității administrativ-teritoriale;
- f) asigură un mediu favorabil înființării și/sau dezvoltării afacerilor, inclusiv prin valorificarea patrimoniului existent, precum și prin realizarea de noi investiții care să contribuie la îndeplinirea programelor de dezvoltare economică regională și locală;
- g) asigură realizarea lucrărilor și ia măsurile necesare implementării și conformării cu prevederile angajamentelor asumate de România în calitate de stat membru al Uniunii Europene în domeniul protecției mediului și gospodăririi apelor pentru serviciile furnizate cetățenilor.

**(5) Dacă bugetul unității administrativ-teritoriale, prevăzut la alin. (4) lit. a), nu poate fi adoptat după două ședințe consecutive, care au loc la un interval de cel mult 7 zile, activitatea se desfășoară pe baza bugetului anului precedent până la adoptarea noului buget, dar nu mai târziu de 45 de zile de la data publicării legii bugetului de stat în Monitorul Oficial al României, Partea I.**

**(6) În exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2) lit. c), consiliul local:**

- a) hotărăște darea în administrare, concesiunea, închirierea sau darea în folosință gratuită a bunurilor proprietate publică a comunei, orașului sau municipiului, după caz, precum și a serviciilor publice de interes local, în condițiile legii;
- b) hotărăște vânzarea, darea în administrare, concesiunea, darea în folosință gratuită sau închirierea bunurilor proprietate privată a comunei, orașului sau municipiului, după caz, în condițiile legii;
- c) avizează sau aprobă, în condițiile legii, documentațiile de amenajare a teritoriului și urbanism ale localităților;
- d) atribuie sau schimbă, în condițiile legii, denumiri de străzi, de piețe și de orice alte obiective de interes public local.

**(7) În exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2) lit. d), consiliul local asigură, potrivit competenței sale și în condițiile legii, cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind:**

- a) educația;
- b) serviciile sociale pentru protecția copilului, a persoanelor cu handicap, a persoanelor vârstnice, a familiei și a altor persoane sau grupuri aflate în nevoie socială;
- c) sănătatea;
- d) cultura;
- e) tineretul;
- f) sportul;
- g) ordinea publică;
- h) situațiile de urgență;
- i) protecția și refacerea mediului;
- j) conservarea, restaurarea și punerea în valoare a monumentelor istorice și de arhitectură, a parcurilor, grădinilor publice și rezervațiilor naturale;
- k) dezvoltarea urbană;
- l) evidența persoanelor;
- m) podurile și drumurile publice;
- n) serviciile comunitare de utilități publice de interes local;
- o) serviciile de urgență de tip salvamont, salvamar și de prim ajutor;
- p) activitățile de administrație social-comunitară;
- q) locuințele sociale și celelalte unități locative aflate în proprietatea unității administrativ-teritoriale sau în administrarea sa;
- r) punerea în valoare, în interesul colectivității locale, a resurselor naturale de pe raza unității administrativ-teritoriale;
- s) alte servicii publice de interes local stabilite prin lege.

**(8) În exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2) lit. d), consiliul local:**

- a) sprijină, în condițiile legii, activitatea cultelor religioase;
- b) aprobă construirea locuințelor sociale, criteriile pentru repartizarea locuințelor sociale și a utilităților locative aflate în proprietatea sau în administrarea sa.

**(9) În exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2) lit. e), consiliul local:**

- a) hotărăște, în condițiile legii, cooperarea sau asocierea cu persoane juridice române sau străine, în vederea finanțării și realizării în comun a unor acțiuni, lucrări, servicii sau proiecte de interes public local;
- b) hotărăște, în condițiile legii, înfrățirea comunei, orașului sau municipiului cu unități administrativ-teritoriale din alte țări;
- c) hotărăște, în condițiile legii, cooperarea sau asocierea cu alte unități administrativ-teritoriale din țară sau din străinătate, precum și aderarea la asociații naționale și internaționale ale autorităților administrației publice locale, în vederea promovării unor interese comune.

**(10) În exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2) lit. a), b) și d), consiliul local:**

- a) poate asigura, în tot sau în parte, cu acordul titularului dreptului de proprietate sau al celui de administrare, lucrările și fondurile necesare pentru reabilitarea, dotarea și funcționarea clădirilor în care își desfășoară activitatea autorități sau instituții publice a căror activitate prezintă un interes local. Bunurile achiziționate pentru dotări rămân în proprietatea unității administrativ-teritoriale;
- b) poate asigura, în tot sau în parte, cu acordul instituției sau autorității publice titulare a dreptului de proprietate sau de administrare, lucrări de amenajare, dotare și întreținere a clădirilor sau terenurilor aflate în proprietatea publică sau privată a statului, în scopul creșterii nivelului de atractivitate turistică a unității administrativ-teritoriale, cu condiția ca, prin acordul exprimat, titularul dreptului să permită accesul publicului în spațiile astfel îmbunătățite pe o perioadă de minimum 5 ani. Bunurile achiziționate pentru dotări rămân în proprietatea unității administrativ-teritoriale.

**(11) Pentru realizarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2) consiliul local poate solicita informații și rapoarte de la primar, viceprimar și de la conducătorii organismelor prestatoare de servicii publice și de utilitate publică de interes local.**

**(12) Consiliul local hotărăște acordarea unor sporuri și a altor facilități, potrivit legii, personalului angajat în cadrul aparatului de specialitate al primarului și serviciilor publice de interes local.**

**(13) Consiliul local poate conferi persoanelor fizice române sau străine cu merite deosebite titlul de cetățean de onoare al comunei, orașului sau municipiului, în baza unui regulament propriu. Prin acest regulament se stabilesc și condițiile retragerii titlului conferit. Acest regulament poate fi parte integrantă a statutului unității administrativ-teritoriale.**

**(14) Consiliul local îndeplinește orice alte atribuții, în toate domeniile de interes local, cu excepția celor date în mod expres în competența altor autorități publice, precum și orice alte atribuții stabilite prin lege.**

**Art. 130: Instituțiile publice de interes local**

**(1)** Consiliile locale pot înființa instituții publice de interes local în principalele domenii de activitate, potrivit specificului și nevoilor colectivității locale, cu respectarea prevederilor legale și în limita mijloacelor financiare de care dispun.

**(2)** Numirea și eliberarea din funcție a personalului din cadrul instituțiilor publice de interes local se fac de conducătorii acestora, în condițiile legii.

**(3)** Numirea, sancționarea, suspendarea, modificarea și încetarea raporturilor de serviciu sau de muncă, după caz, a conducătorilor instituțiilor prevăzute la alin. (1) se fac de către primar, prin dispoziție, în condițiile legii.

**Art. 131:** Mandatarea consilierilor locali pentru reprezentarea intereselor unității administrativ-teritoriale  
Consilierii locali împuterniciți să reprezinte interesele unității administrativ-teritoriale în societăți, regii autonome de interes local și alte organisme de cooperare sau parteneriat sunt desemnați, prin hotărâre a consiliului local, în condițiile legii, cu respectarea regimului incompatibilităților aplicabil și a configurației politice de la ultimele alegeri locale.

**Art. 132:** Reprezentarea în asociațiile de dezvoltare intercomunitară și la nivelul operatorilor regionali  
Comunele, orașele și municipiile sunt reprezentate de drept în adunările generale ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară și în adunările generale ale operatorilor regionali și locali de către primari. Primarii pot delega calitatea lor de reprezentanți ai unităților administrativ-teritoriale în adunările generale viceprimarilor, administratorilor publici, precum și oricăror alte persoane din aparatul de specialitate al primarului sau din cadrul unei instituții publice de interes local.

#### Rapoarte de activitate

Nu există date disponibile pe pagina web a Primăriei Slatina.

#### Ședințe de consiliu

Conform OUG nr.57/2019, obligatoriu, o dată pe lună în cadrul ședințelor ordinare și, atunci când este necesar, în cadrul ședințelor ce au un caracter extraordinar. Procesele verbale ale ședințelor anterioare sunt adoptate în prima ședință ordinară a deliberativului local. Ele ocupă, întotdeauna, primul punct al dezbaterilor de pe ordinea de zi.

Pentru atingerea unui grad înalt de transparență asupra actului administrativ, Primăria municipiului Slatina, prin intermediul prezentului site, vă pune la dispoziție procesele verbale ale ședințelor organului administrației publice locale cu rol deliberativ.

## 2.9.2 BUGETE LOCALE (EXECUȚIE BUGETARĂ, BUGETE OPERAȚIONALE, FONDURI ATRASE)

### 2.9.2.1 Introducere

O strategie cartează direcțiile de dezvoltare pe termen mediu și lung, și ghidează eforturile mai multor actori. O strategie integrată de dezvoltare urbană locală nu este documentul numai al unei primării, ci al întregii comunități. Primăria este însă, în cele mai multe cazuri, cel mai mare actor la nivel local. O Primărie nu numai are puterea de a impune taxe și a reglementa la nivel local, dar este de obicei și entitatea cu cel mai mare buget de investiții – depășind cu mult forța economică a mai tuturor celorlalți actori de la nivel local. Modul în care o

primărie știe să folosească această forță economică ține în mare parte de ceea ce oamenii generic numesc capacitate administrativă.

Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației face anual public execuțiile bugetare ale tuturor unităților administrativ-teritoriale din România. Aceste date permit o analiză detaliată a performanței administrative ale fiecărei primării din țară, și permit identificarea zonelor unde îmbunătățiri pot fi aduse. În cele ce urmează, vom discuta mai în detaliu performanța Sucevei.

### 2.9.2.2 Execuție bugetară – venituri

Veniturile municipale provin în mare parte din patru surse principale:

- (1) transferuri alocate de la nivel central;
- (2) sume alocate pentru echilibrarea bugetelor locale;
- (3) transferuri de egalizare; și
- (4) venituri din surse proprii, prin impozite și taxe locale.

Majoritatea veniturilor discreționare ale administrațiilor locale provin dintr-un sistem de repartizare a impozitelor, transferuri de egalizare și venituri proprii. În esență, există două mecanisme implicate pentru a realiza egalizarea:

- (1) pe baza unei cote din impozitul pe venit și TVA; și
- (2) o plată de egalizare suplimentară derivată din IV.

În plus, există diverse alte subvenții alocate pentru sprijinirea serviciilor pentru persoanele cu dizabilități, familiile cu venituri mici, precum și subvenții de la Uniunea Europeană (UE) pentru a sprijini proiecte specifice.

Codul Administrativ prevede capacitatea legală a municipalităților de a obține venituri dintr-un număr mare de impozite și taxe. Acestea includ impozite pe proprietate (pe terenuri și clădiri) de la persoane juridice și persoane fizice, autovehicule, taxe hoteliere, sau impozite pe activități culturale (teatre, concerte etc.). Există, de asemenea, o serie de taxe asociate cu furnizarea de diverse servicii, cum ar fi grădinițe, notari, eliberarea certificatelor și a diferitelor licențe, autorizații de planificare, autorizații de construire, dobânzi și amenzi de întârziere a plății, taxe de timbru și taxe extrajudiciare de timbru. Tabelul de mai jos include o listă cu sursele tipice de venit găsite în municipalitățile din România.

**Tabel 1. Categoriile de surse de venit în municipalitățile din România**

Defalcarea bugetelor locale - secțiunea Venituri	
<b>Cote și sume din impozitul pe venit</b> <i>Cote defalcate din impozitul pe venit</i> <i>Sume alocate din cotele defalcate din impozitul pe venit</i> <i>pentru echilibrarea bugetelor locale</i>	<b>Impozite și taxe pe proprietăți</b> <i>Impozit pe clădiri</i> <i>Impozit pe terenuri</i> <i>Impozitul pe cartea funciară</i> <i>Taxe judiciare de timbru, taxe notariale de timbru și alte</i> <i>taxe de timbru</i> <i>Alte taxe pentru activități speciale</i> <i>* atât persoane fizice, cât și persoane juridice</i>
<b>Cote și sume din TVA și egalizarea transferurilor</b> <i>Sume defalcate din TVA</i> <i>Transferuri de egalizare</i>	<b>Impozite pe vehicule</b> <i>Impozit anual pe vehicule</i> <i>Taxe pentru eliberarea certificatelor de înmatriculare</i> <i>Alte impozite</i>



<b>Sanctiuni, amenzi și confiscări</b> <i>Venituri din amenzi și alte sancțiuni</i> <i>Alte sancțiuni, amenzi și confiscări</i>	<b>Taxe pentru servicii specifice</b> <i>Taxe hoteliere</i> <i>Impozit pe spectacole culturale (concerte, teatru etc.)</i> <i>Taxe specifice de administrare locală</i>
<b>Subvenții de la bugetul de stat</b> <i>Subvenții pentru reabilitarea termică a clădirilor</i> <i>Subvenții pentru asistență socială</i> <i>Subvenții specifice decise de administrația centrală</i> <i>Alte tipuri de subvenții</i>	<b>Venituri pentru proiecte finanțate din surse externe</b> <i>Programe europene (Fondul regional, Fondul social european, Fondul european agricol)</i> <i>Programe de finanțare națională</i> <i>Alte finanțări</i>

După cum a fost menționat anterior, veniturile autorităților locale sunt afectate de un mediu instabil și imprevizibil, iar Slatina nu face excepție de la această regulă. Schimbările legislative succesive au impact asupra veniturilor la nivel local, cum ar fi cazurile recente de transferuri de IV și TVA mai mici, care au fost urmate doar de soluții bugetare pe termen scurt pentru a compensa pierderea veniturilor.

Principala sursă de venituri a autorităților locale – transferuri de la nivel central și transferurile de egalizare - mențin un grad ridicat de dependență față de deciziile guvernului și împiedică autonomia fiscală locală.

De asemenea, astfel de transferuri iau în considerare rareori ratele inflației, costurile standard actualizate sau nevoile de fluxuri de numerar ale administrațiilor locale, dacă acestea întreprind proiecte de investiții de mari dimensiuni. Mai mult, municipalitățile precum Slatina au domenii limitate de intervenție în domeniul impozitării, cu reglementări naționale clare în această privință.

Acesta este un impediment în planificarea investițiilor pe termen mediu-lung care necesită cofinanțare.

### 2.9.2.3 Execuție bugetară – cheltuieli

Municipiile reședință de județ precum Slatina au responsabilități deosebite la nivelul regiunilor în care se află, iar împreună cu aceste responsabilități există cheltuieli semnificative. Funcțiile autorităților locale pot fi modificate și acest lucru poate avea un impact potențial mare asupra tendințelor lor de cheltuieli. În ultimii ani, România a asistat la schimbări importante în relația dintre autoritățile centrale și autoritățile locale, cea mai recentă fiind decizia de a transfera plata cadrelor didactice din bugetele locale la bugetul central, diminuând în consecință cota de TVA care a fost utilizată în trecut pentru această alocare.

De asemenea, municipalitățile mai au responsabilități cheie în domenii precum transportul (inclusive infrastructura rutieră locală), asistența socială, mediul (canalizarea și gestionarea deșeurilor), educația și parțial în sectorul sănătății. Administrația trebuie să sprijine, printre altele, transportul public local și întreținerea drumurilor, investițiile în clădiri publice, alimentarea cu apă și tratarea apelor uzate, facilitățile de recreere, parcurile și grădinile publice. În municipiile reședințe de județ, nivelurile de cheltuieli sunt dominate de costurile cu personalul și bunurile și serviciile, care au avut o pondere națională de peste 50% în ultimul deceniu.

**Tabel 2. Categoriile de cheltuieli bugetare locale**

Defalcarea bugetelor locale - Cheltuieli	
<b>SECȚIUNEA I - Cheltuieli de funcționare</b>	
<i>Salarii de bază pentru angajați</i> <i>Bonusuri pentru condiții de muncă</i> <i>Alte tipuri de bonusuri</i> <i>Alocații pentru delegații</i>	<i>Apă, gestionarea deșeurilor și canalizare</i> <i>Iluminatul public și încălzirea</i> <i>Costuri cu combustibil, piesele de schimb, etc.</i> <i>Alte bunuri și servicii pentru întreținerea și operațiunile</i>

<i>Contribuții de stat (asigurări sociale, de sănătate și șomaj, de accidente, contribuții de stat pentru indemnizații)</i>	<i>zilnice Consumabile Alocații alimentare, medicamente și salubritate Costuri de delegare (transport, diurnă) Studii și cercetări Cheltuieli judiciare Alte tipuri de cheltuieli cu bunuri și servicii</i>
<i>Salarii de bază pentru angajați Bonusuri pentru condiții de muncă Alte tipuri de bonusuri Alocații pentru delegații Contribuții de stat (asigurări sociale, de sănătate și șomaj, de accidente, contribuții de stat pentru indemnizații)</i>	<i>Apă, gestionarea deșeurilor și canalizare Iluminatul public și încălzirea Costuri cu combustibil, piesele de schimb, etc. Alte bunuri și servicii pentru întreținerea și operațiunile zilnice Consumabile Alocații alimentare, medicamente și salubritate Costuri de delegare (transport, diurnă) Studii și cercetări Cheltuieli judiciare Alte tipuri de cheltuieli cu bunuri și servicii</i>
<b>Dobânzi</b> <i>Rata dobânzii aferentă datoriei publice locale interne curente Rata dobânzii aferentă datoriei publice locale externe curente</i>	<b>Subvenții</b> <i>Subvenții pentru acoperirea diferenței dintre costurile reale și costurile determinate (de obicei pentru subvenționarea serviciilor publice, cum ar fi transportul local, energia termică, salubritatea etc.)</i>
<b>Fondul de rezervă</b> <i>Fond discreționar la dispoziția autorității publice locale</i>	<b>Transferuri interne între entități ale administrației publice locale</b>
<b>Asistență socială</b> <i>Prestații sociale (în numerar sau în natură)</i>	<b>Alte costuri</b> <i>Burse Sprijin pentru asociații și fundații (inclusiv recreative, religioase etc.)</i>

Excedent sau deficit

<b>SECȚIUNEA II - Cheltuieli de dezvoltare</b>	
<b>Transferuri interne între entități ale administrației publice locale</b>	<b>Costurile suportate cu proiecte finanțate din surse externe / granturi</b> <i>Programe europene (Fondul regional, Fondul social european, Fondul european agricol) Programe naționale de finanțare (de exemplu, PNDL) Alte finanțări</i>
<b>Cheltuieli de capital</b> <i>Investiții din venituri proprii (de exemplu, proiecte de infrastructură, construcții, reabilitări etc.)</i>	<b>Active financiare</b> <i>Participarea la capitalul social al societăților comerciale</i>

Excedent sau deficit

Arhitectura bugetelor locale favorizează abordări prudente datorită volatilității fluxurilor de venituri și a capacității locale de a gestiona investițiile pe termen mediu-lung. Administrațiile locale depind în măsură prea mare de fluxurile centrale de venituri și, în același timp, cu mici excepții precum Slatina, nu au capacitatea administrativă și financiară de a implementa scheme de investiții mari care necesită planificare pe termen lung.

Există un număr limitat de capitale de județ care au capacitatea financiară de a întreprinde proiecte de investiții la scară largă sau chiar de a cofinanța proiecte finanțate de UE. În schimb, se concentrează mai degrabă pe investiții mai mici sau pe îmbunătățiri specifice ale infrastructurii. Foarte puține entități au capacitatea de a susține o investiție în întregime din fondurile proprii și continuă să se bazeze pe programe naționale finanțate, cum ar fi Programul Național de Dezvoltare Locală (PNDL) sau nou-înființatul - și acum defunct - Fondul pentru Dezvoltare și Investiții (ISD) .

#### 2.9.2.4 Veniturile bugetare pentru Municipiul Slatina

În acest context, se poate observa faptul că Municipiul Slatina a înregistrat venituri municipale fluctuante în perioada 2009-2023, un fapt întâlnit de altfel pentru majoritatea unităților administrativ teritoriale din România. Deși modificările legislative la nivelul anului 2018 au condus la o scădere semnificativă a veniturilor bugetului local – venituri totale de 151 milioane lei, comparativ cu 224 milioane lei în anul 2017 – Municipiul Slatina a reușit să revină la tendința de creștere în anul 2019, deși departe de rezultatele obținute în 2017, sau în 2012 (un an cu absorbție ridicată de fonduri europene). În anul 2023 veniturile estimate sunt de 431.326 mii lei , în timp ce cheltuielile prognozate sunt de 471.522 mii lei, cu un deficit estimat de 40.196 mii lei.

**Tabel 3. Structura veniturilor la nivelul Municipiului Slatina în perioada 2016-2023 (RON)**

	Venituri totale	Cheltuieli totale	Deficit/Excedent
2016	217,364,397.00	209,608,033.00	7,756,364.00
2017	224,466,317.00	206,338,247.00	18,128,070.00
2018	151,940,644.00	156,494,016.00	-4,553,372.00
2019	164,657,500.00	232,798,500.00	-68,141,000.00
2020	238,135,000.00	298,950,000.00	-60,815,000.00
2021	260,757,000.00	288,687,000.00	-27,930,000.00
2022	410,901,000.00	460,664,000.00	-49,763,000.00
2023	431,326,000.00	471,522,000.00	-40,196,000.00

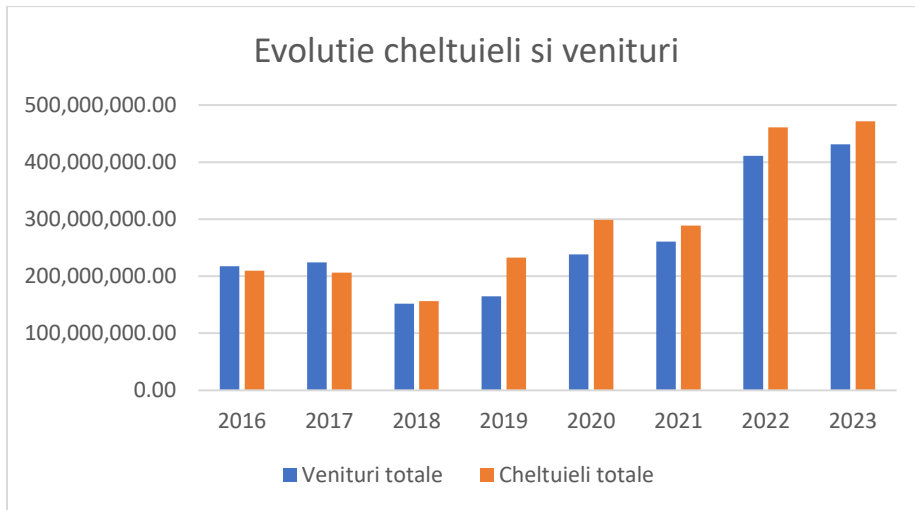
*Sursa: Primaria Municipiului Slatina*

Figura de mai jos indică principalele titluri de cheltuieli pe categorii la nivelul Municipiului Slatina, selectate în funcție de raportul acestora comparativ cu cheltuielile totale pentru anul 2023. Așa cum am menționat anterior, se poate observa din acest grafic cum raportul costurilor cu învățământul au scăzut datorită modificărilor legislative privind defalcarea cotelor de TVA pentru plata salariilor profesorilor.

Există din nou un model de divergență între cheltuielile pentru protecția mediului, care au fost diferențiate în execuțiile bugetare începând cu anul 2011. Se poate observa cum acestea au beneficiat de un aport deosebit la nivelul anului 2012, urmate de o scădere puternică în anul următor.

De asemenea, fluctuația cheltuielilor cu infrastructura pentru transporturi se poate observa mai bine sub forma grafică în figura de mai jos, cu un aport deosebit la nivelul anului 2015. Serviciile de cultură, recreere și religie acoperă de asemenea o valoare crescută în ultimii ani, cu accent pentru anul 2023.

**Figura 11. Evoluția cheltuielilor și veniturilor în Municipiul Slatina**



*Sursa: Primăria Municipiului Slatina*

#### 2.9.2.5 Cheltuielile bugetare pentru Municipiul Slatina

Cheltuielile de personal reprezintă 32% din totalul cheltuielilor bugetare la nivelul Municipiului Slatina pentru perioada 2016-2023, un raport similar cu al altor reședințe de județ. Valoarea este peste media pentru reședințele de județ în această perioadă. Cu toate acestea, ponderea cheltuielilor cu personalul este substanțială, ceea ce indică faptul că Primăria este axată pe atât pe operare cât și pe investiții.

Bunurile și serviciile reprezintă un alt cost curent important pentru Slatina, reprezentând aproximativ 27,3% din totalul cheltuielilor pentru perioada analizată. Proiectele cu finanțare din fonduri externe nerambursabile au reprezentat un total de 8,3% din cheltuieli totale.

Figura 12. Structura principalelor cheltuieli curente ale Municipiului Slatina



Sursa: Primăria Municipiului Slatina

În ceea ce privește cheltuielile de personal, ponderea cea mai mare merge pentru acoperirea salariilor de bază. De asemenea, aici intră și indemnizații de hrană, cheltuieli salariale în natură, sporuri pentru condiții de muncă sau vouchere de vacanță.

Transferurile între unități ale administrației publice includ în principal “transferuri către instituții publice”, în primul rând instituții aflate în administrarea primăriei și “transferuri din bugetele consiliilor locale și județene pentru acordarea unor ajutoare către unitățile administrativ-teritoriale în situații de extremă dificultate”

### 2.9.3 INVESTIȚII

În ceea ce privește atragerea de fonduri europene și cheltuieli de capital, Slatina are o performanță bună când o comparăm cu alte reședințe de județ. Municipii precum Oradea, Alba-Iulia, Târgoviște, Cluj-Napoca, Bistrița, Miercurea-Ciuc sau Craiova, au fost top-performeri la atragerea de fonduri UE. Oradea și Alba-Iulia, de exemplu, au atras de trei ori mai multe fonduri europene per capita decât media, în perioada 2009-2019. În ceea ce privește cheltuielile de capital per capita, se distanțează Bucureștiul, Miercurea-Ciuc, **Slatina**, Arad, Sibiu și Sfântu Gheorghe, cu cheltuieli de capital per capita mai mult decât duble față de medie, în perioada 2009-2019. La nivel național, Slatina se află pe locul 13 din 41 în ceea ce privește cheltuielile totale de capital (fondurile europene + cheltuielile de capital) per capita între 2009 și 2019.

Tabelul 2. Performanța în ceea ce privește atragerea de fonduri europene și cheltuielile de capital – medii (în RON) pe 2009-2019 pentru București și cele 40 reședințe de județ

Localitatea	Populație	Fonduri Europene	Cheltuieli de Capital	Fonduri UE per Capita	Cheltuieli de Capital per Capita	Total Cheltuieli de Capital per Capita
Oradea	221,567	848,039,188	579,903,479	3,827 lei	2,617 lei	6,445 lei
Alba-Iulia	74,730	250,285,800	149,451,695	3,349 lei	2,000 lei	5,349 lei
Târgoviște	92,004	274,244,515	156,430,468	2,981 lei	1,700 lei	4,681 lei
Cluj-Napoca	325,179	851,749,342	653,044,923	2,619 lei	2,008 lei	4,628 lei
Bistrița	94,275	233,016,294	184,551,677	2,472 lei	1,958 lei	4,429 lei
Miercurea-Ciuc	41,621	91,347,356	196,021,638	2,195 lei	4,710 lei	6,904 lei
Craiova	301,687	610,470,489	575,139,049	2,024 lei	1,906 lei	3,930 lei
Iași	381,118	770,415,287	689,702,706	2,021 lei	1,810 lei	3,831 lei
Focșani	92,318	167,665,946	182,635,037	1,816 lei	1,978 lei	3,795 lei
Bacău	197,736	358,306,659	357,849,562	1,812 lei	1,810 lei	3,622 lei
Târgu Mureș	147,770	227,252,117	308,465,218	1,538 lei	2,087 lei	3,625 lei
Timișoara	328,480	490,892,476	714,802,164	1,494 lei	2,176 lei	3,671 lei
Slatina	83,008	120,875,267	333,857,660	1,456 lei	4,022 lei	5,478 lei
Deva	69,231	100,040,915	192,728,681	1,445 lei	2,784 lei	4,229 lei
Brăila	202,924	291,625,183	322,789,128	1,437 lei	1,591 lei	3,028 lei
Brașov	289,683	409,546,618	776,525,683	1,414 lei	2,681 lei	4,094 lei
Sfântu Gheorghe	64,101	84,094,981	221,136,020	1,312 lei	3,450 lei	4,762 lei
Piatra Neamț	112,929	138,844,787	316,452,755	1,229 lei	2,802 lei	4,032 lei
Zalău	69,464	83,248,219	111,432,126	1,198 lei	1,604 lei	2,803 lei
Ploiești	227,614	269,006,109	399,054,625	1,182 lei	1,753 lei	2,935 lei
Râmnicu Vâlcea	117,891	134,312,952	303,654,203	1,139 lei	2,576 lei	3,715 lei
Pitești	174,076	176,845,514	458,709,512	1,016 lei	2,635 lei	3,651 lei
Tulcea	86,561	87,746,568	211,579,395	1,014 lei	2,444 lei	3,458 lei
Botoșani	120,341	104,580,338	269,854,506	869 lei	2,242 lei	3,111 lei
Drobeta Turnu-Severin	106,835	91,566,851	268,760,853	857 lei	2,516 lei	3,373 lei
Vaslui	121,946	99,533,158	111,987,616	816 lei	918 lei	1,735 lei
Satu Mare	119,896	86,464,074	194,813,834	721 lei	1,625 lei	2,346 lei
Slobozia	51,901	30,535,286	168,542,590	588 lei	3,247 lei	3,836 lei

Localitatea	Populație	Fonduri Europene	Cheltuieli de Capital	Fonduri UE per Capita	Cheltuieli de Capital per Capita	Total Cheltuieli de Capital per Capita
Alexandria	50,296	29,088,508	134,661,273	578 lei	2,677 lei	3,256 lei
Baia Mare	145,636	83,050,419	223,846,548	570 lei	1,537 lei	2,107 lei
Galăț	304,873	171,928,130	611,142,173	564 lei	2,005 lei	2,569 lei
Târgu Jiu	95,429	52,406,302	182,408,743	549 lei	1,911 lei	2,461 lei
Giurgiu	67,190	30,860,290	132,252,004	459 lei	1,968 lei	2,428 lei
Sibiu	168,792	70,782,051	594,330,044	419 lei	3,521 lei	3,940 lei
Constanța	313,156	121,423,088	719,224,983	388 lei	2,297 lei	2,684 lei
Buzău	132,409	47,352,237	151,999,243	358 lei	1,148 lei	1,506 lei
BUCUREȘTI	2,133,941	757,103,914	15,219,054,836	355 lei	7,132 lei	7,487 lei
Reșița	85,565	28,953,572	167,274,037	338 lei	1,955 lei	2,293 lei
Călărași	76,012	16,837,523	145,127,115	222 lei	1,909 lei	2,131 lei

Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani:

<https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

La prima vedere, aceste date ar putea sugera că Slatina ar trebui găsească metode de a aloca mai multe resurse pentru investiții de capital. În mod evident, însă, resursele pentru investiții de capital depind foarte mult de veniturile ce pot fi generate de o anumită administrație locală. O localitate cu un sector privat dinamic va genera venituri mai mari, prin intermediul impozitului pe venit, decât o localitate cu un sector privat mai redus. De asemenea, chiar dacă fondurile europene presupun, în bună parte, resurse gratuite ce pot fi accesate pentru modernizarea infrastructurii publice, multe din aceste investiții presupun ulterior și cheltuieli importante de operare și mentenanță. Ca atare, aceste investiții trebuie cântărite cu grijă.

Dacă ne uităm la cheltuielile de capital efective în 2007-2015 (perioada de implementare a primului ciclu financiar european) și comparăm aceste cu cheltuieli cu un estimativ al Băncii Mondiale în ceea ce privește alocări "prudente" pentru cheltuieli de capital (mai exact alocări ce permit ulterior și acoperirea costurilor de operare și mentenanță), vedem că Slatina a cheltuit peste potențial. De altfel, cheltuielile efective sunt apropiate de ceea ce Banca Mondială a estimat ca fiind alocări prudente. Acest lucru indică un management prudent la nivelul Primăriei Slatina.

Table 3. Compararea a potențialului în ceea ce privește cheltuielile de capital și cheltuielile efective în perioada 2007-2015

	Cheltuieli de capital totale 2007-2015		Buget estimat pentru eventuale investiții de capital în perioada 2007-2015		Diferența dintre bugetul estimat pentru investiții de capital și cheltuielile reale	
	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF
Alba Iulia	76.075.784 €	87.333.146 €	44.613.708 €	21.510.979 €	- 31.462.076 €	- 65.822.166 €
Alexandria	30.309.011 €	12.560.301 €	32.353.936 €	8.962.039 €	2.044.925 €	- 3.598.262 €
Arad	158.781.973 €	122.564.087 €	158.447.796 €	72.012.598 €	- 334.176 €	- 50.551.489 €
Bacău	175.800.881 €	72.363.476 €	123.030.465 €	29.991.512 €	- 52.770.416 €	- 42.371.964 €
Baia Mare	69.060.342 €	89.936.249 €	84.890.478 €	36.875.176 €	15.830.137 €	- 53.061.072 €
Bistrița	65.748.653 €	68.697.343 €	56.550.961 €	22.085.254 €	- 9.197.691 €	- 46.612.089 €
Botoșani	80.607.779 €	16.114.190 €	65.471.916 €	10.030.780 €	- 15.135.863 €	- 6.083.410 €
Brăila	126.461.532 €	18.031.611 €	100.830.014 €	11.121.835 €	- 25.631.519 €	- 6.909.777 €
Brașov	229.803.444 €	243.839.940 €	217.024.267 €	168.919.039 €	- 12.779.177 €	- 74.920.900 €
București	3.187.153.672 €	965.586.113 €	3.937.260.251 €	618.507.313 €	750.106.578 €	- 347.078.800 €

	Cheltuieli de capital totale 2007-2015		buget estimat pentru eventuale investiții de capital în perioada 2007-2015		Diferența dintre bugetul estimat pentru investiții de capital și cheltuielile reale	
	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF
Buzău	34.402.089 €	80.540.418 €	91.869.624 €	41.914.135 €	57.467.535 €	- 38.626.283 €
Călărași	37.942.646 €	32.631.742 €	40.983.274 €	13.618.690 €	3.040.628 €	- 19.013.052 €
Cluj-Napoca	226.113.081 €	201.295.514 €	295.430.059 €	89.339.668 €	69.316.977 €	- 111.955.846 €
Constanța	148.227.667 €	282.051.420 €	254.563.477 €	184.250.002 €	106.335.810 €	- 97.801.419 €
Craiova	254.327.934 €	109.194.456 €	186.760.204 €	50.424.759 €	- 67.567.729 €	- 58.769.696 €
Deva	76.524.688 €	90.278.240 €	53.617.150 €	55.920.249 €	- 22.907.538 €	- 34.357.991 €
Drobeta Turnu Severin	81.878.817 €	29.035.901 €	58.374.980 €	12.091.819 €	- 23.503.837 €	- 16.944.082 €
Focșani	66.511.963 €	57.488.886 €	45.222.184 €	34.664.724 €	- 21.289.779 €	- 22.824.163 €
Galati	192.779.838 €	85.240.754 €	180.953.623 €	36.806.500 €	- 11.826.215 €	- 48.434.254 €
Giurgiu	53.261.359 €	11.879.481 €	44.191.718 €	6.151.316 €	- 9.069.641 €	- 5.728.165 €
Iasi	268.681.281 €	91.164.891 €	206.752.399 €	43.319.179 €	- 61.928.882 €	- 47.845.712 €
Miercurea Ciuc	64.016.132 €	56.932.114 €	34.081.210 €	23.702.018 €	- 29.934.923 €	- 33.230.096 €
Oradea	225.381.432 €	143.747.499 €	158.912.517 €	65.051.818 €	- 66.468.915 €	- 78.695.681 €
Piatra Neamț	121.103.798 €	48.687.686 €	68.810.141 €	24.100.594 €	- 52.293.657 €	- 24.587.092 €
Pitești	124.431.256 €	235.579.423 €	109.946.157 €	122.904.901 €	- 14.485.099 €	- 112.674.523 €
Ploiești	143.505.916 €	219.246.548 €	183.111.503 €	137.323.918 €	39.605.587 €	- 81.922.630 €
Râmnicu Vâlcea	79.122.201 €	173.063.532 €	81.968.869 €	61.744.707 €	2.846.668 €	- 111.318.825 €
Rșița	39.468.502 €	13.594.653 €	47.223.671 €	3.454.131 €	7.755.170 €	- 10.140.521 €
Satu Mare	48.923.919 €	76.729.744 €	73.770.950 €	36.248.821 €	24.847.031 €	- 40.480.923 €
Sfântu Gheorghe	62.782.058 €	35.149.886 €	37.014.559 €	12.071.365 €	- 25.767.499 €	- 23.078.521 €
Sibiu	141.211.535 €	159.150.802 €	147.906.959 €	80.644.035 €	6.695.424 €	- 78.506.767 €
Slatina	89.748.334 €	45.220.815 €	65.978.954 €	21.583.794 €	- 23.769.380 €	- 23.637.020 €
Slobozia	48.252.705 €	29.830.965 €	33.813.183 €	14.707.493 €	- 14.439.521 €	- 15.123.471 €
Suceava	70.401.745 €	55.396.618 €	53.410.610 €	28.636.949 €	- 16.991.135 €	- 26.759.669 €
Târgoviște	89.966.856 €	94.968.946 €	66.726.412 €	38.991.196 €	- 23.240.443 €	- 55.977.750 €
Târgu Jiu	44.523.802 €	50.923.786 €	57.673.169 €	24.840.290 €	13.149.367 €	- 26.083.497 €
Târgu Mureș	109.452.323 €	94.638.548 €	100.334.998 €	47.823.785 €	- 9.117.325 €	- 46.814.763 €
Timișoara	221.583.097 €	230.122.967 €	262.175.517 €	144.377.826 €	40.592.420 €	- 85.745.141 €
Tulcea	60.389.123 €	21.777.092 €	56.969.874 €	10.095.726 €	- 3.419.248 €	- 11.681.366 €
Vaslui	51.882.722 €	25.042.512 €	34.206.268 €	9.216.964 €	- 17.676.454 €	- 15.825.548 €
Zalău	25.490.012 €	52.471.920 €	40.396.915 €	15.277.552 €	14.906.903 €	- 37.194.368 €

**Sursa: Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației și Banca Mondială**

În cadrul Politicii Urbane s-au făcut estimări privind un buget prudent pentru investiții de capital pentru Perioada de Implementare 2021-2027 pentru toate zonele urbane din România. Figura de mai jos arată bugetul estimativ pentru investiții de capital pentru Municipiul Slatina. Astfel, s-a estimat că pentru perioada 2021-2027, Slatina ar trebui să aloce aproximativ 132 milioane Euro pentru investiții de capital. În mod evident, asumarea de cheltuieli peste această sumă este posibilă, mai ales dacă se atrag fonduri europene, dar este important să fie avute în vedere cheltuielile de operare și mentenanță. De exemplu, un parc nou va trebui îngrijit periodic, în timp ce o parcare poate aduce venituri primăriei.

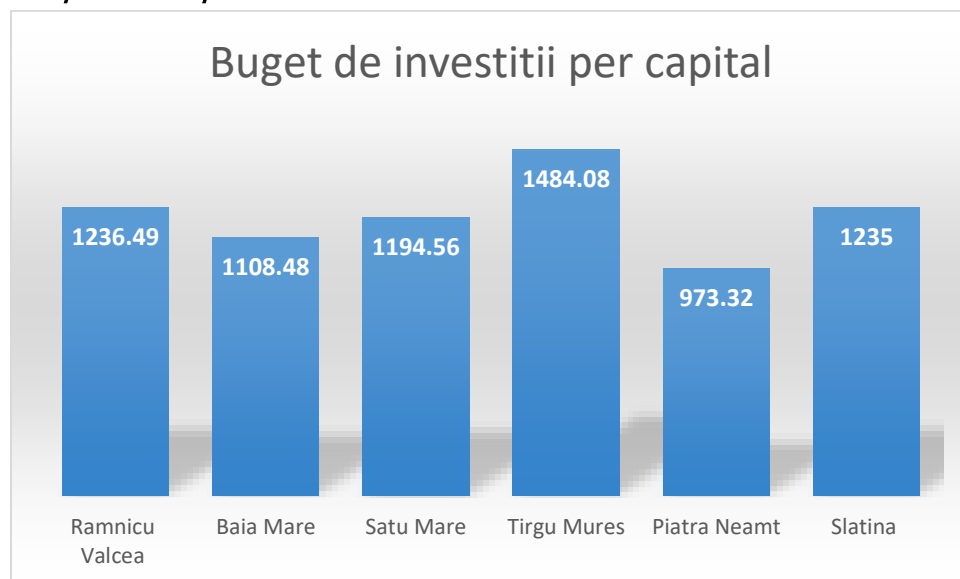
Pentru astfel de investiții intervin și considerații sociale și de mediu (un parc are beneficii mai mari pentru cetățeni decât o parcare), dar aceste considerații trebuie folosite în pregătirea unei liste prioritare de investiții pentru 2021-2027, în limita bugetului estimate de investiții de capital. Mai exact, Primăria Municipiului Slatina ar trebui să pregătească o listă de proiecte prioritare cu o valoare aproximativă de 132 milioane Euro, iar pentru orice proiect adăugat peste această sumă trebuie avute în vedere sursa de finanțare (cu o preferință pentru proiecte finanțate din fonduri europene) și costurile de operare și mentenanță (cu o preferință pentru proiecte generatoare de venituri sau cu costuri de operare și mentenanță reduse).

În ceea ce privește capacitate de asumare a investițiilor de capital, Municipiul Slatina, are oportunități mai mari decât celelalte localități din zona metropolitană, deoarece are o bază economică mai solidă. Companii precum ALRO, Delta Aluminiu, Pirelli Tyres Romania sau Prismian asigura potențialul de a asuma cheltuieli de capital de aproximativ 1.235 Euro pe cap de locuitor între 2021-2027.

Capacitatea Municipiului Slatina de a asuma cheltuieli de capital în perioada 2021-2027 este una ridicată, dacă comparăm Slatina cu municipii similare din țară (vedeți figura de mai jos). Astfel numai Târgu Mureș are o capacitate mai ridicată, Slatina devanând inclusiv municipii cu o poziționare geografică mult mai bună, precum Satu Mare sau Baia Mare.



**Figura 18. Comparația bugetelor de investiții de capital per capita la nivelul orașelor comparative în perioada 2021-2027**



## 2.9.4 RESURSE UMANE ȘI MATERIALE

### 2.9.4.1 Resurse umane

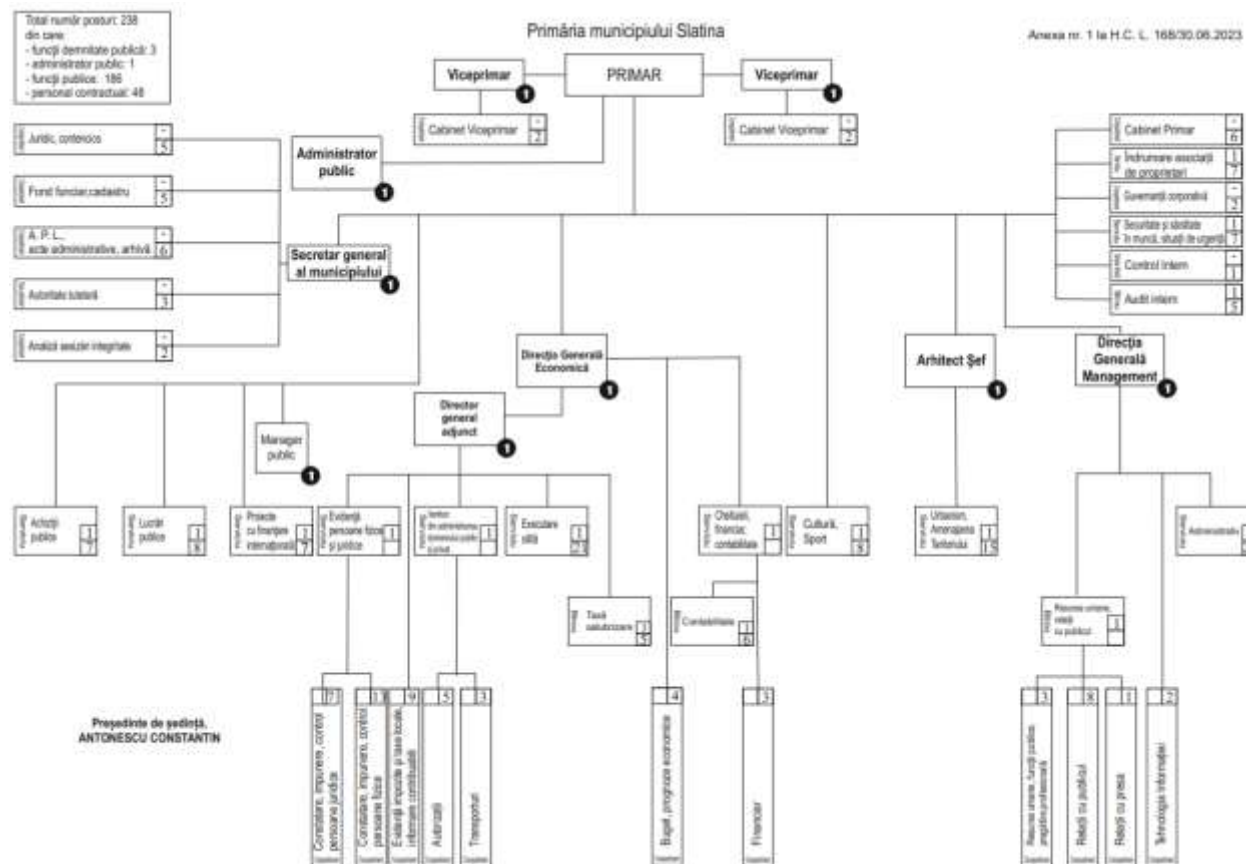
Conform *Regulamentului de organizare și funcționare a aparatului de specialitate al primarului Municipiului Slatina*, primarul, viceprimarii și secretarul municipiului împreună cu aparatul de specialitate al primarului Slatina constituie Primăria municipiului Slatina.

Consiliul local aprobă, în condițiile legii, la propunerea primarului organigrama, statul de funcții, numărul de personal și regulamentul de organizare și funcționare a aparatului de specialitate al primarului. Conform organigramei Primăriei Municipiului Slatina uceava, aceasta dispune de un total de 238 de posturi din care:

- 3 Demnitari publici
- 1 administrator public
- 186 funcții publice
- 43 de posturi contractuale

Posturi sunt alocate astfel: Secretar General (11); Manager public (25); Directia Generala Economica (73), Arhitect Sef (16), Directia Generala Management (40), Cabinetul Primarului (31)

Figura 18. Organigrama Municipiului Slatina



Sursa: Primaria Municipiului Slatina

### 2.9.4.2 Resurse materiale

#### Bugetul local

Informații despre buget și alocări bugetare sunt detaliate în capitolul Bugete locale. Informații despre bugetul local sunt publicate și pe website-ul primăriei în secțiunea Informații publice, Buget local. Surse financiare / Situații contabile. Ultima rapoarte constă în „Situația financiară trimestrul I 2023”. Alte informații importante disponibile referitoare la bugetul alocat pentru anul 2023 sunt “Programul obiectivelor de investiții ”2, “Lista de investitii Municipiul Slatina”3 și “Bugetului general al municipiului Slatina pentru anul fiscal 2023”.

#### Bugetare participativă

Primăria Municipiului Slatina dispune de o platformă dedicată bugetării participative din anul 2018. Cetățenii sunt astfel încurajați să se implice în procesul de luare a deciziilor privind prioritățile de investiții de interes local, cu finanțare de la bugetul local.

#### Proiecte finanțate prin fonduri europene

Primăria municipiului Slatina are în portofoliu un număr de 21 de proiecte cu finanțare europeană. Programele prin care se acordă finanțarea din fonduri structurale sunt:

Programul Operațional Regional:

*Axa 1. Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor - poli urbane de creștere Domeniul Major de Intervenție 1.1 Planuri integrate de dezvoltare urbană, Sub-domeniul Centre urbane*

Număr proiecte: 13 Stadiu actual: finalizate

Toate proiectele au fost aprobate pentru finanțare nerambursabilă, urmând a se semna contractul de finanțare.

Valoarea totală a proiectelor: 142.325.819,90 lei

Valoarea finanțării nerambursabile: 103.414.795,07 lei

Valoarea contribuției Consiliului Local: 28.789.948,01 lei

Cele 13 proiecte fac parte din Planul Integrat de Dezvoltare Urbană a municipiului Slatina. Acest plan își propune identificarea de pârgii pentru îndeplinirea priorităților strategice de dezvoltare identificate și enunțate în Strategia de Dezvoltare Durabilă 2008-2015.

Obiectivul general al PIDU Slatina este de a dezvolta municipiul Slatina, cu efect direct de antrenare a investițiilor și de îmbunătățire a calității serviciilor publice a zonei de intervenție prin creșterea competitivității și atractivității municipiului și prin generarea unui efect de angrenare și îmbunătățire a vieții rezidenților.

Obiectivele specifice ale PIDU Slatina urmăresc dezvoltarea zonei de intervenție urbană prin reabilitarea infrastructurii publice de transport și utilități, sporirea atractivității economice pentru antrenarea de noi investiții, îmbunătățirea ofertei culturale prin reabilitarea clădirilor de patrimoniu și creșterea securității locuitorilor pentru o viață mai bună și mai sigură.

*Proiecte individuale:*

- Reabilitare Centru Istoric, străzile Lipscani și M. Eminescu FINALIZAT
- Sistem de supraveghere video centru istoric și zone principale de interes public și social FINALIZAT
- Reabilitare spații verzi, alei de acces rutier și pietonal și mobilier urban adiacent străzilor Sergent Major Dorobanțu Constantin, Basarabilor, Centura Basarabilor și Arcului FINALIZAT
- Reabilitare spații verzi, alei de acces rutier și pietonal, mobilier urban str. Tunari, Ec. Teodoroiu, Artileriei și A. I. Cuza (sistemizare pe verticală Cartier Tunari, străzile Tunari, Ecaterina Teodoroiu, Artileriei, A. I. Cuza) FINALIZAT
- Reabilitare spații verzi, alei de acces rutier și pietonal, a mobilierului urban – zona străzii Cornișei – Spital FINALIZAT
- Reabilitare spații verzi, alei de acces rutier și pietonal, mobilier urban str. Cireașov, Prelungirea Tunari, A. I. Cuza (sistemizare pe verticală cartier cuprins între S.C. Minatex, str. Crișan și S.C. Comrem) FINALIZAT
- Amenajare zona Nicolae Iorga FINALIZAT
- Reabilitare spații verzi, alei de acces rutier și pietonal, mobilier urban – zona străzilor Arcului, Mânăstirii, Constantin Brâncoveanu (sistemizare pe verticală Cartier Arcului, străzile Mânăstirii, Constantin Brâncoveanu) FINALIZAT
- Reabilitare spații verzi, alei de acces rutier și pietonal, mobilier urban adiacent străzilor Unirii, Libertății, Crișan (sistemizare pe verticală cartier Unirii, Str. Libertății, Crișan) FINALIZAT
- Reabilitare ansamblu de străzi zona Strehareți și Nicolae Bălcescu FINALIZAT
- Reabilitare ansamblu străzi str. Basarabilor, Banului, Mânăstirii, Milcovului, Poenii, Cuza Vodă (reabilitare inel secundar str. Basarabilor - str. Banului - str. Cuza Vodă - str. Poenii) FINALIZAT
- Reabilitare străzi zona Colegiului Agricol Carol I și reabilitare zona Colegiului Național Agricol I - Mânăstirea Strehareți (reabilitare străzi Colegiul Agricol Carol I) FINALIZAT
- Reabilitare zonă prin amenajare pod Sărăcești FINALIZAT

*Domeniul Major de Intervenție 1.2 Sprijinirea investițiilor în eficiența energetică a blocurilor de locuințe*

*Primăria Municipiului Slatina a finalizat un proiect cu finanțare europeană propus prin Axa 1, DMI 1.2 Sprijinirea investițiilor în eficiența energetică a blocurilor de locuințe*

Stadiu actual: finalizat

Proiectul urmărește: Îmbunătățirea calității vieții și a înfățișării orașelor, precum și creșterea rolului lor în regiune; Îmbunătățirea accesibilității regiunilor prin dezvoltarea rețelelor de infrastructură - drumuri județene și șosele de centură; Modernizarea serviciilor sociale: școli, clinici, servicii de intervenție în situații de urgență etc.; Creșterea investițiilor în afaceri, prin acordarea de sprijin micointreprinderilor, îmbunătățirea rețelei de utilități și a infrastructurii de afaceri; Modernizarea și reabilitarea infrastructurii turistice existente.

Denumirea proiectului:

Sprijinirea investițiilor în eficiența energetică a blocurilor de locuințe din Municipiul Slatina, pentru familii cu un venit mediu sub 350 Euro/lună FINALIZAT

### *Axa 3. Îmbunătățirea infrastructurii sociale*

Domeniul Major de Intervenție 3.4 Reabilitarea/modernizarea/dezvoltarea și echiparea infrastructurii educaționale preuniversitare, universitare și a infrastructurii pentru formare profesională continuă

Număr proiecte: 2

Stadiu actual: finalizate (2)

Proiecte:

- Reabilitare și extindere clădiri - Colegiul Național Agricol "Carol I" din municipiul Slatina, județul Olt FINALIZAT
- Reabilitare și extindere clădiri și rețea de canalizare - Liceul cu program sportiv, municipiul Slatina, județul Olt FINALIZAT

### *Axa 5. Dezvoltarea durabilă și promovarea turismului*

Domeniul Major de Intervenție 5.2 Crearea, dezvoltarea, modernizarea infrastructurii de turism pentru valorificarea resurselor naturale și creșterea calității serviciilor turistice

Număr proiecte: 1

Denumire proiect: Amenajare club nautic și de agrement "Plaja Olt" - Municipiul Slatina

Stadiu actual: finalizat

### *Programul Operațional URBACT III*

URBACT III se află în poziția de a utiliza resurse și cunoștințe pentru a consolida capacitatea orașelor de a formula strategii și acțiuni integrate pentru dezvoltare urbană pe obiectivele tematice ce corespund provocărilor lor.

URBACT nu investește direct în dezvoltarea urbană (construcția de drumuri sau parcuri tehnologice). În schimb programul facilitează schimbul și învățarea între reprezentanții aleși, ofițeri și alți actori cheie, contribuind la îmbunătățirea calității procesului de planificare și implementare a planurilor urbane integrate și a programelor naționale prin învățarea privind politicile de dezvoltare urbană durabilă, prin înființarea Grupurilor Locale de Sprijin și formularea de către acestea a Planurilor Locale de Acțiune. URBACT are ca țintă un impact indirect asupra implementării programelor operaționale naționale.

Aria de cooperare

cele 28 de State Membre din Uniunea Europeană, Norvegia și Elveția, precum și alte state prin finanțare proprie  
Buget total: 96.324.550 euro

Axe prioritare

### *Axa Prioritară 1 - Sprijinirea Dezvoltării Urbane Durabile*

Obiectivul specific 1: Îmbunătățirea capacității orașelor de a gestiona politicile și practicile pentru dezvoltarea urbană durabilă într-o manieră integrată și participativă.

Obiectivul specific 2: Îmbunătățirea modului în care sunt elaborate strategiile de dezvoltare urbană și planurile de acțiune în orașe.

Obiectivul specific 3: Îmbunătățirea implementării planurilor integrate pentru dezvoltarea urbană durabilă

Obiectivul specific 4: Creșterea accesului profesioniștilor în domeniu și al actorilor implicați în luarea deciziilor la toate nivelurile (UE, național, regional și local) la cunoștințe și know-how din cadrul URBACT privind toate aspectele legate dezvoltarea urbană în scopul îmbunătățirii politicilor de dezvoltare urbană  
Număr proiecte: 1

Denumire proiect: Network for co-productive development of sustainable urban mobility plans empowering cities to create joint visions, targets and sets of measures to manage their future city progress - CityMobilNet

Stadiu actual: în derulare

*Axa prioritară 2 - Asistență tehnică*

DOMENIUL DE APLICARE

Politicile și măsurile definite într-un plan de mobilitate urbană durabilă acoperă toate modurile și formele de transport din întreaga aglomerație urbană, inclusiv transport public și privat, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, deplasare și parcare.

*Programul Operațional Dezvoltarea Capacității Administrative:*

*Axa 1. Îmbunătățiri de structură și proces ale managementului ciclului de politici publice*

Domeniul Major de Intervenție 1.3 Îmbunătățirea eficacității organizaționale, Operațiunea Module de pregătire în domenii ca achizițiile publice, ECDL, limbi străine, dezvoltarea de proiecte, licitarea și managementul proiectelor etc.

Număr proiecte: 1

Denumire proiect: Formare și dezvoltare profesională în sprijinul creșterii eficacității administrației locale

Stadiu actual: finalizat

*Programului Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013:*

Număr proiecte: 1

*Axa prioritara 2. Corelarea învățării pe tot parcursul vieții cu piața muncii*

Domeniul Major de Intervenție 2.2 Prevenirea și corectarea părăsirii timpurii a școlii

Denumire proiect: A doua șansă pentru un viitor împreună

Stadiu actual: finalizat

Site proiect: [www.unviitorimpreuna.ro](http://www.unviitorimpreuna.ro)

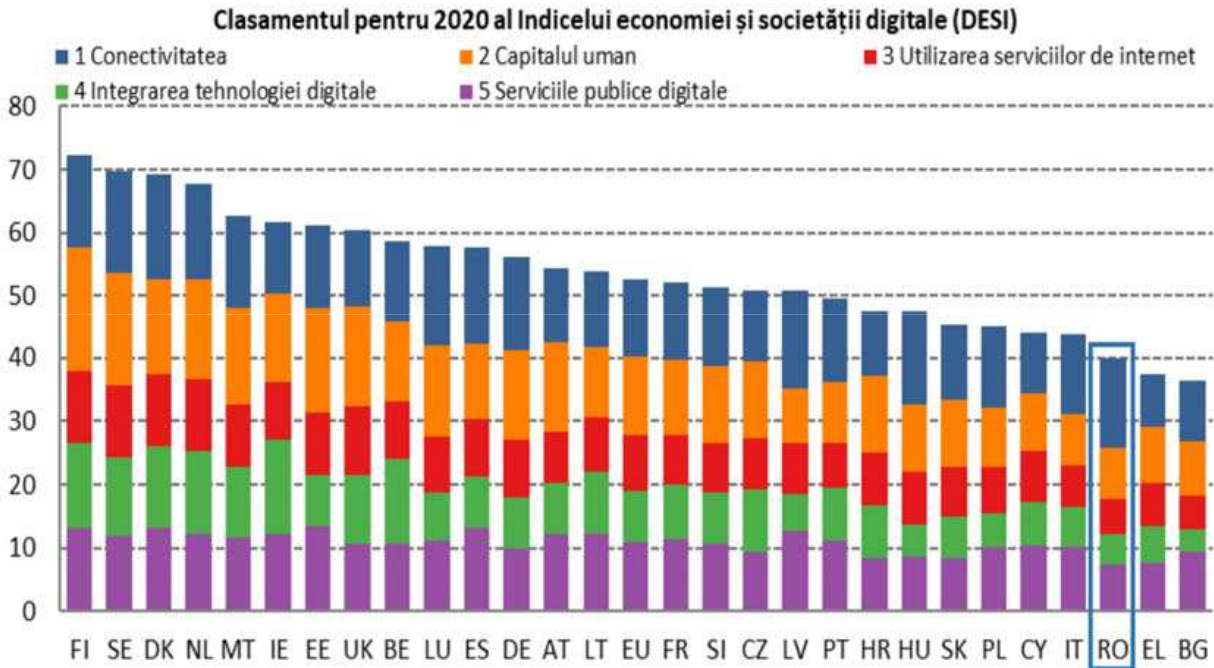
*Granturi SEE - PA16/RO12 - Conservarea și revitalizarea patrimoniului cultural și natural*

Denumire proiect: Atelierul intercultural Victoria /

Project Title: Victoria Intercultural Workshop

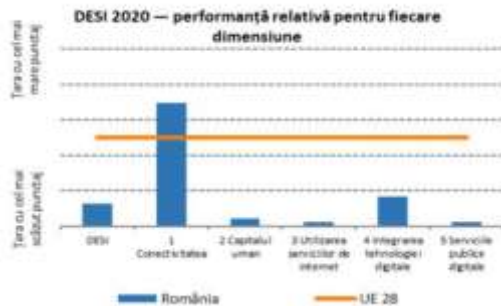
Stadiu actual: finalizat / Current Status: Finalized

## 2.9.5 SERVICII PUBLICE DIGITALE ȘI RELAȚIA CU CETĂȚENII

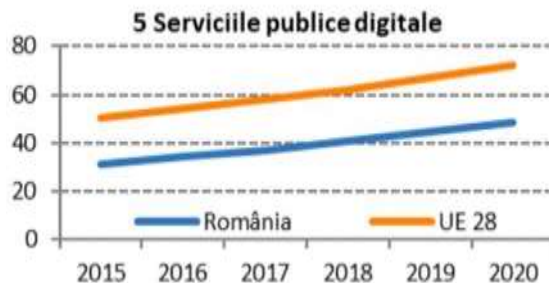


### 2.9.5.1 Performanțele digitale ale României la nivelul Uniunii Europene

În data de 11 iunie 2020, Comisia Europeană a publicat Indicele economiei și societății digitale (DESI) pentru 2020, care monitorizează performanța digitală din Europa și urmărește progresele înregistrate de țările UE în ceea ce privește competitivitatea digitală. În cadrul raportului, România se situează pe locul 26 din cele 28 de state membre ale UE. Raportul a fost realizat în 2019, când UK încă făcea parte din blocul comunitar, așadar, este inclusă în cadrul raportului, alături de celelalte state membre europene (EU27).



**Figura 21. DESI 2020**



**Figura 23. DESI 2020**

Puncte cheie extrase din indicele DESI 2020:

- 49% dintre locuințele din România sunt abonate la servicii de bandă largă de foarte mare viteză. Astfel, România se situează pe locul 5 în UE, din perspectiva indicatorului de Conectivitate. Acest lucru se datorează

utilizării ridicate a benzii largi de foarte mare viteză și disponibilității ample a rețelelor de foarte mare capacitate fixe, în special în zonele urbane.

- O cincime dintre români nu au utilizat niciodată internetul.
- Mai puțin de o treime dintre români au competențe digitale cel puțin de bază.
- 5,6% dintre absolvenții din România sunt absolvenți TIC, media europeană este de 3,6%.
- În ceea ce privește serviciile publice digitale și utilizarea serviciilor de internet, performanța României este cea mai scăzută în rândul statelor membre ale UE.
- 82% dintre utilizatorii de internet din România (media EU: 67%) utilizează serviciile de e-guvernare, România ocupând locul 8 din 28 la această categorie. Însă, nivelul atins de interacțiune online între autoritățile publice și populație cuprinde doar depunerea formularelor online.
- Formularele precompletate și serviciile publice realizate integral online poziționează România pe locul 28, ceea ce denotă o problemă referitoare la calitatea și capacitatea de utilizare a serviciilor oferite.
- Nu s-a înregistrat nicio îmbunătățire a serviciilor publice digitale pentru întreprinderi, România situându-se pe ultimul loc și în această privință.

**Figura 22. Clasamentul pentru 2018 - 2020 DESI**

	România			UE
	DESI 2018 valoare	DESI 2019 valoare	DESI 2020 valoare	DESI 2020 valoare
<b>5a1 Utilizatori ai soluțiilor de e-guvernare</b>	<b>80%</b>	<b>82%</b>	<b>82%</b>	<b>67%</b>
% dintre utilizatorii de internet care au nevoie să depună formulare	2017	2018	2019	2019
<b>5a2 Formulare precompletate</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>59</b>
Punctaj (0-100)	2017	2018	2019	2019
<b>5a3 Servicii realizate integral online</b>	<b>62</b>	<b>67</b>	<b>70</b>	<b>90</b>
Punctaj (0-100)	2017	2018	2019	2019
<b>5a4 Servicii publice digitale pentru întreprinderi</b>	<b>51</b>	<b>53</b>	<b>53</b>	<b>88</b>
Punctaj (0-100) - la nivel național și transfrontalier	2017	2018	2019	2019
<b>5a5 Date deschise</b>	<b>Nu se aplică</b>	<b>Nu se aplică</b>	<b>57%</b>	<b>66%</b>
% din punctajul maxim			2019	2019

*Sursa: DESI 2020*

Indicele DESI 2020 a concluzionat că principalele provocări în procesul de furnizare a serviciilor publice digitale în România sunt: „(i) lipsa de coordonare dintre instituțiile publice în ceea ce privește instituirea unor astfel de servicii; (ii) migrarea specialiștilor în TI din sectorul public înspre sectorul privat sau în alte țări; și (iii) lipsa generală de competențe digitale”.

**Figura 23. Performanțele României**

	User characteristics		Government characteristics		Digital context characteristics	
	Digital Skills	ICT usage	Quality	Openness	Connectivity	Digital in the private sector
EU27 + UK	50%	58%	70%	69%	52%	44%
RO	33%	36%	51%	58%	56%	25%

*Sursă: DESI*

Recomandarea Comisiei Europene, cu privire la îmbunătățirea interacțiunii dintre întreprinderi și autoritățile publice, a fost necesitatea implementării unei **soluții de e-guvernare corecte și bine dezvoltată** care să ofere servicii mai rapide și la costuri mai reduse. Totodată, o altă sugestie pentru ca România să facă un prim pas către o administrație publică digitală mai bună este **adoptarea Legii privind interoperabilitatea și punerea sa în aplicare** de către toate organismele publice implicate.

În concluzie, indicatorii analizați în cadrul indicelui DESI2020 poziționează România în scenariul eGov neexploatat, ceea ce înseamnă, potrivit raportului, că este o țară care încă se află într-un proces de digitalizare, dar cu cetățeni care folosesc serviciile de e-guvernare. Problema cea mai mare se observă în cadrul digitalizării de tip back-office și front-office, unde are cel mai scăzut nivel (43%), cu toate acestea, serviciile de e-guvernare oferite ating o valoare peste medie. Deși, nivelurile de performanță au crescut, urmând tendințele europene, mediul din România pare că ar putea reduce forța acțiunilor de e-guvernare. Raportul argumentează că examinarea indicatorilor relativi, deschiderea datelor și informațiilor și desfășurarea benzii largi și calitatea acestora sunt aproape în concordanță cu media europeană, dar toate celelalte caracteristici (competențe digitale, Utilizarea TIC, Calitatea digitală în sectorul privat) ating niveluri reduse. Mai mult decât atât, datele sugerează că utilizatorii din România ar trebui să își îmbunătățească atât abilitățile digitale, cât și creșterea utilizării regulate a internetului.

### 2.9.5.2 Acțiuni de digitalizare la nivel național

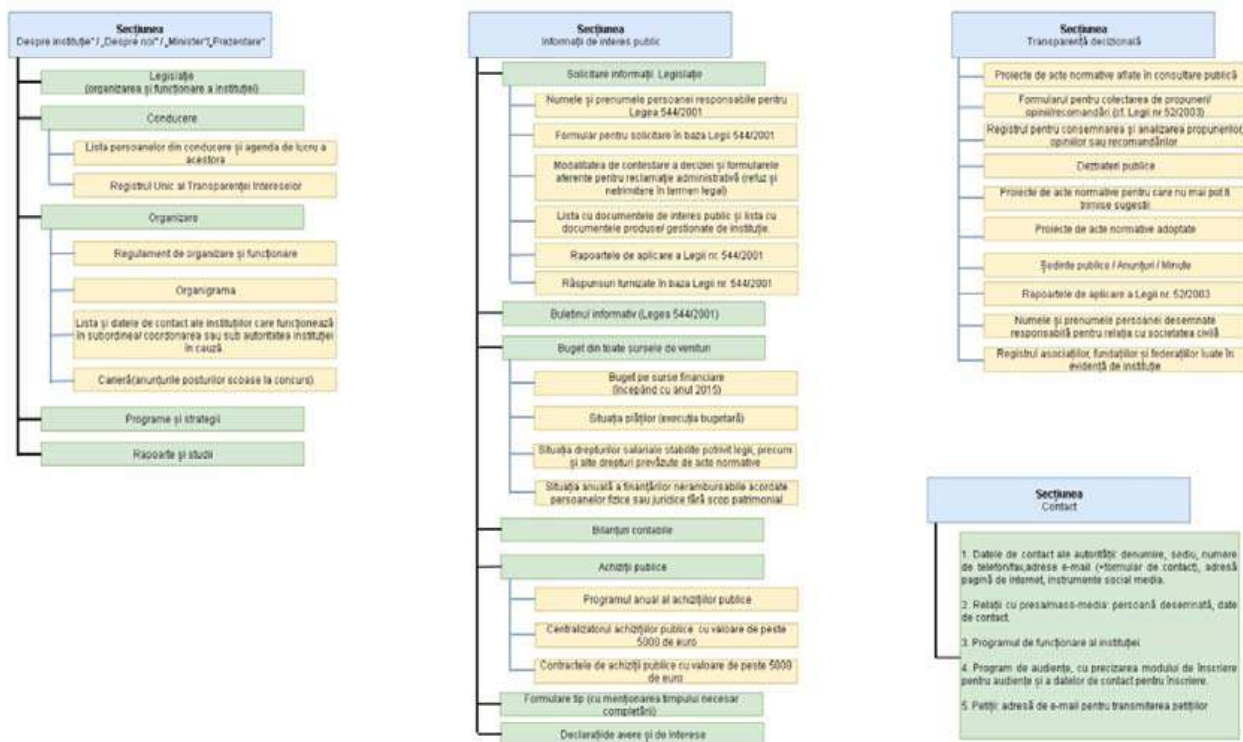
Se observă o creștere a interesului cu privire la guvernarea electronică, atât la nivel central, cât și local. Nivelul tot mai crescut de interes influențează dezvoltarea cadrului instituțional și noninstituțional de dialog social și consultare publică, precum și infrastructura serviciilor publice pentru cetățeni. Ca urmare, au fost demarate diferite inițiative și proiecte punctuale, cu scopul de a implementa uniform și la standarde înalte e-guvernarea în toate localitățile din țară.

În ceea ce privește măsurile centrale, în 2015, România a adoptat Strategia națională privind Agenda Digitală pentru România 2020, în care sunt definite patru domenii de acțiune, iar recent au fost adoptate două hotărâri ale guvernului care au impactat sectorul comunicațiilor electronice și digitalizarea: Hotărârea Guvernului nr. 89/2020 din 28 ianuarie 2020, care prevede organizarea și funcționarea unui nou organism, Autoritatea pentru Digitalizarea României și Hotărârea Guvernului nr. 90/2020 din 28 ianuarie 2020, care desființează Ministerul Transporturilor și Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale și creează o nouă entitate, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.

Pentru creșterea gradului de transparență a actului de guvernare la nivel central și local, Secretariatul General al Guvernului, în calitate de beneficiar, și Ministerul Afacerilor Interne, în calitate de partener, au implementat proiectul: „**Guvernare transparentă, deschisă și participativă – standardizare, armonizare, dialog îmbunătățit**” – cod SIPOCA 35, cu aplicare națională.

*Figura 24. Model de structurare a informațiilor publicate din oficiu pe pagina web a unei instituții publice*





Sursă: Secretariatul General

### 2.9.5.3 Guvernanță participativă și responsabilizare: măsuri concrete propuse de către Secretariatul General

<b>Îmbunătățirea practicilor decizionale în Consiliul Local (Ghidul publicat de MCPDS)</b>	<b>Consultarea proactivă a societății civile pe teme de interes ale acestora înainte de dezbaterile din Consiliul Local.</b>	<b>Organizarea unor întâlniri periodice între consilieri și cetățeni</b>
Implementarea unui sistem digital care să adune în timp real feedback din partea cetățenilor privind calitatea serviciilor.	Crearea unui sistem prin care să fie preluate sugestiile/votul cetățenilor legat de teme prioritare pentru oraș/municipiu	Realizarea unei aplicații de tip City Report, prin care cetățenii pot să anunțe în timp real probleme legate de servicii și utilități publice.
<b>Organizarea de maratoane de programare, unde datele deschise publicate să fie reutilizate în aplicații utile pentru cetățeni.</b>	<b>Informaticizarea administrației publice locale și oferirea de servicii electronice cetățenilor (inclusiv înrolarea în programe naționale de acest tip).</b>	<b>Comunicarea anuală, împreună cu bugetul localității, a unui forme narative ușor de înțeles a bugetului public - Un buget al cetățenilor.</b>
Organizarea a minimum 1 dezbateri publică, în care este prezentat draftul de buget, împreună cu Bugetul Cetățenilor.	Implementarea conceptului de Bugetare Participativă	Redactarea de rapoarte ușor de înțeles de către cetățeni și prezentarea acestora în cadrul unor întâlniri publice.

### 2.9.5.4 Autoritatea care standardizează și uniformizează digitalizarea administrației publice în România

În 2020, Guvernul României a creat Autoritatea de Digitalizare a României (ADR), cu scopul de a realiza obiectivele din sfera transformării digitale a societății românești. Ca urmare, ADR încurajează instituțiile publice, dar și pe cele din mediul privat, să asigure servicii rapide, sigure și eficiente, prin intermediul tehnologiilor.

#### **Platformele dezvoltate până acum de către ADR:**

- **Ghișeul.ro:** achitarea taxelor locale și amenzilor online, înregistrarea documentelor adresate instituțiilor publice, care nu au un sistem propriu de registratură online.

- **Sistemul Informatic de Atribuire Electronică în Transporturi:** alocarea electronică a autorizațiilor pentru transportul internațional de marfă și atribuirii electronice a curselor și traseelor pentru transport intern de persoane.

- **Sistemul Electronic Național:** depunerea online a „Declarației privind obligațiile de plată a contribuțiilor sociale, impozitul pe venit și evidența nominală a persoanelor asigurate”

- **Punctul de Contact Unic electronic:** trimiterea declarațiilor, notificările sau cererile necesare pentru obținerea autorizării, inclusiv cererile de înscriere într-un registru și orice cereri de autorizare necesare pentru exercitarea activităților de servicii către administrația publică centrală și alte autorități competente.

#### **O parte dintre proiectele în curs de dezvoltare**

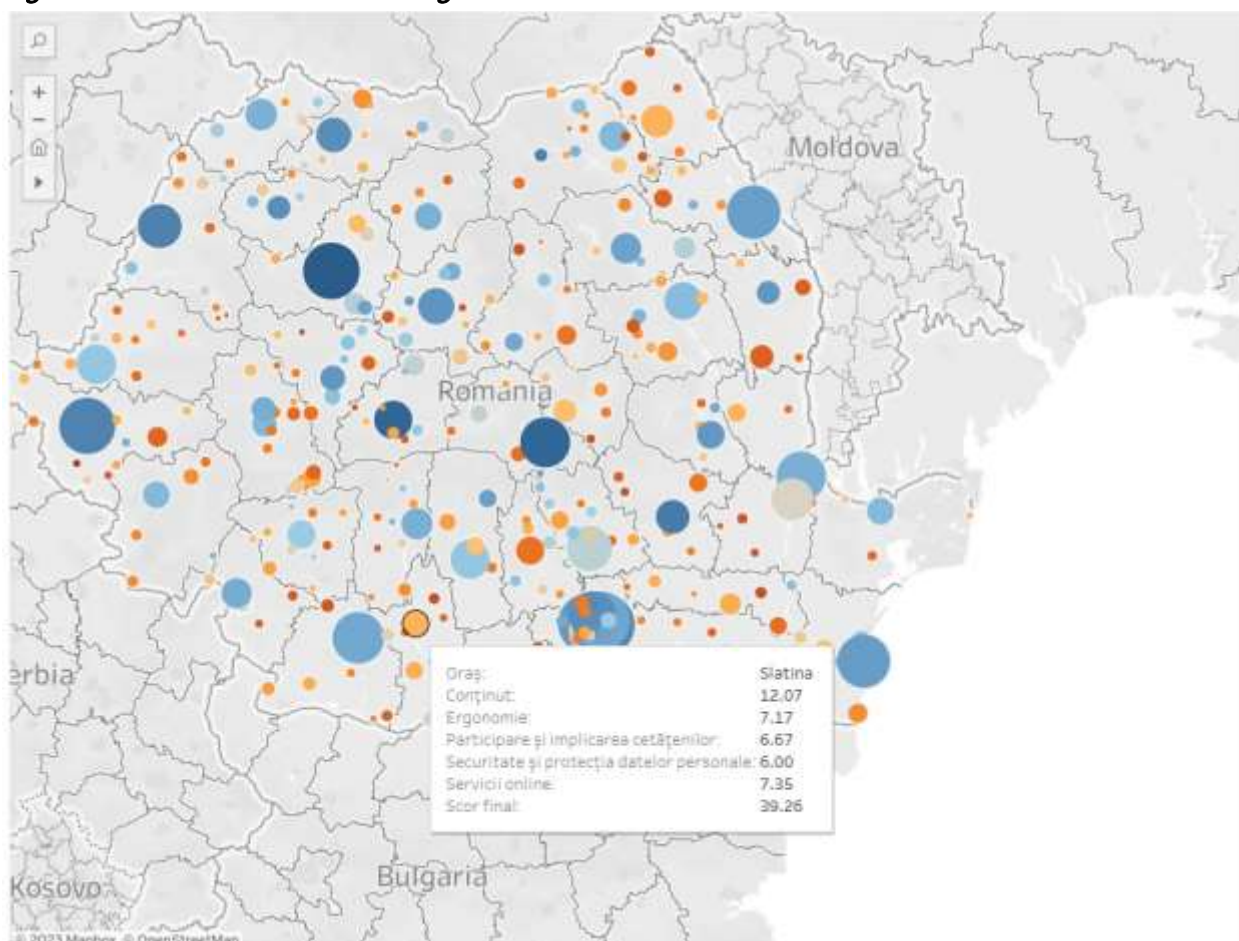
- Cloud-ul guvernamental;
- Constituirea Registrului Electronic Național de Identități Electronice;
- Digitalizarea procesului de adopție a unui copil;
- Informatizarea sistemului de depunere a cererilor pentru înregistrarea și eliberarea efectivă a documentelor de stare civilă;

- Dezvoltarea unei platforme naționale centralizate pentru colectarea, stocarea și distribuirea informațiilor referitoare la persoanele cu dizabilități (adultți și copii) către părțile interesate;

#### **2.9.5.5 Analiza guvernării electronice în Slatina**

Municipiul Slatina face parte din orașele care au aderat voluntar la programul național „**Guvernare transparentă, deschisă și participativă – standardizare, armonizare, dialog îmbunătățit**”, derulat de Secretariatul General al Guvernului și Ministerul Afacerilor Europene, alături de Cluj-Napoca, Oradea, Primăria Sectorului 3 și alte orașe din țară și derulează două proiecte prin care vizează îmbunătățirea serviciilor electronice și interoperabilitatea acestora, conexiunea gratuită la internet în spațiile publice și creșterea transparenței și implicării cetățenilor în procesul de dezvoltare a orașului.

Figura 24. Indexul de evaluare a e-guvernării



Sursă FSPAC

În ceea ce privește guvernarea electronică în Slatina, scorul primit în cadrul indexului de evaluare a guvernării electronice în orașele și municipiile din România - Front Office, **realizat de către cercetătorii din cadrul Universității Babeș Bolyai, este 39,26 puncte din 100**. Prin comparație cu alte 3 municipii reședințe de județ, alte decât polii regionali, din regiunile NV și SV Oltenia, respective Satu Mare (60,12), Baia Mare (72,66) și Râmnicu Vâlcea (60,93), se observă că Slatina a obținut cel mai mic punctaj.

Indexul are 47 de indicatori, împărțiți în cinci categorii, fiecare cu o anumită pondere în nota finală: Ergonomie (15%), Conținut (25%), Servicii online (25%), Participarea și implicarea cetățenilor (20%), Securitatea și protecția datelor personale (15%).

**Transparență și eficiență în guvernare prin digitalizarea serviciilor publice și implicarea cetățenilor**  
Instrumentul digital principal care susține o guvernare deschisă, transparentă și participativă este pagina de internet, care reprezintă atât modalitatea de a comunica direct cu cetățenii, cât și de a stabili un dialog între administrația publică și celelalte părți interesate. Pe lângă acest instrument sunt necesare dezvoltarea serviciilor publice complet digitalizate, mecanisme de evaluare a acestora și a deciziilor luate de către autorități, precum și modalități digitale de implicare a societății civile în dezvoltarea orașului. Mai mult decât atât, serviciile publice digitale trebuie să fie integrate, rapide, sigure și transparente pentru cetățeni și întreprinderi, deoarece reduc considerabil timpul pentru gestionarea unui serviciu public și eficientizează procesul, având costuri reduse.

**Conținutul site-ului (25%)**

Punctajul obținut de site-ul primăriei Slatina în cadrul acestei categorii, în funcție de indicatorii prezenți în tabel 10, este de 12,07 din 100 de puncte posibile.

Pentru eficientizarea serviciilor publice este necesară dezvoltarea instrumentelor care permit completarea formularelor online. De asemenea, pentru a crește nivelul de încredere al cetățenilor în ceea ce privește administrația locală este necesară completarea tuturor datelor referitoare la consilierii locali, dar și a personalului fiecărui departament.

Tot la capitolul transparență, din perspectiva participării societății în procesul decizional, este necesară o mai bună comunicare a întâlnirilor de consiliu local prin livestream sau publicarea înregistrărilor, precum și publicarea informațiilor de contact pentru principalele departamente.

**Tabel 10. - Indexul de evaluare a e-guvernării**

PLUSURI	MINUSURI
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Site în mai multe limbi.</li> <li>● Oferă informații despre localizare și orar de lucru cu publicul.</li> <li>● Există formulare descărcabile.</li> <li>● Prezentarea online a proiectelor de hotărâri de consiliu local există, ceea ce presupune că proiectele sunt publicate înainte de adoptarea lor.</li> <li>● Există organigramă.</li> <li>● Declarații de avere din 2020 există pe site.</li> <li>● Secțiunea autorizații de construcție există și permite consultarea listelor.</li> <li>● Există informații despre buget.</li> <li>● Strategia și planul de dezvoltare a orașului pot fi accesate pe site.</li> <li>● Există informații despre achizițiile publice</li> </ul>	<p>Nu conține informații de contact pentru principalele departamente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Strategie/capitol legat de digitalizare (egov, smart city) lipsește. Este necesară includerea acestora.</li> <li>● Nu oferă posibilitatea de a accesa formulare online.</li> <li>● Nu au fost dezvoltate seturi de date deschise.</li> <li>● Lipsesc minutele sau PV ale întâlnirilor de consiliu local.</li> <li>● Nu comunică informații despre personal și șefii departamentelor, un minim necesar ar fi detalii despre cine conduce departamentele.</li> <li>● Informațiile despre consilierii locali conțin doar numele acestor. Lipsesc CV urile, informațiile de contact și activitatea fiecăruia.</li> </ul>

*Sursă FSPAC*

### **Ergonomie (15 %)**

Designul paginii a primit 1 punct din 4 ceea ce sugerează că experiența utilizatorilor poate fi îmbunătățită, pentru o interacțiune a oamenilor cu pagina de internet mai eficientă. Per total, siteul respectă regulile de ergonomie, iar indicatorii din această categorie (Tabel 11) au adunat un scor de 7,17 din 100 de puncte. La nivel de grafică, aspectele ce țin de design, font și culori pot fi îmbunătățite, iar site-ul ar trebui adaptat și pentru mobil.

**Tabel 11. – Indexul de evaluare a e-guvernării**

PLUSURI	MINUSURI
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Designul paginii poate fi îmbunătățit, acesta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Nu este adaptat pentru mobil.</li> </ul>

<p>este analizat în funcție de cât de ușor este să parcurgi informațiile și dacă este userfriendly.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Fonturile și culorile sunt corect utilizate.</li> <li>● Schema de navigare respectă regulile de ergonomie.</li> <li>● Butonul de căutare funcționează.</li> <li>● Există o versiune adaptată a site-ului pentru mobil.</li> <li>● Există o categorie în meniu dedicată serviciilor publice, ceea ce înseamnă că internauții pot ajunge dintr-un singur click la serviciile online, dintr-un buton separat pe prima pagină.</li> <li>● Pagina are actualizări recente și vizibile</li> </ul>	
--	--

*Sursă FSPAC*

### Securitate și protecția datelor personale (15 %)

Dintr-un total de 100 de puncte, la această categorie site-ul primăriei a obținut 6 puncte, deoarece pagina web nu este securizată și nu are certificare validă, nu există o politică pentru folosirea datelor personale, care ar trebui să fie vizibilă pe prima pagină, și nu oferă posibilitatea de a avea un cont în cadrul site-ului ca rezident al municipiului. Cu toate acestea, site-ul afișează mesajul de avertizare cu privire la folosirea cookie-urilor.

**Tabel 12. - Indexul de evaluare a e-gurvernării**

<p style="text-align: center;">PLUSURI</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Există mesajul de avertizare cu privire la folosirea cookie-urilor.</li> </ul>	<p style="text-align: center;">MINUSURI</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Securitatea trebuie îmbunătățită</li> <li>● Trebuie actualizate politicile de folosire</li> <li>● Nu există posibilitatea de logare pentru cetățeni.</li> </ul>
--	--

*Sursă FSPAC*

### Servicii online (25%)

Administrația locală a adoptat și implementat ghișeul.ro, platforma națională prin intermediul căreia sunt realizate mai multe tipuri de servicii online (ex. plata taxelor și impozitelor sau plata amenzilor). Un alt serviciu digital este posibilitatea de a verifica online autorizațiile de construcție sau certificatele de urbanism. Totodată, se pot depune online cereri pentru informații de interes public. Așadar, pe baza acestor indicatori, scorul obținut la această secțiune este 7,35 de puncte.

**Tabel 13. Indexul de evaluare a e-gurvernării**

<p style="text-align: center;">PLUSURI</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Există servicii online de plata taxelor și impozitelor, prin intermediul ghișeul.ro.</li> <li>● Plata amenzilor se realizează prin ghișeul.ro.</li> </ul>	<p style="text-align: center;">MINUSURI</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Nu oferă alte servicii online, dar mai există două secțiuni pentru publicații căsătorii și o bază de date cu autorizațiile de taxi.</li> </ul>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>● Există o registratură online.</li> <li>● Informații de interes public (legea 544/2001) online - se pot depune online cereri pentru informații de interes public.</li> <li>● Autorizații de construcție - există, prin intermediul propriei platforme.</li> <li>● Există aplicații mobile.</li> <li>● Certificat de urbanism online - poate fi verificat prin intermediul unei platforme proprii.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Nu există alte plăți oferite online.</li> </ul>
--	--

**Sursă FSPAC**

**Participarea și implicarea cetățenilor (20%)**

În ceea ce privește participarea și implicarea cetățenilor, cercetătorii de la Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării au oferit 6,67 de puncte din 100. Administrația nu a primit punctajul maxim, deoarece cetățenii nu pot publica comentarii la proiectele de hotărâri ale Consiliului local și nu pot adăuga comentarii sau trimite mesaje către Primărie prin intermediul paginii web, lipsește newsletter-ul local și nu există un chat pe site. Cu toate acestea, administrația locală a implementat Bugetarea Participativă și oferă audiențe online sau posibilitatea programării audiențelor online.

**Tabel 14. Indexul de evaluare a e-gurvernării**

PLUSURI	MINUSURI
<p>Administrația locală oferă audiențe online sau programarea audiențelor online.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Primăria a implementat programul de bugetare participativă.</li> <li>● Primăria deține și alte conturi active pe rețele sociale, de exemplu pagina de Facebook.</li> <li>● Există sondaje și chestionare pe site, precum și înregistrări audio sau video.</li> <li>● Primăria deține și alte conturi active pe rețele sociale, de exemplu pagina de Facebook.</li> <li>● Există sondaje și chestionare pe site, precum și înregistrări audio sau video</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Cetățenii nu pot publica comentarii la proiectele de hotărâri ale Consiliului Local.</li> <li>● Cetățenii nu pot adăuga comentarii sau trimite mesaje către primărie prin intermediul paginii web.</li> <li>● Primăria nu deține un newsletter local, prin intermediul căruia să comunice cu locuitorii.</li> <li>● Nu există un chat pe site, prin care cetățenii să adreseze probleme punctuale.</li> </ul>

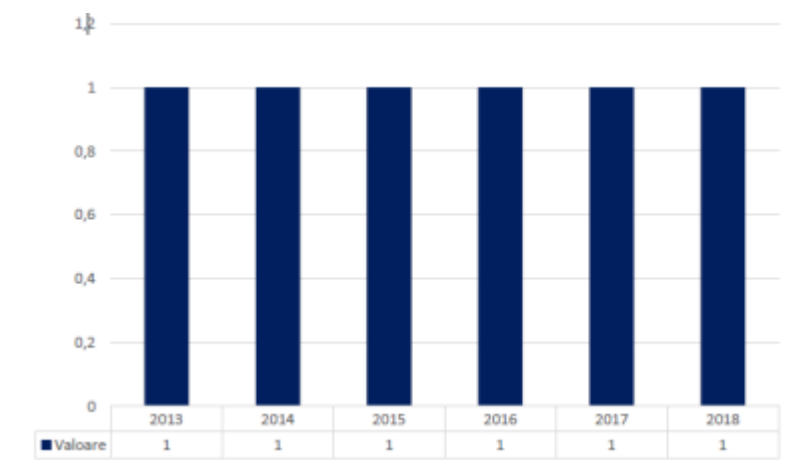
**Sursă FSPAC**

Pe lângă secțiunile standard de informare cu privire la legislație, program de funcționare etc, primăria deține o platformă proprie de plată online - pentru taxe și impozite, taxe cu executare silită, amenzi și salubritate (taxe ecologice), însă, nu este interconectată cu celelalte baze de date, dar este disponibilă pentru informare pentru celelalte departamente și servicii publice. Totodată, Primăria este înrolată la platforma ghiseul.ro, iar cetățenii au acces și la aceste servicii. La nivel de infrastructură de back-office, există un mecanism integrat de gestionare a documentelor interne, dar care trebuie să fie îmbunătățit.

**Încrederea cetățenilor în site-ul primăriei și proporția populației care utilizează internetul**

Încrederea cetățenilor în pagina web a primăriei a fost aceeași din 2013 până în 2018. Ceea ce indică o nevoie în creșterea educației cu privire la utilizarea acestora și îmbunătățirii calității site-ului și a serviciilor oferite prin intermediul său. La momentul de față, pagina web acordă o importanță scăzută serviciilor online complet digitalizate oferite cetățenilor sau firmelor, fiind gândit în mod preponderent pentru oferirea de informații. Însă, Primăria urmărește completarea serviciilor oferite în momentul de față.

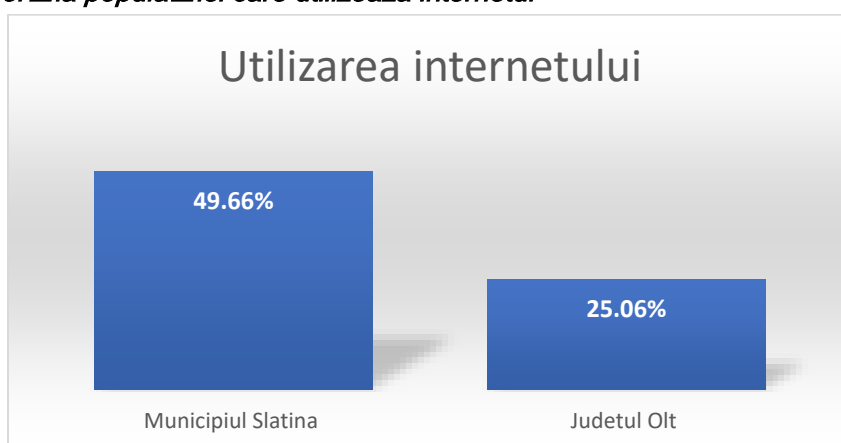
**Figura 25. Gradul de încredere al paginii web**



Sursă: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani:* <https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/>

Municipiul Slatina are cea mai mare pondere în rândul populației care utilizează internetul (peste 49,66%), în comparație cu persoanele din județul Olt care utilizează internetul (25,06%). O altă observație ar fi faptul că majoritatea localităților au o pondere peste 20% de cetățeni care utilizează internetul. Deși, Slatina are o proporție mare a populației care folosește internetul, întreg județul trebuie să demareze atât campanii de educare, care să ducă la creșterea acestui procent, cât și acțiuni pentru a oferi acces la internet cetățenilor, prin dezvoltarea infrastructurii aferente, atât în urban, cât și în rural.

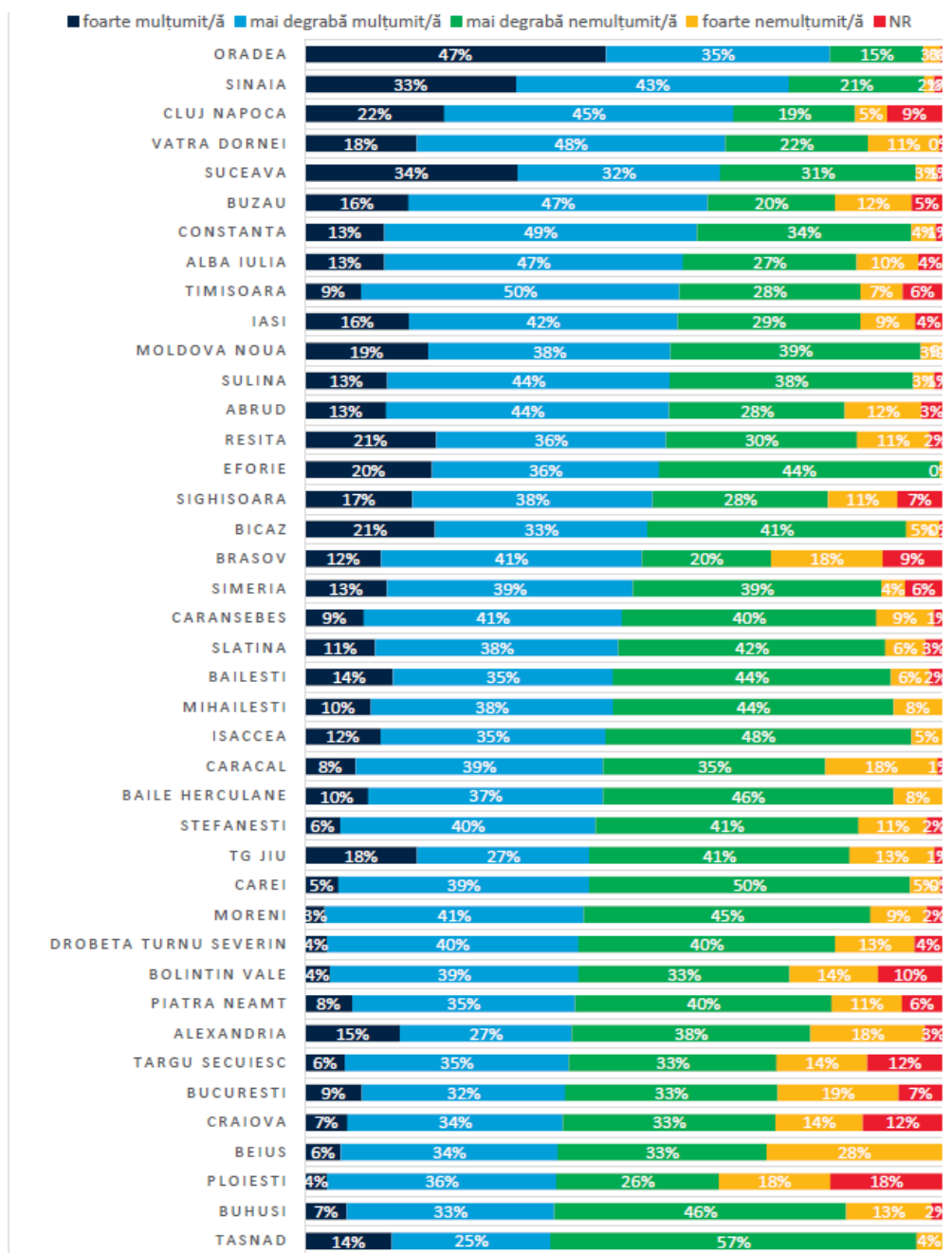
Figura 26. Proporția populației care utilizează internetul



Sursă: *Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani:* <https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/>

Satisfacția cetățenilor din Slatina cu privire la eficiența serviciilor administrative din orașul lor. Răspunsurile la întrebarea "În ce măsură sunteți mulțumit de activitatea administrației publice locale în domeniul urbanismului", din cadrul sondajului Barometrul Urban, realizat în cadrul Politicii Urbane a României, au reflectat că 49% dintre cetățenii care locuiesc în Slatina sunt satisfăcuți de calitatea locuirii. Rezultatul poziționează orașul peste media națională a mulțumirii cu privire la eficiența serviciilor administrative (51%).

Figura 27. În ce măsură sunteți mulțumit de activitatea administrației publice locale în domeniul Urbanismului



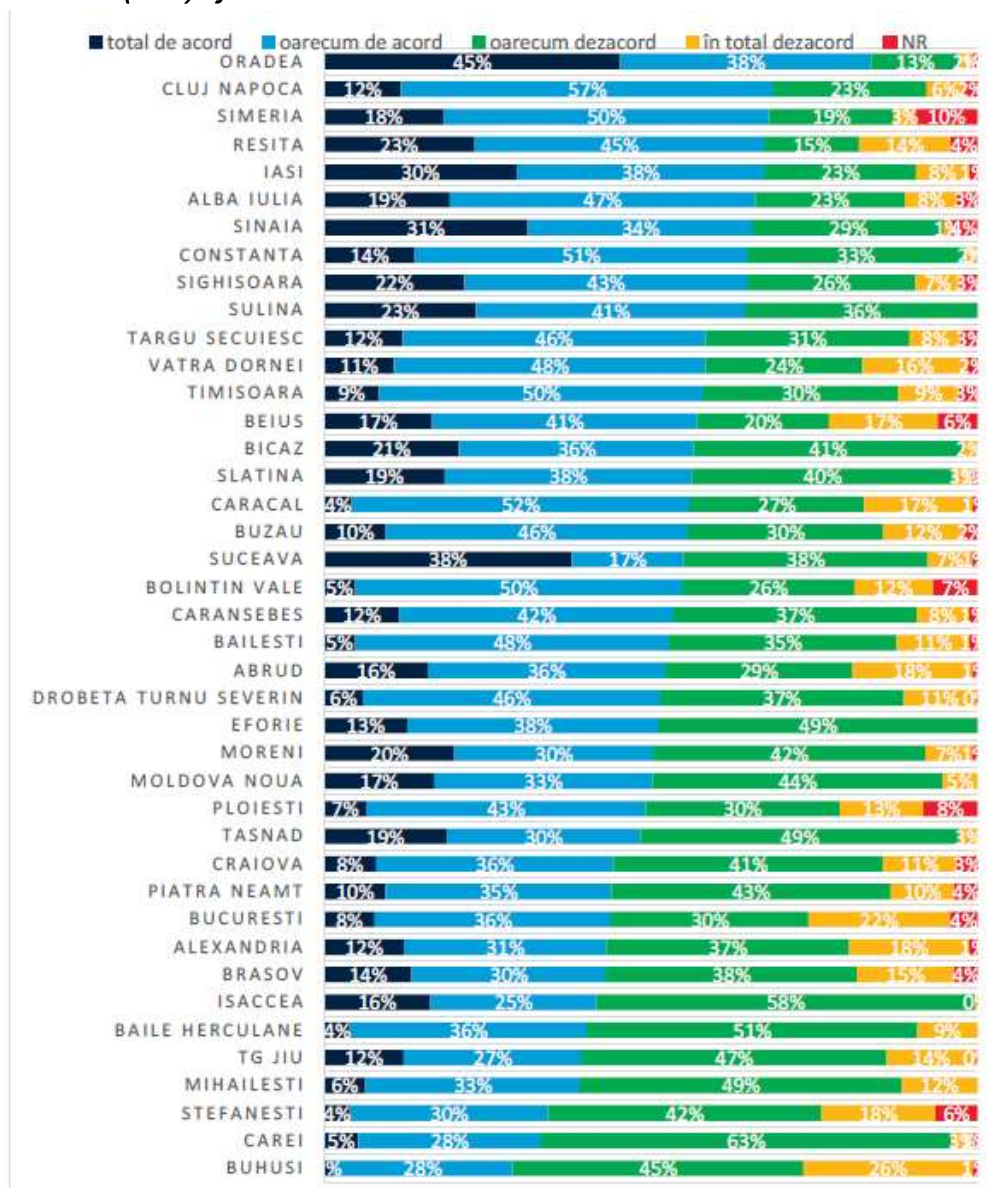
Sursă: *Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții*,

### Satisfacția cetățenilor cu privire la eficiența serviciilor administrative din orașul lor

Eficiența serviciilor administrative din orașele din România, din perspectiva cetățenilor, a fost analizată prin întrebarea „În ce măsură sunteți de acord cu următoarea afirmație: serviciile administrative ale orașului (meu) ajută în mod eficient oamenii”, în cadrul sondajului Barometru Urban. Astfel, potrivit barometrului, 52% din populația urbană declară că este de acord cu afirmația „în general, te poți baza pe administrația publică din orașul meu”. În Slatina, 57% din persoanele intervievate sunt de acord cu această afirmație, ceea ce poziționează municipiul peste media națională



Figura 28. În ce măsură sunteți de acord cu următoarea afirmație: „serviciile administrative ale orașului (meu) ajută în mod eficient oamenii”



Sursă: Sursă: *Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții, Informarea și implicarea cetățenilor în deciziile administrative*

Sondajul Barometru Urban a întrebat cetățenii dacă au fost informați cu privire la prevederile Planului Urbanistic General (PUG) și Strategia de Dezvoltare Locală (SDL), dacă au fost implicați /consultați în elaborarea PUG și SDL și dacă au cunoștințe privind proiectele de dezvoltare urbană ce vor fi implementate de administrația publică locală.

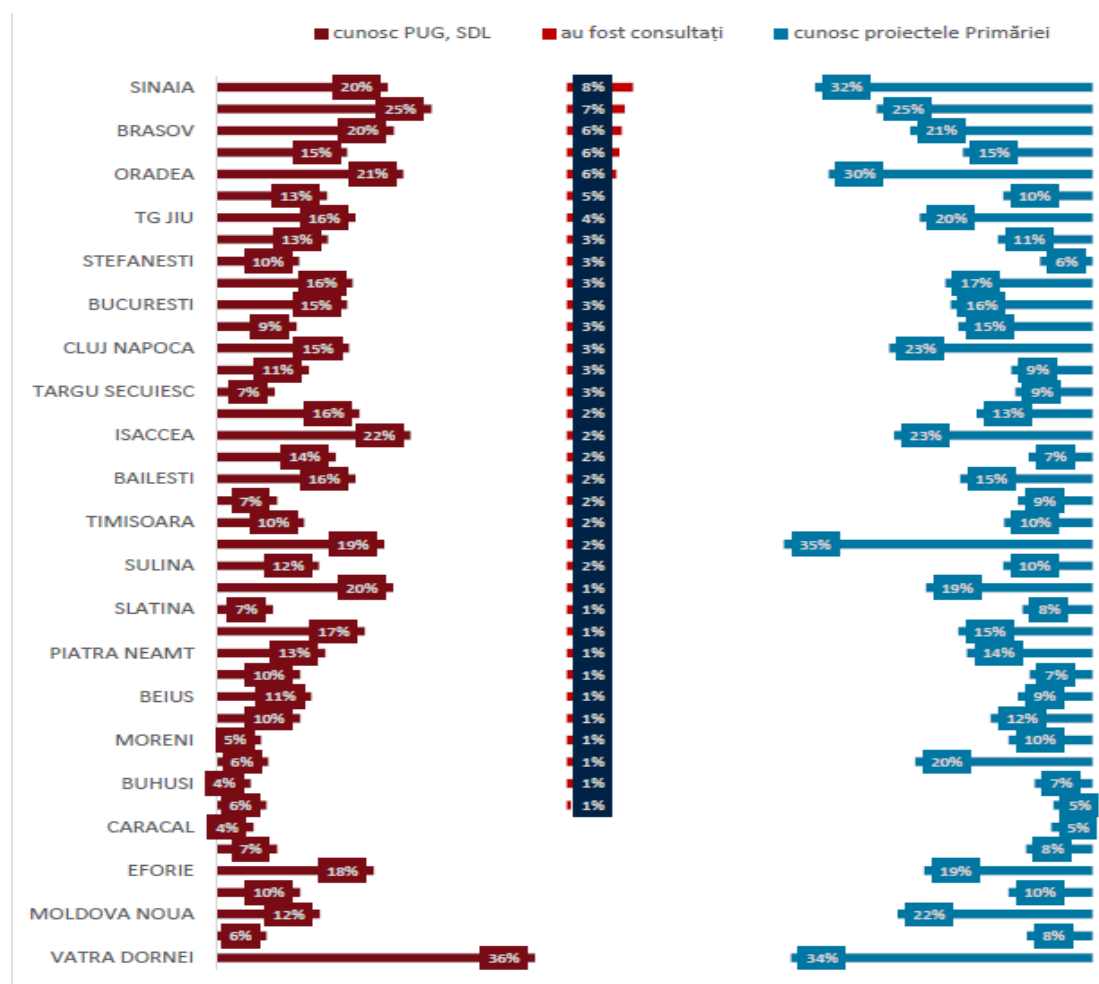
1% dintre persoanele care locuiesc în Slatina cunosc PUG-ul și SDL, 7% au fost consultate în elaborarea acestora și 6% cunosc proiectele primăriei. 3% din persoanele intervievate la nivel național au declarat că au fost implicate/ consultate în elaborarea PUG și SDL, ceea ce poziționează Slatina ca unul dintre orașele care au înregistrat ponderi ale implicării cetățenești peste media națională.

La nivel național, sondajul a concluzionat că informarea și implicarea cetățenilor în deciziile administrative se reflectă asupra încrederii în administrația publică locală:

- +8% încredere în administrație în cazul celor care cunosc PUG și SDL;
- +11% încredere în administrație în cazul celor care cunosc proiectele de dezvoltare ce vor fi implementate;
- +13% încredere în administrație în cazul celor care au fost implicați în realizarea PUG și SDL.

Așadar, pentru a crește încrederea și mulțumirea în rândul cetățenilor față de serviciile oferite de administrația publică locală din Slatina este necesară o mai mare implicare și informare a cetățenilor în ceea ce privește dezvoltarea și implementarea Planului Urbanistic General și a Strategiei de Dezvoltare Locală, precum și a proiectelor ce urmează a fi implementate. Deși, municipalitatea a obținut un scor peste media națională, este necesară îmbunătățirea acestui indicator printr-un efort de comunicare mai mare, precum și prin dezvoltarea unor mecanisme digitale de implicare.

**Figura 29. - Informarea și implicarea cetățenilor în deciziile administrative**



**Sursă: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții**

Totodată, conform Barometrului Urban, există cel puțin un mecanism de implicare cetățenească permanentă și de colaborare cu cetățenii în luarea deciziilor administrative la nivelul administrației locale în Slatina, Caracal.

Persoanele din Slatina au răspuns că administrația locală, în acest sens, a aplicat legea nr. 52/2003 privind transparența decizională. Respondenții au menționat că sunt realizate consultări publice prin ”postarea pe site-ul oficial al primăriei, dar sunt organizate și la sediul instituției”. În timp ce unele persoane au enumerat următoarele acțiuni: proiectele de hotărâri de consiliu local sunt puse în dezbatere publică; se face consultarea publicului la aprobarea documentațiilor de urbanism tip PUZ/PUD, o alta parte au răspuns că sunt utilizate rețelele de socializare pentru a consulta cetățenii, oferind si exemplu organizarea de consultări publice.

În plus, la nivelul municipiului Slatina, a fost implementat proiectul de Bugetarea Participativă, cu toate acestea, indexul de evaluare a guvernării electronice în orașele și municipiile din România - Front Office, **realizat de către Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării**, nu a oferit un punctaj maxim autorităților locale pentru implicarea și participarea cetățenilor în procesul decizional.

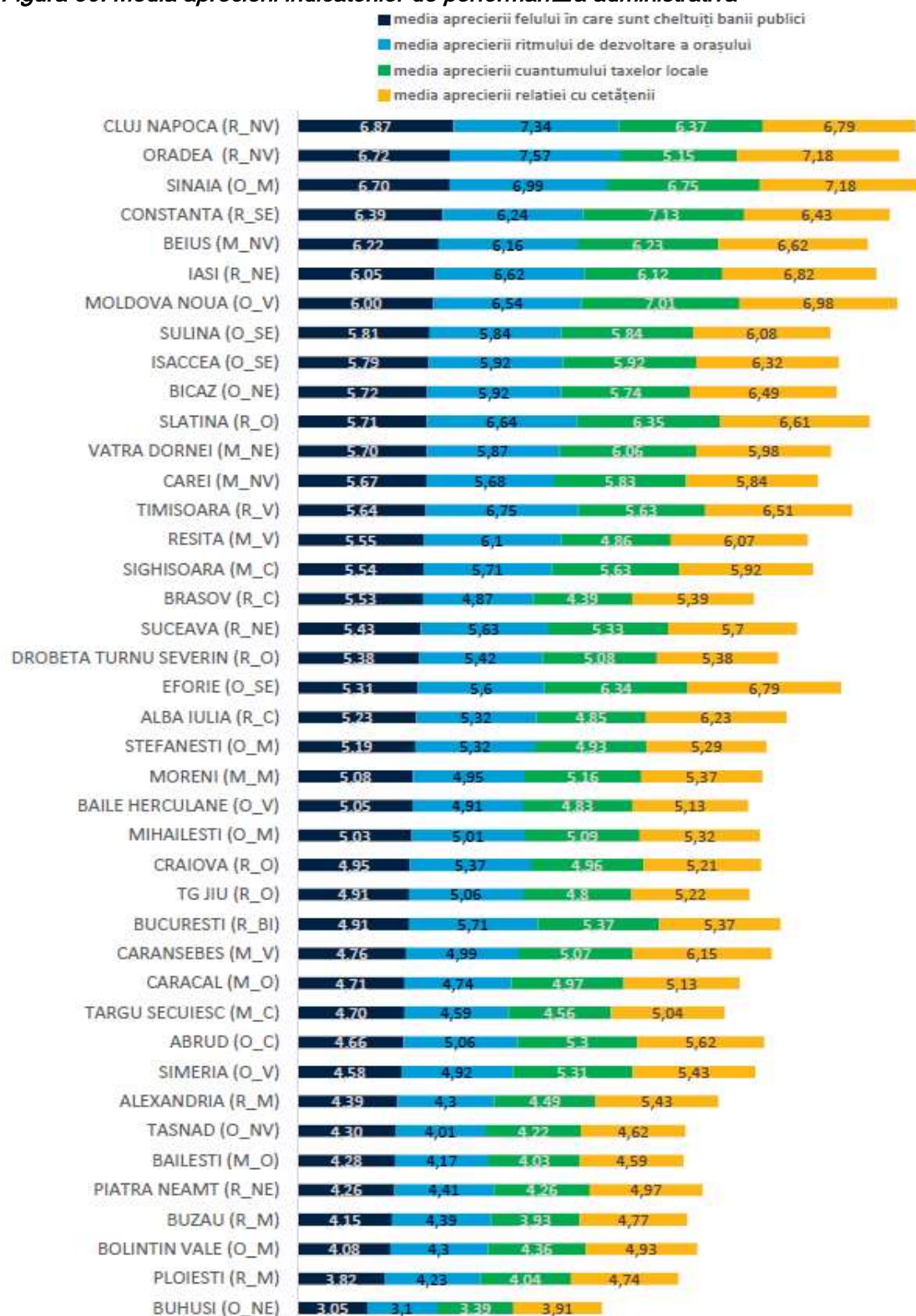
### **Media aprecierii indicatorilor de performanță administrativă**

Sondajul de opinie realizat în cadrul Politicii Urbane a României prezintă următoarele valori pentru media aprecierii indicatorilor de performanță administrativă, în ceea ce privește Municipiul Slatina: felul în care sunt cheltuiți banii publici (5,71), ritmul de dezvoltare al orașului (6,61); cuantumul taxelor locale (6,35) și relația cetățenilor cu autoritățile locale (6,61). Punctajele obținute sunt dintr-un total de 10 puncte posibile.

La nivel național, media celor patru indicatori de performanță administrativă este de 5,4. Analizați împreună, acești indicatori explică aproximativ 65% din dinamica încrederii în administrația locală. Totodată, relația cetățenilor cu autoritățile locale a obținut punctajul mediu cel mai ridicat, 5,71 puncte din 10, iar felul în care sunt cheltuiți banii publici a înregistrat punctajul cel mai scăzut: 5,19 puncte.

Ca atare, 4 dintre cei 4 indicatori în Slatina sunt peste media la națională. Pentru indicatorul cu cel mai ridicat punctaj obținut la nivel național, relația cetățenilor cu autoritățile locale (5,71 puncte), Slatina obținut 6,61.

Figura 30. Media aprecierii indicatorilor de performanță administrativă



Sursă: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții,

Exemple de proiecte de digitalizare

Cluj-Napoca a demarat o serie de inițiative de digitalizare, împreună cu sprijinul clusterelor IT&C: Antonia - funcționarul digital, Seniorii Digitali - program de educare digitală în rândul seniorilor (cum să utilizeze computerul și internetul, pentru a efectua plăți bancare online), Platforma ClujBusiness.ro, unde sunt comunicate informații legate de mediul de afaceri (informații, statistici, studii sectoriale sau înscrie profilul firmei pentru a publica evenimente), Bugetarea participativă sau Aplicație pentru parcuri, care monitorizează locurile disponibile.

Alba Iulia a derulat 196 de proiecte pilot, precum intelligent public lighting, car sharing, aplicație pentru petiții online, soluție pentru administrarea apartamentelor, senzori de parcare, cursuri digitale. Totodată, experiența acestora arată că este nevoie de o educație digitală a cetățenilor pentru a fi utilizate aceste soluții.

### **Studiu de caz Primăria Sector 3**

Servicii Digitale oferite de Primăria Sectorului 3:

Prin proiectul Primăria Non-Stop52, locuitorii sectorului 3 pot beneficia de următoarele servicii publice online:

- Plata taxelor și impozitelor locale online.
- Depunerea de cereri și documentație online pentru solicitarea unui loc de parcare;
- Obținerea de Certificate de Urbanism online;
- Depunerea de sesizări online și urmărirea lor;
- Aplicația „I love S3” permite vizualizarea hărții sesizărilor primite de la cetățeni, precum și statusul lor de rezolvare;
- Programarea online pentru căsătorii, transcrierea certificatelor/ extraselor de stare civilă;
- Eliberarea online de autorizații, acorduri și avize de funcționare comercială, prin intermediul platformei <http://edirect.e-guvernare.ro.53>;
- Eliberarea online a certificatelor de atestare fiscală;
- Înscrierea exclusiv online în creșele din Sectorul 3;
- O secțiune care permite cetățenilor o evaluare a activității instituției.
- Asociațiilor de proprietari pot transmite online documentele asociației.54
- Indexul de evaluare a serviciilor online, realizat de către Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării, plasează Primăria Sectorului 3 pe locul 8, în ceea ce privește e-guvernarea în România, cu un scor de 79,92 din 100.

### **Studiu de caz Oradea**

Servicii digitale la nivelul instituțiilor publice locale și operatorilor de servicii publice locale, structura infrastructurii IT conține)55:

- La nivelul Primăriei Oradea:
  - Impotax - impozite și taxe locale
  - Aplicația City Report care permite cetățenilor să transmită diverse sesizări și incidente către Primăria Oradea și operatorii serviciilor publice locale
  - Ecub - Contabilitate-buget
  - Invest – investiții
  - Cid – circuitul intern al documentelor
  - Agroregis – registrul agricol
  - Resum - resurse umane, salarizare
  - Audiențe - gestiunea audiențelor
  - Taxi - gestiune autorizații taxi
  - Evidența dosarelor în instanță
  - Arhivă Registratură
  - Aplicații pentru dispozitive mobile
  - SIGMA – sistem integrat de gestiunea datelor

o O aplicația GIS

o Indexul de evaluare a serviciilor online, realizat de către Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării, plasează Oradea ca fiind al 5-lea oraș din România în ceea ce privește e-guvernarea, cu un scor de 77,13 puncte din 100.

- Administrația Patrimoniului Imobiliar, Administrația Socială Comunitară, Centrul de Zi și Clubul Sportiv Municipal – au aplicații financiar-contabile.

- Administrația Patrimoniului Imobiliar: activitatea topografilor (MapSys (hărți) și TopoSys (prelucrare măsurători), SIGMI - evaluare economică, elaborare și calcul deviz, ofertarea și urmărirea lucrărilor de construcții și instalații și un program de devize și management al proiectelor în construcții și instalații, activitatea de gestiune a parcurilor publice: aplicație de control - pentru controlorii care dau amenzi (cu licență pe telefon).

- Oradea Transport Local dispune de un centru de date propriu, aplicația E-Ticketing, aplicație financiar-contabil, gestiune, salarizare, urmărire FAZ, urmărire alimentări, system supraveghere video.

- Compania de Apă Oradea: 22 Servere și un Firewall Hardware - Fortinet 200D.

### Studiu de Caz Cluj-Napoca

Servicii digitale puse la dispoziție de Primăria Cluj-Napoca

Platforma care permite plata impozitelor și taxelor locale online (impozite locale, taxe de concesiuni, taxe de închirieri).

- Programarea online a căsătoriilor.

- Programarea online pentru depunerea cererilor de transcriere a certificatelor/ extraselor de stare civilă/ extraselor multilingve ale actelor de stare civilă ale cetățenilor care au dobândit/redobândit cetățenia română.

- Depunerea și urmărirea online a peste 90 de formulare/cereri.

- Plata online a amenzilor de circulație și a celor acordate de poliția locală, plata altor taxe fără debit (taxa pentru eliberarea cărților de identitate, taxa de divorț, certificat urbanism, prelungire certificat urbanism sau autorizație de construcție, sit arheologic, intravilan/extravilan etc.) și plata taxei de liberă trecere.

- Plata online a amenzilor aflate în executare silită, serviciul fiind utilizat de mai multe firme.

- Servicii online implementate prin proiectul european "Sistem informatic integrat pentru servicii online oferite în municipiul Cluj-Napoca": Solicitare amplasare panouri publicitare și bannere; Solicitare organizare manifestații/evenimente publice, Serviciul gestiune autorizații pentru parcuri, Sesizare mașini abandonate, Sesizare câini comunitari, Sesizare cerșetori, Sesizare rampe clandestine, Sesizare probleme cu taxe și impozite, Sesizare probleme cu spațiile verzi, Sesizare probleme cu Asistența Socială, Sesizare probleme cu străzi, alei, drumuri, poduri, Sesizare probleme cu semnalizarea rutiera.

- Primăria Cluj-Napoca este înrolată și în portalul național ghișeul.ro, ceea ce permite cetățenilor să aibă acces și la e-serviciile puse la dispoziție de sistem.

- Programarea online pentru discuții cu personalul administrației prin solicitarea unui ticket albastru.

- Prezintă delimitarea și încadrarea teritoriului administrativ.

- Indexul de evaluare a serviciilor online, realizat de către Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării, plasează Cluj-Napoca ca fiind primul oraș din România în ceea ce privește e-guvernarea, cu un scor de 92,58 din 100.

Municipiul Slatina se află într-un proces de dezvoltare a identității și serviciilor digitale la standard europene. Scenariul în care se află se bazează pe o bună conectivitate, în ceea ce privește infrastructura internetului, servicii digitale front și back office în curs de dezvoltare (la momentul actual site-ul oferă posibilitatea doar de a accesa informații, depune formulare și face plăți, dar nu oferă servicii publice complet digitalizate), capital uman care necesită competențe digitale soft și hard și cetățeni insuficient alfabetizați digital, deși aproape 50% dintre oamenii din Slatina au acces la internet.

La nivel național, serviciilor publice digitale pentru întreprinderi sunt aproape inexistente sau puțin dezvoltate. În privința acestui indicator, Slatina se aliază la standardul național și nu a dezvoltat servicii dedicate sectorului privat. Un pas făcut în această direcție se poate observa în cadrul primăriei Sector 3 care

eliberează online autorizații, acorduri și avize de funcționare comerciale, prin intermediul unei platforme dedicate sau primăria municipiului Cluj-Napoca care a creat o platformă pentru mediul de business. Alte bune practici observate în cadrul Primăriei Sector 3 sunt înscrierea exclusiv online în creșele din Sectorul 3 sau posibilitatea ca administratorii blocurilor să depună online documentele.

În privința plăților online, Cluj-Napoca oferă serviciul plata online a amenzilor aflate în executare silită, acesta fiind utilizat de mai multe firme. Totodată, administrația din Cluj-Napoca a pus la dispoziția cetățenilor următoarele servicii, cu ajutorul fondurilor europene: solicitare amplasare panouri publicitare și bannere; solicitare organizare manifestații/evenimente publice, serviciul gestiune autorizații pentru parcări și un spațiu virtual interactiv dedicat sesizărilor (mașini abandonate, câini comunitari, cerșetori, rampe clandestine, probleme cu taxe și impozite, probleme cu spațiile verzi, probleme cu Asistența Socială, probleme cu străzi, alei, drumuri, poduri, probleme cu semnalizarea rutiera etc.) De asemenea, Primăria Sectorului 3 a dezvoltat o aplicație specială care permite cetățenilor să vizualizeze harta sesizărilor și să urmărească stadiul acestora, iar Oradea o aplicație care permite comunicarea problemelor către primărie și operatorii serviciilor publice locale.

Participarea și implicarea cetățenilor în Slatina prin intermediul e-guvernării a avut un scor scăzut în cadrul indexului ce evaluează digitalizarea în orașele din România, realizat de către Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării. Lipsa unui scor maxim se datorează faptului că cetățenii nu pot publica comentarii la proiectele de hotărâri ale Consiliului local și nu pot adăuga comentarii sau trimite mesaje către Primărie prin intermediul paginii web, lipsește newsletter-ul local și nu există un chat pe site. Un bun exemplu ar fi mecanismele implementate de Primăria Sectorului 3 (o secțiune care permite cetățenilor o evaluare a activității instituției) sau de Primăria Municipiului Cluj-Napoca (newsletter local, programarea online pentru discuții cu personalul administrației prin solicitarea unui ticket albastru sau organizarea dezbaterilor publice prin intermediul platformelor online etc).

Scorul obținut la secțiunea servicii digitale, în cadrul indexului de evaluare a e-guvernării, realizat de Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării, este 39,26 din 100 de puncte. Cu toate acestea, un aspect important este faptul că administrația derulează proiectul Aplicat, prin care urmărește optimizarea serviciilor publice locale, creșterea transparenței, elaborarea unei platforme dedicate comunicării între Primărie și părțile interesate și crearea unei aplicații destinate informării publice online, în timp real.

În privința infrastructurii de Smart City, primăria Oradea a făcut pași înspre transformarea orașului. Unul dintre acești pași este strategia dedicată acestui segment și dezvoltarea infrastructurii de bază (apa, transportul local etc) în servicii inteligente, prin dezvoltarea unor centre de date și oferirea de soluții digitale (de ex. e-ticketing). În acest segment, Alba Iulia se află în topul orașelor în curs de transformare digitală, cu 196 de proiecte smart dezvoltate, printre care car&bike sharing, iluminare inteligentă, aplicație pentru petiții online, soluție pentru administrarea apartamentelor, senzori de parcare, cursuri digitale etc. Potrivit Vegacomp Consulting, al doilea oraș în acest top este Cluj-Napoca care a implementat diferite proiecte de la funcționarul digital, până la cursuri de educație digitală. Unele dintre punctele importante realizate de către multe orașe sunt accesarea de fonduri europene adresate segmentului orașe inteligente, participarea la competiții pentru Smart Cities și dezvoltarea unor parteneriate sau colaborări cu orașe din Uniunea Europeană sau cu mediul privat și academic.

Procesul de a deveni un oraș inteligent este costisitor, complex și presupune mai multe etape. Cu toate acestea, la nivel de buget există fonduri atât europene, cât și naționale, iar din perspectiva bunelor practici și a cunoștințelor, experiența necesară este pusă la dispoziție de instituțiile europene sau de mediul privat, cât și de orașele mai avansate prin diferite forme de parteneriat. În dimensiunea orașe inteligente, Slatina are derulate 4 proiecte smart, dintre care 3 sunt de mobilitate și unul de smart living. Aceste date indică interesul administrației referitor la acest subiect, dar sugerează și faptul că municipiul este în urmă în ceea ce privește transformarea sa într-un oraș inteligent.

Alte două puncte importante în privința dezvoltării orașului inteligent Slatina sunt proiectul GrowSmarter - "Dezvoltare inteligentă pentru orașe europene 2014 – 2020", finanțat de Uniunea Europeană prin Programul Cadru Horizon 2020 și Planul integrat de acțiune Slatina Smart Impact - Soluții inovatoare pentru dezvoltare instituțională durabilă. De asemenea, municipiul Slatina face parte din orașele care au aderat voluntar la programul național „Guvernare transparentă, deschisă și participativă – standardizare,

armonizare, dialog îmbunătățit”, derulat de Secretariatul General al Guvernului și Ministerul Afacerilor Europene, alături de Cluj-Napoca, Oradea și Primăria Sectorului 3.

## 2.9.6 ANALIZA DIAGNOSTIC: CONCLUZII, PROVOCĂRI, TENDINȚE ȘI RECOMANDĂRI

PROVOCĂRI	RECOMANDĂRI
<b>Administrația publică locală și structurile asociative existente. Bugete locale</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Capacitate scăzută de absorbție a fondurilor europene semnificativ mai mari ce vor fi disponibile pentru zonele urbane din România.</li> <li>- Nivel scăzut al veniturilor generate din surse proprii.</li> <li>- Capacitate scăzută de atragere a investițiilor străine.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Întărirea capacității de atragere a fondurilor europene - atât interne (numărul de experți pe fonduri europene și pregătirea mai bună a personalului pe management de proiecte europene) cât și externe (parteneriate strategice cu firme specializate în scrierea de proiecte sau pregătirea de documentații tehnice).</li> <li>- Creșterea nivelului taxelor locale și identificarea unor noi surse de venit pentru bugetul local.</li> <li>- Consolidarea unei unități interne, posibil la nivel metropolitan, axată pe atragerea investitorilor și promovarea Slatinei ca destinație pentru investiții.</li> </ul>
<b>Resurse umane și materiale</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potențial limitat de atragere a forței de muncă calificate și a specialiștilor la nivelul administrației publice locale, datorate cu preponderență grilelor de salarizare reduse la nivelul bugetar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaborarea cu universități, mediul privat, cetățeni și societatea civilă pentru identificarea și implementarea proiectelor ce pot avea impact la nivel local în atragerea de resurse umane și materiale, precum și în eficientizarea fluxurilor administrative</li> <li>- Promovarea reînnoirii demografice, prin intermediul unor condiții mai bune pentru familii și a perfecționării reconcilierii vieții profesionale cu cea familială.</li> <li>- Promovarea ocupării forței de muncă prin intermediul unor locuri de muncă mai numeroase și a prelungirii și creșterii calității vieții profesionale.</li> </ul>
<b>Servicii publice digitale și relația cu cetățenii</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nu au fost dezvoltate servicii complet digitalizate, interacțiunea online între autoritățile publice și populație cuprinde doar depunerea formularelor online, programări și plăți.</li> <li>- Nu au fost dezvoltate servicii complet digitalizate pentru întreprinderi.</li> <li>- Nu există seturi de date în format deschis disponibile cetățenilor sau firmelor.</li> <li>- Lipsa unui departament dedicate procesului de digitalizare a Slatinei, inclusiv pentru dezvoltarea unui oraș inteligent.</li> <li>- Lipsesc instrumente de bază pentru participarea și implicarea cetățenilor.</li> <li>- O mai bună promovare a infrastructurii și serviciilor culturale existente în Slatina</li> <li>- Interacțiunea online între autoritățile publice și populație cuprinde doar publicarea de informații de interes public</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Municipiul Slatina se află într-un proces de dezvoltare a identității și serviciilor digitale la standarde europene. Scenariul în care se află se bazează pe o bună conectivitate, în ceea ce privește infrastructura internetului, servicii digitale front și back office în curs de dezvoltare (la momentul actual site-ul oferă posibilitatea doar de a accesa informații, depune formulare și face plăți, dar nu oferă servicii publice complet digitalizate), capital uman care necesită competențe digitale soft și hard și cetățeni insuficient alfabetizați digital, deși aproape 50% dintre oamenii din Slatina au acces la internet.</li> <li>- Îmbunătățirea infrastructurii de internet din zonă (conectivitate).</li> <li>- Înființarea unei entități dedicat procesului de digitalizare a serviciilor publice și transformare inteligentă a orașului. Ceea ce presupune crearea unor noi joburi, precum Data Manager sau Smart City Project Manager, și atragerea persoanelor cu studii superioare în IT în cadrul administrației.</li> <li>- Cetățeni și capital uman cu competențe digitale (Competențe digitale).</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezvoltarea unor instrumente digitale de comunicare eficiente și desfășurarea unor campanii ample și creative de comunicare, care să informeze cetățenii cu privire la diferitele instrumente dezvoltate și să genereze implicare din partea acestora.</li> <li>- Stabilirea și asumarea unei viziuni integrate a tuturor serviciilor publice oferite cetățenilor și o colaborare strânsă atât cu autoritățile centrale, cât și cu cele regionale.</li> <li>- Digitalizarea tuturor serviciilor publice și creșterea ratei de utilizare a acestora (e-Guvernare).</li> <li>- Creșterea implicării cetățenilor în procesul de dezvoltare a orașului prin derularea continuă a conceptului de bugetare participativă și dezvoltarea unei dialog online mai eficient și mai transparent, prin diferite instrumente digitale.</li> <li>- Accesarea fondurilor europene și naționale alocate pentru digitalizarea serviciilor publice.</li> <li>- Accesarea fondurilor europene și naționale alocate pentru dezvoltarea capacității administrative și digitalizarea serviciilor publice.</li> <li>- Aderarea la o alianță/organizație dedicată Smart City pentru a face schimb de bune practici și know-how.</li> <li>- Participa la diferite competiții europene de digitalizare și Smart City.</li> <li>- Atragerea mediului privat (start-up-uri sau big tech) pentru dezvoltarea de soluții smart prin parteneriate public-privat.</li> <li>- Recomandări pentru comunele parte din ZUF/ZM: adoptarea soluției digitale ghișeul.ro; posibilitatea accesării unor fonduri europene pentru dezvoltarea și implementarea serviciilor de e- guvernare; posibilitatea de a atrage mediul privat (start-up-uri sau big tech) pentru dezvoltarea de soluții smart prin parteneriate public-private; extinderea spațiilor pentru evenimente culturale (concerte, festivaluri etc.), promovarea evenimentelor culturale organizate în zonă pentru atragerea de turiști, atragerea de fonduri pentru reabilitarea și întreținerea clădirilor de patrimoniu aflate în stare de degradare.</li> </ul>
--	---

Pentru a pregăti o listă de proiecte prioritare, punctul de pornire este lista lungă de proiecte, unde vor fi incluse toate proiectele nerealizate sau neîncepute din SIDU Slatina 2014-2020 (vedeți tabelul de mai jos), și unde se vor adăuga proiecte culese de la administrația locală și de la cetățenii și actorii relevanți din zonă. Banca Mondială a elaborat o metodologie de prioritizare a proiectelor pentru strategii de dezvoltare locală. Această metodologie poate fi consultată aici: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/427191468179668911/pdf/97813-WP-ROMANIAN-P151596-Box391484B-PUBLIC.pdf>

**Table 4. Lista proiectelor din SIDU Slatina 2014-2020**

**OS1. Bază economică solidă și diversificată ce asigură competitivitatea la nivel local și regional**

Program	Proiect	Corelarea cu SDO	Responsabil, partenerii potențiali	Buget estimat (lei)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
1.1 Economie revitalizată - Program pentru dezvoltarea infrastructurilor de sprijin pentru afaceri	1.1.1. Proiect integrat de dezvoltare a parcului industrial prin diversificarea serviciilor și asigurarea infrastructurii tehnico - editare-	02.1. Dezvoltarea parcului industrial	UAT Slatina, SC Slatina Industrial Parc SA	5,000,000	1,100,000	Axa 2, PI 2.1, apelul de proiecte 2.1.B/ INTERREG V-A Romania - Bulgaria/ Bugetul local/ alte surse
	1.1.1.1. Înființarea unui incubator de afaceri în zona parcului industrial și activități și servicii conexe - de ex. educație antreprenorială pentru tineri		UAT Slatina, SC Slatina Industrial Parc SA, furnizori de utilități	30,000,000	6,582,000	Bugetul local, PPP
	1.1.1.2. Asigurarea infrastructurii interne de acces și tehnico - editară a parcului industrial (apă - canal, gaze, electricitate)	02.2 Dezvoltarea unui centru de afaceri și de facilități suplimentare	UAT Slatina, SC Slatina Industrial Parc SA	20,000,000	4,388,000	Bugetul local, fonduri guvernamentale / INTERREG V-A Romania - Bulgaria / POR 2.1 / alte surse
1.1.2 Proiect de dezvoltare a unui centru de afaceri și de facilități suplimentare (de ex. centru expozițional/ spațiu evenimente și târguri de afaceri), inclusiv centru de informare și dialog cu mediul de afaceri pentru promovarea oportunităților locale și atragerea de investiții	UAT Slatina		86,000	19,000	Bugetul local / INTERREG V-A Romania - Bulgaria / alte surse	
1.2. Slatina destinație de afaceri – Program de atragere și stimulare de investiții în municipiul Slatina	1.2.1 Studiu/ analiză pentru identificarea și promovarea oportunităților de investiții în municipiul Slatina și în împrejurimi Investment					

Readiness						
1.3 Tânăntrepreneur - Program de sprijin pentru antreprenori	1.3.1. Program de granturi mici pentru firme nou înființate, acompaniat de facilități de sediu și instruire/consultanță specializată în cadrul incubatorului de afaceri	O.2.4. Program de educație antreprenorială pentru tineri, O.2.3. Program de sprijin pentru antreprenori	UAT Slatina, SC Slatina Industrial Parc SA, furnizori de formare în domeniul antreprenoriatului, furnizori de servicii specializate în domeniu	225,000	50,000	Bugetul local / PPP / INTERREG V-A Romania - Bulgaria / POR 2.1 / POCU/ alte surse
1.4. Excelență în agricultură - Program de stimulare a domeniului agriculturii și a activităților conexe cu valoare adăugată mare (prelucrare, CDI)	1.4.1. Proiect de modernizare și dotare a fermei didactice de la Colegiul Agricol		UAT Slatina, Colegiul Agricol, ISJ Olt	10,000,000	2,194,000	Bugetul local / alte surse
	1.4.2. Proiect de înființare/ dezvoltare (PPP) a unui centru local de colectare și distribuție a produselor agricole ("Made in Olt") în zona Tudor Vladimirescu (proximitatea târgului)		UAT Slatina, CJ Olt, parteneri privați	20,000,000	4,388,000	INTERREG V-A Romania - Bulgaria / PPP / URBACT (soft) / Bugetul local/ Bugetul județean/ alte surse

#### OS2. Sistem de învățământ performant, corelat cu cerințele pieței muncii și ale angajatorilor

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
2.1 Învățământ în Slatina - Program de reabilitare și promovare a sistemului de învățământ tehnic și vocational de nivel 3	2.1.1. Modernizarea, implicit reabilitarea termică a Colegiului Tehnic Alexe Marin	O.1.44. Modernizarea Colegiului Tehnic Alexe Marin	UAT Slatina	8,000,000	1,755,156	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.5 / Bugetul local/ alte surse
	2.1.2. Reabilitarea, eficientizarea energetică, modernizarea și dotarea Colegiului Tehnic Metalurgic	O.1.49. Reabilitarea și modernizarea Colegiului Tehnic Metalurgic	UAT Slatina	4,558,000	1,000,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.5 / Bugetul local/ alte surse
	2.1.3. Construcția/reabilitarea/ modernizarea/ extinderea/ echiparea infrastructurii educaționale pentru învățământul profesional și tehnic - Colegiul Economic P. S. Aurelian	O.1.45. Modernizarea Colegiului Național Economic Petre S. Aurelian	UAT Slatina	4,558,000	1,000,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.5 / Bugetul local/ alte surse
	2.1.4. Reabilitare și modernizare Colegiul Național Vocațional Nicolae Titulescu		UAT Slatina	10,000,000	2,194,000	POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ POR 2014 - 2020, Axa 10, Prioritate de investiții 10.1/ Bugetul local/ alte surse
2.2 Slatina universitar - Program de diversificare/ extindere a sistemului de învățământ universitar și postliceal	2.2.1. Reabilitarea, modernizarea și extinderea clădirilor de la fostul Colegiu Ion Mincu, inclusiv reabilitare termică a clădirii din strada Drăgănești nr. 25 (fostul Colegiu Ion Mincu)	O.1.50. Reabilitarea și modernizarea clădirilor universitare din Municipiul Slatina	UAT Slatina, unitatea de învățământ superior interesată	15,000,000	3,291,000	POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ POR 2014 - 2020, Axa 10, Prioritate de investiții 10.1/ Bugetul local/ alte surse
	2.2.2. Analiză/ Studiu privind opțiunile adaptării sistemului de învățământ postliceal la cerințele pieței muncii și la domeniile prioritare pentru perioada 2014 - 2020 (conform PLAI Olt)		UAT Slatina, ISJ Olt, CJ Olt, unități de învățământ tehnic și vocational	132,000	29,000	Bugetul local / POCU 2014-2020 / INTERREG V-A Romania - Bulgaria / alte surse

**OS3. Atractivitate crescută a municipiului printr-un sistem revitalizat de dotări de agrement și cultură de nivel municipal și extramunicipal**

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, partenerii potențiali	Buget estimat (lei)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
3.1 Program de marketing turistic și promovarea patrimoniului municipiului Slatina	3.1.1 Studiu privind dezvoltarea turismului la nivel regional în relație cu punctul național de informare și promovare turistică	O2.5. Studiu privind dezvoltarea turismului la nivel regional și dezvoltare punct de informare turistică	UAT Slatina, CJ Olt, CNIPT	162,000	35,600	Bugetul local / Buget județean / alte surse
	3.1.2 Marketing și promovare turistică prin intermediul CNIPT		UAT Slatina, CNIPT	34,640	7,600	Bugetul local/ alte surse
	3.1.3 Proiect integrat de branding și de promovare turistică		UAT Slatina, CNIPT	1,000,000	220,000	Buget local / alte surse
3.2 Recreere în Slatina, program pentru revitalizarea și extinderea dotărilor de agrement de interes municipal și extramunicipal	3.2.1 Proiect integrat de dezvoltare a Clubului Nautic/ Plajei Olt - ponton Sparge val la pista de caiac-canoe, perete de câțărăt, sistem instalații înotare, dotare cu mobilier urban		UAT Slatina	1,504,000	330,000	Bugetul local / alte surse
	3.2.2 Modernizarea și dotarea bazei sportive și de agrement 1 Mai din municipiul Slatina - incl. Asfaltare Stadion 1 Mai	O.1.57. Modernizarea Stadionului 1 Mai și a bazei sportive	UAT Slatina, CSM Slatina	7,000,000	1,536,000	Bugetul local / alte surse
	3.2.3 Proiect integrat de realizare a unui parc tematic și de agrement în Pădurea Strehareți: amenajare parc, modernizarea Grădini Zoologice	O1.56. Realizarea unui parc tematic în Municipiul Slatina	UAT Slatina	80,000,000	17,552,000	Bugetul local / alte surse
	3.2.4 Reabilitarea infrastructurii de agrement din cadrul cartierului Progresul, din municipiul Slatina (Baza sportivă Dobrescu)		UAT Slatina	15,000,000	3,291,000	Bugetul local / alte surse
	3.2.5 Acoperire patinoar		UAT Slatina, CSM Slatina	200,000	44,000	Bugetul local / alte surse
3.3 Cultură în Slatina	3.3.1 Itinerarii de cultură urbană – noua și vechea Slatina și trasee tematice pentru reconectarea centrului istoric	O.1.62 din SDD	UAT Slatina	501,000	110,000	Bugetul local / alte surse
	3.3.2 Punerea în valoare a catacombelor din parcul Eugen Ionescu și parcul Pitesti localizate în municipiul Slatina (Reabilitare monumentelor istorice și punerea în valoare a catacombelor din parcul Eugen Ionescu)		UAT Slatina	2,000,000	430,000	INTERREG V-A Romania - Bulgaria / Mecanismul financiar SEE/ Bugetul local/ alte surse
	3.3.3 Implementare plan strategic Atelier Intercultural Victoria		UAT Slatina, operatori culturali	2,803,000	615,000	Bugetul local / PPP/ granturi în domeniul culturii/ alte surse
	3.3.4 Restaurare, consolidare și modernizare Casa Pântâneau – Centrul Eparhial Social – Cultural, str. Sevastopol nr. 1		Consiliul Județean Olt în parteneriat cu Episcopia Slatinei și Românilor	10,000,000	2,194,000	POR 2014 – 2020. Axa 5. Prioritate de investiții 5.1 / Bugetul local / alte surse

**OS4. Infrastructură și servicii urbane adecvate cerințelor și necesităților tinerilor și familiilor tinere**

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
4.1. Habitat - program de locuințe pentru tineri	4.1.1. Construirea de locuințe pentru familii tinere	O.1.39. <i>Construirea de locuințe pentru familii tinere</i>	UAT Slatina	13,000,000	2,853,000	Bugetul local, PPP / POR 9.1 / Bugetul local / alte surse
	4.1.2. Construcție locuințe (Unitatea Militară)		UAT Slatina	8,400,000	1,843,000	Bugetul local
4.2. Educație modernă - program de modernizare a infrastructurii preșcolare, școlare și liceale	4.2.1. Construire grădiniță cu program prelungit în Slatina, strada Tunari, nr. 1		UAT Slatina	7,520,000	1,650,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.4 / Bugetul local / alte surse
	4.2.2. Reabilitare și modernizare - corp B al Grădiniței nr 5 (Str. Banului)	O.1.52. <i>Reabilitarea și modernizarea grădinițelor din Municipiul Slatina</i>	UAT Slatina	2,279,000	500,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.4 / Bugetul local / alte surse
	4.2.3. Reabilitare și modernizare Grădinița cu program prelungit nr. 3 Slatina; Str. Frații Buzzești		UAT Slatina	911,500	200,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.4 / Bugetul local / alte surse
	4.2.4. Reabilitare și modernizare Școala Gimnazială nr.1, Str. Ion Moroșanu, nr.2		UAT Slatina	5,000,000	1,097,000	POR 2014 - 2020, Axa 10, Prioritate de investiții 10.1 / POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1 / Bugetul local / alte surse
	4.2.5. Construire sala sport Școala Gimnazială Vlaicu Vodă din Municipiul Slatina	O.1.47. <i>Modernizarea Școlii Gimnaziale Vlaicu Vodă</i>	UAT Slatina	4,500,000	988,000	Bugetul local / alte surse
	4.2.6. Modernizarea și extinderea Școlii Gimnaziale Eugen Ionescu	O.1.46. <i>Modernizarea Școlii Gimnaziale Eugen Ionescu</i>	UAT Slatina	5,000,000	1,097,000	POR 2014 - 2020, Axa 10, Prioritate de investiții 10.1 / POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1 / Bugetul local / alte surse
4.2.7. Modernizarea și extinderea Colegiului Național Ion Minulescu	4.2.7. Modernizarea și extinderea Colegiului Național Ion Minulescu	O.1.43. <i>Modernizarea și extinderea Colegiului Național Ion Minulescu</i>	UAT Slatina	10,000,000	2,194,000	POR 2014 - 2020, Axa 10, Prioritate de investiții 10.1 / POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1 / Bugetul local / alte surse
	4.2.8. Reabilitarea și modernizarea clădirii și a dotărilor Colegiului Național Radu Greceanu (inclusiv teren de sport)	O.1.48. <i>Reabilitarea și modernizarea Colegiului Național Radu Greceanu</i>	UAT Slatina	10,000,000	2,195,000	POR 2014 - 2020, Axa 10, Prioritate de investiții 10.1 / POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1 / Bugetul local / alte surse
4.3. Excelență în învățământ	4.3.1. Proiectare și Execuție Centru județean de excelență		UAT Slatina	700,000	156,000	Bugetul local

**OS5. Capital uman dezvoltat în zonele dezavantajate, cu prioritate cartierul Tudor Vladimirescu și Progresul IV (Școala de Poliție) \***

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
5.1 Program pentru extinderea infrastructurii și serviciilor comunitare din zonele dezavantajate	5.1.1. Constituirea și funcționarea parteneriatului local (grup de acțiune locală - GAL) pentru dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității: elaborare strategie, contribuție proprie.	O 1.32. Diversificarea serviciilor sociale locale adresate comunității de etnie romă	UAT Slatina, Grup de acțiune locală (GAL)	130,000	28,600	Programul Operațional Capital Uman 2014-2020, Axa prioritară 5 - Dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității/ PPP/ Bugetul local/ alte surse
	5.1.1. Proiect integrat de înființare a unui Centru de servicii integrate pentru comunitățile dezavantajate – sănătate/ igienă, educație, consiliere socială		UAT Slatina, GAL, ONG furnizoare de servicii sociale	6,000,000	1,317,000	POR 2014 - 2020, Axa 9, PI 9.1 sau Axa 8 PI 8.1/ Bugetul local/ alte surse
	5.1.3. Reabilitarea/modernizarea/ dotarea cantinei sociale din municipiul Slatina	O 1.34 Îmbunătățirea condițiilor de locuire, siguranță și mobilitate pentru persoane din grupuri vulnerabile	UAT Slatina, furnizori de servicii sociale de drept public sau privat, acreditați conform legii	3,000,000	659,000	Buget local / POR 2014 - 2020, Axa 9, PI 9.1 sau Axa 8, P.I.8. / Bugetul local/ alte surse
	5.1.4. Centrul pentru adăpostirea persoanelor abuzate și a celor cu dizabilități și dezvoltarea de servicii sociale în această direcție, în municipiul Slatina	O 1.31 Centrul pentru adăpostirea persoanelor abuzate și a celor cu dizabilități și dezvoltarea de servicii sociale în această direcție, în municipiul Slatina	UAT Slatina, furnizori de servicii sociale de drept public sau privat, acreditați conform legii	5,000,000	1,097,000	POR 2014 - 2020, Axa 9, PI 9.1 sau Axa 8 PI 8.1/ Bugetul local/ alte surse
	5.1.5 Construcție/ reabilitare, modernizare grădiniță și dotarea cu mobilier (în vederea asigurării deservirii cartierului Tudor Vladimirescu)	O 1.36 Îmbunătățirea condițiilor de locuire, siguranță și mobilitate pentru persoane din grupuri vulnerabile	UAT Slatina	2,279,000	500,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții, 3/ POR 2014 - 2020 / Bugetul local/ alte surse
5.2. Program de extindere și modernizare a infrastructurii rutiere și tehnico - edilitare din zonele dezavantajate	5.2.1. Proiect de extindere și reabilitare a sistemului de alimentare cu apă și canalizare în cartierul Tudor Vladimirescu		UAT Slatina, Compania de Apă Olt	10,000,000	1,194,000	POIM 2014 - 2020 / Bugetul local/ alte surse

	5.2.2. Continuarea modernizării infrastructurii rutiere în cartierul Tudor Vladimirescu			16,280,000	3,572,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, PI 4.3/ Bugetul local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P 1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de străzi în Municipiul Slatina și P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina		UAT Slatina	din care 7,84 mil carosabil și 8,44 mil pietonal	din care 1,72 mil carosabil și 1,852 mil pietonal	
	5.2.3. Proiect de extindere și reabilitare a infrastructurii edilitare în cartierul Progresul IV (Cartier Școala de Polție)		UAT Slatina, Compania de Apă Olt	8,000,000	1,756,000	POIM 2014 - 2020 / Bugetul local/ alte surse
	5.2.4. Modernizarea cartierului Școala de Polție din municipiul Slatina			4,979,331	1,092,000	
	Corelare cu PMUD - P 1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de străzi în Municipiul Slatina și P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina		UAT Slatina	din care 4,36 mil carosabil și 0,615 mil pietonal	din care 0,96 mil carosabil și 0,135 mil pietonal	POR 2014 - 2020, Axa 4, PI 4.3/ Bugetul local/ alte surse
	5.2.5. Amenajare loc de joacă și spațiu public comunitar în cartierul Progresul IV (Cartier Școala de Polție)		UAT Slatina, GAL	500,000	110,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, PI 4.3/ Bugetul local/ alte surse
5.3. Program de asigurare a accesului la locuire pentru populația din categoriile dezavantajate	5.3.1. Construire locuințe sociale strada Nicolae Balcescu	O.1.30 Program de reabilitare și modernizare a infrastructurii existente de servicii sociale	UAT Slatina, GAL	5,000,000	1,097,000	POR 2014 - 2020, Axa 9, PI 9.1, Bugetul local/ alte surse
	5.3.2. Reabilitare imobilului de pe str. T. Vladimirescu, nr.92 B și atribuire destinație		UAT Slatina, GAL	1,000,000	220,000	POCU 2014-2020, Axa 4, OS 4.1 / Bugetul local/ alte surse
	5.3.3. Reabilitarea și adaptarea imobilului de pe strada Tudor Vladimirescu nr.92A ca locuințe sociale		UAT Slatina	4,000,000	878,000	POR 2014 - 2020, Axa 9, PI 9.1 / Bugetul local/ alte surse
	5.3.4. Construire locuințe sociale strada Tudor Vladimirescu.		UAT Slatina, GAL	5,000,000	1,097,000	POR 2014 - 2020, Axa 9, PI 9.1 / Bugetul local/ alte surse
	5.3.5. Reabilitarea și modernizarea locuințelor sociale din strada Drăgănești nr.23		UAT Slatina, GAL	10,000,000	2,194,000	POR 2014 - 2020, Axa 9 / Bugetul local/ alte surse

OS6. Infrastructură și servicii publice care asigură deservirea tuturor categoriilor de utilizatori						
Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
6.1. Program pentru îmbătrânire activă	6.1.1. Centru de zi pentru persoanele vârstnice din municipiul Slatina	O.1.30 Program de reabilitare și modernizare a infrastructurii existente de servicii sociale	UAT Slatina, furnizori de servicii sociale de drept public sau privat, acreditați conform legii	5,000,000	1,097,000	POR 2014 - 2020, Axa 8, PI 8.1/ Bugetul local, PPP, alte surse
6.2. Extinderea infrastructurii tehnico - edilitare în zonele periferice izolate	6.2.1. Alimentare cu energie electrica T23 - Dealul Viilor, Mircea Botez și Str. Mesteacanului		UAT Slatina, furnizorii de servicii	5,000,000	1,097,000	Bugetul local
6.3. Servicii medicale de calitate	6.3.1. Infintare Centru de oxigenare hiperbara		UAT Slatina, furnizorii de servicii	10,000,000	2,194,000	POR 2014 - 2020, Axa 8, PI 8.1, PPP, alte surse, Bugetul local
	6.3.2. Centru rezidential integrat medico-social de reabilitare a persoanelor adulte cu probleme de sanatate mintala		UAT Slatina, furnizorii de servicii	7,000,000	1,536,000	POR 2014 - 2020, Axa 8, PI 8.1, PPP, alte surse, Bugetul local

**OS7. Siguranță crescută în spațiul public**

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
7.1 Program de creștere a siguranței în spațiul public	7.1.1. Reabilitare și modernizare adăpost câini fără stăpân Sărăcești	Q.1.53. Adăpost pentru animale la Sărăcești	UAT Slatina	1,000,000	220,000	Bugetul local
	7.1.2. Modernizare și extindere sistem supraveghere video în municipiul Slatina		UAT Slatina	1,823,200	400,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, PI 4.1, alte surse, Bugetul local
	Corelare cu PMUD - P.4.3 Sistem integrat de management al traficului și mobilități urbane și impunere a regulilor, siguranța și securitate					

**OS8. Infrastructură care încurajează deplasările durabile și deservește într-un mod eficient zonele rezidențiale**

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
8.1 Velo Slatina, program pentru constituirea infrastructurii pentru biciclete și pietoni.	8.1.1 Proiect pentru realizarea unor benzi pentru biciclete pe străzile A.I. Cuza și E. Teodorou.	Q.1.5. Dezvoltarea infrastructurii de transport velo	UAT Slatina	2,734,800	600,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P.3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete.					
	8.1.2 Proiect pentru realizarea unor benzi pentru biciclete pe strada Crișan.		UAT Slatina			
	Corelare cu PMUD - P.3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete.					
	8.1.3 Proiect pentru realizarea unor benzi pentru biciclete pe străzile Primăverii și Libertății.		UAT Slatina			
	Corelare cu PMUD - P.3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete.					
	8.1.4 Incluziunea de piste de biciclete pe str. Artileriei - str. Cireașov - str. Pitești		UAT Slatina			
	Corelare cu PMUD - P.3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete.					
	8.1.5 Proiect pentru realizarea unor benzi de bicicletă partajate cu traficul auto pe străzile Basarabilor, Banului, Strehareți și Cuza Vodă.		UAT Slatina			
	Corelare cu PMUD - P.3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete.					
	8.1.6 Proiect pentru realizarea unor piste de bicicletă de agrement pe strada Drumul lui Stroie (Carol I).		UAT Slatina			
	Corelare cu PMUD - P.3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete.					
	8.1.7 Proiect pentru amplasarea parcului pentru biciclete în jurul principalelor obiective de interes public.		UAT Slatina			
Corelare cu PMUD - P.3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete						
8.1.8 Introducerea unui sistem de bike sharing		UAT Slatina	4,102,200	900,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse	
Corelare cu PMUD - P.3.1 Proiect integrat de mobilitate durabilă (componente biciclete și vehicule electrice) și P.7.9 Creare structură de gestionare a sistemului de bike-sharing						
8.1.9 Crearea de spații și trasee cu prioritate pentru pietoni în centralitățile de cartier		UAT Slatina	6,837,000	1,500,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse	
Corelare cu PMUD - P.3.4 Crearea de spații și trasee cu prioritate pentru pietoni în centralitățile de cartier						
8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de	8.2.1 Modernizarea infrastructurii de transport în comun în Municipiul Slatina, prin	Q.1.2 Modernizarea infrastructurii	UAT Slatina, operatorul de transport public	117,500,000	25,778,850	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget



transport in comun	achiziționarea de vehicule ecologice	de transport in comun în Municipiul Slatina, prin achiziționarea de echipamente și dotări			local/ alte surse	
	<p>Corelare cu PMUD - P 2.1 Însoțirea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice.</p> <p>8.2.2 Modernizarea/ extinderea infrastructurii de transport public în zona Sat Nou – Cîrașoav – Strehareți (4 stații)</p> <p>Corelare cu PMUD - P 2.2 Dezvoltarea unei rețele de stații de transport public local inteligente și autonome (Intelli Bus Hub Net)</p> <p>8.2.3 Construirea/ modernizarea stațiilor de transport în comun în zonele rezidențiale periferice - Tudor Vladimirescu, Clococloav, Progresul IV (după prelungirea liniilor de transport public).</p> <p>Corelare cu PMUD - P 2.2 Dezvoltarea unei rețele de stații de transport public local inteligente și autonome (Intelli Bus Hub Net)</p> <p>8.2.4 Modernizarea stațiilor de transport în comun amplasate pe circulațiile majore ale orașului, inclusiv amenajarea unor stații de transport în comun reprezentative: la Plaja Olt, intrările în oraș și în centrul istoric, la intersecția străzilor A.I. Cuza și E. Teodoroiu, Gara CFR și intersecția str. Primăverii cu str. Libertății (sens giratoriu Libertății – Cornișei Primăverii)</p> <p>Corelare cu PMUD - P 2.2 Dezvoltarea unei rețele de stații de transport public local inteligente și autonome (Intelli Bus Hub Net) prin introducerea unor autogări/ stații de transport în comun (incl. parcare)</p> <p>Corelare cu PMUD - P 2.2 Dezvoltarea unei rețele de stații de transport public local inteligente și autonome (Intelli Bus Hub Net)</p> <p>8.2.6 Proiect de amenajare a spațiului public, parcuri și stațiilor de transport din zona Gării CFR în vederea constituirii unui nod intermodal</p> <p>Corelare cu PMUD - P 6.1 Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autogări, prin reamenajarea urbanistică necesare și asigurarea funcțiilor specifice.</p> <p>8.2.7 Proiect de amenajare a autobazel, inclusiv stații de încărcare vehicule electrice</p> <p>Corelare cu PMUD - P 2.3 Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public.</p> <p>8.2.8 Sistem integrat de plată a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)</p> <p>Corelare cu PMUD - P 2.4 Sistem integrat de plată a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)</p> <p>8.2.9 Introducerea sistemului de management al transportului public</p> <p>Corelare cu PMUD - P 2.3 Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public</p> <p>8.2.10 Îmbunătățirea transportului public urban prin reabilitarea infrastructurii rutiere aferentă traseelor de transport public, pe străzile: Pitești, Vintilă Vodă și Văilor.</p> <p>Corelare cu PMUD - P 2.1 Modernizarea străzilor pe care circula transportul public</p>		UAT Slatina, operatorul de transport public	13,218,200	2,900,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
			UAT Slatina	2,507,000	550,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
			UAT Slatina	1,230,660	270,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
			UAT Slatina, operatorul de transport public	4,558,000	1,000,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
		0.1.3 Asigurarea accesibilității la sistemul de transport în comun în Municipiul Slatina	UAT Slatina, operatorul de transport public	1,823,200	400,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
			UAT Slatina	14,517,230	3,185,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse

	8.1.11 Îmbunătățirea transportului public urban prin supralărgirea infrastructurii rutiere aferentă traseului de transport public pe strada Drăgănești		UAT Slatina	10,000,000.00	2,194,000	Buget local/ alte surse
8.3. Managementul eficient al traficului	8.3.1 Realizare de sisteme de management și monitorizare a traficului (modernizare sistem de semaforizare, centru de comandă și monitorizare, supraveghere video) Corelare cu PMUD - P.4.3 Sistem integrat de management al traficului și mobilități urbane și impunere a regulilor, siguranța și securitate		UAT Slatina	10,484,000	2,300,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	8.3.2 Instalarea stațiilor electrice de încărcare și introducerea unui sistem de management al stațiilor electrice de încărcare Corelare cu PMUD - P.3.2 Proiect integrat de mobilitate durabilă (componentele biciclete și vehicule electrice)		UAT Slatina	911,600	200,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	8.3.3 Campanii de educație pentru mobilitate urbană durabilă Corelare cu PMUD - P7.1, P7.2, P7.3, P7.4, P8.1, P8.6, P8.9		UAT Slatina	7,383,960	1,620,000	Buget local/ alte surse

ANEXA 10 - DISCUTIUNILE FINANCIARE (CONTINUT)

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
9.1 Program pentru modernizarea străzilor din cartierele periferice	9.1.1. Modernizarea străzilor din cartierele Clocociov și Progresul IV	O.1.8, O.1.9. Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere și pietonale în perimetrul central și în zona pericentrală și periferică	UAT Slatina	19,615,000	4,303,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Bugetul local / PNDL /alte surse
	Corelare cu PMUD - P.1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de strazi în Municipiul Slatina și P.3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina			din care 6,12 mil carosabil și 13,496 mil pietonal	din care 1,34 mil carosabil și 1,961 mil pietonal	
	Infrastructuri pietonale în municipiul Slatina					
	9.1.2. Modernizarea străzilor din cartierele Tudor Vladimirescu și Grădiște (str. Abatorului, str. Grădiște)			1,890,000	634,000	
	Corelare cu PMUD - P.1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de strazi în Municipiul Slatina					
	9.1.3. Modernizarea străzilor din cartierele Satu Nou, Sărăcești Cireasov și Primăvera			44,127,000	9,723,300	
Corelare cu PMUD - P.1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de strazi în Municipiul Slatina și P.3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina	din care: 25 mil carosabil și 19127000 pietonal	din care 5,53 mil carosabil și 4.196.300 pietonal				
9.1.4. Modernizarea străzilor din cartierele Steaua și Primăveri	8,395,000	1,842,000				
Corelare cu PMUD - P.1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de strazi în Municipiul Slatina - orizont 2030 și P.3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina	din care 3,8 mil carosabil și 4.590.000 pietonal	din care 0,84 mil carosabil și 1.007.000 pietonal				
9.2. Program de modernizare a centrului istoric	9.2.1. Modernizarea străzilor din Centrul Istoric	O.1.7 Continuarea modernizării centrului istoric din Municipiul Slatina	UAT Slatina		461,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Bugetul local / PNDL /alte surse
	Parte din proiectul PMUD - P.1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de strazi în Municipiul Slatina și P.3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina			1,194,000	din care: 0.23 mil carosabil și 171.000. Pietonal	
	9.2.2 Continuarea pietonizării centrului istoric și crearea unei zone low emissions		UAT Slatina	10,164,340	2,230,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD P.3.1 Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului.					
9.2.3 Construire parcare subterană zona Primăriei municipiului Slatina			UAT Slatina	7,000,000	1,536,000	Bugetul local, PPP

	9.2.4 Proiect pentru amenajarea unor spații publice reprezentative la intrările în centrul istoric (5 spații) - în cadrul traseelor pietonale		UAT Slatina	1,500,000.00	330,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelat cu PMUD - P5.1 Definierea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului					
9.3 Program pentru sistematizarea/ optimizarea sistemului de parcare	9.3.1 Proiect pentru realizarea de parcuri supraetajate (sub sau supraetajate) în zonele rezidențiale: Progresul I-II-III, Ecaterina Teodoroiu, Steaua, Crișan I-II, Vâlcea-Tunari (5 parcuri)	O.1.4. Dezvoltarea infrastructurii de parcare urbane cu destinație temporară și rezidențială	UAT Slatina	45,124,100	9,900,000	Bugetul local, PNLD, alte surse
	Corelare cu PMUD: P4.1 Construcția de parcuri rezidențiale multi-etajate					
	9.3.2 Proiect de regulament local (hotărâre Consiliu Local) – "Legea" regulamentul parcarilor		UAT Slatina	274,000	60000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD: P4.1 Proiect integrat de gestionare a parcarilor în Municipiul Slatina și P7.10 Crearea structurii de gestionare a regulamentului de parcare					
9.3.3 Implementarea unui sistem IT integrat de parcare cu plată (corelat cu sistemul de management al traficului)	O.1.4. Dezvoltarea infrastructurii de parcare urbane cu destinație temporară și rezidențială	UAT Slatina, Poliția locală, administrator privat	3,191,000	700000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ PPP/ Buget local/ alte surse	
Corelare cu PMUD: P4.1 Proiect integrat de gestionare a parcarilor în Municipiul Slatina						

**OS10. Eficientizarea fluxurilor principale de persoane și de marfă dinspre și către oraș prin modernizarea și extinderea infrastructurii pentru traficul greu și a rețelei majore de circulație**

Program	Proiect	Corelare cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
10.1 Ocolitoarea Slatina	10.1.1 Realizare varianta ocolitoare prin modernizare infrastructura rutiera existentă în municipiul Slatina (Traseu format din Pitesti, Oltuz, Ionascu, 13 Decembrie, Piata Ecaterina Teodoroiu, George Poboran, Sfântul Constantin Brancoveanu) *	O.1.13. Construcția centurii de ocolire a Municipiului Slatina destinată traficului greu	UAT Slatina	47,860,000	10,500,000	Bugetul local, PNLD, alte surse
	Parte din proiectul PMUD - P 4.3 Reabilitarea și modernizarea variantei Oltuz	O.1.14. Lărgirea și modernizarea penetrațiilor traseului de centură cu străzi urbane				
10.2 Amenajarea intrării în oraș dinspre Podul Olt - bretea de ieșire de la Clubul Nautic/ amenajarea intersecției	10.2.1 Amenajarea intrării în oraș dinspre Podul Olt - bretea de ieșire de la Clubul Nautic/ amenajarea intersecției		UAT Slatina	2,000,000	439000	Bugetul local, PPP
	10.2.2 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport		UAT Slatina Ministerul Transporturilor Compania Națională de	470,486,000	103,122,000	Programul Operational Infrastructura Mare 2014-2020 cu cofinanțare de la
	Corelare cu PMUD - P 1.4 Realizare varianta ocolitoare conform Master					

**OS11. Rețea de spații verzi publice extinsă, care pune în valoare atracțiile locale, reconectând zonele rezidențiale cu centrul istoric**

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
11.1 Program de amenajare a unor spații publice comunitare în cartiere	11.1.1. Amenajare spații publice comunitare în cartiere (scururi, locuri de joacă, spații verzi etc.): scuaruri în cartierele Clocociov, Progresul III, Sat Nou, Sărăcești, Cireașov și str. Nicolae Bălcescu și reconfigurarea spațiului public în cartierele Progresul I și Progresul II		UAT Slatina	4,558,000	1,000,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.3 /Bugetul local/ alte surse
	11.1.2 Sistem de irigații pentru spații verzi aferente proiectelor implementate		UAT Slatina	6,750,000	1,481,000	Bugetul local/ alte surse
11.2. Program de amenajare și reconectare a spațiilor publice reprezentative din municipiul Slatina	11.2.1 Proiect reamenajare spațiului public reprezentativ de pe dealul Grădiște		UAT Slatina	500,000	110,000	Bugetul local, PPP
	11.2.2 Traseu de agrement Strehareți (str. Drumul lui Stroa/ Carol I)		UAT Slatina	3,372,920	740,000	Bugetul local/ POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1
	11.2.3 Traseu pietonal Parcul Esplanada-Centrul Istoric (Primărie) - Complex Sportiv 1 Mai - Clubul Nautic Corelare cu PMUD - P 3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina		UAT Slatina	500,000	110,000	Bugetul local/ POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1

**OS12. Poluare redusă și calitate ridicată a factorilor de mediu în municipiul Slatina**

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
12.1 Centura verde, proiect complex de constituirea unei centuri verzi cu vegetație de protecție	12.1.1 Centura Verde a Municipiului Slatina Corelat cu PMUD - P1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de străzi în Municipiul Slatina	01.26 Centura Verde a Municipiului Slatina	UAT Slatina	1,000,000	439,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1 / Bugetul local/ alte surse
12.2 Harta mediului în sistem informatic integrat – proiect complex de realizare a unei hărți de calitate a mediului și a unui sistem operativ de informare pentru managementul calității aerului și pentru reducerea nivelului de poluare al acestuia în Municipiul Slatina.	12.2.1 Harta calității mediului în sistem informatic integrat	01.24 Harta calității mediului în sistem informatic integrat	UAT Slatina, Agenția pentru Protecția Mediului Olt	250,000	55,000	INTERREG V-A Romania - Bulgaria / Bugetul local/ alte surse
12.3 Colectăm eficient - Program pentru asigurarea unei gestionări durabile a colectării deșeurilor	12.3.1 Proiect de continuare a înlocuirii containerelor de la suprafață cu containere îngropate în restul zonelor de locuire colectivă		UAT Slatina	3,500,000	768,000	Bugetul local/ alte surse

**OS13. Terenuri degradate recuperate și reintroduse în circuitul urban**

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
13.1 Văile Slatinei, program de ecologizare/ transformare/ consolidare a văilor și versanților din municipiul Slatina	13.1.1 Casetarea paravului Marița și Clocoțov și Sopot în zona Tribunal din municipiul Slatina. Reabilitarea zonei Mănăstirea Clocoțov din municipiul Slatina. Realizarea drumului de acces cuprins între strada Constantin Brâncoveanu, strada Mănăstiri, strada Eugen Ionescu și Poliția Municipiului Slatina	O.1.23. Eliminarea efectelor negative asupra mediului prin dezvoltarea infrastructurii conexe	UAT Slatina, Agenția pentru Protecția Mediului Olt	54,000,000	11,848,000	Buget local / INTERREG V-A Romania - Bulgaria/ alte surse
	13.1.2. Punerea în siguranță a Barajului Ștreangu din municipiul Slatina	O.1.27. Punerea în siguranță a Barajului Ștreangu din Municipiul Slatina	UAT Slatina, Agenția pentru Protecția Mediului Olt	9,000,000	1,975,000	Buget local / INTERREG V-A Romania - Bulgaria / alte surse
	13.1.3. Consolidarea versanților Grădiște, Școala de Poliție, Oltuz, Dealul Viilor din municipiul Slatina	O.1.21. Consolidarea versanților	UAT Slatina	50,000,000	10,970,000	Buget local / INTERREG V-A Romania - Bulgaria / alte surse
	13.1.4. Ecologizarea și reintroducerea în circuitul urban a terenului degradat de pe strada Abatorului (Lacul lui Bruno și malurile acestuia)			10,000,000	2,194,000	Buget local, POR2014-2020, Axa 4, PI 4.2/ alte surse
13.2 Conversia și reintegrarea în circuitul urban a Unității Militare	13.2.1. Amenajare parc în municipiul Slatina, str Tunari, nr 1, Județul Olt		UAT Slatina	18,027,000	3,955,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Bugetul local/ alte surse
	13.2.2. Reabilitare Cercul Militar strada Ionașcu nr. 65		UAT Slatina	7,000,000	1,536,000	Bugetul local/ alte surse
13.3 Reintroducerea în circuitul urban al fostului parc Aleea Oltului	13.3.1. Amenajare parc		UAT Slatina	2,000,000	439,000	Buget local/ alte surse
	13.3.2. Execuție parc skateboard în municipiul Slatina		UAT Slatina	2,000,000	439,000	Buget local/ alte surse

**O514. Eficiență energetică crescută**

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
14.1. Program de creștere a eficienței energetice și modernizare a clădirilor publice	14.1.1 Reabilitarea clădirii Spitalului Dermato Psihiatrie Olt Slatina (Str. Drăgănești nr. 35)	O.1.18. Eficiență energetică sporită pentru clădirile instituțiilor publice	UAT Slatina	100.000.000	21.940.000	POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.1 Reabilitarea și modernizarea sediului Direcției de Protecție și Asistență Socială, str. Frații Buzzești nr. 6		UAT Slatina			POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.3. Reabilitarea și modernizarea sediului DADPP, strada Unirii nr. 1B		UAT Slatina			POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.4 Reabilitare imobil monument istoric de pe strada Lipsăni nr.44		UAT Slatina, parteneri privați/ parteneri internaționali			POR 2014 - 2020, Axa 5, Prioritate de investiții 5.1, INTERREG V-A Romania - Bulgaria, SEE/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.5 Reabilitarea clădirii administrative aparținând Primăriei Slatina, str. M. Eminescu nr. 63		UAT Slatina			POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ bugetul local/ alte surse
	14.1.6 Reabilitarea clădirii administrative aparținând Primăriei Slatina, str. M. Eminescu nr. 61		UAT Slatina			POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.7 Reabilitarea și modernizarea corpului B al Primăriei Municipiului Slatina		UAT Slatina			POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.8 Modernizarea și extinderea Sediului Primăriei Slatina, str. Mihail Kogălniceanu nr.1		UAT Slatina			SEE/ SUERD/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.9 Eficientizarea energetică și consolidarea clădirii sediului S.C. Parc Industrial, str. Pitești nr.19,		UAT Slatina			POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.10 Reabilitare termică pentru îmbunătățirea eficienței energetice la Biblioteca Județeană Olt „Ion Minulescu”		Consiliul Județean Olt			947.353,87
14.1.11 Reabilitare termică pentru îmbunătățirea eficienței energetice la clădirile publice care aparțin Consiliului Județean Olt – Centrul Militar Județean Olt	Consiliul Județean Olt	1.139.778,50	245.673,21	POR 2014-2020, Axa prioritară 3, P.1.3.1, Op. B- Clădiri publice.		
14.1.12 Reabilitare termică pentru îmbunătățirea eficienței energetice pentru sediul Consiliului Județean Olt	Consiliul Județean Olt	1.952.785,47	428.430,33	POR 2014-2020, Axa prioritară 3, P.1.3.1, Op. B- Clădiri publice.		
14.1.13 Creșterea eficienței energetice a clădirii reprezentând sediul Direcției Generale de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Consiliul Județean Olt	1.810.144,96	397.135,79	POR 2014-2020, Axa prioritară 3, P.1.3.1, Op. B- Clădiri publice.		
14.1.14 Reabilitare termică pentru îmbunătățirea eficienței energetice la clădirea Inspectoratului de Protecție Civilă Olt	Consiliul Județean Olt	507.333,22	111.306,10	POR 2014-2020, Axa prioritară 3, P.1.3.1, Op. B- Clădiri publice.		

	14.1.15 Reabilitare termică pentru îmbunătățirea eficienței energetice la Spitalul Județean de Urgență Slatina		Consiliul Județean Olt	14.728.577,25	3.231.368,41	POR 2014-2020, Axa prioritară 3, P.1.3.1, Op. B-Clădiri publice
	14.1.16 Creșterea eficienței energetice a clădirii Apartamente – Fosta Vila de Protocol		Consiliul Județean Olt	606.123,73	132.980,29	POR 2014-2020, Axa prioritară 3, P.1.3.1, Op. B-Clădiri publice
14.2. Program de creștere a eficienței energetice și modernizare a clădirilor rezidențiale	14.2.1. Lucrări de intervenție necesare implementării proiectului Sprijinirea investițiilor în eficiența energetică a blocurilor de locuințe din Municipiul Slatina, pentru familii cu un venit mediu sub 350 Euro/ luna	O. 1.16: Reabilitarea termică a clădirilor de locuit multietajate	UAT Slatina	10.500,000	2.304,000	POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.2.2. Reabilitare termică la blocurile de locuințe etapa av'a		UAT Slatina	280.000,000	61.430,000	POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ SLUERD/ Bugetul local/ alte surse
14.3. Program de facilitare a transportului pietonal și reabilitarea monumentelor istorice -iluminat arhitectural	14.3.1. Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal * corelare cu PMUD 4.4 Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal		UAT Slatina	14.130,000	3.100,000	Bugetul local/ POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/alte surse
	14.3.2. Reabilitarea monumentelor istorice din municipiul Slatina - iluminat arhitectural		UAT Slatina	2.000,000	439,000	Bugetul local/ INTERREG V-A Romania - Bulgaria / Mecanismul financiar SEE / alte surse
	14.3.3 Modernizarea, eficientizarea, extinderea sistemului de iluminat public și reabilitarea instalațiilor electrice din Municipiul Slatina		UAT Slatina	23.500,000	5.155,770	Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
14.4. Elaborare Plan de Acțiune privind Energia Durabilă al Municipiului Slatina	14.4.1 Elaborare Plan de Acțiune privind Energia Durabilă al Municipiului Slatina		UAT Slatina	80,000	17,600	Bugetul local

## 2.10 SMART CITY



## 2.10.1 Context local – Smart City Slatina

Documentele strategice dedicate și proiectele recente pentru transformarea municipiului într-un Smart City sunt prezentate mai jos, acoperind o gamă largă de dimensiuni smart, cu accent pe emobilitate, iluminat inteligent, servicii publice digitale. O analiză detaliată a serviciilor de e-guvernanta în municipiul Slatina se regăsește în cadrul secțiunii *Profil □i capacitate administrativă*.

**Planul integrat de acțiune Slatina - Soluții inovatoare pentru Dezvoltare instituțională** durabilă care ar trebui să stea la baza obținerii finanțării nerambursabile pentru implementarea soluțiilor de electromobilitate din municipiu include următoarele acțiuni pentru implementare în perioada 2021-2027:

- Elaborarea unei **platforme pentru comunicarea dintre Primăria Slatina și părțile interesate (societatea civilă, mediul de afaceri, ONG-uri)**, cu scopul de a facilita participarea și implicarea societății în dezvoltarea municipiului, în perioada 2018-2023. (parteneri: ONG-uri, IMM-uri și Universitățile care au reprezentare locală, firme de consultanță; rezultate: participarea activă, creșterea transparenței și creșterea gradului de implicare, resurse financiare: buget local, FEDR, EEA)

- Stabilirea unei **structuri administrative interne cu rol de a facilita schimbul de informații interdepartamentale ce au rol în găsirea soluțiilor smart pentru activitățile administrative**, în perioada 2018-2022 (parteneri: MDRAPFE, Universitățile care au reprezentare locală și ONG-uri, rezultate: îmbunătățirea și eficientizarea schimbului de informații și comunicării între departamente, cunoașterea și aplicarea unitară a soluțiilor smart la nivelul administrației publice, creșterea actului administrativ și a satisfacției cetățenilor cu privire la serviciile furnizate, sursă de finanțare: buget local)

- **Stabilirea, prioritizarea și implementarea proiectelor smart de dezvoltare locală** 2018-2022 (parteneri societatea civilă, IMM-uri, instituții publice locale, ADR SV, MDRAPFE, rezultate: creșterea de proiecte implementate, îmbunătățirea nivelului de atragere de fonduri nerambursabile pentru implementarea proiectelor de dezvoltare locală)

- Crearea unei **aplicații pentru telefonie mobilă destinată informării publice online și în timp real**, în perioada 2018-2020 (parteneri Universitățile care au reprezentare locală, Firme de consultanță din domeniul IT, Camera de Comerț și Industrie Slatina, Centrul pentru Dezvoltarea Teritorială și Urbană, Fondul pentru Inovare Civică, Fundația pentru Inovarea pentru Dezvoltarea Societății civile, Fundația Româno-Americană, Enel România, Raiffeisen Bank România, Banca Transilvania)

- Înființarea unui **consiliu consultativ pentru soluții smart**, cu membrii din diferite domenii de activitate, public și privat, în perioada 2018- 2024 (parteneri Societatea Civilă, ONG, IMM-uri, Universitățile care au reprezentare locală, instituții descentralizate, rezultate: reducerea discrepanțelor între nevoile reale ale cetățenilor și proiectele de implementare ale Autorității Publice Locale, Eficientizarea procesului de implementare a proiectelor și obiectivelor de investiție a administrației locale, evitarea apariției disfuncționalității neconcordanțelor și stabilirea soluțiilor optime generale acceptate de Autoritatea Publică Locală și societatea civilă, menținerea nivelului de comunicare reală dintre autoritățile locale și cetățeni, buget local)

### Proiecte majore potențiale în domeniul Smart City în municipiul Slatina

- **Municipiul Slatina va avea transport public local 100% electric. Strategia de transport electric integrat estimează** 18 de autobuze electrice, o nouă autobază, 25 de stații de încărcare, toate stațiile de transport modernizate cu e-ticketing, afișaj electronic, camera video și dispecerat. Parcul de autobuze electrice poate fi finanțat din Programul de Cooperare Româno-elvețian, Axa Prioritară 4 – Dezvoltarea unui transport public urban ecologic, în special electric și stimularea deplasărilor nemotorizate în orase, respective prin licitație de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.
- **proiectul „Management modern și eficient al iluminatului public în municipiul Slatina”**, finanțat prin Programul Operațional Regional și PNRR - înlocuirea tuturor unităților de lumină vechi existente din orașul Slatina cu unități care utilizează surse de lumină cu tehnologie LED și implementarea unui sistem de

telegestionare a unităților de iluminat, asigurând o reducere importantă a consumului de energie și a emisiilor de CO2.

- **dezvoltarea rețelei de internet WiFi în locurile publice** printr-un proiect finanțat prin POR 2021- 2025
- **proiectul pentru optimizarea serviciilor publice locale și creșterea transparenței.** Acesta este finanțat în cadrul Axei Prioritare „Administrație publică și sistem judiciar accesibile și transparente”, operațiunea „Introducerea de sisteme și standarde comune în administrația publică locală ce optimizează procesele orientate către beneficiari în concordanță cu SCAP”, din cadrul Programului Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020, și trebuie finalizat până în 2021. Proiectul cuprinde: o platformă dedicată serviciilor pentru cetățeni și actualizarea sistemului de management de date existent prin digitalizarea fluxurilor interne, precum și arhivarea digitală a arhivei instituției și prevede necesitatea elaborării unui plan pentru atragerea utilizatorilor la serviciile online și achiziția de semnătură electronică pentru persoanele implicate în procesul de emitere documente oficiale în cadrul fluxurilor digitale. Ca urmare, prin proiectul APLICAT soluționarea cererilor cetățenilor se va putea face prin preluarea directă de la serviciile publice care dețin toate documentele și informațiile necesare, iar comunicarea cu administrația publică se va putea realiza online pe toate nivelurile.
- Municipiul Slatina a implementat în perioada 2015 – 2019 proiectul „**Dezvoltare inteligentă pentru orașe europene 2014 – 2020**”, prin participarea la **Proiectul GrowSmarter** finanțat prin programul Orizont 2020. Prin acest proiect de dezvoltare a orașelor în Smart Cities, municipiul a beneficiat de experiența orașelor lider în acest segment și a dezvoltat următoarele 8 soluții inteligente, cu scopul de a îmbunătăți calitatea vieții cetățenilor, de a reduce impactul asupra mediului al activităților economice și de a crea o dezvoltare economică durabilă. Soluțiile sunt următoarele: eficiență și climat inteligent pentru reabilitarea clădirilor, informații și soluții de recuperare și refolosire a energiei, soluții inteligente de producere a energiei locale, sisteme de iluminat public inteligente, selectare selectivă a deșeurilor, transformarea deșeurilor în energie electrică, management inteligent al traficului, vehiculele alimentate cu carburanți alternativi pentru o mai bună calitate a aerului și soluții inteligente pentru mobilitate. În cadrul acestui proiect, municipiul Slatina și-a asumat replicarea următoarelor soluții smart din orașe precum Stockholm, Cologne sau Barcelona:

## 2.10.2 Cadru teoretic

### Concepte legate de Orașul Inteligent

Conform unui studiu al Organizației Națiunilor Unite, aproximativ 68% din populația planetei ar urma să locuiască în regiunile urbane în următorii 30 de ani. Proiecțiile arată că urbanizarea, respectiv schimbarea treptată a reședinței populației din zonele rurale în cele urbane, coroborată cu creșterea globală a populației lumii ar putea adăuga încă 2,5 miliarde de oameni în zonele urbane până în anul 2050.

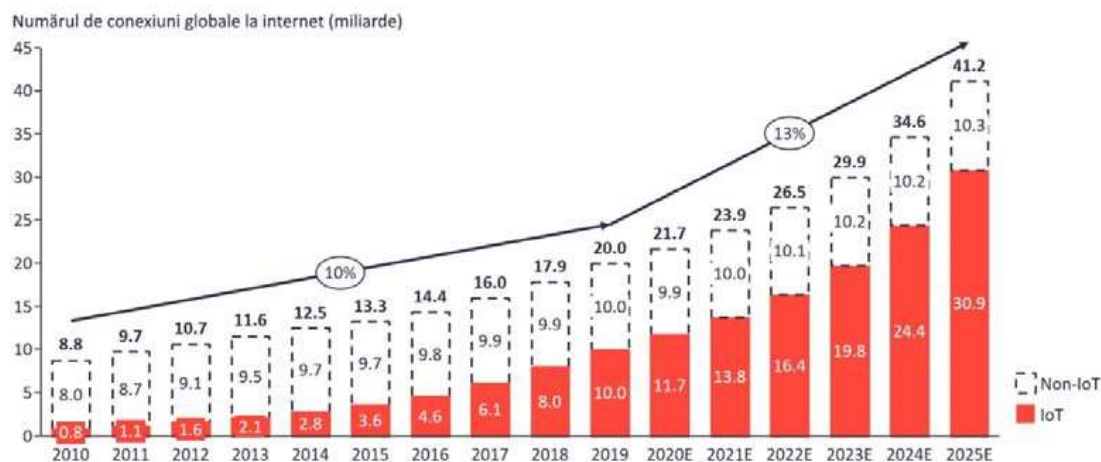
În anul 1965, Gordon Moore, un reputat om de știință și co-fondator al companiei Intel, a făcut o predicție care a stabilit în linii mari ritmul revoluției digitale moderne. Din observarea atentă a unei tendințe emergente, Moore a extrapolat că numărul de tranzistori din circuitele electronice se dublează la fiecare doi ani, scăzând costul tehnologiei într-un ritm exponențial. Perspectiva, cunoscută sub numele de Legea lui Moore, a devenit regula de aur pentru industria electronică și o bază pentru inovație.

În acest sens, conform graficului de mai jos regăsit într-un raport care monitorizează numărul de dispozitive cu conexiuni la internet – de la telefoane mobile, tablete, calculatoare, laptopuri, precum și dispozitive de tipul Internet of Things – existau peste 20 miliarde de dispozitive conectate la internet în anul 2019. Pentru următorii patru ani, numărul acestora este estimat să ajungă la peste 41 de miliarde.

Figura 1. Internetul lucrurilor (IoT) – creșterea exponențială a numărului de dispozitive inteligente

## Numărul total de dispozitive conectate la internet

20 miliarde în anul 2019 - previzionat să ajungă la 41,2 miliarde în 2025



Sursa: IOT Analytics

Accesul rapid al oamenilor la tehnologiile inteligente face ca procesele de muncă și viața de zi cu zi să se schimbe fundamental. Internetul este principalul catalizator al dezvoltării tehnologice, și concept precum Internet of Things (IoT) și Big Data fac ca obiectele folosite frecvent de populație să fie dotate cu tehnologii ce permit transmiterea comunicației digitale între ele și cu utilizatorii, devenind o parte integrantă a culturii umane.

Urbanizarea accentuată necesită modalități noi și inovatoare de gestionare a complexității vieții urbane, solicitând noi modalități de a aborda problemele de supraaglomerare, consum de energie, gestionarea resurselor și protecția mediului. În același timp cu progresul tehnologic privat, administrațiile publice se află în situația constantă de adaptare a viziunilor și de inovare a proceselor pentru a răspunde cerințelor dinamice ale cetățenilor.

În acest context, conceptul de Orașe Inteligente apare nu doar ca mod de operare inovator pentru viața urbană modernă sau de eficientizare resurselor pentru a crea o dimensiune urbană sustenabilă, ci ca mijloc prin care orașele își continuă competiția pentru atragerea populației urbane într-o dinamică de globalizare.

Acest lucru se realizează implicând furnizarea unor servicii interconectate prin tehnologii de tipul TIC pentru a îmbunătăți procesele de funcționare a orașelor, bazându-se pe participarea activă a comunității în identificarea și rezolvarea problemelor locale. Nu în ultimul rând, pe lângă elementul necesar de creștere a calității vieții și de creștere a facilității serviciilor comunitare, crearea unui oraș inteligent reprezintă o direcție strategică pentru a răspunde la problemele generate de urbanizarea rapidă și de creștere accelerată a efectivului populației.

### Definiția Orașului Inteligent

Termenul de „oraș inteligent” a devenit în ultimii ani una dintre cele mai utilizate modele de adresare ale administrațiilor publice cu privire la zonele lor urbane. Companiile, municipalitățile, ONG-urile sau cetățenii discută despre acest subiect într-un ritm accelerat, însă cum se poate transforma un oraș modern într-unul „inteligent”? Ce activități trebuie întreprinse pentru a intra sub umbrela inițiativelor inteligente?

La nivel internațional, nu există o definiție general acceptată cu privire la orașele inteligente. Dezvoltarea inovațiilor tehnologice și accesibilitatea lor la scară largă au adaptat însă termenul de la execuție proiectelor

bazate pe tehnologie până la implementarea strategiilor integrate pentru a aborda provocările complexe ale orașelor.

Analizând definițiile oferite de către diferiți factori interesați, putem ajunge la concluzia existenței unui consens general că abordarea orașului inteligent pornind de la premisa optimizării proceselor și creării condiției de dezvoltare durabilă, prin utilizarea unor soluții inovatoare de guvernare urbană, servicii și infrastructură, după cum se arată în definițiile selectate mai jos:

Organizația Națiunilor Unite definește orașul durabil inteligent drept „un oraș inovator care folosește tehnologiile informației și comunicațiilor (TIC) și alte mijloace pentru a îmbunătăți calitatea vieții, eficiența funcționării și a serviciilor urbane și a competitivității, asigurându-se în același timp că satisface nevoile generațiilor prezente și viitoare cu privire la aspectele economice, sociale, de mediu, și culturale”.

Pe de altă parte, la nivel european, Comisia Europeană definește un oraș inteligent<sup>10</sup> ca fiind „locul în care rețelele și serviciile tradiționale sunt mai eficiente prin utilizarea tehnologiilor digitale și de telecomunicații în beneficiul locuitorilor și afacerilor sale”.

La nivel național, Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației din România (MLPDA) a definit un oraș inteligent ca fiind „un oraș care integrează și utilizează tehnologiile informației și comunicațiilor pentru a crește calitatea vieții, pentru utilizarea eficientă și eficace a resurselor și infrastructurilor gestionate, pentru a răspunde nevoilor sau pentru a îmbunătăți serviciile oferite comunității”.

Consiliul Orașelor Inteligente afirmă că „un oraș inteligent folosește tehnologia informației și comunicațiilor (TIC) pentru a-și spori calitatea locuirii, viabilitatea și durabilitatea. În primul rând, un oraș inteligent colectează informații despre sine prin intermediul senzorilor, altor dispozitive și al sistemelor existente. Apoi, comunică acele date utilizând rețele cu fir sau fără fir. În al treilea rând, analizează aceste date pentru a înțelege ce se întâmplă în prezent și ce este probabil să se întâmple în viitor”.

Nu în ultimul rând, compania Cisco, recunoscută la nivel internațional pentru implementarea a numeroase proiecte de tipul orașelor inteligente, spune<sup>13</sup> despre acestea că „folosesc tehnologia digitală pentru a conecta, proteja și îmbunătăți viața cetățenilor. Sensorii IoT, camerele video, rețelele de socializare și alte intrări acționează ca un sistem nervos, oferind operatorului orașului și cetățenilor feedback constant, astfel încât să poată lua decizii în cunoștință de cauză”.

Din aceste definiții se poate trasa o linie directivă în sensul necesității unei abordări strategice și integrate a orașelor inteligente, realizată în primul rând prin analiza complexității dinamicilor urbane și a provocărilor generate prin alocarea dispersată a resurselor.

Definițiile menționate anterior evidențiază câteva principii ale abordării orașului inteligent, regăsite în Politica Urbană a României.

- deși nu este o condiție prealabilă, proiectele și măsurile urbane inteligente sunt coordonate din ce în ce mai mult prin strategii smart city (pentru dezvoltare urbană inteligentă);

- abordarea orașului inteligent presupune o abordare integrată și cuprinzătoare asupra dezvoltării urbane (inclusiv guvernării), profitând de noile tehnologii și soluții TIC;

- în timp ce infrastructura este o piesă centrală a orașului inteligent și tehnologia este factorul ce facilitează dezvoltarea inteligentă, integrarea și interconectarea tuturor sistemelor sunt fundamentale pentru un oraș care este cu adevărat inteligent<sup>15</sup>;

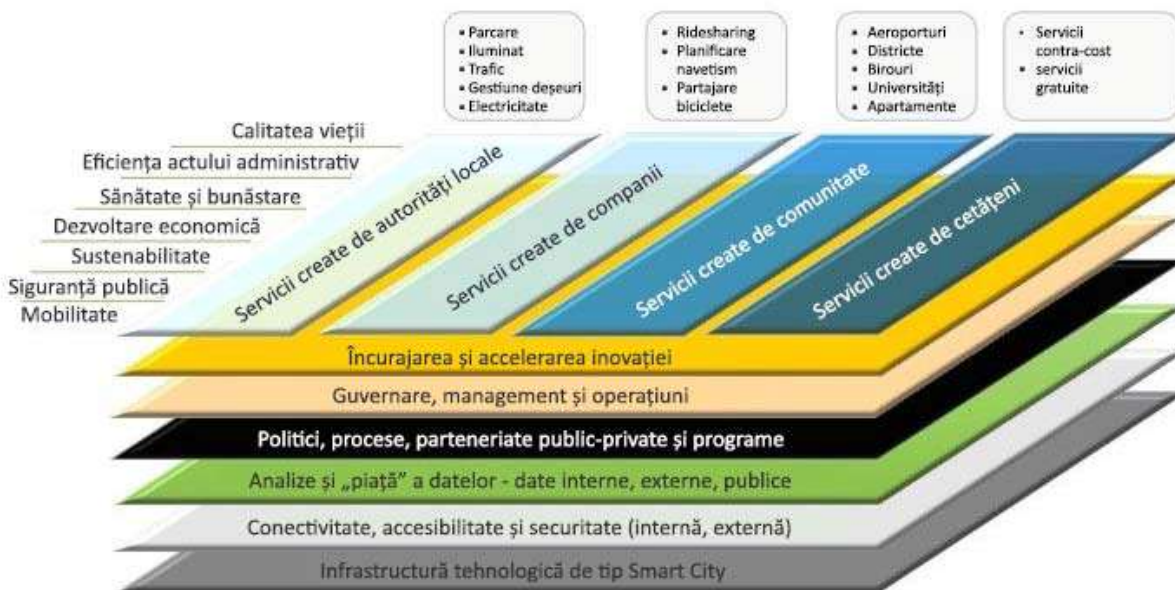
- abordarea orașului inteligent trebuie să identifice și să abordeze provocările locale și prioritățile de dezvoltare urbană – „Orașul Inteligent” nu este obiectivul, ci un mijloc de a aborda provocările urbane și de a atinge viziunea și obiectivele de dezvoltare urbană.

## Ce este un oraș „inteligent”?

Ce este un oraș inteligent? Răspunsul poate fi diferit în funcție de fiecare factor interesat. Furnizorii de soluții vă spune că reprezintă suma proiectelor de tip parcare inteligentă, iluminat inteligent sau orice are legătură cu tehnologia. Autoritățile locale pot spune că este vorba despre desfășurarea de activități online în oraș, precum plata impozitelor, e-cont al cetățeanului sau eliberarea de documente predominant în format electronic. Locuitorii orașului pot afirma că un oraș inteligent este definit de ușurința de a se deplasa sau despre reducerea criminalității. În acest caz, toată lumea are dreptate.

Un oraș inteligent, construit corespunzător, va oferi o valoare diferită diferitelor părți interesate. Pentru a construi acest tip de oraș, trebuie mai întâi să se construiască ecosistemul orașului inteligent, bazat pe ample consultări publice cu toate categoriile de factori interesați. Rezultatele acestor consultări se traduc apoi într-un document programatic multianual de tipul unei strategii Smart City, care la rândul său se aplică prin proiecte pentru comunitate.

Figura 2. Arhitectura ecosistemului Smart City



Sursa: *StrategyofThings.io*

În ciuda valului actual de discuții și dezbateri cu privire la valoarea, funcția și viitorul orașelor inteligente, conceptul acestora este ușor de definit. În esență, ideea orașelor inteligente are rădăcini în crearea și conectarea capitalului uman, a capitalului social și a infrastructurii tehnologiei informației și comunicațiilor (TIC) pentru a genera o dezvoltare economică mai mare și mai durabilă și o calitate mai bună a vieții.

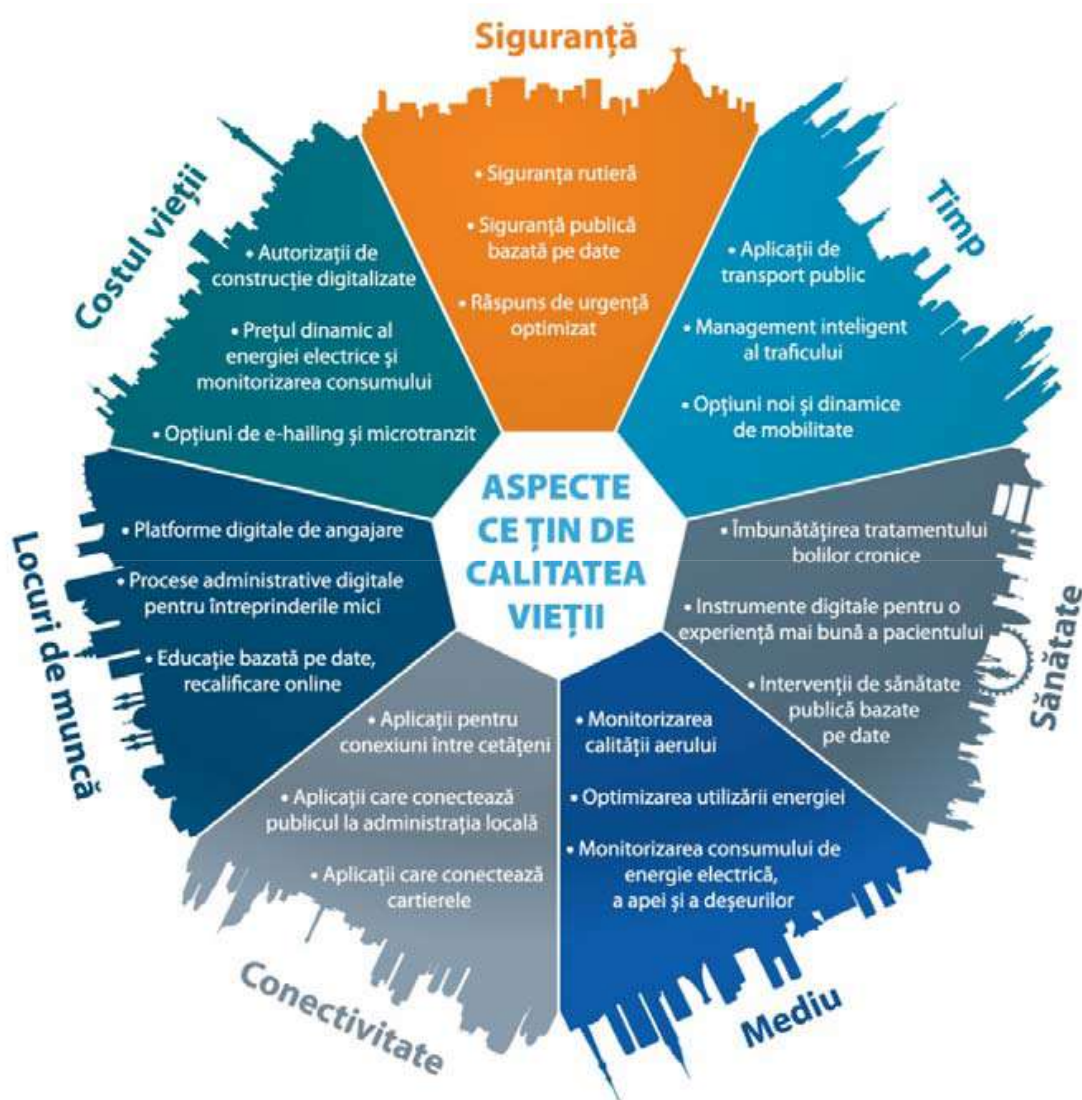
Având în vedere provocările asociate cu urbanizarea accelerată a orașelor europene, precum și agenda mai extinsă de combatere a redresării economice a sărăciei, șomajului și daunelor aduse mediului, strategia Europa 2020 a încorporat un angajament de a promova dezvoltarea orașelor inteligente în întreaga Europă și de a investi în Infrastructura TIC și dezvoltarea capitalului uman și social. Orașele inteligente pot juca un rol în a ajuta la îndeplinirea obiectivelor stabilite în Strategia Europa 2020 prin adoptarea de soluții scalabile care profită de tehnologia TIC pentru a crește eficacitatea, a reduce costurile și a îmbunătăți calitatea vieții.

În același timp, un studiu de cartografiere a Orașelor Inteligente europene bazat pe o bază de date cuprinzând 468 de localități urbane<sup>17</sup> a realizat o clasificare a acestora în funcție de nivelul de maturitate, după cum urmează:

- nivelul de maturitate 1: doar o strategie sau o politică a Orașelor Inteligente
- nivelul de maturitate 2: în plus față de nivelul 1, un plan de proiect sau o viziune a proiectului, dar fără proceduri de implementare
- nivelul de maturitate 3: pe lângă nivelul 2, testarea inițiativelor Orașe Inteligente pilot
- nivelul de maturitate 4: un oraș inteligent cu cel puțin o inițiativă complet lansată sau implementată.

Acest lucru relevă că la nivelul Uniunii Europene, considerentele privind statutul de Oraș Inteligent pornesc de la baza unei politici sau strategii la nivel urban, fără de care orașele nu pot fi considerate inteligente. Proiectele pilot și inițiativele individuale contribuie într-adevăr la îmbunătățirea calității vieții urbane, fără însă a putea spune că orașul în esență sa este inteligent.

*Figura 3. Cadrul ecosistemului Smart City*



*Sursa: prelucrare McKinsey & Company*

**Dimensiunile Orașului Inteligent**

Așa cum a fost explicat în secțiunea anterioară, orașele inteligente se construiesc în baza unui arhitecturi ce conține mai multe dimensiuni, pentru a putea răspunde complexității urbane cu care se confruntă orașele date fiind fenomenele de urbanizare, utilizare la scară largă a tehnologiilor, și creștere accelerată a migrații spre orașe.

Pe fundalul unei dezbateri teoretice continue privind gruparea caracteristicilor orașelor inteligente în principalele dimensiuni care ar reda cel mai bine complexitatea dezvoltării urbane inteligente, s-a ajuns la un consens internațional, adaptat adesea la nivelul Uniunii Europene<sup>19</sup>. Prin urmare, atunci când analizăm și imaginăm un oraș inteligent, principalele dimensiuni care trebuie avute în vedere sunt:

1. Economie Inteligentă
2. Mobilitate Inteligentă
3. Mediu Inteligent
4. Cetățeni Inteligenți
5. Mod de Viață Inteligent / Locuire inteligentă
6. Guvernanță Inteligentă

Aceste dimensiuni se coordonează cu și stau la baza diferitelor clasificări ale orașelor inteligente, așa cum se poate vedea în tabelul de mai jos. În mod ideal, orașele trebuie să ia în considerare toate aceste dimensiuni și factorii unui oraș inteligent în strategiile lor, fiind în bunele practici combinate și determinate în funcție de priorități pentru a aborda cel mai bine provocările locale.

De asemenea, trebuie remarcat faptul că tehnologia în sine nu este considerată o dimensiune distinctă, ci un factor transversal, care îmbunătățește eficiența proiectelor. În ceea ce privește proiectele urbane inteligente, un proiect poate fi considerat „mai inteligent” atunci când integrează un număr mai mare de dimensiuni ale orașului inteligent, abordând astfel provocări urbane mai multe și/sau mai complexe.

Tabelul de mai jos, preluat din Politica Urbană a României, exemplifică pe larg dimensiunile orașului inteligent și factorii lor de bază, având mai multe surse de prelucrare a datelor.

Giffinger	Roata Orașului Inteligent	Hexagonul Orașului Fericit	B. Mattoni	ISO 37122 (categoriile de indicatori)
<b>ECONOMIE INTELIGENTĂ (Competitivitate):</b> (1) Spirit inovator (2) Antreprenoriat (3) Imagine economică și mărci comerciale (4) Productivitate (5) Flexibilitatea pieței muncii (6) Integrare internațională (7) Abilitatea de a transforma	<b>ECONOMIE INTELIGENTĂ:</b> (1) Oportunitate (2) Productivitate (3) Interconectare locală și globală		<b>ECONOMIE:</b> (1) Durabilitate (2) Inovație (3) Îmbunătățirea teritoriului (4) Management (5) Control (6) Informații	Economie
<b>MOBILITATE INTELIGENTĂ (Transport și TIC):</b> (1) Accesibilitate locală (2) Accesibilitate (inter-)națională (3) Disponibilitatea infrastructurii TIC (4) Sisteme de transport durabile, inovatoare și sigure	<b>MOBILITATE INTELIGENTĂ:</b> (1) Acces mixtmodal (2) Mobilitate curată și nemotorizată (3) TIC integrată	<b>UȘOR DE PARCURS PE JOS ȘI ACCESIBIL:</b> (1) Apropierea locuințelor de servicii (2) Tranzit public extraordinar (3) Prioritate pentru pietoni și biciclete	<b>MOBILITATE:</b> (1) Infrastructură (2) Rețeaua Vehiculelor (3) Rețea pietonală și de (4) Logistica transportului de marfă (5) Logistica transportului	Transport

			deșeurilor (6) Management (7) Control (8) Informații	
<b>MEDIU INTELIGENT (Resurse naturale):</b> (1) Atractivitatea condițiilor naturale (2) Poluare (3) Protecția mediului (4) Managementul durabil al resurselor	<b>MEDIU INTELIGENT:</b> (1) Clădiri inteligente (2) Managementul resurselor (3) Planificarea urbană	<b>CURAT ȘI VERDE:</b> (1) Spațiu verde (2) Aer curat (3) Zone de agrement în aer liber	<b>MEDIU:</b> (1) Mediul natural (2) Mediul agricol (3) Mediul urban (4) Management (5) Control (6) Informații <b>ENERGIE:</b> (1) Producție (2) Rețele de distribuție (3) Clădire (4) Iluminat (5) Management (6) Control (7) Informații	Energie Mediu și schimbări climatice Apă Ape uzate Deșeuri solide
<b>CETĂȚENI INTELIGENȚI (Capital Social și Uman):</b> (1) Nivel de calificare (2) Afinitate pentru învățarea continuă (3) Pluralitate socială și etnică (4) Flexibilitate (5) Creativitate (6) Cosmopolitism/ Toleranță (7) Participarea la viața publică	<b>CETĂȚENI INTELIGENȚI:</b> (1) Educație (2) Societate incluzivă (3) Creativitate	<b>CULTURĂ ȘI MÂNDRIE CIVICĂ:</b> (1) Sărbătorește culturile locale și internaționale (2) Muzică, artă, mișcarea creatorilor și artizanilor (3) Democrație continuă și cocreare a cetățenilor <b>CONECTAT SOCIAL:</b> (1) Fericit, cu prieteni și relații (2) Destule persoane care să mă ajute în orice moment (3) Ușor de întâlnit alte persoane <b>PROSPERITATE COMUNĂ:</b> (1) Educație care sporește încrederea tuturor (2) Îmbrățișează diversitatea	<b>COMUNITATE:</b> (1) Participare (2) Integrare (3) Asistență (4) Management (5) Control (6) Informații	Cultură Educație
<b>MOD DE VIAȚĂ INTELIGENT/ LOCUIRE INTELIGENTĂ (Calitatea vieții):</b> (1) Facilități culturale (2) Condiții de sănătate (3) Siguranță individuală (4) Calitatea locuințelor (5) Unități educaționale	<b>MOD DE VIAȚĂ INTELIGENT:</b> (1) Cultură și fericire (2) Siguranță (3) Sănătate	<b>SIGUR ȘI SĂNĂTOS:</b> (1) Lipsa fricii (2) Ținte ale criminalității zero (3) Niveluri ridicate de sănătate mentală și fizică <b>PROSPERITATE</b>		Sănătate Locuințe Recreere Siguranță Telecomunicații Agricultură și alimentație urbană/locală Securitate



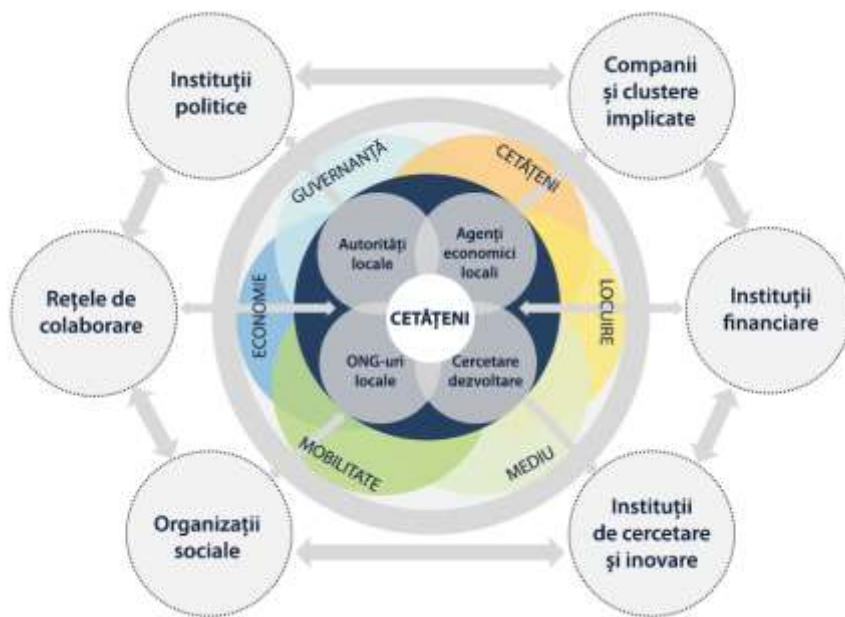
(6) Atractivitate turistică (7) Coeziune socială		<b>COMUNĂ:</b> (1) Acces la locuințe, energie și alimente de calitate		
<b>GUVERNANȚĂ INTELIGENTĂ (Participare):</b> (1) Participarea la luarea deciziilor (2) Servicii publice și sociale (3) Transparență (4) Strategii și perspective politice	<b>GUVERNANȚĂ INTELIGENTĂ:</b> (1) Servicii online (2) Infrastructură (3) Guvern deschis			Finanțe Guvernare Urbanism

*Sursa: Politica Urbană a României*

Abordarea Orașului Inteligent<sup>24</sup>, derivată din figura de mai jos, subliniază necesitatea trecerii de la concentrarea pe tehnologie a orașelor și abordarea de sus în jos a dezvoltării urbane la inovația centrată pe utilizator, respectiv pe cetățean.

Aplicarea acestui concept la nivelul dimensiunii umane poate conduce la consolidarea capacității administrative în proiectarea și implementarea de procese de tip „bottom-up”, prin co-crearea de servicii publice împreună cu cetățenii, ceea ce în final conduce la transformarea managementului și guvernancei urbane. Orașul inteligent este eminent centrat pe cetățenii săi, iar cheia stă în angajamentul real și dorința de cooperare între instituții, sectorul privat și public, inclusiv toți actorii interni și externi ai orașului inteligent, așa cum se poate vedea în figura de mai jos.

*Figura 4. Părțile interesate interne și externe ale orașului inteligent*



*Sursa: Evaluarea Inițiativelor Orașului Inteligent pentru Regiunea Mediteraneană (ASCIMER),  
Livrabilul 3 Guvernanță și Implementarea Proiectelor Urbane Inteligente în Regiunea Mediteraneană  
Instrumente de evaluare a Orașelor Inteligente*

Datorită factorului de noutate și a dezbaterii continue la nivel conceptual din partea diferiților actori internaționali cu privire la structura și tipurile de acțiuni aplicabile în acest domeniu, gândirea asupra orașelor

inteligente se află momentan la nivel de stadii incipiente. Acest lucru este de asemenea prezent în România, unde abordarea orașelor inteligente a fost predominant axată pe proiecte individuale, și nu una la nivel de document programatic care să conducă la direcții concrete de acțiuni comune.

Datorită creșterii popularității subiectului și a oportunităților de finanțare deschise prin Programele Operaționale Regionale 2021-2027 – Axa prioritară 2, vom vedea la nivel național apariția unor serii ample de documente strategice pentru acest domeniu.

Prin crearea de strategii de tip smart city, regiunile urbane din România vor trebui să utilizeze o serie de instrumente de evaluare pentru înțelegerea contextului actual și a perspectivelor de dezvoltare inteligentă a orașelor din România, pentru a construi politici publice bazate pe date concrete și care să răspundă necesităților reale ale orașelor.

În realizarea acestui capitol, au fost identificate și cercetate cele mai importante instrumente de evaluare pentru orașele inteligente utilizate la nivel internațional și european. Unul sau mai multe dintre aceste instrumente pot fi utilizate de către autoritățile locale pentru construirea unui set de indicatori și abordări calitative, utilizând standardele existente pentru a identifica nevoile pentru diferite proiecte ce pot conduce la construirea orașelor inteligente.

### Standardul United 4 Smart Sustainable Cities

Standardul United for Smart Sustainable Cities (Uniți pentru Orașe Inteligente Sustenabile – U4SSC) este o inițiativă a Organizației Națiunilor Unite coordonată de către Uniunea Internațională a Telecomunicațiilor (ITU), Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa (UNECE) și UN-Habitat, sprijinită de către o serie largă de organizații internaționale, întrunită pentru a ajuta la atingerea Obiectivului 11 de Dezvoltare Durabilă ONU – Orașe și Comunități Durabile.

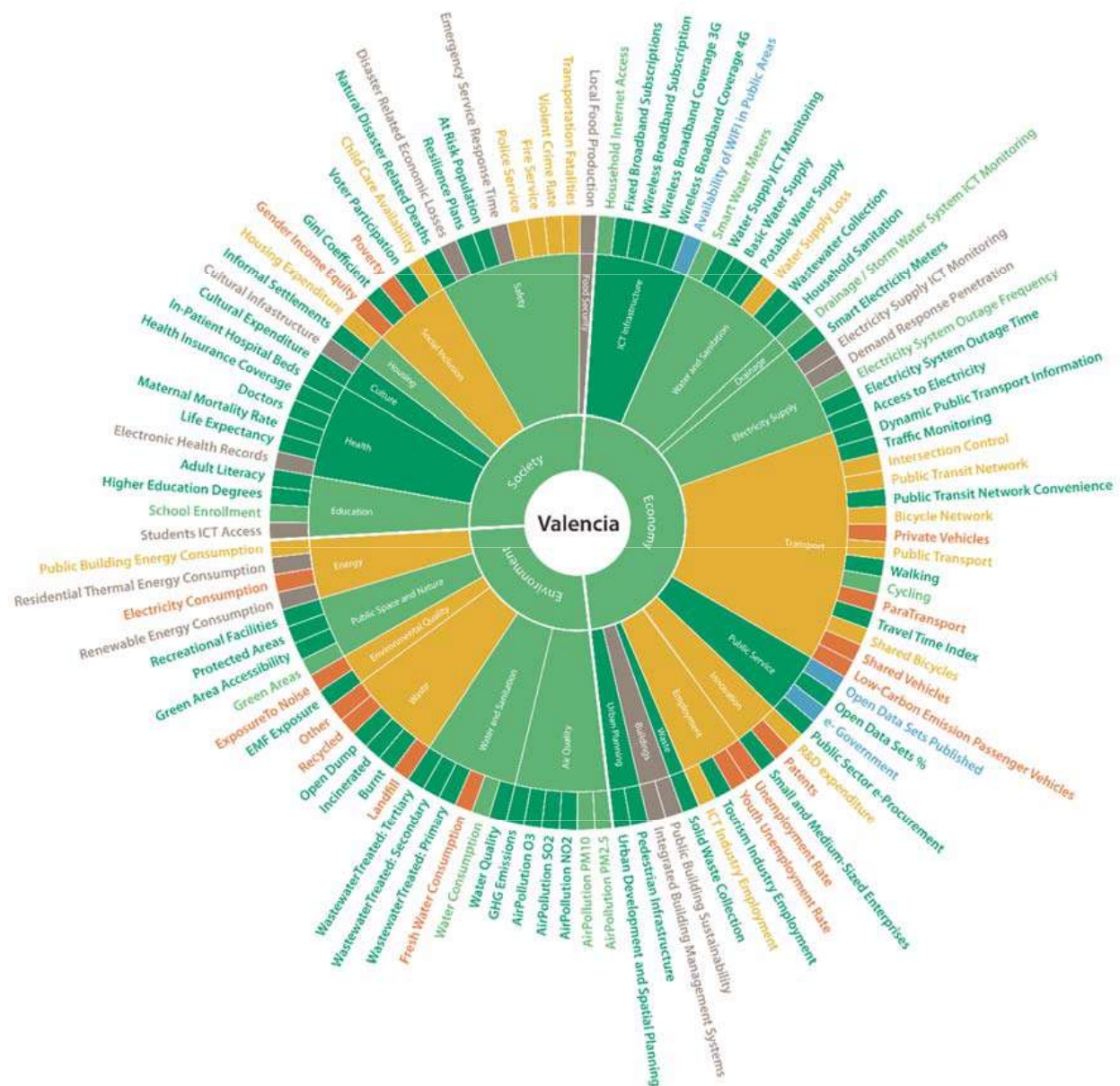
Sustenabilitatea și inteligența sunt însă propuneri pe termen lung, care necesită o planificare atentă, măsurarea și monitorizarea progresului. Pentru a realiza acest lucru este necesară o abordare bazată pe dovezi, bazată pe date relevante și de înaltă calitate și utilizarea celor mai bune practici. U4SSC servește drept instrument global pentru susținerea politicii publice și pentru a încuraja utilizarea instrumentelor de tehnologie a informației pentru a facilita și ușura tranziția către orașe inteligente durabile. Acest standard este realizat prin definirea unui set de indicatori cheie de performanță (KPI) pentru orașele inteligente durabile, dezvoltați pe baza unui standard internațional.

Acești indicatori au fost dezvoltați pentru a oferi orașelor o metodă standardizată de colectare a datelor necesare pentru a măsura performanța și progresul în ceea ce privește:

- Realizarea obiectivelor de dezvoltare durabilă;
- Transformarea unui oraș modern într-unul inteligent; și
- Strategia pentru orașele durabile.

În figura de mai jos se poate observa un exemplu de arhitectură a indicatorilor de performanță U4SSC construite în jurul orașului Valencia.

Figura 5. Standardul de performanță U4SSC – exemplu KPI pentru orașul Valencia



Sursa: U4SSC - profilul orașului Valencia. Dimensiuni, categorii și indicatori de performanță

Pentru alcătuirea unei imagini standardizate în cadrul acestui instrument de evaluare a orașelor inteligente durabile, se alcătuiește o „hartă” care conține 91 de indicatori de performanță urbană. Aceștia au fost selectați de către experți internaționali și agenții ONU pentru a surprinde performanța unei zone urbane în trei dimensiuni: societate, economie, și mediu. Fiecare dintre aceste dimensiuni oferă o vedere separată a progresului și, atunci când sunt raportate împreună, oferă o viziune holistică a unui oraș durabil inteligent.

Fiecare dimensiune este alcătuită din subcategorii care se concentrează pe domenii specifice de performanță și progres, fiind la rândul lor subdivizate în indicatori de performanță de bază și ceea ce privește inițiativele de tipul orașelor inteligente și sustenabile prin clasificarea comparativă cu celelalte orașe într-un index predefinit. Peste 100 de orașe din întreaga lume au implementat sau sunt în proces de implementare a standardului U4SSC, incluzând Singapore, Dubai, Valencia sau Moscova.

## Standardele Orașului Inteligent – ISO 37120 și ISO 37122

Standardul ISO 37120 definește și stabilește metodologii pentru un set de indicatori alcătuiți cu scopul de a măsura performanța serviciilor oferite de autoritățile publice și a calității vieții. Standardul este aplicabil oricărui oraș, municipalitate sau guvern local care se angajează să-și măsoare performanța într-un mod comparabil și verificabil, respectând principiile stabilite în ISO 37101.

Pachetul ISO 37120 dedicat orașelor și comunităților sustenabile este în prezent tradus și adaptat în România de către Asociația de Standardizare din România (Comitetul Tehnic 397), oferind pe viitor orașelor posibilitatea de a accesa standardele în limba locală în alcătuirea strategiilor locale pentru orașe inteligente, facilitând astfel colectarea și evaluarea indicatorilor ce vor alcătui secțiunea de context local.

Pachetul ISO 37120 conține trei standarde care subliniază legătura dintre dezvoltarea urbană durabilă, dezvoltarea orașelor inteligente și reziliență. Pachetul are la bază sustenabilitatea, întrucât se referă la procesul de schimbare aflat în centrul abordării orașelor inteligente. Standardele sunt concepute pentru a ajuta orașele să ghideze și să evalueze managementul performanței serviciilor publice și furnizării de servicii, precum și calitatea vieții comunităților.

*Figura 6. Orașe și comunități durabile – Relații în cadrul familiei de standarde privind dezvoltarea urbană*



*Sursă: Politica Urbană a României*

Standardul ISO 37122 este primul de acest fel destinat în mod exclusiv orașelor inteligente, ajutând la evaluarea aspectelor și practicilor care măresc ritmul în care orașele își îmbunătățesc rezultatele de durabilitate socială, economică și de mediu<sup>33</sup> prin utilizarea unor definiții și metodologii standardizate. ISO 37122 include 19 domenii și include 75 de indicatori, iar orașele care utilizează standardul ca referință trebuie să raporteze cel puțin 50%.

În plus față de ISO 37120 și 37122, ISO 37123 încearcă prin metodologia sa să răspundă provocărilor actuale precum: schimbările climatice, creșterea rapidă a populației și instabilitatea politică și economică, prin îmbunătățirea fundamentală a modului în care implică societatea. ISO 37123 urmează aceleași 19 domenii tematice, oferind astfel indicatori complementari pentru o dezvoltare urbană integrată și durabilă.

Zonele urbane naționale au posibilitatea de a aplica standardele ISO 37120 prin intermediul platformei WCCD (World Council on City Data – Consiliul Mondial pentru Date Urbane), disponibilă oricărui oraș din lume

interesat de obținerea certificării. Principalele avantaje ale unei astfel de abordări sunt accesul la o comunitate de practică, oportunități de învățare și schimbul de cunoștințe, precum și evaluarea comparativă a orașelor.

### Matricea de maturitate a orașului inteligent

Așa cum a fost discutat anterior, orașele inteligente pot prezenta diferite etape de maturitate, bazate primordial pe indicatori și metode de măsurare și evaluare a zonelor urbane. În funcție de nivelul de maturitate a unui oraș inteligent, autoritățile locale și factorii interesați pot conlucra pentru identificarea acelor axe prioritare și proiecte specifice de dezvoltare sustenabilă la nivel local, într-un mod metodologic.

Există bineînțeles diferite modele de evaluare privind maturitatea orașelor inteligente, demonstrându-se în practică utilitatea acestor instrumente care pot fi utilizate pentru autoevaluarea continuă a zonelor urbane și identificarea celor mai accesibile obiective de dezvoltare.

Unul dintre aceste exemple poate fi Modelul de Maturitate al Orașelor Inteligente creat de Scottish Alliance, precum și un Instrument de Autoevaluare bazat pe modelul IDC<sub>36</sub> și Instituția Britanică de Standarde PAS181 (2014).

Acesta nu doar stabilește principalele dimensiuni de analiză la nivel național/ regional, ci și oferă orașelor un instrument practic pe care îl pot folosi atunci când construiesc propriile strategii. Instrumentul de autoevaluare permite orașelor să își evalueze nivelul actual de dezvoltare al orașelor inteligente și să își stabilească obiectivul (adică nivelul care trebuie atins într-un anumit interval de timp), pe baza unui model de maturitate cu 5 niveluri.

Cele 5 niveluri pot fi ajustate și/sau reformulate în funcție de contextul local/ regional, pentru a surprinde evoluția orașelor inteligente de la intervenții simple, bazate pe proiecte, către abordări strategice și o complexitate sporită. De asemenea, aceste niveluri pot fi evaluate pentru fiecare dintre cele 6 dimensiuni ale orașului inteligent (a se vedea secțiunea privind dimensiunile orașului inteligent), pentru a avea o imagine de ansamblu completă asupra dezvoltării orașului.

O primă încercare de a aplica o matrice de maturitate a orașelor inteligente la scară regională în România a fost Strategia Regională pentru Mobilitate Urbană și Orașe Inteligente 2021-2027 a Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest, care a comparat toate cele 43 de orașe din regiune pe baza unui model derivat din Scottish Alliance, Giffinger<sup>39</sup> și pachetul ISO 37120.

**Tabelul 3. Prezentare generală a modelului de maturitate inteligentă al Scottish Alliance**

	Nivelul 1 Ad-Hoc	Nivelul 2 Oportunist	Nivelul 3 Util & Repetabil	Nivelul 4 Operaționalizat	Nivelul 5 Optimizat
<b>Managementului Orașului</b>	Fragmentat	Colaborarea Sistemului	Integrarea Sistemului	Sistem Gestionat	„Sistem de Sisteme” Durabil și Deschis
<b>Starea Orașului Inteligent *tehnologiile digitale ca factor</b>	Îmbunătățirea serviciului digital și de date bazat pe operare.	Conceptul de sistem holistic și schimbul emergent de date.	Strategie condusă și rezultat orientat. Activat de investiții tehnologice la nivel de sistem.	Tehnologia și datele au activat sistemele de simț și răspuns dinamic.	Implementare „inteligentă” la nivel de oraș, adaptată continuu
<b>Efect asupra rezultatelor</b>	Analizarea dovezilor și construirea argumentelor comerciale.	Apariția parteneriatelor transfrontaliere pentru a se concentra asupra rezultatelor comune.	Responsabilitate partajată pentru rezultate și program comun de investiții la nivel de sistem.	Predicția îmbunătățită, prevenirea și răspunsul în timp real oferă rezultate îmbunătățite.	Abordarea „sistemului de sisteme” deschis la nivel de oraș stimulează inovația care sporește

					competitivitatea orașului
--	--	--	--	--	---------------------------

*Sursă: Scottish Alliance, Pregătirea Orașelor Inteligente. Modelul de Maturitate al Orașelor Inteligente și Instrumentul de Autoevaluare Notă de Orientare pentru finalizarea Instrumentului de Autoevaluare. 2014*

### Matricea de evaluare a proiectelor pentru orașe inteligente

În timp ce primele trei instrumente de evaluare a orașelor inteligente oferă un spectru amplu de elemente necesare caracterizării contextului local prin indicatori cheie, metodologii specifice și estimarea gradului de maturitate, mai este necesar pasul de evaluare a proiectelor. Implementarea efectivă a proiectelor pentru orașe inteligente creează necesitatea unor metodologii specifice de evaluare a potențialului acestora de a genera un impact pozitiv și rezultate, în raport cu provocările urbane specifice.

Proiectul ASCIMER oferă un bun exemplu în acest sens, prin dezvoltarea unui cadru cuprinzător care să ajute părțile interesate publice și private să ia decizii în cunoștință de cauză cu privire la strategiile de investiții ale orașelor inteligente și să dezvolte abilități pentru a evalua și prioritize aceste tipuri de proiecte, inclusiv rezolvarea dificultăților privind implementarea și transferabilitatea. Matricea ASCIMER urmează specificul orașelor mediteraneene și o abordare similară ar trebui aplicată orașelor din România care intenționează să investească în proiecte pentru orașe inteligente, pentru a selecta intervenții de impact. Matricea prezintă relațiile dintre provocări și arii de proiect în toate domeniile, având ca scop identificarea efectelor acțiunilor la nivelul diferitelor zone de proiect în provocări aparținând tuturor dimensiunilor. Prin urmare, [MEP]OI oferă rezultate parțiale și globale privind evaluarea proiectelor pentru orașe inteligente, acționând ca un rezumat al tuturor elementelor și asigurând extragerea informațiilor din acțiuni/ activități corelate (de exemplu, un proiect ar putea include mai multe acțiuni, prin urmare matricea oferă o imagine de ansamblu asupra provocărilor abordate de fiecare acțiune)

Figura 7. Matricea de Evaluare a Proiectelor pentru Orașe Inteligente: [MEP]UI

		DIMENSIUNI																							
		Guvernanță Inteligentă				Economie Inteligentă				Mobilitate Inteligentă				Mediu Inteligent				Cetățeni Inteligenți				Mod de Viață Inteligent			
		DOMENIILE PROIECTULUI																							
		S001	S002	S003	S004	S005	S006	S007	S008	S009	S010	S011	S012	S013	S014	S015	S016	S017	S018	S019	S020	S021	S022	S023	S024
PROVOCĂRI	Capacități instituționale urbane scăzute																								
	Deficit de servicii sociale																								
	Instabilitate în guvernare																								
	Distanță guvern – guvernat																								
	Centralizare și lipsă de coordonare																								
	Lipsă de concurențiere																								
	Lipsa accesului la informații																								
	Lipsa capitalului propriu																								
	Dezvoltare geografică dezechilibrată																								
	Deficit mare de infrastructuri																								
	Lipsa accesului la tehnologie																								
	Lipsa competitivității																								
	Lipsa diversificării economiei																								
	Exces de economie informală																								
	Lipsa transportului în comun																								
	Creșterea mașinilor private																								
	Poluare																								
	Urbanizare foarte rapidă																								
	Lipsa calității în cartiere																								
	Ciclu ineficient al resurselor																								
	Efectul schimbărilor climatice																								
	Sărăcie și inegalitate urbană																								
	Amenințări la adresa identității culturale																								
	Nivel scăzut de educație și abilități digitale																								
Obstacole mari în calea mobilității sociale																									
Lipsa facilităților de agrement accesibile																									
Violență și nesiguranță urbană																									
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Sursă: Victoria Fernandez-Anez, Guillermo Velazquez, Fiamma Perez-Prada și Andrés Monzón (2018): Matrice de Evaluare a Proiectelor Urbane Inteligente: Conectarea Provocărilor și Acțiunilor în Regiunea Mediteraneană, Jurnal de Tehnologie Urbană

### 2.10.3 Cadrul instituțional pentru orașele inteligente în România

Strategiile urbane inteligente și proiectele aferente acestora pot fi cuprinse într-un cadru instituțional ce vizează dezvoltarea, suportul, testarea și implementarea proiectelor la nivel național. În România, acest lucru se realizează pe trei piloni administrativi: la nivel național prin administrația publică centrală, la nivel regional prin Autoritățile de Dezvoltare Regională, și la nivel județean prin consiliile județene.

#### Administrația publică centrală se concentrează pe activarea orașului inteligent

Administrația publică centrală se concentrează asupra domeniului orașelor inteligente la nivel național în principal prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Agenția pentru Digitalizarea României, ca structură în cadrul aparatului de lucru al Guvernului și în coordonarea prim-ministrului, cu rolul de a realiza și coordona implementarea strategiilor și a politicilor publice în domeniul transformării digitale și societății informaționale.

Chiar dacă nu există încă o strategie smart city la nivel național, Guvernul României a lansat un ghid pentru realizarea strategiilor orașelor inteligente începând cu anul 2016, sprijinind realizarea unui proiect pilot de oraș inteligent în Alba Iulia, pe baza unui parteneriat public-privat.

Dintre cele două instituții menționate anterior, remarcăm faptul că în cadrul Ministerului Transportului și Infrastructurii există o structură asimilată are fostului Minister al Comunicațiilor și Societății Informaționale, coordonată la nivel de secretar de stat, care are rolul de a realiza politica Guvernului în domeniile comunicațiilor electronice, serviciilor poștale, tehnologiei informației și societății informaționale.

Principala entitate responsabilă cu transformarea digitală și societatea digitală din cadrul administrației publice centrale este Agenția pentru Digitalizarea României, coordonată direct de prim-ministru. Instituția are trei obiective principale:

- să contribuie la transformarea digitală a economiei și societății române
- să creeze o guvernare electronică la nivelul administrației publice din România, prin operaționalizarea standardizării și interoperabilității sistemelor informaționale în administrația publică centrală și prin implementarea principiilor Declarației Ministeriale de la Tallinn privind guvernarea electronică din 2017
- să contribuie, în domeniul său de competență, la îndeplinirea obiectivelor României ca parte a programelor de asistență financiară ale Uniunii Europene

În afară de serviciile publice digitale, Agenția pentru Digitalizarea României este, de asemenea, responsabilă cu cloud-ul administrativ, interoperabilitatea, identitatea electronică, e-banking sau acreditarea platformelor digitale de transport (de exemplu Uber, Bolt, Taxify etc.).

Digitalizarea serviciilor publice furnizate de administrația publică centrală se realizează sub conceptul de „evenimente de viață” – definite în Strategia Națională privind Agenda Digitală pentru România 2014-2020 drept „servicii compuse de obicei din servicii interinstituționale care servesc unui eveniment major al interacțiunii cetățenilor și mediului de afaceri cu administrația publică din România”.

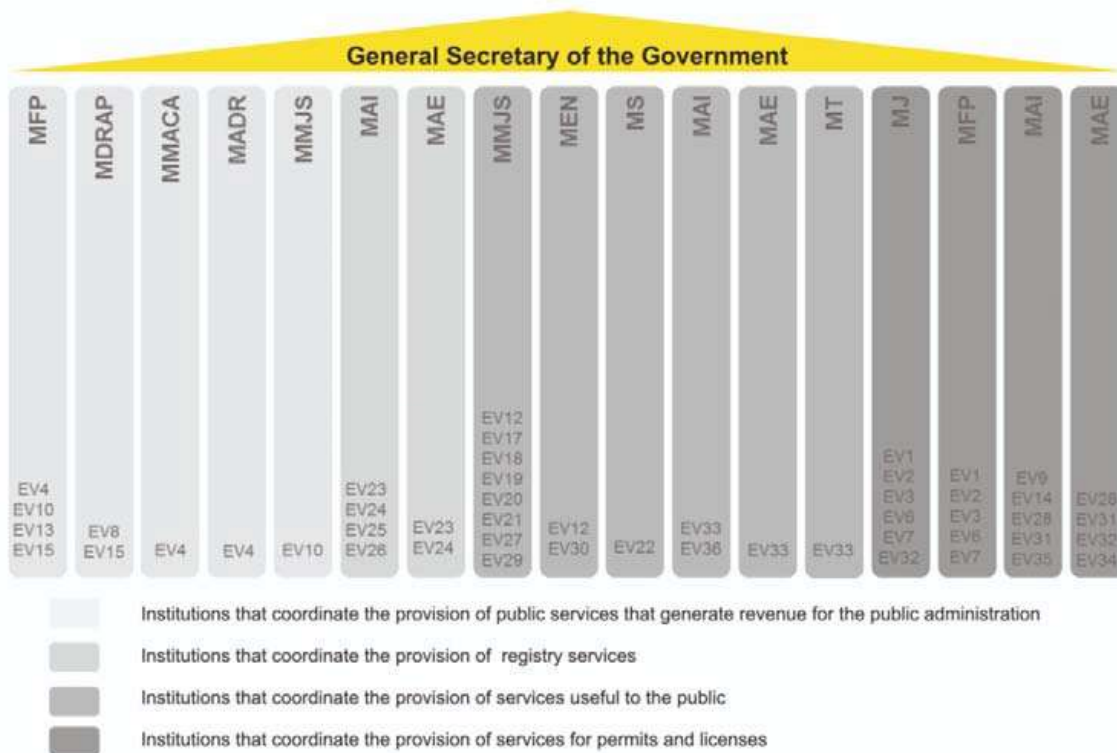
Conform aceluiași document strategic, fiecare minister este responsabil cu digitalizarea a cel puțin unui serviciu public corespunzător evenimentelor de viață ale cetățenilor. În acest moment, cele mai multe servicii în curs de digitalizare se află la Ministerul Muncii și Justiției Sociale și Ministerul Justiției; în timp ce Ministerul Transporturilor, Ministerul Afacerilor Externe sau Ministerul Sănătății au doar câte un serviciu public inclus în procesul de digitalizare.

Domeniul de acțiune I al Strategiei Naționale privind Agenda Digitală pentru România 2014-2020 prezintă asumarea administrației publice centrale de a implementa, împreună cu unitățile descentralizate, servicii publice corespunzătoare a 36 de elemente de viață identificate.

Există însă câteva cazuri, cum ar fi impozitele și taxele, în care acest lucru se întâmplă într-un parteneriat cu autoritățile locale, dar responsabilitatea procesului de digitalizare rămâne la nivelul administrației publice centrale.

*Figura 8. Ministerele responsabile cu digitalizarea serviciilor corespunzătoare elementelor de viață*





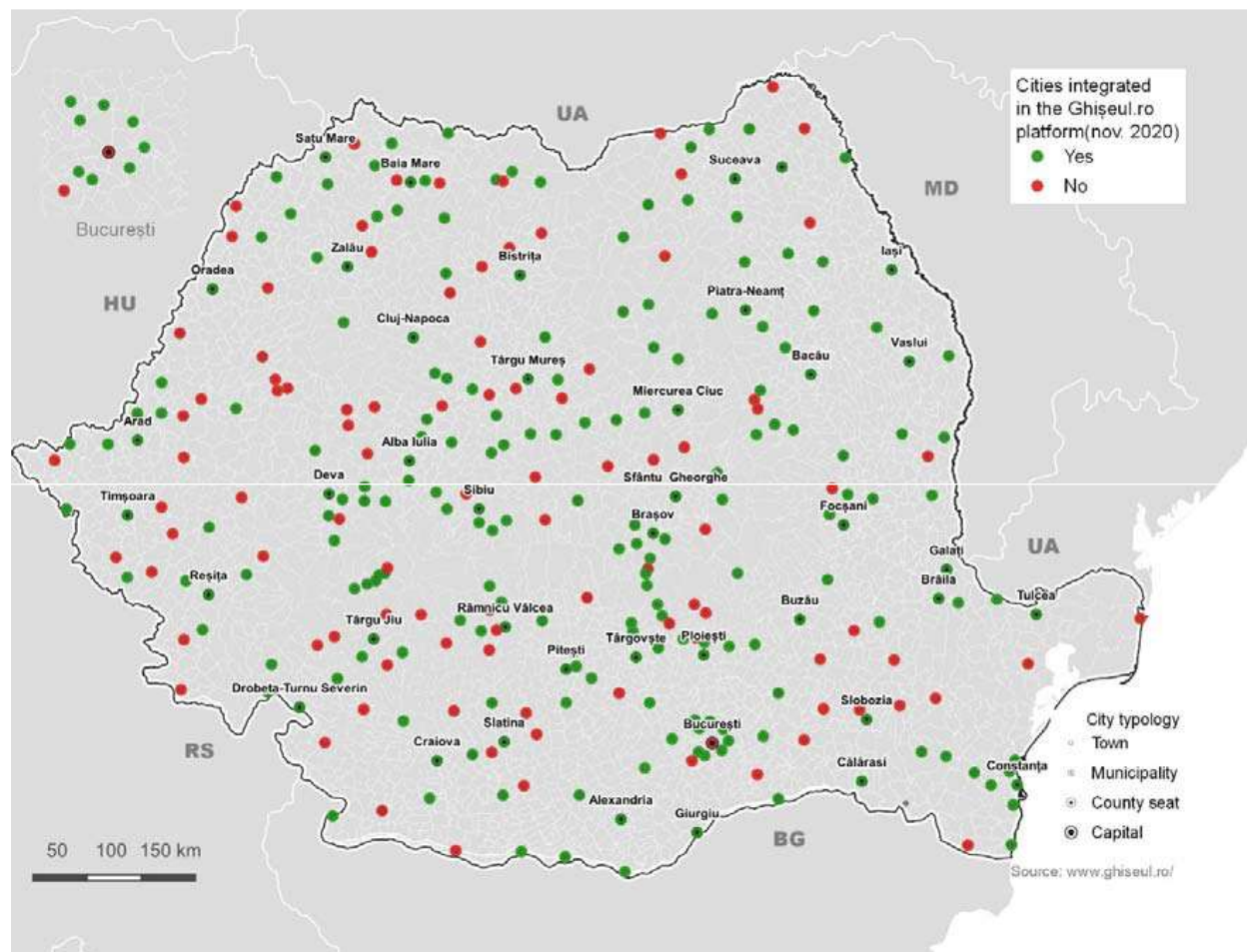
- Institutions that coordinate the provision of public services that generate revenue for the public administration
- Institutions that coordinate the provision of registry services
- Institutions that coordinate the provision of services useful to the public
- Institutions that coordinate the provision of services for permits and licenses

\* EV - Eveniment de viață / life event  
 \*the acronyms of the different ministries are listed in Romanian

**Sursă: EY, 2019. Studiu cu privire la clarificarea rolurilor, atribuțiilor și responsabilităților la nivelul administrației publice din domeniul sistemului informațional asociat evenimentelor de viață**

Dezvoltarea serviciilor publice electronice aferente evenimentelor de viață sunt în acest moment în curs de dezvoltare<sup>44</sup> la nivelul administrației publice centrale și a instituțiilor abilitate. Cu toate acestea, o parte dintre implementări sunt deja operaționale, precum platforma [www.ghiseul.ro](http://www.ghiseul.ro), care funcționează ca operator de plată pentru impozite și amenzi locale către instituțiile publice înrolate în sistem. Deși platforma este deschisă tuturor instituțiilor publice, doar 211 (66%) dintre cele 319 de orașe din România sunt conectate la aceasta. Majoritatea orașelor mari sunt înscrise, în timp ce orașele mai mici folosesc acest serviciu într-o măsură mai mică. Pe de altă parte, peste 100 de comune sunt înscrise, de asemenea, pe platformă. În total, 512 instituții publice fac parte din Ghișeul.ro, iar platforma avea 701.331 de utilizatori în noiembrie 2020.

Figura 9. Orașe înscrise pe platforma Ghișeul.ro (plata online a impozitelor și taxelor)



Sursă: *Politica Urbană a României (elaborare proprie pe baza datelor furnizate de [www.ghiseul.ro](http://www.ghiseul.ro))*

În plus, la nivelul administrației publice centrale a fost creată o platformă pentru integrarea serviciilor de e-guvernare în sistemul electronic național – denumită Punctul de Contact Unic Electronic<sup>45</sup>, care reunește procedurile enumerate de diferite instituții publice împreună cu formularele, îndrumările necesare pentru completarea și trimiterea formularelor<sup>46</sup> și cu linkurile către furnizorii de servicii.

Serviciile publice de importanță strategică națională, gestionate de Serviciul de Telecomunicații Speciale, reprezintă un alt element important privind digitalizarea la nivel central, concentrându-se pe asigurarea comunicării în situații de urgență. Printre acestea pot fi menționate:

- Serviciul de urgență 112;
- E-call – aplicația de apelare automată a Serviciului 112 în caz de accidente rutiere
- Serviciul 113 – care ajută persoanele cu deficiențe de auz sau persoanele cu dificultăți de vorbire să acceseze serviciul de urgență 112;
- Ro-alert – sistemul de avertizare prin alerte SMS către persoanele dintr-o zonă afectată de diverse pericole;
- Forest Radar – aplicație corelată cu serviciul 112 care asigură monitorizarea în timp real a transporturilor de lemn.

Împreună cu varietatea de servicii publice aflate în curs de digitalizare la nivel central pentru a răspunde celor 36 de evenimente de viață, autoritățile publice locale din România vor trebui să lucreze pentru a asigura consolidarea capacității administrative și interoperabilitatea sistemelor în ceea ce privește platformele și serviciile furnizate de diferite ministere și instituții subordonate.

Realizarea acestor obiective prin strategia locală smart city trebuie să devină un element central în ceea ce privește dimensiunea de guvernare inteligentă.

## Regiunile de Dezvoltare susțin și coordonează proiectele locale pentru orașe inteligente

Agențiile de Dezvoltare Regională poartă un rol central în sprijinirea și coordonarea inițiativelor orașelor inteligente la nivel regional. În primul rând, Agențiile de Dezvoltare Regională au un rol important la nivel strategic și programatic, prin coordonarea și asistența finanțării Programelor Operaționale Regionale, în special având în vedere rolul regiunilor de Autorități de Management pentru viitoarele POR.

Scopul principal al Agențiilor de Dezvoltare Regională rămâne planificarea regională, asistența și gestionarea fondurilor Uniunii Europene, cu un mandat mai larg în 2021-2027, incluzând, de asemenea, proiectarea și gestionarea Programelor Operaționale Regionale.

## Programele Operaționale Regionale 2021-2027 – Axa Prioritară 2

Este important de menționat faptul că Programele Operaționale Regionale 2021-2027 vor include o axă dedicată componentei Smart City – Axa Prioritară 2 - care vizează sprijinirea transformării digitale a economiei regionale.

Tipurile de acțiuni propuse în cadrul acestei axe prioritare au ca scop promovarea soluțiilor de digitalizare și interoperabilitate la nivelul administrației publice, prin crearea unor infrastructuri ce vor permite accesul și crearea de servicii TIC pentru a asigura dezvoltarea sustenabilă a orașelor din regiune.

Acțiunile finanțate prin Axa Prioritară 2 au rolul de a asigura premisele pentru furnizarea de servicii publice și intervenții de tip Smart City, bazate pe utilizarea TIC aplicabile în zonele funcționale urbane, în beneficiul cetățenilor.

## Proiecte bazate pe subiecte specifice

Regiunile NUTS2 din România sunt de fapt organizații neguvernamentale de utilitate publică (conform Legii nr. 315/2004) și nu au putere politică sau administrativă. Cu toate acestea, ele sunt eligibile pentru diferite fonduri UE<sup>47</sup> și susțin tranziția digitală și dezvoltarea orașelor inteligente prin proiecte, cu scopul de a asigura o abordare mai bine coordonată a provocărilor regionale și locale.

Prin urmare, proiectele pentru orașe inteligente la nivel regional tind să se concentreze pe furnizarea de platforme sau aplicații care deservească întreaga regiune. Acest lucru este deosebit de util deoarece asigură o abordare unitară cu utilizarea a mai puține resurse.

De exemplu, promovarea digitală a atracțiilor turistice este mult mai ușor de coordonat la nivel regional față de varianta ca fiecare județ/oraș să aibă propria aplicație sau platformă. De exemplu, Regiunea Vest a dezvoltat o platformă online (<http://www.aromeproprii.ro/>) cu scopul de a promova producătorii locali și, astfel, de a contribui la crearea unor lanțuri de aprovizionare durabile, în cadrul proiectului Interreg NICHE. Chiar dacă astfel de proiecte sunt utile, principala provocare, ca de altfel pentru majoritatea proiectelor privind platforme, este de a le menține active din punctul de vedere al implicării părților interesate, al creării și întreținerii conținutului, din cauza resurselor financiare și umane limitate.

## Județele pot sprijini orașele în implementarea proiectelor pentru un oraș inteligent

Proiectele pentru un oraș inteligent dezvoltate la nivel de județ urmează o abordare similară cu cele de la nivel regional, tinzând spre proiectele-umbrelă care acoperă mai multe localități sau platforme

județene/regionale. Pe de altă parte, există și proiecte de digitalizare care vizează serviciile publice furnizate la nivel județean.

De exemplu, urbanismul rămâne un serviciu important oferit de consiliul județean pentru localitățile mici care nu au resurse suficiente pentru a dezvolta astfel de servicii în interior. Pentru a facilita servicii mai bune de urbanism, consiliile județene precum Brăila sau Cluj au început să dezvolte baze de date GIS disponibile pentru toate localitățile. Județul Cluj dezvoltă chiar și un atlas teritorial și va fi primul județ cu o strategie de „teritoriu inteligent”. De asemenea, mai multe județe (de exemplu, Bistrița-Năsăud) au cumpărat programe software capabile să elibereze certificate de urbanism care pot fi utilizate de administrațiile locale.

La nivel județean sunt dezvoltate diverse platforme tematice, chiar și cu hărți interactive, cu scopul de a atrage investitori (de exemplu Investiții în Cluj), de a promova turismul (de exemplu, harta GIS interactivă a județului Bihor) sau de a acorda acces la informații despre transportul în comun (de exemplu, platforma de transport în comun Bihor).

În contextul tranziției digitale, rolul județelor rămâne de a digitaliza serviciile publice furnizate la nivel de județ, de a viza provocări mai ușoare și mai eficiente de abordat la nivel de județ și de a sprijini localitățile mici. Acest lucru poate fi extrem de util, de exemplu, în cazul bazelor de date și platformelor GIS, care pot fi costisitoare și dificil de gestionat la nivelul orașelor mici sau al comunelor.

### Orașele sunt actorii principali care inițiază și implementează strategii și proiecte pentru orașe inteligente

Orașele în sine sunt principalii actori care determină transformarea în orașe inteligente în România. Inițiativele pentru orașe inteligente și principalele teme ale proiectelor de tip smart city sunt descrise în detaliu în secțiunile următoare, împreună cu o listă a proiectelor și propunerilor formulate la nivel local.

#### 2.10.4 Orașele inteligente în perioada de programare 2021-2027

**Transformarea digitală a municipiului Slatina este un obiectiv transversal, care sprijină realizarea obiectivelor de dezvoltare locală și regională și poate oferi soluții pentru o serie de provocări urbane și metropolitane** din domenii precum: participare și guvernare, mobilitate urbană, eficiență energetică, sectorul apei și cel al deșeurilor, educație, sănătate, incluziune, mediu înconjurător, locuire, dezvoltare economică și locurile de muncă ale viitorului.

Intervențiile avute în vedere necesită planificare integrată, astfel încât să răspundă unor nevoi reale, identificate prin procese consultative și analiza evoluțiilor curente din diferite sectoare, și să fie corelate cu obiectivele de dezvoltare inteligentă de la nivel regional și național.

Perioada de programare 2021-2027 va permite finanțarea puternică a intervențiilor din categoria *smart city*, însă este esențială evitarea riscului unei abordări oportuniste, printr-o alocare dispersată a fondurilor, pentru proiecte cu impact limitat asupra comunităților, care nu corespund nevoilor de la nivel local.

### Context european

Obiectivele politicii de coeziune 2021-2027 oferă cadrul transformării digitale atât în sectorul public, cât și în cel privat. Primul obiectiv de politică este al unei Europe mai inteligente, prin transformare economică inovatoare și inteligentă, oferind cadrul necesar procesului de dezvoltare de soluții, continuând cu validarea acestora și etapa de transfer tehnologic. De asemenea, dezvoltarea capacităților și aptitudinilor digitale prin activități de formare continuă vor fi finanțate cu prioritate în cadrul OP1, precum și start-up-urile digitale și transformarea digitală a modelelor de afaceri. Implementarea soluțiilor rezultate în sectorul public și privat susține obiectivele de politică 2-5.

#### *Tabelul 4. Transformarea digitală în cadrul Politicii de Coeziune a Uniunii Europene*

OP 1. O Europă mai inteligentă (transformare economică inovatoare și inteligentă)	- dezvoltare soluții - proiecte-pilot - demonstrare - testare - transfer tehnologic
OP 2. O Europă mai ecologică, cu emisii reduse de carbon (inclusiv tranziția energetică, economia circulară, adaptarea la schimbările climatice și gestionarea riscurilor)	Implementare soluții în sectorul public și privat
PO 3. O Europă mai conectată (mobilitate și conectivitate TIC)	
PO 4. O Europă mai socială (Pilonul european al drepturilor sociale)	
OP 5. O Europă mai aproape de cetățeni (dezvoltare durabilă a zonelor urbane, rurale și de coastă și inițiative locale)	

*Sursa: Comisia Europeană*

În acord cu aceste obiective, FEDR include și oportunități de finanțare pentru dezvoltarea de orașe inteligente, precum:

- investiții în infrastructură;
- investiții în accesul la servicii;
- investiții productive în IMM-uri;
- echipamente, software și active necorporale;
- informare, comunicare, studii, conectare cu alți actori, cooperare, schimb de experiență și activități care implică clustere;
- activități de formare, învățare continuă și educație în cadrul OP1.

Alte surse de finanțare pentru inițiativele smart city sunt programele **Orizont Europa** (cercetare și inovare, capital uman), **Europa digitală** (capacități strategice, capital uman), **Mecanismul Conectarea Europei** (infrastructură de comunicații digitală în bandă largă). Testarea soluțiilor este o parte esențială a procesului de inovare, iar orașele pot colabora pentru testarea și integrarea soluțiilor smart city prin participare în astfel de programe.

Pe parcursul dezvoltării soluțiilor, asigurarea unei **cooperări de succes între mediul public, privat, academic și de cercetare și actori civici** este esențială. Acestor nivele li se mai adaugă unul, cel al mediului natural ca stimul pentru producerea și inovarea cunoștințelor, scopul fiind integrarea tuturor acestor soluții într-o perspectivă ecologică. Acest model de inovație (*quintuple helix*) contribuie la îndeplinirea obiectivelor climatice și reducerii amprente asupra mediului, încurajând în același timp participarea cetățenilor și generând prosperitate mediului de business, inclusiv IMMurilor și start-up-urilor.

Inițiativele de digitalizare pot contribui la **reducerea disparităților dintre mediul urban și rural și la stimularea coeziunii sociale și economice**. Însă, în lipsa asigurării accesului la infrastructură digitală și la formare utilizarea acesteia, se poate manifesta un fenomen de „decalaj digital” între zonele urbane și rurale, centru și periferie, sau între grupuri sociale sau generații. Astfel, dezvoltarea infrastructurii digitale în bandă largă, de peste 30 Mbps, alături de programe dedicate pentru dobândirea de aptitudini digitale sunt esențiale.

### Context național și regional

Legislația privind digitalizarea și securitatea cibernetică se află într-un stadiu incipient în România. Recent, au fost adoptate decizii guvernamentale importante cu privire la sectorul comunicațiilor electronice și digitalizarea din România. Conform Hotărârii Guvernului nr. 89/2020 pentru organizarea și funcționarea **Autorității pentru Digitalizarea României (ADR)**. ADR, sub coordonarea primului-ministru, preia activitățile și

structurile Ministerului Comunicațiilor și Societății Informaționale din domeniul tehnologiei informației, societății informaționale.

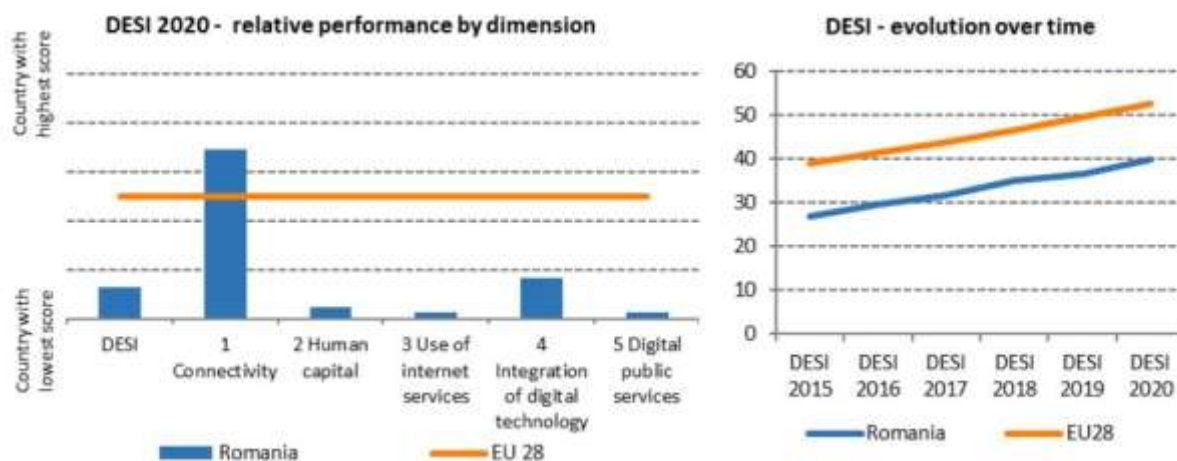
De asemenea, **Strategia Națională de Cercetare, Inovare și Specializare inteligentă (SNCDISI) 2021-2027** oferă contextul strategic necesar dezvoltării strategiilor regionale.

Așa cum evidențiază Autoritatea pentru Digitalizarea României, interoperabilitatea între sistemele informatice ale instituțiilor publice este unul dintre cele mai importante proiecte de digitalizare.

Adoptarea **Legii privind interoperabilitatea în domeniul tehnologiei informației și comunicațiilor** și punerea sa în aplicare de către toate organismele publice implicate ar fi un prim pas către îmbunătățirea administrației publice digitale. Aceasta ar reduce semnificativ timpii pentru gestionarea unui serviciu public, asigurând totodată transparența. **Nodul eIDAS (identificare electronică) al României** este încă în construcție, prin proiectul finanțat prin FEDR („SITUE”), început în 2018. Obiectivul general al proiectului este realizarea Sistemului de Interoperabilitate Tehnologică cu Statele Membre UE (SITUE), realizând interconectarea cu nodurile eIDAS ale celorlalte state membre și cu entități relevante din România.

În ciuda unei bune conectivități și infrastructuri digitale (cu precădere în mediul urban), precum și a unui sector TIC în creștere (locul 5 în UE ca număr al absolvenților în acest domeniu), **România se situează pe locul 26 din cele 28 de state membre ale UE în 2020, conform Indexul economiei și societății digitale (DESI)**, poziție menținută în ultimii 3 ani. Conform acestui index, mai puțin de o treime din români au cel puțin abilități digitale de bază (locul 27 în UE în ceea ce privește scorul general pentru capitalul uman). România are cea mai scăzută performanță din clasament și în ceea ce privește serviciile publice digitale (locul 28 pentru formulare pre-populate, servicii online complete și pentru serviciile publice digitale pentru companii), precum și privind modul de utilizare a serviciilor de internet (de exemplu, servicii bancare online, cumpărături, vânzare online, cursuri online etc.).

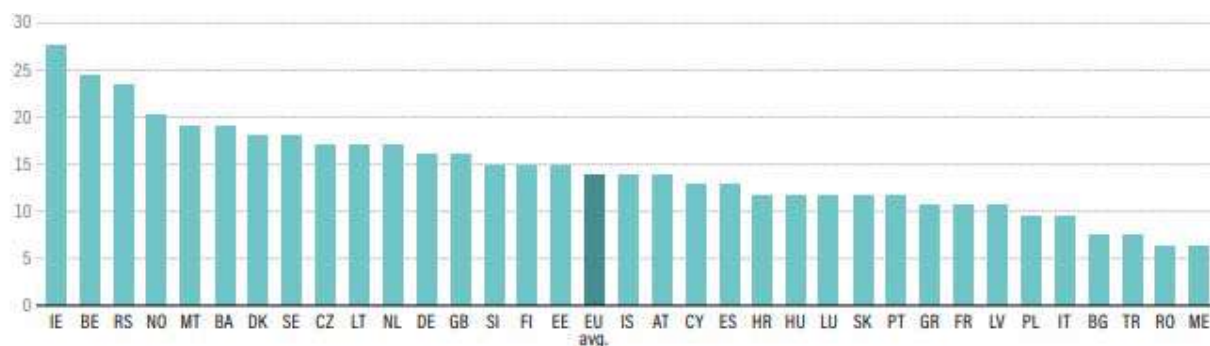
**Figura 10. Index DESI, România**



**Sursa: Indexul economiei și societății digitale (DESI) 2020 - România, Comisia Europeană**

De asemenea, România are a doua cea mai mică pondere a firmelor care folosesc un site web B2C (*business to consumer*) pentru a vinde online, înregistrând chiar o scădere de 5% între 2014 și 2018. Aceste date indică un vast potențial nerealizat, care poate fi valorificat prin proiecte dedicate atât e-guvernanței, cât și digitalizării sectorului privat.

**Figura 11. Ponderea firmelor care utilizează un site web sau o aplicație B2C pentru a vinde online în Europa**



Sursa: Eurostat (2018)

Raportul *Radiografia Smart City în România* realizat de compania Vegacomp Consulting, prezintă imaginea de ansamblu al orașelor din România, din perspectiva de orașe inteligente. Cu privire la clasamentul primelor 10 orașe inteligente din țară, studiul poziționează pe primul loc orașul Alba Iulia (196 proiecte), urmat de Cluj-Napoca (54) și Timișoara (26). În acest clasament, Slatina se află pe locul 37 din 87 de orașe analizate, cu 4 proiecte smart implementate (3 de mobilitate și unul de smart living) .

Proiectele au fost evaluate după următoarele criterii:

- „Sunt destinate locuitorilor unui oraș
- Sunt realizate în parteneriat cu primăria
- Realizează cel puțin trei funcțiuni simultane - de exemplu, schimbarea unui corp de iluminat vechi cu unul bazat pe LED nu este o soluție Smart City, decât dacă proiectul include și tele-gestiune și opțiuni de comandă de la distanță ale corpurilor LED
- Aduc o îmbunătățire clară față de soluțiile tradiționale, pentru confortul locuitorilor
- Este integrabil - poate fi adăugat în aplicații ale primăriei sau ale terților
- Este scalabil - poate fi replicat rapid și ușor și în alte primării”<sup>52</sup>.

Figura 12. Clasamentul orașelor inteligente din țară

Nr.	Oras	Total proiecte	Smart Economy	Smart Mobility	Smart Environment	Smart People	Smart Living	Smart Governance
		594	84	188	42	29	121	130
1	Alba Iulia	106	24	17	8	8	24	25
2	Cluj Napoca	54	4	20	7	3	12	8
3	Timisoara	26	5	9	1	1	6	4
4	Arad	19	2	5	1	5	1	5
5	Iasi	19	2	5	1	0	7	4
6	Brasov	18	1	6	1	1	3	6
7	Bucuresti Sector 4	18	2	7	0	0	5	4
8	Oradea	17	1	8	1	0	4	3
9	Sibiu	16	5	5	0	0	2	4
10	Piatra Neamt	15	1	6	2	0	3	3
11	Deva	14	1	3	1	0	8	1
12	Galati	13	2	6	1	1	2	1
13	Baia Mare	11	2	4	1	1	1	2
14	Bucuresti	11	1	7	0	0	1	2
15	Constanta	11	1	5	1	0	4	0
16	Avrig	10	2	0	5	0	3	0
17	Botosani	10	2	2	0	1	2	3
18	Giurgiu	9	1	2	0	1	1	4
19	Focsani	8	1	7	0	0	0	0
20	Satu Mare	7	1	2	0	1	0	3
21	Slatina	7	0	7	0	0	0	0
22	Targu Mures	7	0	5	0	0	0	2
23	Craiova	6	0	4	0	0	0	2
24	Hunedoara	6	0	1	1	0	3	1
25	Odorheiu Secuiesc	6	0	3	0	0	1	2
26	Ramnicu Valcea	6	0	3	0	0	1	2
27	Resita	6	2	3	0	0	0	1
28	Sfantu Gheorghe	6	1	4	0	0	0	1
29	Bucuresti Sector 3	5	0	0	0	1	1	3
30	Buzau	5	0	2	0	0	0	3
31	Drobeta Turnu Severin	5	0	1	0	0	1	3
32	Pitesti	5	0	3	0	0	1	1
33	Slobozia	5	0	3	0	0	1	1
34	Aiud	4	1	1	0	0	1	1
35	Bacau	4	1	0	0	0	1	2
36	Bucuresti Sector 1	4	0	0	3	1	0	0
37	Suceava	4	0	3	0	0	1	0
38	Braila	3	0	2	0	0	1	0

Sursa: Radiografia smart city în România, Vegacomp Consulting, 2020



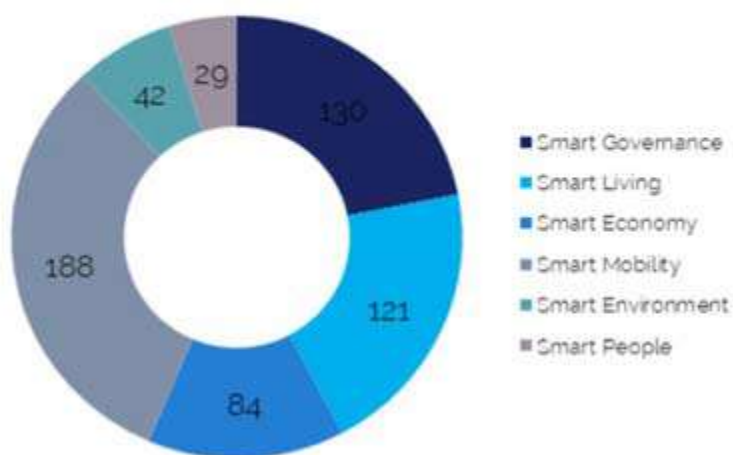
Cercetarea scoate în evidență faptul că numărul persoanelor din administrațiile locale dedicate pentru proiecte și infrastructura Smart City crește. De asemenea, menționează necesitatea dezvoltării unor noi posturi în cadrul primăriilor, precum Data Manager sau Manager Infrastructuri Smart City.

Potrivit Vegacomp Consulting, prioritățile de dezvoltare în România sunt:

1. Digitalizarea instituțiilor publice, în special - schimbul de informații online cu cetățenii;
2. Sănătatea;
3. Securitatea;
4. Educația online.

*Figura 13. Distribuția proiectelor de dezvoltare inteligentă în România*

## Verticale Smart City



*Sursă Vegacomp Consulting*

Studiul realizat de către Vegacomp Consulting arată că principalele modalități de finanțare utilizate până în prezent de orașele din România sunt:

- **Fondurile Europene structurale** pentru proiecte de infrastructură cum sunt apa, iluminatul, supravegherea video sau alte elemente specifice unui proiect Smart City.
- Sprijinul Comisiei Europene prin participarea la Competiția **Intelligent Cities Challenge** ( Iași și Arad).
- **Orizont 2020** a oferit finanțare pentru proiectele Smart Cities and Communities.
- Alte surse de finanțare folosite pentru proiecte Smart City au fost **Ministerul Mediului și AFM**.
- O altă modalitate de a implementa proiectele este reprezentată de finanțările private sau parteneriatele public – private.

În perioada 2021-2027, finanțarea FEDR pentru orașele inteligente din România va fi asigurată prin intermediul programelor operaționale regionale (POR), gestionate de cele 8 agenții de dezvoltare. Prioritatea 2 este dedicată digitalizării și orașelor inteligente, punând în aplicare obiectivul specific al Politicii de Coeziune „Obținerea beneficiilor digitalizării pentru cetățeni, companii și guverne”, în temeiul OP1.

**Următoarele acțiuni sunt propuse pentru finanțare prin POR în regiunea Sud Vest Oltenia și pot fi considerate potențiale proiecte / acțiuni de tip smart city pentru municipiul Slatina, în perioada 2021-2027** (se propune un meniu de intervenție, din care fiecare oraș din regiune ar trebui să selecteze cel puțin o intervenție / acțiune):

- dezvoltarea, testarea și pilotarea aplicațiilor și soluțiilor de e-guvernare și / sau măsuri inovatoare de e-guvernare pentru îmbunătățirea mediului de afaceri, antreprenoriatului etc.

- crearea, dezvoltarea semnificativă a platformelor pentru gestionarea documentelor oficiale emise de autorități, colectarea taxelor etc.
- dezvoltarea bazelor de date necesare (inclusiv a celor „open data”), pentru gestionarea automată a datelor, asigurarea suportului informațional necesar instituțiilor publice, companiilor etc.
- crearea, dezvoltarea sistemelor integrate inteligente de gestionare de la distanță pentru iluminatul public
- dezvoltarea și utilizarea tehnologiilor video inteligente pentru gestionarea colectării selective a deșeurilor
- dezvoltarea sistemelor integrate de tip „străzi inteligente”: sisteme inteligente de supraveghere video cu senzori IoT, mobilier stradal inteligent, iluminat inteligent etc. Intervențiile smart city pot fi incluse și în alte priorități ale programului, în special cele privind mobilitatea urbană (soluții inteligente de mobilitate), mediu (soluții inteligente legate de energie și resurse naturale sau monitorizarea mediului), economie (hub-uri de inovare digitală).

**De asemenea, transformarea digitală este unul dintre pilonii ale Planului Național de Redresare și Reziliență.** De asemenea, investițiile și reformele finanțate prin fondurile PNRR trebuie să contribuie la realizarea obiectivului de digitalizare în proporție de 20%, alături de îndeplinirea obiectivului privind schimbările climatice, în proporție de 37%. Astfel, componenta digitală a proiectelor, ce stă la baza conceptului smart city va constitui un avantaj pentru eligibilitatea acestora.

În ceea ce privește factorii care influențează adoptarea soluțiilor smart city, următoarele aspecte cheie au fost identificate pentru reședințele de județ, altele decât București și polii de creștere:

**Tabelul 5. Utilizarea tehnologiei și aspectele de guvernare care influențează adoptarea abordărilor smart City**

	<b>Orașe mijlocii / mari (alte reședințe de județ)</b>
<b>Utilizarea tehnologiei</b>	Nivel ridicat sau mediu de utilizare a tehnologiei; diferențele regionale Orașele sunt atractive pentru companiile mari, în funcție de contextul local și regional
<b>Aspecte de guvernare</b>	Un amestec de probleme urbane complexe și de bază Dezvoltare metropolitană / ZUF (neobligatorie) Implicarea părților interesate și planificarea participativă (mai puțin complexă) Alocarea prealabilă a finanțării pentru proiecte smart city din fondurile UE

**Sursa: Politică Urbană a României**

Analizând situația actuală a dezvoltării orașelor inteligente în regiune, ADR Sud Vest Oltenia a evaluat că documentele strategice actuale ale municipalităților și orașelor din regiune (SIDU, SDL) prevăd acțiuni pentru digitalizarea serviciilor publice până în 2027. Există peste 50 de proiecte cu un buget total de aproximativ 40 de milioane EUR. Localitățile urbane care au inclus acțiuni de digitalizare în strategiile lor sunt cele 6 reședințe de județ, precum și municipiile și orașele mai mici din regiune.

În anul 2020, ADR Sud Vest Oltenia a derulat un nou proces descoperire antreprenorială în Regiunea Sud Vest Oltenia prin implicarea reprezentanților mediului de afaceri, universităților, centrelor de cercetare, organizațiilor non-guvernamentale și administrațiilor teritoriale. În urma acestui dialog structurat, aflat la a treia ediție, au fost identificate oportunități pentru specializarea Regiunii Sud Vest în următoarele domenii și nișe de specializare:

1. SISTEME DE TRANSPORT : Vehicule și componente pentru vehicule rutiere • Vehicule și tehnologii pentru transportul feroviar

2. INGINERIE INDUSTRIALĂ ȘI MATERIALE: • Sisteme, instalații, echipamente, mașini / utilaje pentru construcții și alte industrii • Sisteme, procese, instalații, echipamente, tehnologii de mediu / Protecția mediului • Sisteme, echipamente, tehnologii pentru sectorul agroalimentar, aeronautic, sanitar • Materiale avansate, compozite • Materiale recuperate, materiale din bioresurse
3. AGRO-ALIMENTAR: Alimente sigure, sănătoase, optimizate nutrițional (funcționale) • Soiuri noi (inclusiv hibride) rezistente la efectele schimbărilor climatice • Agricultură ecologică • Controlul calității alimentelor • Biofertilizatori, biocatalizatori • Utilizarea produselor agricole în scopuri nealimentare • Conservarea și protecția naturii
4. SĂNĂTATE ȘI WELLNESS - STIL DE VIAȚĂ SĂNĂTOS: • Terapii medicamentoase personalizate • Îmbătrânire activă și stil de viață sănătos • tratamente balneare/ SPA • Soluții și sisteme pentru combaterea răspândirii infecțiilor • Prevenirea, diagnosticarea și tratamentul bolilor netransmisibile și rare (inclusiv genetice) • Îmbătrânire activă și stil de viață sănătos
5. TIC și DIGITALIZARE: • Smart city, smart village • Produse inovative în domeniul IT cu accent pe domeniile mediu, energie, patrimoniu, turism • Digitalizarea economiei
6. INDUSTRII CREATIVE: • Activități culturale și de creație

**Figura 14. Corelarea viziunii și obiectivelor de la nivel regional cu obiectivele și politicile smart city din municipiul Slatina**

Viziune și obiective - Strategia Regională de Cercetare și Inovare pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Nord-Est	Politici smart city - SIDU Municipiul Slatina
<i>Viziunea Strategiei Regionale pentru Specializare Inteligentă (RIS3) Sud-Vest Oltenia pentru orizontul 2027 este aceea că Regiunea Sud-Vest Oltenia va accelera procesele de transformare economică, prin sprijinirea investițiilor în cercetare și inovare pentru o creștere durabilă și favorabilă incluziunii.</i>	<i>Susținerea dezvoltării capitalului uman și tehnologiilor inovative cu impact pozitiv asupra calității vieții cetățenilor, mediului de afaceri și protejării mediului în Municipiul Slatina</i>
<b>1. Sprijin pentru consolidarea capacității de cercetare-inovare la nivel regional</b>	Susținerea parteneriatelor și a colaborării între companiile din Municipiul Slatina și Institutelor de cercetare Dezvoltare și universități la nivel regional
<b>2. Dezvoltarea capacității de transfer tehnologic și eficiențarea transferului de know-how</b>	Susținerea dezvoltării de IMM-uri inovative și competitive în Municipiul Slatina
<b>3. Creșterea competitivității mediului de afaceri și sprijinirea tranziției industriale</b>	Sprijinirea digitalizării companiilor, în special în domeniile esențiale pentru economia locală
<b>4. Sprijin pentru digitalizare</b>	Servicii publice digitale și un cadru de interoperabilitate al instituțiilor pentru a facilita accesul la asistență medicală mai bună, servicii publice, educație și, în general, o calitate a vieții mai bună.
<b>5. Consolidarea ecosistemului de inovare</b>	Îmbunătățirea capacității ecosistemului antreprenorial de a crea și dezvolta rapid start-up-uri și spinoff-uri în domeniile de specializare inteligentă; Sprijin pentru dezvoltarea durabilă a mediului de afaceri prin inovare, modernizare tehnologică și digitalizare; Întărirea capacității sistemului de cercetare-inovare și colaborării acestuia cu mediul de afaceri; Dezvoltarea capacității regionale de transfer tehnologic; Instrumente financiare pentru creșterea accesului la finanțare al ecosistemului regional de inovare; Creșterea eficienței serviciilor publice prin digitalizare și interoperabilitate; Sprijinirea

	dezvoltării și funcționării clusterelor, poliilor de competitivitate și rețelelor de afaceri; Creșterea cooperării interregionale și internaționale
--	---

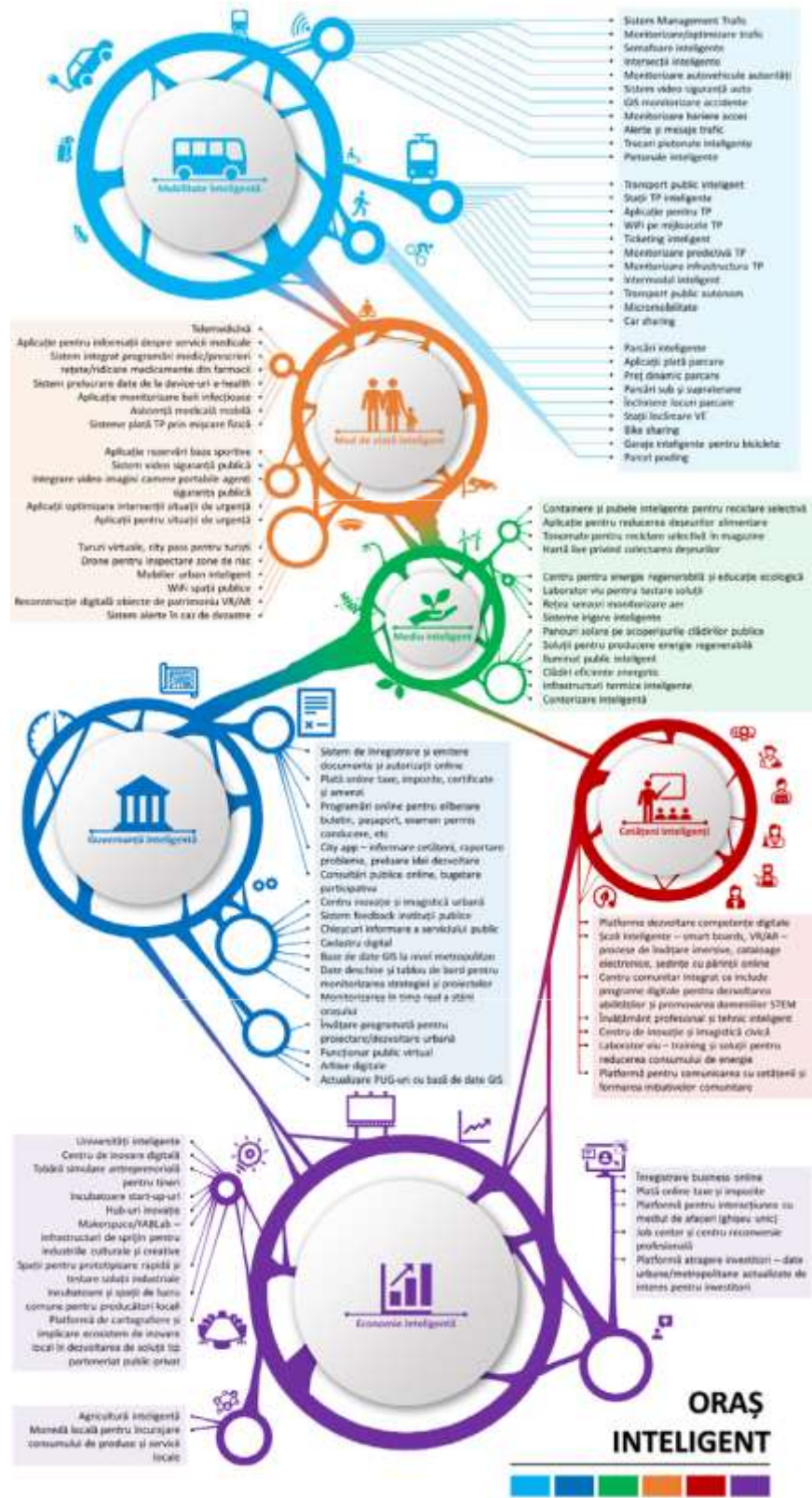
### 2.10.5 Meniu de intervenții Smart City

Limitările aduse de pandemia Covid-19 au accelerat folosirea tehnologiilor și au adus schimbări rapide în domenii diverse, de la digitalizarea instituțiilor publice, soluții de tele-medicină, educație online, creșterea consumului de servicii online. Continuarea și eficientizarea eforturilor commune pentru susținerea dezvoltării capitalului uman și tehnologiilor inovative cu impact pozitiv asupra calității vieții cetățenilor, mediului de afaceri și protejării mediului în Municipiul Slatina reprezintă un obiectiv strategic transversal pentru perioada 2021-2027.

Soluțiile inteligente presupun dezvoltarea de platforme digitale interoperabile cu standarde deschise și modele de date partajate. Platformele urbane interoperabile care promovează standarde deschise și modele de date partajate stau la baza conceptului de *smart city*. De asemenea, un sistem *open data* asigură un grad ridicat de transparență privind situația reală a diferiților indicatori pentru cetățeni.

Măsurile pentru creșterea incluziunii sociale și accesibilității persoanelor cu dizabilități trebuie avute în vedere la nivelul fiecărui modul dezvoltat, astfel încât să fie reduse barierele de acces și să poată fi accesate cu ușurință informațiile relevante de către toți cetățenii. În continuare, sunt prezentate soluții posibile în cele șase domenii de aplicabilitate, cu rol de a ghida dezvoltarea de proiecte smart în municipiul Slatina.

Figura 1. Intervențiile pentru un oraș inteligent



Mobilitate inteligentă

Orașele se confruntă cu provocări importante în ceea ce privește poluarea aerului, gestionarea ineficientă a traficului și dificultatea de a asigura locuri de parcare suficiente sau de a gestiona cele deja disponibile într-un mod eficient. Pot fi implementate diverse soluții de mobilitate inteligentă:

### Soluții de parcare

- Parcări inteligente sub- și supra-terane, cu citire numere și plata automată din sistem (cu card, prin SMS). Tarif dinamic în funcție de ora din zi.
- Aplicație plată parcare
- Aplicație prin care cetățenii să își închirieze locurile de parcare în timpul zilei
- Senzori de parcare care să indice traseul până la locurile disponibile
- Integrarea cu sistemele de parking ale supermarket-urilor, astfel încât cetățenii să își poată parca mașinile în intervalul orar 22-7.

### Sisteme de gestionare a traficului

- Prioritizarea transportului în comun la semafoare
- Senzori de greutate în intersecții, pentru a determina dacă sunt mașini care așteaptă la semafor
- Semafoare sincronizate
- Monitorizare trafic: senzori în intersecțiile principale care să numere mașinile ce traversează intersecțiile
- Integrarea serviciilor de car-sharing - datele operatorilor de car-sharing pot fi utilizate pentru eficientizarea sistemului de transport și mobilitate urbană (orașul Sao Paolo a introdus un decret prin care companiile care participă la transportul de vehicule vor trebui să plătească o taxă fixă pe kilometru pentru a ajuta la mentenanța rețelei rutiere și a altor infrastructuri publice și să partajeze informațiile platformei lor web, permițând orașului o gestiune mai bună a rețelei de transport)
- Platformă monitorizare vehicule ce aparțin de autoritățile locale (monitorizare rute, monitorizare consum carburant, monitorizare viteză, optimizare moduri de operare).

### Siguranța auto

- Hartă GIS cu înregistrarea tuturor accidentelor, a cauzelor, numărului de persoane rănite și a hotspot-urilor pentru accidente. Hartă cu zonele de risc pentru conștientizarea populației atunci când circulă în aceste zone
- Sistem camere supraveghere pentru siguranța cetățenilor, precum și soluții software pentru a digitaliza datele furnizate de acele camere (de exemplu, numărul mașinilor, monitorizarea disponibilității parcarilor)
- Camere de supraveghere în intersecții sau la intrările pe sensuri unice. Funcționalitate de citire automată a numărului de înmatriculare și trimiterea de amenzi automată în cazul în care se încalcă legea (depășire linie continuă, trecere pe roșu la semafor, intrare pe sens interzis etc)

### Transport public

- Automatizare acces tuneluri și ridicare bariere

- Afișaj mesaje de informare/avertisment în punctele critice.
- Platformă pentru mentenanță predictivă a infrastructurii de transport (înregistrare lucrări de mentenanță, alerte de mentenanță, bugetare predictivă pentru mentenanță)

#### Transport public local – Autobuze, tramvaie

- Smart ticketing, plata prin sms în stații și mijloacele de transport în comun
- Sistem pe bază de carduri de transport public (abonamente normale și abonamente pentru elevi, pensionari, studenți)
- Senzori pentru numărarea pasagerilor în autobuze / tramvaie, corelat cu numărul de bilete vândute și scanarea cardurilor de transport
- Stații smart cu afișaj electronic pentru programul autobuzului / tramvaiului și pentru reclame, porturi USB pentru încărcarea telefoanelor
- Senzori GPS pe autobuze corelat cu afișajul în stațiile de autobuz / tramvai
- Camera video pentru siguranță și pentru numărarea pe baza tehnologiei AI a numărului de pasageri din stații
- Wifi gratuit în autobuze, care să ofere date privind numărul de pasageri conectați, respective câți se deconectează după fiecare stație, pentru o imagine a frecvenței călătorilor la anumite ore și stații
- Buton de oprit în stație în autobuze / tramvaie – călătorii vor apăsa pe buton doar atunci când doresc să coboare la o stație anume
- Micro-transport public la cerere

#### Transport Feroviar

- Smart ticketing + număr călători pentru trenuri
- Wifi gratuit în trenuri, care să ofere date privind numărul de pasageri conectați, respective câți se deconectează după fiecare stație, pentru o imagine a frecvenței călătorilor la anumite ore și stații

#### Transport intermodal

- Camere video și numărare mașini și pasageri în punctele intermodale
- Wifi gratuit în zonele punctelor intermodale
- Cunoscând numărul de călători din autobuze și tendința de călători dintr-o stație CFR, traseele reale și timpii de mobilitate se poate trimite un semnal de așteptare către trenuri (dacă întârzie un autobuz plin de pasageri).

### Încurajarea transportului nemotorizat

Aceste tipuri de intervenții includ proiecte care vizează încurajarea cetățenilor să meargă mai des pe jos și cu bicicleta, în condiții de siguranță, inițiative care vizează utilizarea tehnologiei pentru a face trecerile de pietoni mai sigure.

#### Bicicliști

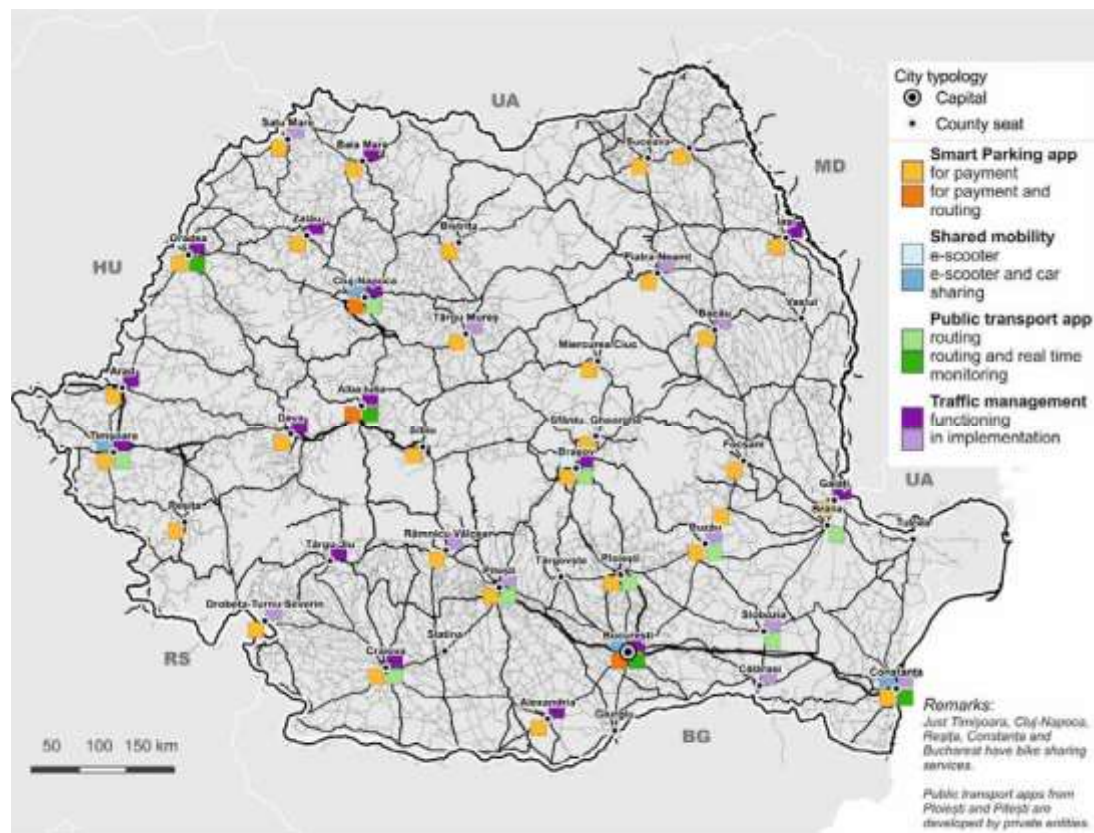
- Semafoare pentru bicicliști
- Senzori de greutate pe pistele de bicicliști care să determine dacă sunt bicicliști care așteaptă la semafor

- Piste de bicicleta vopsite cu vopsea fluorescentă
- Sistem de bikesharing (prin parteneriate public-private), biciclete echipate cu GPS
- Garaje inteligente pentru biciclete

#### Pietonal

- Trecei de pietoni semaforizate cu buton pentru trecere, măsurare la ce ce intervale de timp trec pietonii (statistici)
- Semafoare cu buton pentru persoanele vârstnice sau cu dizabilități, astfel încât culoarea verde să dureze mai mult, precum și semnale acustice și tactile pentru persoanele cu dizabilități
- Senzori greutate pietoni pentru iluminarea automată sau creșterea intensității iluminatului atunci când pietonii se apropie
- Trecei de pietoni ridicate față de nivelul străzii pentru a reduce viteza în apropierea acestora

**Figura 15. Proiecte de mobilitate inteligentă în reședințele de județ**



**Sursa: Politică Urbană a României**



## Alte intervenții

- Stații de încărcare pentru vehicule electrice
- Parcel pooling, sistem central depozitare colete și dulapuri inteligente pentru ridicare colete

## Guvernanță inteligentă

- Sistem de înregistrare și emitere documente și autorizații online
- Plata online a certificatelor, impozitelor ș.a., la un preț mai avantajos decât la ghișeul fizic
- Integrarea cu platforma ghiseul.ro pentru plata online a amenzilor
- Eliberarea online a celor mai importante certificate de către administrația publică
- Programare online pentru eliberare buletin, pașaport, examen permis conducere etc.
- Funcționar public virtual
- City App: oferă știri importante, promovează evenimente locale, preia reclamațiile cetățenilor sau facilitează accesul la serviciile publice.
- Consultări publice online, bugetare participativă
- Platforme pentru cetățeni (raportare probleme, dezvoltare idei pentru oraș)
- Transmisie live a ședințelor de consiliu local
- Îmbunătățirea transparenței și comunicării cu cetățenii (actualizarea site-ului web, acces facil la documente strategice, ședințe și decizii ale consiliului local, cheltuirea bugetului local)
- Centru inovație și imagistică urbană
- Sistem feedback instituții publice (butoane de feedback la ieșirea din instituții)

*Figura 2. Sistem preluare feedback: stand mecanic și aplicație mobil*



Sursa: HappyOrNot (<https://www.happy-or-not.com/en/>)

Chioșcuri de servicii publice

- Cadastru: sistemul incomplet de înregistrare a proprietății are un impact negativ asupra dezvoltării urbane, încetinind dezvoltarea proiectelor de infrastructură și scăzând transparența și atractivitatea pieței imobiliare, crescând costurile tranzacțiilor. Prin urmare, finalizarea cadastrului digital la nivelul orașului și al zonei urbane metropolitane /funcționale este o condiție prealabilă pentru dezvoltarea orașelor inteligente.

- Baze de date urbane: sunt necesare în conformitate cu Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul. Legea impune, de asemenea, elaborarea și livrarea documentelor de planificare urbană și spațială în format GIS.

- Date deschise și tablou de bord pentru monitorizarea strategiei și proiectelor

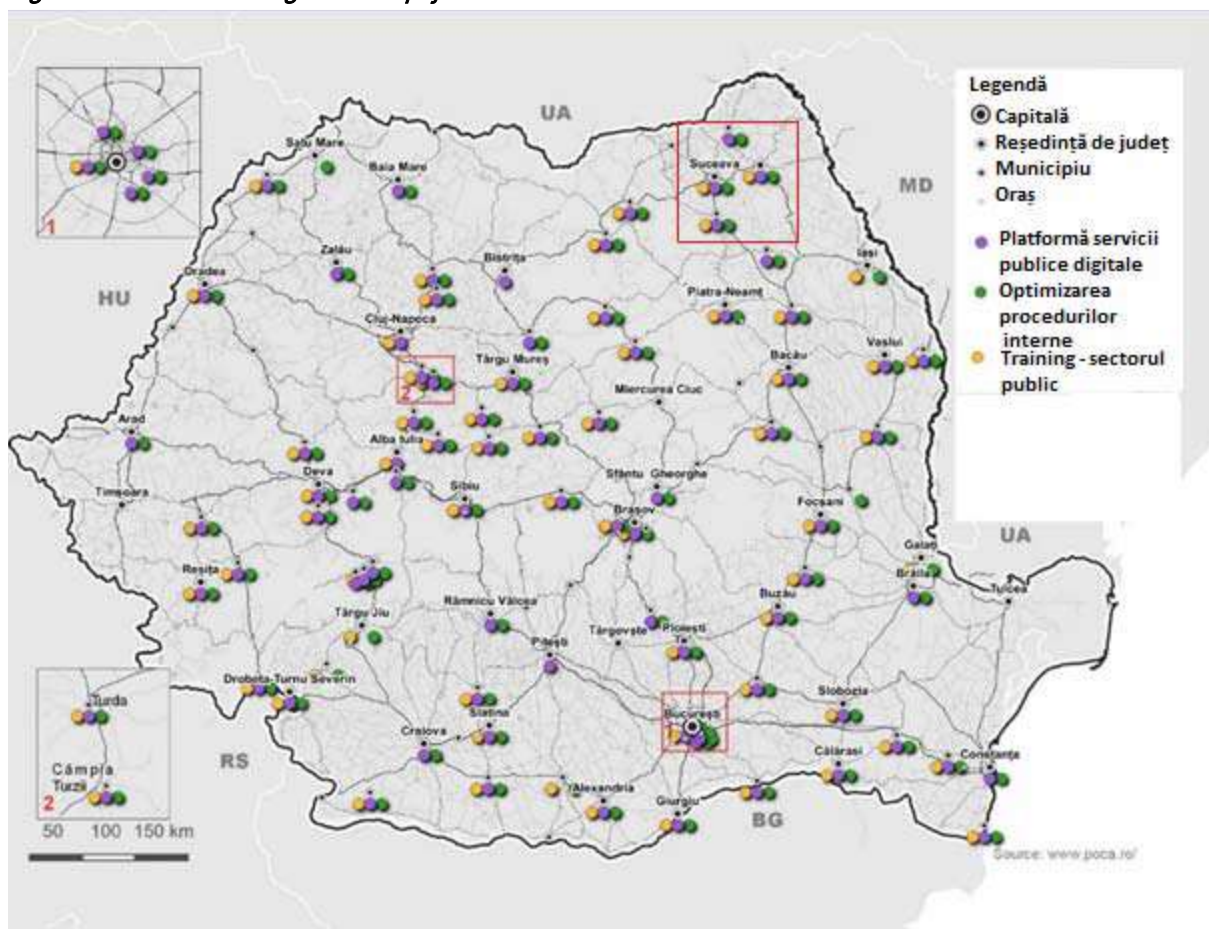
- Monitorizarea în timp real a stării orașului

- Învățare programată pentru proiectare/dezvoltare urbană

- Soluții de back-office și actualizarea proceselor interne: actualizarea și ajustarea sistemelor și procedurilor interne, digitalizarea și actualizarea documentelor, procedurilor și instrumentelor de planificare strategică, digitalizarea arhivelor etc.

- Actualizare PUG-uri cu bază de date GIS.

**Figura 16. Proiecte de digitalizare sprijinite de POCA 2014-2020**



**Sursa: POCA 2014-2020, Lista proiectelor contractate (2020)**

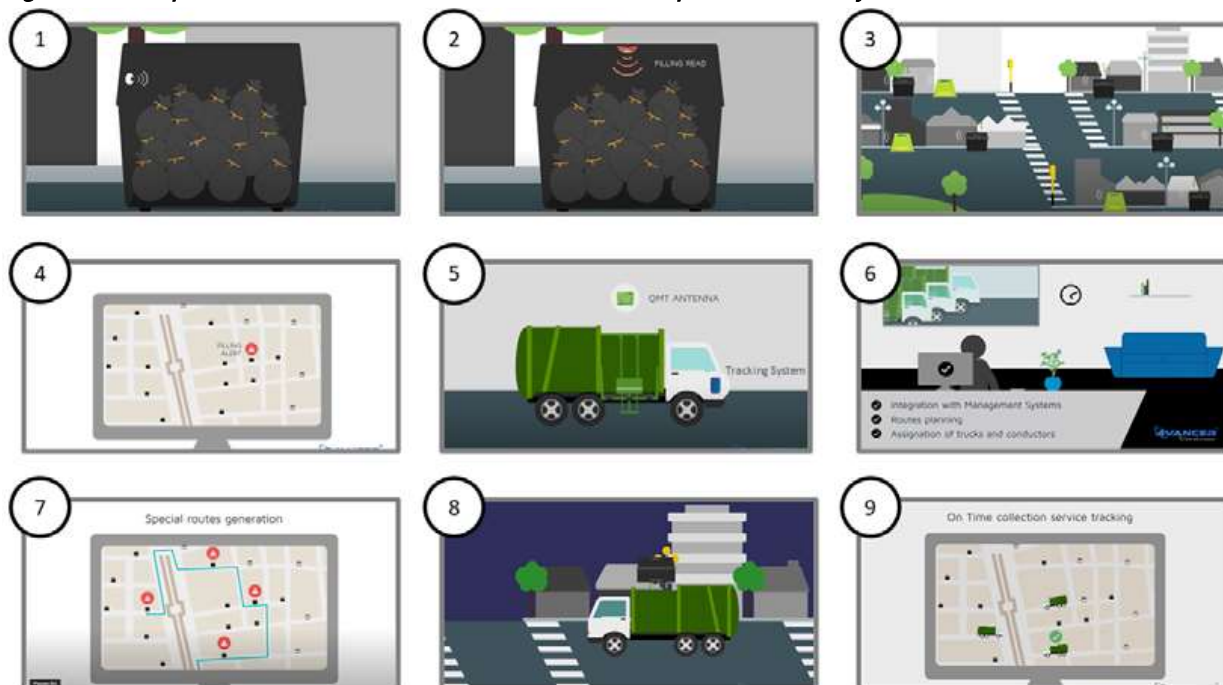
## 2.10.6 Mediu inteligent

### Gestionarea și reciclarea deșeurilor

Investițiile vizează îmbunătățirea ratelor de reciclare, dar și evitarea vandalismului și creșterea nivelului de curățenie în oraș. Datele oferite de aceste programe sunt utile în implementarea de noi politici publice pentru colectare selectivă și reciclare, și evaluarea impactului programelor de conștientizare și altor măsuri în acest sens.

- Montare de senzori în pubelele de blocuri și în cele de pe stradă, precum și în interiorul platformelor subterane de colectare deșeurii. Astfel, compania de salubritate poate să își optimizeze traseul de colectare a deșeurilor pentru eficiență a consumului de carburant și pentru o calitate mai bună serviciului de salubritate
- Aplicație pentru reducerea deșeurilor alimentare.
- Tonomate pentru reciclare selectivă în magazine
- Hartă live privind colectarea deșeurilor, pentru informarea cetățenilor

Figura 3. Principiu funcționare sistem colectare deșeurii – proiect smart city

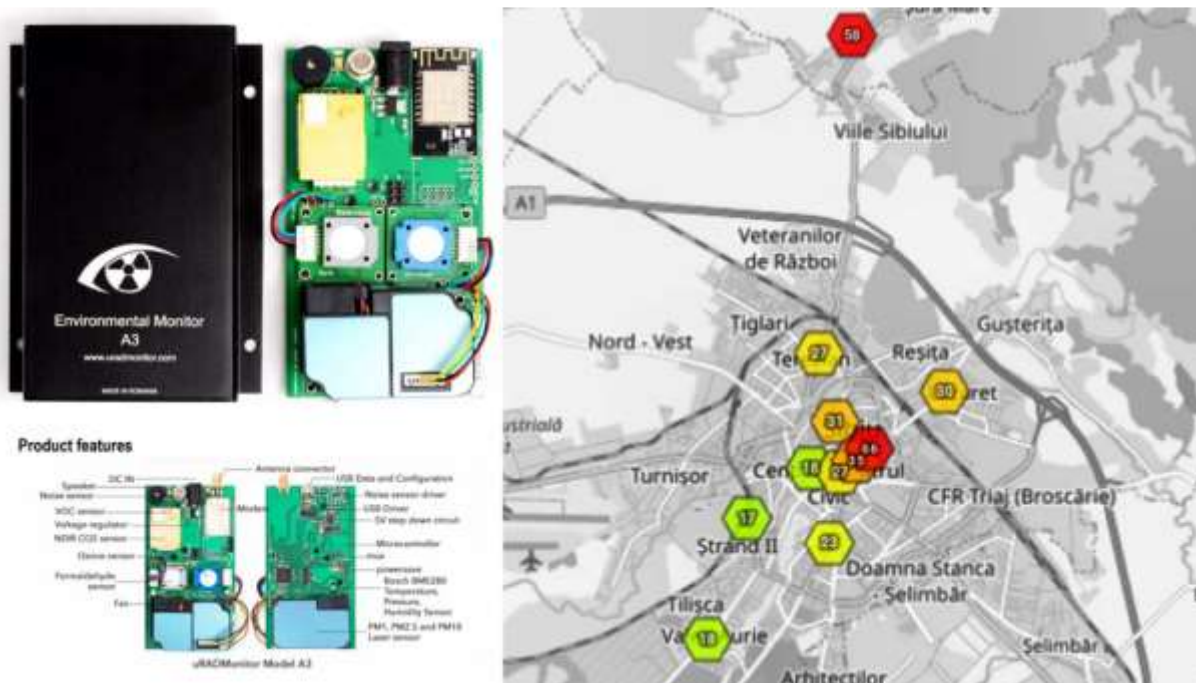


Sursa: Prelucrare imagini video Avancer Software Solutions,

### Monitorizarea calității aerului

- Preluare date de la senzorii deja montați și montarea de senzori în fiecare cartier
- Date publice pe internet
- Corelarea datelor cu cele despre trafic și dezvoltarea de zone de agrement în locurile cu o calitate ridicată a aerului

Figura 4. Senzori de monitorizare a calității aerului



Sursa: uRadMonitor – stânga, AerLiber.ro – dreapta

### Reducerea consumului de energie și apă

- Iluminat public inteligent, cu sistem de tele-gestiune prin care operatorul are posibilitatea de a verifica în timp real existența unor probleme tehnice, reglarea intensității luminii prin programare automată, senzori ridicați de la sol pe stâlpii ce iluminează căile pietonale pentru a deschide lumina pe un stâlp sau un grup de stâlpi pentru un interval predefinit de timp, dacă se detectează mișcare pietonală.

- Centru pentru energie regenerabilă și educație ecologică
- Soluții pentru producere energie regenerabilă
- Soluții pentru reducerea consumului de energie al clădirilor
- Infrastructuri termice inteligente
- Contorizare inteligentă (furnizorii de energie electrică pot investi în soluții de contorizare inteligentă pentru a reduce și monitoriza consumul de energie la nivelul gospodăriilor).
- Sisteme de irigare inteligente

Tabel 1. Soluții smart pentru reducerea consumului de energie în mediul construit

Părți ale mediului construit	Soluții tipice pentru orașul inteligent și cartierele cu consum redus de energie
Clădiri rezidențiale;	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tehnologii, instalații și aparate de construire și modernizare cu energie redusă, zero și pozitivă, de exemplu izolație termică, case pasive, recuperarea căldurii din ventilație;</li> <li>- Integrarea cu producția de energie regenerabilă;</li> </ul>

<p>Clădiri comerciale, sociale, educaționale, medicale;</p> <p>Clădiri și instalații industriale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizarea de clădiri mai inteligente prin senzori, mecanisme de acționare și TIC interoperabile, contoare inteligente;</li> <li>- Crearea de infrastructuri de încărcare unidirecționale sau bidirecționale pentru vehicule electrice ca mașini și biciclete;</li> <li>- Furnizarea de soluții colective pentru alimentarea cu energie, cum ar fi centrale solare, sisteme de încălzire centralizată sau geotermală;</li> <li>- Realizarea mai inteligentă a funcționării și utilizării clădirii, de exemplu prin iluminare inteligentă senzorială;</li> <li>- Utilizarea soluțiilor ecologice de mobilitate și logistică pentru a asigura transportul, de exemplu vehicule electrice, parcare inteligentă, transport curat pe „ultimul kilometru” în logistică,</li> <li>- Aplicarea principiilor sau (re)proiectarea inteligentă, planificarea integrată și implementarea la nivel de cartier, de exemplu bazat pe proiecte holistice de energie și transport care au fost co-proiectate cu părțile interesate;</li> <li>- Tehnologie de proces inteligentă în industrie, de exemplu permiterea reutilizării excesului de căldură și a subproduselor ca hidro</li> </ul>
<p>Infrastructuri</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Măsuri pentru funcționarea și utilizarea inteligentă a infrastructurilor cu senzori și mecanisme de acționare, alte date urbane și TIC</li> <li>- Rețele termice și electrice inteligente, centrale electrice virtuale;</li> <li>- Schimburi, conversie și co-producție de energie, de exemplu cu centre de date, sau folosind energie termică combinată (CHP);</li> <li>- Adăugarea de senzori și mecanisme de acționare la infrastructurile fizice, Iluminat Inteligent;</li> <li>- Organizarea interoperabilității între infrastructurile fizice și clădiri prin protocoale, standarde, de exemplu Internetul obiectelor, Internetul tuturor lucrurilor;</li> <li>- Organizarea operațiunilor inteligente, (re)proiectare inteligentă și servicii îmbunătățite/noi pentru cetățeni prin intermediul platformelor urbane</li> </ul>

*Sursa: Borsboom-van Beurden (2018)*

## 2.10.7 Mod de viață inteligent

### E-sănătate

Procesul de dotare a spitalelor cu echipamente de telemedicină ar trebui să continue și este esențial ca acesta să fie completat de pregătirea personalului medical pentru utilizarea noilor soluții digitale.

- Examinare medicală imediată de la distanță, în regim 24/7

- Monitorizarea pacienților la distanță, teleasistență: dispozitive de asistență la domiciliu conectate la senzori și cu un centru de apeluri. În general, aceste dispozitive sunt destinate persoanelor cu nevoi de îngrijire socială. Ele pot comunica cu direcțiile de asistență socială și chiar cu unități din domeniul sănătății sau situații de urgență. Aceste produse sunt ideale pentru pacienții aflați în prezent în îngrijire la domiciliu.

- Serviciu de asistență medicală mobil pentru părinții cu copii mici, astfel încât 14 medici special pregătiți să ofere ajutor în regim 24/7

- Sistem ce preia informațiile anonime de la device-urile portabile de genul smart watch, pentru statistici referitoare la sănătatea populației

- Aplicație pentru monitorizarea răspândirii bolilor infecțioase

### **Siguranța publică**

- Sistem camere supraveghere pentru siguranța cetățenilor, precum și soluții software pentru a digitaliza datele furnizate de acele camere

- Capacitate integrare imagini captate de camerele portabile ale agenților de siguranță publică

- Capacitate integrare imagini de la camere private

- Integrarea imaginilor camerelor portabile ale agenților de siguranță publică

- Managementul mulțimilor de oameni

- Servicii cu plată pentru acces la imagini live pentru cetățeni (de exemplu, părinții care doresc pot avea acces la camerele de supraveghere ale grădinițelor sau școlilor, contra cost)

- Optimizarea intervenției pentru situații de urgență. Ex: aplicația Apel 112 - STS

- Sistem alerte în caz de dezastre. Ex: ROAlert – STS

- Aplicații pentru situații de urgență

- Drone pentru inspectare zone de risc

### **Promovarea turismului**

- aplicație mobilă turistică

- tururi virtuale ale muzeelor, utilizarea codurilor QR pe mobilierul stradal și panourile de informații.

- Reconstrucție digitală obiecte de patrimoniu VR/AR

### **Alte intervenții**

- Wifi gratuit în spații publice

- Străzi pietonale cu mobilier stradal inteligent și stâlpi retractanți / bariere la intrare. Accesul se face pe baza de cartelă (pentru riverani), pentru salvare, pompieri, compania de desalubrizare sau mașini ce fac aprovizionarea. Astfel, se descurajează parcare în zonă, în favoarea mersului pe jos.

- Sisteme de plată pentru bilete de transport public prin mișcare fizică

- Aplicație pentru rezervări facilități sportive

*Figura 5. Strada Molnar Piuaru din Cluj-Napoca – Stradă Smart*



*Sursa: Primăria Cluj-Napoca*

### Cetățeni inteligenți

Orașele care se vor adapta rapid la tendințele pieței, în timp ce își vor alinia și diversifica oportunitățile educaționale, vor deveni mai atractive și mai bine echipate pentru a păstra forța de muncă existentă. Cererea de abilități și competențe pe piața muncii trece printr-o perioadă de schimbări majore, în special privind creșterea abilităților cognitive și non-repetitive față de abilitățile manuale și repetitive.

În 2019, Comisia Europeană a estimat că peste 30% din populația României nu deține abilități digitale. Pentru a fi pregătiți pentru viitor și industria 4.0, dezvoltarea competențelor digitale a tuturor cetățenilor este o prioritate. De asemenea, este necesară și creșterea nivelului de educație privind securitatea cibernetică și asigurarea accesului la servicii și infrastructură de comunicații în bandă largă. Intervențiile-cheie în acest domeniu includ:

- Platforme pentru dezvoltarea competențelor digitale și pregătirea pentru job-urile viitorului
- Școli inteligente: dotarea școlilor cu infrastructură digitală și instruirea profesorilor și a elevilor cu privire la utilizarea acestora; E-școală, smart boards, VR/AR pentru procese de învățare imersive, cataloage electronice, ședințe cu părinții online.
- Centru comunitar integrat ce include programe digitale pentru dezvoltarea abilităților și promovarea domeniilor STEM
- Învățământ profesional și tehnic inteligent
- Laborator viu – training și soluții pentru reducerea consumului de energie
- Platformă pentru comunicarea cu cetățenii și dezvoltarea de inițiative comunitare

### Economie inteligentă

Proiectele de economie inteligentă implică o schimbare a rolului autorităților publice locale, de la „administratorii” infrastructurii urbane la facilitatorii și co-creatorii ecosistemelor antreprenoriale și inovatoare

locale. Acestea pot oferi suport companiilor în procesul de digitalizare a procedurilor interne, pot crea platforme pentru susținerea inovației, și pot organiza și promova diverse evenimente dedicate domeniului digital. Intervențiile posibile includ:

- Universități inteligente
- Facilități și platforme de inovație: Facilități care promovează inovația dezvoltate în parteneriat cu mediul universitar
- Tabără simulare antreprenorială pentru tineri
- Hub-uri de inovație digitală: Capacitatea de inovare a orașelor mari va fi consolidată în continuare în următoarea perioadă de programare prin dezvoltarea de hub-uri (centre) de inovare digitală (digital innovation hubs - DIH).
- Incubatoare pentru start-up-uri
- Evenimente comunitare și hackathons. Evenimentele comunitare care încurajează inovația, de tip hackathon, cresc în număr, dimensiune și varietate, dar sunt organizate în principal de entități private. Pentru a asigura durabilitatea rezultatelor și pentru a construi încredere în cadrul comunităților locale, este important ca autoritățile publice locale să fie implicate în proces și să preia și să implementeze soluțiile relevante.
- Makerspace/FABlab – infrastructuri de sprijin pentru industriile culturale și creative
- Soluții pentru prototipizare rapidă și testare soluții industriale
- Incubatoare și spații de lucru comune pentru producători locali
- Platformă de cartografiere și implicare ecosistem de inovare local în dezvoltarea de soluții tip parteneriat public-privat
- Agricultură inteligentă
- Monedă locală pentru încurajarea consumului de produse și servicii locale
- Platformă pentru înregistrarea online a business-urilor
- Platformă pentru plata online a taxelor și impozitelor asociate business-urilor
- Ghișeu unic pentru interacțiunea cu mediul de afaceri
- Platformă de tipul job-center unde cetățenii pot participa online la cursuri de reconversie profesională, iar business-urile pot să își recruteze forță de muncă. Asemenea platforme pot oferi baterii de testare psiho-profesională gratuite, statistici utile referitoare la rata șomajului, forța de muncă calificată și necalificată, estimări pentru necesarul forței de muncă, și recomandări pentru reconversia profesională. De exemplu, într-o anumită perioadă din an, în localitățile din ZUF poate fi nevoie de un număr mare de tâmplari. Astfel vor fi recomandate și promovate cursuri de tâmplărie în acea perioadă pentru cetățenii potriviți din punct de vedere al profilului psihologic.
- Platformă pentru atragerea investitorilor cu informații despre mediul de business local, posibile locații, legislație, cultură, indicatori economici, și informații actualizate despre forța de muncă).

### Afișarea și corelarea datelor colectate

Implementarea unor instrumente pentru afișarea datelor publice are un rol important în creșterea nivelului de conștientizare a cetățenilor privind anumite aspecte importante ale vieții urbane (trafic, risc de accidente, consum energetic, managementul deșeurilor), precum și în luarea deciziilor administrative. Acestea pot include:

- Live trafic de la senzorii auto, corelat cu informații de pe Google Maps
- Avertizări (exemple: trafic blocat pe strada X, drum înghețat pe strada Y – circulați cu grijă etc)



- Economie energetică față de anii precedenți, în corelare cu sisteme de iluminat eficiente și programe de conștientizare a populației privind utilizarea energiei

- Harta GIS cu înregistrarea tuturor accidentelor, a cauzelor, răniților, evidențiind zonele cu cele mai multe accidente și oferind avertizări

- Numărul amenzilor de circulație din ziua precedentă (creștere/descreștere) și cauzele, evidențierea evoluției din ultimele luni

- Harta live a deșeurilor (cetățenii vor avea acces la calendarul de colectare, zonele în care se colectează mai rar și ar trebui mai des)

- Harta calității aerului în municipiu (locuitorii pot alege să iasă la plimbare la ore la care calitatea aerului este mai bună)

- Harta GIS live a autobuzelor (rol de promovare a transportului în comun, se evidențiază cât de dinamic și extins este acesta și cât de repede și ieftin se poate ajunge dintr-un loc în altul)

- Monitoare/televizoare care să afișeze statistici în timp real pe baza datelor preluate din oraș, în biroul primarului.

Corelarea și interpretarea datelor strategice constituie bazele unei guvernări bazate pe dovezi privind nevoile reale de dezvoltare și zonele de intervenție prioritare. Acestea includ:

- Corelări între numărul de oameni în stațiile de autobuz și tren (determinat prin numărare automată AI prin camerele de supraveghere), numărul de bilete cumpărate, numărul de terminale conectate în acel moment la wifi gratuit. Se poate astfel determina în ce perioadă trebuie suplimentat transportul în comun pe anumite rute, traseele reale și timpii de mobilitate. Cunoscând aceste date, se poate trimite un semnal de așteptare către trenuri (dacă întârzie un autobuz plin de pasageri).

- Evidența reală a gradului de ocupare a locurilor de parcare va oferi date despre unde mai trebuie suplimentate locurile de parcare, dar și despre comportamentul de parcare al cetățenilor. În cazul în care se implementează politici noi de parcare, prin aceste date se poate vedea dacă au succes sau nu.

- Corelare trafic auto cu gradul de ocupare a locurilor de parcare. Un trafic îngreunat nu înseamnă neapărat locuri de parcare pline. În zonele cu trafic îngreunat și multe locuri de parcare nefolosite, se pot crea stații de transport în comun și puncte intermodale.

- Frecvența apăsării butonului pentru vârstnici sau persoane cu dizabilități la semafoare poate ajuta la identificarea traseelor folosite cel mai des, ce pot fi făcute mult mai prietenoase pentru aceste categorii.

- Se poate observa în timp real care sunt cauzele accidentelor și să se acționeze în zonele cu risc crescut. Dacă într-un loc există multe accidente cu pietoni pe trecere, cel mai probabil că acea trecere de pietoni trebuie înălțată și semnalizată corespunzător.

- Corelarea privind colectarea deșeurilor și situația din teren ajută la implementarea de politici publice noi privind reciclarea. Mai mult, se pot observa zonele cu deficit de infrastructură de colectare, dar și ce impact au unele evenimente asupra colectării de deșeurii (de exemplu, dacă se observă că după un eveniment important, toate coșurile sunt pline în decurs de 10 minute, atunci soluția determinată va consta în coșuri mobile temporare, plasate pe durata acestuia. În schimb, dacă se observă că într-un parc coșurile se umplu foarte repede, și mașina nu apucă să colecteze tot gunoiul zilnic, atunci acolo trebuie montate coșuri suplimentare).

Datele oferite de senzorii de aer pot fi corelate cu cele de trafic. Dacă senzorii arată roșu (aer poluat) și nu este trafic, atunci e clar că problema vine din altă parte și dacă problema persistă înseamnă că trebuie luate măsuri. Dacă problema poluării este traficul, atunci poate fi justificată construcția de căi alternative. În zonele cu cel mai curat aer, poate fi încurajată și argumentată apoi crearea de zone pietonale sau de agrement.

## 2.10.8 Proiecte Smart City care pot fi implementate la nivelul Municipiului Slatina

### Mobilitate Inteligentă

1. Amplasarea de parcări subterane sau supraterane automatizate în cartierele Municipiului Slatina, care să permită parcare a unui număr mai mare de autovehicule precum și modernizarea sistemelor de gestiune și gestionarea inteligentă a parcarilor la nivelul Municipiului Slatina prin utilizarea de aplicații de parcare inteligente (panouri outdoor privind locurile libere, aplicație pentru parcări care ajută șoferii să fie direcționați către un loc de parcare liber, plata cu card/SMS, tarif dinamic în funcție de ora din zi).
2. Realizarea unui sistem integrat de management al traficului la nivelul intersecțiilor semaforizate existente și intersecțiilor noi care presupune semaforizare și control al traficului, supraveghere video în intersecții, amplasarea de panouri cu mesaje variabile, detecție a depășirii vitezei regulamentare, senzori de greutate în intersecțiile semaforizate, semafoare sincronizate, comunicații prin fibră optică și implementarea unor sisteme informatice integrate privind transportul și gestionarea situațiilor de urgență într-un mod inteligent.
3. Implementarea unui sistem de bike-sharing (piste de biciclete fluorescente și aplicație de navigație pentru bicicliști pe traseele pistelor de biciclete).
4. Modernizarea stațiilor de autobuz (bănci smart, panouri informative, prize electrice alimentate solar, WiFi, terminale self-service de încasare bilete).
5. Wifi gratuit și senzori pentru numărarea călătorilor în autobuze
6. Continuarea amplasării unor stații de încărcare electrice pentru vehicule
7. Sistem outdoor de informare inteligentă referitor la condițiile de trafic
8. Platformă pentru monitorizare și mentenanță predictivă a infrastructurii de transport (înregistrare lucrări de mentenanță, alerte de mentenanță, bugetare predictivă pentru mentenanță, monitorizare rute, monitorizare consum carburant, monitorizare viteză, optimizare moduri de operare)
9. Treceri de pietoni semaforizate cu buton pentru trecere ce permit măsurarea intervalelor de timp în care trec pietonii, echipate cu semnale acustice și tactile pentru persoanele cu dizabilități și butoane dedicate persoanelor vârstnice (cu durată mai mare).
10. Implementarea la nivelul Municipiului Slatina a aplicației „Mobilitatea ca serviciu”
11. Dezvoltarea unei aplicații prin care cetățenii să își închirieze locurile de parcare în timpul zilei
12. Sistem de monitorizare a traficului și Wifi gratuit în punctele intermodale (camere video și numărare mașini și pasageri)

### Guvernanță Inteligentă

1. Dotarea Municipiului Slatina cu terminale self-service de încasare bani pentru plăți datorate la bugetul local.
2. Continuarea investițiilor în actualizarea și digitalizarea proceselor și procedurilor din administrația publică, inclusiv investițiile în infrastructura modernă de software și hardware
3. Continuarea investițiilor în platformele digitale de servicii publice
4. Continuarea implementării soluțiilor front-office pentru a îmbunătăți interacțiunile cu cetățenii și întreprinderile (acces clar la documente strategice, ședințe și decizii ale consiliilor locale, cheltuieli bugetare, servicii publice digitale, dezbateri, sondaje sau chiar buget participativ).
5. Investirea în formarea angajaților publici pentru adoptarea soluțiilor digitale, dar și pentru planificarea strategică și implementarea abordărilor pentru oraș inteligent
6. Digitalizarea arhivelor și implementarea de noi arhive digitale sau pentru implementarea unui număr limitat de servicii publice digitale.
7. Dezvoltarea în continuare a cadastrului digital la nivelul ZUF Slatina și asigurarea legăturilor cu bazele de date urbane/metropolitane
8. Elaborarea și livrarea documentelor de urbanism și amenajarea teritoriului în format GIS.
9. Dezvoltarea instrumentelor digitale de monitorizare, prognozare și dezvoltare de scenarii pentru dezvoltarea urbană, pe baza bazelor de date metropolitane/urbane

10. Completarea platformelor digitale de servicii publice cu infrastructură fizică (centre de servicii publice, săli de servicii publice, chioșcuri de servicii publice etc.) care sprijină învățarea și accesul la serviciile digitale
11. Dezvoltarea unei aplicații urbane pentru a îmbunătăți relația cu cetățenii (acestea oferă știri importante, promovează evenimente locale, preiau reclamațiile cetățenilor sau facilitează accesul la serviciile publice).
12. Instalarea de butoane de feedback la ieșirea din instituțiile publice

### Mediu Inteligent

1. Extinderea sistemului de iluminat public inteligent.
2. Extinderea iluminatului public inteligent la trecerile de pietoni.
3. Implementarea unei soluții integrate de smart metering și control consumuri de energie și apă pentru instituții publice, incluzând și o platformă de management.
4. Implementarea soluțiilor inteligente de energie și siguranță în clădirile publice (instituții publice, școli, spitale, etc.), inclusiv prin reabilitare energetică
5. Implementarea soluțiilor inteligente de energie și siguranță în clădirile (blocuri de apartamente) rezidențiale inclusiv prin reabilitare energetică
6. Modernizarea Complexului Comercial Bazar, inclusiv încălzire prin utilizarea energiei alternative
7. Implementarea unor soluții inteligente de măsurare pentru gospodăriile din Municipiul Slatina de către furnizorii de energie electrică (Electrică, Enel, CEZ, E.ON) pentru reducerea consumului de energie.
8. Reabilitarea centralelor termice și a rețelelor termice primare și secundare și integrarea unei platforme IT, senzori și contoare pentru managementul rețelelor termice inteligente.
9. Construirea și modernizarea sistemelor de irigare - Senzori de sol care oferă date în direct despre umiditate, temperatura, viteza vântului, lumina soarelui și presiunea atmosferică.
10. Implementarea unei soluții de monitorizare, analiză predictivă și avertizare a atingerii capacității de umplere - containere de deșeuri inteligente și a unei aplicații mobilă asociată pentru cetățeni, cu localizarea pubelelor și nivelul aferent de umplere.
11. Implementarea unui sistem de energie regenerabilă - Panouri solare distribuite prin oraș pentru producerea de apă caldă menajeră și panouri solare pentru sistemul de iluminare inteligentă.
12. Dezvoltarea rețelelor digitale pentru monitorizarea calității factorilor de mediu, inclusive democratizarea monitorizării și includerea cetățenilor în proces (de exemplu, măsurători ale calității aerului)
13. Implementarea în continuare a măsurătorilor inteligente și a soluțiilor digitale pentru monitorizarea și îmbunătățirea eficienței energetice
14. Dezvoltarea unei aplicații inteligente care monitorizează calitatea aerului în timp real din Municipiul Slatina și a zonelor cu poluatori importanți.
15. Îmbunătățirea curățeniei din Municipiul Slatina prin montarea unor pubele inteligente (hidraulice) care vizează îmbunătățirea ratelor de reciclare, dar și pentru evitarea vandalismului și îmbunătățirea curățeniei.
16. Utilizarea aplicației pentru reducerea deșeurilor alimentare.
17. Utilizarea aplicației de reciclare a deșeurilor.
18. Înființarea unui Centru pentru Energie Regenerabilă și Educație Ecologică.
19. Realizarea unei platforme online pentru colectarea și afișarea datelor de mediu (corelată cu baza de date regională).
20. Sistem de reciclare a ambalajelor din sticlă, plastic și aluminiu – implementarea automatului pentru reciclarea ambalajelor pentru colectare selectivă.

### Mod de Viață Inteligent

1. Implementarea unei aplicații privind statistica medicală și digitalizarea proceselor
2. Amenajarea unor străzi cu mobilier stradal inteligent: stații electrice pentru încărcarea bicicletelor/trotinetelor electrice, cadre de parcare pentru biciclete, bănci smart, Wi-Fi gratuit, scaune, mese, sisteme de afișaj, cișmele, prize USB pentru încărcarea dispozitivelor mobile precum și sistem de iluminat public inteligent,

eficient din punct de vedere energetic, cu sistem îmbunătățit de colectare a apelor pluviale și cu sistem de irigare cu senzori.

3. Realizarea unor rețele de trasee pietonale la nivelul municipiului Slatina și integrare de mobilier stradal inteligent.

4. Continuarea introducerii WIFI în locurile publice în care nu există, inclusiv în mijloacele de transport în comun.

5. Implementarea unor soluții software pentru a digitaliza datele furnizate de camerele de supraveghere (de exemplu, numără mașinile, monitorizează disponibilitatea parcării pe stradă etc.).

6. Continuarea dotării spitalelor cu echipamente de telemedicină și pregătirea personalului medical pentru a utiliza noile soluții digitale.

7. Continuarea digitalizării patrimoniului, muzeelor și evenimentelor online (utilizarea codurilor QR pe mobilierul stradal și panourile de informații).

8. Completarea platformelor digitale de servicii publice cu infrastructură fizică (centre de servicii publice, săli de servicii publice, chioșcuri de servicii publice etc.) care sprijină învățarea și accesul la serviciile digitale

9. Asigurarea unui ghișeu unic digital pentru companii la nivel Municipiului Slatina

10. Furnizarea de date urbane actualizate cu privire la proprietatea disponibilă pentru investiții și date relevante pentru atragerea investițiilor

11. Cartografierea și implicarea ecosistemelor de inovare locale în co-crearea de soluții urbane; dezvoltarea achizițiilor publice inovatoare și parteneriatelor public-private pentru a implica ecosistemele antreprenoriale și de inovare locale

12. Investirea în e-servicii incluzive (e-learning, e-sănătate, servicii sociale etc.), prin evaluarea și luarea în considerare a nevoilor specifice ale grupurilor vulnerabile

13. Implementarea unui City Pass pentru turiști – sistem integrat care oferă intrarea sau reduceri privind un anumit număr de facilități culturale, oferte în baruri și restaurante, acces la mijloacele de transport în comun, închirieri de biciclete etc. (orașe turistice).

14. Dezvoltarea unei monede locale pentru încurajarea consumului de produse și servicii locale.

15. Utilizarea dronelor pentru a inspecta zonele sau situațiile de risc.

### Cetățeni Inteligenți

1. Amenajarea unui centru cultural ce vizează stimularea creativității, științei și tehnologiei în rândul tinerilor prin dezvoltarea unui hub activ de inovare de business și de cercetare, un spațiu de co-working și evenimente, o platformă de comunicare, învățare, promovare, networking pt business și educație.

2. Sprijinirea dezvoltării abilităților tehnice și promovarea domeniilor STEM într-un centru regional sau județean de tehnologii și activități de aplicare

3. Implementarea unei soluții complete și modulare de clasă digitală în școli în municipiul Slatina inclusiv cataloage electronice pentru elevi și suportul educațional pentru diverse teme de dezvoltare a cunoștințelor

4. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor TIC pentru a asigura acoperirea la nivelul municipiului

5. Dezvoltarea, modernizarea și digitalizarea infrastructurii de învățământ profesional și tehnic.

6. Crearea unui centru comunitar integrat care include programe digitale de dezvoltare a abilităților

7. Continuarea dezvoltării platformei primăriei Slatina pentru comunicarea cu cetățenii

### Economie Inteligentă

1. Proiectarea și derularea de evenimente de tip hackathon de inovație urbană

2. Dezvoltarea unui Centru de Inovare Digitală (DIH).

3. Crearea/susținerea infrastructurii inovatoare de sprijin pentru afaceri – spații de lucru în comun, laboratoare Fab Lab, etc.

4. Dezvoltarea de parteneriate pentru a sprijini programele de formare și învățare profesională pentru viitoarele locuri de muncă

5. Furnizarea de date urbane actualizate cu privire la proprietatea disponibilă pentru investiții și date relevante pentru atragerea investițiilor
6. Realizarea unui incubator de start-up-uri pentru companii care oferă soluții în domenii precum mobilitatea urbană, economie circulară, durabilitate/mediu, soluții inteligente pentru sănătate.
7. Asigurarea unui ghișeu unic digital pentru companii la nivelul Municipiului Slatina

## 2.10.9 Anexe – Intervenții Smart City

### Anexa 1: Bune practici: Orientarea dezvoltării Orașelor Inteligente la nivel regional (ADR NORDVEST)

Caseta 1. Orientarea dezvoltării Orașelor Inteligente la nivel regional Pentru a se alinia la prioritățile UE care valorifică activele regionale și orașele inovatoare care conduc clasamentul românesc în domeniul dezvoltării urbane, precum și pentru a se pregăti pentru perioada de programare 2021-2027, care va aduce finanțare semnificativă pentru proiecte de digitalizare și orașe inteligente (a se vedea Capitolul 3), Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest a decis să dezvolte o strategie regională pentru orașele inteligente și mobilitatea urbană. Scopul acestui proces a fost de a ajuta orașele să se pregătească mai bine pentru următoarea perioadă de programare, înțelegând în același timp nevoile lor și construind o viziune comună cu obiective și măsuri clare. După un amplu proces de consultare: grupuri de lucru, vizite de studiu, dezbateri și focus grupuri, au fost dezvoltate viziunea, obiectivele și portofoliile de proiecte regionale și locale. Folosind o matrice de maturitate a orașelor inteligente, fiecare oraș a fost evaluat pe fiecare dintre cele 6 dimensiuni ale orașului inteligent. Pe baza matricei, au fost stabilite obiective, astfel încât fiecare oraș să se concentreze pe pilonii relevanți ai orașelor inteligente, în funcție de nevoile și potențialul local. Rezultatul a fost o profilare actuală și preconizată a orașelor din regiune, în conformitate cu „specializarea” lor.

Figura 17. Viziunea orașului inteligent și a mobilității urbane pentru anul 2030 – Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest

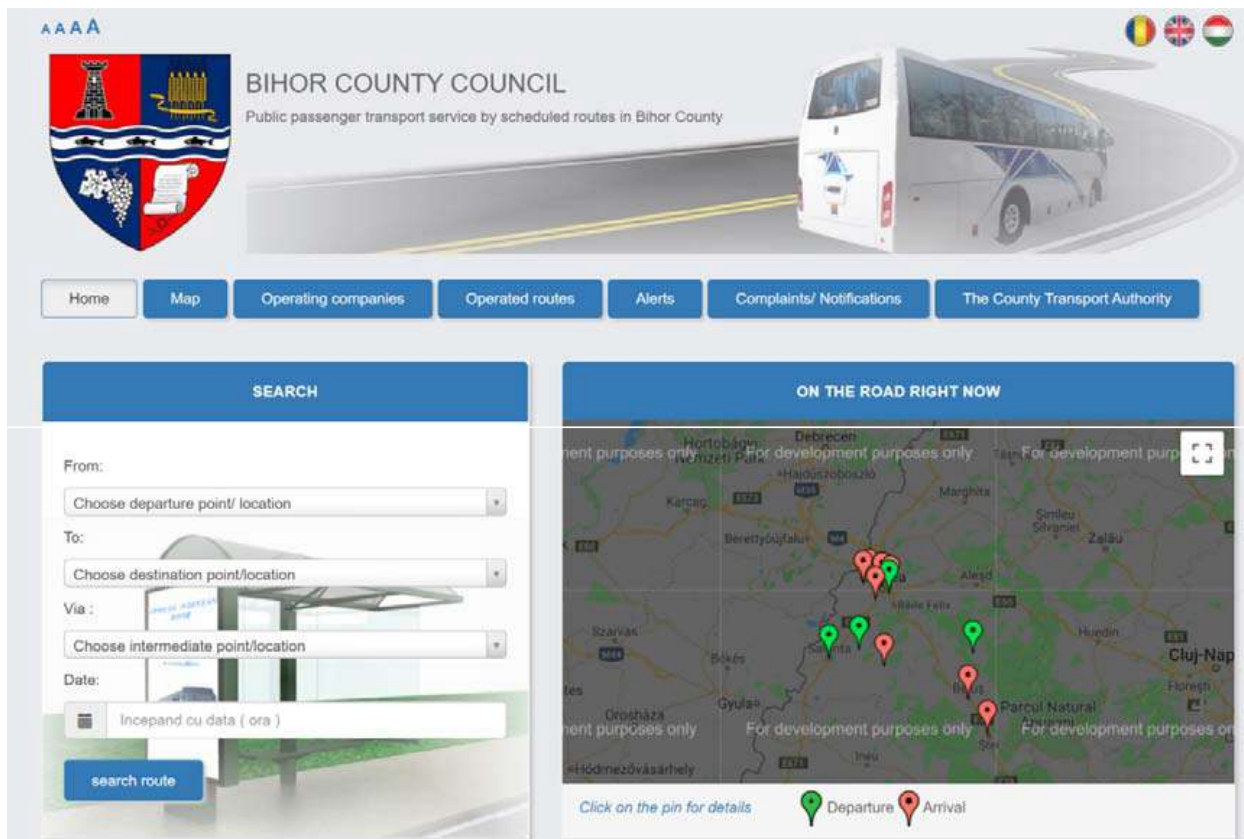


Sursa: Strategia Regională pentru Mobilitatea Urbană Durabilă și Orașe Inteligente a Regiunii Nord-Vest 2021-2027

## Anexa 2: bune practici: facilitarea accesului la date privind planurile de transport județean public

Transportul public la nivel de județ este conceput astfel încât să conecteze toate localitățile de cel mai apropiat centru urban. Acest serviciu este coordonat de Consiliul Județean, care atribuie pachete de trasee diferiților furnizori de transport, pe bază de licitații publice. În aproape toate județele, datele privind traseele, stațiile și orarele sunt greu de găsit. De obicei, există un program încărcat pe site-ul web al Consiliului Județean. Detalii suplimentare pot fi găsite pe site-urile web (dacă există) ale diferiților furnizori de servicii. Pentru a contracara acest acces dificil la informații, Consiliul Județean Bihor a dezvoltat un site web dedicat cu un planificator de călătorii care oferă informații despre călătorii și servicii privind traseul în timp real. Site-ul web este disponibil în 3 limbi, română, maghiară și engleză, astfel încât toți rezidenții și turiștii să aibă acces la serviciile privind traseul. Localizarea în timp real a autobuzelor este asigurată de dispozitivele GPS instalate pe fiecare autobuz, iar cerința de a avea astfel de dispozitive a fost un criteriu de eligibilitate în cadrul licitației publice pentru trasee. Consiliul Județean Bihor a investit și în terminalele de transport în comun din orașele mici, urmărind să crească atractivitatea și eficiența acestui serviciu.

Figura 18. Planificator de rute online pentru serviciile de transport public județean – județul Bihor



Sursa: [www.bihortransport.ro/en/](http://www.bihortransport.ro/en/)

### Anexa 3: Indicatorii oraşului inteligent

Mai jos s-au analizat standardele internaţionale ISO 37120 și ISO 37122 pentru oraşele și comunitățile durabile și pentru oraşele inteligente. Ambele standarde fac parte din pachetul ISO privind Oraşele și comunitățile durabile. Disponibilitatea datelor a fost analizată luând în considerare particularitățile sistemului statistic și ale altor surse de date potențiale din România și, acolo unde a fost posibil, au fost identificate surse de date potențiale și reperi. Pe baza acestei analize, oraşele pot decide asupra eventualei acreditări conform ISO 37120 și ISO 37122.

DOMENIU	ISO	Indicator	Disponibilitate	Sursa datelor	Prag(lege/medie urban UE/altele)
Economie	37120	% persoane (de vârstă școlară) de sex feminin înscrise la școală	Medie	Inspectoratul Școlar Județean, Tempo INS	100 %
		% din populația școlară ce a absolvit învățământul primar	Medie	Inspectoratele Școlare Județene	100%
		% din populația școlară ce a absolvit învățământul secundar	Medie	Inspectoratele Școlare Județene	100%
		Numărul de conexiuni la internet per 100.000 persoane	Redusa	Date colectate doar la nivel național, Eurostat, Necesită parteneriate cu operatorii de internet	RO:74%, EU 28: 87% din populația cu vârste cuprinse între 16-64 ani a

					folosit internetul în ultimele 3 luni,
		Gradul de acoperire al telefoniei mobile (număr abonamente per 100.000 persoane)	<b>Redusa</b>	Date colectate doar la nivel național, Eurostat, Necesită parteneriate cu operatorii de telefonie mobilă	<b>100%</b>
	37122	Număr baze de date de tip bibliotecă online disponibile per 100.000 locuitori	<b>Medie</b>	Necesită parteneriate cu Inspectoratele Școlare Județene, Bibliotecile și Universitățile	>1
		% populație ce cunoaște cel puțin o limbă străină	<b>Redusa</b>	Date colectate doar la nivel național, Eurostat	RO:35.8%, EU 28: 64,6% din populația cu vârste cuprinse între 25-64 ani
		Număr de dispozitive electronice destinate învățământului online disponibile la 1000 de elevi din ciclul primar	<b>Buna</b>	Tempo INS	RO:82 (primar + gimnazial) 2018
		Număr de dispozitive electronice destinate învățământului online disponibile la 1000 de elevi din ciclul secundar	<b>Buna</b>	Tempo INS	RO:187 (liceal) 2018
		Număr de absolvenți de licență în științe, inginerie și matematică (STEM)	<b>Medie</b>	Date colectate doar la nivel național, Eurostat. Necesită parteneriate cu universitățile	19.3 % din populația cu vârste cuprinse între 20-29 ani (medie EU 28 2016)
	37120	Concentrație PM2.5	<b>Medie</b>	<a href="https://aqicn.org/city/romania/">https://aqicn.org/city/romania/</a>	AQI = mai mic de 50 (bun)
		Concentrație PM10	<b>Medie</b>	<a href="https://aqicn.org/city/romania/">https://aqicn.org/city/romania/</a>	AQI = mai mic de 50 (bun)
		Emisii de gaze cu efect de seră (tone per capita)	<b>Redusa</b>	PAED	scădere cu 20% până în 2030 față de 2017 (obiectiv UE)
		Total energie electrică utilizată (rezidențial) per capita (KWH/an)	<b>Redusa</b>	PAED	
		% din populația orașului ce beneficiază de servicii de electricitate autorizate	<b>Medie</b>	operator / distribuitor energie electrică	
		Consumul de energie electrică al clădirilor publice pe an (KWH/mp)	<b>Redusa</b>	Primarie/prefectura	
		% energie electrică din surse regenerabile din totalul consumului per oraș	<b>Medie</b>	operator / distribuitor energie electrică	20% din energia produsă să fie din surse regenerabile până în 2020 (obiectiv UE)
		% populație cu acces la servicii de colectare regulată a gunoierului solid	<b>Medie</b>	operator colectare deșeuri	100%
		Cantitatea de deșeuri colectate per capita	<b>Medie</b>	operator colectare deșeuri	



<b>Mediu</b>		% de deșeuri reciclate	<b>Medie</b>	operator colectare deșeuri	65% din total reciclat - 2025; 70% reciclat până în 2030 (obiectiv UE)
		% populație cu acces la servicii de canalizare	<b>Medie</b>	operator / Primărie	100% (minim 55% - Legea 351/2001)
		% ape reziduale netratate	<b>Medie</b>	Operator	
		% ape reziduale ce primesc tratament primar	<b>Medie</b>	Operator	
		% ape reziduale ce primesc tratament secundar	<b>Medie</b>	Operator	
		% ape reziduale ce primesc tratament terțiar	<b>Medie</b>	Operator	
		% populație cu acces la sisteme de apă potabilă	<b>Medie</b>	Operator	100% (minim 70% - Legea 351/2001)
		% populație cu acces durabil la surse de apă îmbunătățite	<b>Medie</b>	Operator	
		% populație cu acces la salubritate îmbunătățită	<b>Medie</b>	Operator colectare deșeuri	
		Consumul total de apă din gospodăria per capita (litrii/zi)	<b>Redusa</b>	Operator	
	<b>37122</b>	Energie electrică și termică (KWh) produsă prin tratarea apelor reziduale per capita pe an	<b>Redusa</b>	operator / distribuitor energie electrică	
		Energie electrică și termică (KWh) produsă prin tratarea deșeurilor solide /locuitor/ an	<b>Redusa</b>	operator / distribuitor	
		% energie produsă prin sisteme descentralizate de producere a energiei	<b>Redusa</b>	Operator	
		Capacitatea de stocare a rețelei de energie electrice a orașului (KWH) /locuitor	<b>Redusa</b>	Operator/Primarie	
		% consum de energie electrică al sistemului public de iluminat din consumul total anual de energie electrică al orașului	<b>Medie</b>	Operator/Primarie	
		% iluminat public reabilitat/eficientizat	<b>Medie</b>	Operator/Primarie	
		% clădiri publice care necesită renovare/reabilitare (mp)	<b>Medie</b>	Primarie/prefectura	
		% ecosisteme cartografiate prin sisteme de	<b>Redusa</b>	APM	

		telemonitorizare senzitivă			
		Frecvența anuală a cartografierii prin sisteme de telemonitorizare senzitivă	<i>Redusa</i>	APM	
		% clădiri reabilitate în ultimii 5 ani conform principiilor „green building”	<i>Redusa</i>	Primarie/prefectura	
		Număr de stații de monitorizare a calității aerului / 100.000 locuitori	<i>Buna</i>	APM	
		% populație cu acces la centre de colectare a deșeurilor solide echipate cu sisteme de telegestiune	<i>Redusa</i>	Operator/Primarie	
		% populație deservită de companii de ridicare a deșeurilor cu sisteme de telegestiune individuală a cantității de gunoi	<i>Redusa</i>	Operator/Primarie	
		% deșeuri municipale utilizate pentru generarea de energie	<i>Redusa</i>	Operator	
		Cantitatea anuală (tone) de deșeuri alimentare procesate/locuitor	<i>Medie</i>	Operator	
		% ape reziduale tratate reutilizate	<i>Redusa</i>	Operator	
		% nămol reutilizat (tone materie uscată)	<i>Redusa</i>	Operator	
		% energie obținută din ape reziduale din totalul energiei consumate	<i>Redusa</i>	Operator	
		% apă reziduală utilizată la obținerea energiei electrice	<i>Redusa</i>	Operator	
		Număr stații de monitorizare online a calității apei potabile per 100.000 locuitori	<i>Redusa</i>	Operator/Primarie/DSP	
		Număr stații de monitorizare online a calității apei per 100.000 locuitori	<i>Medie</i>	Operator/Primarie/DSP	
	37120	Număr paturi de spital la 1000 locuitori	<i>Buna</i>	INS	minim 10 (legea 351 /2001)
		Număr pompieri la 1000 de locuitori	<i>Buna</i>	IJSU	
		Număr de decese în incendii la 1000 de locuitori	<i>Buna</i>	IJSU	

<b>Locuire</b>		Număr de decese datorate calamităților naturale la 1000 de locuitori	<b>Buna</b>		
		Speranța medie de viață	<b>Buna</b>	INS	81 de ani (media UE, 2017)
		Număr medici la 1000 de locuitori	<b>Buna</b>	INS	minim 2,3 (legea 351 /2001)
		Mortalitatea infantilă (sub 5 ani) la 1000 de nașteri	<b>Buna</b>	INS	
		Număr de agenți de poliție la 1000 de locuitori	<b>Buna</b>	MAI/Primaria	
		Număr de sinucideri la 1000 de locuitori	<b>Medie</b>	Primarie	
		% populație care locuiește în condiții improprii	<b>Medie</b>	IUSU/DGASPC	
	37122	% populație cu dosar medical disponibil online pentru operatorii de sănătate	<b>Medie</b>	Ministerul Sănătății / CNAS	
		Număr de consultații de telemedicină realizate anual online/video per 100.000 locuitori	<b>Medie</b>	Ministerul Sănătății / CNAS	
		% populație arondată sistemelor de avertizare publică pentru calitatea aerului și apei	<b>Redusa</b>	APM	
		% suprafața orașului deservită de un sistem de cartografiere a radiației câmpurilor electromagnetice	<b>Redusa</b>	APM/DSP	
		% locuințe cu contoare smart pentru energia electrică furnizată	<b>Redusa</b>	Operator	
		% locuințe cu contoare smart pentru apa furnizată	<b>Redusa</b>	Operator	
		% suprafață oraș definită ca zonă cu întrebuințări mixte (comercial/divertisment, office, industrial, rezidențial, hotel, recreațional)	<b>Buna</b>	Primarie prin PUG	
		% clădiri publice accesibile persoanelor cu dizabilități	<b>Medie</b>	Primarie/Directia persoanelor cu handicap	
		% din bugetul local destinat ca ajutor în achiziționarea echipamentelor pentru cetățeni cu dizabilități	<b>Medie</b>	Primarie	

		Număr persoane cu dizabilități ce dispun de aplicații online interactive de cartografiere, per 100.000 locuitori	<b>Redusa</b>	Primarie/Directia persoanelor cu handicap	
		% suprafața orașului acoperită de sistem de monitorizare video	<b>Redusa</b>	Primarie/Politie	
		% populație înregistrată la un sistem public de alertă	<b>Medie</b>	IGSU	
		Număr anual de postări pe social media al oficialilor responsabili cu siguranța publică, per 100.000 persoane	<b>Redusa</b>	Politie	
		% treceri de pietoni semnalizate cu indicatoare și semafoare	<b>Buna</b>	Politie	
		% servicii publice de recreere disponibile rezervării online	<b>Redusa</b>	Operatori/furnizori	
		Număr de sisteme smart de informații instalate în oraș per 100.000 locuitori	<b>Redusa</b>	Primarie/Operatori TIC	
		% populație ce dispun de dispozitiv cu acces la internet în biblioteci și alte clădiri publice	<b>Redusa</b>	Primarie/Furnizori internet	
		% populație cu acces la internet de viteză suficientă	<b>Redusa</b>	Furnizori internet	100%
		% suprafață oraș neacoperită de semnal de telecomunicație	<b>Redusa</b>	Furnizori	
		% suprafață oraș cu acces public la internet	<b>Medie</b>	Primarie/Furnizori internet	
		% populație ce trăiește în zone cu densitate medie și mare de populație	<b>Buna</b>	Primarie/taxe si impozite locale	NA
	37120	Km linii transport în comun / 1000 locuitori	<b>Medie</b>	Operator transport în comun local - hartă transport în comun	
		Km piste biciclete / 1000 locuitori	<b>Medie</b>	Primarie/Streetmaps	
		Număr stații încărcare vehicule electrice / 1000 locuitori	<b>Buna</b>	Plugshare.com <a href="https://www.eafo.eu/">https://www.eafo.eu/</a>	medie UE 7 vehicule / stație - 14000 stații în total în UE
		Tarifare integrată - % din serviciile de transport integrate în același sistem de plată	<b>Medie</b>	Operator transport local in comun	

<b>Mobilitate</b>		Număr călătorii transport în comun/1000 locuitori	<b>Medie</b>	Operator transport local in comun	
		Indice motorizare	<b>Medie</b>	Primărie/taxe și impozite locale	Aprox. 350 / 1000 locuitori în mediul urban
	37122	% străzi deservite de sisteme online de avertizare și informare a traficului	<b>Medie</b>	Primarie	
		Număr de utilizatori de mijloace de transport specific economiei colaborative (sharing economy) / 1000 locuitori	<b>Redusa</b>	Primărie și furnizori de servicii de mobilitate	
		% automobile înregistrate în oraș cu emisii scăzute de CO2	<b>Medie</b>	Primărie / taxe și impozite locale	
		Număr de biciclete disponibile public în sistem de închiriere per 100000 locuitori	<b>Medie</b>	Primărie - operatorii serviciului	
		Acces la date în timp real despre transport în comun - % din linii	<b>Medie</b>	Operator transport in comun	
		% din serviciile de transport ale orașului cu tarifare integrată	<b>Medie</b>	Primarie- furnizori de servicii de mobilitate	
		% parcuri publice cu sisteme de taxare online	<b>Medie</b>	Primarie	100%
		% parcuri publice racordate la sisteme de monitorizare în timp real a disponibilității	<b>Medie</b>	Primarie	
		% semafoare smart	<b>Medie</b>	Primarie	100%
		% vehicule autonome din total	<b>Medie</b>	Primarie/impozite si taxe locale	
		% linii de transport în comun care oferă acces la internet	<b>Medie</b>	Primarie	100%
		% drumuri echipate pentru vehicule autonome	<b>Medie</b>	Primarie	
		% suprafață oraș inclusă în hărți cu date de transport în timp real	<b>Medie</b>	Primarie	
	37120	Acces la date deschise (opendata) – nr seturi de date / 1000 locuitori	<b>Buna</b>	Pagina web a primariei	
		Varietate servicii publice digitale	<b>Buna</b>	Pagina web a primariei	

<b>Guvernanta</b>		Pondere (%) aleși de sex feminin în consiliile locale	<b>Buna</b>	Pagina web a primăriei	
		% datorii din venitul local al orașului	<b>Buna</b>	Buget primarie	
	37122	% din bugetul local alocat anual măsurilor inovatoare și inițiativelor de tip smart city	<b>Medie</b>	Bugetul Primăriei	
		% suma anuală a taxelor colectate din cadrul economiei circulare din totalul taxelor	<b>Redusa</b>	Bugetul primăriei (dacă există linie bugetară dedicată)	
		% plăților efectuate online către bugetul local	<b>Medie</b>	Primarie	
		Numărul anual de vizualizări pe portalul de tip open data al orașului per 100.000 locuitori	<b>Medie</b>	Primarie	
		Numărul seturilor de date oferite pe portalul online al orașului per 100.000 locuitori	<b>Medie</b>	Pagina web a primăriei	
		% seturi de date ale orașului disponibile publicului	<b>Medie</b>	Pagina web a primăriei	
		% servicii publice disponibile online	<b>Medie</b>	Pagina web a primăriei	
		Timpu mediu de răspuns la chestionarele propuse de primărie	<b>Redusa</b>	Primărie	
		% buget local acordat inițiativelor de agricultură urbană	<b>Redusa</b>	Bugetul primăriei (dacă există linie bugetară dedicată)	
		Număr anual de cetățeni angrenați în procese de planificare urbană per 100.000 locuitori	<b>Medie</b>	Pagina web a primăriei	
		Timpu mediu de aprobare a autorizațiilor de construire (zile)	<b>Medie</b>	Primarie	

#### Anexa 4: Proiecte pentru orașe inteligente

#### Matricea proiectelor pentru orașe inteligente și provocărilor – exemplu pentru dimensiunea Mobilității Inteligente

Provocările orașului inteligent (coloane) / Proiecte (rânduri)	Congestie	Performanța transportului în comun	Atracivitatea mobilității active	Gestionarea locurilor de parcare	Siguranța rutieră	Înțelegerea tipurilor de mobilitate	Integrarea noilor tipuri de transport	Mobilitate inclusivă	Schimbare comportament alt
Sistem de gestionare a traficului	L	L				L			
Sistem de gestionare a traficului cu modul prioritar de transport în comun	L	L				L			
Platforma de gestionare a transportului în comun	L		L			L			
Tranzit calibrat în funcție de cerere		LJ				LJ		LJ	
Aplicație pentru transportul în comun – trasee	LJR	LJR							
Aplicație pentru transportul în comun – trasee și informații în timp real	LJR	LJR							
E-ticketing pentru transportul în comun		LJ				LJ			
Stații de autobuz inteligente		LJ							
Transport în comun autonom	L	L				L			
Aplicație pentru călătoria cu mașina în comun	LJ					LJ			
Serviciu și aplicație de transport la cerere (e-hailing) (Uber, Bolt, etc.)	L					L	L		
Serviciu și aplicație de utilizare în comun a bicicletelor	L		L			L			
Serviciu și aplicație de utilizare în comun a trotinetelor	L					L	L		
Serviciu și aplicație de utilizare în comun a mașini	L					L	L		
Aplicație de deținere și utilizare colectivă a mașini	L								
Platformă de mobilitate integrată (MaaS)	LJ	LJ				LJ	LJ	LJ	LJ

Provocările orașului inteligent (coloane) / Proiecte (rânduri)	Congestie	Performanța transportului în comun	Atracivitatea mobilității active	Gestionarea locurilor de parcare	Siguranța rutieră	Înțelegerea tipurilor de mobilitate	Integrarea noilor tipuri de transport	Mobilitate inclusivă	Schimbare comportament alt
Aplicație de parcare cu plată				L		L			
Aplicație de parcare cu locuri de parcare disponibile	L			L		L			
Aplicație de parcare cu date în timp real despre disponibilitate	L			L		L			
Aplicație de utilizare în comun a parcarilor				L					
Platformă de gestionare a locurilor de parcare				L					
Aplicație pentru biciclete – trasee			LJR						
Aplicație pentru biciclete cu sistem de recompensare			L						L
Aplicație pentru pietoni – trasee			L						
Aplicație pentru pietoni cu sistem de recompensare			L						L
Aplicație pentru îndrumarea persoanelor cu deficiențe de vedere prin oraș			L		L	L		L	
Dispozitive pentru creșterea vizibilității participanților la trafic					L				
Platforme de gestionare a flotelor	L								
Centre logistice inteligente	L								
Limitarea accesului vehiculelor	L								L

Proiect dezvoltat la:

L = nivel local J = nivel județean R = nivel regional

## Intervenții smart city, după tipuri de localități

Tip localitate	MOBILITATE INTELIGENTĂ	MOD DE VIAȚĂ INTELIGENT	ECONOMIE INTELIGENTĂ	CETĂȚENI INTELIGENȚI	GUVERNANȚĂ INTELIGENTĂ	MEDIU INTELIGENT
Localități mari (reședințe de județ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicația „Mobilitatea ca serviciu”</li> <li>• Sistem de gestionare a traficului corelat cu centrul de date și modelul de trafic</li> <li>• Aplicație mobilă/platformă online pentru localizarea locurilor de parcare</li> <li>• Garae „inteligente” pentru biciclete</li> <li>• Micromobilitate pentru zone de activitate cu suprafețe mari – implementare în zone cheie – sistemelor comune cu vehicule electrice mici (biciclete/vrotinite electrice) cu care utilizatorii zonei se pot deplasa</li> <li>• Partajarea locurilor de parcare – pe baza unui abonament, locurile de parcare aferente centrelor comerciale pot fi utilizate pe timpul nopții</li> <li>• Comunități de mașini/coproprietatea unei mașini</li> <li>• Testarea autonomiei transportului în comun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicație electronică unică pentru informații despre serviciile medicale și de sănătate.</li> <li>• Utilizarea dronelor pentru a inspecta zonele sau situațiile de risc (zonele montane).</li> <li>• 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</li> <li>• Laborator viu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incubator de start-up-uri pentru companii care oferă soluții în domeniul precum mobilitatea urbană, economie circulară, durabilitatea/mediu, soluții inteligente pentru sănătate.</li> <li>• Platformă pentru interacțiunea cu mediul de afaceri (ghiseu unic).</li> <li>• Makerspace/FABLab – dezvoltarea de infrastructuri de sprijin specifice pentru industriile culturale și creative, publice sau în parteneriat.</li> <li>• Monedă locală – dezvoltarea unei monede locale pentru încurajarea consumului de produse și servicii locale.</li> <li>• Facilități de prototipare și testare multifuncționale (robotică, imprimare 3D etc.) – spațiu dotat cu echipamente de ultimă generație accesibile companiilor sau a start-up-urilor pentru testare.</li> <li>• Centru de Inovare Digitală.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Platformă pentru comunicarea cu cetățenii (2.0).</li> <li>• Centru pentru inovație și imaginație civică 2.0</li> <li>• Sprijinirea dezvoltării abilităților tehnice și promovarea domeniilor STEM într-un centru regional sau județean de tehnologii și activități de aplicare.</li> <li>• Laborator Viu – soluție de oraș inteligent în domeniul reducerii consumului de energie</li> <li>• Proiect-pilot Orașul Învățării (Orașul Educației) – Învățare continuă pentru toți cetățenii</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baze de date GIS la nivel metropolitan.</li> <li>• Date deschise – platformă de date deschise în care datele disponibile la nivel de oraș (date sectoriale) sunt accesibile publicului.</li> <li>• Monitorizare/digitizare mobilă.</li> <li>• Tablu de bord pentru monitorizarea strategiei și proiectelor localității.</li> <li>• Învățarea programată pentru proiectarea/dezvoltarea urbană.</li> <li>• Centru de Inteligență Urbană/Metropolitană și inovație digitală.</li> <li>• Funcționar public virtual.</li> <li>• Servicii „Cloud” – platformă cloud online pentru utilizare de către administrația publică.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizarea resurselor de energie verde (geotermală/solară).</li> <li>• Aplicație pentru reducerea deșeurilor alimentare.</li> <li>• Aplicație de reciclare a deșeurilor.</li> <li>• Platformă online și/sau aplicație mobilă pentru cartografierea consumului de energie la nivel de cartier sau oraș.</li> <li>• Rețea electrică inteligentă care poate fi implementată în diferite zone ale locuințelor colective (Grid inteligent).</li> <li>• Automatizarea sistemelor de irigații pentru spațiile verzi</li> <li>• Laborator viu pentru testarea de soluții noi pentru rezolvarea problemelor privind mediul (eco-cartier).</li> <li>• Centru pentru Energie Îngenerabilă și Educație Ecologică.</li> </ul>

## 2.11 ANALIZA SWOT: MUNICIPIUL SLATINA

### 2.11.1 Profil socio-demografic

#### 2.11.1.1 Structura demografică

##### Puncte tari

- Municipiului Slatina și zona sa periurbana au rol polarizator în județ, reprezentând un bazin demografic important pentru resursele de forță de muncă.
- În ciuda tendințelor demografice negative mari de la nivel național, populația din Municipiul Slatina înregistrat o scădere usoara fata de anii 2000
- Ponderea populației active din municipiul Slatina este mai mare față de media națională și cea regională.
- Populația cu vârsta între 0-14 ani are o pondere mai mare față de media națională și se observă o pondere mai ridicată a populației tinere în special la nivelul inelului periurban.
- În 2022 sporul natural în Municipiul Slatina a fost pozitiv, în timp ce la nivel județean și regional, acesta a înregistrat valori subunitare

##### Puncte slabe

- Structura piramidei vârstelor ne indică o pondere foarte ridicată a populației ce se va Pensiona în următorii 10-15 ani, ceea ce indică o scădere a populației apte de muncă.
- Indicele de îmbătrânire demografică din municipiul Slatina și zona urbană funcțională se situează peste media națională
- Fenomenul de îmbătrânire demografică este mai accentuat la nivelul regiunii, reprezentând un dezavantaj față de celelalte zone ale țării.

##### Oportunități

- Atragerea resurselor demografice din zona periurbana, din județ, dar și din regiune, poate Facilita atragerea de investitori și angajatori în oraș și viceversa - localitățile periurbane au un indice de



îmbătrânire mai mic față de cel din oraș și media regională/națională, respectiv o rată de înlocuire a forței de muncă semnificativ mai mare față de media națională.

- Resursa umană tânără poate fi capitalizată prin politici proactive de creare de locuri de Muncă pe plan local și de creștere a calității vieții, pentru a crește competitivitatea orașelor și a determina populația tânără să rămână.
  - Potențialul sistemului de educație din Municipiul Slatina de a atrage tineri din regiune, ce pot fi ulterior încurajați să rămână prin implementarea de politici dedicate:
- o îmbunătățirea calității vieții, a modalităților de petrecere a timpului liber
- o Încurajarea participării tinerilor în viața socială și comunitară (sprijinirea ONG-urilor)
- o Încurajarea angajatorilor locali să angajeze tineri din comunitățile locale.
- Integrarea activă în viața socială și comunitară a vârstnicilor, prin promovarea politicilor de îmbătrânire activă, a activităților de voluntariat și a amenajarea unor spații dedicate pentru ei.

#### **Amenințări**

- Piramida vârstelor ne indică accelerarea fenomenului de îmbătrânire demografică.
- Migrația internă și externă a tinerilor și a persoanelor apte de muncă.
  - Perspectiva ieșirii de pe piața forței de muncă a generației 50-65 și în consecință scăderea semnificativă a forței de muncă dar și scăderea contribuției sociale și presiunea asupra sistemului de pensii.

### 2.11.1.2 Mișcarea naturală și migratorie a populației

#### Puncte tari

- Rata mortalității infantile în scădere.
- Spor natural pozitiv în 2022, la nivelul municipiului Slatina, dar negativ la nivelul județului Olt
- Numărul divorțurilor a scăzut în perioada 2011-2022 cu 61,45% în municipiul Slatina și cu 46,48% la nivelul județului Olt.
- Creșterea numărului de imigranți definitive, stability in Municipiul Slatina cu 215% in perioada 2011-2022.
- Conform raportului „Orașe Magnet”, municipiul Slatina face parte din categoria de pol județean, atrăgând peste 10.000 de migranți între 2011 și 2022, în special din județ, fiind o zonă cu potențial de urbanizare rapidă.
  - Conform Barometrului Urban, 87% dintre respondenții din municipiul Slatina sunt total de acord că prezența străinilor este benefică pentru oraș, clasându-se pe unul din primele locuri în clasament.
- Conform Barometrului Urban, 82% dintre respondenți sunt total de acord că străinii care locuiesc în Slatina sunt bine integrați.

#### Puncte slabe

- Numărul căsătoriilor a scăzut cu aproximativ 11,79% în municipiul Slatina, dar a crescut cu aproximativ 14,70% în județul Olt, în perioada 2011-2022.
  - Scăderea cu aproximativ 25% al numărului de nașcuți-vii în municipiul Slatina, în perioada 2011-2022.
  - Rata de fertilitate de sub 30% (27,19% în 2022).
- Creșterea numărului deceselor în perioada 2011-2022: în Slatina, o creștere de 30.41%, iar în județul Olt, o creștere de 3.91%.
  - Spor migratoriu pozitiv în 2022, în municipiul Slatina, dar negative la nivel județean și regional.
  - Numărul de stabiliri de reședință a fost în scădere în perioada 2011-2022, de 15,14% în municipiul Slatina, dar se observa o ușoară creștere la nivelul județului Olt de 4,05%.
  - Numărul emigranților definitivi din municipiul Slatina a înregistrat un trend constant, ușor descrescător în anul 2022.
    - Slatina se încadrează în categoria localităților cu migrațiune cumulativă de intensitate redusă.
    - Situația în apropierea aeroportului din Craiova și zborurile directe deschise în ultimii ani contribuie la migrația forței de muncă către statele membre ale UE.

#### Oportunități

- Creșterea numărului de imigranți prin atragerea de forță de muncă din alte orașe, cât și din străinătate.
  - Dezvoltarea municipiului ca pol județean și regional.
  - Criza actuală a pandemiei transformată ulterior în criză economică globală ar putea opri fluxul migratoriu spre regiunile dezvoltate ale UE și ar crea un avantaj, un mod de a opri forța de muncă în țară.
- Situația în apropierea graniței cu Bulgaria și culearea de imigrare către țările vestice, Slatina ar putea profita prin oferirea de oportunități imigranților în scopul păstrării acestei forțe de muncă provenită din aceste state prin care să acopere oarecum oamenii plecați să muncească în statele UE.

#### Amenințări

- Creșterea numărului de emigranți.
- Rata de fertilitate în scădere.
  - Creșterea vârstei medii a populației active

### 2.11.1.3 Zone dezavantajate din punct de vedere socio-economic și incluziune social

### **Puncte tari**

- municipiul Slatina are rol de centru urban polarizator cu o influență pozitivă asupra nivelului de dezvoltare umană locală din localitățile din județul Olt.
- existența unei zone industriale dezvoltate în Municipiul Slatina, cu mai mulți angajatori, care oferă posibilitatea unor locuri de muncă sigure
- Municipiul Slatina este reședința de județ, având localizate cele mai importante instituții bugetare.

### **Puncte slabe**

- o 19,27% din populația mun. Slatina și 47,2% din populația județului se confruntă cu o formă de dezavantajare, în oraș cu precădere din punct de vedere al locuirii (0,26%) și al capitalului uman (5,55%),
  - Existența în Municipiul Slatina a 10 zone marginalizate
  - 2.47 % din populația Municipiului Slatina s-a declarat la ultimul recensământ ca fiind de etnie romă, populație predispusă riscului de excludere socială.

### **Oportunități**

- o Implementarea de politici și programe de integrare socială pentru comunitățile vulnerabile sau dezavantajate, încurajând integrarea lor în societate.
- o Integrarea persoanelor vulnerabile pe piața forței de muncă, prin politici care să încurajeze angajatorii să ia în considerare persoanele marginalizate / defavorizate.

### **Amenințări**

- o Impactul redus al investițiilor în infrastructură dedicate zonelor marginalizate, dacă ele nu sunt susținute cu programe de integrare socială și integrare pe piața forței de muncă.
- o Dinamismul pieței imobiliare, în special a celei rezidențiale poate duce la creșterea prețului locuințelor și reducerea accesibilității la locuințe de calitate.
- o Regenerarea urbană și investițiile în infrastructură pot da naștere procesului de gentrificare, astfel încât primăria trebuie să ia în considerare principiile incluziunii sociale în procesul de dezvoltare urbană.
  - o Expansiunea urbană necontrolată, cu precădere în inelul peri urban, poate duce la un decalaj între apariția locuințelor și infrastructura edilitară și socială, generând insule de inegalitate socială sau față de categoriile vulnerabile - zone dependente de autoturism, fără școli, spitale

## **2.11.2 Profil economic**

### **2.11.2.1 Context economic național, regional și județean**

#### **Puncte tari**

- Pentru următorii ani, România are oportunitatea istorică de a putea beneficia de fonduri din partea Comisiei Europene în cuantum de 79,9 miliarde de euro, defalcate astfel:
  - o 46,4 miliarde de euro din Bugetul multiannual 2021-2027;
  - o 33,5 miliarde de euro din Pachetul de relansare economică (dintre care 16,8 miliarde de euro sub formă de granturi și 16,7 miliarde de euro împrumuturi).
- Înregistrând o creștere de 4,2% a Produsului Intern Brut pentru anul 2019, România a continuat trendul de a se clasa între primele țări la nivelul Uniunii Europene privind acest indicator, recuperând din decalajele economice față de alte State Membre;
  - o Performanță economică relativ bună față de alte centre urbane similare din țară;
  - o La nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, Municipiul Slatina este al treilea centru economic ca importanță, cu venituri ale firmelor de aproximativ 2 miliarde Euro – față de aproximativ 3 miliarde Euro în Ramnicu Valcea și aproximativ 6 miliarde Euro în Craiova.

- În privința evoluției Produsului intern brut pe regiuni de dezvoltare, observăm că Regiunea Sud Vest Oltenia a avut o performanță mai bună decât a României în perioada 2008-2018 (o creștere de 18% din media UE la 41 % )

#### **Puncte slabe**

- Poziționare geografică ce nu avantajează atragerea de investiții;
- Zona metropolitană este încă slab dezvoltată din punct de vedere economic, comparativ cu Municipiul Slatina;

#### **Oportunități**

- Potențial de dezvoltare a sectorului turistic;
- Slatina poate beneficia de pe urma performanței economice bune a României;
- Aeroportul poate atrage investiții ce necesită transport cargo;
- Dezvoltarea infrastructurii rutiere de acces (Drumul expres Craiova – Pitesti) va crea premise favorabile de atragere de noi investitori
  - Dezvoltarea mediului universitar ce poate susține creșterea unor sectoare economice cu valoare adăugată mare;

#### **Amenințări**

- Având o creștere economică bazată preponderent pe consum, România a întâmpinat o Creștere accelerată a inflației în anul 2018 (4,1%), continuând să fie una dintre Statele Membre cu cele mai mari valori și în anul 2020 (conform datelor preliminare Eurostat).
- Lipsa accesului la infrastructură rutieră majoră afectează competitivitatea Slatinei și a zonei metropolitane pe termen mediu și lung;
- Fără a dezvolta sectoare economice cu valoare adăugată mare (de ex. IT&C), Slatina și localitățile din zona urbană funcțională riscă să fie lăsată în urmă de zone urbane mai dinamice din alte regiuni de dezvoltare;

### **2.11.2.2 Profilul economic**

#### **Puncte tari**

- Cu privire la calculul indicelui de competitivitate, municipiul Slatina se situează pe poziția 36 în clasamentul național, devansând alte municipii cu poziționare geografică mai bună, precum Satu Mare sau Baia Mare.

- Comparativ cu nivelul județean, distribuția firmelor pe sectoare economice în Slatina are un grad de diversitate mai ridicat.

- Rolul de centru educational al Municipiului Slatina are potențialul de a oferi forță de muncă calificată pentru investitorii străini;

- Conform datelor furnizate de Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Olt, în perioada cuprinsă între 2012-2022, evoluția numărului total de unități economice existente la finalul anului pe raza comunei prezintă un trend ascendent;
- În perioada 2016-2022, ponderea șomerilor înregistrați în totalul resurselor de muncă a scăzut
- Diversitate în ceea ce privește domeniile de activitate ale agenților economici care își desfășoară activitatea la nivelul Municipiului Slatina

### **Puncte slabe**

- Migrația externă accentuată a forței de muncă, atât calificată și necalificată;
- Oferta de cazare turistică este deficitară, iar orașul nu dispune de un centru istoric/turistic reabilitat;
- Accesul prin infrastructura rămâne în continuare dificil, neavând conexiuni rutiere rapide Către alte regiuni naționale, pana la finalizarea drumului expres Craiova - Pitesti;
- Lipsa forței de muncă , atât calificată, cât și necalificată;

### **Oportunități**

- În ceea ce privește indicele de atractivitate, Slatina are o poziționare mai bună decât pe indicele de competitivitate. Aceasta înseamnă că performanța actuală a Slatinei este sub potențial, iar un efort pro-activ pentru atragerea investitorilor ar putea încuraja o performanță economică superioară a Slatinei în anii următori.
- Prezența Municipiului Slatina pe rețeaua de transport european TEN-T;
- Comparat cu zone urbane similare, Slatina are și o durată de ședere mai ridicată (deși scăzută comparativ cu destinații turistice globale) și un indicator de utilizare a capacității de cazare performant. Creșterea acestor indicatori necesită o abordare integrată, cu un focus pe multitudinea de atracții turistice din regiune și gândirea unui set de activități pe întreg parcursul anului.
- Forta de munca pregatita si calitatea actului educational in Municipiul Slatina poate incuraja investitorii in decizia de infiintare de companii in zona.
- Poziționarea anumitor comune aproape de oraș poate duce la atragerea operatorilor Economici și dezvoltarea economiei
- Fără a dezvolta sectoare economice cu valoare adăugată mare (de ex. IT&C), Slatina riscă să Fie lăsată în urmă de zone urbane mai dinamice;
- Nivelul scăzut de salarizare din Municipiul Slatina poate duce la riscul unei migrații continue a forței de muncă, în special cea calificată.

### **2.11.2.3 Mediul și dinamica antreprenorială**

#### **Puncte tari**

- Creșterea numărului de IMM-uri între 2012-2022 în regiunea Sud Vest Oltenia
- Comparativ cu nivelul județean, distribuția firmelor pe sectoare economice în Slatina are Un grad de diversitate mai ridicat.
- forță de muncă calificată
- Implementarea de proiecte finanțate din fonduri europene

#### **Puncte slabe**

- Densitate scăzută a IMM-urilor în regiunea Sud Vest Oltenia (a doua cea mai scăzută dintre cele 8 regiuni)
- Nici o firmă din Municipiul Slatina nu intră în top 10 firme din regiunea Sud Vest Oltenia indiferent că este vorba de categoria "high technology", "medium-high technology" sau "medium-low technology".
- Cele mai multe întreprinderi nou create în Regiunea Sud Vest Oltenia în anul 2022 erau în Domeniul comerțului, domeniu cu valoare adăugată scăzută
- Organizare scăzută de târguri și expoziții de promovare la nivel de localitate pe diverse Domenii care ar putea atrage investitori

#### **Oportunități**

- Prezența Slatinei pe rețeaua de transport european TEN-T;
- Preocuparea pentru implementarea sistemului de transport public ecologic metropolitan;
- Creșterea interesului pentru energia verde și a producției de energie din surse regenerabile.

### **Amenințări**

- Migrația externă accentuată a forței de muncă, atât calificată și necalificată;
- Lipsa atractivității pentru forța de muncă datorită salariilor mici
- Deficiență în ceea ce privește acțiunile de creare locuri de muncă

### **2.11.2.4 Motoare economice și potențial de specializare**

#### **Puncte tari**

- Cu privire la calculul indicelui de competitivitate, municipiul Slatina se situează pe poziția 36 în clasamentul național, devansând alte municipii cu poziționare geografică mai bună, precum Satu Mare sau Baia Mare.
- creșterea contribuției serviciilor la constituirea valorii adăugate brute în Municipiul Slatina
- potențial turistic important, concentrație mare de obiective de patrimoniu și rezervații naturale în județul Olt
- poziționarea strategică și geografică favorabilă pentru activități de recreere (Malul Oltului, Padurea Strehareți)

#### **Puncte slabe**

- număr redus de salariați în domenii cu valoare adăugată mare, precum tehnologia informațiilor și servicii informatice
- câștigul salarial mediu net lunar din 2021 (3029 lei) este cu 11,33% mai redus decât la nivel național
- oferta de cazare turistică este deficitară, iar orașul nu dispune de un centru istoric/turistic reabilitat;
- lipsa infrastructurii de promovare turistică
- Lipsa infrastructurii rutiere, a utilităților și a zonelor de agrement

#### **Oportunități**

- Costuri foarte competitive de producție, cu potențial ridicat de atragere de investiții (mașini unelte, fabricarea anvelopelor, metalurgie, fabricarea cablurilor electrice, fabricarea altor piese și accesorii pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule).
- În comparație cu zone urbane similare, Slatina are o durată de ședere turistică mai scăzută (deși scăzută comparativ cu destinații turistice globale) și un indicator de utilizare a capacității de cazare performant. Creșterea acestor indicatori necesită o abordare integrată, cu un focus pe multitudinea de atracții turistice din regiune și gândirea unui set de activități pe întreg parcursul

anului.

- Disponibilitatea promovării diverselor forme de turism: cultural, istoric, științific, religios etc, ceea ce ar duce și la creșterea nivelului PIB-ului local
- Disponibilitatea fondurilor europene pentru promovarea turistică, reabilitarea și Conservarea monumentelor istorice, crearea zonelor de agrement
- Disponibilitatea fondurilor europene pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere, acoperirea utilităților

### **Amenințări**

- Fără a dezvolta sectoare economice cu valoare adăugată mare (de ex. IT&C), Slatina și zona metropolitană riscă să fie lăsată în urmă de zone urbane mai dinamice;
- Salariul scăzut ar putea determina migrația masivă a forței de muncă

### 2.11.2.5 Atragerea de investiții, servicii și infrastructura suport pentru afaceri și inovare

#### Puncte tari

- Rolul de centru educational important al Municipiului Slatina are potențialul de a oferi forță de muncă calificată pentru investitorii străini;
- Existența parcului industrial Slatina
- Drumul expres Craiova-Pitesti , ce trece tangential cu Municipiul Slatina
- Dezvoltarea continuă a sectorul comercial
- O majoritate evidentă a aportului de capital străin subscris în județul Olt se regăsește în municipiului Slatina

#### Puncte slabe

- Lipsa unei infrastructuri rutiere de transport la nivel european generează disparități în Atragerea de investiții străine față de alte regiuni naționale;
- Datorită infrastructurii necorespunzătoare la nivel național, orașele din sudul țării au un dezavantaj competitiv major față de cele din vest, care, chiar dacă sunt la o distanță de numai 400-500 km, este nevoie de 10-12 ore în plus pe șoselele din România, pentru transportul produsului finit. Acest dezavantaj geografic a făcut ca mulți investitori străini să aleagă alte locuri mai accesibile, a dus la rata șomajului ridicată, salarii mai mici și migrația forței de muncă către alte regiuni ale țării sau state ale Uniunii Europene
- Un nivel scăzut de cooperare între universități, centre de Cercetare-Dezvoltare și IMM-uri Care încetinește transferul de tehnologii în dezvoltarea inovativă;

#### Oportunități

- În ceea ce privește indicele de atractivitate, Slatina are o poziționare mai bună decât pe indicele de competitivitate. Aceasta înseamnă că performanța actuală a Sucevei este sub potențial, iar un efort pro-activ pentru atragerea investitorilor ar putea încuraja o performanță economică superioară a Slatinei și zonei sale metropolitane în anii următori.
- Mediul natural atractiv și zonele cu potențial de agrement și turistic creează premisele Atragerii de investiții în acest domeniu în Slatina și zona sa periurbana
- Rezultatele Barometrului Urban realizat de către Banca Mondială arată că respondenții din Municipiul Slatina sunt printre cei mai mulțumiți din țară cu privire la prezența și atragerea investițiilor private, ceea ce arată un mediu favorabil pentru accesul investitorilor străini.
- Prezența Slatinei pe rețeaua de transport european TEN-T;
- Poziționarea strategică și geografică favorabilă a orașului în apropierea Aeroportului internațional Craiova și la Drumul expres Craiova - Pitesti este un avantaj

#### Amenințări

- Orientarea investitorilor către zone mai accesibile din punct de vedere rutier
- Sprijin insuficient pentru dezvoltarea IMM-urilor;
- Migrația forței de muncă calificată din domeniile cheie (exemplu IT)

### 2.11.2.6 Cercetare-dezvoltare-inovare

#### Puncte tari

- Număr în creștere al studenților din Municipiul Slatina in universitatile care functioneaza in Slatina, in perioada 2016-2022
- Infiintarea centrelor de cercetare la nivelul unitatilor industrial din Municipiul Slatina

#### Puncte slabe

- Regiunea Sud Vest se situează pe ultimul loc în ceea ce privește indicatorii inovatori de Marketing sau organizaționali, cheltuieli pentru cercetare-dezvoltare în sectorul public, vânzări de inovații
- Scăderea cheltuielilor cu activitatea de cercetare-dezvoltare la nivelul regiunii Sud Vest Oltenia și ponderea redusă a acestora la nivel național
- Scăderea numărului de salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare între 2013-2022 în regiunea Sud Vest Oltenia
- La nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, ponderea cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare în PIB are o tendință descrescătoare. În anul 2020 regiunea se situa pe ultimul loc la nivel național, la acest indicator.

#### **Oportunități**

- Dezvoltarea de parteneriate între institutele de cercetare, universitate și actori privați, în vederea promovării transferului tehnologic
- Participarea la programe internaționale de cercetare și inovare precum Horizon 2020 (un Nou program va fi lansat în cadrul noii perioade de programare la nivel european)

#### **Amenințări**

- Migrația externă a cercetătorilor și a resurselor umane calificate din sistemul de Cercetare dezvoltare-inovare.

#### **2.11.2.7 Piața forței de muncă**

##### **Puncte tari**

- Sistemul educational din Municipiul Slatina oferă forță de muncă specializată și calificată
- 59% din respondenții din cadrul Barometrului Urban consideră că le este ușor să găsească un Loc de muncă în oraș
- O medie de 5.7 din 10 acordată calității locurilor de muncă, aproape de media națională de 5,6.
- Rata somajului la nivelul Municipiului Slatina este extrem de mica raportat la cea la nivel Regional și național
- Sectorul economic oferă un număr ridicat de locuri de muncă

##### **Puncte slabe**

- Rata de ocupare a resurselor de muncă a județului Olt este sub cea de la nivel național
- Tendința de scădere a populației active civile între 2012-2022
- Număr mediu de salariați din mediul privat este în scădere
- Salariul mediu este mai mic față de cel regional și național

##### **Oportunități**

- Activarea populației casnice și întreținute pentru acoperirea nevoilor de dezvoltare ale Municipiului Slatina
- Proiect de transport metropolitan în dezvoltare, care poate ușura accesul populației din zona periurbană la locuri de muncă din Municipiu.
- Târg de job-uri organizat de AJOFM Olt
- Dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru atragerea de investitori

##### **Amenințări**

- Migrația externă accentuată a forței de muncă, atât calificată și necalificată
- Creșterea raportului dependenței de vârstă
- Lipsa viziunii de stopare a fenomenului de migrație externă a persoanelor calificate, în special în domeniile cheie: medical, inginerie, învățământ preuniversitar și universitar etc.



## 2.11.3 Profil spațial și funcțional

### 2.11.3.1 Dinamicile spațiale și principalele zone de dezvoltare

#### Puncte tari

- Zona urbană Slatina se află într-un proces de dezvoltare urbană dinamică, ce indică un grad de atractivitate crescut asupra orașului și a zonei sale periurbane.
- Existența unor resurse de teren viran sau de tip brownfield cu potențial de dezvoltare și respectiv reconversie funcțională în interiorul nucleului urban – potențialul de densificare și consolidare a unui oraș compact, înainte de a se trece de dezvoltarea în extenso
- Conturarea unui nou pol de dezvoltare și atractivitate prin transformarea țesutului industrial nefuncțional din centrul orașului în spații cu funcțiuni comerciale și de servicii.
- Densitatea mare a municipiului Slatina oferă avantaje specifice care pot fi capitalizate pentru a forma un oraș sustenabil – eficiența transportului în comun, proximitatea serviciilor în zona de locuit, eficiența utilizării terenurilor.

#### Puncte slabe

- Lipsa unei strategii de dezvoltare pro-active și a planificării noilor clustere de dezvoltare. Ca urmare, formele de expansiune sunt preponderent nesustenabile – comunități monofuncționale, de densitate mică, adesea fragmentate, fără a planifica în prealabil trama stradală și volumul de trafic, infrastructura pietonală, tehnico-edilitare și sociale necesară funcționării noilor comunități.
- Concentrarea infrastructurii sociale – școli, spitale, a facilităților și serviciilor publice și private, în centrul orașului și gradul scăzut de diversitate funcțională în noile zone de dezvoltare, cresc dependența față de automobil, au un impact negativ asupra calității vieții și împiedică formarea spiritului de comunitate în aceste comunități nou-formate.

#### Oportunități

- Localizarea centrală a resurselor de teren de tip brownfield, cu potențial de dezvoltare în special pentru spații de business și de servicii prezintă un avantaj în atragerea de investitori.
- Proximitatea dintre amprenta construită a orașului Slatina și localitățile periurbane din sud și estul acestuia pot facilita dezvoltarea integrată a zonei periurbane și conexiunile eficiente de transport metropolitan.
- Perspectiva implementării unor proiecte de reducere a emisiilor de carbon și eficientizare energetică (conform principiilor nZEB), ce va avea efecte favorabile asupra mediului.

#### Amenințări

- Dezvoltarea în extenso sub formă dispersată și de densitate mică, fără o utilizare eficientă în prealabil a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun. Această practică este una nesustenabilă, consumând resurse de teren și resurse economice adiționale, prin presiunea pusă asupra infrastructurii de transport și a celei tehnico-edilitare, facilitând un stil de viață nesustenabil, centrat pe utilizarea automobilului personal.
- Practicile nesustenabile ale expansiunii spațiale, vizibile în special în zona de nord-est și sud și sud-est: dezvoltare necontrolată, mono funcțională, deficiențele în ceea ce privește infrastructura rutieră, pietonală, tehnico-edilitară și socială. Aceste forme de dezvoltare pot genera:
  - o costuri suplimentare generate de nevoia extinderii și mentenanței infrastructurii edilitare și de transport spre aceste zone
  - o ineficiența livrării serviciilor publice pe un areal mai întins, în zone cu densitate mică
  - o Ineficiența construirii liniilor de transport în comun în zone fragmentate, cu densitate mică
  - o congestiunea traficului pe principalele artere ce unesc comunitățile periurbane de centru, ca urmare a distanței dintre locurile de muncă, cele de socializare, a serviciilor și a zonelor de locuințe

- o zone de excluziune și alienare socială – în lipsa infrastructurii sociale și pietonale dar și a conexiunilor la transportul public, aceste comunități sunt inaccesibile fără mașină, deci tinerilor, vârstnicilor sau celor cu posibilități economice reduse.
- o Fragmentarea amprentei construite și separarea clară a zonelor rezidențiale de nucleul cu țesătură industrială / comercială / servicii ce va continua să concentreze o parte majoritară a locurilor de muncă din oraș, poate duce la congestionarea traficului între acestea.

### 2.11.3.2 Dinamica locuirii și calitatea fondului locativ

#### Puncte tari

- o Slatina se află într-un proces de dezvoltare urbană dinamică, ce a dus la conturarea unor noi cartiere, ceea ce indică un grad de atractivitate crescut al orașului.
- o Creșterea mai slabă a suprafeței locuibile în 2022 față de anul 2021 indică o stabilizare a expansiunii necontrolate și deschide premisele unei planificări proactive, prin compactarea, conectarea și densificarea fragmentelor existente.
- o Densitatea mare a orașului Slatina, prezintă un avantaj pentru gestionarea eficientă a resurselor spațiale și economice și regenerarea urbană a cartierelor bazată pe principiul accesibilității pietonale de 15-20 minute – cartiere complete din punct de vedere al facilităților și infrastructurii sociale.
- o Noile investiții imobiliare pun accent pe oferirea de locuințe cu suprafețe locuibile mari, crescând astfel calitatea locuirii.
- o Gradul mare de siguranță din cartierele Slatinei, orașul situându-se pe unul din primele locuri din cele 41 de orașe analizate în Barometrul Urban – ca urmare a rolului proactive al Poliției locale Slatina.
- o Abordare pro-activă asupra problematicei eficienței energetice și a adoptării obiectivelor nZEB (nearly zero energy buildings), la clădirile nou construite sau în regenerarea clădirilor publice, dar și a investițiilor asupra reabilitării termice a blocurilor prin proiectele finanțate prin PNRR.

#### Puncte slabe

- o Îmbătrânirea fondului construit în ansamblurile de locuințe colective din perioada socialistă acestea au nevoie atât de intervenții arhitecturale la nivelul fațadelor, pentru a construi o imagine coerentă și plăcută din punct de vedere estetic, reabilitare termică și eficientizare energetică, expertiză structurală și adaptarea lor la nevoile unei populații aflate în proces de îmbătrânire – ex. facilitarea accesibilității persoanelor cu dizabilități.

#### Oportunități

- o Regenerarea urbană integrată a cartierelor de locuințe colective și îmbunătățirea Infrastructurii tehnico-edilitare și sociale din noile zone de dezvoltare, va crește gradul de atractivitate al acestora, stimulând densificarea zonelor fragmentate, reducând astfel tendințele de expansiune urbană necontrolată.
- o În lipsa unor intervenții rapide de identificare a nevoilor cartierelor în ceea ce privește dimensionarea corectă a parcărilor și a dotărilor pentru comunitate și securizarea unor rezerve de teren cu potențial de valorificare, densitatea mare a cartierelor și procesul de retrocedare a unor parcele ce aparțin domeniului public, pot împiedica procesul de regenerare urbană integrată.
- o Reabilitarea energetică a blocurilor deschide oportunități pentru regenerarea integrată a acestora, împreună cu spațiul public din jurul lor, adoptarea unor obiective ambițioase de eficiență energetică (nZEB) și rezolvarea unor provocări în ceea ce privește accesibilitatea în clădirile de locuințe colective.

#### Amenințări

- o Expansiunea urbană necontrolată creează insule cu o calitate slabă a locuirii și chiar de excluziune socială, generând totodată o presiune suplimentară asupra infrastructurii sociale și de transport din cartierele deja existente, ce sunt și ele în curs de îmbătrânire. Astfel, fără o abordare proactivă de control

al expansiunii, investițiile publice vor trebui să acopere o suprafață tot mai mare și implicit procesul de regenerare se va prelungi, cu un impact negativ asupra atractivității și calitatea locurii din toate cartierele Slatinei, noi sau vechi.

- Accentuarea gradului de sărăcie și de deteriorare al fondului construit din zonele marginalizate

### 2.11.3.3 Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural

#### Puncte tari

- Prezența râului Olt, a cărui albie poate fi valorificată în scopuri de agrement sau turistice, cu potential de atragere a unor investitii straine in industria turistica, sportiva si de agreement
- Resursa importanta de zone verzi ce pot fi valorificate pentru agrement – Parcul Pitesti, Padurea Strehareti, Dealul Gradiste.
- Registrul spațiilor verzi din municipiul Slatina poate facilita procesul de regenerare urbană și o bună gestionare a resurselor de teren, inclusiv informarea zonificării funcționale și evitarea conflictelor între dinamicilor de dezvoltare.
- Existenta ariilor protejate in judetul Olt si a rezervatiilor naturale pot genera atragerea de Turisti interestati

#### Puncte slabe

- Lipsa unei viziuni urbanistice și peisagistice de ansamblu în dezvoltarea municipiului.
- Supra-aglomerarea urbană și poluarea generată de traficul rutier intens ce tranzitează municipiul, scad atractivitatea economică și pietonală a coridoare de mobilitate, ce au un grad mare de accesibilitate, și implicit potențialul dinamizării activității economice și a rolului de spațiu public liniar.
- Numărul și calitatea spațiului public și al spațiilor verzi din cartierele de locuințe sunt deficitare, aceste cartiere confruntându-se cu o calitate scăzută a infrastructurii pietonale, lipsa locurilor de socializare și a spațiilor pentru comunitate.
- Supra-aglomerarea spațiului dintre blocuri și a trotuarelor cu mașini parcate, sufocând Traficul pietonal și limitând astfel oportunitățile de a amenaja spații publice și activități recreative în cartiere.

#### Oportunități

- Resurse bogate de pădure și spațiu verde în interiorul UAT-ului (ex. Parcul Pitesti, Padurea Strehareti, Dealul Gradiste, ce pot fi valorificate în scop recreativ și de agrement și modernizate prin intervenții peisagistice și de urbanism minim invazive asupra cadrului natural, dar care să creeze mai multe spații de relaxare și socializare și să genereze activități diverse, pentru toate grupele de vârstă.
- Regenerarea urbană integrată în scopul extinderii spațiilor verzi și de agrement, cât și pentru conectarea mai bună a celor trei areale urbane a Pădurii Strehareti de Parcul Pitesti si raul Olt.
- Spațiile verzi (deschise) din jurul blocurilor pot fi valorificate și refuncționalizate ca și spații pentru comunitatea locală, crescând astfel accesul cetățenilor la un spațiu public/verde în proximitatea locuinței. Acestea sunt momentan neaccesibile, fiind îngrădite cu gard metalic sau gard viu și împânzite de vegetație spontană.
- Existența unui patrimoniu industrial notabil, ce poate fi valorificat prin regenerarea urbană a acestor spații, printr-o abordare integrată și după caz, reconversia funcțională a spațiilor de tip brownfield și crearea unui traseu pietonal care să pună în valoare aceste obiective.
- Zona Centrului Vechi cu potențial să fie inclusă în rețeaua de spații publice din zona centrală, proiect ce ar putea fi integrat cu eforturile de reabilitare a acesteia. Valorificarea patrimoniului arhitectural prin colaborarea cu proprietarii pentru restaurarea acestora și includerea lor într-un circuit turistic.
- Întărirea conexiunile pietonale / amenajarea de piste de biciclete care să conecteze Centrul Vechi de Padurea Strehareti cu obiectivele din zona centrală, într-un traseu cu valoare turistică dar și ca spațiu de promenadă pentru localnici.

- Existența unor coridoare de mobilitate între cartierele Slatinei ce prezintă un grad mare de accesibilitate și sunt intens circulate de pietoni, având astfel potențialul dinamizării activităților economice și al reconfigurării profilului stradal pentru a facilita deplasările nemotorizate și a extinde spațiul public.

#### **Amenințări**

- Conflictul de utilizare a terenurilor, lipsa armonizării între țesuturile urbane sau stilurile arhitecturale și discrepanțele între opinia publică și deciziile urbanistice, semnalate cu precădere în zona centrală, pot degrada calitatea zonelor cu valoare arhitecturală / istorică și pot afecta calitatea vieții și a locuirii din oraș.
- Fără aplicarea unor politici de stimulare a investițiilor private în reabilitarea monumentelor istorice aflate în proprietate privată și implicit cunoașterea statutului juridic al acestora (în momentul de față proprietarii sunt cunoscuți în proporție de 90%) acestea se pot degrada rapid. Este nevoie de spațializarea / cartarea acestor obiective, elaborarea unei strategii de conectare și valorificare a acestora într-un circuit cultural și turistic și apoi aplicarea unor politici publice care să stimuleze investițiile private, în paralel cu intervenții ale administrației de regenerare a spațiului public din jurul acestora, pentru a crește atractivitatea și potențialul economic al acestor zone.

### **2.11.4 Infrastructura de transport și mobilitate**

#### **2.11.4.1 Conectare la coridoarele majore de transport existente și propuse**

##### **Puncte tari**

- Conectarea la rețeaua feroviară TEN-T Core.
- Aeroportul Internațional Craiova operează zboruri către 10 destinații
- Existența drumului expres Craiova \_Pitești care trece tangential cu Municipiul Slatina
- Județul Olt este zona de graniță cu Bulgaria

##### **Puncte slabe**

- Lipsa unei autostrăzi care să conecteze Slatina de marile centre urbane.
- Punctul de trecere a frontierei din proximitate, presupun intrarea județului și a Municipiului pe ruta imigranților ilegali din țările Orientului Apropiat
- Pentru moment, niciunul dintre sectoarele de drum sau cale ferată planificate prin Master Planul General de Transport nu se află în construcție

##### **Oportunități**

- Conectarea la rețeaua rutieră TEN-T core prin drumul Express Craiova Pitești aflat în fază de execuție.
- Redemararea lucrărilor pentru canalul Olt-Dunăre în vederea conectării zonei cu portul Constanța și cu celelalte porturi de pe Dunăre, cu posibilitatea accesării canalului navigabil Rin- Dunăre
- Demararea lucrărilor de cale ferată prevăzute în Masterplanul de transporturi în vederea modernizării coridoarelor feroviare TEN- T

### **Amenințări**

- Diverse întâzieri la coridoarele feroviare și rutiere planificate să fie executate, ca urmare a lipsei de finanțare sau a companiilor interesate în reabilitarea feroviara.
- Prioritate scăzută pentru investiții în acest coridor.
- Incertitudinile politico-economice din Ucraina, rezultând în lipsa de continuitate pentru implementarea proiectelor de infrastructură majoră care pot genera atractivitate economică în România.

### **2.11.4.2 Accesibilitate rutieră**

#### **Puncte tari**

- Crearea unei centuri ocolitoare prin construirea drumului expres Craiova – Pitești ceea ce determină eliminarea blocajelor din nucleul central al orașului și localităților din proximitatea sudică și estică acestuia.
- Proiecte de modernizare a infrastructurii rutiere în Municipiul Slatina pe principalele bulevarde, proiecte finanțate din programul Operațional Regional

#### **Puncte slabe**

- Slatina este conectată rutier cu capitala București prin E574 și Autostrada A1, fără a fi în operare încă drum expres în acest moment. Timpul mediu efectuat între capitală și Slatina este de aproximativ 2h45min, pentru un traseu de 191 km.
- Lipsa unei centuri ocolitoare pe latura nordică a municipiului.
- Trafic rutier intens permanent pe varianta Oituz, precum și pe principalele bulevarde din oraș generat de utilizarea intensă a autoturismului în deplasările populației.
- Conectivitate slabă între partea de nord și partea de sud a Municipiului Slatina cauzată de aglomerația intensă în zona bulevardelor.
- Conectivitate slabă între localitățile din județul Olt
- Gestionarea necorespunzătoare a creșterii nivelului de trafic pe tronsoanele de intrare – ieșire din municipiul Slatina, în special în perioada orelor de vârf (început și sfârșit de program) ca urmare a migrării zilnice a forței de muncă între periurban și urban.
- Nivel scăzut de semaforizare a intersecțiilor orașului și de gestionare inteligentă a traficului prin coordonarea centralizată a acestuia.

#### **Oportunități**

- Dezvoltarea unei centuri ocolitoare în partea de nord a municipiului Slatina
- Prioritizarea mobilității alternative, prin transport în comun și mobilitate nemotorizată care reduce prezența automobilelor pe străzile din oraș.
- Dezvoltarea rețelei stradale în zona industrială situată în sudul Municipiului
- Dezvoltarea de noi treceri peste calea ferată pentru o mai bună conectare a orașului cu zona periurbană
- Crearea unui sistem integrat de transport public ecologic metropolitan.
- Dezvoltarea unor zone noi rezidențiale, înființarea de parcuri industriale sau popularea Zonelor cu funcțiuni de industrie și servicii va impune dezvoltarea unor noi conexiuni, modernizarea străzilor sau drumurilor existente și va atrage traficul, decongestionând unele artere adiacente, dar concentrând însă traficul pe culoarele rutiere noi cu capacități mari de preluare.
- Implementarea unui sistem dinamic de gestionare a traficului, precum și a semafoarelor inteligente în Slatina.

### **Amenințări**

- Starea drumurilor din zona urbană funcțională și capacitatea redusă de a le moderniza în Termen scurt
- Flux ridicat de trafic pe varianta Oituz, la nordul orașului, ce înregistrează valori de peste Ridicate de trafic zilnic cu blocaje zilnice. O presiune foarte mare a traficului local din partea traficului de tranzit din zona periurbană sau exterioară periurbană, întrucât majoritatea mașinilor fac naveta zi de zi.
- Intarzieri in finalizarea constructiei Drumului expres Craiova – Pitesti .
- Traficul de tranzit exercită o presiune foarte mare asupra traficului local, datorită faptului că majoritatea navetiștilor din localitatile din nordul Municipiului, care folosesc mașina zilnic, evită să intre în orașul și utilizează zonele periferice ca puncte principale de acces.

### **2.11.4.3 Starea Drumurilor**

#### **Puncte tari**

- Nivelul de satisfacție față de străzile din Slatina este peste medie, 67% dintre respondenți Fiind mulțumiți de calitatea străzilor din localitate.
- Proiecte finantate prin POR 2007 – 2013 pentru reabilitarea strazilor din Municipiu Slatina .
- Număr foarte mare de străzi asfaltate în Municipiul Slatina si in zona peri urbană a acestuia.

#### **Puncte slabe**

- Numărul de kilometri de străzi urbane modernizate a crescut într-un ritm relative lent din 2016 până în 2022.
- Multe străzi ale orașului au un profil limitat (sub 12 m lățime) și sunt de o calitate scăzută, cu precădere în zonele periurbane (noile cartiere rezidențiale precum Primaverii și zonele provenite dintr-o structură stradală rurală, cum este Cireasov).
- Lipsa unei rețele pentru piste de biciclete la nivel general de municipiu, a unor segmente de benzi destinate transportului public, precum și neaplicarea unei politici de descurajare a pătrunderii traficului privat în zonele centrale ale orașului.

#### **Oportunități**

- Utilizarea unei aplicații mobile sau a unei platforme web pentru cooptarea cetățenilor în identificarea străzilor ce au nevoie de modernizare. Aplicația ar putea oferi statistici și informații în timp real despre starea drumurilor (drumuri în starea precară, drumuri ce urmează să fie modernizate, drumuri ce au fost modernizate etc).
- Existența unui program multianual pentru modernizarea străzilor orașului.
- Modernizarea actualei rețele stradale din zona industrială situată în sudul Municipiului
- Realizarea unui PUG actualizat prin care să se reglementeze circulațiile majore și măsurile necesare a fi implementate la nivelul tramei stradale a municipiului.

### **Amenințări**

- Neidentificarea timpurie a străzilor ce necesită mentenanță.
- Întârzieri la mentenanța străzilor.
- Mentenanță de o calitate slabă.
- Numărul ridicat de intervenții de avarie sau intervenții programate la rețelele edilitare subterane (distribuție, apă, canal, termoficare etc.) urmate de aducerea corespunzătoare la starea inițială a zonelor afectate. La nivel Municipiului, există tronsoane de rețele edilitare care au durata de exploatare depășită, care au o mentenanță deficitară, tronsoane cu o vechime mare și care solicită numeroase intervenții care afectează calitatea drumurilor și influențează traficul rutier și/sau securitatea participanților la trafic.

### **2.11.4.4 Parcare**

### **Puncte tari**

- Existența parcărilor colective ssupraterane în centrul orașului.
- Gratuitatea locurilor de parcare în Municipiul Slatina
- Elaborare politică de parcare la nivel urban Proiect extras din PMUD,
- Crearea de parcări de reședință și reabilitarea celor existente Proiect extras din PMUD,

### **Puncte slabe**

- Lipsa unor politici de parcare coerente au dus la congestionarea traficului și la formarea unui număr mare de parcări informale.
- Nu există parcări pentru biciclete în zonele de reședință.
- Lipsa parcărilor monitorizate cu senzori.
- Lipsa parcărilor de tip Park&Ride la porțile orașului care să permită transferul rapid către alte metode de transport (transport public, biciclete, sau taxi).
- Unele locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități sunt subdimensionate.
- Parcări în garaje individuale, în cvartalele de locuințe, care ocupă suprafețe consistente și care, de multe ori, nu sunt utilizate pentru parcare de autoturismelor.
- Lipsa unei aplicații în timp real, la nivel de municipiu, cu numărul de locuri disponibile din parcările aflate în zona diverselor obiective de interes ale municipiului.
- Parcări insuficiente în zona funcțională urbană

### **Oportunități**

- Continuarea construirii unei rețele de parcări subterane sau supraterane multietajate ar reduce intensitatea ocupării spațiului public de către automobile.
- Realizarea unei politici de parcare care să soluționeze problema de fluentă deficitară a Traficului generată de parcări dezordonate în zona centrală.
- Măsuri pentru conștientizare și încurajare a publicului în vederea eliminării parcărilor neregulate.
- Măsuri pentru corectarea abuzurilor privind parcările neregulate care afectează fluiditatea traficului.
- Campanie de promovare a respectării regulilor rutiere.
- Amenajarea de parcări în zonele rezidențiale cu cea mai mare densitate a populației și Scoaterea acestora la licitație.
- Continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidențiale cu parcări amenajate La sol. Aceste garaje ocupă prea mult spațiu și sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcare. Accentul în acest caz cade pe zonele cu cea mai mare cerere de locuri de parcare, și anume zonele de locuințe colective.
- Partajarea parcărilor centrelor comerciale amplasate în vecinătatea directă a zonelor rezidențiale. Reședinții din zonă ar putea parca gratuit în intervalul 19:00 - 8:00.
- Amenajarea de parcări în vecinătatea principalilor generatori de trafic (parcări cu plată). Sistem TIC pentru parcare: informare, gestiune și plată.
- Realocarea resurselor financiare obținute din parcare către proiecte de mobilitate durabilă Sau amenajări de spațiu public. Astfel utilizatorii pot vedea direct beneficiile plății parcării. Resursele financiare provenite din parcare cu plată for fi gestionate transparent. Publicul larg va avea acces la informații legate de sumele colectate și modul în care acestea au fost folosite în favoarea orașului.
- Amplasarea de indicatoare digitale care să prezinte numărul de locuri disponibile în parcările în afara străzii.
- Promovarea și dezvoltarea continua de noi funcționalități pentru aplicației Slatina Parking (afișarea în timp real al locurilor de parcare disponibile, traseu direct până la locul liber de parcare, plată instantă

prin citirea numărului de înmatriculare, utilizarea spațiilor de parcare ale complexelor comercială pentru parcare pe timp de noapte etc).

- Amenajarea de parcări cu senzori în zona centrală pentru o mai bună monitorizare a gradului de ocupare / monitorizarea locurilor de parcare cu senzori sau camere video și transmiterea informațiilor în aplicația pentru parcări.
- Introducerea de metode accesibile de plată: abonamente accesibile, iar plata pentru parcare se poate face la parcometru cu bani lichizi, sau prin SMS sau card prin intermediul aplicației Slatina parking, disponibilă pe iOS App Store și GooglePlay
- Extinderea parcării cu plată, diversificarea și creșterea tarifelor și introducerea tarifării pe zone.
- Diversificarea modului de plată a parcării la parcometru (card bancar, bancnote), aplicație smartphone.
- Campanie pentru conștientizarea „valorii” unui loc de parcare (ex. Parkingday).
- Stimulente pentru familiile care decid să trăiască fără autovehicul.

#### **Amenințări**

- Creștere constantă anuală a numărului de autovehicule înmatriculate în Municipiul Slatina și în Județul Olt
  - Reticența locuitorilor în a renunța la parcările în garaje individuale din interiorul cvartalelor.
  - Limitarea și eliminarea parcărilor înainte de implementarea mijloacelor alternative de Transport și mobilitate, fizic și prin campanii de conștientizare.
  - Tendințele actuale haotice de parcare sunt accentuate în absența unor reglementări stricte.
- Dezvoltarea de parcări pentru vehicule electrice și biciclete în Municipiul Slatina .

#### **2.11.4.5 Accesibilitate ferată**

##### **Puncte tari**

- Municipiul este racordat la rețeaua națională de cale ferată în stația Slatina
- Conform mersultrenurilor.ro, stația Slatina este punct de plecare/sosire pentru un număr de 43 de trenuri operate de SNTFC.
- Gara Slatina este gara de gradul I, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri. Gara este restaurată și se prezintă în condiții foarte bune.

##### **Puncte slabe**

- Planificarea precară și constrângerile bugetare au făcut ca proiectele de modernizare a liniilor de cale ferată să nu avanseze conform estimărilor inițiale.
- Nu există un sistem de taxare unic pentru toate mijloacele de transport regionale, astfel încât biletele de călătorie pentru trenuri să asigure și transportul cu autobuzele municipiului.
- Aglomerație în punctele intermodale.
- Lipsa unui program sincronizat între mersul trenurilor și transportul în comun din Municipiu, astfel încât să poată fi preluați navetiștii.
- Stațiile și gările din localitățile din zona periurbana nu sunt operate în mod corespunzător pentru a facilita utilizarea trenului ca principal mijloc de transport public din municipiul Slatina până în localitățile navetistilor din județ și invers.

##### **Oportunități**

- Modernizarea liniilor TEN-T feroviare.
- Modernizarea gării din Slatina și zona periurbana pentru a facilita transportul local cu trenul.
- Crearea unui sistem de taxare unic pentru toate mijloacele de transport regionale, astfel încât biletele de călătorie pentru trenuri să asigure și transportul cu autobuzele municipiului.
- Promovarea trenului ca mijloc de transport în comun atât pe plan local cât și pentru zona urbană funcțională a municipiului.



### **Amenințări**

- Creșterea mediei lunare a numărului de călători care tranzitează Gara Slatina.
- Întârzierea lucrărilor de modernizare a căilor ferate și de finalizare a lucrărilor la stațiile zonei periurbane.
  - Utilizarea din ce în ce mai redusă a acestui mod de transport, în lipsa modernizării.

### **2.11.4.6 Accesibilitate aeriană**

#### **Puncte tari**

- Aeroportul Internațional Craiova are zona de captare de peste 1.000.000 de locuitori din județele Dolj, Olt, Mehedinți și Gorj, dar și din Bulgaria. Pasageri potențiali sunt din zona business, turiști sau persoanele care lucrează în afara țării.
- Aeroportul a fost modernizat.
- TAROM și Carpatair sunt companii care operează curse regulate către destinații importante din Europa.
- Acces relativ ușor și rapid din Municipiul Slatina

#### **Puncte slabe**

- Aeroportul nu este conectat de oraș printr-o rețea de transport regulată, utilizând astfel Principii distincte de taxare față de transportul public local.
- Călătoria cu transportul public din centrul orașului către aeroportul din Craiova este de aproximativ 45 de minute - 1 oră, față de 30 minute cu mașina, utilizând drumul expres Craiova- Pitesti.

#### **Oportunități**

- Cooptarea de noi operatori de linii aeriene și deschiderea unor noi destinații internaționale.
- Crearea unor linii directe de transport în comun la nivel metropolitan pentru asigurarea complementarității cu rețeaua locală de transport în comun.
- Realizarea unei accesibilități sporite față de celelalte orașe din județul Olt prin crearea a două noi drumuri de acces dinspre Drăganesti și Caracal .

### **Amenințări**

- Pandemia SARS CoV-2 a provocat o reducere considerabilă a veniturilor Aeroportului Craiova Ca urmare a scăderii traficului de pasageri, de aceea ar trebui să existe un plan pentru situații similare.
- Concurența cu Aeroportul Internațional Timisoara pentru un bazin de acoperire similar.

### **2.11.4.7 Infrastructura pentru deplasări nemotorizate**

#### **Puncte tari**

- Principalii atractori (școli, facultăți, centre comerciale, instituții publice) se află la o distanță de cel mult 400 m față de o stație de transport în comun, ceea ce face ca mobilitatea nemotorizată să fie eficientă în complementaritate cu transportul în comun.
- Zona centrală beneficiază de spații ample pietonizate, care plasează automobilele într-un Parcaj suprateran amplu. Este de apreciat posibilitatea de a accesa dotările minime necesare în zona centrală, printr-o rețea continuă dedicată mobilității pietonale nemotorizate.
- Concentrarea principalelor obiective turistice în proximitatea zonei centrale creează premisele pentru o rețea turistică accesibilă pietonal.
- EVUE – „Vehicule electrice în zone urbane din Europa”, cofinanțat de Uniunea Europeană prin programul URBACT I, iunie 2009 – iunie 2012.
- EVUE II – „Rețeaua de electromobilitate pilot a orașelor europene”, cofinanțat de Uniunea Europeană prin programul URBACT II, ianuarie 2014 – martie 2015.

- Reabilitarea strazilor principale din Municipiu prin proiecte cofinanțate prin POR 2007 – 2013.

#### **Puncte slabe**

- Configurația topografică a orașului nu permite deplasarea facilă cu mijloace nemotorizate.
- Discontinuitatea dintre cele două părți ale orașului, cea estică și cea vestică, și implicit a structurii și tramelor lor stradale, necesitând traversarea centrului, cu bulevarde superaglomerate .
- Infrastructura pentru deplasarea nemotorizată între cartierele mari este aproape inexistentă.
- Distanța relativ ridicată între centrul UAT și zonele Cireasov, Primaverii.
- Lipsa sau calitatea redusă a traseelor turistice la monumentele istorice prin crearea de rețele pietonale și ciclabile pentru vizitarea acestora.
- Grad de accesibilitate fizică scăzut a zonei industriale zonă cu un real potențial în dezvoltarea viitoare a municipiului).
- Necesitatea unor soluții de sporire a accesibilității spațiilor pietonale (reducerea diferenței de nivel între trotuar și carosabil în zona trecerilor pentru pietoni etc.).
- Deficiențe în asigurarea circulației pietonale între puncte de interes din zona centrală și cele Din cartierele din proximitate.
- Lipsa unor spații cu rol de coagulare care prioritizează circulația nemotorizată în cartiere.
- Străzile de categoria a treia și cele de categoria a patra din periurban, cu precădere cele din cartierele noi, dezavantajează pietonii și bicicliștii prin prioritizarea automobilelor.
- Amploarea scăzută a unor sisteme alternative de transport – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale; lipsa pistelor de biciclete –abordarea prin trasarea unei dungii pe trotuar sau carosabil nu este viabilă, lipsind continuitatea acestora; amenajări nesatisfăcătoare pentru bicicliști (piste pentru biciclete realizate pe trotuar cu o lățime relativ mică, rețea discontinuă, nu acoperă zonele de interes – monumente istorice, zona centrală, traseu spre zonele comerciale, nu există infrastructură de închirieri biciclete).
- Accesibilitate redusă, lipsa sistematizării traficului rutier și pietonal în zonele adiacente Piețelor din municipiul Slatina.
- Lipsa continuității suprafețelor în intersecții și în punctele de conflict: denivelări, pavaj de calitate joasă.
- Lipsa unei culturi cu privire la mobilitatea nemotorizată.
- Lipsa unui program de aprovizionare cu marfă în timpul nopții, în special pentru zonele aglomerate.

#### **Oportunități**

- Există intenții și proiecte din partea autorităților locale din Municipiul Slatina pentru îmbunătățirea condițiilor de deplasare nemotorizată și accesibilitatea la mijloacele de transport în comun.
- Dezvoltarea unui sistem coerent și integrat de circulație pietonală prin reabilitarea trotuarelor, crearea acestora acolo unde lipsesc și amenajarea acestora cu bănci pentru odihnă.
- Utilizarea ghidului elaborat la nivel național ca act normativ pentru reglementarea proiectării, execuției, utilizării și întreținerii lucrărilor de infrastructură pentru biciclete.
- Politicile europene cu privire la mobilitate încurajează finanțarea proiectelor de priorizare a mobilității nemotorizate pentru accesibilitate, reducerea poluării și creșterea siguranței.
- Extinderea, completarea și reabilitarea străzilor deja existente care deserveșc parțial zona industrială.
- Includerea Râului Olt în structura orașului prin dezvoltarea unui circuit de loisir și agrement care dispune de zone și trasee pietonale și de piste de biciclete.
- Crearea de trasee pietonale care să lege obiectivele turistice.
- Crearea de străzi exclusiv pietonale, de exemplu în zona centrului vechi.
- Creșterea condițiilor de accesibilitate și mobilitate, în condiții de siguranță, la nivelul polului De dezvoltare, prin crearea și reabilitarea obiectivelor de intervenție specifice infrastructurii stradale pietonale și de transport public.

- Crearea și dezvoltarea infrastructurii de transport alternativ (velo și pietonal), inclusiv crearea unor spații de parcare pentru biciclete în stațiile de transport public, gări, zonele rezidențiale și la locurile de muncă.
- Construirea / modernizarea / reabilitarea pistelor și traseelor pentru bicicliști și a Infrastructurii tehnice aferente (puncte de închiriere, sisteme de parcaj pentru biciclete, reabilitare trotuare, creare trasee pietonale etc.).
- Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale și stradale, cu prioritizare în funcție de zonă și resurse financiare necesare.
- Amenajarea traseelor turistice la monumentele istorice prin crearea de rețele pietonale și ciclabile pentru vizitarea acestora.
- Demararea unor proiecte de Electromobilitate – vehicule electrice pentru o municipalitate verde ce are în vedere creșterea numărului de vehicule electrice și a bicicletelor electrice în cadrul parcului auto al municipalității, precum și crearea infrastructurii de încărcare a acestora.
- Necesitatea amenajării cu prioritate a pistelor de bicicletă pe culcuarele principale ale orasului, dar și pe strazile secundare, care unesc puncta de interes; acestea vor respecta următoarele condiții: delimitarea benzilor ciclabile de cele destinate autovehiculelor prin elemente separatoare vizibile, semnalizarea benzilor ciclabile cu indicatoare speciale, separarea fizică de traficul motorizat printr-o bordură, realizarea pe trotuar, la nivelul acestora, fără a diminua suprafața lor.

#### **Amenințări**

- Lipsa unor reglementări cu privire la modul de realizare a infrastructurii pentru biciclete Creează probleme pentru configurația corectă a acestora în proiectele implementate, rezultând o risipire a fondurilor publice pe proiecte ineficiente.
- Lipsa măsurilor de încurajare a utilizării frecvente a bicicletei poate determina scăderea și mai accentuată a calității aerului în marile aglomerări urbane din cauza traficului rutier.
- Nemulțumirea șoferilor în cazul în care prioritizarea mobilității în comun și a celei Nemotorizate nu este compensată cu o campanie de informare și promovare adecvată.

#### **2.11.4.8 Transportul în comun**

##### **Puncte tari**

- 65% dintre locuitorii Sucevei sunt mulțumiți de transportul în comun, 20% dintre locuitori declarându-se foarte mulțumiți.
- Flotă nouă de autobuze electrice.
- Sistem de management al traficului pentru transportul public, – sistem de e-ticketing, monitorizare flotă, informare călători.
- Abonamente accesibile.
- În timpul unei zile lucrătoare, Municipiul Slatina este conectat rutier de localitățile din județ printr-un număr mare de curse distribuite pe 58 de trasee. Toate cursele au drept capăt de traseu sau stație intermediară Autogara Transbuz Slatina .
- Municipiul Slatina beneficiază de 16 curse interjudețene zilnice la care se adaugă în 22 de curse aflate în tranzit.

### **Puncte slabe**

- Stații de transport fără facilități de bază, cum ar fi protecție împotriva intemperiilor, scaune, aparate de bilete, camere de supraveghere, covoare tactile sau facilități de acces pentru persoane cu dizabilități,
- Nu există benzi dedicate pentru transportul în comun, fiind astfel îngreunată deplasarea eficientă a mijloacelor de transport public în oraș.
- Suprapunere a liniilor de transport în comun, cu precădere pe axul central al localității.
- Lipsa unui sistem integrat de management al traficului de transport în comun.
- În practică, frecvența călătorilor la stațiile de transport în comun este variabilă, făcând ca aceasta să fie ineficientă pentru utilizarea curentă.
- Sistemul încă dispune de resurse umane pentru controlul biletelor; există reticențe cu privire la ținuta și lipsa de profesionalism a acestora și a șoferilor.
- Companiile de taxi din Slatina nu dețin facilități pentru persoane cu dizabilități.
- Nu există rețele de transport public local extinse în zona periurbana Slatina astfel oamenii sunt încurajați să călătorească cu mașina personală.
- Lipsa stațiilor Park&Ride.
- Există cartiere (comunități periurbane noi sau istoric rurale) ce nu sunt accesibile pentru transportul în comun din cauza tramei stradale prea înguste.

### **Oportunități**

- Optimizarea rutelor în funcție de frecvența călătorilor și cererea de transport.
- Politici de educare a populației cu privire la utilizarea transportului în comun. - Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public, perioada 2020-2030- finanțat din bugetul local, URBACT și INTERREG
- Creșterea nivelului de atractivitate a serviciilor prin viteza comercială, confortul vehiculelor și Un orar fix al mijloacelor de transport în comun pentru o cadență predictibilă.
- Digitalizarea serviciului prin instalarea GPS pentru autobuze și afișaj electronic în stații a minutelor rămase până la sosirea autobuzului, respectiv sistem de supraveghere video în stațiile de transport în comun, cât și în flota de transport în comun.
- Implementarea de politici de parcare care să sancționeze drastic staționarea autovehiculelor în stațiile de transport public.
- Modernizarea sistemului de plată a biletului prin utilizarea biletului electronic și posibilitatea plății cu telefonul mobil și card bancar pentru a face transportul public mai atractiv.
- Un sistem de transport public eficient, care să asigure o deplasare ușoară a călătorilor în interiorul zonei urbane funcționale este foarte important pentru buna funcționare a economiei metropolitane.
- Crearea unui sistem de transport metropolitan cu taxare unică pentru toate mijloacele de transport din zona periurbana a municipiului, astfel încât biletele de călătorie pentru cursele din zona metropolitană să poată fi folosite și pentru transportul local.
- Introducerea transportului public școlar – autobuz școlar pentru elevi, precum și posibilitatea de începere a cursurilor școlare de la ore diferite în instituțiile de învățământ situate în aceeași zonă pentru a fluidiza traficul.
- Introducerea unor benzi dedicate pentru transportul în comun și rute expres pentru conexiuni la distanțe mari.
- Transport public on-demand pentru arealele periurbane cu densitate redusă.
- O legislație mai bună pt taxiuri și metode drastice de control al calității (sanțiuni drastice Dacă nu sunt puse aparatele de taxi, dacă se refuza curse, dacă nu sunt curate taxiurile etc).
- Permitearea serviciilor de tipul Uber pentru a crea concurență, alternative de transport și ridicarea nivelului serviciilor prestate.
- Training pentru controlorii de transport în comun și sancționarea acestora pentru abateri neprofesionale.

### **Amenințări**

- Lipsa unei abordări integrate care poate duce la ineficiența în implementarea unui transport în comun eficient.
- Toate cursele locale, județene și interjudețene au drept capete de traseu sau stații Intermediare Autogara Transbuz Slatina, îngreunând traficul în interiorul orașului;
- Gradul de mulțumire limitat al cetățenilor în ce privește serviciile de transport public face ca transportul în regim de taxi să fie o alternativă la utilizarea transportului în comun.

- Atribuirea contractelor de transport intrajudețean.

### **2.11.4.9 Transport intermodal**

#### **Puncte tari**

- La nivel local, stația Slatina reprezintă un punct de intermodalitate la nivelul Municipiului Slatina. Stația de autobuz de lângă Gara Slatina deservește mai multe trasee locale
- Autogara Slatina este situată în proximitatea gării feroviare și este deservită de aceleași linii de transport local ca și gara feroviara.

#### **Puncte slabe**

- Amenajările neconforme ale stațiilor intermodale și lipsa unei sincronizări între graficele de circulație ale mijloacelor de transport în comun fac ca punctele intermodale să nu funcționeze eficient.
- Din cauza localizării sale, autogara Slatina contribuie la aglomerarea traficului pe străzile adiacente

#### **Oportunități**

- Reamenajarea zonei Gării feroviare și a autogării Slatina prin conectarea eficientă la liniile de transport în comun astfel încât aceasta să deservească ca punct intermodal pentru peste 15.000 călători pe lună. Noua locație ar trebui să fie dotată cu spații pentru servicii de alimentație publică, spații pentru agențiile de turism, stații de taxi, precum și stații pentru transportul public local.
- Marea majoritatea a navetiștilor din Slatina provin din zona periurbana a municipiului. Facilitarea accesului la transportul în comun pentru navetiști, atât înspre Slatina, cât și în interiorul municipiului, este esențială pentru relaxarea traficului, a siguranței pietonilor, dar și a dezvoltării economice sustenabile.
- Este încurajată amenajarea unor parcări de tip park & ride la capătul liniilor de transport Public local.

### **Amenințări**

- Întârzieri în modernizarea infrastructurii de transport public.

### **2.11.4.10 Siguranța în trafic**

#### **Puncte tari**

- Reabilitare/Extindere iluminat public în zonele nou construite (Proiect PMUD)
- Reabilitare străzi și trotuare din zona centrală și cartierele rezidențiale (Proiect PMUD)
- Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite (Proiect PMUD)
- Montarea de semafoare în zonele cu risc de accidente,

#### **Puncte slabe**

- Analizând spațial distribuția accidentelor, se poate observa că majoritatea acestora au loc pe Bulevardele principale ale orașului, artere cu trafic intens.
- Sectoarele stradale menționate anterior găzduiesc o bună parte a rețelei de transport în Comun sau o intersecție astfel ca există riscul ca vehiculele de transport public să fie implicate în accidente de circulație

- Principalele cauze pentru accidentele de circulație au fost: neacordare de prioritate pietoni, traversarea neregulamentară pietoni și abateri bicicliști.
- Existența unor sectoare de stradă care se suprapun cu traseele drumurilor naționale sau județene, unde facilitățile pentru mobilitatea alternativă sunt limitate.
- Limitarea deplasării pietonilor pe trotuare din cauza mașinilor parcate neregulamentar sau a lățimii reduse a acestora.
- Treceri de pietoni nesemnalizate corespunzător și slab iluminate.
- Pondere ridicată a străzilor nemodernizate.

### **Oportunități**

- Implementarea unui sistem de management al traficului. (Proiect PMUD)
- Modernizarea tuturor trecerilor de pietoni de pe arterele principale din Municipiul Slatina
- Politici de educare a șoferilor cu privire la conduita în trafic și importanța asigurării de Prioritate pentru pietoni și bicicliști.
- Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (Proiect PMUD)
- Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradal, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic
- Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială,
- Extinderea sistemului de monitorizare cu camere video a traficului rutier și pietonal.

### **Amenințări**

- Amânarea implementării unor soluții punctuale va conduce către noi accidente.

#### **2.11.4.11 Transportul de mărfuri**

##### **Puncte tari**

- Varianta de ocolire a municipiului Slatina pentru traficul greu pe partea de sud, a fost inaugurată prin deschiderea tronsonului aferent din drumul expres Craiova-Pitești
- Achiziționarea de vehicule alternative (electrice) necesare pentru activități de administrare a piețelor, transport și distribuție marfă,
- Eliminarea tranzitului de marfuri prin Municipiul Slatina prin deschiderea tronsonului aferent din drumul expres Craiova-Pitești

##### **Puncte slabe**

- În nordul municipiului Slatina, nu există în acest moment o variantă ocolitoare pentru traficul de camioane care circulă pe drumul național 65 zona nord
- Transportul de marfă urban nu este reglementat în municipiul Slatina. Trebuie emis un regulament prin care să se specifice faptul că aprovizionarea piețelor și centrelor comerciale se face prin oprirea vehiculului fără să blocheze traficul pe prima bandă sau în parcuri special amenajate. Dacă aceste condiții nu sunt îndeplinite, aprovizionarea se poate face doar în intervalul orar 22:00-06:00. Lipsa unui

mecanism de control și penalizare face ca procesul de aprovizionare să fie făcut în timpul zilei, ceea ce îngreunează transportul public și traficul din oraș.

- Amplasarea intermodalului de marfă în mijlocul orașului presupune traversarea acestuia cu mijloace de camion de mare tonaj.

#### **Oportunități**

- Deși preia o parte însemnată a traficul de mărfuri, este necesară dezvoltarea variantei Oituz dintr-un drum cu o bandă pe sens în unul cu două benzi pe sens, ce ar permite preluarea completă a fluxului de trafic comercial de mărfuri și ar limita efectele negative asupra orașului precum aglomerarea traficului și poluarea.
- Dezvoltarea în Slatina a unui punct multimodal de marfă care să deservească toată Regiunea Sud Vest Oltenia, având în vedere accesul municipiului la rețeaua feroviara, rutiera, navala și aeriana.
- Dezvoltarea rețelelor TEN-T feroviare, prin care ar crește viteza de deplasare a trenurilor de marfă de la 43 km/h la 120 km/h, ar reduce considerabil traficul rutier.
- Posibilitatea consolidării Municipiului Slatina ca zonă de tranzit pentru mărfuri, între Portul Constanța și zona Balcani.
- Realizarea unui punct de descărcare a mărfurilor și înființarea unor coridoare de transit interioare pentru traficul mixt marfă și persoane.
- Dezvoltarea unei parcuri pentru camioane, astfel încât acestea să nu mai fie parcate în zone neautorizate.

#### **Amenințări**

- Ritmul scăzut de implementare a proiectelor de modernizare a căilor ferate și drumurilor.

### **2.11.5 Echiparea tehnico-edilitară**

#### **2.11.5.1 Alimentarea cu apă potabilă și rețeaua de canalizare**

##### **Puncte tari**

- Gradul de acoperire al serviciilor de canalizare este de 93,20% în mun. Slatina
- Existența proiectelor în derulare pentru înființarea rețelelor de apă și apă uzată precum și reabilitarea celor existente
- Existența puturilor de captare subterană în apropierea Municipiului Slatina
- Gradul de acoperire a rețelei cu apă potabilă este de 97 %

##### **Puncte slabe**

- Regiunea de Dezvoltare Sud Vest Oltenia a avut în anul 2022 al doilea cel mai mic procent dintre cele 8 regiuni de dezvoltare în ce privește conectarea populației la sistemul public de alimentare cu apă (53,82%), și al treilea cel mai mic procent de conectare la sistemul public de canalizare (37,64%), după regiunile Sud-Muntenia și Nord Est.
- Porțiuni din rețeaua de alimentare cu apă potabilă necesită reabilitare;
- Anumite zone de case nu dispun de branșamente la sistemul de alimentare cu apă
- Numărul racordurilor la canalizare, în cazul consumatorilor de tip case, este redus. Sistemul de canalizare nu acoperă întreg teritoriul
- Reducerea numărului de branșamente casnice necontorizate
- În anul 2022, la nivelul municipiului Slatina, procentul pierderilor de apă înregistra 45,43%.
- Sunt cetățeni care încă nu sunt branșați la sistemul de alimentare cu apă și canalizare
- Numărul construcțiilor edificate nu corespunde cu numărul racordurilor la utilitățile publice

#### **Oportunități**

- Implementarea de proiecte pentru branșarea la rețeaua de apă și extinderea rețelei de canalizare în toate zonele municipiului Slatina
- Implementarea de proiecte pentru branșarea gratuită la rețeaua de apă și extinderea Rețelelor acolo unde este necesar ; Implementarea de proiecte pentru contorizare inteligentă

#### **Amenințări**

- Exploatarea necorespunzătoare a rețelei interioare de canalizare de către utilizatori.
- Lipsa fondurilor pentru realizarea proiectelor
- Dezvoltarea urbană necontrolată poate conduce la costuri suplimentare generate de nevoia extinderii și mentenanței infrastructurii edilitare și de transport spre aceste zone, precum și ineficiența livrării serviciilor publice pe un areal mai întins, în zone cu densitate mică.

#### **2.11.5.2 Managementul deșeurilor**

##### **Puncte tari**

- 62% dintre slatinenii care au participat la Barometrul Urban sunt mulțumiți de curățenia din oraș (locul al doilea dintre localitățile incluse în studiu)
- SMID în implementare de către C.J. Olt
- Compostarea la domiciliu este prevăzută pentru 86% din populația rurală și 10% din populația suburbană.
- Existența unui sistem de colectare selectivă și reciclare deșeuri comunale – fracția umedă și fracția uscată
- Asigurarea serviciului de ridicare a deșeurilor de la domiciliul cetățenilor de pe raza localitatilor periurbane asigurarea unui sistem de colectare selectivă deșeuri menajere și deșeuri reciclabile

##### **Puncte slabe**

- Este necesară creșterea ponderii de deșeuri reciclate
- Nivelul de educare și informare al cetățenilor privind colectarea selectivă a deșeurilor

##### **Oportunități**

- Implementarea unor strategii de combatere a deșeurilor depozitate ilegal și sancționarea persoanelor
- Crearea posibilităților necesare, adoptarea unor proiecte de informare și conștientizare a cetățenilor pentru viabilitatea unui sistem de colectare selectivă a deșeurilor

##### **Amenințări**

- Deșeurile de echipamente electrice și electronice sunt considerate a fi una din categoriile de deșeuri cu cea mai rapidă creștere
- Monopolizarea gropilor de gunoi și a sistemului de colectare a devenit o afacere Internațională care este tot mai costisitoare pentru beneficiarii de servicii



### 2.11.5.3 Infrastructura de producere, transport și distribuție a energiei electrice, termice și gaze naturale

#### Puncte tari

- Reabilitarea și înființarea unor noi rețele pentru transportul și distribuția de energie electrică și gaze naturale.
- Foarte multe unitati de locuire individuale au beneficiat de fonduri pentru instalarea de panouri fotovoltaice prin care isi produc singuri parte din energia electrica consumata
- Municipiul Slatina se afla intr-o zona propice infiintarii de parcuri fotovoltaice

#### Puncte slabe

- Datorită birocrăției, durata foarte mare de implementare a proiectelor de branșare sau de extindere a rețelelor de energie electrică și gaze naturale
- număr ridicat de întreruperi neplanificate a furnizării, necesitatea creșterii nivelului de mentenanță preventivă a infrastructurii de energie electrică și pozarea rețelelor în subteran
- Lipsa unui sistem centralizat de producție și distribuție a energiei termice

#### Oportunități

- Obținere finanțare pentru înființare rețea de transport și distribuție gaze naturale.
- Identificarea de surse de finanțare pentru modernizarea rețelei de distribuție a energiei electrice
- Finanțare PNRR - pentru proiecte extindere rețele de distribuție a energiei electrice și a Gazelor naturale
- Adoptarea de proiecte și surse ecologice de producere a energiei

#### Amenințări

- Orientarea consumatorilor către alte surse de încălzire, din cauza lipsei rețelei de distribuție a gazelor naturale și a agentului termic
- Un număr mare de apartamente nelocuite generează pierderi de căldură din apartamentele locuite. Clădirile rezidențiale colective au fost construite ca un tot unitar și nu funcționează în parametrii prin individualizarea sistemului de încălzire a apartamentelor.

### 2.11.5.4 Iluminatul public

#### Puncte tari

- Prin lucrările de investiție realizate s-a obținut eficientizarea sistemului de iluminat public Prin reducerea consumurilor energetice, precum și îmbunătățirea calității mediului prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în mun. Slatina,
- Grad de acoperire mare a rețelei de iluminat public pe strazile din Municipiu Slatina
- Înlocuirea corpurilor de iluminat , mari consumatoare de energie cu corpuri de iluminat tip led.

#### Puncte slabe

- Lipsa rețelelor de distribuție a energiei electrice în zona cartierelor noi
- Avarii cauzate de intemperii sau de alte lucrari edilitare

#### Oportunități

- exemple de bune practici pentru reabilitarea și eficientizarea sistemului de iluminat public în orașe precum Brașov
- Modernizarea integrală a sistemului de iluminat public utilizând tehnologia lămpilor cu LED
- Tehnologii noi pentru gestionarea consumului și întreținerii sistemului de iluminatul public

### **Amenințări**

- Producerea de avarii care ar avea ca rezultat întreruperea iluminatului public pe zone mari și perioade de timp îndelungate.
- Periclitarea siguranței cetățenilor.
- Defectarea unui număr mare de electrocasnice din gospodăriile cetățenilor

## **2.11.5.5 Infrastructura de telecomunicații și telefonie**

### **Puncte tari**

- Rețelele și serviciile de telefonie mobilă și fixă, comunicațiile prin internet și de televiziune Prin cablu (curenți slabi) au înregistrat în ultimii ani creșteri mari în arealul studiat.
- Proiecte privind achiziționarea de echipamente electronice pentru unitățile de învățământ și desfășurarea orelor online
- Proiect WiFi4EU implementat

### **Puncte slabe**

- Aspect nefavorabil al cablurilor aeriene, în special pe străzile principale
- Semnal slab în anumite zone de pe raza unor zone din Municipiul Slatina

### **Oportunități**

- Dezvoltarea rețelei de telecomunicații și telefonie poate avea un impact favorabil asupra accesului la educație și marginalizării

### **Amenințări**

- Restricțiile generate de coronavirus au dus la marginalizarea persoanelor fără acces la Internet în România.
- Principalele bariere care afectează educația online sunt problemele accesării tehnologiei și internetului pentru copiii din familiile defavorizate

## **2.11.6 Servicii publice**

### **2.11.6.1 Infrastructura și serviciile de educație**

#### **Puncte tari**

- Creșterea numărului de cadre didactice în perioada 2016-2022, cu 4,23% în municipiul Slatina.
- Conform Barometrului Urban, 66% dintre respondenții din municipiul Slatina față de școlile și facilitățile educaționale la care au acces în oraș.
- Sistemul de învățământ preuniversitar de la nivelul municipiului Slatina oferă o gamă largă de specializări, nu doar în profil teoretic, ci și tehnic, economic, cu program sportiv și specializări în artă.
- Trei unități școlare de la nivelul municipiului Slatina asigură învățământ postliceal.
- În anul 2023, rata de promovare la bacalaureat la nivelul municipiului Slatina a fost mai mare, de 69,40%.
- În sesiunea iunie-iulie 2023, în Municipiul Slatina au existat 2 candidați cu media 10 la bacalaureat.
- Pe lângă sistemul de învățământ public, la nivelul municipiului Slatina se evidențiază și Sistemul de învățământ privat.
- Conform PUG, distribuția unităților de învățământ la nivel teritorial este relativ echilibrată la nivelul cartierelor, excepție făcând cartierul Ițcani care nu este deservit corespunzător de unități de învățământ.
- În cadrul Regiunii Sud Vest Oltenia există două centre universitare: Craiova și Tîrgu Jiu, dar există puncta de lucru ale universitatilor și în alte orașe din Regiune. Astfel în Municipiul Slatina funcționează

reprezentantele a doua universitati (Universitatea de Stiintele Vietii Bucuresti si Universitatea Tehnica Bucuresti, a căror ofertă educațională vizează dezvoltarea unor competențe profesionale și transversale în domenii diverse, precum științe ale naturii, științe ingineresti,

- În Municipiul Slatina, în toate unitățile de învățământ starea generală a infrastructurii este bună, iar calitatea materialelor didactice este bună.
- Toate unitățile de învățământ de pe raza orașului au acces la rețeaua de internet
- Reabilitarea și modernizarea școlilor și a parcurilor
- Asigurarea tabletelor cu servicii de internet pentru desfășurarea activității școlare online

#### **Puncte slabe**

- Gradul de încărcare al unui cadru didactic din învățământul preșcolar a fost de 14,91 în 2022, La nivelul municipiului Slatina.
- Populația școlară din oraș scade anual, astfel evoluția sa înregistrează un trend descendent.
- Conform informațiilor preluate de la Inspectoratul Școlar Județean Olt principalele probleme/nevoi ale sistemului de învățământ din municipiul Slatina sunt:

La nivelul învățământului preșcolar:

- lipsa autorizațiilor de funcționare ISU și autorizației sanitare (din cauza funcționării în schimburi a unor grădinițe cu program normal);
- inexistența cabinetelor medicale și a personalului medical în grădinițele cu program normal și personal medical insuficient în grădinițele cu program prelungit;
- insuficiența personalului de îngrijire necesar în grădinițe;
- supraaglomerarea grupelor peste limita legală în grădinițele cu program prelungit;
- quantum insuficient pentru alocația per elev/preșcolar, aspect care generează fonduri insuficiente pentru cheltuieli de salarii;
- lipsa monitorizării și supravegherii video a unor grădinițe;
- necesitatea dotării unor grădinițe cu interfoane în vederea creșterii siguranței și securității copiilor;
- supravegherea de către un agent de circulație a străzilor care asigură fluxul la/de la grădiniță, cu precădere între orele 730-900, 1200-1300, 1600-1730;
- abordarea echitabilă a acordării laptelui și cornului (preșcolarii de la grădinițele cu program prelungit au fost excluși din acest program);
- susținere financiară în vederea achiziționării de materiale didactice și jucării;
- montarea/reamenajarea și semnalizarea vizibilă a unor surse exterioare de apă (hidranți exteriori) din preajma instituțiilor preșcolare;
- refacerea trotuarelor și străduțelor din vecinătatea grădinițelor;
- lipsa unor spațiilor de joacă în unele grădinițe;
- inexistența în unele grădinițe a unor spații de depozitare, a spațiilor necesare pentru derularea opționalilor, cabinetelor metodice etc.

La nivelul învățământului gimnazial:

- Lipsa unor spații amenajate pentru servirea mesei/minicantine;
- Bazele sportive trebuie modernizate/dezvoltate;
- Lipsa dotărilor cu tehnică și materiale didactice moderne;
- Unele instituții educaționale nu îndeplinesc condițiile necesare pentru obținerea avizului ISU;
- Cabinetele medicale școlare nu sunt dotate și amenajate corespunzător, în special cabinetele stomatologice

La nivelul învățământului liceal:

- Stare avansată de degradare a unor clădiri ale unităților școlare;
- Lipsa dotărilor în atelierele, cabinetele și laboratoarele unităților școlare;
- Lipsa echipamentelor, utilajelor și dotărilor specifice în cadrul cabinetelor, atelierelor și laboratoarelor de specialitate.

### **Oportunități**

- Construirea unui Campus Universitar;
- Consolidarea ofertei educaționale în domeniul TIC pentru a putea răspunde cererii din ce în ce mai mari de specialiști în domeniu;
- Creșterea numărului de locuri în cămine, modernizarea căminelor care nu au fost aduse la standardele asumate;
- Susținerea mobilității elevilor în programe de tip ERASMUS și a mobilităților interne, în special la universități din cadrul consorțiului ACADEMICA+;
- Creșterea capacității de cercetare științifică, dezvoltare tehnologică și inovare Multidisciplinară și interdisciplinară prin dezvoltarea infrastructurii specifice, susținerea proiectelor CDI, dezvoltarea profesională a resursei umane existente și stimularea performanței în cercetare, internațional;
- Diversificarea și intensificarea cooperărilor internaționale cu grupuri și rețele de cercetare având un impact ridicat pe plan internațional.
- Dezvoltarea învățământului profesional și postliceal.
- Construirea unor afterschool
- Construirea unui bazin de înot didactic

### **Amenințări**

- Degradarea continuă a unităților de învățământ.
- Creșterea riscului unităților de învățământ.
- Gradul ridicat de încărcare al unui cadru didactic din învățământul preșcolar.
- Scăderea numărului de personal didactic.
- Scaderea numărului de elevi datorită migrației tinerilor

## **2.11.6.2 Infrastructura de sănătate și serviciile medicale**

### **Puncte tari**

- Există o rețea sanitară dezvoltată și diversificată
- Conform Barometrului Urban, 61% dintre locuitorii din Slatina sunt mulțumiți de serviciile de sănătate, dintre care 15% au declarat că sunt foarte mulțumiți.
- Orașul se află peste media națională și puțin sub media europeană când vine vorba despre raportul medicilor la 1.000 de locuitori.
- În ceea ce privește numărul structurilor ambulatorii din județul Slatina și ponderea adresabilității pacienților către acestea, la nivel de județ, există 252 de unități, dintre care 56 sunt în Slatina
- Distribuția cabinetelor medicale în Municipiul Slatina este uniformă, fiecare locuitor având posibilitatea să ajungă la un punct de ajutor sanitar în mai puțin de 10 min.
- Olt este unul din județele cu cei mai ridicați indici de acoperire cu medici de familie. Municipiul Slatina a înregistrat 37 cabinete.

### **Puncte slabe**

- Ponderea persoanelor care s-au declarat nemulțumiți de serviciile de sănătate este 395%, Dintre care 6% sunt foarte nemulțumiți.
- Nu există un serviciu destinat exclusiv persoanelor cu dizabilități și persoanelor vârstnice.

### **Oportunități**

- Accesarea fondurilor pentru infrastructură, atragerea forței de muncă și diversificarea Serviciilor oferite.
- Trebuie implementate măsuri pentru creșterea numărului medicilor de familie, precum și regândirea importanței acestora în sistemul sanitar, conform Planului regional de servicii sanitare 2021-2027 SV.
- Dezvoltarea și consolidarea asistenței comunitare, a asistenței primare și a asistenței ambulatorii specializate, prin alocarea unui buget mai mare și accesarea de fonduri europene.
- Educarea populației cu privire la accesarea serviciilor de îngrijire de tip ambulatoriu pentru cazuri care nu sunt complexe.
- Dezvoltarea unor programe de prevenție cu ajutorul medicilor de familie și prin programe de informare și educare a populației.

### **Amenințări**

- Accesul la serviciile de sănătate să scadă
- Asistența medicală primară să continue să fie insuficient utilizată.
- Lipsa fondurilor și lipsa posibilității accesării fondurilor europene. Subfinanțarea sistemului afectează capacitatea de a acoperi nevoile cetățenilor, iar situația va deveni din ce în ce mai complicată, având în vedere că populația îmbătrânește și baza de resurse se reduce.
- Deficit forță de muncă

## **2.11.6.3 Infrastructura și serviciile de asistență socială**

### **Puncte tari**

- Infrastructura și serviciile de asistență socială sunt oferite atât de sectorul public, cât și de furnizorii privați, ceea ce asigură o paletă mai largă de servicii și deservirea mai multor tipuri de beneficiari
- Furnizorii privați oferă următoarele servicii: centre de zi pentru asistență și suport, centre rezidențiale de îngrijire și asistență pentru persoanele fără adăpost, servicii de îngrijire la domiciliu, centre de îngrijire pentru persoanele toxico-dependente, centre rezidențiale de îngrijire și asistență pentru persoanele fără adăpost, centre rezidențiale de îngrijire și asistență pentru persoane vârstnice, precum și centre rezidențiale pentru copiii în sistemul de protecție specială.

### **Puncte slabe**

- Lipsa următoarelor servicii sociale: centre rezidențiale de recuperare/reabilitare pentru persoane cu diferite adicții (dependențe), persoanele vârstnice și persoanele fără adăpost, centre de zi pentru copii, familii, persoane vârstnice și adulți cu dizabilități, servicii la domiciliu, servicii de asistență comunitară și o școală pentru toți copiii din Slatina.
- Lipsa următoarelor servicii la nivel de zonă urbană funcțională: Centre de zi pentru Persoanele vârstnice, Servicii de îngrijire la domiciliu pentru persoane vârstnice, persoane cu dizabilități, persoane aflate în situație de dependență, Servicii de asistență comunitară, Centre de zi pentru copii: copii în familie, copii separați sau în risc de separare de părinți și Centre rezidențiale de îngrijire și asistență pentru persoanele vârstnice.
- Insuficiente parteneriate între administrația locală și furnizorii privați.
- lipsa următoarelor servicii sociale: centre rezidențiale de recuperare/reabilitare pentru persoane cu diferite adicții (dependențe), persoanele vârstnice și persoanele fără adăpost, centre de zi pentru copii, familii, persoane vârstnice și adulți cu dizabilități, servicii la domiciliu, servicii de asistență comunitară;

- insuficiente parteneriate între administrația locală și furnizorii privați.

#### **Oportunități**

- Parteneriatele dintre autoritățile locale și furnizorii private
- Dezvoltarea resursei umane prin îmbunătățirea educației, oferirea de traininguri sau parteneriate cu furnizori privați.
- Colaborarea cu alte compartimente/instituții în vederea prevenirii unor situații de risc.
- Accesarea de fonduri pentru dezvoltarea serviciilor necesare în Slatina.
- Prevenirea situațiilor de risc, prin educarea categoriilor de risc, parteneriatele între sectoare importante ale comunității (educația, sănătatea) pentru a elimina cauzele care generează situații de risc pentru categoriile vulnerabile și implicarea comunității în procesul de dezvoltare a serviciilor sociale și incluziunea categoriilor în comunitate.
- Dezvoltarea de instrumente pentru a atrage mai multe fonduri (naționale și europene).
- Atragerea mediului privat în problemele sociale cu care se confruntă comunitatea ar avea ca rezultat sponsorizări de evenimente/parteneriate.

#### **Amenințări**

- Dezvoltarea insuficientă a parteneriatelor cu furnizorii de servicii sociale necesare.
- Dezvoltarea insuficientă a serviciilor sociale în mediul rural, unde nevoile sunt cele mai acute.
- Incapacitatea de a dezvolta instrumentele pentru a atrage mai multe fonduri (naționale și europene).
- Dezvoltarea și implementarea insuficientă a măsurilor de intervenție în vederea incluziunii sociale a persoanelor vulnerabile.
- Lipsa implicării comunității locale și a societății civile în furnizarea și dezvoltarea serviciilor sociale.
- Situația categoriilor defavorizate să se agraveze și dezvoltarea insuficientă de măsuri pentru a rezolva următoarele problemele sociale: rata mare a abandonului școlar, copiii cu părinți plecați la muncă în străinătate și rămași singuri acasă, fără reprezentant legal, copiii victime ale exploatării prin muncă, violență școlară/domestică, bătrâni singuri acasă, lipsa locurilor de muncă, părinții dependenți de ajutorul social, precum și lipsa posibilităților de reintegrare în familie a copiilor din sistemul de protecție.

#### **2.11.6.4 Infrastructura și serviciile culturale**

##### **Puncte tari**

- Conform clasamentului realizat de Institutul Național pentru Cercetare și Formare Culturală în cadrul studiului *Vitalitatea culturală a orașelor din România* (2019), Slatina se clasează pe locul 30 pentru sub indicii de infrastructură culturală, între 46 de orașe din țară (studiul nu include orașul București). Această poziție se datorează numărului ridicat de instituții și așezăminte culturale. La nivelul itemului care a măsurat gradul de acoperire al bibliotecilor prin raportare la populație, Slatina ocupă locul 18, iar în cazul muzeelor și al cinematografelelor ocupă locurile 32 și 36 din 46.
- La nivelul județului Olt funcționează 68 instituții publice de cultură dintre care 25 funcționează în Municipiul Slatina. Între acestea se numără 8 instituții de interes național, aflate în subordinea Ministerului Culturii.
- Numărul volumelor din bibliotecile publice din municipiul Slatina a scăzut cu aproximativ 6% în 2022 față de 2016.
- În 2022, în municipiul Slatina s-a înregistrat un număr de 10.872 de cititori, cu 45% mai mic față de numărul de cititori activi din anul 2016.
- La nivelul Municipiului Slatina, numărul personalului angajat în bibliotecile publice a scăzut cu 10%.
- În municipiul Slatina se găsesc 112 monumente istorice, ansambluri și situri arheologice de interes național, județean și local.

- Municipiul Slatina a fost gazda unui număr mare de evenimente culturale realizate în parteneriat cu artiști, operatori, instituții publice etc.,

#### **Puncte slabe**

- Conform Barometrului Urban, doar 19% dintre respondenții din municipiul Slatina sunt foarte mulțumiți de facilitățile culturale, 46% sunt mai degrabă mulțumiți, 31% mai degrabă nemulțumiți iar 5% sunt foarte nemulțumiți.
- Inexistența fondurilor pentru dezvoltarea și promovarea infrastructurii culturale în orașul
- Lipsa unei politici de promovare și încurajare a cetățenilor
- Scaderea numărului de cititori în biblioteci
- Scaderea numărului de volume în biblioteci

#### **Oportunitati**

- Dezvoltarea evenimentelor culturale de mare anvergură la nivelul municipiului Slatina,
- Dezvoltarea unui program de evenimente de artă stradală și dezvoltarea identității Municipiului Slatina
- Construirea unui Muzeu de Artă în Municipiul Slatina
- Programe de promovare a cititului în rândul tinerilor

#### **Amenințări**

- Degradarea monumentelor istorice
- Lipsa fondurilor necesare pentru dezvoltarea infrastructurii culturale

### **2.11.6.5 Infrastructura și serviciile pentru tineret**

#### **Puncte tari**

- Conform Barometrului Urban, aprecierea condițiilor de petrecere a timpului liber pentru tineri, din orașul în care trăiesc, a înregistrat, la nivel național, media de 6,0 puncte. Aprecierea condițiilor de petrecere a timpului liber pentru tineri în municipiul Slatina a fost de 5,7 puncte.
- Prezență puternică a societății civile în sectorul tineret,
- Existența unei baze de date cu ONG-urile din Slatina active în domeniul tineretului.
- Mediul universitar prezent în municipiul Slatina.
- Reabilitarea, modernizarea și dotarea școlilor de pe raza municipiului Slatina
- Asigurarea tabletelor cu servicii de internet pentru desfășurarea activității școlare online Instalarea serviciilor de WiFi4EU pe toată raza comunei Adâncata
- Modernizarea parcurilor din Municipiului Slatina

#### **Puncte slabe**

- Conform Barometrului Urban, la solicitarea “Vă rugăm să numiți un „oraș de nota 10” din România sub aspectul: Condițiilor de viață ale oamenilor care locuiesc în el (acces la servicii, mod de petrecere a timpului liber, utilități)” 6,3 % dintre respondenți au considerat ca municipiul Slatina poate fi considerat un „oraș de nota 10”.
- Transportul în comun pentru tineri.
- Modul de distribuire și numărul locurilor de cămin pentru elevii din afara municipiului.
- Dificultățile întâlnite de tineri în găsirea unui loc de muncă bine remunerat.
- Lipsa de spații dedicate activităților pentru tineri și spații pentru ONG-urile locale, atât la Nivelul municipiului Slatina, cât și la nivelul zonei periurbane.
- Casa de cultura a Tineretului din Slatina nu este funcțională.
- Primăria Slatina nu asigură un buget anual pentru ONG-uri.
- Numărul redus de oportunități de dezvoltare profesională oferite în municipiul Slatina
- Remunerația cea mai slabă din UE

### **Oportunități**

- Crearea Consiliului Consultativ pe Probleme de Tineret Slatina
- Dezvoltarea Centrului pentru Tineret Slatina
- Dezvoltarea oportunităților pentru elevi (Asociații pentru tineri, programul Erasmus+ etc.)
- Identificarea de spații disponibile în primărie ce pot fi folosite pentru activități pentru tineri,
- Acordarea unui buget anual de către primărie pentru ONG-urile locale,
- Implementarea unui sistem de închiriere al spațiilor publice pentru activitățile pentru tineret.
- Creșterea numărului de evenimente culturale și sportive pentru tineret.
- Construirea unei săli de sport a bazinului de înot
- Includerea societății civile și activității pentru tineret în activitățile unităților de învățământ.
- Îmbunătățirea dialogului între societatea civilă și primăriile.

### **Amenințări**

- ONG-urile locale nu își vor mai continua activitatea din cauza lipsei de spațiu și/sau fonduri.
- Ineficiența activității Consiliului Consultativ pe Probleme de Tineret Slatina.
- Creșterea gradului de emigrare al tinerilor din cauza lipsei de oportunități profesionale și/sau educaționale.

## **2.11.6.6 Infrastructura și serviciile pentru sport și agrement**

### **Puncte tari**

- Proiect pentru o sală polivalentă aprobat pentru finanțare prin CNI în municipiul Slatina
- Proiect pentru modernizarea stadionului în municipiul Slatina
- Proiecte pentru infrastructura și serviciile de sport și agrement în zona metropolitană:
- construire săli de sport și parcuri modernizate prin fonduri europene
- 63% dintre respondenții Barometrului Urban realizat în 2020 sunt mai degrabă mulțumiți (47%) sau foarte mulțumiți (16%) de facilitățile sportive din oraș.
- 57% dintre slatineni sunt foarte mulțumiți sau mai degrabă mulțumiți de spațiile verzi
- 54% dintre locuitorii Slatinei sunt mulțumiți de siguranța în spațiile publice din oraș
- 66% se simt în siguranță în cartierul lor
- 60% dintre slatineni sunt mulțumiți de calitatea aerului
- 83% sunt mulțumiți de curățenia din oraș (27% - foarte mulțumiți, 56% - mai degrabă mulțumiți)

### **Puncte slabe**

- lipsa unor facilități moderne pentru activitatea fizică (sport de performanță și de masă)
- Lipsa pistelor pentru bicicliști, lipsa unor facilități moderne pentru activitatea fizică în zona Metropolitan

### **Oportunități**

- Amenajarea de trasee velo și de alergare în pădurile, zonele naturale din jurul municipiului (în special pădurea Strehareți)
- Pădurile, zonele naturale din jurul comunelor din jur
- Realizarea de proiecte pentru sprijinirea sportului și crearea zonelor de agrement
- Societate civilă puternică, inclusiv în domeniul promovării activității fizice
- experiența în aplicare pentru proiecte finanțate de Compania Națională de Investiții
- Realizarea de proiecte pentru sprijinirea sportului și crearea zonelor de agrement



### **Amenințări**

- Sedentarismul - 63% dintre români nu se implică deloc în activități sportive sau exerciții fizice (Eurobarometrul dedicat sportului și activității fizice, 2018), iar „81% dintre tinerii care merg la școală nu sunt suficient de activi” (Organizația Mondială a Sănătății). Pericolele sedentarismului includ boli coronariene și accident vascular cerebral, diabet, hipertensiune arterială, diverse tipuri de cancer, inclusiv cancer de colon și de sân, precum și depresie.
- Creșterea utilizării mașinilor personale în contextul generat de COVID-19
- Poluarea aerului datorită creșterii utilizării mașinilor personale

## **2.11.7 Mediu și schimbări climatice**

### **2.11.7.1 Caracterizarea capitalului natural**

#### **Puncte tari**

- Parte a unei zone cu potențial natural important
- Tendință de valorificare rațională a resurselor naturale ca urmare a scăderii constante înregistrată la nivelul distribuției de apă potabilă
- Implementarea de proiecte cu efecte benefice asupra mediului prin efectele de reducere a emisiilor de carbon
- Tendință de valorificare rațională a resurselor naturale ca urmare a scăderii constante înregistrată la nivelul distribuției de apă potabilă
- Municipiul Slatina dispune de minimul necesar de spațiu verde impus prin cadrul legislative
- Spațiu de agrement – Amenajare pe malul raului Olt

#### **Puncte slabe**

- Registrul de evidență a spațiilor verzi nu este actualizat
- Aglomerație și ambuteiaje pe majoritatea strazilor din Municipiul Slatina
- Absența delimitării urbanistice a zonelor rezidențiale de cele industriale și comerciale
- Lipsa unei viziuni urbanistice și peisagistice de ansamblu în dezvoltarea localității
- Poluarea generată de traficul rutier intens ce tranzitează municipiul
- Valorificarea zonelor verzi și albastre ale municipiului ca spațiu de agrement și petrecere a timpului liber
- Lipsa unui generator de neutralizare a deșeurilor periculoase și contagioase, în special în contextul pandemic Covid-19 și a unui generator mobil utilizat și pentru incinerarea animalelor

#### **Oportunități**

- Valorificarea în sens pozitiv a pădurilor din apropiere și a apelor raului Olt
- Reabilitare Parcuri urbane și zone verzi degradate din jurul blocurilor de locuințe □ Valorificarea Pădurii Streharet – spațiu de agrement și petrecere a timpului liber.
- Dezvoltarea unei grădini publice

### 2.11.7.2 Rezervații naturale și arii protejate

#### Puncte tari

- Locuitorii municipiului Slatina sunt mulțumiți de accesul la spații verzi
- Dezvoltarea zonei de agreement Padurea Strehareți
- Dezvoltarea zonei de agreement de pe malul Oltului
- 

#### Puncte slabe

- Lipsa unei infrastructuri de turism și a promovării corespunzătoare a zonelor naturale Importante
- Spații industriale dezafectate și aflate în stare avansată de degradare

#### Oportunități

- Asigurarea unui mai bun acces la spații verzi, prin creșterea ponderii slatinenilor aflați la mai puțin de 5 minute de un spațiu verde
- Asigurarea unui mai bun acces la spații verzi, prin construirea și modernizarea de parcuri verzi

#### Amenințări

- Degradarea peisajului natural din Slatina ca urmare a extinderii zonei construite
- Evitarea de către populație a zonelor naturale cu potențial turistic ridicat, din cauza lipsei infrastructurii și a igienizării corespunzătoare
- Diminuarea spațiilor verzi în contextul extinderii zonelor existențiale

### 2.11.7.3 Calitatea factorilor de mediu și poluarea (apă, aer, sol)

#### Puncte tari

- Slatinenii sunt mulțumiți de calitatea aerului la ei în oraș
- Interes în promovarea principiilor eficienței energetice prin implementarea de măsuri precum: transport public electric 100%, realizarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice, susținerea reabilitării termice a blocurilor de locuințe și a clădirilor publice, centrală electrică de cogenerare pe biomasă pentru furnizarea de energie termică în sistemul centralizat, modernizarea sistemului de iluminat public atât prin introducerea de corpuri de iluminat performante energetic, cu sure de iluminat cu tehnologie LED, cât și prin controlul și modernizarea funcționării acestora cu ajutorul unui sistem de telegestiune.

#### Puncte slabe

- Sursele principale de poluare sunt: trafic rutier intens (noxe), traficul greu care tranzitează de regulă orasul, activități urbane specifice din care rezultă arderea combustibililor (în system centralizat sau individual)
- Lipsa unor analize privind impactul schimbărilor climatice asupra dezvoltării durabile

#### Oportunități

- Perdele vegetale de protecție pe arterele principale de circulație
- Creșterea suprafețelor împădurite

#### Amenințări

- Traficul și activitatea industrială pot duce la creșterea poluării în Slatina și în zona periurbana
- Creșterea temperaturilor într-un ritm mai accentuat decât cel estimate

- Neadoptarea unui cadru coerent de susținere și promovare a măsurilor ce vizează reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră

#### 2.11.7.4 Schimbări climatice și riscuri de mediu

##### Puncte tari

- Slatinenii sunt mulțumiți cu ceea ce face administrația în lupta împotriva schimbărilor Climatice
- Ponderea populației expusă la risc termic este relativ redusă
- Preocuparea permanentă în lupta împotriva schimbărilor climatice

##### Puncte slabe

- Cantitatea emisă de gaze cu efect de seră este relativ ridicată
- Riscul la inundații și riscul alunecărilor de teren afectează o suprafață importantă a teritoriului municipiului Slatina (Zona de pe malul Oltului)
- Potențial pentru folosirea biomasei agricole pentru producerea energiei
- Potențial pentru dezvoltarea unui parc fotovoltaic ca sursă de energie alternativă
- Utilizarea panourilor fotovoltaice pentru clădirile publice ca sursă de energie alternativă
- Reabilitarea termică a clădirilor publice prin raportare la mediu

##### Amenințări

- Slatina este parte a unei zone unde temperatura a crescut mult în ultimii ani
- Schimbări climatice frecvente

#### 2.11.8 Profil și capacitate administrativă

##### 2.11.8.1 Administrația publică locală și structurile asociative existente. Bugete locale (execuție bugetară, bugete operaționale, fonduri atrase)

##### Puncte tari

- O pondere importantă a veniturilor este generată din surse proprii (de ex. taxe locale);
- Ponderea investițiilor de capital în cheltuieli totale este la un nivel bun și Slatina a finalizat o serie de proiecte ambițioase de transformare urbană în ultimii ani;

##### Puncte slabe

- Performanță relativ modestă în ceea ce privește veniturile pe cap de locuitor, comparat cu celelalte reședințe de județ;
- O pondere a cheltuielilor de personal în cheltuieli totale peste media la nivelul reședințelor De județ;

##### Oportunități

- Creșterea volumului de investiții de capital făcute din venituri proprii;
- Întărirea capacității de atragere de fonduri europene, având în vedere sumele disponibile Pentru perioada de programare 2021-2027;

##### Amenințări

- Slabă capacitate de planificare pe termen lung datorită deciziilor luate la nivel central în ceea ce privește cotele defalcate din Impozitul pe Venit și din TVA, și în ceea ce privește marjele de aplicare a taxelor locale (date prin Codul Fiscal);

##### 2.11.8.2 Resurse umane și materiale

### **Puncte tari**

- Rata de ocupare a forței de muncă în rândul populației cu vârste cuprinse între 20 și 64 de ani până în 2020 (sursa: Strategia Europa 2020).
- Institutuile de educație din municipii pregătește forță de muncă calificată

### **Puncte slabe**

- Orașul nu este atractiv pentru forța de muncă/vârfurile nu pot fi menținute la nivel local.
- Parcul industrial existent nu are performanțele estimate
- Lipsa unui Centru de transfer tehnologic.
- Dezvoltarea orașului este greu de realizat pe baza turismului, în condițiile în care: oferta de cazare turistică este deficitară, nu există un centru istoric/turistic reabilitat, lipsa traseelor pietonale între obiectivele turistice, semnalizarea obiectivelor turistice este deficitară, transportul în comun nu atinge zone istorice importante, lipsa infrastructurii de promovare (hărți, panouri informative, panouri de interpretare etc.).

### **Oportunități**

- Achiziționarea de teren/schimb de terenuri pentru realizarea infrastructurii necesare Dezvoltării mediului de afaceri – Crearea unui centru de Inovare și Cercetare accesibil.
- Crearea de proiecte transfrontaliere de punere în valoare a ținutului Romanati, inclusiv a municipiului Slatina (zona antică).
- Promovarea reînnoirii demografice, prin intermediul unor condiții mai bune pentru familii și a perfecționării reconcilierii vieții profesionale cu cea familială.
- Promovarea ocupării forței de muncă prin intermediul unor locuri de muncă mai numeroase și a prelungirii și creșterii calității vieții profesionale.

### **Amenințări**

- Creșterea fenomenului de migrație externă
- Creșterea fenomenului de migrație urban-rural

## **2.11.8.3 Servicii publice digitale și relația cu cetățenii**

### **Puncte tari**

- există servicii de e-guvernare implementate, accesibile și folosite
- peste 50% dintre locuitorii orașului au acces la internet
- media vitezei conexiunilor la internet este printre cele mai mari din lume, la fel ca în alte orașe din România
- există un proiect pentru îmbunătățirea serviciilor de e-guvernare și site-ul
- există un proiect pentru îmbunătățirea participării și implicării în procesul de dezvoltare a orașului
- există un registru al spațiilor verzi prin GIS
- este implementat procesul de bugetare participativă
- există un proiect pentru a implementa WIFI gratuit în spațiul public
- există 3 proiecte de smart mobility
- adoptarea ghișeul.ro
- a fost dezvoltat un plan integrat de acțiune pentru dezvoltarea durabilă și inteligentă a orașului
- există deschidere în colaborarea cu orașe exemplu din UE pentru a face schimb de experiență
- orientarea puternică către proiecte de digitalizare și Smart Cities

### **Puncte slabe**

- La momentul de față, interacțiunea online între autoritățile publice și populație cuprinde doar depunerea formularelor online, programări și plăți (taxe, impozite și amenzi)
- Nu au fost dezvoltate servicii complet digitalizate pentru întreprinderi
- Lipsesc instrumente de bază pentru participarea și implicarea cetățenilor (de exemplu, cetățenii nu pot publica comentarii la proiectele de hotărâri ale Consiliului Local)
- Nu există seturi de date în format deschis disponibile cetățenilor sau firmelor
- Nu există o strategie pe acest domeniu la nivelul zonei metropolitan
- Competențele digitale
- Lipsa unui departament dedicat procesului de digitalizare a orașului Slatina, inclusiv pentru dezvoltarea unui oraș inteligent
- Lipsa unui sistem GIS funcțional

#### **Oportunități**

- Posibilitatea dezvoltării unui parteneriat între mediul academic, firmele din domeniu și administrația locală
- Posibilitatea accesării unor fonduri europene pentru dezvoltarea și implementarea serviciilor De e-guvernare
- Posibilitatea accesării unor fonduri europene și naționale pentru finanțarea unor proiecte ce cuprind infrastructură de Smart City
- Încadrarea în Planul de Redresarea "Next Generation EU" a Uniunii Europene, care oferă oportunități atât pentru administrația locală, cât și pentru colaborări între administrație și mediul de afaceri
- Posibilitatea de a adera la o alianță/organizație dedicată Smart City pentru a face schimb de bune practici și know-how
- Posibilitatea de a participa la diferite competiții europene de digitalizare și Smart City
- Posibilitatea de a atrage mediul privat (start-up-uri sau big tech) pentru dezvoltarea de soluții smart prin parteneriate public-privat
- Posibilitatea de a colabora cu Autoritatea pentru Digitalizarea României și a prelua anumite sisteme puse la dispoziție

#### **Amenințări**

- Lipsa corelării introducerii e-guvernării cu eficientizarea și adaptarea administrației publice (în special în ceea ce privește procesele interne)
- Securitatea aplicațiilor de e-guvernare, mai ales în cazul în care acestea vor fi folosite de un număr din ce în ce mai mare de persoane și firme
- Un proces de comunicare ineficient în explicarea acestor noi servicii și creșterea utilizării lor în rândul cetățenilor
- O populație care nu este alfabetizată digital
- Rezistența la schimbare din lipsa de comunicare și educare a utilizatorilor
- Lipsa de coordonare dintre instituțiile publice în ceea ce privește dezvoltarea serviciilor digitale complete (interoperabilitatea)
- Migrația specialiștilor în IT din sectorul public înspre sectorul privat sau în alte țări
- Lipsa generală de competențe/studii digitale în cadrul instituțiilor publice
- Legea privind interoperabilitatea nu a fost adoptată

## **SECȚIUNEA 3: VIZIUNEA ȘI OBIECTIVELE DE DEZVOLTARE**

### **3.1. FUNDAMENTAREA FORMULĂRII VIZIUNII ȘI OBIECTIVELOR STRATEGICE**

Viziunea și obiectivele de dezvoltare la nivel zonei urbane funcționale trebuie să reflecte cât mai bine nevoile reale ale comunităților locale, precum și ceea ce se înțelege prin „binele comun”, așa cum este reprezentat și imaginat de către acestea. În completarea analizei datelor statistice și evoluțiilor la nivel național, regional și european din ultimii ani, exercițiul consultărilor este esențial în formularea unor obiective comune de dezvoltare, validând ipoteze și configurând în mod pragmatic cea mai bună versiune posibilă a comunităților locale pentru următorii zece ani.

**Teritoriul analizat corespunde municipiului Slatina**, așa cum a fost el declarat în Planul Urbanistic General al Municipiului Slatina, cu limitele administrative stabilite prin LEGE nr.351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități.

Odată cu întocmirea Planului de dezvoltare al zonei, plan ce presupune în principal realizarea obiectivelor strategice în mod concret prin finanțarea unor proiecte specifice, a fost necesară identificarea surselor de finanțare pentru fiecare dintre acestea. În acest context, Programul Regional Sud Vest Oltenia 2021-2027, împreună cu Planul Național de Redresare și Reziliență reprezintă alături de resursele locale, o oportunitate extrem de importantă în implementarea strategiei de dezvoltare, oportunitate ce trebuie valorificată în mod eficient.

Documentul Cadru de Implementare a Dezvoltării Durabile elaborat de Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud Vest Oltenia, stabilește o serie de principii și reguli ce trebuie respectate în procesul de obținere a fondurilor necesare finanțării proiectelor de dezvoltare între care pot fi menționate:

- a) asigurarea mecanismului de guvernanta (cadrul administrativ și instituțional) Primăria Municipiului Slatina este persoana juridică și funcționează în baza regulamentului de organizare și funcționare aprobat prin Hotărârea Consiliului Local nr. 353 din 29.09.2022 și are rolul de a elabora și implementa proiecte în scopul bunei administrări a patrimoniului Municipiului Slatina, rezolvarea unor probleme locale și valorificarea potențialului local, dar mai ales a unor relații funcționale, în cadrul cărora mobilitatea și comunicațiile joacă un rol deosebit de important, cu influențe determinante și în domeniile socio-economice și funcționale;

Mecanismul de guvernanta este deja structurat pe două nivele, nivelul decizional și nivelul responsabil cu execuția, cu atribuții clar definite pentru fiecare în parte; nivelul decizional va fi implicat și va asigura aprobarea procedurilor și a documentelor strategice elaborate de aparatul tehnic și va garanta funcționarea mecanismului de guvernanta;

Există proiecte de investiții la nivel Municipiului Slatina cu un grad de maturitate mai mare sau mai mic, care vizează investiții la nivelul orașului a căror implementare va determina un impact semnificativ în domeniile transport public, modelare urbană, trafic rutier, educație;

- b) asigurarea sistemului de relații de cooperare (cadrul socio-economic) În concordanță cu recomandările și reglementările din DCI elaborat de ADR Sud Vest Oltenia menționat anterior, proiectele care prin specificul lor, sunt elaborate pentru obținerea finanțării în cadrul Priorității de investiții nr. 7, trebuie să abordeze într-o manieră integrată rezolvarea problemelor locale de ordin economic, social, demografic, climatic, etc.; este necesar așadar ca sistemul relațiilor de cooperare dintre municipalitate, mediul economic, cetățeni prin intermediul ONG-urilor și mediul academic în domeniile sănătate și servicii medicale, învățământ și educație, servicii sociale, infrastructură de transport dar și infrastructură economică, asigurarea funcționalității unui mediu de afaceri propice dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii, spații de locuit, etc., să fie asigurat printr-un parteneriat solid, eficient, funcțional și care are asigurate cadrul legal, mecanismele, resursele umane și susținerea administrativă pentru îndeplinirea obiectivelor asumate în cadrul documentelor strategice elaborate;

- abordările pe aceste teme, atât din perspectiva acordurilor încheiate cât și prin proiectele propuse pentru finanțare în cadrul Programelor de finanțare anterioare au fost efectuate și vor fi dezvoltate în continuare mai ales pe baza nevoilor și oportunităților reale ale municipiului;

- asigurarea sistemului de relații de cooperare poate fi determinată și de faptul că municipiul Slatina reprezintă un important centru economic, educațional, de sănătate și social care determină o amplă dinamică a mobilității urbane; nevoia de sănătate și educație, nevoia asigurării veniturilor prin activități economice impun de asemenea și un nivel ridicat de mobilitate a forței de muncă (navetism).

- c) asigurarea relațiilor funcționale (cadrul teritorial) - Caracterul relațiilor între cartierele zonei urbane este determinat de existența necesarului de teren (spații) disponibil pentru proiecte de investiții precum și a relațiilor de comunicare/cooperare existente între administrație și locuitorii zonei, în special în domeniul mobilității, transportului, traficului rutier și dezvoltării economice. Funcțiile orașului sunt cele care în esență exercită influență asupra regiunii înconjurătoare, manifestate prin relații demografice, agricole, comerciale, financiare, politice, administrative, culturale, medicale, și care conduc în esență la stabilirea legăturilor urbane.

Tocmai constrângerile legate de potențialul financiar/economic al fiecărei zone și potențialul (rezerva) teritorial existent determină autoritățile publice locale să elaboreze documente strategice care să creeze cadrul legal, financiar și tehnic pentru implementarea unor proiecte de dezvoltare în domeniul economic, social, educațional, mobilitate.

- În conformitate cu ultimele date statistice (confirmate și de recensământul recent încheiat), se constată o migrație inversă perioadelor de programare anterioare (de la oraș la sat), aspect de natură a determina creșterea preocupării autorităților publice locale de a asigura relații funcționale la nivel de ZUF cât mai moderne, îndeosebi cele ce țin de asigurarea transportului, asigurarea unor condiții de locuit, de utilități, de prestare de servicii, etc., cât mai bune pentru zonele rurale, cu implicații pozitive și cu beneficii directe și pentru municipiul Slatina (evitarea supraglomeratiei, reducerea poluării, utilizarea mai eficientă a proprietăților și terenurilor, etc.

În stabilirea deciziilor de investiții a Municipiului Slatina au fost luate în considerare atât considerente de natură economică, social, de mobilitate, dar în special a fost determinant factorul teritorial), continuitate teritorială, sustenabilitate și tranziție firească în domeniul traficului și rețelelor de comunicații, atât pentru asigurarea cadrului necesar implementării unor proiecte inovatoare de transport public și mobilitate urbană (ex: amenajarea unor parcuri de tip park and ride pe teritoriul administrativ al unor comune limitrofe care să fie interconectate cu sistemul de transport public ecologic metropolitan), de educație (amenajarea unui campus în zona periurbană care să deservească Universitățile care funcționează în municipiu în nevoile/constrângerile legate de dezvoltarea în primii 10 ani) și de transport alternativ (ex: existența unor rețele continue de piste de bicicliști la nivelul tuturor zonelor urbane asigură cadrul pentru utilizarea mijloacelor de transport alternativ în detrimentul autobuzelor)

Mobilitatea durabilă este expresia dezvoltării unui sistem de transport solid, ecologic și eficient, prietenos cu mediul, dar în același timp statornic și tradițional, asigurând un echilibru între valorificarea modurilor și infrastructurii de transport tradiționale cu necesitatea de modernizare și asigurare a consumului eficient de resurse și promovarea modurilor de transport nepoluante.

În vederea dezvoltării zonei urbane și creșterii calității vieții locuitorilor din municipiu este necesară asigurarea unui sistem de transport eficient și durabil, accesibil geografic și economic. Rețeaua de transport dezvoltată va susține mobilitatea persoanelor și mărfurilor, creând astfel cadrul pentru îmbunătățirea calității vieții, un mediu urban atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi, pentru turiști și pentru locuitorii zonei periurbane, care învață sau muncesc în oraș (deci implicit asigurarea accesului la învățământ, cultură, educație, asistență medicală).

Dezvoltarea serviciului de transport public la nivelul Municipiului Slatina răspunde principalelor probleme de mobilitate identificate în PMUD, prin satisfacerea nevoilor de deplasare a populației, dar și necesității de reducere a poluării, reducerii amprente de CO<sub>2</sub>, creșterea gradului de utilizare a mijloacelor alternative de transport, aspecte ce vor permite atât creșterea performanței serviciului de transport, îmbunătățirea calității vieții populației, cât și îmbunătățirea calității mediului înconjurător.

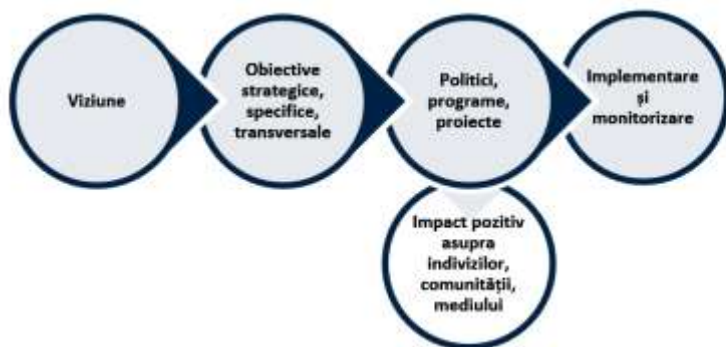
Rolul determinant al municipalității, este de a stimula și sprijini creșterea gradului de dezvoltare a teritoriului studiat, respectiv ridicarea bunăstării cetățenilor acestuia, direcția de orientare fiind creșterea

continuă a calității vieții, în contextual formării în perspectivă a unui spațiu urbanistic comun, urmărind implementarea tuturor principiilor necesare asigurării unei coeziuni teritoriale.

Obiectivele specifice stabilite țin de alinierea **Municipiului Slatina** la standardele economice și sociale euro-atlantice, în consens cu cele naționale, de instaurare în teritoriul urban funcțional a unui climat de piață aliniat procedurilor competiționale internaționale de reducere a decalajelor între cartierele oraselor de dezvoltare sustenabilă și, nu în ultimul rând, de creștere a coeziunii economice și sociale. Între principalele direcții de activitate ale municipalității regăsim elemente legate de promovarea unei strategii coerente de dezvoltare durabilă, de aplicare de politici publice care să permită o creștere continuă de valoare adăugată, de atragere, facilitare și sprijinire a investițiilor directe, de promovare a parteneriatelor, cooperării și dezvoltării comune, de elaborare a unor proiecte cu impact major pentru sustenabilitatea zonei. Binele comun este greu de estimat și este evident faptul că nu va exista o strategie greșită sau corectă pe deplin, așa cum nevoile subiective ale fiecăruia sunt, în sine, valide. Pentru ca o strategie să își îndeplinească însă scopul, este important ca aceasta să fie elaborată pe baza unui proces cât mai incluziv, care să acopere nevoile diferiților actori și cât mai transparent tuturor membrilor comunităților implicate în acest document strategic, concomitent cu asigurarea cadrului adecvat și necesar de transparență decizională. Aceasta presupune un set clar de priorități, cu o perioadă definită de implementare, bugete aferente și o comunicare continuă a stadiului implementării. Prioritizarea presupune ca proiectele majore, odată stabilite, să fie asumate ca atare și să nu fie schimbate cu altele, fără o fundamentare obiectivă. În mod ideal, aceste proiecte au capacitatea de a atrage și canalizeze resursele potrivite, având la bază un consens general privind utilitatea lor, exprimat de toți membrii comunității.

În același timp, anul 2020 a demonstrat cât de importantă este capacitatea de adaptare rapidă la schimbări majore ce au afectat întreaga comunitate. Menirea unei strategii nu este de a fi un document rigid, ci de a ghida dezvoltarea pe termen mediu, astfel încât resursele și oportunitățile să poată fi utilizate în mod eficient și să se poată răspunde cu agilitate noilor provocări. Având o strategie bazată pe priorități și o viziune comună, dezvoltarea sustenabilă a unui areal geographic (urban și rural) va fi mai ușor de susținut și implementat chiar și în perioade cu schimbări și provocări majore.

**Figura 1. Elemente de planificare strategică**



### 3.1.1 Principii de planificare integrate

Dezvoltarea viziunii, identificarea obiectivelor strategice și a mecanismelor de realizare a acestora se bazează pe un set de principii ce susțin abordarea integrată și un proces de planificare eficientă:

**(a) Abordare participativă.** În cadrul procesului de elaborare a strategiei, au fost facilitate diverse procese de consultare și implicare a părților interesate (cercetări, sondaje, consultări tematice, platformă online pentru colectare de provocări și soluții), care au avut ca scop reflectarea nevoilor și priorităților identificate de către cetățeni și diverse grupuri-țintă. De asemenea, strategia propune măsuri de susținere și simplificare a procesului de participare prin accelerarea digitalizării instituțiilor publice și oferă o listă de proiecte prioritare, a căror implementare poate fi monitorizată ușor.



**(b) Prioritizare și responsabilitate asumată.** Unul dintre instrumentele esențiale pentru o strategie de succes, care să reprezinte mai mult decât o pre-condiție pentru accesare de fonduri este exercițiul prioritizării și asumării unei liste scurte de proiecte, ușor de monitorizat de către cetățeni. Procesul vizează obținerea unui portofoliu de proiecte prioritare care să se încadreze în bugetul de investiții estimat pentru perioada 2021-2027 și care să fie asumate ca atare, cu responsabilități și termene clare. Prioritizarea ar trebui să urmeze nevoile reale ale comunității, pentru care se vor identifica ulterior diverse surse de finanțare, preferabil externe.

**(c) Integritate orizontală și verticală.** Planificarea eficientă necesită coordonarea instituțiilor și departamentelor cu responsabilități în acest sens de la nivel local, din diferite domenii, precum și a celor de la nivel județean, regional, național și european. Astfel, procesul de elaborare a strategiei a avut la bază identificarea și analiza diferitelor documente strategice relevante, cu scopul coordonării cu politicile regionale (nivel la care se asigură managementul FEDR) și cu obiectivele prioritare de la nivel național și european. Ca proiect-pilot în cadrul elaborării primei Politici Urbane a României, strategia integrată de dezvoltare urbană a municipiului Slatina are la bază coordonarea cu noul cadru strategic.

**(d) Abordare inter-jurisdicțională.** Fără o zonă metropolitană sau o aglomerare urbană puternică, o regiune nu poate performa. Zonele metropolitane și aglomerările urbane cele mai dinamice au și cel mai mare succes în a atrage oameni și investiții, iar la baza dezvoltării acestora stă cooperarea și planificarea inter-jurisdicțională. Elaborarea strategiei a integrat nevoile de dezvoltare de la nivelul celor unităților administrativ-teritoriale ce compun zona urbană funcțională a Slatinei și a identificat măsuri ce întăresc accesul locuitorilor acestora la oportunități și legăturile dintre zona urbană și cea rurală.

**(e) Complementaritatea măsurilor *hard* și *soft*.** Pentru a elabora o strategie integrată, este important să se mențină un echilibru între investițiile „hard”, cum ar fi parcuri de afaceri, parcuri industriale, dezvoltări rezidențiale, rețele de transport și investițiile „soft”, precum programe de sprijinire a afacerilor și inovării, crearea de programe pentru calificarea forței de muncă și facilitarea accesului grupurilor defavorizate pe piața muncii, programe și activități culturale.

**(f) Continuitatea procesului de planificare.** Planificarea dezvoltării urbane este un proces ciclic, ce necesită o întoarcere regulată către viziunea, obiectivele și măsurile propuse anterior, astfel încât să se asigure o evaluare realistă a acestora și o actualizare, în funcție de situația existentă la nivel local și direcțiile strategice relevante de la nivel regional, național și european.

### 3.1.2 Concept de dezvoltare spațială

**La nivel global există o înțelegere asupra faptului că orașele compacte, regenerate și conectate sunt atât un vehicul spre cât și un produs al dezvoltării durabile, făcând din acestea principii coordonatoare în planificarea spațială.** Aceste principii sunt general valabile tuturor orașelor ce vor să se îndrepte în direcția sustenabilității spațiale, atât celor dinamice, aflate în expansiune, cât și celor aflate în contracție, care se confruntă cu provocări demografice, economice sau spațiale, chiar dacă prioritizarea și aplicabilitatea lor ar putea diferi în funcție de particularitățile contextului local.

Pentru valorificarea resurselor locale într-un mod eficient, incluziv și sustenabil, procesul de amenajare al teritoriului ar trebui să urmărească trei direcții de acțiune:

i) **dezvoltarea urbană compactă**, printr-o planificare pro-activă, echilibrată și în cazul orașelor dinamice, prin limitarea expansiunii urbane necontrolate și prin definirea unor zone prioritare de dezvoltare în care să fie aplicate politici locale de densificare și diversificare;

ii) **regenerarea urbană** care să vizeze creșterea atractivității nucleului urban prin revitalizarea spațiului public, a calității vieții în cartierele rezidențiale și valorificarea activelor urbane bine amplasate pentru investiții strategice, cum ar fi obiectivele de patrimoniu sau zonele industriale dezafectate;

iii) **îmbunătățirea conectivității** în interiorul zonelor de dezvoltare și între zonele urbane și peri-urbane, vizând reducerea dependenței față de automobil, facilitarea mobilității nemotorizate, creșterea accesibilității la servicii în interiorul cartierelor și accesul echitabil la servicii publice.

**Dezvoltarea spațială durabilă este unul din cele cinci obiective prioritare ale Politicii Urbane a României, având în vedere rolul transversal al planificării spațiale în atingerea celor trei scopuri:**

i) **orașe verzi și reziliente**, prin influența directă pe care forma și structura unui oraș o au asupra eficienței mobilității, a amprentei de carbon și a rezilienței urbane, atât în fața dezastrelor naturale și a provocărilor climate, cât și a asigurării unui mediu verde și curat;

ii) **orașe competitive și productive**, prin crearea unor spații publice de calitate, care să stimuleze atractivitatea orașului pentru locuire, muncă și investiții și prin valorificarea eficientă a clădirilor și terenurilor bine amplasate pentru investiții strategice;

iii) **orașe juste și incluzive**, prin asigurarea accesului echitabil la utilități și servicii publice, a calității vieții și locuirii pentru toți și prin crearea unui spațiu public incluziv, care să stimuleze spiritul comunitar.

**Cel de-al patrulea obiectiv, cel al orașelor bine guvernate, este o condiție prealabilă pentru atingerea primelor trei**, prin facilitarea cadrului instituțional care să eficientizeze procesul de amenajare a teritoriului, astfel încât acesta să se facă într-o manieră pro-activă, prin definirea zonelor de dezvoltare prioritare și să capete un rol coordonator și integrator pentru implementarea politicilor sectoriale la nivel metropolitan.

Astfel, pentru consolidarea procesului de amenajare a teritoriului astfel încât acesta să promoveze principiile sustenabilității spațiale, sunt necesare:

i) **sincronizarea amenajării teritoriului cu politicile sectoriale** și investițiile în infrastructura de transport, cea edilitară, socială și în inițiativele ce vizează mediul, astfel încât acestea să fie direcționate spre zonele prioritare de dezvoltare, pentru a stimula investițiile private și a maximiza impactul asupra calității vieții;

ii) **cooperarea la scară metropolitană** și dezvoltarea integrată a zonei peri-urbane, vizând atât consolidarea rolului pe care orașul îl joacă în teritoriul său de influență, cât și implementarea echitabilă a principiilor de dezvoltare sustenabilă în teritoriu, dincolo de limitele administrativ teritoriale.

**Municipiul Slatina a continuat în perioada post-socialistă să concentreze principalele activități economice și culturale din nord-vestul județului**, stabilind astfel relații de navetism cu localitățile învecinate.

**În ultimele două decenii, Slatina a cunoscut o dezvoltare necontrolată a zonelor periferice**, atât la marginea nucleului urban cât și în localitățile din sudul inelului peri-urban.

Noile zone de dezvoltare au fost cu precădere rezultatul unui proces neplanificat de expansiune, produsul dezvoltării incrementale a terenurilor private libere, fără o utilizare eficientă în prealabil a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la infrastructura urbană. Formele de dezvoltare din jurul Slatinei sunt cu precădere nesustenabile, zonele de creștere având un caracter monofuncțional - zone rezidențiale sau parcuri de retail, cu deficiențe în ceea ce privește infrastructura rutieră, pietonală, dar și infrastructura tehnico-edilitară și cea socială.

Prețurile mai accesibile ale locuințelor din peri-urban dar și dorința unor spații de locuire adaptate cerințelor societății moderne – spații mai generoase, cu grădini/terase, au stimulat expansiunea periurbană.

În același timp, îmbătrânirea fondului locativ din interiorul orașului, cu precădere a blocurilor din perioada socialistă, dar și supra-aglomerarea spațiului public cu mașini parcate și scăderea calității spațiilor publice și a dotărilor pentru comunitate, au avut un impact negativ asupra calității vieții, scăzând atractivitatea locuirii în interiorul orașului. Acest fenomen a accentuat nevoia de deplasare dinspre localitățile din inelul peri-urban înspre municipiul Slatina, ducând la creșterea volumului de trafic și aglomerarea principalelor artere ce le conectează, dar și la supraîncărcarea infrastructurii sociale din municipiu - școli, grădinițe, spitale.

**Pentru a facilita dezvoltarea urbană compactă**, având în vedere configurația actuală a teritoriului, modelul de dezvoltare spațială al Slatina ar trebui să urmeze o abordare policentrică, care să integreze următoarele principii:

- **dezvoltarea compactă a orașului**, prin limitarea zonelor de expansiune (intravilanului), prioritizarea valorificării eficiente a resurselor de teren bine conectate la rețeaua urbană, precum fosta zonă industrială și densificarea zonelor subdezvoltate, precum noile cartiere rezidențiale (ex. Primaverii, Cireasov);
- **planificarea echilibrată și pro-activă a zonelor de expansiune** din zona peri-urbană și consolidarea acestora ca centre secundare orașului, prin facilitarea mixității funcționale și a accesului la servicii și spații publice în interiorul acestora, prin mijloace nemotorizate, reducând astfel dependența față de

zona centrală. Aceste principii sunt realizabile prin regenerarea urbană integrată a polilor de dezvoltare, pentru a crește calitatea vieții și gradul de accesibilitate la servicii publice în interiorul acestora, prin îmbunătățirea conectivității la infrastructura în noile zone de dezvoltare și prin eficientizarea mobilității între nucleu și zona peri-urbană.

**Procesul de regenerare urbană** facilitează creșterea calității vieții, a atractivității turistice și a competitivității economice în interiorul polilor de dezvoltare, însă acest proces trebuie să vizeze valorificarea resurselor naturale și a activelor urbane existente, printr-o abordare integrată a dezvoltării. Următoarele direcții de intervenție prioritară ar trebui urmărite:

- **regenerarea zonei centrale și a spațiilor publice reprezentative**, prin creșterea calității spațiului urban, promovarea caracterului inovativ și multifuncțional al acestora și facilitarea accesibilității pietonale și a conexiunilor nemotorizate între ele;
- **regenerarea spațiilor verzi și valorificarea resurselor naturale**, pentru a crește suprafața și calitatea parcurilor și grădinilor publice, pentru a facilita accesul echitabil la spații verzi în proximitatea locuinței și pentru a proteja și integra infrastructura verde și albastră în ecosistemul urban. Resursele vizate cu prioritate sunt: Parcul Pitesti, Pădurea Strehareti, Malurile Râului Olt, Dealul Gradistea;
- **regenerarea patrimoniului construit**, atât cel istoric și cultural, cel industrial dar și alte obiective de interes public, precum gările sau piețele agroalimentare, fie prin modernizarea spațiilor funcționale sau reconversia funcțională a obiectivelor dezafectate. Obiectivele vizate cu prioritate sunt: modernizarea centrului istoric vechi, facilitarea accesibilității în zonei Gării modernizarea și facilitarea accesibilității nemotorizate pe bulevardele principale ale municipiului, atragerea de investiții și promovarea mixității funcționale în zona industrială;
- **regenerarea urbană a cartierelor de locuințe**, inclusiv a cartierelor peri-urbane, prin creșterea echipării acestora cu dotări de cartier, conturarea unor centre de cartier și facilitarea accesibilității pietonale în proximitatea locuinței, proces de necesită o schimbare de paradigmă de la prioritizarea autoturismelor la prioritizarea pietonilor și reorganizarea spațiilor de parcare de la nivelul cartierului. Cartierele vizate cu prioritate sunt: Cireasov, Primaverii, Clocociov, dar și vechile ansambluri de locuințe construite în perioada socialistă;
- **regenerarea urbană a zonelor marginalizate sau a așezărilor informale**, prin creșterea accesului la servicii publice și integrarea lor în țesutul urban. De asemenea, este importantă **sincronizarea planurilor de dezvoltare cu cele de eficientizare a mobilității, de conectare la infrastructura tehnico-edilitare și de extindere a infrastructurii sociale** printr-o abordare integrate la nivel metropolitan. Astfel, având în vedere configurația actuală a teritoriului, ca urmare a procesului de expansiune necontrolată, acest proces trebuie să vizeze următoarele direcții de acțiune:
- **acoperirea lacunelor din infrastructura tehnico-edilitară și socială** atât în cartierele dezvoltate în ultimele decenii dar și în zona ce a fost integrate ulterior în nucleul urban și astfel prezintă anumite deficiențe - Cireasov)
- **eficientizarea mobilității dinspre comunitățile peri-urbane spre principalii atractori** din Municipiul Slatina, prin dezvoltarea unui sistem de tranzit metropolitan;
- **aplicare principiului dezvoltării orientate spre tranzitul metropolitan (TOD)** și sincronizarea planurilor de dezvoltare / expansiune cu investițiile în infrastructură.

### 3.1.3 Aspecte cheie în formularea obiectivelor de dezvoltare

Nevoile grupurilor-țintă sunt cele care ghidează prioritățile unui oraș. Ca atare, primul pas pentru o strategie de dezvoltare urbană implică maparea și definirea acestora. În acest sens, modelul piramidei lui Abraham Maslow, care continuă să fie folosită în științele sociale de peste 70 de ani, se află la baza stabilirii nevoilor cetățenilor, sectorului privat și al turiștilor.

Identificarea nevoile acestor trei grupuri este esențială, deoarece, potrivit lui Philip Kotler, autoritățile locale abordează politicile și investițiile locale în raport cu trei categorii principale de constituenți: cetățenii, sectorul privat și turiștii.

**Nevoile locuitorilor/cetățenilor ce pot fi atrași sunt grupate în următoarele categorii:**

*Figura 2. Piramida Nevoilor Cetățenilor*



#### Aspecte Transversale

- Incluziune socială – aspecte legate de accesul grupurilor dezavantajate la locuri de muncă, la servicii și utilități publice și de combatere a sărăciei
- Schimbări climatice – controlul poluării datorate consumatorilor casnici și emisiilor de gaze cu efect de seră

**Nevoile oamenilor de afaceri/reprezentanți ai companiilor private sunt grupate în următoarele categorii:**

Figura 3. Piramida Nevoilor sectorului privat



**Aspecte Transversale**

- Includiune socială – aspecte legate de accesul grupurilor dezavantajate la locuri de muncă și de stimulare a activităților economice în zone marginalizate, sau în localități mai sărace
- Schimbări climatice – controlul poluării industriale și al emisiilor de gaze cu efect de seră **Nevoile turiștilor pot fi grupate în următoarele categorii:**

Figura 4. Piramida Nevoilor turiștilor



### Aspecte transversal

- Incluziune socială – aspecte legate de oportunitățile pe care acest sector le poate oferi grupurilor dezavantajate care trăiesc în zone marginalizate sau mai sărace.
- Schimbări climatice – controlul poluării datorate turiștilor.

### 3.1.4 Stadiul implementării documentațiilor existente

Până în prezent, documentul strategic ce a structurat investițiile în dezvoltarea Municipiului Slatina a fost Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană pentru orizontul de timp 2014-2020.

Versiunea anterioară a SIDU Slatina a identificat pachetul de proiecte aferent perioadei de programare 2014-2020 și reflectă viziunea, obiectivele strategice și direcțiile sectoriale de dezvoltare ale municipiului. În vederea atingerii viziunii de dezvoltare a Municipiului Slatina au fost conturate patrusprezece obiective strategice relevante din punct de vedere economic, social, demografic, climatic și de mediu. Considerând aria generală abordată de obiectivele strategice au fost stabilite în cadrul acestora o serie de obiective specifice cheie pe diverse domenii de interes. Astfel, lista de programe/proiecte a fost orientată pe următoarele obiective strategice:

- OS1. Bază economică solidă și diversificată ce asigură competitivitatea la nivel local și regional
- OS2. Sistem de învățământ performant, corelat cu cerințele pieței muncii și ale angajatorilor
- OS3. Atractivitate crescută a municipiului printr-un sistem revitalizat de dotări de agrement și cultură de nivel municipal și extramunicipal
- OS4. Infrastructură și servicii urbane adecvate cerințelor și necesităților tinerilor și familiilor tinere
- OS5. Capital uman dezvoltat în zonele dezavantajate, cu prioritate cartierul Tudor Vladimirescu și Progresul IV (Școala de Poliție) \*
- OS6. Infrastructură și servicii publice care asigură deservirea tuturor categoriilor de utilizatori
- OS7. Siguranță crescută în spațiul public
- OS8. Infrastructură care încurajează deplasările durabile și deservește într-un mod eficient zonele rezidențiale
- OS9. Sistem rutier modern și funcțional
- OS10. Eficientizarea fluxurilor principale de persoane și de marfă dinspre și către oraș prin modernizarea și extinderea infrastructurii pentru traficul greu și a rețelei majore de circulație
- OS11. Rețea de spații verzi publice extinsă, care pune în valoare atracțiile locale, reconectând zonele rezidențiale cu centrul istoric
- OS12. Poluare redusă și calitate ridicată a factorilor de mediu în municipiul Slatina
- OS13. Terenuri degradate recuperate și reintroduse în circuitul urban
- OS14. Eficiență energetică crescută

Având în vedere că strategia a fost elaborată cu orizontul de timp 2023, o parte din proiectele incluse în strategie vor fi continuate în următoarea perioadă de planificare strategică (2021-2027) și au fost preluate în documentul actualizat.

Gradul de implementare a proiectelor este analizat anual în cadrul unor ședințe de evaluare conform planului de monitorizare și evaluare SIDU descris în documentul existent sus menționat. Elaborarea și aprobarea raportului final de evaluare vor fi realizate în a doua jumătate a anului 2023, ca urmare a ședinței de evaluare finală a documentului strategic.

Stadiul de realizare este în anul 2023 la un nivel de 78% din numărul total al proiectelor propuse, dintre obiectivele strategice, în cazul reducerii emisiilor de carbon, Municipiul Slatina a implementat proiectul de transport public ecologic prin care s-au achiziționat 12 autobuze electrice, acestea circulând deja pe traseele interne ale orașului.

Au fost finalizate sau sunt în curs de implementare proiectele care au avut alocare financiară nerambursabilă în cadrul Axei Prioritare 4.1. Dezvoltare durabilă, în domenii ca: reabilitare și dotări unități de învățământ, construire unități de învățământ, creșterea calității vieții, reabilitare clădiri aflate în zonele

marginalizate, creșterea suprafeței de spații verzi, creșterea eficienței energetice a clădirilor publice (inclusiv unități de învățământ).

Au fost de asemenea realizate acțiuni concrete în domeniul colaborării dintre autoritățile administrației publice locale și mediul de afaceri, promovarea locală și dezvoltarea potențialului economic al municipiului Slatina, creșterea calității vieții, modernizarea infrastructurii urbane, eficiență energetică, transport alternativ, reabilitare iluminat public, promovarea utilizării vehiculelor electrice, digitalizarea activității administrației publice locale și a unităților de învățământ.

În perioada rămasă până în decembrie 2023 sunt în faza de finalizare sau au fost depuse prin Planul National de Redresare și Reziliență documentații tehnico-economice pentru finanțarea unor proiecte în domeniul educațional, infrastructură urbană, eficiență energetică și utilizare surse de energie alternativă, reabilitare urbană, reabilitare monumente istorice, reabilitare spații urbane comune și spații verzi.

De asemenea, urmează să fie implementate proiecte care vizează reabilitarea și dotarea unităților de învățământ, extindere rețele tehnico-utilitare, reabilitare urbană, infrastructură pentru stații de încărcare vehicule electrice, reabilitare infrastructură.

### 3.2 VIZIUNEA 2030

#### VIZIUNE 2030

*Slatina, o zonă urbană verde care valorifică potențialul cultural al Romanilor, cu conexiuni stranse la nivel național și internațional, promotor al mobilității urbane durabile, generatoare de oportunități pentru cetățenii săi și care asigură o calitate a vieții la nivel european.*

Viziunea privind dezvoltarea unui oraș este un exercițiu de imaginație colectivă care exprimă sintetic rezultatele planificate ale unei arii vaste de măsuri. Întrebările ce stau la baza formulării viziunii pleacă de la un nivel general - *Cum va arata Municipiul Slatina peste câțiva ani?* la un nivel concret: *Ce își doresc locuitorii? Cum se poate răspunde nevoilor acestora și cum poate fi îmbunătățită calitatea vieții?*

Prin intermediul platformei *citadini.ro*, secțiunea *Rețeaua Cetadinilor*, cetățenii au fost întrebați cum își imaginează că va arăta orașul lor în anul 2035. Ca urmare, răspunsurile oferite de către cetățenii au fost selectate și prezentate în tabelul de mai jos.

**Tabel 1. Viziunea cetățenilor pentru Zona Urbană Funcțională Slatina**

Un oraș orientat spre binele cetățenilor.”

„Smart city”

„Un oraș civilizată, în care trecutul și viitorul să poată conviețui în armonie”.

„Slatina un oraș european. Îmi doresc un oraș curat, cu străzi fără gropi în asfalt, cu spații verzi și locuri de promenadă, un transport în comun civilizată și predictibil. Un oraș care să aibă un sistem integrat de semafoare inteligente. Parcări cu plata subterane sau supraterane. Dezvoltarea unui parc industrial pentru dezvoltatori.”

„Orașul pe care mi-l imaginez este un oraș mult mai pregătit și organizat pentru calamități naturale, fără panouri publicitare, cu grădini și parcuri realizate după proiecte profesionale, fără clădiri sau blocuri ce nu au legătură cu vecinătatea zonei.”

„Slatina - oraș curat, organizat, cu multe spații verzi aerisite și amenajate peisagistic, cu copaci verzi pe toate arterele de circulație, cabluri electrice îngropate, parcări organizate, fără aglomerație de mașini parcate. Trotuarele sunt curate, străzile la fel, toate canalizările sunt refăcute și aerul este respirabil. Nu există poluare fonică sau cu noxe.”

Viziunea de dezvoltare formulată în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru orizontul de timp 2016-2023 a fost următoarea:

”Slatina - oraș preferat, ca reședință, de tineri și familii din sud-vestul României.”, având ca slogan ”Slatina, casa noastră!”.

Actualizarea strategiei oferă oportunitatea reflectării asupra viziunii proiectate în 2016, cu orizontul anului 2023:

- Astfel, municipiul Slatina este în continuă dezvoltare și este deja unul dintre pionierii mobilității urbane durabile, fiind printre primele orașe din România care au transport public local 100% electric, prin aplicarea Strategiei de transport electric integrat. Mai mult, în următoarea perioadă programatică se va realiza extinderea transportului public electric, către toate zonele orasului .
- În ceea ce privește eficiența energetică, aceasta continuă să rămână o prioritate, cu obiectivul major al neutralității așa cum demonstrează proiectele demarate de reabilitare termică a tuturor blocurilor din Municipiul Slatina. Schimbările climatice și noile ținte agreeate de comunitatea europeană impun o accelerare a investițiilor în creșterea eficienței energetice și tranziția către resurse regenerabile, nepoluante.
- Analiza economică aplicată municipiului Slatina relevă o serie de provocări, însă proiectele propuse au rolul de a susține diversificarea și tranziția economiei locale, astfel încât să devină competitivă și atractivă, atât pentru investitori, cât și pentru locuitori. În acest sens, este esențială asigurarea unei mai bune conectivități la nivel național și internațional, element esențial al viziunii 2030.
- Din punct de vedere urbanistic, Slatina poate valorifica patrimoniul istoric bogat și rolul său de capitală a Romanatilor, prin reabilitarea centrului istoric și a atracțiilor principale din municipiu, precum și promovarea integrată a atracțiilor turistice naturale și antropice din întregul județ Olt.
- Continuarea investițiilor în dezvoltarea capitalului uman prin dotarea și modernizarea constantă a instituțiilor de educație din municipiu este elementul esențial pe care se bazează realizarea noii Viziuni cu orizontul anului 2030 pentru municipiul Slatina.

Astfel, pentru orizontul de timp 2030, viziunea de dezvoltare a zonei urbane Slatina continuă liniile trasate anterior și își propune să devină o zonă urbană verde care valorifică potențialul cultural al Romanatilor, cu conexiuni stranse la nivel național și internațional, promotor al mobilității urbane durabile, generatoare de oportunități pentru cetățenii săi și care asigură o calitate a vieții la nivel European.

### 3.3 OBIECTIVE STRATEGICE ȘI SPECIFICE DE DEZVOLTARE

În contextul elaborării Politicii Urbane a României a fost identificată o paletă largă de obiective și măsuri asociate, ce au fost adaptate contextului local și priorităților de dezvoltare ale Slatinei. În completarea rezultatelor analizei situației actuale și consultărilor organizate cu societatea civilă, în vederea stabilirii obiectivelor strategice și specifice au fost aplicate chestionare de prioritizare a pilonilor și obiectivelor Politicii Urbane a României, cu peste 80 de răspunsuri oferite de reprezentanți ai administrației locale și peste 500 de răspunsuri primite de la cetățeni. Rezultatele au fost luate în considerare de către administrația locală în cadrul procesului de stabilire a priorităților de dezvoltare ale Municipiului Slatina, prezentate în continuare.

#### **OBIECTIVE STRATEGICE (GENERALE):**

Materializarea viziunii și implementarea Strategiei de Dezvoltare Urbană Durabilă vor fi asigurate de implementarea unor proiecte necesare atingerii obiectivelor specifice și implicit a obiectivelor strategice (generale) asumate la nivelul Municipiului Slatina. Trebuie menționat faptul că stabilirea obiectivelor strategice rezultă nu numai din analiza efectuată la nivelul municipiului, ci și din perspectiva de viitor care urmărește o dezvoltare ce presupune și alinierea obiectivelor naționale cu cele europene, de căutare și aplicare a unor soluții noi cu respectarea bunelor practici europene așa cum sunt ele definite în perioada actuală.



**Astfel au fost definite următoarele obiective strategice:**

- 1. Oraș verde și rezilient**
- 2. Oraș competitiv și productiv**
- 3. Oraș just și incluziv**
- 4. Oraș inteligent**
- 5. Oraș bine guvernat**

### **1. Oraș verde și rezilient**

Obiectiv strategic ce presupune în primul rând planificarea mobilității urbane ceea ce a reprezentat și reprezintă în continuare o provocare complexă pentru polul centralizator - municipiul Slatina, care și-a propus să gestioneze nevoi și cerințe la nivel local, de multe ori contradictorii, de multe ori neacceptate de reprezentanții unităților administrativ teritoriale ale zonei urbane funcționale, în scopul creșterii atractivității și locuibilității acestora, dar și în scopul atingerii obiectivelor europene privind schimbările climatice și eficiența energetică (cu referire directă la transportul local asigurat cu autobuze electrice care asigură și obiectivele ce țin de reducerea substanțială a poluării). Mobilitatea urbană durabilă nu trebuie să reprezinte doar o abordare tematică a aspectelor-cheie ce țin de transportul în comun ce utilizează autobuze electrice, transportul nemotorizat, intermodalitate, etc., sau o „listă de proiecte”, ci o abordare strategică pe termen lung, care să faciliteze accesarea la obiective transversale pentru dezvoltarea integrată a municipiului Slatina și a zonei urbane funcționale restrânse, să le ierarhizeze, să propună abordări specifice, criterii de evaluare pentru proiecte de mobilitate, să implice beneficiarii și nu în ultimul rând să inducă o intervenție de natură politică coordonată, acceptată și înțeleasă.

De asemenea, peste trei sferturi din populația municipiului locuiește în blocuri de locuințe vechi de 30-60 de ani, ridicate în perioada comunistă cu tehnologiile și materialele disponibile la acel moment, care au o performanță energetică foarte redusă. Pe lângă efectele directe asupra costurilor suportate cu risipa de energie de către proprietari și a confortului termic redus al locuințelor, respectivele blocuri au un fațade degradate care afectează imaginea de ansamblu a cartierelor din municipiul Slatina.

O parte dintre construcțiile de interes public (de ex. unități medicale, de învățământ, sociale etc.) se află în aceeași situație. Utilizarea sistemelor alternative de producere a energiei electrice și termice (de ex. panouri solare), atât la nivelul clădirilor rezidențiale cât și a celor private, se află într-un stadiu incipient, la fel ca și implementarea unor soluții de management energetic integrat al acestora. Un număr mare de localități rurale din zona urbana funcțională nu dispun de rețea publică de alimentare cu apă potabilă și/sau canalizare, context în care cetățenii consumă apă din surse necontrolate, adesea afectate de poluarea cu nitriți. Și în localitățile unde există astfel de rețele, acestea sunt suprasolicitate de ritmul rapid de ridicare a unor noi locuințe și de creșterea numărului de consumatori.

O situație similară se înregistrează și în cazul alimentării cu gaze naturale, încălzirea realizându-se cu combustibil solid în cartierele periferice provenite din zona rurală, ceea ce conduce la poluarea aerului.

Zona studiată nu detine încă o cultură bine încheșată a colectării selective și a reciclării deșeurilor, fiind necesare intervenții suplimentare în acest sens. Poluarea fonică precum și emisiile de gaze cu efect de seră generate mai ales de traficul auto intens continuă să reprezinte provocări majore pentru calitatea vieții în zona urbana funcțională. Realizarea obiectivului strategic va genera asigurarea unui climat neutru din perspectiva emisiilor, atenuarea efectelor schimbărilor climatice și adaptarea la acestea, transportul și mobilitatea urbană.

### **2. Oraș competitiv și productiv**

Abordarea de viitor trebuie să țină cont de principiile specializării inteligente fructificând avantajele intersecției dintre competitivitate și cercetare-dezvoltare. Datorită capacității municipiului Slatina de a trage

populația educată și bine pregătită, centrul urban reușește să rămână creativ și inovativ și să construiască sectoare economice competitive, atribut care în timp sporește ponderea și contribuția în ansamblul economiei globale. Municipiul Slatina are o economie competitivă și cu intrări semnificative de investiții directe în special în sectoarele de producție, servicii, finanțe-bănci, sănătate, administrație publică, imobiliare ș.a. Atractivitatea urbană este potențată de aceste servicii cu valoare adăugată semnificativă și de concentrarea lor cu predilecție în centrul urban și proximitatea acestuia. Cele două obiective strategice de dezvoltare urbană, luate împreună, acoperă aspectele necesare și esențiale ale dimensiunii urbane, inclusiv, printre altele: accesul egal la servicii, dezvoltarea aptitudinilor și coeziunea socială, dezvoltarea economică locală și caracterul competitiv al orașului.

Cele menționate mai sus, presupun o preocupare constantă în ceea ce privește valorificarea terenurilor libere de care încă dispune municipiul Slatina, în scopul realizării unor investiții publice strategice dar și în scopul dotărilor cu utilități a acestor terenuri pentru a putea fi atrași investitori strategici.

### **3. Oraș just și incluziv**

În municipiul Slatina există un interes activ pentru cultivarea modelelor culturale care facilitează incluziune, solidaritate, inovație socială. În acest sens, educația culturală și utilizarea de modele de învățare bazate pe artă și creativitate, oferite sub forma unor programe constante și structurate, pot crește de până la trei ori șansele de promovare școlară ale copiilor din medii vulnerabile aparținând municipiului Slatina. Cultura și mai ales educația civică oferă și formate de participare și contexte de auto-expresie a grupurilor dezavantajate sau vulnerabile. Principalele obiective care sunt urmărite a fi atinse în implementarea obiectivului strategic sunt: accesul la servicii accesibile, locuințe accesibile, atragerea pro-activă de noi locuitori, asigurarea accesului la justiție, promovarea rolului organizațiilor comunitare și a cetățeniei active, depășirea diviziunii digitale. Pe lângă accesul la educație trebuie să fie asigurat și accesul la serviciile medicale, serviciile sociale și în general la toate serviciile publice furnizate de municipiul Slatina. Și nu în ultimul rând se impune dezvoltarea unor proiecte de natură a implica societatea civilă pentru dezvoltarea ei intrinsecă și participarea alături de cetățenii zonei urbane funcționale la dezvoltarea societății.

### **4. Oraș inteligent**

Conform definiției definiția oferită de Wikipedia: „Un oraș inteligent este o zonă urbană care utilizează diferite tipuri de echipamente hardware pentru a gestiona eficient activele și resursele.”

Proiectele de orașe inteligente au în comun trei teme tehnologice comune – senzori IoT, conectivitate și date. Sensorii sunt reprezentați de orice dispozitiv conectat care furnizează informații în rețea. Conectivitatea este asigurată de rețele fixe sau wireless, iar datele reprezintă stocarea, analiza și prezentarea datelor în timp real și istoric. Prin conectarea acestor trei pietre de temelie, orașele beneficiază de o platformă puternică pentru modalități noi și mai eficiente de a crea orașe smart. În loc să vorbim despre parcuri, asistență medicală, agricultură, transport, guvernare, energie inteligente, se poate analiza modul în care sunt generate inițiative:

Eficiența serviciilor – pentru a optimiza utilizarea resurselor publice și a oferi un nivel înalt de servicii pentru cetățeni;

Sustenabilitate – pentru a crește și dezvolta orașul ținând cont de impactul asupra mediului;

Mobilitate – pentru a facilita deplasarea cetățenilor, lucrătorilor și vizitatorilor în oraș, fie pe jos, cu bicicleta, mașina, transportul public etc. (indiferent de mijloacele de transport);

Siguranță și securitate – pentru a îmbunătăți siguranța și securitatea publică în viața de zi cu zi și la evenimente speciale, precum și pentru a fi pregătit cel mai bine pentru situații de urgență și dezastre;

Creștere economică – pentru a atrage afaceri, investitori, cetățeni și vizitatori;

Reputația orașului – pentru a îmbunătăți constant imaginea și reputația orașului.

## 5. Oraș bine guvernat

Obiectivul va genera stabilirea unei bune guvernante urbane prin guvernanta pe mai multe niveluri , prin participare și co-crearea, prin abordarea localizată, prin politica urbană pentru binele comun și prin abordarea integrată. O bună guvernare ar trebui să fie subsumată cetățenilor și calității vieții acestora prin: asigurarea ca administrația este în slujba cetățeanului, nu invers, a transparenței deciziilor în toate fazele sale, de la gândirea unui proiect, la implementarea sa, accesul la informare și acțiuni a tuturor cetățenilor, eficiența și eficacitatea utilizării banilor și a resurselor publice pentru realizarea proiectelor comunității, etc. Obiectivul poate fi asigurat în primul rând și prin valorificarea oportunităților actuale oferite de programele europene și naționale pentru digitalizarea instituțiilor publice având ca efect imediat reducerea birocrăției, cu consecințe directe în realizarea unei comunicări bune între cetățean și administrație.

În acest context au fost stabilite următoarele obiective specifice:

### OBIECTIVE SPECIFICE:

**OS 1. Mobilitate Urbană Durabilă**

**OS 2. Neutralitate Energetică**

**OS 3. Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice**

**OS 4. Infrastructura publică de calitate**

**OS 5. Valorificarea terenurilor și clădirilor pentru investiții strategice**

**OS 6. Încurajarea inovației, a start up urilor și Forță de muncă calificată**

**OS 7. Accesul facil al tuturor la servicii publice**

**OS 8. Implicarea societății civile și a cetățenilor în dezvoltarea urbană**

**OS 9. Digitalizarea Administrației Publice**

**OS 10. Reducerea birocrăției și adaptarea serviciilor la nevoile cetățeanului**

**Tabel 2. Coordonarea obiectivelor specifice cu obiectivele politicii de coeziune a UE și cu Agenda Urbană pentru UE**

Obiectiv specific	Obiectivele politicii de coeziune a UE pentru perioada 2021-2027	Domeniile parteneriatelor tematice ale Agendei Urbane pentru UE
<b>OS 1. Mobilitate Urbană Durabilă</b>	<b>OP 3. Europa conectată</b> , cu rețele strategice de transport și digitale <b>OP 2. Europa mai verde</b> , fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice	(1) Calitatea aerului (8) Mobilitatea urbană (9) Adaptarea climatică (10) Tranziția energetică
<b>OS 2. Neutralitate Energetică</b>	<b>OP 2. Europa mai verde</b> , fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, energia din surse	(9) Adaptarea climatică (10) Tranziția energetică (6) Economia circulară

	regenerabile și combaterea schimbărilor climatice	
<b>OS 3. Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice</b>	<b>OP 2. Europa mai verde</b> , fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice	(1) Calitatea aerului (9) Adaptarea climatică
<b>OS 4. Infrastructura publică de calitate</b>	<b>OP 4. Europa mai socială</b> , pentru realizarea pilonului european al drepturilor sociale și sprijinirea calității locurilor de muncă, a învățământului, a competențelor, a incluziunii sociale și a accesului egal la sistemul de sănătate <b>OP 5. Europa mai apropiată de cetățenii săi</b> , prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE	(2) Locuirea (13) Spațiile publice sigure
<b>OS 5. Valorificarea terenurilor și clădirilor pentru investiții strategice</b>	<b>OP 1. Europa mai inteligentă</b> , prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii <b>OP 2. Europa mai verde</b> , fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice	(5) Locurile de muncă și abilitățile în economia locală (7) Tranziția digitală (1) Calitatea aerului
<b>OS 6. Încurajarea inovației, a start-up urilor și Forță de muncă calificată</b>	<b>OP 1. Europa mai inteligentă</b> , prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii <b>OP 4. Europa mai socială</b> , pentru realizarea pilonului european al drepturilor sociale și sprijinirea calității locurilor de muncă, a învățământului, a competențelor, a incluziunii sociale și a accesului egal la sistemul de sănătate	(4) Sărăcia urbană (5) Locurile de muncă și abilitățile în economia locală (6) economia circulară (7) Tranziția digitală
	<b>OP 4. Europa mai socială</b> ,	

<b>OS 7. Accesul facil al tuturor la servicii publice</b>	pentru realizarea pilonului european al drepturilor sociale și sprijinirea calității locurilor de muncă, a învățământului, a competențelor, a incluziunii sociale și a accesului egal la sistemul de sănătate	(2) Locuirea (3) Incluziunea migranților și refugiaților (5) Sărăcia urbană
<b>OS 8. Implicarea societății civile și a cetățenilor în dezvoltarea urbană</b>	<b>OP 5. Europa mai apropiată de cetățenii săi</b> , prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE.	(7) Tranziția digitală
<b>OS 9. Digitalizarea Administrației Publice</b>	<b>OP 1. Europa mai inteligentă</b> , prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii <b>OP 3. Europa conectată</b> , cu rețele strategice de transport și digitale	(7) Tranziția digitală
<b>OS 10. Reducerea birocrăției și adaptarea serviciilor la nevoile cetățeanului</b>	<b>OP 3. Europa conectată</b> , cu rețele strategice de transport și digitale <b>OP 5. Europa mai apropiată de cetățenii săi</b> , prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE.	(7) Tranziția digitală (11) Achizițiile publice inovative și responsabile

### Matricea coordonării analizei diagnostic cu obiectivele de dezvoltare

Pe baza analizelor-diagnostic și proceselor de consultare au fost identificate provocările specific pentru fiecare sector, informând procesul de formulare a priorităților ce vor ghida procesul de dezvoltare pentru perioada 2021-2027. Acestea se regăsesc, în formă sintetică, în tabelul de mai jos:

**Tabel 3. Matricea logică: probleme și provocări, obiective**

Probleme și provocări rezultate din analiza diagnostic și din procesul de consultare	Obiective specifice de dezvoltare
<b>Obiectiv strategic 1: Oraș Verde și Rezilient</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Lipsa unui transport public metropolitan integrat.</li> <li>○ Nu există rețele de transport public local</li> </ul>	

<p>extinse zona periurbana, astfel oamenii sunt încurajați să călătorească cu mașina personală.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Lipsa benzilor dedicate pentru transportul în comun.</li> <li>○ Lipsa unei infrastructuri pentru biciclete protejate de traficul auto.</li> <li>○ Dezvoltarea redusă a sistemelor alternative de transport în Slatina (rețele de piste de biciclete, sisteme de închiriat biciclete, spații partajate și trasee pietonale)</li> <li>○ Deplasare limitată a pietonilor pe trotuare</li> </ul> <p>Din cauza mașinilor parcate neregulamentar sau a lățimii reduse a trotuarelor.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Lipsa centurii ocolitoare în nordul Municipiului Slatina</li> <li>○ Drumurile de legătură cu zona periurbană se află într-o stare slabă</li> <li>○ Gara Slatina necesită lucrări de Mentenanță.</li> <li>○ Orarul trenurilor care trec prin Gara Slatina nu este corelat cu tendințele persoanelor care fac naveta la nivelul zonei metropolitane. Nu există un abonament integrat la nivelul zonei metropolitane.</li> <li>○ Aeroportul din Craiova nu este conectat eficient la Municipiu Slatina și la rețeaua de transport în comun</li> <li>○ Stații de transport public fără facilități de Bază în localitățile din zona urbană funcțională</li> <li>○ Liniile regionale nu sunt conectate cu centrele intermodale și autogara</li> <li>○ Autogara Slatina nu este conectată</li> </ul> <p>Efficient cu stațiile de transport în comun</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Orarul curselor nu este adaptat nevoilor Reale ale persoanelor care fac naveta</li> <li>○ Lipsa facilităților Park &amp; Ride în apropierea stațiilor de transport public.</li> </ul>	<p><b>1.1. MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Necesitatea de renovare și reabilitare energetică a fondului construit îmbătrânit, inclusiv accesibilizarea clădirilor și asigurarea înaltei eficiențe energetice, ținând spre un consum energetic cât mai aproape de zero.</li> <li>○ investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile.</li> </ul>	<p><b>1.2. NEUTRALITATE ENERGETICĂ</b></p>
<p>Principalele surse de poluare a aerului din municipiul Slatina sunt:</p>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Activitățile industriale cu emisii de noxe specifice în funcție de procesele tehnologice și de praf</li> <li>○ Activități urbane specifice datorate arderii combustibililor, sursă generatoare de fum și cenușă</li> <li>○ Traficul auto cu emisii de poluanți specifici arderii combustibililor</li> <li>○ Municipiul Slatina este parte a unei zone Cu scăderi semnificative în ceea ce privește cantitatea precipitațiilor atmosferice</li> <li>○ Slatina este inclusă în zona de intensitate 5 în ce privește susceptibilitatea la un cutremur</li> </ul>	<p><b>1.3. REDUCEREA POLUĂRII AERULUI ȘI A RISCURILOR CLIMATICE</b></p>
<p><b>Obiectiv strategic 2: Oraș Competitiv și productiv</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Consolidarea identității locale, prin valorificarea bogăției arhitecturale și activarea spațiilor din zona centrală.</li> <li>○ Lipsa unor spații dedicate pentru parcare eficiente (la nivelul cartierelor) duce la supraaglomerarea străzilor și a trotuarelor cu mașini parcate.</li> <li>○ Calitatea scăzută a infrastructurii pietonale și lipsa spațiilor de socializare, a spațiilor verzi și a dotărilor de cartier.</li> <li>○ Infrastructură socială deficitară sau Supraaglomerată (ex. școli, grădinițe).</li> <li>○ Deficiențe în infrastructura tehnico-edilitară și dezvoltarea incrementală a tramei stradale, ce rezultă în subdimensionarea acesteia, străzi neasfaltate și trotuare lipsă.</li> </ul> <p>Municipiul Slatina se află sub limita îndeplinirii necesarului de 26 m<sup>2</sup> de spațiu verde pe cap de locuitor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Accesul deficitar la spații verzi di cartierele De locuinte și concentrarea resurselor și a parcurilor în zona centrală a orașului.</li> </ul>	<p><b>2.1 INFRASTRUCTURĂ PUBLICĂ DE CALITATE</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Necesitatea dezvoltării infrastructurii de afaceri și de parcuri industrial</li> <li>○ Piața de birouri puțin dinamică și lipsa spațiilor de birouri de calitate care să atragă angajatori în oraș</li> </ul> <p>- Dezvoltarea infrastructurii verzi urbane</p>	<p><b>2.2 VALORIFICAREA TERENURILOR ȘI CLĂDIRILOR PENTRU INVESTIȚII STRATEGICE</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ În municipiul Slatina există o densitate scăzută a IMM-urilor, iar cele mai multe întreprinderi nou-create sunt în domeniul comerțului</li> <li>○ accentuarea fenomenului de migrație externă a forței de muncă, atât calificate, cât și</li> </ul>	<p><b>2.3 ÎNCURAJAREA INOVAȚIEI, A STARTURILOR ȘI FORȚĂ DE MUNCĂ CALIFICATĂ</b></p>

<p>necalificate datorita salariilor mici platite de agentii economici din zona, mai reduse decat media nationala;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nivelul redus al cheltuielilor alocate Activității de cercetare-dezvoltare și gradul redus de cooperare între mediul academic și cel de afaceri limitează rolul pe care Slatina, îl poate îndeplini.</li> <li>○ Fără a dezvolta sectoare economice cu valoare adăugată mare (de ex. IT&amp;C), capabile să ofere salarii ridicate, Slatina riscă să fie lăsată în urmă de zone urbane mai dinamice;</li> </ul>	
<p><b>Obiectiv strategic 3: Oraș Just și Incluziv</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zone cu asezări informale sau cu o calitate precară a locuirii și confort foarte scăzut; Infrastructură pietonală, tehnico-edilitară și socială deficitară.</li> <li>○ Zone de excluziune socială și lipsa unor conexiuni eficiente la nucleul urban și alti principali atractori.</li> <li>○ eficiențe în infrastructura tehnico-edilitară în cartiere peri-urbane</li> <li>○ Lipsa infrastructurii sociale (ex. școli, grădinițe), a a celei pietonale și a dotărilor de cartier în cartierele peri-urbane</li> <li>○ traficul congestionat pe principalele artere ce unesc aceste comunități periurbane de centru, ca urmare a distanței dintre locurile de muncă, cele de socializare, a serviciilor și a zonelor de locuințe;</li> <li>○ ansambluri de locuințe neincluzive, fără infrastructură socială și pietonală, inaccesibile fără mașină (tinerilor / vârstnicilor), ce nu sunt construite în jurul unei comunități și pot duce la alienare social</li> <li>○ Lipsa piețelor, magazinelor alimentare, farmaciilor sau policlinicilor în interiorul cartierelor, astfel încât ele să fie accesibile pietonal. Acest fenomen este vizibil în cartierele noi ale orașului (Primavera), dar și în noile zone de dezvoltare rezidențială (Cireasov).</li> </ul>	<p><b>3.1 ACCESUL FACIL AL TUTUROR LA SERVICII PUBLICE</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Este necesară creșterea implicării Cetățenilor în procesul de dezvoltare a orașului prin continuarea și dezvoltarea proceselor de bugetare participativă și facilitarea unui dialog online mai eficient și mai transparent, prin diferite instrumente digitale.</li> <li>○ Relație de comunicare și colaborare</li> </ul>	<p><b>3.2 IMPLICAREA SOCIETĂȚII CIVILE ȘI A CETĂȚENILOR ÎN DEZVOLTAREA URBANĂ</b></p>



<p>Deficitară între societatea civilă/mediul economic/mediul educațional și administrația publică;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Procesele de implicare a societății civile și cetățenilor în dezvoltarea urbană la nivelul Municipiului Slatina sunt încă limitate.</li> </ul>	
<p><b>Obiectiv strategic 4: Oraș Bine Guvernat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nu au fost dezvoltate servicii complet digitalizate, interacțiunea online între autoritățile publice și populație cuprinde doar depunerea formularelor online, programări și plăți.</li> <li>○ Nu au fost dezvoltate servicii complet digitalizate pentru întreprinderi.</li> <li>○ Nu există seturi de date în format deschis disponibile cetățenilor sau firmelor.</li> <li>○ Lipsa unui departament dedicat procesului De digitalizare a Slatinei, inclusiv pentru dezvoltarea unui oraș inteligent.</li> <li>○ Lipsesc instrumente de bază pentru participarea și implicarea cetățenilor.</li> </ul>	<p><b>4.1 DIGITALIZAREA ADMINISTRAȚIEI PUBLICE</b></p> <hr/> <p><b>4.2 REDUCEREA BIROCRAȚIEI ȘI ADAPTAREA SERVICIILOR LA NEVOILE CETĂȚEANULUI</b></p>

Pentru eliminarea problemelor și provocărilor rezultate în analiza diagnostic și respectiv în procesul de consultare, se propun intervenții în cadrul următoarelor domenii de intervenție, astfel ducând la îndeplinirea obiectivelor strategice (Obiectiv strategic 1- Oraș Verde și rezilient, Obiectiv strategic 2-Oraș Competitiv și Productiv, Obiectiv strategic 3- Oraș just și incluziv, Obiectiv strategic 4 - Oraș inteligent , Obiectiv strategic 5 Oraș bine guvernat) . Aceste intervenții se propun a se realiza în Municipiul Slatina

### 1. Obiectiv strategic 1 - Oraș Verde și rezilient

#### **OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 1.1 Mobilitate Urbană Durabilă**

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Reabilitare și modernizare drumuri de interes local;
- Amenajare și modernizare trotuare/alei pietonale pe străzile de interes local
- Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride
- Realizare rețea de piste dedicate circulației bicicletelor
- Modernizare poduri și podețe la nivelul rețelei rutiere
- Realizare trasee/circuite turistice
- Amenajare/ modernizare stații de transport public
- Construire pasaje pietonale
- Amenajare terminale intermodale
- Sistem de transport public ecologic inclusive în zona periurbana
- Sistem inteligent de planificare a călătoriilor cu transportul public
- Accesibilizare treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici

- Realizare pasaje pietonale subterane sau supraterane
- Realizarea de centre de distribuție a mărfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale
- Realizarea de studii de impact pentru parcări subterane
- Realizare drumuri de legătură
- Reconfigurare intersecții
- Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții
- Centru de management comunitar pentru servicii publice
- Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală
- Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
- Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite
- Amenajare parcări de reședință și reabilitarea celor existente
- Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de traffic
- Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
- Reglementare logistică de aprovizionare
- Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
- Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni
- Amenajare de trasee de plimbare în natura în zona periurbană
- Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului
- Construire parcări pentru biciclete la unitățile de învățământ
- Amenajare parcări colective de tip Park&Ride
- Elaborare politică de parcare la nivel urban
- Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
- Amenajare parcări pentru mijloacele de transport de mare tonaj în zona urbană Funcțională

#### **OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 1.2 *Neutralitate Energetică***

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Creșterea eficienței energetice la nivelul clădirilor publice
- Reabilitarea și creșterea eficienței energetice a clădirilor rezidențiale
- Creșterea eficienței energetice la nivelul unităților de învățământ
- Sisteme de monitorizare și eficientizare a consumului de energie termică în clădiri publice
- Amenajare "acoperiș verde" pe terasele și spațiile comune ale clădirilor publice/rezidențiale în vederea reducerii amprente de CO2

#### **OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 1.3 *Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice***

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Amenajare zone de agrement
- Elaborare Plan de atenuare și adaptare la schimbările climatice
- Lucrări/ regularizări/ îndiguire cursuri de apă
- Extinderea sistemului integrat de colectare selectivă și reciclare a deșeurilor menajere
- Înființarea de centre de colectare deșeurii prin aport voluntary

- Construire de insule ecologice digitalizate

## **2. Obiectiv strategic 2 - Oraș Competitiv și productiv**

### **OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 2.1 Infrastructură publică de calitate**

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Modernizarea, extinderea, dotarea și echiparea unităților de învățământ
- Construire și dotare piețe publice agroalimentare
- Construire și dotare clinici medicale și dispensare umane
- Construire și modernizare săli de sport și terenuri de sport
- Construire și dotare unități de învățământ ante preșcolar, preșcolar și școlar
- Extindere sediu administrativ cu cladire tip NZEB
- Împăduriri/păduri urbane
- Construire campus universitar
- Reabilitare Case de Cultură
- Reabilitare/modernizare/dotare cabinete de medicină școlară
- Dotarea și modernizarea unităților școlare gimnaziale cu echipamente în vederea obținerii avizului de la Inspectoratul Situațiilor de Urgență
- Modernizarea și eficientizarea sistemului de iluminat public
- Proiecte de cooperare transfrontalieră
- Finalizare Sală Polivalentă
- Realizare cinematografe în aer liber
- Reabilitarea, modernizarea și dotarea Centre Culturale
- Un Muzeu de Artă pentru Comunitate
- Reabilitare și modernizare infrastructură piețe
- Crearea și dezvoltarea platformelor digitale de învățare și crearea de bibliotecilor virtuale
- Extinderea și modernizarea sistemului de supraveghere stradal

**OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 2.2 Valorificarea terenurilor și clădirilor pentru investiții strategice**

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Realizare/Amenajare parcuri fotovoltaice
- Amenajare Aqua Park

**OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 2.3 Încurajarea inovației, a start-up-urilor și forța de muncă calificată**

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Înființare Parc de Transfer Tehnologic
- Acordare facilități fiscale pentru mediul de afaceri
- Elaborare strategii de dezvoltare antreprenorială pentru tineri
- Infiintare incubator de afaceri
- Modernizarea infrastructurii turismului
- Sprijinirea producătorilor locali pentru îmbunătățirea capacității de acces pe piața Alimentară

**3. Obiectiv strategic 3 - Oraș Just și incluziv**

**OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 3.1 Accesul facil al tuturor la servicii publice**

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Înființare/extindere rețea de alimentare cu apă, canalizare și distribuție gaze naturale
- Implementare sistem eficient de colectare selectivă și gestionare a deșeurilor (construire centru de colectare, dotarea cu utilajele corespunzătoare și achiziționare europubele și eurocontainere)
- Modernizare sistem de hidranți exteriori de incendiu
- Reabilitarea și extinderea sistemului de alimentare cu apă potabilă și a sistemului de canalizare, evacuare a apei pluviale
- Continuarea parteneriatelor cu impact social
- Dotarea și modernizarea Serviciului de Ambulanță
- Construire/ modernizare/ reabilitare centre de socializare și recreere pentru persoanele vârstnice
- Realizare structuri pentru furnizarea de servicii medicale de urgență/permanentă în cartierele periferice
- Construire de locuințe sociale/de necesitate/pentru tineri/pentru specialiști în sănătate și învățământ
- Extinderea sistemului de supraveghere video

**OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 3.2 Implicarea societății civile și a cetățenilor în dezvoltarea urbană**

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Sprijinirea și întărirea relațiilor cu societatea civilă

**4. Obiectiv strategic 4 - Oraș Inteligent**

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

*Mobilitate Inteligentă*

1. Amplasarea de parcări subterane sau supraterane automatizate în cartierele Municipiului Slatina, care să permită parcare a unui număr mai mare de autovehicule precum și modernizarea sistemelor de gestiune și gestionarea inteligentă a parcarilor la nivelul Municipiului Slatina prin utilizarea de aplicații de parcare inteligente (panouri outdoor privind locurile libere, aplicație pentru parcări care ajută șoferii să fie direcționați către un loc de parcare liber, plata cu card/SMS, tarif dinamic în funcție de ora din zi).
2. Realizarea unui sistem integrat de management al traficului la nivelul intersecțiilor semaforizate existente și intersecțiilor noi care presupune semaforizare și control al traficului, supraveghere video în intersecții, amplasarea de panouri cu mesaje variabile, detecție a depășirii vitezei regulamentare, senzori de greutate în intersecțiile semaforizate, semafoare sincronizate, comunicații prin fibră optică și implementarea unor sisteme informatice integrate privind transportul și gestionarea situațiilor de urgență într-un mod inteligent.
3. Implementarea unui sistem de bike-sharing (piste de biciclete fluorescente și aplicație de navigație pentru bicicliști pe traseele pistelor de biciclete).
4. Modernizarea stațiilor de autobuz (bănci smart, panouri informative, prize electrice alimentate solar, WiFi, terminale self-service de încasare bilete).
5. Wifi gratuit și senzori pentru numărarea călătorilor în autobuze
6. Continuarea amplasării unor stații de încărcare electrice pentru vehicule
7. Sistem outdoor de informare inteligentă referitor la condițiile de trafic
8. Platformă pentru monitorizare și mentenanță predictivă a infrastructurii de transport (înregistrare lucrări de mentenanță, alerte de mentenanță, bugetare predictivă pentru mentenanță, monitorizare rute, monitorizare consum carburant, monitorizare viteză, optimizare moduri de operare)
9. Treceri de pietoni semaforizate cu buton pentru trecere ce permit măsurarea intervalelor de timp în care trec pietonii, echipate cu semnale acustice și tactile pentru persoanele cu dizabilități și butoane dedicate persoanelor vârstnice (cu durată mai mare).
10. Implementarea la nivelul Municipiului Slatina a aplicației „Mobilitatea ca serviciu”
11. Dezvoltarea unei aplicații prin care cetățenii să își închirieze locurile de parcare în timpul zilei
12. Sistem de monitorizare a traficului și Wifi gratuit în punctele intermodale (camere video și numărare mașini și pasageri)

### *Guvernanță Inteligentă*

1. Dotarea Municipiului Slatina cu terminale self-service de încasare bani pentru plăți datorate la bugetul local.
2. Continuarea investițiilor în actualizarea și digitalizarea proceselor și procedurilor din administrația publică, inclusiv investițiile în infrastructura modernă de software și hardware
3. Continuarea investițiilor în platformele digitale de servicii publice
4. Continuarea implementării soluțiilor front-office pentru a îmbunătăți interacțiunile cu cetățenii și întreprinderile (acces clar la documente strategice, ședințe și decizii ale consiliilor locale, cheltuieli bugetare, servicii publice digitale, dezbateri, sondaje sau chiar buget participativ).
5. Investirea în formarea angajaților publici pentru adoptarea soluțiilor digitale, dar și pentru planificarea strategică și implementarea abordărilor pentru oraș inteligent
6. Digitalizarea arhivelor și implementarea de noi arhive digitale sau pentru implementarea unui număr limitat de servicii publice digitale.
7. Dezvoltarea în continuare a cadastrului digital la nivelul ZUF Slatina și asigurarea legăturilor cu bazele de date urbane/metropolitane
8. Elaborarea și livrarea documentelor de urbanism și amenajarea teritoriului în format GIS.
9. Dezvoltarea instrumentelor digitale de monitorizare, prognozare și dezvoltare de scenarii pentru dezvoltarea urbană, pe baza bazelor de date metropolitane/urbane
10. Completarea platformelor digitale de servicii publice cu infrastructură fizică (centre de servicii publice, săli de servicii publice, chioșcuri de servicii publice etc.) care sprijină învățarea și accesul la serviciile digitale
11. Dezvoltarea unei aplicații urbane pentru a îmbunătăți relația cu cetățenii (acestea oferă știri importante, promovează evenimente locale, preiau reclamațiile cetățenilor sau facilitează accesul la serviciile publice).
12. Instalarea de butoane de feedback la ieșirea din instituțiile publice

## Mediu Inteligent

1. Extinderea sistemului de iluminat public inteligent.
2. Extinderea iluminatului public inteligent la trecerile de pietoni.
3. Implementarea unei soluții integrate de smart metering și control consumuri de energie și apă pentru instituții publice, incluzând și o platformă de management.
4. Implementarea soluțiilor inteligente de energie și siguranță în clădirile publice (instituții publice, școli, spitale, etc.), inclusiv prin reabilitare energetică
5. Implementarea soluțiilor inteligente de energie și siguranță în clădirile (blocuri de apartamente) rezidențiale inclusiv prin reabilitare energetică
6. Modernizarea Complexului Comercial Bazar, inclusiv încălzire prin utilizarea energiei alternative
7. Implementarea unor soluții inteligente de măsurare pentru gospodăriile din Municipiul Slatina de către furnizorii de energie electrică (Electrica, Enel, CEZ, E.ON) pentru reducerea consumului de energie.
8. Reabilitarea centralelor termice și a rețelelor termice primare și secundare și integrarea unei platforme IT, senzori și contoare pentru managementul rețelelor termice inteligente.
9. Construirea și modernizarea sistemelor de irigare - Senzori de sol care oferă date în direct despre umiditate, temperatura, viteza vântului, lumina soarelui și presiunea atmosferică.
10. Implementarea unei soluții de monitorizare, analiză predictivă și avertizare a atingerii capacității de umplere - containere de deșeuri inteligente și a unei aplicații mobilă asociată pentru cetățeni, cu localizarea pubelelor și nivelul aferent de umplere.
11. Implementarea unui sistem de energie regenerabilă - Panouri solare distribuite prin oraș pentru producerea de apă caldă menajeră și panouri solare pentru sistemul de iluminare inteligentă.
12. Dezvoltarea rețelelor digitale pentru monitorizarea calității factorilor de mediu, inclusiv democratizarea monitorizării și includerea cetățenilor în proces (de exemplu, măsurători ale calității aerului)
13. Implementarea în continuare a măsurătorilor inteligente și a soluțiilor digitale pentru monitorizarea și îmbunătățirea eficienței energetice
14. Dezvoltarea unei aplicații inteligente care monitorizează calitatea aerului în timp real din Municipiul Slatina și a zonelor cu poluatori importanți.
15. Îmbunătățirea curățeniei din Municipiul Slatina prin montarea unor pubele inteligente (hidraulice) care vizează îmbunătățirea ratelor de reciclare, dar și pentru evitarea vandalismului și îmbunătățirea curățeniei.
16. Utilizarea aplicației pentru reducerea deșeurilor alimentare.
17. Utilizarea aplicației de reciclare a deșeurilor.
18. Înființarea unui Centru pentru Energie Regenerabilă și Educație Ecologică.
19. Realizarea unei platforme online pentru colectarea și afișarea datelor de mediu (corelată cu baza de date regională).
20. Sistem de reciclare a ambalajelor din sticlă, plastic și aluminiu – implementarea automatului pentru reciclarea ambalajelor pentru colectare selectivă.

## Mod de Viață Inteligent

1. Implementarea unei aplicații privind statistica medicală și digitalizarea proceselor
2. Amenajarea unor străzi cu mobilier stradal inteligent: stații electrice pentru încărcarea bicicletelor/ trotinetelor electrice, cadre de parcare pentru biciclete, bănci smart, Wi-Fi gratuit, scaune, mese, sisteme de afișaj, cișmele, prize USB pentru încărcarea dispozitivelor mobile precum și sistem de iluminat public inteligent, eficient din punct de vedere energetic, cu sistem îmbunătățit de colectare a apelor pluviale și cu sistem de irigare cu senzori.
3. Realizarea unor rețele de trasee pietonale la nivelul municipiului Slatina și integrare de mobilier stradal inteligent.
4. Continuarea introducerii WIFI în locurile publice în care nu există, inclusiv în mijloacele de transport în comun.
5. Implementarea unor soluții software pentru a digitaliza datele furnizate de camerele de supraveghere (de exemplu, numără mașinile, monitorizează disponibilitatea parcarilor pe stradă etc.).

6. Continuarea dotării spitalelor cu echipamente de telemedicină și pregătirea personalului medical pentru a utiliza noile soluții digitale.
7. Continuarea digitalizării patrimoniului, muzeelor și evenimentelor online (utilizarea codurilor QR pe mobilierul stradal și panourile de informații).
8. Completarea platformelor digitale de servicii publice cu infrastructură fizică (centre de servicii publice, săli de servicii publice, chioșcuri de servicii publice etc.) care sprijină învățarea și accesul la serviciile digitale
9. Asigurarea unui ghișeu unic digital pentru companii la nivel Municipiului Slatina
10. Furnizarea de date urbane actualizate cu privire la proprietatea disponibilă pentru investiții și date relevante pentru atragerea investițiilor
11. Cartografierea și implicarea ecosistemelor de inovare locale în co-crearea de soluții urbane; dezvoltarea achizițiilor publice inovatoare și parteneriatelor public-private pentru a implica ecosistemele antreprenoriale și de inovare locale
12. Investirea în e-servicii incluzive (e-learning, e-sănătate, servicii sociale etc.), prin evaluarea și luarea în considerare a nevoilor specifice ale grupurilor vulnerabile
13. Implementarea unui City Pass pentru turiști – sistem integrat care oferă intrarea sau reduceri privind un anumit număr de facilități culturale, oferte în baruri și restaurante, acces la mijloacele de transport în comun, închirieri de biciclete etc. (orașe turistice).
14. Dezvoltarea unei monede locale pentru încurajarea consumului de produse și servicii locale.
15. Utilizarea dronelor pentru a inspecta zonele sau situațiile de risc.

#### Cetățeni Inteligenți

1. Amenajarea unui centru cultural ce vizează stimularea creativității, științei și tehnologiei în rândul tinerilor prin dezvoltarea unui hub activ de inovare de business și de cercetare, un spațiu de co-working și evenimente, o platformă de comunicare, învățare, promovare, networking pt business și educație.
2. Sprijinirea dezvoltării abilităților tehnice și promovarea domeniilor STEM într-un centru regional sau județean de tehnologii și activități de aplicare
3. Implementarea unei soluții complete și modulare de clasa digitală în școli în municipiul Slatina inclusiv cataloage electronice pentru elevi și suportul educațional pentru diverse teme de dezvoltare a cunoștințelor
4. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor TIC pentru a asigura acoperirea la nivelul municipiului
5. Dezvoltarea, modernizarea și digitalizarea infrastructurii de învățământ profesional și tehnic.
6. Crearea unui centru comunitar integrat care include programe digitale de dezvoltare a abilităților
7. Continuarea dezvoltării platformei primăriei Slatina pentru comunicarea cu cetățenii

#### Economie Inteligentă

1. Proiectarea și derularea de evenimente de tip hackathon de inovație urbană
2. Dezvoltarea unui Centru de Inovare Digitală (DIH).
3. Crearea/susținerea infrastructurii inovatoare de sprijin pentru afaceri – spații de lucru în comun, laboratoare Fab Lab, etc.
4. Dezvoltarea de parteneriate pentru a sprijini programele de formare și învățare profesională pentru viitoarele locuri de muncă
5. Furnizarea de date urbane actualizate cu privire la proprietatea disponibilă pentru investiții și date relevante pentru atragerea investițiilor
6. Realizarea unui incubator de start-up-uri pentru companii care oferă soluții în domenii precum mobilitatea urbană, economie circulară, durabilitate/mediu, soluții inteligente pentru sănătate.
7. Asigurarea unui ghișeu unic digital pentru companii la nivelul Municipiului Slatina

### 5. Obiectiv strategic 4 - Oraș Bine Guvernat

#### OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 4.1 Digitalizarea Administrației Publice

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Implementarea sistemului de informare și plată a taxelor în sistem on line
- Digitalizare unități de învățământ
- Digitalizarea administrației publice

#### **OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 4.2 Reducerea birocrăției și adaptarea serviciilor la nevoile cetățeanului**

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- Creare birou unic pentru cetățeni.

#### **4.1. LISTA LUNGĂ DE IDEI DE PROIECTE**

Lista de idei de proiecte aferentă SIDU Municipiul Slatina 2021-2027 cuprinde idei de proiecte pentru Municipiul Slatina și zona periurbana a municipiului.

Rolul determinant al Primăriei Municipiului Slatina este de a stimula și sprijini creșterea prosperității teritoriului, respectiv ridicarea bunăstării cetățenilor acestuia, direcția de orientare fiind creșterea continuă a calității vieții, în contextul formării în perspectivă a unui spațiu urbanistic comun, urmărind implementarea tuturor principiilor necesare asigurării unei coeziuni teritoriale. Delimitarea teritoriului a fost justificată de necesitatea promovării proiectelor de infrastructură în spațiul urban funcțional, reflectând opțiunile autorităților publice, opțiunile cetățenilor, ale actorilor de la nivel local și ale echipei de elaborare a SIDU Municipiul Slatina.

Obiectivele specifice stabilite țin de alinierea Municipiului Slatina la standardele economice și sociale euro-atlantice, în consens cu cele naționale, de instaurare în teritoriul urban funcțional a unui climat de piață aliniat procedurilor competiționale internaționale și, nu în ultimul rând, de creștere a coeziunii economice și sociale.

Între principalele direcții de activitate ale Municipiului Slatina regăsim elemente legate de promovarea unei strategii coerente de dezvoltare durabilă, de aplicare de politici publice care să permită o creștere continuă de valoare adăugată, de atragere, facilitare și sprijinire a investițiilor directe, de elaborare a unor proiecte cu impact major pentru sustenabilitatea zonei.

În vederea reflectării corecte a nevoilor de la nivelul zonei urbane funcționale, dezvoltarea ideilor de proiect și transpunerea lor într-o listă lungă de proiecte a avut la bază concluziile procesului de analiză a situației existente, precum și rezultatele consultărilor cu societatea civilă, antreprenori, cetățeni și alți actori interesați. O participare cât mai largă este esențială în vederea identificării celor mai relevante proiecte pentru o varietate de actori locali.

Listă extinsă a proiectelor propuse în cadrul elaborării Municipiului Slatina poate fi consultată la finalul acestui document,

Lista lungă de idei de proiecte a avut la bază:

**I. Colectarea de soluții / idei de proiecte în cadrul procesului de consultare publică** - Procesul de consultare în cadrul procesului de elaborare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina (2021-2027) a fost realizat prin următoarele instrumente:

**(1) Cercetare sociologică** - Instrumentele de cercetare au inclus Barometrul Urban privind Calitatea Vieții realizat de către Banca Mondială în perioada 1 iulie -15 august 2020, care a utilizat Ancheta bazată pe chestionar ca metodă exclusivă de colectare a datelor (telefonice și față în față). Au fost avute în vedere și rezultatele unui sondaj trimis prin e-mail către cele 319 de administrații locale din România, cu 259 de răspunsuri (inclusiv municipiul Slatina), în perioada februarie-martie 2020.



**(2) Colectare de provocări și soluții (platforma Citadini.ro, Facebook)** - Acțiunile de implicare a părților interesate pentru elaborarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană au inclus și colectarea de provocări și soluții urbane din partea locuitorilor Slatinei prin două platforme online dedicate Politicii Urbane a României (site-ul web citadini.ro și pagina de Facebook - Politică Urbană a României).

**(3) Consultările tematice** au fost realizate cu actori ai societății civile, având ca scop validarea ipotezelor analizei-diagnostic, precum și identificarea problemelor și provocărilor la nivel sectorial și propunerea unor soluții sau idei de proiecte.

#### **(4) Bugetare participativă**

##### **II. Analizarea punctelor slabe și propunerea de soluții pentru transformarea acestora în puncte tari**

Astfel, în scopul realizării obiectivelor, măsurilor și acțiunilor Strategiei de Dezvoltare au fost identificate și dezvoltate idei de proiecte care reunesc atât propuneri de intervenții aflate într-un stadiu mai avansat de pregătire (elaborare de analize, documentații tehnice, pregătirea unei cereri de finanțare etc.), cât și idei de proiecte aflate într-un stadiu relativ incipient, care vor intra în etapa de pregătire propriu-zisă după aprobarea documentului strategic. Aceste proiecte contribuie la realizarea priorităților și măsurilor incluse în strategie, prin intermediul cărora se pot rezolva nevoile identificate la nivelul zonei urbane funcționale.

În ceea ce privește procesul de colectare, propunerile de proiecte au fost obținute în cadrul întâlnirilor de lucru cu societate civilă, domeniul de afaceri, UAT-uri, asociații și organizații. Totodată, portofoliul cuprinde atât proiecte sectoriale, cât și proiecte integrate de intervenție, care acoperă toate domeniile vizate de strategie, în aceasta regăsindu-se atât intervenții de tip "hard" (proiecte de infrastructură de transport, utilități publice etc.), cât și "soft" (proiecte privind sprijinirea comunităților defavorizate, dezvoltarea capacității administrative, încurajarea parteneriatelor etc.).

Precizăm că lista proiectelor prezentate la finalul acestui document nu are caracter exhaustiv și poate fi actualizată și integrată cu proiecte suplimentare pe parcursul perioadei de implementare a strategiei, existând totodată posibilitatea ca aceasta să fie supusă actualizărilor impuse de eventualele modificări ale contextului socio-economic de la nivel zonei urbane, de reprioritizarea intervențiilor și direcțiilor de acțiune sau de apariția unor oportunități de finanțare suplimentare.

## SECȚIUNEA 5: IMPLEMENTAREA, MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA

### 5.1. RESPONSABILITĂȚILE ȘI PLANUL DE ACȚIUNE PENTRU IMPLEMENTAREA STRATEGIEI

#### Context instituțional

În 1990, aranjamentele instituționale erau definite ca „... un compozit de legi, obiceiuri, organizații și strategii de gestionare stabilite de către societate pentru a aloca resurse limitate și valori care concurează pentru un scop social ...” (Sorensen).

Pentru administrația publică locală trebuie avute în vedere atât componente ale sistemului instituțional național, cât componente instituționale locale și asigurarea corelării acestora pentru a putea atinge obiectivele stabilite, astfel încât să se asigure o dezvoltare continuă a comunității. Administrația publică locală trebuie să aibă capacitatea de a implementa legislația și politicile economice și sociale naționale, fără a neglija specificul local, nevoile și dorințele comunității, în contextul unor continue schimbări legislative, economice sau politice.

Cu toate acestea, se aplică o înțelegere mai îngustă a conceptului de instituție, aproape de definiția formală a organizațiilor: o structură în cadrul căreia oamenii cooperează în funcție de rolurile acceptate și recunoscute. De aceea este foarte important ca în cadrul instituției primăriei să existe structuri specializate care colaborează pentru atingerea obiectivelor strategice și care se bazează pe competențele angajaților, funcționari publici.

Odată cu trecerea de la comunism la democrația pluralistă și economia de piață, a fost necesar ca la nivelul administrației publice locale să fie luate toate măsurile pentru asigurarea îmbunătățirii calității guvernării, a creșterii eficienței, credibilității și transparenței în vederea asigurării succesului strategiilor de dezvoltare locală și pentru clădirea încrederii cetățenilor în administrația publică.

Strategiile de dezvoltare durabilă și cele sectoriale, precum și alte documente strategice adoptate de către structura legislativă locală (Consiliul Local) au constituit, de-a lungul timpului, documente ce au stat la baza măsurilor și proiectelor implementate de către primăria municipiului Slatina.

Din punct de vedere instituțional, au fost luate o serie de măsuri care să asigure o bună implementare a proiectelor, contribuind astfel la creșterea și îmbunătățirea procesului de guvernare.

Cu toate acestea, conform rezultatelor consultării publice realizate pentru conturarea prezentului document, există încă probleme la nivelul comunității, probleme ce trebuie rezolvate pentru a crește atât nivelul de trai, cât și calitatea serviciilor oferite de administrație către comunitate.

Analiza contextului instituțional și urban, realizată statistic și prin consultare publică, a vizat cele cinci provocări specificate în articolul 7 din Regulamentul (UE) nr. 1301/2013: provocări economice, sociale, climatice, demografice și de mediu.

În urma procesului de analiză și diagnostic se remarcă, din punct de vedere instituțional, următoarele probleme:

- Implicarea politicianului în probleme tehnice/deciziile exclusiv profesionale;
- Relație de comunicare și colaborare deficitară între societatea civilă/mediul economic/mediul educațional și administrația publică;
- Serviciile on-line oferite de Primăriei sunt îmbunătățite
- Direcția de Urbanism dispune de personal minim ceea ce face ca autorizațiile de construire să fie eliberate cu întârziere;
- Administrația publică locală nu acordă facilități mediului de afaceri;
- Probleme evidențiate de mediul de afaceri ca urmare a chestionării acestuia de către Patronatul Întreprinderilor Mici și Mijlocii din România,: instabilitate legislativă, reglementări inutile și costisitoare, corupția din administrația publică, lipsa personal calificat;
- Gradul de colectare a taxelor și impozitelor locale este situat sub media națională;
- Distanța mare între sediul primăriei și a principalelor servicii din subordine și cartierele de locuințe

- Administrația nu are un plan integrat de promovare a municipiului care să contribuie la atragerea de investitori și la dezvoltarea economică;
- Nu există o structură care să asigure consultarea și colaborarea cu instituțiile publice descentralizate, operatorii utilităților publice, mediul de afaceri;
- Nu există o structură care să asigure accesul rapid al cetățenilor la serviciile oferite de primărie (birou unic) și rezolvarea cu celeritate a problemelor .

Toate aceste probleme au fost analizate și s-au găsit soluții pentru rezolvarea lor. Aceste soluții se regăsesc în proiectele propuse, ce vor contribui la atingerea obiectivului general și a obiectivelor strategice ale Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană 2021 – 2027.

Prin bugetare participativă s-au creat relații de parteneriat între administrația publică și cetățeni, în vederea implicării acestora în mod activ, prin idei, sugestii, propuneri, la îmbunătățirea calității vieții comunității locale și o bună colaborare cu societatea civilă.

## Guvernanță locală

**Elaborarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea strategiei de dezvoltare are la baza mecanismul de guvernanță structurat pe doua nivele**, respectiv nivelul decizional și nivelul executiv, cu atribuții clar definite pentru fiecare în parte:

- Nivelul decizional - cu responsabilitatea de a aproba documentul strategic și de a asigura mecanismul de guvernanță.
- Nivelul executiv – cu responsabilități în: elaborarea/actualizarea, implementarea, monitorizarea evaluarea SIDU Municipiul Slatina 2021-2023; derularea proceselor de consultare parteneriala; elaborarea procedurii de priorizare a ideilor de proiecte și aplicarea a acesteia.

În îndeplinirea atribuțiilor derivate din responsabilitățile ce-i revin structura de management responsabilă cu implementarea, monitorizarea și evaluarea documentului strategic va ține cont de:

- Planul de implementare a proiectelor din cadrul SIDU Municipiul Slatina 2021-2027
- Sistemul de monitorizare și evaluare

## Plan de implementare SIDU Municipiul Slatina 2021-2027

Pentru implementarea Strategiei de Dezvoltare a Municipiului Slatina și listei de proiecte aferente , se conturează un plan de implementare având în vedere structură de organizare și departamente funcționale.

Astfel, odată stabilite proiectele prioritare și domeniile de interes de la nivelul Municipiului Slatina, în vederea asigurării implementării acestora vor fi realizate/parcurse următoarele etape/activități, care sunt necesare la nivel general, urmând ca detaliile să fie elaborate pentru fiecare proiect în parte, în funcție de specificul acestora și numai dacă acest lucru este esențial necesar pentru faza de implementare:

- a. Serviciul de proiecte europene/integrare elaborează documentele necesare pentru demararea procedurilor de achiziție publică în vederea stabilirii operatorului economic responsabil cu întocmirea documentației tehnico-economice necesare pentru obținerea finanțării pentru implementarea proiectului, ținând cont de specificul finanțării (fonduri nerambursabile, fonduri guvernamentale, buget local).

În cazul în care documentațiile sunt deja întocmite Serviciul de proiecte europene/integrare se va ocupa de întocmirea documentelor necesare pentru actualizarea acestora și alinierea conținutului în funcție de cerințele stabilite de finanțator.

În aceasta etapă Serviciul de proiecte europene/integrare se consultă cu alți specialiști din cadrul altor departamente ale Autorității Publice Locale, în mod special Serviciul Investiții, Direcția Generală Tehnică și de Investiții, Serviciul Buget și finanțări nerambursabile din fonduri publice și alte astfel de departamente în funcție de specificul și tematica proiectului (ex: dacă este vorba despre un proiect care vizează achiziția de autobuze electrice pentru transportul public local, consultarea se va face cu Serviciul Autoritatea Locală de Autorizare Transport).

- b. Pe baza documentelor întocmite de Serviciul de proiecte europene/integrare și aprobate de conducătorul instituției, conform regulamentului de funcționare a Autorității Publice Locale, Compartimentul Achiziții Publice întocmește documentele necesare pentru derularea procedurilor de achiziție publică pentru contractul de servicii.
- c. În baza unei dispoziții de primar se numește comisia de evaluare pentru procedura de achiziție publică. În cadrul acestei comisii sunt desemnați reprezentanți ai Serviciului de proiecte europene/integrare sau cel desemnat de fiecare partener, Compartimentului de Achiziții Publice, Serviciului Contencios Administrativ, Juridic, Serviciului Investiții și orice alt angajat al Unității Administrativ Teritoriale, care deține expertiza necesară pentru evaluarea ofertelor depuse. Comisia responsabilă, cu evaluarea ofertelor va derula procedurile necesare pentru stabilirea ofertantului desemnat câștigător iar întocmirea și semnarea contractului este în responsabilitatea Compartimentului Achiziții Publice.
- d. Pe durata derulării contractului de servicii, membrii desemnați în comisia de evaluare vor colabora cu ofertantul câștigător pentru elaborarea documentației, verificarea și ulterior aprobarea acesteia. De asemenea, aceștia vor întocmi documentele necesare pentru recepția documentației și plata contravalorii serviciilor contractate, care se realizează de reprezentanți ai Direcției Buget, Contabilitate și Fiscalitate.
- e. În cazul în care acest lucru este necesar, pentru asigurarea stabilirii unei soluții tehnice/logistice agreeate la nivel local, Serviciul Serviciul de proiecte europene/integrare stabilește termenii, detaliile și desfășoară procedurile necesare pentru procesul de consultare publică referitor la: tematica, obiectivele, rezultatele, impactul proiectului.
- f. După predarea documentației se întocmesc documentele necesare pentru aprobare prin Hotărâri de Consiliu Local a indicatorilor tehnico-economici și a proiectului, rezultatul fiind emiterea unei Hotărâri de Consiliu Local în funcție de specificul finanțatorului și regulamentele interne ale Autorității Publice Locale.
- g. Serviciul de proiecte europene/integrare este responsabil pentru identificarea corectă a sursei de finanțare pentru proiect, întocmirea documentelor necesare pentru depunerea cererii de finanțare, comunicarea cu finanțatorul pe procesul etapei de evaluare și ulterior semnarea contractului de finanțare de către reprezentantul legal al Unității Administrativ Teritoriale.
- h. Serviciul de proiecte europene/integrare este responsabil de obținerea avizelor și autorizațiilor necesare pentru implementarea obiectivului de investiții, prin depunerea documentelor necesare, urmând ca în final Serviciul Urbanism din cadrul Unității Administrativ Teritoriale să emită autorizația de construire.
- i. În vederea derulării achizițiilor publice pentru atribuirea contractului de lucrări sau de furnizare se parcurg aceleași etape detaliate anterior pentru situația contractului de servicii. De asemenea, procedura este similară pentru contractele de asistenta tehnică, consultanța, audit, publicitate, dirigenție de șantier în funcție de procedurile legale și de specificul solicitat de finanțator.
- j. În etapa de implementare a proiectului, prin dispoziție de primar se stabilește echipa de implementare, care, în general, este alcătuită din reprezentanți ai Serviciului Proiecte Europene, Direcției Buget, Contabilitate și Fiscalitate, Serviciului Contencios Administrativ, Juridic, Serviciului Investiții și alte departamente în funcție de specificul proiectului (ex: Biroul Energetic și de Utilități Publice, Serviciul Administrare Străzi și Sistemizare Rutieră etc.).
- k. Pe durata de execuție a lucrărilor echipa de implementare este responsabilă cu monitorizarea execuției lucrărilor, verificarea asigurării îndeplinirii condițiilor de calitate și compatibilitate, verificarea situațiilor de lucrări și de plată, întocmirea rapoartelor către finanțator, comunicarea cu reprezentanții finanțatorului, respectarea etapelor necesare pentru asigurarea îndeplinirii obiectivelor proiectului și a indicatorilor stabiliți, evaluarea riscurilor, identificarea problemelor apărute și soluționarea acestora.
- De asemenea, se are în vedere asigurarea vizibilității proiectului, comunicarea cu reprezentanții comunității locale și cu organismele sau instituțiile abilitate pentru asigurarea transparenței și diseminării procedurilor de implementare a activităților incluse în cadrul proiectului.

l. După finalizarea execuției contractului de lucrări, echipa de proiect este responsabilă cu întocmirea documentelor necesare pentru recepția și punerea în funcțiune a lucrărilor.

m. În perioada de monitorizare, echipa de proiect împreună cu reprezentanți ai departamentelor de specialitate din cadrul Unității Administrative Teritoriale (în special Serviciul Investiții, Serviciul Patrimoniu, Direcția Generală a Domeniului Public) sunt responsabili pentru asigurarea funcționării sau păstrării integrității constructive și funcționale a obiectelor de investiție realizate în cadrul proiectului.

Etapa finală este Evaluarea implementării SIDU de către Structura de Monitorizare și Evaluare privind stadiul de implementare a țăintelor asumate prin SIDU și pregătirea actualizării documentelor strategice pentru perioada post 2030.

## 5.2 SISTEMUL DE MONITORIZARE ȘI EVALUARE

### Planificarea monitorizării și evaluării documentului strategic

În vederea asigurării unui proces de monitorizare și evaluare eficient și eficace a documentelor programatice de dezvoltare urbană durabilă după primirea notificării cu privire la conformitatea administrativă și admisibilitatea documentului strategic, coordonatorul structurii de management și implementare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina va propune membrii structurii care participă la ședința de demarare a procesului de monitorizare și evaluare a documentelor programatice de dezvoltare urbană. La această ședință vor participa toți membrii structurii de management și implementare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina. În cadrul ședinței se vor prezenta atribuțiile tuturor participanților, se vor aproba metodele de monitorizare și evaluare a documentelor strategice și se va stabili calendarul ședințelor de monitorizare, respectiv de evaluare a documentelor programatice privind dezvoltarea urbană.

### Monitorizarea și evaluarea documentului programatic

**Monitorizarea și evaluarea internă a SIDU** va fi realizată de către membrii structurii de management și implementare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pe toată perioada de programare stabilită în cadrul documentului strategic, respectiv până în anul 2030. În activitatea de monitorizare și evaluare a documentului strategic se vor utiliza următoarele tipuri de ședințe:

- **ședințe anuale de monitorizare a documentului strategic;**
- **ședință de evaluare preliminară a documentului strategic;**
- **ședință de evaluare finală a documentului strategic;**
- **ședințe ad-hoc de monitorizare/evaluare a documentului strategic.**

### Ședințele anuale de monitorizare a documentului strategic

Ședințele vor avea în vedere:

- monitorizarea stadiului proiectelor propuse în cadrul documentului strategic;
- analiza strategiei de management a riscurilor în implementarea SIDU;
- stabilirea activităților pe următorul an și a responsabililor pentru fiecare activitate în parte;
- prezentarea eventualelor probleme identificate în îndeplinirea atribuțiilor desemnate.

În vederea realizării activităților de monitorizare propuse se vor formula note interne către departamentele/serviciile din cadrul structurii partenariale în vederea colectării datelor și informațiilor necesare cu privire la stadiul proiectelor inițiate de municipalitate.

Acțiunile necesare pentru realizarea ședinței anuale de monitorizare vor fi inițiate și finalizate în primul semestru al anului și vor viza activitățile realizate în anul anterior ședinței de monitorizare. Ca urmare a

desfășurării ședinței de monitorizare va rezulta un Raport de monitorizare, elaborat în 3 zile de la momentul desfășurării ședinței de monitorizare, semnat de toți membrii desemnați în structura de management și implementare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina

#### **Ședința de evaluare preliminară a documentului strategic**

Ședința va avea în vedere:

- stadiul atingerii indicatorilor stabiliți în planul de implementare a SIDU Municipiul Slatina;
- gradul de atingere a obiectivelor stabilite în cadrul documentului strategic;
- analiza problemelor apărute sau ce se previzionează;
- analiza recomandărilor venite din partea autorităților implicate în procesul de implementare a dezvoltării urbane durabile;
- propunerea de soluții în vederea atingerii obiectivelor și indicatorilor stabiliți în cadrul documentului strategic.

Desfășurarea ședinței de evaluare preliminară va presupune realizarea următoarelor activități:

- Colectarea datelor necesare evaluării stadiului indicatorilor SIDU Municipiul Slatina, respective transmiterea de adrese către instituții de interes local, regional și național și centralizarea informațiilor primite;
- Organizarea unei întâlniri în cadrul căreia se va stabili modul de lucru pentru realizarea evaluării preliminare a documentului strategic;
- Elaborare și aprobare Raport preliminar de evaluare. Ședința de evaluare preliminară a documentului strategic va fi realizată în anul 2027.

#### **Ședința de evaluare finală a documentului strategic**

Ședința va avea în vedere:

- stadiul atingerii indicatorilor stabiliți în planul de implementare a SIDU;
- gradul de atingere a obiectivelor stabilite în cadrul documentului strategic;
- impactul documentului strategic la nivel local.

Desfășurarea ședinței de evaluare finală va presupune realizarea următoarelor activități:

- Colectarea datelor necesare evaluării stadiului indicatorilor SIDU, respectiv transmiterea de adrese către instituții de interes local, regional și național și centralizarea informațiilor primite;
- Organizarea unei întâlniri în cadrul căreia se va stabili modul de lucru pentru realizarea evaluării finale a documentului strategic;
- Elaborare și aprobare Raport final de evaluare.

Ședința de evaluare finală a documentului strategic va fi realizată în a doua jumătate a anului 2030. În cazul apariției situațiilor cu risc, membrii structurii de management și implementare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina vor organiza **ședințe ad-hoc de monitorizare/evaluare a documentului strategic**. Astfel de ședințe pot viza activități generate de necesitatea revizuirii documentului strategic, de apariția de riscuri în implementarea documentului strategic, de situații neprevăzute.

**La nivel intern, principalele mecanisme de monitorizare, control și evaluare a obiectivelor și indicatorilor stabiliți în cadrul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană sunt următoarele:**

1. **Ședință de demarare a procesului de monitorizare și evaluare**
2. **Ședințe anuale de monitorizare**
3. **Ședință de evaluare preliminară**
4. **Ședința de evaluare finală**
5. **Ședințe ad-hoc de monitorizare/evaluare a documentului strategic**

## Indicatori de monitorizare și evaluare

### Mecanismul de implementare propus pentru implementarea SIDU

Pentru dezvoltarea unui cadru de monitorizare și evaluare, există două tipuri de indicatori de avut în vedere: indicatori de realizare imediată (output), referitori la rezultatele proiectelor, respective indicatori de impact, definiți definit pe un palier mai general, ca fiind „schimbarea care poate fi atribuită în mod credibil unei intervenții” (Direcția Generală pentru Politică Regională și Urbană) – în acest caz, implementării SIDU. Aceste două tipuri de indicatori sunt prezentate în continuare, alături de unitățile de măsură, nivelurile de referință și țintele asumate.

În aplicarea acestor indicatori, trebuie subliniată importanța unei liste de proiecte prioritare, cu termene și bugete clare, comunicate transparent către comunitatea locală. Astfel, monitorizarea și evaluarea se vor concentra pe lista scurtă de proiecte, și nu pe o listă lungă de proiecte, neierarhizate și dificil de urmărit.

**Tabel 4. Indicatori de realizare imediată (output)**

Cod referință	Indicator de realizare imediată (output)	Unitatea de măsură	Nivel de referință (2023)	Țintă intermediară (2027)	Țintă finală (2030)
#1.1.1	Lungimea drumurilor noi care beneficiază de sprijin – autostrăzi, drumuri expres, variante de ocolire	Km			
#1.1.2	Număr pasageri transportați cu trenul per an	Numar pasageri			
#1.1.3	Lungimea drumurilor noi care beneficiază de sprijin – regionale / județene / metropolitane	Km			
#1.1.4	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate	Km			
#1.1.5	Întreținerea drumurilor	%			
#1.1.6	Densitatea rețelei de drumuri publice	Km			
#1.1.7	Locuri parcare nou construite	nr			
#1.1.8	Soluții tehnice de fluidizare a traficului implementate	nr			
#1.1.9	Număr accidente pe drumurile publice din incinta urbanului în Municipiul Slatina	nr			
#1.1.10	Număr decese accidente pe drumurile publice din incinta urbanului	Nr.			
#1.1.11	Material rulant ecologic pentru transportul public	Nr			
#1.1.12	Număr pasageri transportați cu TPUrban/ TPMetropolitan per an	Nr.			
#1.1.13	Stații TP ZUF construite sau modernizate	Nr.			
#1.1.14	Cota modală a deplasărilor cu mijloacele de transport public	%			

#1.1.15	Procentul de persoane care se află la 0,5 km de tranzitul public care circulă cel puțin la fiecare 20 de minute	%			
#1.1.16	Sisteme de management al traficului (e-ticketing și sistem de informare călători) specifice pentru transportul public de călători	Unitate			
#1.1.17	Stații reîncărcare mașini electrice	Nr			
#1.1.18	Piste ciclabile construite sau modernizate	Km			
#1.1.19	Alei pietonale/trotuare construite sau modernizate în Municipiul Slatina	Km			
#1.1.20	Lungime trotuare Municipiul Slatina	km			
#1.1.21	Cotă modală a deplasărilor nemotorizate	%			
#1.1.22	Pasaje și treceri de pietoni construite sau modernizate	Nr.			
#1.1.23	Conexiuni intermodale - noi sau modernizate	Nr.			
#1.1.24	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	Puncte de realimentare/reîncărcare			
#1.1.25	Orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate	Orașe mari și mici			
#1.1.26	Populația vizată de proiecte derulate în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată	Persoane			
#1.1.27	Strategii de dezvoltare teritorială integrată care beneficiază de sprijin				
<b>1.2 Neutralitate Energetică</b>					
#1.2.1	Blocuri care beneficiază de sprijin pentru îmbunătățirea performanței energetice a locuinței	Nr			
#1.2.2	Suprafața clădirilor publice care beneficiază de sprijin pentru îmbunătățirea performanței energetice	Mp			
#1.2.3	Număr de clădiri publice reabilitate termic	Nr			
#1.2.4	Unități publice în care sunt utilizate sisteme de iluminat eficiente energetic	Nr			
#1.2.5	Conducte de rețea pentru încălzirea urbană nou construite sau modernizate	Km			
#1.2.6	Putere anuală produsă de infrastructurile	MWh			



	generatoare de energie verde nou construite				
#1.2.7	Populația vizată de proiecte derulate în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată	Persoane			
#1.2.8	Strategii de dezvoltare teritorială integrată care beneficiază de sprijin	Contributii la strategii			
<b>1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice</b>					
#1.3.1	Lungimea malurilor de râuri/lacuri prevăzute cu lucrări împotriva inundațiilor noi / consolidate	Km			
#1.3.2	Suprafața spațiilor verzi urbane în Municipiul Slatina	Ha			
#1.3.3	Suprafață verde per cap de locuitor	Mp			
#1.3.4	Indice Calitate Aer (ICA)	%			
#1.3.5	Investiții în facilități pentru colectarea selectivă a deșeurilor	EURO			
<b>2.1 Infrastructura publică de calitate</b>					
#2.1.1	Capacitatea claselor din cadrul infrastructurilor pentru îngrijirea copiilor (creșe) care beneficiază de sprijin (noi sau modernizate)	Persoane			
#2.1.2	Capacitatea claselor din cadrul infrastructurilor din domeniul învățământului (grădinițe) care beneficiază de sprijin (noi sau modernizate)	Persoane			
#2.1.3	Capacitatea claselor din cadrul infrastructurilor din domeniul învățământului (școli / licee) care beneficiază de sprijin (noi sau modernizate)	Persoane			
#2.1.4	Studenti înscriși anual la programele educaționale (licență, masterat și doctorat) ale instituțiilor de învățământ superior din Municipiul Slatina	Nr.			
#2.1.5	Ponderea unităților de învățământ din municipiu care dețin autorizație de funcționare ISU la începerea anului școlar	%			
#2.1.6	Reducerea ratei de abandon școlar	%			
#2.1.7	Săli de sport sau baze sportive construite sau modernizate	Nr.			
#2.1.8	Locuri de joacă construite sau modernizate	Nr			
#2.1.9	Zone de agrement construite sau modernizate	Nr			

#2.1.10	Suprafața clădirilor publice reabilitate sau modernizate	Mp			
#2.1.11	Spații urbane regenerare	Mp			
#2.1.12	Lungimea rețelei de iluminat stradal	Km			
#2.1.13	Lungime rețelei de iluminat stradal modernizată	Km			
#2.1.14	Lungimea rețelei de canalizare la nivelul Municipiului Slatina	Km			
#2.1.15	Lungime străzilor cu conducte de canalizare modernizate	Km			
#2.1.16	Procentul străzilor cu conducte de canalizare	%			
#2.1.17	Lungimea totală a rețelei de distribuție a apei potabile la nivelul Municipiului Slatina	Km			
#2.1.18	Procentul lungimii străzilor orășenești cu rețea de apă în lungimea străzilor orășenești	%			
#2.1.19	Lungimea totală a rețelei de distribuție gaze	Km			
#2.1.20	Ponderea lungimii străzilor orășenești cu rețea de gaz în lungimea străzilor orășenești	%			
#2.1.21	Populația vizată de proiecte derulate în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată	nr			
#2.1.22	Strategii de dezvoltare teritorială integrată care beneficiază de sprijin	Contributii la strategii			
<b>2.2 Valorificarea terenurilor si clădirilor pentru investiții strategice</b>					
#2.2.1	Număr total de sosiri ale turiștilor în unitățile de primire turistică	Mii			
#2.2.2	Număr total de înnoptări ale turiștilor	Mii			
#2.2.3	Durata medie de ședere (zile)	nr			
#2.2.4	Strategii de dezvoltare a turismului	Nr			
#2.2.5	Trasee turistice tematice	Nr			
#2.2.6	Centre de informare turistică	Nr			
#2.2.7	Numărul siturilor culturale și turistice care beneficiază de sprijin	Situri culturale si turistice			
#2.2.8	Spații deschise create sau reabilitate în zonele urbane				
<b>2.3 Încurajarea inovației , a start-urilor și forța de munca calificată</b>					
#2.3.1	Sprijinirea IMM-urilor care aduc inovații în produse sau procese	Nr			
#2.3.2	Locuri de muncă nou-create în întreprinderile sprijinite	Nr			
#2.3.3	Capacitatea de incubare IMM-uri	Nr			

#2.3.4	IMM-uri care beneficiază de servicii de incubare	Nr			
#2.3.5	IMM-urile care beneficiază de activități pentru dezvoltarea competențelor oferite de un ecosystem local/regional	Nr			
#2.3.6	Ponderea șomerilor în populația stabilă cu vârsta între 18 - 62 ani (rata șomajului)	Nr			
#2.3.7	Clustere	Nr			
#2.3.8	HUB-uri	Nr			
#2.3.9	Parcuri industriale	Nr			
#2.3.10	Venituri din impozit de venit per capita	RON			
#2.3.11	Piețe/centre agroalimentare locale modernizate	Nr			
#2.3.12	Campanii sau evenimente de promovare a produselor locale	Nr			
#2.3.13	Întreprinderi care beneficiază de sprijin nefinanciar	nr			
<b>3.1 Accesul facil la tuturor la servicii publice</b>					
#3.1.1	Centre medicale construite sau modernizate	Nr			
#3.1.2	Sisteme video de monitorizare a spațiilor publice	nr			
#3.1.3	Străzi cu rețele de hidranți exteriori pentrustingerea incendiilor	km			
#3.1.4	Reducerea numărului de beneficiari de drepturi bănești de asistență socială	nr			
#3.1.5	Creșterea capacității de cazare a centrelor de protecție socială pentru persoanele defavorizate (fără dizabilități)	nr			
#3.1.6	Reducerea ponderii populației din zonele urbane marginalizate	%			
<b>3.2 Implicarea societății civile și a cetățenilor în dezvoltarea urbană</b>					
#3.2.1	Buget participare cetățenească (RON)	nr			
<b>4.1 Digitalizarea Administrației Publice</b>					
#4.1.1	Grad de colectare a taxelor și impozitelor	%			
#4.1.2	Platforme online pentru informare publică	Nr			
#4.1.3	Instituții publice care beneficiază de sprijin pentru a dezvolta servicii, produse și procese digitale	Instituții publice			
<b>4.2 Reducerea birocrăției și adaptarea serviciilor la nevoile cetățeanului</b>					
#4.2.1	Birou unic pentru cetățeni	Nr			

**Tabel 6. Indicatori de impact (outcome)**

<b>Cod referință</b>	<b>Indicator de impact (outcome)</b>	<b>Unitatea de măsură</b>	<b>Nivel de referință</b>	<b>An referință</b>	<b>Țintă finală (2027)</b>
#A	Satisfacția locuirii în mediul urban (total acord și oarecum acord)	%			
#B	Economii în consumul anual de energie la nivel de ZUF	MWh/an			
#C	Economii de timp datorate îmbunătățirii infrastructurii rutiere	Zile-om/an			
#D	Economii de timp datorate îmbunătățirii infrastructurii feroviare	Zile-om/an			
#E	Satisfacția populației față de infrastructura de sănătate publică (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#F	Satisfacția populației față de transportul în comun (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#G	Satisfacția populației față de facilități sportive (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#H	Satisfacția populației față de facilități culturale (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#I	Satisfacția populației față de facilitățile educaționale (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#J	Satisfacția populației față de starea străzilor (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#K	Satisfacția populației față de starea clădirilor (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#L	Satisfacția populației față de spațiile publice(foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#M	Cota modală a deplasărilor cu transportul public și a celor nemotorizate	%			
#N	PIB nominal (estimat ca procent de 50% din valoarea PIB județean)	Md RON			
#O	Pondere populației cu acces la apa potabilă din sistem centralizat	%			
#P	Pondere populației cu acces la rețele centralizate de canalizare cu stații de epurare	%			

#Q	Volumul investițiilor publice realizate în perioada 2021-2027, indiferent de sursă (la nivelul tuturor UAT-urilor din ZUF) (suma portofoliu proiecte prioritare)	Mil RON			
#R	Soldul anual al migrației interne și externe cu domiciliul la nivelul	Persoane			
#S	Procentul din populație care trăiește în comunități urbane și rurale marginalizate	%			
#U	Ponderele persoanelor cu studii superioare în totalul populației de peste 10 ani din municipiu	%			
#V	Speranța de viață a populației	Ani			

#### **APARAT TEHNIC – Structura de management responsabilă cu elaborarea și implementarea procedurii de prioritizare operațiuni din cadrul documentului strategic**

Această structură are următoarele atribuții:

- Elaborează procedura de prioritizare operațiuni de la nivelul documentului strategic, stabilind astfel cadrul de selectare proiecte prioritare la nivel de zonă urbană funcțională;
- Aplică etapele de prioritizare stabilite în cadrul procedurii;
- Elaborează lista operațiunilor/ideilor de proiecte prioritizate la nivel de document strategic;
- Elaborează lista de operațiuni prioritizate din cadrul documentului strategic pentru care a fost identificată ca sursă de finanțare Programul Regional Sud Vest Oltenia 2021-2027, la nivel general și defalcat.

### **5.3 MANAGEMENTUL RISCURILOR**

Implementarea unei strategii de dezvoltare urbană trebuie să aibă în vedere și o multitudine de riscuri. Este important ca implicarea în procedura de accesare a fondurilor europene și realizarea investițiilor de capital să nu piardă din vedere aspecte precum costurile de operare pe termen mediu și lung sau riscuri de ordin social, de mediu, sau economic. În mod ideal, atunci când va fi definitivată lista de proiecte prioritare pentru perioada 2021-2027, fiecare UAT ar trebui să elaboreze un Plan de Acțiune pentru Managementul Riscurilor, pentru ca planificarea acestor proiecte prioritare să ia în considerare și potențialul impact negativ al acestora.

#### **5.3.1 Managementul riscurilor sociale**

Un proiect de investiții derulat de administrația locală nu va avea același impact asupra tuturor cetățenilor și este posibil ca unii dintre aceștia să fie afectați într-un mod advers de astfel de proiecte. De exemplu, un nou drum poate îmbunătăți accesul la oportunități pentru un număr mare de cetățeni, dar poate duce și la un nivel mai ridicat al poluării pentru unele comunități. Secțiunile următoare includ câteva riscuri sociale ce ar putea fi avute în vedere în implementarea SIDU.

##### **Considerarea potențialului impact social negativ al proiectelor de investiții publice**

Nu toate proiectele publice au un efect pozitiv, nu toți cetățenii beneficiază în mod egal de pe urma unei investiții publice, și un impact pozitiv pe termen scurt se poate transforma în impact negativ pe termen lung. De exemplu, un proces amplu de regenerare urbană poate duce nu numai la creșterea calității vieții pentru cei ce trăiesc în zona vizată dar poate duce și la creșterea costului vieții, ducând în cele din urmă la excluderea celor cu venituri mai scăzute. Pe de altă parte, lipsa intervențiilor în zone ce necesită regenerare urbană poate duce la relocarea celor cu venituri mai ridicate din acea zonă și la accentuarea problemelor sociale. Ca atare,

orice investiție publică trebuie să cântărească atent impactul acelu proiect/program – pentru toți membrii comunității, pe termen scurt, mediu și lung.

### **Atenție pentru persoane cu dizabilități și pentru deplasarea cărucioarelor cu copii**

Proiectele de infrastructură publică din România sunt de multe ori concepute fără a lua în considerare nevoile persoanelor cu dizabilități sau ale părinților. De multe ori, trotuarele nu sunt ușor de navigat pentru persoanele cu dizabilități motorii sau de vedere, sau pentru cărucioare pentru copii. De asemenea, mijloacele de transport public, mai ales flota mai veche, nu sunt echipate pentru a permite accesul facil al persoanelor cu dizabilități sau al părinților care folosesc cărucioare pentru copii.

În acest sens, este important ca atunci când se pregătesc caietele de sarcini pentru dezvoltarea/reabilitarea/modernizarea infrastructurii publice, să fie avute în vedere și nevoile persoanelor cu dizabilități și ale părinților tineri. Atunci când se achiziționează noi mijloace de transport public în comun, acestea ar trebui să fie prietenoase cu toți cei care ar putea folosi aceste mijloace de transport. De asemenea, când se proiectează/reabilitează stațiile de transport public în comun (de exemplu, metrou sau tren metropolitan), trebuie gândite soluții care să înlănească accesul tuturor la sistemul de transport public. În ceea ce privește proiectarea infrastructurii publice, Banca Mondială a pregătit un *Ghid de Regenerare Urbană a Infrastructurii Publice* ce include o serie de elemente pentru o proiectare mai bună (mai prietenoasă cu oamenii și cu mediul). Ghidul include o serie de opțiuni pentru regândirea infrastructurii publice, în așa fel încât ea să fie mai prietenoasă cu pietonii, bicicliștii, părinții cu cărucioare, precum și cu cei cu dificultăți locomotorii sau de vedere.

### **Atenție pentru copii**

Chiar și atunci când proiectele de infrastructură publică includ punctele de vedere ale cetățenilor, ele de multe ori nu sunt proiectate cu o considerare a nevoilor copiilor din acea comunitate. Un oraș gândit din start pentru copii, este un oraș mai prietenos și mai inclusiv pentru toți cetățenii orașului O importanță aparte o au spațiile publice sigure, fără trafic auto, și cu mobilier urban prietenos cu copiii. Astfel de spații publice au un rol important în coagularea unei comunități, încurajează interacțiunea dintre oameni și au și efecte economice benefice (numărul de firme și profitabilitatea lor crește în zone cu trafic pietonal intens). Ca atare, proiectarea și implementarea proiectelor din SIDU ar trebui să aibă în vedere și nevoile copiilor din comunitate.

### **Exproprieri**

Unele proiecte propuse în SIDU vor necesita și exproprieri. Legea pe Exproprieri 255/2010 a fost introdusă relativ târziu în legislația românească și a venit ca urmare a întârzierilor majore în implementarea proiectelor finanțate cu fonduri europene. Această lege urmează standardele europene în domeniu și de-a lungul timpului a fost modificată pentru a include mai multe tipuri de proiecte pentru care se poate face exproprieria (de exemplu, pentru spații verzi sau regenerare urbană). Legea 255/2010 prevede compensarea celor expropriați la valoarea justă a terenului sau clădirii, și permite celor expropriați căi legale pentru a contesta sumele oferite de exproprietari. Este important însă ca orice proiect de infrastructură publică ce presupune și exproprieri să aibă în vedere o gamă mai largă de considerente socio-economice. De exemplu, un proces de expropriere poate reprezenta pentru unele familii sau indivizi pierderea unei surse stabile de venit, și în astfel de cazuri măsurile compensatorii trebuie ajustate sau proiectul tehnic trebuie regândit. O serie de bune practici ce ar trebui avute în vedere pentru proiectele ce presupun exproprieri sunt listate mai jos:

- Evitați sau minimizați relocarea involuntară explorând diferite alternative la stadiul de proiectare;
- Evitați evacuarea forțată a oamenilor;
- Atenuați efectele negative sau impactul negativ al exproprierilor și strămutării oamenilor și activităților, prin acordarea de compensații la costul de înlocuire și asistență persoanelor strămutate să revină la un standard de viață și mijloace de trai similare sau superioare celor dinaintea începerii proiectului;
- Îmbunătățiți condițiile de viață ale persoanelor sărace sau vulnerabile care sunt fizic strămutate, prin furnizarea de locuințe adecvate, acces la servicii și facilități publice de calitate și sprijin pentru securizarea unui loc de muncă;
- Conceperea și executarea activităților de relocare ca programe de dezvoltare durabilă;
- Asigurați-vă că activitățile de relocare sunt planificate și implementate cu divulgarea adecvată a informațiilor, consultări semnificative și participarea informată a celor afectați.

O atenție aparte trebuie acordată strămutării persoanelor fără titlu de proprietate sau a celor ce locuiesc în locuințe informale. Legea Exproprierii nu are prevederi pentru astfel de cazuri, și chiar dacă numărul cazurilor de strămutare a unor grupuri vulnerabile este redus, de cele mai multe ori aceste grupuri nu primesc nici un fel de compensație pentru strămutare. De asemenea, nu există nici o directivă la nivelul Comisiei Europene care să trateze în mod explicit exproprierea grupurilor vulnerabile ce trăiesc în locuințe informale.

#### **Protecția muncii**

Legea 319/2006 privind securitatea și sănătatea în muncă este racordată la principiile de bună practică din Uniunea Europeană și include prevederi clare privind salarizarea, siguranța și sănătatea angajaților, condiții adecvate de muncă, precum și atenție la pericolele ce pot afecta anumite grupuri sensibile la riscuri (femeile gravide, femeile care alăptează, tinerii, persoanele cu dizabilități). Primăria trebuie să se asigure de implementarea condițiilor legale de către toți contractorii cu care lucrează. Inspekția Muncii reprezintă autoritatea competentă în ceea ce privește controlul aplicării legislației referitoare la securitatea și sănătatea în muncă.

#### **Protecția comunității**

Orice proiect public poate avea nu numai impact pozitiv asupra comunității, ci și potențiale efecte negative. Atunci când sunt pregătite noi proiecte/programe publice, este important să se aibă în vedere următoarele:

- Anticipați sau evitați efectele negative asupra sănătății și siguranței comunităților afectate de proiect în timpul proiectului și după implementarea acestuia, datorită unor circumstanțe obișnuite sau excepționale;
- Promovați calitatea, siguranța și considerații ce țin de schimbările climatice în proiectarea proiectelor publice;
- Evitați sau reduceți la minimum expunerea comunității la materiale periculoase, risc în traffic datorat proiectului;
- Puneți în aplicare măsuri eficiente pentru soluționarea situațiilor de urgență;
- Asigurați-vă că protecția comunității, a personalului și a bunurilor este efectuată într-un mod clar și coerent.

#### **Implicarea comunităților marginalizate**

Primăriile din municipiu precum și Consiliul Județean, ar trebui să aibă în vedere implicarea sau încurajarea implicării comunităților marginalizate, mai ales a comunității rome, în proiectele de dezvoltare/reabilitare/modernizare a infrastructurii publice, atât în proiectele desfășurate în regie proprie cât și în proiectele implementate de contractori.

#### **Considerarea nevoilor comunităților marginalizate în proiectele de infrastructură publică**

Elaborarea unor noi proiecte de infrastructură publică ar trebui să includă de la început și nevoile comunităților marginalizate, mai ales ale comunității rome, și să determine cum aceste proiecte pot răspunde acestor nevoi. La nivel minim, ar trebui avut grijă ca aceste proiecte să nu accentueze problemele sociale deja existente. De exemplu, un nou Plan Urbanistic General ar putea prevedea extinderea intravilanului pentru a putea formaliza anumite zone marginalizate și pentru a putea veni cu investiții urbane ce permit creșterea calității vieții a celor ce trăiesc acolo. Extinderea sistemului de transport public, poate avea în vedere nevoile aparte ale comunităților marginalizate din Zona urbană funcțională. De asemenea, politica de dezvoltare economică locală trebuie să răspundă și nevoilor comunităților marginalizate, cu o grijă pentru crearea de locuri de muncă și pentru aceste grupuri.

#### **Accesul la locuire**

Accesul la locuire este unul din principalele obiective ale Politicii Urbane a României. Sunt necesare măsuri concrete pentru a aborda problemele din acest sector, inclusiv prin dezvoltarea unui fond de locuințe sociale. Trebuie, de asemenea, identificate mecanismele (de exemplu reguli și proceduri de urbanism) care să permită sectorului imobiliar să răspundă mai eficient cererii din domeniu.

### **5.3.2 Managementul riscurilor de mediu**

Toate investițiile publice din România trebuie să se conformeze considerentelor de mediu de la nivelul Uniunii Europene și trebuie să includă o evaluare a impactului asupra mediului, în conformitate cu prevederile Legii 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului și cu respectarea următoarelor principii: a) principiul acțiunii preventive; b) principiul corectitudinii și plenitudinii informației; c) principiul transparenței și accesibilității; d) principiul participativ; e) principiul precauției; f) principiul „poluatorul plătește”. Cadrul legal privind managementul riscurilor de mediu este clar, extensiv, și racordat la principiile de bună practică ale Uniunii Europene, însă este important ca pregătirea proiectelor din SIDU să includă de la început considerente de mediu. Câteva din aceste considerente sunt discutate mai jos.

**Utilizarea eficientă a resurselor și prevenirea și managementul poluării** toate proiectele publice implementate ar trebui să:

- Promoveze utilizarea sustenabilă a resurselor, inclusiv energia, apa și materiile prime;
- Evite sau să minimizeze impactul avers asupra sănătății umane și asupra mediului, ca urmare a poluării generate de activitățile proiectului;
- Evite sau să minimizeze emisiile generate de proiect și poluanții cu impact pe termen scurt și lung;
- Evite sau să minimizeze generarea deșeurilor periculoase sau ne-periculoase;
- Minimizați și să gestionați riscurile și impactul asociat cu folosirea pesticidelor.

**Conservarea zonelor cu biodiversitate și gestiunea sustenabilă a resurselor naturale** Legea 137/1995 privind protecția mediului include toate principiile și dispozițiile ce trebuie avute în vedere în ceea ce privește protecția mediului atunci când se pregătesc proiecte publice. Principiile cheie ce stau la baza Legii 137/1995 sunt: a) principiul precauției în luarea deciziei; b) principiul prevenirii riscurilor ecologice și a producerii daunelor; c) principiul conservării biodiversității și a ecosistemelor specifice cadrului biogeografic natural; d) principiul "poluatorul plătește"; e) înlăturarea cu prioritate a poluanților care periclitează nemijlocit și grav sănătatea oamenilor; f) crearea sistemului național de monitorizare integrată a mediului; g) utilizarea durabilă; h) menținerea, ameliorarea calității mediului și reconstrucția zonelor deteriorate; i) crearea unui cadru de participare a organizațiilor neguvernamentale și a populației la elaborarea și aplicarea deciziilor; j) dezvoltarea colaborării internaționale pentru asigurarea calității mediului.

**Accesul facil și echitabil al comunității la zone verzi-albastre** Stabilirea pachetului de proiecte și programe prioritare din SIDU trebuie să aibă în vedere înlesnirea accesului facil și echitabil al comunității la zone naturale, având în vedere importanța pe care aceste zone o au pentru creșterea calității vieții. Ca atare, noile proiecte de dezvoltare, atât cele publice cât și cele private, trebuie să aibă în vedere creșterea suprafețelor verzi din zona metropolitană (de exemplu, dezvoltatorii imobiliari pot dezvolta noi spații verzi și spații publice pentru comunitate) în așa fel încât toți cetățenii să aibă acces rapid la această infrastructură verde.

### 5.3.3 Managementul riscurilor economice

Implementarea unei strategii de dezvoltare trebuie să aibă în vedere și o serie de riscuri economice. Câteva dintre acestea sunt detaliate mai jos.

**Sustenabilitatea financiară.** Accesul la fondurile europene poate fi asociat cu o serie de efecte secundare cu impact negativ, și este important ca autoritățile locale să aibă în vedere aceste riscuri economice când pregătesc un nou portofoliu de investiții. În primul rând, este important să nu se uite că o bună parte a investițiilor publice presupune cheltuieli ulterioare de operare și mentenanță (de exemplu, costuri de întreținere și toaletare a unui parc). Dintr-un imbold de a atrage cât mai multe fonduri europene, administrațiile publice locale pot risca să ajungă în situația în care nu își permit să întrețină investițiile făcute, sau să greveze bugetul local într-o asemenea măsură încât noi investiții nu mai sunt posibile. Ca atare, planificarea unui program de investiții trebuie făcut cu grijă, luând în considerare costurile de operare și funcționare ale noilor investiții pe termen scurt, mediu și lung. De asemenea, toate UATurile trebuie să identifice noi surse de venituri locale, pentru a limita dependența de fonduri europene sau transferuri de la bugetul de stat.



**Scenarii privind costurile.** Atunci când se pregătește un proiect public este important să fie avute în vedere mai multe scenarii privind costurile de implementare ale proiectului. Salariile în domeniul construcțiilor pot crește într-o anumită perioadă, salariul minim poate fi ajustat de către Guvern, costurile materialelor pot suferi schimbări datorită unor dinamici locale, naționale, regionale sau internaționale. Aceste schimbări sunt greu de previzionat, dar este important să existe un plan alternativ. De exemplu, multe administrații publice locale licitează o lucrare la un anumit preț, iar pe parcursul implementării proiectului costurile pot crește neașteptat, făcând imposibilă implementarea proiectului dacă nu există soluții alternative.

**Diverse și neprevăzute.** Orice proiect, oricât de bine ar fi pregătit, se poate confrunta cu o serie de situații diverse și neprevăzute la momentul implementării. Pot fi descoperite vestigii arheologice neprevăzute, pot apărea condiții naturale nefavorabile, pot interveni evenimente (de exemplu, o grevă generală într-un sector relevant pentru proiect) ce necesită întreruperea lucrărilor. Aceste evenimente pot afecta nu numai calendarul de implementare al proiectului, ci și costul general al proiectului. Cu cât se planifică mai bine pentru astfel de situații, cu atât impactul potențial negativ poate fi mai redus.

### 5.3.4 Managementul riscurilor ce țin de patrimoniul construit

Patrimoniul construit, odată dispărut, nu mai poate fi recuperat. Orice administrație locală trebuie să acorde o importanță aparte conservării patrimoniului cultural și protejării acestui patrimoniu de potențialul impact advers al proiectelor/programelor propuse în SIDU. Ca bună practică, conservarea patrimoniului cultural și natural ar trebui să fie parte a proiectării fiecărui proiect/program, iar beneficiile rezultate din folosirea patrimoniului cultural ar trebui să se reflecte asupra cât mai multor membrii ai comunității.

### 5.3.5 Managementul riscurilor ce țin de capacitatea administrativă și maturitatea instituțiilor

România a trecut printr-un proces rapid de creștere și transformare economică în ultimii ani. Acest proces a presupus o schimbare rapidă a sectorului privat, dar sectorul public nu a reușit întotdeauna să țină pasul. Aceasta înseamnă că implementarea proiectelor de dezvoltare locale este afectată frecvent de probleme ce țin de capacitatea administrativă a autorităților publice și de maturitatea instituțiilor implicate în implementarea proiectelor. În continuare enumerăm câteva astfel de riscuri.

**Colaborare metropolitană.** Pregătirea unei viziuni metropolitane și implementarea acestei viziuni necesită un consens politic și un numitor comun între diferitele primării parte a zonei metropolitane. În lipsa unui cadru legislative clar pentru zone metropolitane, succesul inițiativelor metropolitane țin, de cele mai multe ori, de capacitatea administrațiilor locale de a colabora pentru un scop comun.

**Capacitatea redusă de planificare și implementare a proiectelor de investiții.** Dacă administrațiile urbane și-au dezvoltat în ultimii ani capacitatea de planificare și implementare a proiectelor de investiții, comunele din zona metropolitană au, în cele mai multe cazuri, nevoie de sprijin pentru pregătirea și implementarea unor programe integrate de investiții.

**Lipsa unor competențe în domenii cheie.** Chiar dacă salariile din sectorul public au devenit mai atractive în ultimii ani, administrațiile publice locale au de multe ori probleme în a atrage oameni calificați pe posturi cheie. Această carență de personal poate afecta capacitatea de planificare și implementare a programelor de investiții și este, de cele mai multe ori, motivul pentru performanța slabă a unor primării în ceea ce privește investițiile de capital.

### 5.3.6 Matricea Riscurilor

<i>Riscul potențial identificat</i>	<i>Probabilitatea de manifestare</i>	<i>Impactul asupra SIDU</i>	<i>Soluții posibile pentru eliminarea / atenuarea impactului</i>
<b>RISCURI SOCIALE</b>			
<b>Proiecte de dezvoltare urbană pot avea efecte</b>	Mediu	Mediu	Pregătirea unui Plan de Acțiune pentru Managementul

<b>sociale adverse neanticipate</b>			Riscurilor, pentru a anticipa potențiale efecte secundare negative și a pregăti un set de măsuri pentru combaterea acestor efecte.
<b>Reabilitarea / modernizarea / dezvoltarea infrastructurii publice fără a ține seama de nevoile oamenilor cu dizabilități și a proaspeților părinți</b>	Ridicata	Ridicata	Includerea în caietele de sarcini pentru contractarea lucrărilor de proiectare tehnică a unor principii de bună practică în design-ul infrastructurii urbane.
<b>Implementarea unor exproprieri pentru cauză de utilitate publică ce pot crea și exacerba probleme sociale</b>	Scazuta	Mediu	Legislația prevede nu numai compensații la valoarea justă a terenului/proprietății, ci permite celor expropriați căi legale pentru a contesta/ajusta sumele alocate
<b>Nerespectarea regulilor de protecția muncii în implementarea proiectelor din SIDU</b>	Scazuta	Scazuta	Legislația în domeniu și aplicarea legislației sunt riguroase, precum arată experiența ultimilor ani.
<b>Neconsiderarea nevoilor comunităților marginalizate în implementarea proiectelor din SIDU</b>	Ridicata	Ridicata	Gândirea proiectelor/programelor de investiții prin perspectiva comunităților marginalizate, pentru a vedea cum ajustări de proiect pot aduce beneficii mai mari pentru aceste comunități.
<b>Creșterea costului vieții și dificultatea de acces al populației la locuire la preț rezonabil</b>	Ridicata	Ridicata	Elaborarea unui set de măsuri necesar pentru a adresa problemele de locuire.
<b>RISCURI DE MEDIU</b>			
<b>Utilizarea eficientă a resurselor și prevenirea și managementul poluării</b>	Ridicata	Ridicata	Legislația este suficient de cuprinzătoare pe acest capitol, dar este important ca administrațiile locale să își asume pro-activ limitarea intervențiilor publice ce au un efect negativ asupra mediului. Pregătirea unui Plan de Acțiune pentru Managementul Riscurilor, pentru a anticipa potențiale efecte secundare

			negative și a pregăti un set de măsuri pentru combaterea acestor efecte.
<b>Riscul activităților antropice asupra conservării zonelor cu biodiversitate și gestiunea sustenabilă a resurselor naturale</b>	Ridicata	Ridicata	Legislația este suficient de cuprinzătoare pe acest capitol, dar este important ca administrațiile locale să își asume pro-activ limitarea intervențiilor publice ce au un efect negativ asupra mediului. Pregătirea unui Plan de Acțiune pentru Managementul Riscurilor, pentru a anticipa potențiale efecte secundare negative și a pregăti un set de măsuri pentru combaterea acestor efecte.
<b>RISURI ECONOMICE</b>			
<b>Resursele financiare proprii ale bugetelor locale raportate la volumul preconizat al investițiilor publice</b>	Ridicata	Ridicata	Contractarea de împrumuturi bancare / emiterea de obligațiuni municipale „Lobby” la nivel guvernamental pentru atragerea de fonduri suplimentare de la bugetul de stat pentru lucrări de investiții Pregătirea din timp a unui portofoliu solid de proiecte mature, inclusiv de rezervă, în vederea atragerii unui volum cât mai mare de fonduri europene Creșterea bazei de impozitare locale, atât prin măsuri active de atragere de noi investiții private, cât și prin reforma impozitării proprietăților Eficientizarea unor cheltuieli publice (de ex. reducerea consumurilor de energie, restructurarea unor companii municipale generatoare de pierderi

			etc.)
<b>Riscul unor modificări neprevăzute ale costurilor de construcție și ale condițiilor de implementare a proiectelor/programelor din SIDU</b>	Ridicata	Scazuta	Majoritatea administrațiilor publice locale au experiență cu implementarea investițiilor de capital și pot previziona astfel de schimbări. Dezvoltarea unui set de măsuri care să permită un răspuns rapid la astfel de situații.
<b>RISCURI CE ȚIN DE PATRIMONIUL CONSTRUIT</b>			
<b>Menținerea unui nivel incipient de colaborare pentru proiecte de interes comun</b>	Ridicata	Ridicata	Inființarea unui fond de investiții metropolitan Consolidarea dialogului, formal și informal
<b>Capacitatea redusă de planificare și implementare a proiectelor de investiții</b>	Ridicata	Ridicata	Consolidarea rolului Arhitectului-Şef al Județului în domeniul urbanismului Conceperea și operaționalizarea unei baze de date urbane GIS unice la nivelul zonei urbane funcționale Extinderea mandatului și întărirea capacității structurilor metropolitane de a furniza servicii suplimentare membrilor, inclusiv în domeniul pregătirii și implementării investițiilor Achiziționarea de servicii de consultanță specializată de pe piața privată
<b>Competențe și resursele umane limitate ale administrațiilor locale pentru oferirea anumitor servicii publice (de ex. în domeniul social, cultural, sportiv etc.)</b>	Ridicata	Mediu	Extinderea programelor de acordare a finanțărilor nerambursabile pentru proiecte și activități ale entităților private din domeniul culturii, sportului, serviciilor sociale etc.

#### 5.4 COMUNICAREA CU BENEFICIARII PROIECTELOR ȘI PROMOVAREA STRATEGIEI

Procesul de elaborare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina a fost gândit astfel încât să se desfășoare într-o manieră transparentă și deschisă dialogului cu toate grupurile țintă. Direcțiile principale ale acestui proces fiind:

- Poziționarea beneficiarilor politicilor de dezvoltare, din municipiu, în centrul procesului (locuitorii și activitățile economice existente/noi);
- Stabilirea planului de acțiune în funcție de grupurile țintă - comunicarea cu cele două grupuri țintă și implicarea acestora fiind puncte esențiale – rezidenții orașului și sectorul privat;
- Trăsăturile cheie fiind maparea provocărilor urbane, analiza pieței și stabilirea nevoilor.

Metodologia de elaborare este adaptată după Kotler (1999) și conține următoarele etape: (1) analiză diagnostic, (2) viziune și obiective strategice, (3) direcții - politici – programe, (4) portofoliul de proiecte, (5) implementare, monitorizare și evaluare. Totodată, abordarea oferă o importanță majoră dialogului între grupurile țintă și administrația locală și componentei de promovare a strategiei.

Promovarea strategiei presupune construirea unui plan de comunicare care să vizeze toate etapele procesului de elaborare, în funcție de grupurile țintă. Pe lângă componenta de informare și diseminare, planul include și implicarea părților interesate. Astfel, mesajele și instrumentele de comunicare utilizate au fost stabilite și prin această prismă.

Ca atare, dacă prima etapă a procesului a fost concentrată mai mult pe informarea grupurilor țintă și chestionarea acestora cu privire la provocările și soluțiile urbane identificate, următoarele acțiuni sau axat pe creșterea implicării acestora în cadrul consultărilor, participarea activă a grupurilor țintă fiind un factor cheie până în momentul aprobării strategiei și nu numai. Unul dintre obiectivele promovării strategiei și comunicării cu beneficiarii proiectelor este creșterea participării părților interesate în cadrul etapei finale – monitorizarea implementării proiectelor și evaluarea strategiei.

Alte aspecte importante în cadrul procesului de comunicare au fost limbajul și designul produselor de comunicare, care au fost gândite și adaptate conform canalelor de promovare și audiența acestora.

Următorul tabel prezintă schematic modul în care procesul de comunicare cu grupurile țintă și implicarea acestora a fost structurat de-a lungul elaborării documentului strategic.

**Tabel 8. Procesul de comunicare cu grupurile țintă**

SIDU	Grup Tinta	
	Cetateni Implicare	Sector privat Implicare
<b>Analiza diagnostic</b>	<p><b>Mesaj</b> Ce schimbare vrei în Municipiul Slatina ? Propune soluții urbane!</p> <p><b>Instrumente de comunicare</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Social Media</li> <li>• Website</li> <li>• Invitații către societatea civilă</li> </ul> <p>via email</p> <p><b>Instrumente de colectare a nevoilor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anchetă tematică, pe bază de chestionar (Barometrul Urban)</li> <li>• Consultări - atelier de lucru privind nevoile cetățenilor</li> </ul>	<p><b>Mesaj</b> Sunteți invitați să participați activ la procesul de elaborarea a SIDU Municipiul Slatina 2021- 2027. În această etapă urmărim să aflăm care sunt provocările urbane pe care le experimentați.</p> <p><b>Instrumente de comunicare</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Invitații via email</li> <li>• Citadini.ro</li> </ul> <p><b>Instrumente de colectare a nevoilor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultări - atelier de lucru privind nevoile sectorului privat (offline/online)</li> </ul>

	(offline/online) <ul style="list-style-type: none"> <li>Ad Facebook</li> <li>Citadini.ro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facebook</li> <li>Citadini.ro</li> </ul>
<b>Viziune si obiective de dezvoltare</b>	<b>Promovare și Consultare</b>	<b>Promovare și Consultare</b>
	Comunicarea viziunii și obiectivelor de dezvoltare pentru a fi supuse consultării <b>Instrumente de comunicare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Website</li> <li>Social Media</li> <li>Mass Media</li> </ul> <b>Instrumente de colectare a opiniilor</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Citadini.ro</li> <li>Social Media</li> <li>Evenimente de dezbatere (offline/online)</li> </ul>	Comunicarea viziunii și obiectivelor de dezvoltare pentru a fi supuse consultării <b>Instrumente de comunicare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Website</li> <li>Social Media</li> <li>Mass Media</li> </ul> <b>Instrumente de colectare a opiniilor</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Website</li> <li>Social Media</li> <li>Evenimente de dezbatere (offline/online)</li> </ul>
<b>Directii- Politici- Programe</b>	<b>Promovare și Consultare</b>	<b>Promovare și Consultare</b>
	Comunicarea pachetelor de măsuri și dezbateră acestora <b>Instrumente de comunicare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Website</li> <li>Social Media</li> <li>Mass Media</li> </ul> <b>Instrumente de colectare a opiniilor</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Website</li> <li>Social Media</li> <li>Evenimente de dezbatere (offline/online)</li> </ul>	Comunicarea pachetelor de măsuri și dezbateră acestora <b>Instrumente de comunicare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Website</li> <li>Social Media</li> <li>Mass Media</li> </ul> <b>Instrumente de colectare a opiniilor</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Website</li> <li>Social Media</li> <li>Evenimente de dezbatere (offline/online)</li> </ul>
<b>Portofoliu de proiecte</b>	<b>Promovare și Consultare</b>	<b>Promovare și Consultare</b>
	Adunarea de idei de proiecte și comunicarea ulterioară a proiectelor prioritare și a modului în care vor răspunde nevoilor cetățenilor. <b>Instrumente de comunicare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Website</li> <li>Social Media</li> <li>Mass Media</li> </ul> <b>Instrumente de consultare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Consultare online</li> <li>Campanie de comunicare (website, Facebook, presa scrisă locală, etc.)</li> </ul>	Adunarea de idei de proiecte și comunicarea ulterioară a proiectelor prioritare și a modului în care vor răspunde nevoilor sectorului privat. <b>Instrumente de comunicare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Website</li> <li>Social Media</li> <li>Mass Media</li> </ul> <b>Instrumente de consultare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Consultare online</li> <li>Campanie de comunicare (website, Facebook, presa scrisă locală, etc.)</li> </ul>

<b>Implementarea, monitorizarea si evaluarea strategiei</b>	<b>Informare și transparență</b>	<b>Informare și transparență</b>
	<p>Implementarea proiectelor prioritare a început. Fiți alături de noi și urmăriți realizarea acestora pe site-ul primărie sau pe pagina noastră de Facebook!</p> <p><b>Instrumente de informare:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Website</li> <li>• Social media</li> <li>• Presa locală</li> </ul> <p><b>Transparență</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comunicarea constantă a stadiului fiecărui proiect</li> <li>• Realizarea unor instrumente digitale care prezintă în timp real stadiul fiecărui proiect</li> </ul>	<p>Implementarea proiectelor prioritare a început. Fiți alături de noi și urmăriți realizarea acestora pe site-ul primărie sau pe pagina noastră de Facebook!</p> <p><b>Instrumente de informare:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Website</li> <li>• Social media</li> <li>• Presa locală</li> </ul> <p><b>Transparență</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comunicarea constantă a stadiului fiecărui proiect</li> <li>• Realizarea unor instrumente digitale care prezintă în timp real stadiul fiecărui proiect</li> </ul>

## SECȚIUNEA 6: PROCEDURĂ PENTRU PRIORITIZARE OPERAȚIUNI

Pentru a asigura implementarea si operaționalizarea instrumentului **Investitii teritoriale in strategii urbane**, se impune construirea/configurarea unui ecosistem al dezvoltării urbane care sa aibă ca fundament principiile **bunei guvernante**, ca parte esențială a dezvoltării durabile, si care sa asigure mecanismele necesare implicării in acest proces a tuturor factorilor interesați locali (administrația publica locala, agenți economici, ONG-urile, societatea civila etc).

Buna guvernanta are la baza următoarele principii fundamentale: ***este participativa, orientata spre consens, responsabila, transparenta, eficienta si eficace, echitabila si urmărește respectarea legii.*** Implicarea tuturor factorilor interesați locali in procesul decizional de gestionare a tuturor fazelor unei strategii, asigura o plus valoare managementului si eficientizarea resurselor angajate. Pentru a stimula implicarea tuturor factorilor interesați locali si pentru ca procesul de comunicare sa fie desucces, autoritățile locale vor pune la dispoziție o serie de instrumente care sa faciliteze participarea si feedbackul atât online, cat si offline.

Mecanismul de guvernanta al SIDU/ SIDT va fi structurat pe 3 niveluri:

- **nivelul operațional (sau executiv)** format din aparatul tehnic al primăriei care va avea

rolul de a contribui la elaborarea SIDU, colectarea datelor pentru implementarea și monitorizarea SIDU;

- **nivelul strategic** format din persoane cu funcție de decizie din cadrul APL, ADI Zona Metropolitană, CJ, prefectura, mediul academic, mediul de afaceri, societate civilă sau alți parteneri cu rol în selectarea proiectelor pe baza unor criterii/grile și avizarea SIDU;
- **nivelul decizional** cu rol în aprobarea SIDU și a listei de proiecte. Acest rol va reveni Consiliului Local sau ADI, după caz.

Sistemul de guvernare va trebui asigurat la nivel de UAT pentru teritoriul vizat, ceea ce presupune cooperare pe mai multe niveluri (între departamente și instituții publice care au atribuții în gestionarea obiectivelor publice sau de interes public în regiunea SV Oltenia), cât și implicarea părților interesate din perspectiva abordării parteneriale (Articolul 8 din Regulamentul 1060/ 2021 - valabil pentru toate strategiile). Sistemul de guvernare va fi sprijinit prin măsuri dedicate sub prioritatea de Asistență Tehnică a PR SV Oltenia.

Procesele de monitorizare și evaluare se desfășoară pe două niveluri: la nivelul PR SV Oltenia și la nivelul fiecărei strategii integrate.

- APL vor fi implicate în procesele de monitorizare și evaluare a strategiilor teritoriale integrate. Monitorizarea și evaluarea strategiilor se va realiza de către APL prin intermediul sistemului de guvernare și prin elaborarea unui raport anual ce va conține rezultatele monitorizării și autoevaluării strategiei pentru anul precedent.
- La nivelul PR SV Oltenia evaluarea și monitorizarea se face la nivel de strategie teritorială integrată/ plan de acțiune dar și la nivel de operațiune/ proiect în primul rând prin verificarea funcționării mecanismului de guvernare, dar și prin evaluări/ reevaluări specifice în situațiile când sunt propuse modificări ale planurilor de acțiune.

## Descriere procedură de selecție și prioritizare propuneri de proiecte

Regulamentului (UE) nr. 1060/2021 menționează la art. 29 faptul că autoritățile teritoriale competente responsabile (autoritățile publice locale) cu implementarea strategiilor teritoriale integrate sunt implicate în selectarea operațiunilor care vor fi sprijinite prin intermediul programelor relevante.

Astfel, autoritățile publice locale responsabile cu implementarea SIDU/ST/SDT vor avea în atribuții și cu selecția strategică a proiectelor/ operațiunilor care vor primi finanțare prin PR Sud-Vest 2021-2027 și prioritizarea acestora. Ulterior, proiectele prioritare selectate vor fi depuse pentru finanțare în cadrul apelurilor de proiecte lansate de autoritatea de management.

Selectarea și prioritizarea proiectelor ce vor contribui la realizarea obiectivelor strategiei se va face la nivel de fișă de proiect; criteriile folosite la selectarea și prioritizarea fișelor de proiect vor fi elaborate de nivelul strategic. Proiectele de regenerare urbană vor trebui să aibă un caracter integrat conform definiției din Cap 1.3 iar acest aspect va trebui reflectat în



criteriile de selecție.

Ca urmare a aplicării procedurii de selecție și prioritizare, va fi elaborat un Raport de selecție și prioritizare care cuprinde cel puțin:

- Procedura/descrierea procesului;
- Criteriile folosite la selectarea și prioritizarea fișelor de proiect;
- Lista proiecte prioritizate/raportul final al procesului de selecție;
- Fișe de proiecte.

Deoarece Municipiul Slatina are alocări dedicate, se va aplica următorul mecanism pentru prioritizarea proiectelor:

Pentru a se asigura relevanța procesului de selecție și prioritizare, precum și posibilitatea de a avea o listă de idei de proiect în rezervă pentru fiecare Obiectiv specific pentru care sunt depuse fișe, **se solicită autoritatilor responsabile să se asigure că valoarea nerambursabilă a bugetelor fișelor de proiect reprezintă minimum 300% din alocarea financiară pentru fiecare O.S. (valoarea negociată, dacă este cazul).**

Structura de guvernanta va stabili ierarhia fișelor de proiect pe fiecare obiectiv specific în ordine descrescătoare. **Fișele de proiect care se încadrează în 120% din alocarea financiară pentru fiecare Obiectiv specific constituie lista de proiecte prioritare, iar restul fișelor de proiect conforme constituie lista de rezervă.**

#### **Etape orientative în aplicarea procedurii de selecție a proiectelor prioritare:**

Lista Generală de proiecte prioritare generate de obiectivele SIDU constituie punctul de plecare în selectarea și prioritizarea proiectelor. Pentru selectarea și prioritizarea proiectelor din SIDU finanțabile prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027, autoritatea publică locală și partenerii selectați vor parcurge următoarele etape:

##### **Etapa 1**

Din Lista Generală de proiecte prioritare generate de obiectivele strategiei vor fi selectate proiectele care se încadrează tipologiei de finanțare pentru fiecare obiectiv specific din PR Sud-Vest 2021-2027 și se vor elabora fișele de proiecte corespunzătoare care vor include informații despre activitățile propuse, bugetul, calendarul de implementare și rezultatele estimate. Se vor întocmi astfel liste de proiecte, însoțite de fișele de proiecte corespunzătoare, pentru fiecare obiectiv specific.

##### **Etapa 2**

Autoritatea publică locală și partenerii selectați în structura de guvernanta stabilesc o serie de criterii specifice pentru prioritizarea proiectelor. decide intervențiile regionale din cadrul

obiectivelor. Pentru proiectele selectate la Etapa 1 aferente obiectivelor specifice dedicate dezvoltării urbane din PR Sud-Vest 2021-2027 se va utiliza grila specifică pentru întocmirea Listei de proiecte prioritare din SIDU finanțabile din PR Sud-Vest 2021-2027.

Vor fi evidențiate în mod distinct, în cadrul listei de proiecte prioritizate defalcate pe priorități de investiție/obiective specifice, proiectele care se încadrează în alocarea dedicată și proiectele care se contituie în lista de rezervă.

### Etapa 3

Lista/listele de proiecte prioritare finanțabile prin PR Sud-Vest 2021-2027, pe fiecare obiectiv specific va fi supusă aprobării Consiliul Local/Adunării Generale a ADI etc.

Raportul de selecție și prioritizare poate fi elaborat/aprobat și ulterior aprobării strategiei.  
Raportul de selecție și prioritizare va fi depus odată cu Strategia.

Responsabilitatea **elaborării**, implementării, monitorizării și evaluării strategiei, precum și a **prioritizării proiectelor** este în sarcina APL. AM va evalua abordarea integrată la nivelul strategiilor, va verifica conformitatea cu dispozițiile RDC și va evalua calitatea strategiilor.

Procedura de selecție a proiectelor prioritare elaborată de Municipiului Slatina va fi supusă aprobării Consiliul Local

**Lista de proiecte propuse pentru prioritizare**

<b>Prioritate</b>	<b>Denumire proiect</b>	<b>Valoare proiect (EURO cu TVA)</b>
<b>Prioritatea 3 - Eficienta energetica si infrastructura verde (doar componenta de infrastructura verde)</b>	Conservarea și protejarea ecosistemului natural prin modernizarea EXPO Parc din Municipiul Slatina	4.000.000
	Conservarea și protejarea ecosistemului natural prin modernizarea Parcului Pitesti din Municipiul Slatina	3.300.000
	Conservarea și protejarea ecosistemului natural prin transformarea in zone verzi a unor terenuri urbane din Municipiul Slatina	3.000.000
	Refacerea spatiilor verzi pentru suprafete mai mari de 1000 mp in Municipiul Slatina	18.000.000
<b>Prioritatea 4 - Mobilitate urbana sustenabila</b>	Extindere Sistem integrat de management al traficului in Municipiul Slatina	2.400.000
	Construire parcare de tip Park&Ride si integrarea acesteia la sistemul de transport public din Municipiul Slatina	12.000.000
	Reabilitarea stațiilor de transport public și construirea de stații inteligente	1.200.000
	Extindere rețea piste de biciclete	2.000.000
	Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal	6.200.000
	Extindere transport public	10.000.000
<b>Prioritatea 7 - Dezvoltare teritoriala sustenabila</b>	Reabilitare, modernizare, extindere si dotare cladire pentru infintarea centrului multifunctional integrat in Municipiul Slatina	2.400.000
	Regenerare Urbana integrata in zona de locuinte multifamiliale adiacenta Palatul Copiilor din Municipiul Slatina	2.000.000
	Construire/extindere/modernizare a traseelor pietonale aferente zonelor cu locuinte multifamiliale in Municipiul Slatina	18.000.000
	Realizare/reabilitare cinematograful in aer liber (Gradina de vara)	2.500.000
	Reabilitare casa de cultura a sindicatelor in Municipiul Slatina	6.000.000
	Reabilitare casa de cultura a tineretului in Municipiul Slatina	4.000.000
	Amenajare spații publice comunitare în cartiere (scururi, locuri de joacă, spații verzi etc.): scuaruri în cartierele Clocociov, Progresul III, Sat Nou, Sărăcești, Cireașov și str. Nicolae Bălcescu și reconfigurarea spațiului public în cartierele Progresul I și Progresul I	8.000.000
	Proiect de amenajare a spatiului public, parcarii si statiilor de transport din zona Garii CFR în vederea constituirii unui nod intermodal	25.000.000

## LISTA DE PROIECTE

Xx  
Xx