

Partea I

ASPECTE GENERALE

MOTIVAȚIA ELABORĂRII STRATEGIEI

Planificarea strategică este procesul prin care o comunitate își definește viitorul plauzibil, în termeni de direcție, obiective și decizii privind alocarea resurselor în mod optim pentru ca țintele fixate să fie atinse. Aceasta presupune prioritizarea proiectelor și a alocării resurselor, precum și stabilirea mecanismelor de monitorizare în implementarea strategiei.

O strategie viabilă implică o componentă analitică, pentru a se cunoaște starea și dinamica sistemului și a componentelor sale, respectiv pentru a se găsi punctele cheie. Formularea strategiei propriu-zise implică, însă, sinteza, care conduce la conectarea punctelor cheie prin intermediul gândirii strategice. Aceasta presupune gândire creativă și anticipativă, integratoare (cu perspectivă largă), sistemică, capabilă de extrapolări și intrapolări, persistentă și antrenantă.

Elaborarea unei strategii în contextul unui mediu din ce în ce mai concurențial, presupune luarea în considerare a patru variabile cheie, ca premise obiective ale evoluțiilor viitoare: punctele tari și punctele slabe ale sistemului; valorile împărtășite de structura/structurile de implementare; oportunitățile și riscurile potențiale; așteptările sociale mai ample. Primele două sunt variabile care țin de mediul intern, iar ultimele două se referă la mediul extern. Așadar, a fi strategic înseamnă a cunoaște clar obiectivele, a fi conștient de resurse și a fi reactiv la dinamica mediului.

În prezent, strategiile locale de dezvoltare acoperă o gamă largă de probleme care vizează performanța economică și socială. Strategiile de succes sunt realizate prin intermediul programelor integrate de dezvoltare, care se axează pe utilizarea eficientă a efectelor de sinergie și complementaritate între politici, măsuri și proiecte din variate domenii. Reușita strategiilor locale depinde pe de o parte de competențele și abilitățile echipei de elaborare, iar pe de altă parte de asigurarea condițiilor pentru participarea încă de la început a părților interesate. Această exigență are menirea de a antrena expertiza locală în procesul de planificare și de a asigura consensul social și suportul politic necesar validării și implementării cu succes a strategiei.

Ca importanță, planificarea strategică oferă un cadru care unește o serie de proiecte mai mici, dar cu potențial ridicat de antrenare, pentru a realiza scopuri/obiective social-economice mai ample. O astfel de abordare ajută comunitățile să-și direcționeze dezvoltarea spre realizarea unor obiective flexibile, pe termen lung. Important este ca această abordare să se sprijine pe inițiative realizabile pe termen scurt, înscrise în trenduri viabile. Este de preferat să se stabilească obiective realiste dar aspiraționale, pe care le poate îndeplini comunitatea.

Una din problemele des întâlnite în planificarea strategică este dorința multor comunități de a realiza mai mult decât pot, în condițiile resurselor disponibile. La aceasta, concură și preluarea mimetică a unor modele de strategie valabile pentru alte comunități, cu alte tipuri de resurse și alte posibilități de dezvoltare. Probleme apar și atunci când strategiile includ programe și proiecte rupte de scopurile unei dezvoltări social-economice mai ample

sau care nu au valoare directă pentru comunitățile în cauză. Bine realizată, planificarea strategică vine în ajutorul comunității pentru gestionarea mai bună a acestor probleme.

Realizarea Strategiei de dezvoltare a municipiului Caransebeș a fost generată de nevoia resimțită de autoritatea publică locală de creare a unui cadru programatic coerent, care să genereze direcții și obiective de dezvoltare clare, în măsură să permită mai buna valorificare a resurselor locale și atragerea de noi resurse pentru dezvoltare.

Strategia integrată de dezvoltare a municipiului Caransebeș este un document programatic care prezintă într-o formă sintetică obiectivele specifice și proiectele de dezvoltare ale municipiului, în concordanță cu documentele strategice actuale la nivel european și național. Este o strategie care combină inițiativele și abordările *bottom-up* și cele *top-down*, nu numai în termeni de subsidiaritate, ci și în baza competențelor și experienței de planificare locală, în conformitate cu principiile de cooperare, participare și parteneriat. Documentul urmărește sensibilizarea, focalizarea și implicarea tuturor forțelor potențiale (populație, administrație, actori social-economici locali și regionali) pentru relansarea și dezvoltarea sustenabilă a municipiului Caransebeș în perioada 2012-2027. Durabilitatea pe termen lung a economiei locale nu se poate realiza fără a investi în inovare și economie bazată pe cunoaștere. Sursele de finanțare contează, dar investițiile nu sunt suficiente.

Pentru a atinge obiectivele propuse, trebuie să fie dezvoltat un mecanism care să răspundă cu succes unor întrebări cum sunt:

- Care sunt tendințele în dezvoltarea urbană pe plan european, național și regional?
- Care sunt nevoile stringente ale comunității, a căror rezolvare are cea mai mare capacitate de antrenare a dezvoltării locale durabile?
- Ce tipuri de investiții sunt necesare în/pentru oraș și cum se asigură coerența cu politicile generale, precum și cu prioritățile publice și private?
- Care sunt resursele locale și ce resurse externe pot fi atrase pentru realizarea investițiilor și dezvoltarea cu succes a comunității?

O parte semnificativă din resursele externe se preconizează că va proveni prin intermediul fondurilor europene ale politicii de coeziune, pe care se bazează dezvoltarea regională în UE. În România, dezvoltarea regională trebuie să facă față provocărilor reducerii disparităților social-economice teritoriale, prin mobilizarea creșterii endogene. Ori, Regiunea Vest se confruntă cu adâncirea decalajelor interne, iar contracararea acestui proces tinde să se sprijine pe dezvoltarea sustenabilă a poliilor locali. Un pol de dezvoltare local, așa cum este Caransebeșul, poate crea un efect pozitiv de antrenare, la nivel microregional, asupra zonelor mai puțin dezvoltate aflate tradițional sub influența sa.

Contextul dezvoltării economice locale este dat de provocările globalizării, care au condus la internaționalizarea afacerilor, cu scopul adaptării la schimbările rapide ale pieței, datorate înnoirii tehnologice. Pentru aceasta, este nevoie de o transformare a modului de gândire, de la local la global, deoarece localul este astăzi puternic influențat de procesele globale. Una din expresiile cele mai clare și pragmatice ale acestei necesare schimbări este cea afirmată în sfera modificărilor globale ale mediului, și anume *gândește global și acționează local!* Acest principiu trebuie aplicat în toate domeniile de dezvoltare.

Pentru a-și putea consolida rolul de pol urban dinamic și influent în partea de nord-est a județului Caraș-Severin, municipiul Caransebeș trebuie să îndeplinească un număr minim de condiții, între care:

- un sistem coerent de stimulare a creativității și de fixare locală a forței de muncă tinere și calificate;
- infrastructură și servicii adecvate de afaceri, inclusiv incubatoare de afaceri în domenii de interes pentru oraș și zona sa de influență;
- integrarea eficientă în sistemul național de transport, pentru o bună accesibilitate la nivel național și european;
- privilegierea soluțiilor verzi în toate procesele de dezvoltare socială și economică;
- intensificarea colaborării intercomunitare în partea de nord-est a județului și valorificarea tradițiilor zonei (ținutul gugulanilor);
- administrație eficientă care să răspundă nevoilor și așteptărilor cetățeanului.

Strategia de dezvoltare a Municipiului Caransebeș ține cont de aceste deziderate, dar ea trebuie să fie implementată, monitorizată și revizuită în conformitate cu cerințele fiecărei etape parcurse, iar aceste procese depind în primul rând de decizia politică și privată.

* * * * *

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) 2021-2027 are la bază Strategia de dezvoltare durabilă a Municipiului Caransebeș pentru perioada 2021-2027, elaborată de Centrul pentru Dezvoltare Regională, Studii Transfrontaliere și Amenajarea Rațională a Teritoriului (CDR-START), structură de cercetare științifică și de consultanță de specialitate a Departamentului de Geografie al Universității de Vest din Timișoara.

Din echipa de proiect coordonată de Prof. univ. Dr. Nicolae POPA, directorul CDR-START, au elaborat materiale scrise: Prof. univ. dr. Nicolae POPA, Conf. univ. dr. Cătălina ANCUȚA, Lect. univ. dr. Sorin PAVEL, Lect. univ. dr. Ramona IVAN, Lect. univ. dr. Alexandru DRAGAN, Lect. univ. dr. Florentina POPESCU, Lect. univ. dr. Marius MATICHESCU și Asist. univ. dr. Alexandra MARIAN-POTRA, care a elaborat și o parte din cartografia-suport; alte hărți și grafice au fost realizate de membrii echipei CDR-START sau au fost preluate din surse ale PMC ori din alte documente citate în text.

În procesul de elaborare a strategiei, echipa CDR-START a beneficiat de sprijinul autorităților locale, îndeosebi al primarului în funcție, Felix BORCEAN, și al managerilor de proiect, Petru HAMAT și Liviu JIGORIA-OPREA.

Capitolul I

PROVOCĂRILE CONTEXTULUI ACTUAL

I.1 CONTEXTUL EUROPEAN

Mai multă, sau mai puțină intergrare ?

Filosofia care a stat la baza formării Uniunii Europene a privilegiat constituirea unei uniuni de state suverane, a căror apropiere să se realizeze pe principiile funcționalismului. Evoluțiile ulterioare, rezultate din adoptarea Actului Unic European și a tratatelor de la Maastricht și de la Lisabona, au dus la o integrare tot mai avansată, cu reducerea atributelor de suveranitate ale statelor și creșterea atribuțiilor instituțiilor europene, îndeosebi ale Comisiei Europene și ale Parlamentului European.

Actul Unic European (semnat în 1986 și intrat în vigoare în 1987) a extins competențele CEE, prin crearea premiselor de constituire a unei mari piețe interne. Prin Tratatul de la Maastricht privind Uniunea Europeană (1992,1993), CEE devine Comunitatea Europeană, întemeiată pe Comunitățile Europene (primul pilon), la care se adaugă doi piloni suplimentari, Politica Externă și de Securitate Comună (PESC – pilonul doi) și Justiția și Afacerile Interne (JAI – pilonul trei).

Tratatul de la Lisabona (2007, 2009) redenumeste „Tratatul de instituire a Comunității Europene” în „Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene”, marcând astfel, constituțional și simbolic, mersul UE spre aprofundarea integrării. Prin acest tratat, se conferă personalitate juridică Uniunii Europene (poate semna tratate internaționale), sunt clarificate pentru prima dată competențele UE (exclusive, partajate, de sprijin), în raport cu competențele statelor membre și se stipulează o procedură oficială de retragere din uniune a statelor membre care decid constituțional să părăsească UE. Sunt consolidate și atribuțiile Parlamentului European, compus din “reprezentanții cetățenilor Uniunii Europene”, care primește atribuții extinse, inclusiv posibilitatea de a propune modificări ale tratatelor, până atunci rezervată Consiliului, guvernelor statelor membre sau Comisiei.

Tratatul de la Lisabona consolidează democrația și asigură o mai bună protecție a drepturilor fundamentale, permițând aderarea UE la Convenția europeană a drepturilor omului (CEDO). Tratatul enunță trei principii fundamentale: principiul egalității democratice, principiul democrației reprezentative și principiul democrației participative; democrația participativă îmbracă forma unei noi inițiative a cetățenilor.

După retragerea Marii Britanii din UE la 1 februarie 2020, s-a aplicat votul exprimat de Parlament în 2018, de reducere a numărului de parlamentari europeni, de la 751, la 705, cu redistribuirea restului de 27 de locuri eliberate în urma retragerii Regatului Unit, către o parte din celelalte state ale UE (România a primit un loc în plus).

Toate aceste transformări, precum și consolidarea unei birocrății europene tot mai stufoase, cu atribuții din ce în ce mai directive în defavoarea suveranității statelor membre, au creat o serie de nemulțumiri în rândul unor state membre. Aceste nemulțumiri s-au înscris pe câteva coordonate, și anume:

- Tendința statelor puternice din UE, îndeosebi a tandemului Franța-Germania, de a depăși inerțiile și încetineala în luarea deciziilor, prin crearea unei Europe cu două sau mai

multe viteze, astfel încât statele care doresc și pot să meargă înainte mai repede, să o poată face;

- Nemulțumirea statelor cu economii performante, care acceptă tot mai greu politicile de coeziune, considerând că statele mai puțin avansate se reformează greu și risipesc fondurile;

- Frustrarea unor state care au constatat pierderi de suveranitate, într-o Uniune Europeană controlată de cuplul Germania-Franța. Aceste state consideră că evoluțiile respective se îndepărtează de la valorile inițiale ale UE și le obligă să pună în aplicare decizii cu care guvernele și cetățenii lor nu sunt de acord. Cele mai vocale în acest sens sunt țările Grupului de la Visegrad, precum și Marea Britanie, care s-a și retras din UE;

Principalul clivaj conceptual și funcțional este legat, așadar, de opțiunile divergente cărora li se raliază diferitele grupuri de state membre, între cele care doresc mai multă integrare pe de o parte, respectiv cele care doresc o uniune de state suverane pe de altă parte. Acest clivaj a fost puternic alimentat de politicile UE și ale unor state membre, față de imigranți. Totuși, cu excepția Marii Britanii, nici un stat membru nu și-a pus problema în mod serios să iasă din UE, chiar dacă, în situații critice, nemulțumirile au fost exprimate cu vehemență.

Principalul clivaj teritorial și funcțional este dat de dihotomia dintre statele puternice, cu economii performante, care ar dori să-și conserve resursele pentru a putea face față competiției globale (politica de competitivitate), respectiv statele mai puțin performante, care ar dori continuarea mecanismelor de solidaritate europeană, cu transferuri de fonduri care să le permită dezvoltarea (politica de coeziune).

Recent, s-a adăugat un nou clivaj teritorial, între statele situate geografic spre centrul UE, respectiv statele situate spre margini, dezavantajate de reglementările considerate discriminatorii privind transportatorii. Acesta afectează profund și interesele transportatorilor români, ca și interesele economice mai largi ale României.

Revenirea la naționalisme

De fapt, în condițiile globalizării și ale circulației tot mai ample a fluxurilor de bunuri, oameni, informații și finanțe, statele au ajuns să controleze din ce în ce mai puține domenii și din ce în ce mai deficient. De aici și încercările unora din acestea de resuveranizare, de găsire de pârghii prin care să își asigure controlul asupra fluxurilor, cu scopul prezervării și promovării economiilor naționale, precum și a intereselor lor politice.

Pe lângă statele din estul Europei, îndeosebi cele din Grupul de la Visegrad, și alte state au îmbrățișat retorica națională, din rațiuni și sub forme nuanțate. În cele mai multe, emergența naționalismului și suveranismului a fost alimentată de criza economică și de criza migrațiilor internaționale, care au dus la precarizarea nivelului de trai, la politici protecționiste, la scurgerea de fonduri spre paradisurile fiscale, respectiv la creșterea intoleranței față de străini. S-a creat, astfel, terenul favorabil pentru afirmarea politicilor de extremă dreaptă, naționaliste și populiste, care au crescut mult în opțiunile electoratului, inclusiv în state cu democrații vechi și funcționale (Olanda, Austria, Franța, Italia, Suedia,

Finlanda etc.), pe lângă unele state din fosta Europă de Est (Cehia, Ungaria, Polonia, Slovenia...).

Pe de altă parte, toate statele europene, și nu doar acestea, au simțit și efectele negative ale dereglementării și liberalizării avansate a pieței, puse în evidență de șocul pandemiei de Covid 19. Delocalizarea activităților economice din ultimele patru decenii, îndeosebi a celor industriale, care în căutarea profitului s-au orientat spre țările emergente, a slăbit autonomia economică a majorității statelor dezvoltate și le-a fragilizat sectoare economice și sociale întregi, inclusiv din cele strategice, ajunse dependente de aprovizionarea cu produsele fabricate în statele emergente, mai ales în China.

Este foarte probabil ca această conjunctură critică generată de pandemie, intervenită neașteptat și la scară globală, să reorienteze opțiunile economice și politice fundamentale al Uniunii Europene și ale statelor membre, pe care strategiile de dezvoltare, inclusiv la nivel local, vor trebui să le aibă în vedere. Tendințele se întrevăd deja, dar mecanismele de implementare a lor, de la nivelul UE, până la nivel local, sunt încă departe de a fi clarificate.

Dezvoltarea durabilă și favorizarea economiei locale

Indiferent de conjuncturi, sunt câteva constante în evoluția trendurilor sociale și economice care nu se vor schimba. Șocurile de ultimă oră nu fac decât să grăbească ritmul schimbărilor care erau deja prefigurate. Există, însă, și evoluții neașteptate și care par să marcheze tendințe noi, greu reversibile, care se altoiesc peste cele consacrate, consolidându-le, sau punând decidenții și societatea în fața urgenței schimbării și adaptării.

Dintre constante, orientarea spre practicile economice și sociale de tip sustenabil este consolidată în aproape toate dimensiunile sale. În noile circumstanțe, mai vechiul principiu al folosirii raționale a resurselor este întărit de necesitatea valorificării durabile a resurselor locale, cu accent pe creativitate și inovație, pe promovarea economiei circulare. La aceasta conduc atât exigențele economiei verzi, cât și cele decurgând din economia inteligentă, cu toate dimensiunile lor tehnologice. Actuala criză generată de pandemia de Covid 19 a accelerat mult procesele de trecere a societății la tehnologiile digitale, obligând largi contingente de populație să învețe programe informatice, să se echipeze cu terminalele și softurile necesare teleeducației și, mai ales, telemuncii.

În acest sens, misiunea cea mai importantă o au sistemele societale și agenții economici, care trebuie să treacă în timp scurt la o altă logică de organizare a activității, cu accent pe bazele de date interconectate, pe lucrul curent cu *big data*, pe folosirea sistemelor *open source*, pe siguranța comunicațiilor și, în ultimă instanță, pe activitatea de la distanță și munca la domiciliu. Este o schimbare de paradigmă de mare amploare, pentru care Uniunea Europeană s-a pregătit conceptual, prin intermediul Agendei Digitale a Europei, dar a cărei punere în practică a fost accelerată de pandemie.

Pandemia și impactul său social-economic

Ca urmare a pandemiei de Covid-19, UE se confruntă cu o criză fără precedent, cu efecte uriașe asupra fiecărui aspect al societății. Uniunea și statele membre sunt obligate să-și gestioneze răspunsul cu determinare, unitate și solidaritate. Acest lucru necesită

imaginație pentru valorificarea tuturor resurselor UE și ale statelor membre, într-un context în care se recomandă ca rațiunile colaborării și solidarității să prevaleze în afața tentației competiției, specifică afacerilor.

În documentul intitulat *“O foaie de parcurs pentru recuperare. Spre o Europă mai rezistentă, mai durabilă și mai corectă”*, transmis de Comisia Europeană în 21 aprilie 2020, sunt precizate *patru domenii cheie de acțiune*, decurgând din politicile de lungă durată ale UE, impactate de efectele pandemiei. Acestea sunt :

- ***Restabilirea și aprofundarea pieței unice complet funcționale și revitalizate***, ca o componentă a prosperității și rezilienței UE. Ca primă urgență, trebuie refăcute lanțurile de valoare și de aprovizionare, puternic perturbate. Apoi, acestea se vor axa pe accelerarea tranziției verzi, pe transformarea digitală, pe investiția în tehnologii și capacități curate și digitale, pe promovarea economiei circulare, toate creatoare de locuri de muncă ce necesită competențe avansate și crează valoare adăugată mare. Acestea vor asigura autonomia strategică a UE, printr-o politică industrială dinamică, sprijin pentru IMM-uri și start-up-uri, screening eficient al investițiilor străine directe, care să conducă la revitalizarea producției de bunuri critice în Europa, la consolidarea lanțurilor de valoare strategice și la constituirea de infrastructuri rezistente, care să facă față evenimentelor neprevăzute;
- ***Realizarea unui efort investițional fără precedent***, de tip Plan Marshall, bazat pe investiții publice și pe mobilizarea investițiilor private, pentru a alimenta recuperarea și modernizarea economiei. Aceasta înseamnă investiții masive în *tranzițiile ecologice și digitale și în economia circulară*, alături de *alte politici precum coeziunea și politica agricolă comună*. *Acordul verde european* va fi esențial ca strategie de creștere inclusivă și durabilă. Coroborate cu *potențialul digital pentru funcționarea economiilor europene*, acestea vor fi elemente cheie al eforturilor proactive de recuperare și de dezvoltare. În acest sens, viitorul cadru financiar multianual (CFM, 2021-2027) va fi un instrument cheie pentru susținerea unei recuperări de durată și a unei piețe unice modernizate și funcționale pe deplin. Întregul efort financiar va avea în centru bugetul UE, dar va mobiliza și resursele grupului BEI, cea mai mare bancă publică din lume;
- ***Gândire și acțiune la nivel global***. Pandemia fiind un fenomen global, UE nu poate acționa izolat. Ca actor global, UE are responsabilitatea de a ajuta la încadrarea unui răspuns global prin multilateralism și o ordine internațională bazată pe reguli, împreună cu partenerii săi, în ONU, în OMC, în G20 și în G7. În acest context, restabilirea fluxurilor comerciale și a rutelor de aprovizionare este de cea mai mare importanță;
- ***Un sistem funcțional de guvernare*** este o necesitate cheie pentru depășirea crizei și asigurarea redresării. O guvernare eficientă, în respectul principiului subsidiarității, bazată pe cooperarea dintre instituțiile europene și statele membre, va face ca UE să fie mai rezistentă, mai efektivă și mai bună pentru cetățenii săi. Respectul statului de drept și al demnității umane este cel mai bun mod de a asigura o recuperare puternică, robustă și incluzivă a societăților europene.

Noua criză economică și noile priorități

Reflecția structurilor europene și a statelor membre este permanentă în acest context și se adaptează noilor evoluții, care se schimbă în ritm rapid. Nevoia de intervenție rapidă și masivă este argumentată și de evaluările succesive privind impactul economic pe care îl are pandemia de Covid 19. La început mai optimiste, aceste evaluări sunt din ce în ce mai realiste, pe măsură ce se dovedește că virusul Sars Cov-2 are caracter peren și suferă mutații, care îndepărtează speranțele inițiale că pandemia va fi depășită relativ ușor.

Din cauză că eliminarea restricțiilor de deplasare a persoanelor are loc mai lent decât s-a estimat în previziunile CE din primăvară, impactul asupra activității economice în 2020 va fi mai semnificativ decât s-a anticipat, în pofida răspunsului politic rapid și cuprinzător la nivelul UE și la nivel național. Astfel, estimările economice de vară ale Comisiei Europene arată că, în anul 2020, UE se va confrunta cu o recesiune profundă. Economia zonei euro va înregistra o contracție de 8,7% în 2020 și o creștere de 6,1% în 2021, iar economia UE în ansamblu se va contracta cu 8,3% în 2020, respectiv va crește cu 5,8% în 2021. Aceste cifre sunt cu cca 1 punct procentual mai mari privind contracția în 2020 și cu un 1,5 puncte procentuale mai mici privind revenirea în 2021 decât în estimările anterioare. Comisia Europeană se așteaptă ca redresarea să înceapă să producă efecte în a doua jumătate a anului 2020. Conform aceleiași surse, impactul asupra produsului intern brut al României în 2020 va fi de -6%, iar redresarea din 2021 în jurul valorii de +4%, pe fondul unei inflații în creștere, de la 2,5, la 2,8% în aceiași ani. Ori, ținând cont că la începutul anului 2020 pentru România se estima o creștere a PIB de cca 4%, pierderea față de evoluția economică normală este semnificativ mai mare, de cca 10% din PIB.

Având în vedere experiența crizei economico-financiare din 2008-2009, precum și cea a modului de manifestare a altor pandemii, modelul unei evoluții în V a actualei crize, cu primul versant abrupt, iar cel de al doilea mai lin, este de luat în seamă. Instituțiile mondiale (Banca Mondială, FMI etc.), europene (Comisia Europeană, BEI) și naționale de prognoză (în România, CNSP) tind să fie optimiste, dar își iau rezerva de a preciza că totul depinde de modul de manifestare a pandemiei și de reluarea circulației oamenilor și bunurilor la scară largă. Sunt prea multe variabilele necunoscute pentru a face estimări sigure pe termen mediu, privind ritmul relansării economice.

Scenariul care stă la baza previziunilor de mai sus pornește de la ipoteza că relaxarea restricțiilor de deplasare a persoanelor va continua și că nu va exista un "al doilea val" de infecții. Amploarea și durata pandemiei, amplitudinea restricțiilor de deplasare a persoanelor care ar putea fi necesare în viitor rămân, însă, în mare parte necunoscute, ceea ce lasă loc și unor variante de prognoză mai pesimiste. Există riscuri considerabile ca piața forței de muncă să fie mai afectată pe termen lung decât s-a estimat și ca dificultățile legate de lichidități să se transforme în probleme de solvabilitate pentru multe întreprinderi.

Propunerea de către Comisia Europeană a unui plan de redresare, concentrată pe un nou instrument, *NextGenerationEU*, nu este luată în calcul în aceste previziuni, deoarece încă nu s-a ajuns la un acord în privința sa. Totuși, se estimează că cea mai mare parte a măsurilor de recuperare propuse va fi alimentată de acest nou instrument de recuperare temporară, cu o alocare financiară de 750 de miliarde de euro, construit pe trei piloni:

- instrumente pentru a sprijini eforturile statelor membre de a recupera, a se reface și a ieși mai puternice din criză (655 mld.euro);
- măsuri pentru stimularea investițiilor private și sprijinirea companiilor aflate în dificultate (38,7 mld. euro);
- consolidarea programelor cheie ale UE pentru a învăța lecțiile crizei și pentru a face piața unică mai puternică, mai rezilientă, și a accelera dubla tranziție, verde și digitală (56,3 mld euro).

Din aceste fonduri, alocările naționale au fost estimate și făcute publice doar pentru cele 310 miliarde de euro prevăzute sub formă de granturi de recuperare și refacere, respectiv pentru cele 30 de miliarde de euro ale Fondului de Tranziție. României i-ar reveni 13,5 miliarde, respectiv 3,33 miliarde, a 7-a alocare ca volum, între statele UE (https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/3pillars_factsheet_0.pdf).

Politica regională și de coeziune

Una din regularitățile observate de analiști este aceea că, în perioadele de criză, crește egoismul statelor, se accentuează măsurile protecționiste, iar în societate se adâncesc polarizarea economică și precaritatea socială. Miza Uniunii Europene este să prevină astfel de comportamente, care apar recurent și s-au manifestat spontan în debutul pandemiei, pentru ca ulterior, sub impulsul instituțiilor europene, să își facă loc soluțiile colaborative: deblocarea unor puncte de trecere a frontierelor, stabilirea de culoare de transport, furnizarea de materiale sanitare, partajarea bunelor practici de gestionare a pandemiei etc.

Dacă pe termen scurt s-au găsit pârghii de colaborare și s-au convenit soluții rapide și eficiente pentru rezolvarea unor probleme urgente, în ceea ce privește mizele financiare și economice pe termen mediu și lung lucrurile sunt mai complicate. Statele au proirități și interese adesea divergente, iar realizarea consensului trenează, fapt ce împiedică alocarea rapidă a fondurilor pentru a stopa declinul, pentru a salva firmele și a stimula relansarea economică.

În acest context, este esențială găsirea de soluții pentru a aprofunda *politica de coeziune*, cu scopul de a reduce decalajele economice, sociale și teritoriale dintre diversele regiuni și state membre ale Uniunii Europene. Această politică joacă un rol de prim ordin în coagularea de strategii de dezvoltare integrată, care reunesc intervenții din diferite domenii, precum infrastructură, cercetare și inovare, ocuparea forței de muncă, educație, mediul de afaceri, protecția mediului, schimbări climatice și eficiența energetică, într-un pachet de politici coerente, care se adresează contextului regional sau chiar local, fiind una dintre cele mai vizibile politici, mai ales în relația cu cetățenii (<https://www.mae.ro/node/1623>).

Politica regională și-a dovedit pe deplin valoarea adăugată, prin difuzarea creșterii și prosperității la nivelul întregii Uniuni și abordarea constructivă a dezechilibrelor regionale. În același timp, s-a dovedit a fi o politică dinamică, reacționând rapid și eficace în fața crizei, prin redirecționarea fondurilor către zonele prioritare, precum și prin investiții în sectoare cheie, care să genereze creștere economică și locuri de muncă. Obiectivele politicii regionale

sunt realizate prin intermediul a trei fonduri: Fondul european de dezvoltare regională (FEDR), Fondul de coeziune (FC) și Fondul social european (FSE).

Având în vedere nivelul său de dezvoltare în cadrul UE, pentru România este de maxim interes ca politica de coeziune și politica agricolă comună să nu sufere de subfinanțare, să nu fie marginalizate pe termen lung, cu atât mai puțin în situațiile de criză, în care efectele negative se manifestă cu mult mai puternic în statele slab performate ale UE, comparativ cu cele avansate.

I.2 CONTEXTUL NAȚIONAL

România este al 7-lea stat al UE din punct de vedere demografic, cu 19,3 milioane locuitori la 1 ianuarie 2020 (4,3% din populația UE27), respectiv al 12-lea în privința produsului intern brut nominal, cu 223,3 miliarde euro în 2019 (1,6% din PIB-ul UE27) (Eurostat, 2020). Compararea acestor indicatori permite o bună percepție a performanțelor societății românești în context european, chiar dacă este vorba de macroindicatori, care nu surprind nuanțele economice și sociale specifice fiecărui agregat național.

Statistica oficială a UE (Eurostat), precum și alte surse statistice internaționale, credibile (Banca mondială, FMI, BCI etc.) fac psibile analize tot mai fiabile, pe baza unei multitudini de indicatori. Toate aceste surse situează România în ultima treime a statelor UE din punct de vedere al performanțelor sociale și al modernității economiei, dar marchează progresele realizate de țara noastră odată cu integrarea sa europeană. Așa, de exemplu, în privința PIB/locuitor la paritatea puterii de cumpărare, România a urcat de la 43% din media UE în 2007, anul aderării, la 69% în 2019, deasupra alte state membre, ca Grecia (68%), Croația (65%) sau Bulgaria (53%). Calculat la valoarea de schimb, însă, PIB-ul pe locuitor al României arată performanțe mult mai modeste: cu 11.500 euro în 2019, ne situăm la sub 37% din media UE27 (31.100 euro/locuitor) și nu depășim decât Bulgaria (8.680 euro/loc.) (Eurostat, 2020).

În ultimii ani, ritmul mediu de creștere a PIB-ului României a fost printre cele mai ridicate din UE, 5,1% media ultimilor 4 ani (oscilând între 4,2% în 2019 și 7,1% în 2017), valoare similară celor ale Irlandei (6,1%), Poloniei (4,3%) sau Ungariei (4,1%), mult peste media Uniunii, de doar 2,1%. Aceste evoluții permit țării noastre să recupereze treptat rămănerile în urmă, care vor continua, însă, să caracterizeze țara noastră pentru o perioadă încă lungă, având în vedere retardul istoric.

Așa cum am văzut, după aderarea la UE, în România se constată un proces de convergență reală în raport cu media UE, accentuat după anii 2012. Institutul European din România atrage însă atenția că, în vederea atingerii obiectivelor de convergență economică și socială indispensabile reducerii decalajelor la nivelul întregii Uniunii, ar trebui ca problema convergenței interne să fie avută în vedere în cadrul politicilor economice în special în perioadele favorabile unui ritm rapid de creștere, pe lângă eforturile pe linia convergenței în materie de medie națională a venitului pe locuitor (IER, 2018).

Situația sectoarelor economice de bază

Răspunzând indicatorilor Strategiei Europa 2020, la scara UE s-a trecut de la un nivel al ocupării populației de 67,5% în 2013, la 73,1% în 2019 (va coborî semnificativ în 2020, din cauza impactului pandemiei), față de ținta UE 2020, de 75% din totalul populației în vârstă de 20-64 de ani. În acest domeniu, progrese s-au făcut și în România, care cu o rată a ocupării de 70,9% în 2019, și-a depășit ținta strategică (70%)¹, rămânând însă sub media europeană. Conform IER (2018), în ceea ce privește dinamica structurii sectoriale a populației ocupate, deși se înregistrează o evoluție favorabilă după aderare, România mai are de recuperat decalaje structurale semnificative, comparativ cu media la nivelul UE din anul 2016: +19,2 puncte procentuale în cazul ponderii populației ocupate din sectorul agricol și respectiv -25,7 puncte procentuale în cazul sectorului serviciilor. Aceste decalaje erau și mai accentuate înainte de aderare. În sectorul industrial (fără construcții), de asemenea, impactul aderării este reflectat de reducerea decalajului României față de media din UE, de la +6,8 puncte procentuale în anul 2006 la +5,1 puncte procentuale în 2016.

Agricultura românească continuă să fie, și la peste un deceniu de la aderare, structural diferită față de restul Europei. Teisprezece ani nu au fost suficienți pentru a compensa absența „istorică” a fermelor de familie de dimensiuni medii. Dificultățile în adoptarea PAC în agricultura românească au condus la perpetuarea agriculturii duale – multe exploatații agricole de dimensiuni foarte mici, care practică agricultura de subzistență, versus ferme de dimensiuni mari, care au fost principalii beneficiari ai sprijinului financiar public. Aceasta în ciuda faptului că PAC 2014 -2020 a devenit mai centrată pe sprijinirea fermierilor mici, tineri, activi, care aplică practici ecologice, format crea răspuns mai bine nevoilor cu care se confruntă România. Opțiunile de măsuri luate în cadrul PAC încadrează România în rândul statelor care au optat pentru convergența internă și echilibru teritorial, similar Austriei, Germaniei, Letoniei și Poloniei. România are cel mai mare număr de exploatații agricole din UE (3,6 milioane în anul 2013), peste o treime din numărul de ferme europene, ceea ce este echivalent cu împrăștierea resurselor de muncă. Deși se constată o tendință ușoară de comasare a exploatațiilor agricole de dimensiuni reduse, convergența spre o situație similară cu cea din UE este redusă. Productivitatea în agricultură, exprimată ca VAB raportat la forța de muncă totală în agricultură, a crescut susținut, astfel că un fermier român generează o valoare adăugată de peste două ori mai mare decât în urmă cu 10 ani (IER, 2018). Cu toate acestea, continuăm să înregistrăm cel mai scăzut nivel al productivității în agricultură din UE.

În urma crizei economice, industria a fost reconsiderată la nivel european ca pilon principal al creșterii, sub principiile decarbonizării și economiei circulare. La momentul actual, Strategia Europa 2020, care încă guvernează politicile economice ale UE, abordează o serie de măsuri în domeniul competitivității la nivel industrial, așa cum sunt : promovarea inovării, a cunoștințelor și a cercetării, stimularea antreprenoriatului, promovarea unei structuri durabile a producției industriale, inițiativa privind materiile prime. Printre

¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Employment_rates_and_Europe_2020_national_targets#EU_Member_States_compared

principalele provocări căreia industria trebuie să îi facă față se numără și transformările induse de digitalizare.

În România, industria are un aport mai mare la PIB-ul național decât valoarea medie a UE, dar cu o evoluție în scădere începând cu anul 2010. Industria românească a reușit însă să se redreseze în urma crizei economice, înregistrând o creștere mai rapidă a producției decât media UE în perioada 2006 -2016 și păstrând un trend ascendent. Cu toate acestea, asemenea statelor vestice, România se înscrie într-un proces de dezindustrializare, ca urmare a tendinței de scădere a ponderii industriei în PIB și a persoanelor ocupate în acest sector (IER, 2018).

Sectorul serviciilor este, în prezent, pe agenda UE de intensificare a liberalizării, prin lansarea cardului electronic european pentru servicii, introducerea unui test de proporționalitate înainte de adoptarea de noi reglementări ale profesiilor, o mai bună notificare a proiectelor de legi naționale în domeniul serviciilor și furnizarea de orientări specifice fiecărui stat membru privind reformele naționale din domeniul reglementării profesiilor.

România a întârziat să evalueze măsura în care aceste propuneri de reglementări o afectează la nivel intern și să se implice activ în trasarea obiectivelor de politică a UE în aceste domenii. Ca urmare, conform datelor Comisiei Europene, România este al treilea cel mai mare furnizor de persoane calificate care au solicitat recunoașterea profesiei în alt stat membru, în vederea stabilirii permanente, după Germania și Polonia. Cele mai multe transferuri de mână de lucru calificată din România spre UE au vizat domeniile sănătății (asistenți medicali și medici) și învățământului (profesori de liceu). În aceste condiții, România riscă să se regăsească în incapacitatea de a menține și atrage forța de muncă înalt calificată de care are nevoie pentru dezvoltare.

În același timp, România trebuie să se implice în trasarea cadrului normativ atât în ceea ce privește asigurarea unor condiții de muncă echitabile pentru lucrătorii detașați, cât și în susținerea companiilor românești care detașează salariați în sensul menținerii competitivității acestora. Aceasta cu atât mai mult cu cât unele decizii recente luate la nivel european tind să afecteze interesele României în domeniul prestării de servicii, așa cum sunt reglementările adoptate în 2020, privind obligațiile transportatorilor, reglementări pe care statul român intenționează să le atace la Curtea de Justiție a UE.

Alte direcții de dezvoltare în sectorul serviciilor privesc orientarea spre economia colaborativă și creșterea rolului platformelor digitale atât pentru promovarea serviciilor, cât și a industriei, transformarea sectorului digital în factor de creștere economică, respectiv integrarea principiilor economiei circulare în fiecare etapă a lanțului de producție. Deși România a depus eforturi pentru a se alinia acestor cerințe, conform Eurostat continuăm să ne situăm pe ultimul loc în rândul statelor membre în ceea ce privește digitalizarea, ceea ce afectează posibilitatea recuperării decalajului de dezvoltare față de restul statelor membre ale UE.

Problema disparităților teritoriale

Valorile medii ale indicatorilor sintetici la nivel național ascund decalaje foarte mari între diferitele regiuni și județe ale țării, decalaje aflate din păcate în creștere până în 2012, după care se remarcă o ușoară ameliorare. Din acest punct de vedere, politica de coeziune practică de UE, cu mai multă sau mai puțină continuitate, nu a dat roadele așteptate la nivelul României. În loc să scadă, disparitățile teritoriale au tins să crească, fragilizând și mai mult regiunile slab dezvoltate ale țării (tabelul 1.1). Regiunea cea mai performantă este București-Ilfov, care cu 152% față de media europeană (=100) se plasează peste nivelul NUTS 2 al mai multor capitale europene (Lazio-Roma, Berlin, Madrid, Budapesta etc.).

În schimb, toate celelalte regiuni ale țării se situau în 2018 sub media națională, chiar și Regiunea de dezvoltare Vest, care în 2007 și 2012 era semnificativ peste nivelul României, cu câte 4 puncte procentuale raportat la media UE. Oboseala acestei regiuni s-a accentuat în ultimii 5 ani, pe fondul crizei forței de muncă și al unei politici de dezvoltare insuficient de bine adaptată tendințelor actuale ale economiei. Dintre celelalte regiuni, ritmuri bune de recuperare a decalajelor au înregistrat în perioada 2007-2018 regiunile NV, NE (+20 puncte procentuale) și Centru (+19), iar cele mai puțin performante au rămas regiunile NE (+15) și Sud-Muntenia (+16). De altfel, în acestea se află și principalele pungi de sărăcie ale României, în special județele Vaslui, Botoșani și Teleorman.

Tabelul 1.1 Evoluția PIB-PPC regional al României, în perioada 2007-2018

Regiunea	2007		2012		2018		% din media europeană		
	euro	%	euro	%	euro	%	2007	2018	2007-2018
Nord-Vest	10.400	92,8	12.500	88,6	18.900	89,2	41	61	+20
Centru	11.100	99,1	13.800	97,9	19.200	90,6	43	62	+19
Nord-Est	6.800	60,7	9.000	63,8	12.800	60,4	27	42	+15
Sud-Est	9.000	80,4	12.300	87,2	16.800	79,2	35	55	+20
Sud Muntenia	8.900	79,5	10.900	77,3	15.700	74,1	35	51	+16
București-Ilfov	25.500	227,7	33.700	239,0	46.800	220,7	99	152	+53
Sud-Vest	8.300	74,1	10.900	77,3	15.200	71,8	32	50	+18
Vest	12.100	108,0	15.200	107,8	20.900	98,6	47	68	+21
România	11.200	100	14.100	100	21.200	100	43	69	+26

(Sursa: prelucrare după date primare Eurostat, 2020)

Un paradox al disparităților teritoriale din România este că, în apropierea capitalei, a cărei aglomerație formează cea mai mare concentrare demografică și de performanță social-economică din țară, se află una din principalele două pungi de sărăcie ale țării, relativ extinsă teritorial, la vest, sud și est de Regiunea București-Ilfov (județele Teleorman, Giurgiu, Călărași și Ialomița).

În toate regiunile este o nevoie acută de infrastructură și de capital uman. În pofida unei convergențe susținute spre media UE în ultimii ani, toate regiunile se confruntă în continuare cu provocări socioeconomice. Zone vaste ale țării nu dispun de condițiile de bază pentru tranziția la o economie dinamică, cu o înaltă valoare adăugată și orientată spre cunoaștere. Trei dintre cele opt regiuni din România se numără printre cele mai sărace 20 de

regiuni din UE (Eurostat, 2019), în timp ce regiunea capitalei, București-Ilfov, a înregistrat una dintre cele mai ridicate rate de creștere a PIB-ului pe cap de locuitor după aderarea României la UE (Anuarul regional Eurostat 2019).

Tiparele de dezvoltare diferite necesită priorități de investiții adaptate. Zonele metropolitane în rapidă creștere se confruntă tot mai des cu provocări de dezvoltare legate de suburbanizare, congestionarea traficului și poluare. Orașele mai mici și zonele înconjurătoare se confruntă însă cu provocări legate de accesul la piața forței de muncă, precum și la educație, sistemul de sănătate și alte servicii sociale. Același lucru este valabil în cazul zonelor cu provocări teritoriale specifice (de exemplu, depărtarea și accesul dificil, protecția mediului) sau al zonelor în declin industrial. Prin urmare, decalajul rural-urban se amplifică. Sărăcia este un fenomen frecvent întâlnit în zonele rurale, unde competențele și capacitatea de inserție profesională sunt scăzute, iar conectivitatea la centrele de oportunități economice este slabă. Îmbunătățirea conectivității în cazul comunităților rurale mai puțin dezvoltate necesită investiții suplimentare importante².

La aceasta contribuie și rețeaua de transport deficitară, care afectează conectivitatea și competitivitatea. Regiunile din România sunt slab interconectate, mai ales regiunea Nord-Est. Tronsoanele din România ale coridoarelor centrale TEN-T, Rin-Dunăre și Orient-Estul Mării Mediterane nu sunt încă finalizate. Elementele lipsă (autostrada Sibiu-Pitești și conexiunile feroviare Brașov-Predeal și Timișoara-Craiova-Calafat) reprezintă obstacole semnificative în calea mobilității regionale, interregionale și transfrontaliere. Investițiile în navigația fluvială și în transportul multimodal au fost modeste și nu valorifică întregul potențial al conexiunilor geografice și economice ale țării.

De asemenea, România a rămas în urmă cu privire la multe componente ce țin de echilibrul de mediu, care afectează nivelul de trai. Este vorba despre infrastructura verde, adaptarea la schimbările climatice, prevenirea riscurilor și rezistența în caz de dezastre, decontaminarea siturilor vechi contaminate, precum și despre prevenirea inundațiilor și a altor pericole naturale. De asemenea, România nu respectă limitele UE privind emisiile a mai multor poluanți majori, iar punerea în aplicare a directivelor UE privind conservarea naturii reprezintă o provocare considerabilă.

I.3 CONTEXTUL REGIONAL

Municipiul Caransebeș aparține din punct de vedere administrativ județului Caraș-Severin, parte a Regiunii de dezvoltare Vest a României. După experiența anilor 50-60 ai sec. XX, în 1968 nivelul administrativ regional a fost desființat în România. În cadrul programului de pregătire a României pentru aderarea la UE, au fost creionate 8 regiuni statistice, înființate

² https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/2019-european-semester-country-report-romania_ro.pdf

în anul 2008 ca regiuni de dezvoltare, a căror configurație teritorială a rămas neschimbată până în prezent.

Regiunea de dezvoltare Vest (Regiunea Vest) este formată prin asocierea voluntară a județelor Arad, Caraș-Severin, Hunedoara și Timiș și este a șasea ca suprafață din regiunile de dezvoltare ale țării, cu 32.034 km² (13,4% din suprafața României), respectiv a opta ca populație, cu 1.997.377 locuitori cu domiciliul, la 1 ianuarie 2020 (9,01% din populația țării).

Regiunea Vest este un spațiu complex, centrat pe partea românească a provinciei istorico-geografice Banat, căreia îi sunt alipite sudul Crișanei (teritoriul din județul Arad) și partea de sud-vest a Transilvaniei (județul Hunedoara). Regiunea are un relief complex, cu munți, dealuri, depresiuni și câmpii, toate unite prin culoare de vale care facilitează legăturile intraregionale.

Configurația hipsometrică specifică face ca sectoarele Carpaților Occidentali și Meridionali din cuprinsul său să separe regiunea în două unități funcționale inegale ca dimensiuni, cea vestică, mai extinsă, centrată pe Câmpia Banato-Crișană, respectiv cea estică, centrată pe complexul depresionar hunedorean. Între acestea, se află arealul carpatic, care ocupă o mare parte a județelor Hunedoara și Caraș-Severin, precum și părțile estice ale județelor Arad și Timiș. Arealul montan înalt este mai greu accesibil, mai slab populat și pune o serie de probleme de dezvoltare social-economică și de amenajare a teritoriului, dificil de rezolvat.

Coerența și funcționalitatea acestui spațiu s-au îmbunătățit treptat, prin ameliorarea infrastructurilor de transport, care permit legături tot mai bune atât pe relația vest-est, prin autostrada A1 (Nădlac – Timișoara – Deva – Sibiu) și drumurile europene E68 și E673, cât și pe relația nord-sud, prin drumurile europene E70, E79 și E671. Legăturile extraregionale sunt facilitate de aceleași infrastructuri rutiere, de căile ferate principale 200, 900, 217 și 310, precum și de Aeroporul internațional Traian Vuia Timișoara. Singurul port la Dunăre al regiunii, Moldova Veche, joacă un rol marginal. Unele din aceste infrastructuri corespund rețelei paneuropene TEN-T definită la Tallin, în anul 2013, din ale cărei 9 coridoare, 2 deserveșc și teritoriul României, Orient East/Med și Rin-Dunăre. Ambele traversează teritoriul Regiunii Vest și se interesează la Timișoara, considerat principalul nod de comunicație transeuropeană din vestul României, ceea ce este în măsură să consolideze poziția strategică a orașului, atât în regiune, cât și la nivel național și transfrontalier.

Din punct de vedere funcțional, Regiunea Vest este polarizată de municipiul Timișoara, cel mai mare centru urban din regiune și al treilea mare oraș al țării ca număr de locuitori, forță economică și rol socio-cultural. La acesta se adaugă alte 42 de orașe, dintre care rol polarizator major au orașele Arad, Deva, Reșița, și Hunedoara. Există însă și alte municipii cu rol semnificativ de polarizare subjudețeană, între care se remarcă Lugoj, Caransebeș și Petroșani, fiecare cu areale de influență teritorială bine conturate.

Din punct de vedere demografic, Regiunea Vest are o evoluție regresivă a numărului de locuitori, cu o scădere de aproape 5,8 procente în ultimii 10 ani (2010-2020), dar cu disparități teritoriale evidente. Județele Hunedoara și Caraș-Severin au înregistrat scăderi dramatice, de -16,2%, respectiv -15,7%, în timp ce județul Arad a avut o mare rezistență

demografică, reducânduși populația cu doar -4,4%. Județul Timiș a avut creșteri an de an, carea au dus la un plus de 7,3% în aceeași perioadă. De altfel, alături de Ilfov, județul Timiș este singurul din țară cu evoluții pozitive ale numărului de locuitori în ultimul deceniu.

Densitatea populației la nivelul regiunii era, la 1 ianuarie 2020, cea mai redusă din țară, cu valoarea medie de doar 62,3 loc./km², semnificativ sub densitatea națională (93 loc./km²), și oscila pe județe între 37,2 loc./km² în Caraș-Severin și 86,5 loc./km² în județul Timiș. Densitățile areolare cele mai mari sunt caracteristice zonelor de influență și polarizare directă ale principalelor orașe, îndeosebi în jurul Timișoarei, Aradului, cuplului urban Deva-Hunedoara și Depresiunii Petroșani, iar densitățile cele mai reduse se suprapun arealului montan (cu excepția depresiunilor) și unor unități de dealuri, cum sunt Dealurile Lipovei (fig. 1.1).

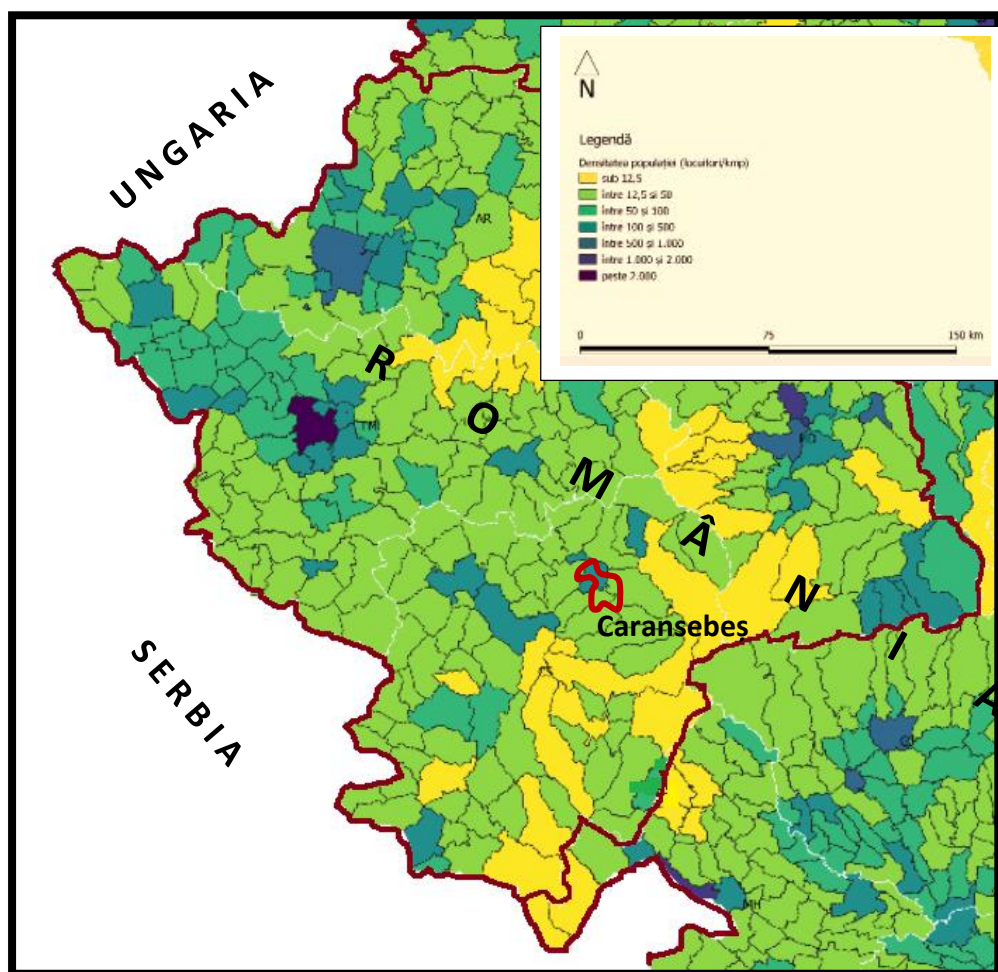


Fig. 1.1. Densitatea populației în regiunea Vest a României (2016)

(sursa: MLPDA, 2017)

Declinul populației și încărcătura demografică redusă fac ca dezvoltarea social-economică și echiparea teritoriului să aibă de suferit, chiar dacă nu la scara întregii regiuni. Se constată, astfel, un contrast net între concentrarea performanței economice în special în județul Timiș, urmat de Arad și, respectiv, județele Caraș-Severin și Hunedoara care continuă să întâmpine dificultăți și să acumuleze decalaje în numeroase domenii. Județul Timiș concentra, în anul 2019, 49,9% din PIB al regiunii, urmat de Arad și Hunedoara, în timp ce

județul Caraș-Severin contribuia cu doar 12%, proporție aflată însă în creștere în ultimii ani față de 11,1% în 2016 (Comisia Națională de Prognoză, 2017, 2019).

Profilul economic al Regiunii Vest apare ca fiind neunitar. Județele Timiș și Arad au un profil complex, dominat de activitățile de servicii și industriale, între care în Arad predomină cele manufacturiere, în timp ce în Timiș își fac loc în proporție mai mare activitățile industrialo-terțiare, cu valoare adăugată crescută. Agricultură are, de asemenea, o bună productivitate, inclusiv ca urmare a investițiilor străine directe. În schimb, tradiția județelor Caraș-Severin și Hunedoara în industriile extractive și în metalurgie continuă să împiedice adaptarea rapidă a acestora la economia modernă, care privilegiază sectoarele intensive în creativitate și productivitate, nu în forță de muncă sau în volum al producției.

Mai mult, relieful și solurile județelor Timiș și Arad se pretează bine culturilor cerealiere și de plante tehnice pe suprafețe mari, precum și creșterii intensive a animalelor, la care s-au adăugat recent culturi intensive pentru aprovizionarea piețelor urbane, favorizate de subvențiile obținute prin APIA. În schimb, în județele de munte Hunedoara și Caraș-Severin, condițiile naturale permit mai ales culturile de câmp pe suprafețe mici, cultura pomilor fructiferi, a plantelor de nutreț și creșterea extensivă a animalelor. Ori, aceste activități necesită forță de muncă numeroasă, tot mai anemică în arealele respective, datorită migrațiilor și îmbătrânirii populației; ca urmare, productivitatea muncii și randamentul investițiilor sunt modeste.

Aceste contraste sunt relevate și de evoluția numărului de salariați din județele regiunii. În perioada 2012-2018, doar județele Timiș și Arad au înregistrat creșteri (de 18,8%, respectiv 14,7%), în timp ce în județele Hunedoara și Caraș-Severin numărul salariaților a rămas relativ constant, ceea ce face ca Regiunea Vest, cu o creștere de 11,3% în perioada amintită, să se afle sub evoluția la nivel național, de 13,6% (calculare după datele primare, INS, 2020).

Sunt realități cu impact și asupra integrării economiilor locale în circuitele globale de bunuri și valori, fie că vorbim de ancorarea filialelor companiilor multinaționale aproape numai în județele Timiș și Arad, fie de contribuția județelor la comerțul exterior al regiunii. Astfel, în 2019, practic 90% din exporturile din regiune s-au datorat județelor Timiș (61,6%), și Arad (28,4%), în timp ce județul Caraș-Severin a contribuit cu doar 3%.

Gestionarea echilibrelor teritoriale și a proceselor de dezvoltare economico-socială ale unei regiuni intră în competența mai multor nivele de decizie, în funcție de aplicarea principiului subsidiarității și de sectorul de referință. Cert este că, în ultimul deceniu, a crescut rolul nivelului regional de decizie, cel puțin în gestionarea fondurilor pentru dezvoltarea regională. În Regiunea Vest, acest rol revine Agenției de dezvoltare regională Vest, ADR-Vest, înființată în anul 1999, ca instituție neguvernamentală, nonprofit și de utilitate publică, cu rolul de a contribui la dezvoltarea durabilă și prosperitatea regiunii, prin încurajarea investițiilor, angajarea permanentă în procesul de restructurare industrială și de creare de noi locuri de muncă (<https://adrvest.ro/structura-adr-vest/>).

Atribuțiile ADR-Vest au crescut treptat, la fel ca ale celorlalte agenții de dezvoltare regională din țară, în prezent aceasta jucând un rol cheie în managementul Fondurilor

Structurale, prin calitatea sa de Organism Intermediar pentru Programul Operațional Regional în Regiunea Vest și pentru Programul Operațional Sectorial „Creșterea Competitivității Economice” – axele prioritare 1 și 3. Ciclul financiar european 2021-2027 va conferi și mai multe responsabilități ADR-Vest și structurilor sale, validarea proiectelor de dezvoltare elaborate la nivelul județelor și al localităților din regiune urmând a fi făcută de către ADR-Vest, în relație directă cu structurile abilitate ale UE, fără intermedierea ministerelor de la nivel național.

1.4. CONTEXTUL JUDEȚEAN

Analiza succintă a particularităților subregionale ale vestului României a evidențiat pozițiile modeste deținute de **județul Caraș-Severin**, la mai toate capitolele complexului social-economic. În schimb, acest județ are atuurile sale, în principal în ceea ce privește componentele cadrului natural, echilibrele de mediu și resursele, inclusiv cele pentru dezvoltarea turismului.

Județul Caraș-Severin este un județ de munte, al treilea ca mărime din România după Timiș și Suceava, cu o suprafață de 8514 km². Ocupă partea de sud-est a Banatului, provincie istorică multiculturală, al cărei mozaic etno-cultural format în principal din români, sârbi și unguri va fi îmbogățit după înglobarea sa în Imperiul Habsburgic, în 1716, prin acțiuni sistematice de colonizare cu populații de confesiune catolică, în principal etnici germani, dar și slovaci, cehi, italieni, francezi, bulgari, spanioli etc. După îndelungatele războaie dintre Imperiul Habsburgic și cel Otoman, aceștia au fost aduși pentru a valorifica bogatele resurse ale Banatului, atât cele agricole din zonele de câmpie, cât și resursele forestiere și de subsol, abundente mai ales în Banatul montan. Aici colonizările au avut caracter insular, predominantă fiind populația românească. Toate aceste comunități au format în timp un agregat social armonicos și competitiv, care a dus la conturarea, la finele secolului al XIX-lea, a primei regiuni industriale de pe teritoriul actual al României, cu profil minier și metalurgic.

Banatul Montan s-a consolidat economic în perioada interbelică, dar mai ales după al doilea război mondial, în timpul industrializării socialiste, însă în această ultimă perioadă și-a redus treptat caracterul multicultural, datorită emigrării multor etnici germani. Emigrarea a luat caracter de masă imediat după 1989, după căderea regimului comunist, astfel încât vechiul mozaic cultural se conservă astăzi în principal sub forma patrimoniului material și imaterial lăsat în urmă de aceste comunități.

Ansamblul Banatului montan a fost mult timp organizat administrativ într-o logică teritorială nord-sud, fiind împărțit în două comitate/județe, Severin cu reședința la Lugoj și Caraș cu centrul la Oravița, alături de Timiș-Torontal, județ de câmpie cu centrul la Timișoara. Reformele administrative succesive din perioada interbelică și postbelică, în care s-a oscilat între organizarea teritorială pe județe și cea pe regiuni, au dus până la urmă la contopirea celor două județe de munte, care erau mai cuprinzătoare decât actualul județ Caraș-Severin, constituit în 1968 cu reședința la Reșița.

Cadrul natural al județului este dominat în partea centrală de Munții Banatului, cu culmile Semenicolui, Almăjului, Dognecei, Aninei și Locvei, alcătuite dintr-un mozaic de roci (șisturi cristaline, roci magmatice, calcare etc.). Formele de relief sunt de o mare diversitate, de la culmile masive ale cristalinului, la platourile și abrupturile dantelate de eroziune în calcare (cu o mare varietate a carstului de suprafață și de adâncime), fragmentate de numeroase depresiuni și culoare de vale, între care se impun Depr. Caraș-Ezeriș și Depr. Almăjului. Munții rar depășesc 1000 m altitudine, cu vârfurile cele mai înalte în Semenicol (Piatra Goznei, 1446 m) și Munții Almăjului (Svinecea Mare, 1224 m).

Marginile județului sunt contrastante. Spre vest și nord, munții coboară treptat către fâșia îngustă de dealuri, întrepătrunsă de areale depresionare (Depr. Oravița), care se deschid spre câmpia joasă a Banatului. În partea de nord-est, golful de câmpie al Timișului se întrepătrunde cu dealurile submontane și se ramifică spre est, pe culoarul Bistrei, la nord de care se înalță culmile greoaie ale Munților Poiana Ruscă (Vf. Padeș, 1374 m). Spre est, culoarul Timiș-Cerna, de origine tectonică, separă Munții Banatului de culmile vestice ale Carpaților Meridionali, mai înalte decât cele bănățene cu aproape 1000 m (Vf. Țarcu, 2190 m), și formează una din cele mai generoase axe de legătură cu spațiile dunărene. În sud, culmile Almăjului și cele joase ale Munților Locvei sunt retezate de cel mai lung defileu european, Defileul Dunării (135 km), din care doar partea vestică se află pe teritoriul județului Caraș-Severin.

Având în vedere predominarea reliefului muntos, județul Caraș-Severin are al doilea cel mai bogat fond forestier din țară (după județul Suceava), în suprafață de 427,7 mii ha în 2018 (mai mare cu 36,5 mii ha decât în 1990 conform datelor INS), cu vaste păduri de fag (53,5%), stejari și alte specii de foioase tari (28,4%), rășinoase (14,6%) și diverse specii de foioase moi (3,5%). Acest covor vegetal este favorizat nu doar de relieful muntos, ci și de caracteristicile climei cu influențe submediteraneene și regim al precipitațiilor mai echilibrat decât în alte părți ale țării, precum și de presiunea demografică redusă.

Altitudinile modeste și fragmentarea accentuată a reliefului, cu numeroase platouri, depresiuni, bazinete și culoare de vale, fac ca Munții Banatului să fie mai populați decât alte masive ale Carpaților Românești. Totuși, predominarea culmilor masive, chiar dacă nu foarte înalte, a condus la o densitate redusă a populației în județul Caraș-Severin, acesta fiind penultimul la nivel național, cu doar 31,8 loc./km² (rezidenți la 1 ianuarie 2019). Presiunea demografică este într-un declin istoric după 1990, numărul de locuitori scăzând cu 33%, de la 402,9 mii de rezidenți la 1 ianuarie 1990, la 271,3 mii de rezidenți la 1 ianuarie 2019. Ca urmare, gradul de îmbătrânire demografică a crescut, iar vârsta medie a populației județului este printre cele mai mari din țară (locul 8, cu 43,6 ani, în 2018).

Numărul tot mai redus de locuitori, îmbătrânirea demografică și declinul activităților economice tradiționale fac din județul Caraș-Severin un areal predominant exodinamic, în care aliniamentele de rezistență demografică și de dinamică social-economică sunt tot mai puține. Separat în două de culmile cele mai înalte ale munților Semenicol și Almăj, județul are o parte vestică, cu nuclee de populare mai evidente dar aflate în declin, respectiv o parte estică, centrată pe culoarul Timiș-Cerna, care deși mai restrânsă, are perspective bune de

dezvoltare, datorate conectivității actuale și proiectelor de ameliorare a infrastructurilor de circulație în viitor. Aceasta din urmă este polarizată de municipiul Caransebeș.

Arealul montan are, însă, printe cele mai diverse *resurse turistice* din țară, legate atât de formele de relief, între care cele carstice sunt cele mai spectaculoase (peșteri, avenuri, doline, chei, abrupturi carstice, stânci crenelate etc.), cât și de cele ale apelor, cu văi spectaculoase și cursuri repezi (Cerna, Bistra, Nera, Timișul superior etc.), cu puține lacuri naturale, dar spectaculoase (Ochiul Beului), cu numeroase cascade (Bigăr, Beușnița, Văioaga etc.), cu mari lacuri de baraj antropice (Văliug, Gozna, Trei Ape, Bistra Mărului, Cerna ș.a, foarte atractive) sau cu izvoare termominerale pentru cură, cum sunt cele de la Băile Herculane. Se adaugă pădurile seculare de fag și peisajele spectaculoase, a căror diversitate de specii ocrotite, din care unele endemice, a făcut ca aici să fie declarate 3 parcuri naționale (PN Semenice - Cheile Carașului, PN Cheile Nerei – Beușnița și PN Domogled – Valea Cernei) și un parc natural (Porțile de Fier).

Numeroase sunt și resursele turistice antropice, de la stațiunea balneară și climaterică Băile Herculane, cu bijuterii arhitecturale care își așteaptă încă punerea în valoare, la satele pitorești de altitudine (Brebu, Gărâna, Ravensca ș.a), la zecile de mori de apă încă în funcțiune (rezervația mulinologică de la Rudăria), până la obiectivele urbane din Caransebeș sau Oravița, la spectaculoasa cale ferată Oravița-Anina, sau la artefactele industriei siderurgice vechi din Reșița, Bocșa ș.a. De altfel, turismul este perceput ca una din principalele șanse de dezvoltare în perspectivă a acestui județ, cu condiția de a stopa declinul demografic și îmbătrânirea populației, respectiv de a ameliora infrastructura și serviciile.

Alte activități economice de tip sustenabil pot fi economia silvică și prelucrarea lemnului, tradiționale în județ. Gândite echilibrat, în corelație cu turismul – prin valorificarea modernă a artizanatului local – dar și prin prelucrarea superioară a masei lemnoase în unități industriale locale, acestea pot constitui o bună armătură economică, în măsură să contribuie la fixarea populației și la dezvoltarea și a altor ramuri ale economiei: industria energetică, inclusiv prin trecerea la energia verde, industriile prelucrătoare, comerțul, serviciile publice și pentru întreprinderi, agricultura ecologică etc.

Îmbunătățirea infrastructurilor de transport, care să faciliteze conexiuni mai rapide între localitățile acestui spațiu compartimentat, este o condiție indispensabilă dezvoltării. Altfel, populația va continua să scadă, făcând tot mai dificilă echiparea teritoriului și menținerea de servicii viabile, vor continua să se lărgească arealele renaturate spontan, greu accesibile chiar și pentru turism, și vor fi abandonate importante resurse naturale și antropice, a căror valorificare inteligentă ar relansa din punct de vedere social și economic întregul județ.

În condițiile evoluției spontane a raporturilor teritoriale, este de așteptat continuarea reechilibrării rețelei de așezări a județului, cu declinul unor centre afirmate puternic după al doilea război mondial, în special al actualei reședințe, Reșița, și cu afirmarea treptată a unor poli locali mai vechi, ale căror areale de influență se reconstituie și se consolidează. Între acestea, orașul Caransebeș are cele mai bune perspective.

1.5. CONTEXTUL POLITIC ȘI LEGISLATIV

În ultimele decenii, legislația adiacentă și cea secundară s-au dezvoltat considerabil, iar politicile și practicile de planificare spațială din România au acumulat know-how și au fost din ce în ce mai expuse practicilor UE. În prezent, dezvoltarea social-economică la nivelul Uniunii Europene se află încă în perioada de valabilitate a *Strategiei Europa 2020*³.

Adoptată în anul 2010 de către Comisia Europeană, *Strategia Europa 2020*³ își propune trei direcții majore de dezvoltare:

- o creștere durabilă, prin eficientizarea sectoarelor economice din punct de vedere al utilizării resurselor, mai competitive și mai ecologice;
- o creștere inteligentă, prin sprijinirea inovării și a economiei bazate pe cunoaștere;
- o creștere favorabilă incluziunii, prin creșterea ratei ocupării forței de muncă, în spiritul coeziunii sociale și teritoriale.

Aceste direcții strategice converg înspre următoarele obiective:

- 75% din populația cu vârsta cuprinsă între 20 și 64 de ani ar trebui să aibă un loc de muncă (70% în România);
- 3% din PIB-ul UE ar trebui investit în cercetare-dezvoltare (2% în România);
- obiectivele „20/20/20” în materie de climă/energie ar trebui îndeplinite (inclusiv o reducere a emisiilor majorată la 30%, dacă există condiții favorabile în acest sens);
- rata abandonului școlar timpuriu ar trebui redusă sub nivelul de 10% (11.3% în România) și cel puțin 40% din generația tânără ar trebui să aibă studii superioare;
- numărul persoanelor amenințate de sărăcie ar trebui redus cu 20 de milioane (560.000 în România).

În altă ordine de idei, *Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030*⁴, adoptată în anul 2018, cuprinde o serie de obiective, corespunzătoare celor 17 Obiective de Dezvoltare Durabilă (ODD) adoptate de ONU în septembrie 2015:

- Fără sărăcie – Eradicarea sărăciei în toate formele sale și în orice context.
- Foamete „zero” – Eradicarea foametei, asigurarea securității alimentare, îmbunătățirea nutriției și promovarea unei agriculturi durabile.
- Sănătate și bunăstare – Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor la orice vârstă.
- Educație de calitate – Garantarea unei educații de calitate și promovarea oportunităților de învățare de-a lungul vieții pentru toți.
- Egalitate de gen – Realizarea egalității de gen și împuternicirea tuturor femeilor și a fetelor.
- Apă curată și sanitație – Asigurarea disponibilității și managementului durabil al apei și sanitație pentru toți.
- Energie curată și la prețuri accesibile – Asigurarea accesului tuturor la energie la prețuri accesibile, într-un mod sigur, durabil și modern.

³ <https://ec.europa.eu/eu2020/pdf/COMPLET%20EN>

⁴ <https://www.edu.ro/sites/default/files/Strategia-nationala-pentru-dezvoltarea-durabila-a-Rom%C3%A2niei-2030.pdf>

- Muncă decentă și creștere economică – 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.
- Industrie, inovație și infrastructură – Construirea unor infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile și încurajarea inovației.
- Inegalități reduse – Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și de la o țară la alta.
- Orașe și comunități durabile – Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile.
- Consum și producție responsabile – Asigurarea unor tipare de consum și producție durabile.
- Acțiune climatică – Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor.
- Viața acvatică – Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă.
- Viața terestră – 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.
- Pace, justiție și instituții eficiente – 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.
- Parteneriate pentru realizarea obiectivelor - Consolidarea mijloacelor de implementare și revitalizarea parteneriatului global pentru dezvoltare durabilă.

Activitățile de planificare a dezvoltării teritoriale trebuie să țină cont de orientările programatice ale structurilor mondiale și ale instituțiilor europene, dar să respecte și legislația națională în vigoare. Dintre actele juridice incidente acestui proces, poate cea mai însemnată este legea nr. 350/2001, privind amenajarea teritoriului și urbanismul. De la emiterea sa, Legea 350/2001 a fost supusă unui număr mare de amendamente. Majoritatea documentelor de reglementare relevante pentru elaborarea strategiilor de dezvoltare fie au fost emise, fie au suportat amendamente considerabile în ultimul deceniu. Un fapt demn de menționat este art. 5 al legii menționate care completează că planificarea strategică trebuie „să respecte autonomia locală pe baza principiilor de parteneriat, transparență, descentralizarea serviciilor publice, participarea publică la procesele decizionale și dezvoltare durabilă.”

Conform, legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în decembrie 2013, strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial ar trebui fundamentate pe *Strategia de dezvoltare teritorială a României*. La acest moment, MDRAP a publicat pe site-ul instituției versiunea 2 a Strategiei de dezvoltare teritorială a României. Documentul, neaprobat în acest moment, cuprinde viziunea de dezvoltare a teritoriului național pentru orizontul de timp 2035. *Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR)* este documentul programatic prin care sunt stabilite liniile directe de dezvoltare teritorială a României la scară regională, interregională și națională precum și direcțiile de implementare pentru o perioadă

de peste 20 de ani integrandu-se aici și aspectele relevante la nivel transfrontalier și transnațional.

Planul de amenajare a teritoriului național - PATN reprezintă documentul cu caracter director în elaborarea strategiilor de dezvoltare locală, care include sinteza programelor strategice sectoriale pe termen mediu și lung pentru întreg teritoriul țării. Secțiunile Planului de amenajare a teritoriului național sunt:

- Căi de comunicație, aprobată prin Legea nr.363/21.09.2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea I - Rețele de transport;
- Ape, aprobată prin Legea nr.171/04.11.1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a II-a - Apă;
- Zone protejate, aprobată prin Legea nr. 5/06.03.2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a III-a - Zone protejate;
- Rețeaua de localități, aprobată prin Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități;
- Zone de risc natural, aprobată prin Legea nr. 575/22.10.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a V-a - Zone de risc natural;
- Turismul, aprobată prin Legea nr. 190/26.05.2009 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VIII-a - Zone cu resurse turistice;
- Dezvoltarea rurală - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VIII-a - Zone rurale, neaprobată;
- Infrastructura pentru educație - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VII-a - Infrastructura pentru educație, neaprobată;

În acest moment acest document unic de planificare a dezvoltării spațiale la nivel național, este elaborat în secțiuni sectoriale, necorelate între ele. Abia după aprobarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României (SDTR) acest document probabil va fi actualizat. În ceea ce privește secțiunea căi de comunicații se va impune o corelare cu Master Planul General de Transport al României, dar și cu prima generație de planuri de mobilitate aflate la acest moment în curs de elaborare. Legislația și administrarea planificării în România reprezintă o competență comună dusă la îndeplinire de administrația centrală și de cele două niveluri ale administrației publice locale, și anume județele și orașele / comunele.

Un alt document important pentru elaborarea strategiilor de dezvoltare este *Planul de amenajare a teritoriului județean*. Acesta se corelează cu Planul de amenajare a teritoriului național, cu Planul de amenajare a teritoriului zonal, cu programele guvernamentale sectoriale, precum și cu alte programe de dezvoltare. Strategia spațială de dezvoltare se întinde pe o perioadă de 15 ani, fiind propus un program individual pentru diferitele etape de implementare – pe termen scurt spre mediu (3-5 ani), pe termen mediu spre lung (5-10 ani) și pe termen lung (15 ani).

Un alt aspect important se referă la diferența dintre cele două paliere, cea a politicilor și cea a practicilor, care se rezumă în primul rând în nivelul teritorial luat în calcul. În timp ce planurile de amenajare teritorială se referă în principal la nivelul național, regional, zonal, documentele strategice locale fac referire la un nivel teritorial inferior, precum teritoriul urban și rural ori o parte a acestora. Ambele niveluri deservește un scop orientat pe dezvoltarea strategică, dar și unul orientat pe controlul prin reglementare. Cu toate acestea,

cele dintâi au un rol normativ mai detaliat și concret, în timp ce cele din urmă presupun un scop mai proeminent strategic și integrator. În plus, și poate chiar mai important, cele mai multe linii de finanțare UE pentru autoritățile publice solicită în mod expres solicitanților să menționeze cum sunt aliniate proiectele pentru care solicită finanțare la aceste strategii de dezvoltare.

Metodologiile pot și trebuie să joace un rol important în îndrumarea proceselor locale de dezvoltare locală către atingerea obiectivelor la nivel național. Documente similare elaborate în alte țări pun accentul pe modalitățile în care obiectivele și prioritățile naționale, precum și principiile generale de dezvoltare sustenabilă trebuie reflectate în dezvoltarea locală. Exemple de astfel de aspecte includ: abordări specifice pentru asigurarea vitalității centrelor orașelor sau pentru a promova calitatea arhitecturală, politici și măsuri de recomandate pentru a stimula competitivitatea orașului și pentru a susține piețele funciare și imobiliare în beneficiul comunităților locale și al economiei, abordare la nivel național și acțiuni recomandate pentru atenuarea expansiunii haotice a orașului etc. Astfel de orientări incluse într-o metodologie sunt prevăzute din start, sub formă de linii directoare pentru planificarea strategică.

Capitolul II

METODOLOGIA DE ELABORARE A STRATEGIEI

Planificarea strategică este un proces sistematic, continuu și ciclic, prin care comunitățile își creează imaginea viitorului, concretizată în obiective precise, concep etapele și stabilesc mijloacele necesare pentru a realiza obiectivele propuse, în funcție de resursele

locale și de capacitatea locală de a mobiliza resurse externe. Acest proces cuprinde, în linii mari, următoarele etape:

- Evaluarea mediului economico-social și a potențialului local ;
- Elaborarea planului strategic de dezvoltare ;
- Implementarea strategiei de dezvoltare și monitorizarea implementării.

Pentru a realiza un demers logic, corespunzător realității locale, nevoilor de dezvoltare ale Municipiului Caransebeș și exigențelor beneficiarului, echipa de realizare a strategiei a stabilit și a parcurs următoarele faze de lucru:

- Faza I: Analiza contextului de elaborare a strategiei
- Faza a II-a: Realizarea auditului teritorial și administrativ
- Faza a III-a : Formularea Strategiei de dezvoltare
- Faza a IV-a : Selectarea și prioritizarea proiectelor de dezvoltare
- Faza a V-a: Pregătirea planului de implementare și a metodologiei de monitorizare
- Faza a VI-a : Predarea către Beneficiar a Strategiei de dezvoltare a Municipiului Caransebeș

Pentru parcurgerea acestor faze au fost stabilite termene precise, conform diagramei Gantt elaborate de echipa de proiect în faza de construcție a Ofertei către Beneficiar.

II.1 POZIȚIONAREA STRATEGIEI

Noțiunea de poziționare se referă la acțiunea de a plasa un lucru într-un context anume. În sfera planificării proceselor de dezvoltare, conceptul a fost pus la punct în cadrul managementului și al marketingului strategic. Poziționarea strategiei de dezvoltare a Municipiului Caransebeș ține cont de dimensiunile sale complexe și integratoare, de caracterul său secvențial/ciclic, și se face pe următoarele planuri :

- În cadrul matricei de valori și principii care stau la baza dezvoltării social-economice teritoriale ;
- În cadrul eșafodajului de documente strategice de rang superior, de tip integrator sau sectoriale ;
- În cadrul documentelor strategice și de reglementare locală, cu caracter general sau sectorial ;
- În raport cu stakeholderii identificați sau potențiali ;
- În corelație cu programele și sursele de finanțare plauzibile.

Astfel, prin poziționarea strategiei, identificăm principalele elemente de condiționare și facilitare internă și externă a etapelor de documentare, elaborare, negociere cu comunitatea, aprobare și implementare a strategiei.

Valori și principii

La baza elaborării strategiei de dezvoltare social-economică a Municipiului Caransebeș, stau următoarele principii generale:

- **Principiul dezvoltării durabile** presupune: creșterea competitivității municipiului Caransebeș, prin valorificarea responsabilă a resurselor locale și a oportunităților de dezvoltare, în vederea ridicării calității vieții populației; conservarea și protejarea mediului ambiant și a moștenirii culturale existente în municipiu; diversificarea și promovarea oportunităților ocupaționale, în scopul diminuării șomajului și atragerii tinerilor, ca principal factor de antrenare a evoluțiilor pozitive de perspectivă; asigurarea sustenabilității tuturor sistemelor suport, vitale pentru dezvoltarea echilibrată, în toate cele trei dimensiuni structurale de bază ale sale – economică, socială și ecologică.
- **Principiul participării și transparenței** are în vedere implicarea organizațiilor non-guvernamentale, a sectorului privat și a autorităților locale în procesul de planificare a dezvoltării și asigurarea informării societății civile, a cetățenilor municipiului, cu privire la politicile publice planificate.
- **Principiul continuității și coerenței** asigură continuitatea în procesul de planificare a politicilor publice, actualizarea politicilor și programelor curente ale administrației, proiectarea lor corelată pe orizontală și pe verticală, respectiv coerența acestora cu alte strategii, inițiative sau activități.
- **Principiul flexibilității și adaptabilității** ține cont de faptul că realitatea în care evoluează colectivitățile teritoriale actuale este caracterizată printr-o dinamică în creștere, care antrenează modificări de tendințe și mutații surprinzătoare, greu de previzionat, sau impredictibile. Strategia are în vedere această realitate și propune mecanisme de flexibilizare și adaptare la realitatea în schimbare.
- **Principiul responsabilității** are în vedere că planificarea politicilor publice este un proces co-partajat, orientat spre obținerea de rezultate. Ca urmare, strategia identifică structurile și tipurile de resurse umane cele mai recomandate, în funcție de contextul dat, și mizează pe responsabilizarea factorilor direct implicați în implementarea măsurilor și proiectelor cuprinse în strategie.
- **Principiul cooperării și coordonării** – instituțiile și structurile implicate în formularea de politici publice trebuie să își dovedească disponibilitatea pentru cooperare cu alte instituții publice, ca și cu alte organizații ale societății civile interesate sau potențial afectate, asigurând în acest fel o concepție unitară asupra obiectivelor ce trebuie îndeplinite și a măsurilor ce urmează a fi luate.

Pentru a fi eficace, procesul de planificare strategică va avea caracter:

- ✓ **Cuprinzător** – va angaja în proces toată gama grupurilor de interese și va viza toate sectoarele vieții social-economice și culturale;
- ✓ **Interactiv** – va confrunța situația prezentă cu situația potențială, în relație cu actorii și stakeholderii locali și extralocali relevanți;
- ✓ **Integrator** – va lega în concepție și acțiune toate nivelele;
- ✓ **Repetabil** – va recunoaște faptul că sistemele și mediul în care acestea se manifestă sunt în continuă schimbare, iar planificarea dezvoltării trebuie să țină pasul cu aceste schimbări și să le anticipeze.

Integrarea în documentele de planificare de rang superior

Proiectarea dezvoltării Municipiului Caransebeș este un demers recurent, care ține cont de mutațiile intervenite în permanență în orizontul local și regional, la nivel național și european. Strategia are în vedere nevoia de a asigura continuitatea, integrarea și predictibilitatea dezvoltării orașului. Continuitatea cu valorile, principiile și prioritățile care au guvernat dezvoltarea în ultimii ani, decurgând din Strategia Europa 2020, bazată pe creșterea inteligentă, durabilă și inclusivă ("Smart, Sustainable, Inclusive Growth"). Integrarea și previzibilitatea, prin racordarea la valorile, principiile și prioritățile noului ciclu de programare europeană, pentru perioada 2021-2027.

La nivelul Uniunii Europene, dacă Strategia Europa 2020 a fructificat seria de inovații în funcționarea Uniunii Europene cuprinse în Tratatul de la Lisabona (adoptarea deciziilor prin majoritate calificată, introducerea semestrului european etc.), noile priorități ale Comisiei, Consiliului și ale Parlamentului European pentru perioada 2021-2027 vin într-un context semnificativ schimbat. Uniunea Europeană a trebuit să facă față mai multor provocări, care i-au pus la încercare soliditatea, funcționarea coerentă și perspectivele de dezvoltare, și anume:

- *contestarea din interior*, în mod sistematic pentru prima dată în istoria sa, a viziunii de perspectivă și a politicilor Comisiei Europene, considerate de un grup mai larg de țări ca fiind prea directive și integrative și lăsând tot mai puțin loc coagulării energiilor interne ale statelor membre;
- *ieșirea din structurile integrate* a unuia din cele mai puternice state membre, Marea Britanie, proces care a impactat negativ nu doar bugetul multianual al UE, ci și alte echilibre structurale, precum și variantele sale de poziționare regională și globală;
- *șocul pandemiei de Covid 19*, care a intervenit în plină perioadă de negocieri pentru stabilirea priorităților și structurii bugetului multianual al UE, în care de regulă tensiunile, speranțele și nemulțumirile statelor membre sunt mai mari.

Paradoxal, ultimul șoc a probat coerența și soliditatea Uniunii Europene care, după dezorientarea inițială, prin măsurile coordonate și solidare întreprinse, și-a pus în valoare atuurile de spațiu regional integrat și inovator. La scara timpului, însă, nimic nu este câștigat definitiv.

În contextul amintit, reflecția structurată la nivelul Comisiei Europene, în acord cu celelalte instituții europene, a condus la lansarea priorităților de dezvoltare ale Uniunii Europene pe termen lung, care privilegiază dezvoltarea ecologică și promovarea economiei/societății inteligente, fără a neglija celelalte direcții. Conform informațiilor disponibile, intervențiile UE pentru perioada 2021-2027 se vor concentra pe **cinci priorități investiționale** (*obiective prioritare – OP*), care să conducă la:

- **O Europă mai inteligentă**, prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii – OP1;

- **O Europă mai verde**, fără emisii de carbon, prin punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, promovarea energiei din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice – OP2;
- **O Europă conectată**, cu rețele strategice de transport și digitale – OP3;
- **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 – OP4;
- **O Europă mai apropiată de cetățenii săi**, prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE – OP5.

Pactul ecologic european (European Green Deal) este o foaie de parcurs menită să asigure durabilitatea economiei UE, prin transformarea provocărilor legate de climă și de mediu în oportunități în toate domeniile de politică și prin garantarea unei tranziții care să fie echitabilă pentru toți și favorabilă incluziunii tuturor. Acesta este considerat a fi noua strategie de creștere a UE pentru următorul deceniu, “o creștere care oferă mai mult decât consumă” (von der Leyen, 2020). Este o strategie ambițioasă, care pleacă de la realizările obținute deja (de exemplu, în 2018, emisiile de gaze cu efect de seră au fost cu 23 % mai mici decât în 1990, PIB-ul Uniunii crescând cu 61 % în aceeași perioadă) și acoperă **toate sectoarele economiei**, în special transporturile, energia, agricultura, clădirile și sectoarele industriale. Pactul ecologic european prezintă investițiile necesare și instrumentele de finanțare disponibile și explică modul în care se va asigura o tranziție justă și favorabilă incluziunii.

Dezvoltarea teritorială în UE este asigurată în mod prioritar prin intermediul **politicii de coeziune**, principala politică de investiții a UE și una din cele mai tangibile expresii a solidarității europene. Obiective sale se realizează prin intermediul a trei fonduri principale (Fondul european de dezvoltare regională – FEDR, Fondul social european – FSE și Fondul de coeziune – FC), care, împreună cu Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime (EMFF), constituie Fondurile structurale și de investiții europene (ESI) (ec.europa.eu/esif).

Sunt, însă, și alte instrumente de planificare și acțiune în sensul dezvoltării și modernizării social-economice, fie cu caracter sectorial, cum este *Agenda digitală pentru Europa*, fie cu adresabilitate regională, cum este *Strategia Uniunii pentru Regiunea Dunării (SUERD)*.

La scară națională, gradul de pregătire cu documente programatice pentru noua perioadă de finanțare pare să fie încă redus, cele mai multe documente fiind încă în lucru. Menționăm, în continuare, principalele *master planuri, strategii și studii de nivel național* de care Strategia de dezvoltare a Municipiului Caransebeș ține cont sau va ține cont, în măsura în care acestea vor fi făcute publice în timp util:

- Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă – Orizont 2030, structurată pe trei piloni: echitate socială, creștere economică și mediu, care stabilește cadrul național pentru susținerea Agendei 2030 și implementarea setului de 17 obiective de dezvoltare durabilă (ODD);

- Strategia Națională de Specializare Inteligentă 2021-2027 (în lucru) ;
- Strategia Națională de Competitivitate 2021-2027 (în lucru) ;
- Master Planul pentru Dezvoltarea Turismului Național 2007-2026 ;
- Master Planul General de Transport al României 2014 – 2034;
- alte strategii generale și sectoriale care vor fi elaborate în perioada imediat următoare.

La scară regională, principalul instrument programatic de interes pentru Caransebeș este elaborat de Agenția Regională Vest (ADR-Vest). Este vorba de **Planul pentru Dezvoltare Regională 2021-2027 (PDR)**, document de programare strategică elaborat de ADR Vest prin consultări cu autoritățile regionale, locale, cu organizațiile societății civile, cu parteneri economici și sociali, astfel încât să reflecte nevoile de dezvoltare ale regiunii. Pe baza acestuia, urmează să se contureze un *Program Operațional Regional* dedicat Regiunii Vest (<https://adrvest.ro/planificare/>).

De asemenea, având în vedere că 35% din resursele FEDR vor fi alocate pentru OP1 (O Europă mai inteligentă), ar fi util ca ADR-Vest să actualizeze și **Strategia Regională de Specializare Inteligentă (RIS3)**, ca document strategic cu rol de coordonare a politicilor de inovare în sectoare economice cheie. Aceasta ar permite colectivităților locale să-și armonizeze mai bine prioritățile cu cele ale Regiunii Vest, să-și dezvolte atuurile, avantajele competitive și potențialul de excelență.

Având în vedere importanța pe care Comisia Europeană o acordă creșterii conectivității (OP3), trebuie valorificate și oportunitățile care decurg din *Planul de acțiune pentru mobilitate* elaborat de ADR Vest, cu accent pe dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de acces la rețeaua TEN-T, îmbunătățirea sistemelor de transport și promovarea transportului nepoluant.

Documentele de programare a dezvoltării elaborate de ADR-Vest devin cu atât mai importante cu cât, începând cu perioada de programare 2021-2027, agenția îndeplinește funcția de Autoritate de Management pentru Programul Operațional Regional, calitate în care ADR-Vest va negocia direct cu Comisia Europeană acest program, în funcție de specificul și prioritățile regiunii. Agenția va elabora ghidul solicitantului, va stabili condițiile de acordare a finanțării, va evalua și contracta la nivel regional proiectele depuse, va gestiona implementarea acestora și efectuarea plăților către beneficiari.

La nivel local, județul Caraș-Severin are o strategie de dezvoltare durabilă valabilă pentru perioada 2014-2020, ale cărei prevederi ar trebui actualizate pentru noul ciclu de programare european. O bună bază de date pentru auditul teritorial și surse de inspirație pentru elaborarea Strategiei de dezvoltare 2021-2027 le constituie *strategiile și studiile integrate sau sectoriale* elaborate în cadrul sau la comanda Primăriei și Consiliului local Caransebeș, și anume: Planul Urbanistic General (PUG); Planul de Mobilitate Urbană Durabilă; Strategia de dezvoltare a municipiului Caransebeș 2015-2020, precum și edițiile 2016-2019 ale Raportului anual al Primarului Municipiului Caransebeș.

Concluzionând, sublinem că, în funcție de prioritățile care sunt sau vor fi evidențiate în master planurile, strategiile și studiile naționale și regionale, direcțiile europene vor fi avute în vedere cu predilecție în stabilirea liniilor directe ale dezvoltării Municipiului Caransebeș pentru perioada 2021-2027. Portofoliul de proiecte va fi structurat și ierarhizat în funcție de urgența nevoilor locale, de disponibilitatea resurselor mobilizabile local, respectiv în acord cu prioritățile de finanțare europeană și prevederile ghidurilor de finanțare pe programe prioritare, la nivel național și regional.

Poziționarea în corelație cu programele și sursele de finanțare plauzibile

Punerea în aplicare a portofoliului de proiecte al prezentei strategii de dezvoltare se va face prin atragerea de resurse financiare la diverse nivele, de la cele europene – care vor juca rolul cel mai important în cazul proiectelor eligibile mari – , la cele naționale și locale, concretizate în alocările pentru investiții din bugetul local al Municipiului Caransebeș, în cele susținute de la nivel de județ și cele care fac parte din programele naționale de investiții.

În privința posibilităților de finanțare europeană, notăm că transpunerea în practică a celor cinci priorități pe termen lung ale politicii de coeziune a UE (notate prescurtat CP1 – CP5) se face prin intermediul fondurilor europene, stipulate în **pachetul legislativ** propus de Comisia Europeană privind Politica de Coeziune (PC) pentru 2021-2027. Acest pachet cuprinde :

- Regulamentul privind prevederile comune (CPR)
- Regulamentul privind Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) și Fondul de coeziune (FC)
- Regulamentul privind cooperarea teritorială;
- Regulamentul privind mecanismul de cooperare transfrontalieră;
- Regulamentul privind „Fondul social european plus” (FSE+).

Regulamentul privind prevederile comune conține **un set unic de norme pentru 7 fonduri UE** implementate în gestiune partajată, respectiv: Fondul european de dezvoltare regională (FEDR), Fondul de coeziune (FC), Fondul social european+ (FSE+), Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime (FEPAM), Fondul pentru azil și migrație (FAMI), Fondul pentru securitate internă (ISF) și Instrumentul pentru frontiere externe și vize (IBMF). Comparativ cu perioadă de programare 2014-2020, CPR nu mai acoperă Fondul european pentru agricultură și dezvoltare rurală (FEADR).

În data de 14 ianuarie 2020, Comisia Europeană a publicat propunerea privind *Fondul pentru tranziție echitabilă (Just Transition Fund – JTF)* complementar fondurilor Politicii de Coeziune. Acesta este parte componentă a unui pachet legislativ mai amplu referitor la Pactul Ecologic European (*European Green Deal*), care va ghida dezvoltarea UE în perioada de programare 2021-2027 (<http://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/>).

În contextul ieșirii Marii Britanii din UE și al impactului economic destabilizator al pandemiei de Covid 19, negocierile din Consiliul European au condus la un buget multianual de 1074,3 miliarde euro pentru perioada 2021-2027, la care s-a adăugat un efort financiar

extraordinar de redresare, cunoscut sub numele de *Next Generation EU*, în valoare de 750 miliarde de euro. Din acestea, 390 de miliarde EUR vor fi distribuite sub formă de granturi pentru statele membre și 360 de miliarde EUR sub formă de împrumuturi. *Next Generation EU* a fost lansat pentru a ajuta UE să facă față crizei provocate de pandemia de Covid 19. Din aceste sume, România a obținut 79,9 miliarde de euro, din care 63,1 miliarde fonduri nerambursabile și 16,7 miliarde euro împrumuturi rambursabile (Documentul 1).

Document 1. Structura pe tipuri de surse a bugetului alocat de UE României (2021-2027)

Pentru perioada 2021-2027, România va primi în total 79,9 miliarde euro prin cele două mari instrumente aprobate de Consiliul European (Bugetul multianual pe 7 ani, plus Fondul de relansare numit *Next Generation EU*). Totalul de 79,9 miliarde de euro este defalcat astfel :

- 46,3 miliarde euro fonduri nerambursabile din Bugetul multianual al UE pentru perioada 2021-2027;
- 33,5 miliarde euro din *Next Generation EU* (fondul pentru relansare economică). Din aceștia, granturi nerambursabile vor fi 16,8 miliarde de euro, iar împrumuturile rambursabile vor fi de 16,7 miliarde euro.

Mai departe, în ce privește cele 46,3 miliarde euro fonduri nerambursabile din Bugetul multianual, acestea sunt defalcate astfel:

- 26,8 miliarde de euro pentru *Politica de Coeziune* ;
- 18,7 miliarde euro pentru *Politica Agricolă Comună*. Din aceștia, Pilonul I (plăți directe) va primi 12,3 miliarde de euro, Pilonul II (dezvoltare rurală) va primi 6,2 miliarde de euro. Pescuitul va primi 160 milioane euro.

În plus, Fondul pentru *Tranziție Justă* (special dedicat modernizării industriei poluatoare în vederea aplicării *Green Deal*) va aduce 760 milioane euro.

În ceea ce privește cele 33,5 miliarde euro din *Next Generation EU*, fondurile vor fi defalcate astfel:

- 30,5 miliarde euro prin *Facilitatea pentru Redresare și Reziliență* (reforme structurale și investiții) ;
- 1,4 miliarde euro pentru programul *ReactEU* (politică de coeziune) ;
- 650 milioane euro fonduri suplimentare pentru *Dezvoltare rurală* ;
- 1 miliard euro pentru *Fondul pentru o Tranziție Justă*.

(Sursa: <https://www.finantare.ro/>)

Politica de coeziune continuă investițiile în toate regiunile UE, pe baza a 3 categorii (mai puțin dezvoltate, în tranziție, mai dezvoltate). Metoda de alocare a fondurilor se bazează încă, în mare măsură, pe PIB-ul pe cap de locuitor. Se introduc noi criterii (șomajul în rândul tinerilor, nivel scăzut de educație, schimbări climatice și primirea și integrarea migranților), pentru a reflecta mai bine realitatea de pe teren.

Politica de coeziune continuă să sprijine strategiile de dezvoltare conduse la nivel local și să autonomizeze gestionarea fondurilor de către autoritățile locale. Crește și dimensiunea urbană a politicii de coeziune, prin alocarea a 6 % din FEDR dezvoltării urbane durabile și printr-un nou program de colaborare în rețea și de consolidare a capacităților dedicat autorităților urbane, sub denumirea *Inițiativa urbană europeană*. În anumite limite, **se vor permite transferuri de resurse în cadrul programelor** fără a fi necesară o aprobare oficială a Comisiei (https://ec.europa.eu/regional_policy/ro/2021_2027/).

Cooperarea interregională și transfrontalieră (*Interreg*) va fi facilitată de noua posibilitate ca o regiune să utilizeze părți din propria alocare pentru a finanța proiecte în altă parte a Europei, împreună cu alte regiuni, precum și de noul instrument pentru regiunile de frontieră, denumit *Mecanismul transfrontalier european*. Acesta va sprijini regiunile active în

“specializarea inteligentă » să formeze *clusterne paneuropene* în sectoare prioritare, precum big data, economia circulară, sistemele avansate de fabricație sau securitatea cibernetică.

În mod voluntar, statele membre vor putea transfera o parte din resursele politicii de coeziune noului **fond InvestEU** administrat central, pentru a accesa garanția oferită de bugetul UE. Combinarea subvențiilor și instrumentelor financiare este mai ușoară, iar noul cadru include și dispoziții speciale pentru a atrage mai mult capital privat.

II.2 PĂRȚILE INTERESATE (STAKEHOLDERII)

Stakeholderii reprezintă actorii (instituții, organizații, firme cu caracter public sau privat) *interesate* de formularea și aplicarea strategiei, care vor avea mai mult sau mai puțin de câștigat sau de pierdut dacă, prin implementarea strategiei, actualele condiții în care ei evoluează și perspectivele viitorului lor se modifică sau se mențin.

În contextul Strategiei de dezvoltare a Municipiului Caransebeș, am identificat următoarele categorii de stakeholderi:

- *Instituțiile publice*, în primul rând Primăria și Consiliul local, care, fiind solicitanții și beneficiarii direcți ai strategiei, sunt apriori structurile cele mai interesate în reușita acestui demers. Contribuțiile lor la furnizarea de date și informații, la facilitarea procurării informațiilor de la diverse instituții integratoare de date din oraș și județ, la verificarea validității materialelor finale ale auditului teritorial, respectiv la discutarea și validarea variabilelor strategiei și a planului de acțiune, sunt de la sine înțelese. De altfel, aceste contribuții au reprezentat una din condițiile cheie ale reușitei strategiei. Alte structuri și instituții publice potențial interesate și contribuatoare sunt societățile de utilitate publică aflate în serviciu contractual cu Primăria Municipiului Caransebeș, dar și unitățile sanitare și spitalicești din oraș, cele de învățământ de toate gradele, instituțiile de cultură, cele destinate sportului etc.
- *Grupările de tip politic*, în principal partidele politice – reprezentate sau nu în consiliul local – au un rol important, decurgând din statutul lor de reprezentare perenă a intereselor populației, din perspective ideologice diferite. Partidele și formatorii locali de opinie, prin negociere și compromis constructiv, sunt în măsură să ajute la creionarea echilibrată a părților programatice ale strategiei, astfel încât aceasta să acopere generos toate nevoile și interesele de perspectivă ale comunității locale. Importanța implicării lor decurge inclusiv din faptul că această strategie depășește durata unei legislaturi, iar aplicarea sa cu succes este garantată doar dacă toate partidele politice și-o asumă și sprijină procesul de implementare.
- *Structurile și agenții economice* din industrie, servicii și agricultură, reprezentând factorii care asigură viabilitatea și performanța economică a orașului, sunt de asemenea contribuitori importanți, de interesele cărora am ținut cont. Unitățile cele mai mari sunt filiale/sucursale ale unor companii multinaționale sau naționale care nu își au sediul în Caransebeș, dar care au interese de lungă durată în oraș, care trebuie cunoscute și satisfăcute în limitele legii și ale posibilităților comunității. Dincolo de acestea, însă, este importantă cunoașterea și stimularea

antreprenoriatului local, pentru dezvoltarea căruia trebuie create cel mai bune condiții.

- *Structurile asociative* (ONG-uri, fundații) formează ceea ce se cheamă “al treilea sector” (*Third Sector*), cu pondere tot mai mare în asigurarea echilibrului social, a coeziunii locale, în formarea spiritului civic, în integrarea grupurilor defavorizate, ca și în asigurarea intereselor clasei de mijloc, respectiv în construcția sentimentului de bine pentru populația municipiului. Tocmai pentru că acestea nu sunt multe, ele au fost avute în vedere, pentru a le crește încrederea și dorința de implicare, în beneficiul comunității.
- *Societatea civilă*, utilizatori și consumatori a tot ce înseamnă serviciu public în cel mai cuprinzător sens al acestei noțiuni, în special *influencerii* lor neinstituționali, dar și cetățenii obișnuiți, interesați de viitorul orașului și al vieții lor, au fost în atenția noastră în cadrul dezbaterilor organizate în mai multe etape. Acestea au fost anunțate public, prin mijloacele cele mai adecvate de care dispun Primăria și Consiliul local, precum și prin media locale și pe rețelele de socializare.

Am acordat o atenție deosebită tuturor părților potențial interesate pe care le-am identificat în Municipiul Caransebeș, conștienți fiind de rolul decisiv al cunoașterii și consultării stakeholderilor pentru realizarea unei strategii de dezvoltare realiste, dar stimulative, respectiv pentru aprobarea și implementarea cu succes a strategiei.

II.3. METODOLOGIA DE REALIZARE A AUDITULUI TERITORIAL

Echipa de proiect a evaluat evoluția mediului economico-social și a potențialului local pe o perioadă de 5 ani (2015-2019) pentru a identifica tendințele de evoluție și, pe această bază, pentru a stabili și implementa politici și programe, bazate pe oportunități locale care să se adreseze necesităților locale. S-a pornit de la înțelegerea faptului că forțele determinante ale dezvoltării locale sunt resursa umană, baza economică și capacitatea de dezvoltare a acestora, având în vedere și tendințele externe și evenimentele care pot avea impact asupra acestora.

Stabilirea domeniilor de analiză este un demers care a implicat selectarea sectoarelor cu cea mai mare relevanță pentru dezvoltarea comunității locale. Chiar dacă literatura de specialitate a consacrat aceste domenii, evaluarea potențialului economico-social trebuie să țină cont de specificul local și să genereze domenii de analiză adecvate comunității evaluate.

Pentru Strategia de dezvoltare a orașului Caransebeș au fost reținute următoarele domenii principale de analiză: potențialul de poziție geografică, demografia și forța de muncă, evoluția și competitivitatea economică, infrastructura tehnico-edilitară și de transport, spațiile publice și spațiile verzi, infrastructura socială și locuințele, resursele educaționale și de sănătate, patrimoniul natural și cultural, turismul, calitatea mediului și schimbările climatice. O atenție aparte a fost acordată dezvoltării urbane pe principiile *Smart and Green City*, care se află în centrul preocupărilor europene privind dezvoltarea urbană.

Domeniile de analiză reținute au fost secționare în sub-domenii, pentru a cuprinde o paletă cât mai largă și reprezentativă a vieții economico-sociale a municipiului Caransebeș.

Pentru **colectarea datelor**, ca factor-cheie în analiza profilului economico-social al orașului, echipa de proiect a folosit datele statistice oficiale, care au fost analizate pentru intervalul 2015-2019 (chiar 2020 pentru unii indicatori). Evident, în situații specifice au fost avute în vedere intervale de analiză mai lungi sau, dimpotrivă, atunci când datele nu au lipsit ori au avut caracter discontinuu, echipa a folosit șiruri de date mai scurte. Echipa a colaborat intens și cu reprezentanții Beneficiarului pentru a obține date și informații de la diverse instituții și organizații de profil, agenți economici etc.

Cum datele oficiale s-au dovedit a fi insuficiente pentru unele domenii, cu sprijinul Beneficiarului și al stakeholderilor au fost produse date primare noi, colectate prin interviuri ori sondaje realizate pe baze științifice și metodologice riguroase. Am pornit de la premisa că pentru realizarea unei bune programări a dezvoltării Municipiului Caransebeș, cunoașterea în profunzime a stării actuale și a tendințelor sistemelor locale este obligatorie. Considerăm, totuși, că nu este neapărat necesară colectarea unui număr exagerat de mare de date, atenția urmând a se concentra asupra relevanței acestora.

Realizarea analizei diagnostic. Ca metodă de sinteză asupra profilul social-economic al orașului, echipa de proiect a optat pentru *analiza SWOT*, o metodă eficientă, utilizată frecvent în cazul planificării strategice, considerată optimă pentru identificarea potențialului, a priorităților și pentru crearea premiselor definirii unei viziuni comune de realizare a strategiei de dezvoltare. Rezultatele analizei SWOT asupra domeniilor relevante ale sistemului local al Municipiului Caransebeș nu se rezumă la menționarea factorilor care descriu situația economică și socială curentă și condițiile de potențial ale localității, ci au și rolul de a facilita identificarea celor mai importante direcții strategice și priorități care să conducă la dezvoltarea economică și coeziunea socială a localității în perioada 2021-2027.

II.4. METODOLOGIA DE REALIZARE A CERCETĂRII SOCIOLOGICE

Punctul de pornire și elementul ce a determinat în mare măsură structura metodologică a prezentului cercetări l-a reprezentat scopul acesteia: *Identificarea și evaluarea in extenso a principalelor probleme cu care se confruntă locuitorii Municipiului Caransebes.*

În vederea atingerii acestui deziderat, demersul nostru a avut la bază un design metodologic fundamentat pe coroborarea cercetării cantitative cu cercetarea calitativă. Prin utilizarea acestui mixt metodologic avem posibilitatea de a oferi beneficiarului nostru atât extrapolarea rezultatelor obținute, cât și o înțelegere de profunzime a motivațiilor și a cauzalităților ce au determinat nivelul de apreciere. De manieră concretă, cercetarea sociologică realizată la nivelul municipiului Caransebeș a avut două etape: *cercetarea sociologică cantitativă (1), Cercetare sociologică calitativă (2).*

Etapa 1 Cercetarea sociologică cantitativă

Design-ul metodologic al cercetării sociologice cantitative propune ***patru obiective*** :

01. Identificarea gradului de satisfacție cu privire la infrastructura orașului
02. Identificarea gradului de satisfacție cu privire la serviciile existente la nivelul orașului
03. Identificarea gradului de satisfacție cu privire la indicatorii de mediu
04. Identificarea gradului de satisfacție cu privire la calitatea propriei vieți

Caracteristicile cercetării sunt următoarele: *metoda utilizată* – sondajul de opinie ; *Instrumentul utilizat* – chestionarul ; *universul investigat* – locuitori ai municipiului Caransebeș cu vârsta de 18+ ; *volumul eșantionului*: total 1100 persoane ; *perioada de culegere a datelor* – 22.05.2020 - 30.07.2020; *modalitatea de culegere a datelor* – online ; *platforma utilizată pentru culegerea datelor* – QuestionPro; *Soft-uri utilizate pentru analiza datelor*: Excel, SPSS.

Desfășurarea cercetării sociologice cantitative a presupus :

- *Realizarea designului instrumentelor de cercetare* împreună cu experții beneficiarului și testarea a minim de 25 chestionare pe diverse categorii de subiecți, categorii definite de: vârstă, gen, educație și pregătire;
- *Culegerea datelor* - un cercetător a supervizat activitatea de aplicarea chestionarelor. Datele culese au fost preluate prin intermediul platformei în format electronic și analizate pe baza de soft specializat în analiza statistică;
- *Supervizarea culegerii datelor* a fost realizată de echipa CDR-START care a urmărit activitatea de aplicare a chestionarelor astfel încât să se asigure reprezentativitatea la nivelul populației. Chestionarele considerate nevalide în urma evaluării au fost eliminate;
- *Procesarea datelor*: baza de date brută a fost inclusă într-o procedură de curățare și periere, procedură care presupune introducerea unor coduri speciale (codurile de non-răspuns, codurile de filtru, codurile de missing, etc.), eliminarea codurilor invalide, verificarea corectitudinii aplicării procedurilor de salt în cazul filtrelor, recodificarea unor variabile;
- *Redactarea raportului studiului*, ca raport final de cercetare. Acest raport cuprinde rezultatele pentru totalitatea persoanelor ce au făcut parte din eșantion. Raportul de cercetare include: tabele și grafice, analiza și interpretarea acestora.

Etapa 2: Cercetarea sociologică calitativă

Aceasta a propus ***patru obiective***, și anume :

01. Identificarea principalelor motivații și cauzalități de determină gradul de apreciere a infrastructurii existente la nivelul orașului
02. Identificarea principalelor motivații și cauzalități de determină gradul de apreciere a serviciilor existente la nivelul orașului
03. Identificarea principalelor motivații și cauzalități de determină gradul de apreciere indicatorilor de mediu
04. Identificarea principalelor motivații și cauzalități de determină gradul de apreciere asupra calității vieții personale

Caracteristicile cercetării sunt următoarele: *metoda utilizată* : Focus-group ; *instrument de cercetare utilizat*: Ghid de conversație specializat pentru focus-group ; *Locația*

cercetarii: Municipiul Caransebes în afara primăriei; *număr de focus-group-uri* realizate: 2; *Structura focus-grupurilor*: între 8 și 12 persoane.

Condițiile de realizare a cercetării sociologice calitative au fost stabilite împreună cu beneficiarul: data, ora și durata, sala de desfășurare a întâlnirilor și facilitățile necesare interacțiunii eficiente;

Analiza datelor. În vederea obținerii unei analize de profunzime și a unei radiografii detaliate a obiectivelor de cercetare, metoda de analiza utilizată este metoda de analiza comprehensivă.

II.5. UTILIZAREA CARTOGRAFIEI DIGITALE

În elaborarea Strategiei s-a folosit și metoda cartografiei digitale. Aceasta a fost folosită pentru a surprinde sinteza spațială a situației actuale a teritoriului, respectiv pentru reliefarea propunerilor de valorificare a potențialului existent și de remediere a disfuncționalităților teritoriale identificate. Instrumentul de bază folosit a fost softul ArcGIS, bine adaptat prelucrării bazelor de date și reprezentării cartografice în planificarea și amenajarea teritoriului.

Hărțile realizate corespund domeniilor de analiză reținute pentru strategia de dezvoltare, de la localizarea geografică a municipiului Caransebeș și evoluția în timp a intravilanului, până la morfostructura și organizarea actuală a municipiului pe cartiere, relațiile teritoriale ale municipiului pe baza teoriei ariilor de polarizare, și până la poziționarea Caransebeșului în spațiul demografic, infrastructural și social-economic zonal. O atenție aparte s-a acordat cartografierii elementelor de detaliu privind echiparea tehnico-edilitară, localizarea principalelor instituții de interes arhitectural, social, cultural, educațional, medical și administrativ care generează mobilitatea intraurbană specifică, respectiv relevării cartografice a relațiilor și fluxurilor social-economice și turistice cu spațiul zonal, în special în cadrul arealului de influență tradițională a orașului. Diagnoza cartografică surprinde și sursele de poluare, zonele vulnerabile la riscuri naturale și sociale, precum și arealele fragile, dar valoroase, aflate sub regim de protecție.

În partea finală a studiului, în planul de acțiune strategică, vor fi realizate și hărțile cu propunerile formulate pentru valorificarea potențialului local, pentru eliminarea disfuncțiilor identificate în urma analizei diagnostic, respectiv cu localizarea proiectelor prioritare.

II.6. ELABORAREA VARIABILELOR STRATEGICE ȘI CORELAREA CU ALTE DOCUMENTE PROGRAMATICE

Această etapă, cea mai importantă și aplicativă parte a întregului demers de planificare a *Strategiei de dezvoltare a municipiului Caransebeș în perioada 2021-2027*. Prin formularea realistă a analizei diagnostic și prin consultările avute cu actorii locali, echipa de proiect va contura *viziunea și misiunea strategiei*, iar pe baza acestora va fi construit *sistemul ierarhic de obiective strategice*, programe și măsuri. Demersul de construire a sistemului de

obiective strategice va avea în vedere o perioadă de 7 ani (2021-2027) și imperativul ca acestea să definească rezultatul așteptat al planificării strategice.

Totodată, se va avea în vedere faptul că unul din scopurile principale ale Strategiei de dezvoltare a Municipiului Caransebeș este și acela de *a reprezenta un instrument de promovare economică a orașului*. În funcție de situația specifică la nivel local, de comun acord cu Beneficiarul vom adopta o variantă de strategie adecvată și cu caracter angajant, dar responsabil, din variantele posibile: *strategii orientate către schimbare; strategii ofensive; strategii de diversificare; strategii defensive, respectiv strategii mixte*.

Opțiunea pentru tipul de strategie de dezvoltare va ține cont de concluziile auditului teritorial și administrativ, de așteptările și proiectele comunității locale, dar și de prevederile documentelor strategice de rang superior, care creionează prioritățile de dezvoltare urbană și, respectiv, de care depinde eligibilitatea la finanțare a proiectelor de dezvoltare prevăzute. Principalele categorii de documente programatice care sunt luate în considerare sunt:

- Prioritățile investiționale ale politicii de coeziune a UE pentru perioada 2021-2027;
- Programele operaționale stabilite de România în cadrul politicii de coeziune pentru perioada 2021-2027;
- Master planuri, strategii și studii de nivel național ;
- Strategii și studii de nivel regional și subregional pentru Regiunea Vest;
- Strategii de nivel județean : Strategia de dezvoltare a județului Caraș-Severin ;
- Strategiile și studiile integrate sau sectoriale locale.

Planul de acțiune – ierarhizarea proiectelor. Portofoliul de proiecte pentru implementarea strategiei va fi propus în strânsă corelare cu prioritățile investiționale propuse prin politica de coeziune a UE. În cadrul următorului buget pe termen lung al UE pentru 2021-2027, Comisia a propus structurarea politicii de coeziune pe 5 prioritati investitionale:

- 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.

Acordul de parteneriat 2021-2027 care va fi semnat între România și Comisia Europeană va respecta prioritățile investitionale ale politicii de coeziune și va formula

obiective tematice, specifice pe plan national. În cadrul politicii de coeziune, Ministerul Fondurilor Europene a propus 9 tipuri de programe:

- Programul Operațional Dezvoltare Durabilă (PODD)
- Programul Operațional Transport (POT)
- Programul Operațional Creștere Inteligentă și Digitalizare (POCID)
- Programul Național de Sănătate (multifond) (PNS)
- Programul Operațional Capital Uman (POCU)
- Programul Operațional Ajutorarea Persoanelor Dezavantajate (POAD)
- Programul Operațional de Dezvoltare Teritorială Integrată (multifond) (PODTI)
- Programele Operaționale Regionale – implementate la nivel de regiune (8 POR)
- Programul Operațional Asistență Tehnică (multifond) (POAT)

Proiectele identificate in lista de proiecte pentru implementarea strategiei de dezvoltare a Municipiului Caransebeș au fost prioritizate astfel:

- Pe criteriul gradului de maturitate, proiectele mature fiind clasificate pe primele locuri
- Pe criteriul capacității de antrenare a dezvoltării și de impact transsectorial, fiind privilegiate proiectele cu cel mai mare potențial
- Pe baza corespondenței proiectului cu prioritățile de investiții (obiectivele tematice) aprobate prin acordul de apărtenențiat
- Prin identificarea programului operational al cărui obiectiv este cel mai apropiat de ideea de proiect
- În situațiile în care a fost necesar, a fost propusă și analizată împreună cu beneficiarul posibilitatea adaptării ideii de proiect, astfel încât să fie eligibilă în cadrul programului identificat.

Tinând cont de faptul ca se va face prioritizarea unui pachet de investiții într-o perioadă de implementare clar determinată (2021-2027) pentru o autoritate publica locală, se recomandă utilizarea bugetului operațional ca instrument orientativ; pentru sumele provenind din fondurile europene structurale și din investiții aferente perioadei de programare 2021-2027, data limită a implementării proiectelor este sfârșitul anului 2029 (regula n+2).

II.7. METODOLOGIA DE IMPLEMENTARE ȘI MONITORIZARE A STRATEGIEI

Pentru a asigura implementarea măsurilor de dezvoltare cuprinse în planul strategic, va fi creată o Autoritate de Implementare a Strategiei (A.I.S.) și vor fi definitivate procedurile și etapele de urmat cuprinse în prezenta strategie. În acest scop, echipa de proiect a elaborat, în colaborare cu specialiștii Beneficiarului, principiile de funcționare și modul de organizare a Autorității de Implementare a Strategiei, instrument indispensabil implementării strategiei de

dezvoltare, respectiv pentru asigurarea continuității planificării strategice a Municipiului Caransebeș.

În acest fel, A.I.S. va asigura: prioritizarea măsurilor de dezvoltare prin aplicarea unor criterii specifice, elaborarea și aplicarea planurilor de acțiune, implementarea graduală a măsurilor de dezvoltare, monitorizarea procesului și evaluarea periodică a îndeplinirii obiectivelor, asigurând, astfel, posibilitatea adaptării sau reorientării strategiei în timp, pe parcursul implementării.

Capitolul XVI

ORIENTĂRI PRIVIND IMPLEMENTAREA STRATEGIEI

XVI.1. Fazele de implementare

Implementarea SDMC 2021-2027, prin care se vor pune în aplicare programele și măsurile cuprinse în Planul de acțiune, se va realiza prin proiectele propuse în Portofoliul de proiecte, respectându-se normele europene, legislația națională și reglementările locale în vigoare.

Punerea în aplicare în mod practic a Planului de acțiune al SDMC va porni de la cunoașterea, asigurarea și aplicarea următoarelor **condiții**:

- colaborarea transparentă dintre autoritatea publică locală, instituțiile, organizațiile, firmele și populația Caransebeșului, cu sau fără suport financiar exterior din partea acestora;
- atragerea și colaborarea cu instituțiile/organizațiile/firmele *din exteriorul municipiului*, cu sau fără finanțare exterioară, pentru îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare ale municipiului;
- identificarea și atragerea de surse complementare de finanțare;
- corelarea tuturor proiectelor existente și viitoare în vederea asigurării unei dezvoltări social-economice armonioase, integrate atât din punct de vedere spațial, cât și la nivel regional.

Procesul de implementare a SDMC 2021-2027 cuprinde următoarele **faze**:

- difuzarea largă a documentelor de fundamentare și implementare a SDMC, în vederea conștientizării și stimulării spiritului participativ al populației, instituțiilor/organizațiilor /firmelor *din municipiu*;
- selectarea pe principiul competenței instituționale și profesionale a persoanelor responsabile cu implementarea SDMC;
- definirea clară a responsabilităților, relațiilor de coordonare, subordonare și colaborare dintre structurile implicate în implementarea SDMC;
- ierarhizarea priorităților și stabilirea calendarului de implementare a planului de acțiune;
- elaborarea planurilor anuale de implementare a SDMC, cu actualizarea priorităților;
- stabilirea echipelor de implementare a proiectelor;
- operaționalizarea surselor de finanțare pentru implementarea proiectelor de dezvoltare;
- realizarea activităților de implementare a proiectelor de dezvoltare;
- evaluarea gradului de implementare a SDMC, pe baza indicatorilor de monitorizare ai strategiei.

Fazele implementării SDMC sunt detaliate, pe termene de implementare, în **tabelul 16.1**

Tabelul 16.1 Diagrama implementării Strategiei de dezvoltare a Municipiului Caransebeș – SDMC 2021-2027 (faze ale implementării)

Activități / Perioade	2021				2022				2023				2024				2025				2026				2027							
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV				
Difuzarea documentelor SDMC, conștientizarea și stimularea spiritului participativ																																
Selectarea persoanelor responsabile cu implementarea SDMC																																
Definirea responsabilităților/ relațiilor între instituții / structuri implicate în implementarea SDMC																																
Ierarhizarea priorităților, stabilirea calendarului de implementare																																
Elaborarea planurilor anuale de implementare a SDMC																																
Stabilirea echipelor de implementare a proiectelor	Pe parcursul implementării strategiei, în funcție de graficul de implementare																															
Identificarea și atragerea surselor de finanțare pentru implementarea proiectelor de dezvoltare	Pe parcursul implementării strategiei, în funcție de graficul de implementare și de necesitățile apărute																															
Realizarea activităților de implementare a proiectelor integrate de dezvoltare	Pe parcursul implementării strategiei, în funcție de graficul de implementare																															
Monitorizarea procesului de implementare a SDMC					Pe parcursul implementării strategiei																											
Evaluarea gradului de implementare a SDMC																																
Pregătirea ciclului următor de planificare strategică																																

Riscuri în implementarea strategiei

Structura care coordonează implementarea strategiei trebuie să ia în considerare riscurile care pot să apară în implementarea acesteia și să identifice posibile măsuri de prevenire a apariției acestora.

Riscuri	Măsuri de atenuare
Lipsa resurselor financiare	<ul style="list-style-type: none"> - Planificarea anuală a resurselor financiare necesare implementării strategiei; - Actualizarea semestrială a strategiei în vederea actualizării surselor de finanțare, în special a surselor de finanțare externă.
Întârzieri în implementare	<ul style="list-style-type: none"> - Stabilirea clară a responsabilităților pentru implementarea strategiei; - Monitorizarea semestrială a stadiului implementării strategiei.
Riscuri tehnice: <ul style="list-style-type: none"> - întârzieri în execuția lucrărilor și depășirea graficului de lucrări; - neconcordanțe între execuție și documentația tehnică care stă la baza proiectului. 	<ul style="list-style-type: none"> - Perceperea garanției de bună execuție, a garanției pentru plata avansului, garanții pentru rețineri, etc.; - Prevederea de penalități la plata executanților/ furnizorilor în caz de întârzieri în execuția contractului; - Prezentarea certificatelor de calitate ale materialelor achiziționate (care vor fi analizate și aprobate de către Beneficiar); - Asigurarea personalului și echipamentelor constructorului precum și asigurarea pentru terțe persoane.

XVI.2 Structura de management propusă

Implementarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Caransebeș pentru perioada 2021-2027 și post-2027 nu stă în responsabilitatea unei singure persoane sau a unei instituții, ci necesită implicarea întregii comunități locale – instituții publice, organizații ale societății civile și mediului de afaceri, mediul educațional și cetățeni, printr-o abordare participativă și centrată pe cetățean/ utilizator. În acest scop, ca parte a demersului de elaborare a Strategiei au fost identificați o serie de parteneri locali potențiali pentru implementarea SIDU, respectiv dezvoltarea și implementarea proiectelor din Portofoliul de proiecte, din cadrul administrației publice, reprezentanți ai mediului academic, profesional, non-profit și cetățeni.

În ceea ce privește implementarea, monitorizarea și evaluarea propriu-zise ale strategiei, întrucât teritoriul acoperit de SIDU acoperă numai teritoriul administrativ al municipiului, acestea se vor face la nivelul Primăriei Municipiului Caransebeș. Toate deciziile strategice privind implementarea SDMC revin **Primarului**, care are inițiativa, și **Consiliului local**, care evaluează și validează proiectele propuse de Primar.

Fundamentarea strategică a deciziilor de implementare a strategiei cade în sarcina **Aparatului de specialitate al Primarului (ASP)** și a **Autorității de Implementare a Strategiei (AIP)** stabilită de Primăria Municipiului Caransebeș și aprobată de Consiliul Local. ASP și AIP au obligația de a pune la dispoziția factorilor de decizie materialele argumentative și justificative necesare luării de decizii strategice corecte și optime pentru dezvoltarea orașului, pe care Primarul le va supune Consiliului local pentru validarea legală a implementării fiecărui proiect. ASP și AIP, sub coordonarea Primarului, au obligația de a face demersurile necesare pentru a realiza consensul instituțional și mobilizarea resurselor umane, logistice și decizionale în vederea implementării SDMC.

În scopul implementării SIDU, la nivelul Primăriei Municipiului Caransebeș se va constitui Autoritatea de Implementare a Strategiei (A.I.S.). A.I.S. a SIDU va fi constituită dintr-o echipă mixtă, formată din reprezentanți ai direcțiilor/ compartimentelor cu un rol decisiv în implementarea strategiei sub coordonarea Direcției Strategii, Dezvoltare, Protecția Mediului.

Responsabilitățile AIS SIDU vor consta în:

- monitorizarea proiectelor și inițiativelor planificate, implementate sau în curs de implementare,
- consilierea echipelor de proiect în implementarea proiectelor,
- colectarea datelor necesare monitorizării,
- evaluarea periodică a implementării SIDU - va propune actualizări ale SIDU pe baza rezultatelor monitorizării și evaluării
- recomandări privind pașii următori la finalul perioadei de programare 2021-2027.

AIS va avea un rol important în implementarea SIDU; în acest context, va fi formată o echipă constituită din personalul propriu al Primăriei Municipiului Caransebeș, având cunoștințele de specialitate necesare și experiență relevantă atât în planificare strategică, cât și în implementarea de proiecte finanțate din fonduri europene. Din punct de vedere al resurselor umane implicate, echipa AIS va include:

- Responsabil SIDU – va coordona AIS și procesul de monitorizare și evaluare a implementării SIDU, va asigura coordonarea SIDU cu restul documentelor strategice – PMUD, PUG etc. va contribui la prioritizarea și selecția proiectelor pentru finanțare și la coordonarea echipelor de proiect;
- Responsabil tehnic – va urmări implementarea SIDU din punct de vedere tehnic, va urmări implementarea proiectelor și va consilia, dacă este necesar, echipele de proiect, va

asigura relația cu instituțiile avizatoare, va contribui la prioritizarea și selecția proiectelor pentru finanțare;

- Asistent SIDU – va asista echipa în ceea ce privește sarcinile administrative, comunicarea și coordonarea echipelor de proiect etc..

Structurile de coordonare și administrare a implementării strategiei (AIS, ASP) vor fi în legătură permanentă cu membrii comisiilor de specialitate (în funcție de domeniul proiectului) din cadrul (**Unității de asistență și consultanță UAC**). Aceasta este o unitate independentă, externă Primăriei și Consiliului local, și este formată din reprezentanții părților interesate (instituții publice, firme private, antreprenori, asociații, ONG-uri, locuitori), grupați pe comisii specializate pe domenii de competență și interes, în acord cu principalele domenii de implementare a strategiei. UAC este structura de bază prin care se concretizează guvernanta participativă în ceea ce privește deciziile de dezvoltare strategică a Municipiului Caransebeș și trebuie consultată periodic în privința deciziilor strategice de dezvoltare. Comisiile UAC adoptă recomandări, care au rol consultativ pentru structurile de decizie, coordonare și administrare a implementării strategiei.

După adoptarea fundamentată a deciziilor strategice, toate măsurile de coordonare și administrare a activităților de implementare a Planului de acțiune al SIDU sunt de competența **Unităților de Implementare (UI)**, care vor lucra în strânsă colaborare cu Aparatul de specialitate al Primarului (ASP) și cu Autoritatea de Implementare a Strategiei (A.I.S.). Unitățile de implementare au în responsabilitate domeniile principale ale strategiei, și anume: dezvoltarea inteligentă; infrastructura și eficiența energetică; domeniul social-cultural; mediul, habitatul și schimbările climatice; capacitatea administrativă.

Unitățile de Implementare sunt responsabile de coordonarea și administrarea efectivă a procesului de implementare a SDMC și se află în relație de subordonare față de EM. Cele trei structuri de coordonare și administrare răspund pe linie executivă în fața instituției Primarului și raportează periodic în fața Consiliului local, care poate valida sau invalida activitatea acestora, respectiv poate propune corecții.

AIS și UI, sub coordonarea ASP, au obligația de a elabora următoarele documente de planificare (care sunt și un rezultat al consultării cu UAC):

- Planul anual al acțiunilor de implementare a proiectelor prioritare și a celorlalte proiecte prevăzute în portofoliul Planului de acțiune;
- Planul anual financiar, care se întocmește pe baza Planului anual al acțiunilor de implementare a proiectelor prioritare. Planul financiar va indica fondurile necesare pentru realizarea proiectelor și sursele de proveniență ale acestora (bugete locale, bugetul de stat, programe europene, alte surse);
- Situația privind gradul de implementare a SDMC.

După aprobarea Strategiei de Dezvoltare a Municipiului Caransebeș, respectiv a proiectelor individuale, se vor constitui **echipe de proiect (EP)** responsabile pentru

fundamentarea tehnico-financiară și implementarea fiecărui proiect, în funcție de specificul acestora, în condiții legale.

Figura 16.1 redă schematic managementul implementării SDMC, precum și relațiile stabilite între nivelele de decizie, coordonare și respectiv execuție pe verticală, dar și pe orizontală între structurile implicate.

Implementarea și realizarea efectivă a fiecărui proiect în parte va fi realizată de **echipele de realizare a proiectelor (ERP)**. Structura și componența echipelor de realizare a proiectelor vor fi stabilite prin dispoziția conducătorilor instituțiilor/firmelor care vor fi declarate câștigătoare, în urma derulării procedurilor prevăzute de legislația și normativele în vigoare pentru executarea proiectelor.

**MANAGEMENTUL IMPLEMENTĂRII STRATEGIEI DE DEZVOLTARE A MUNICIPIULUI CARANSEBEȘ (2021-2027)
STRUCTURA ORGANIZATORICĂ**

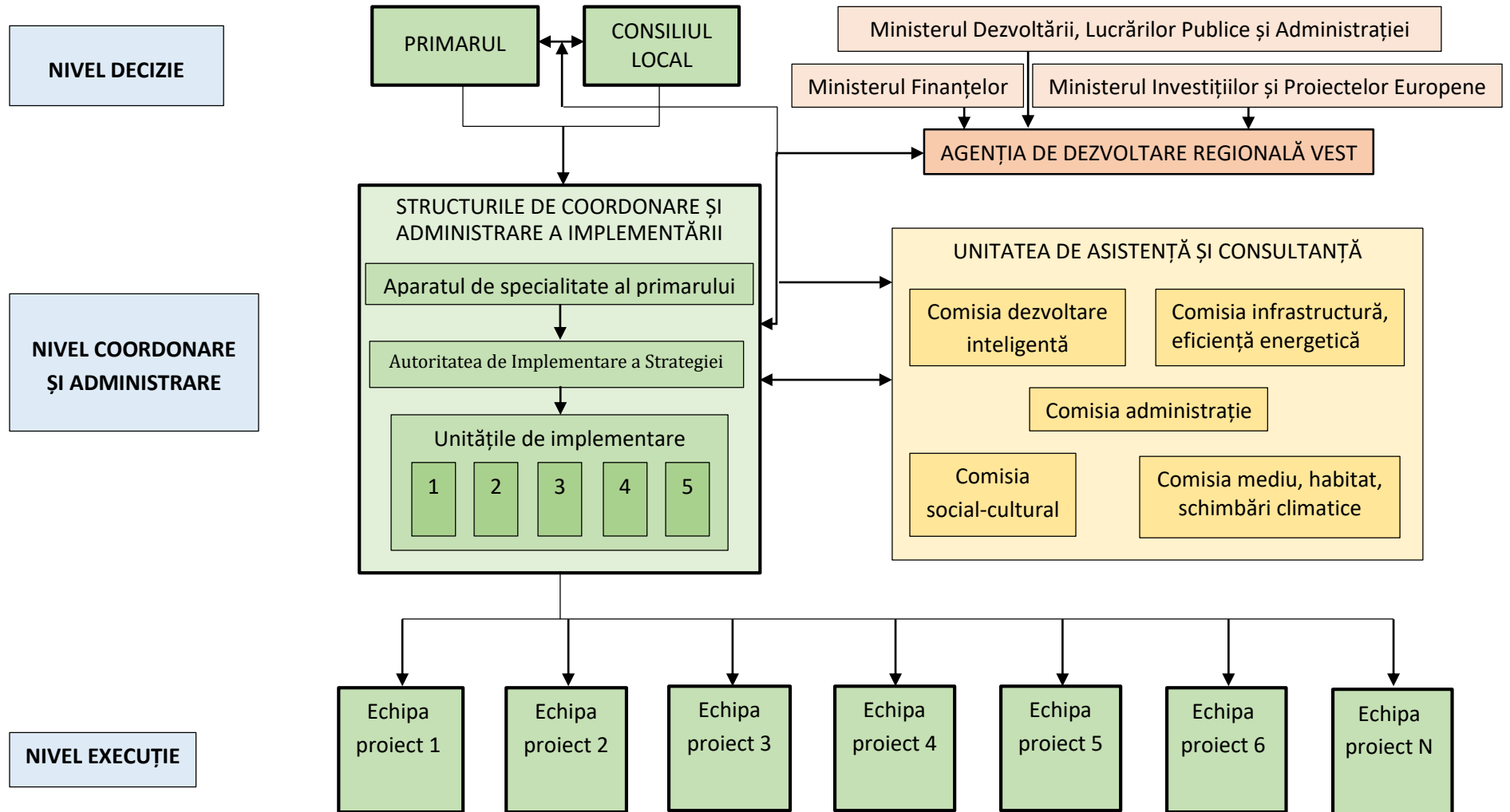


Fig. 16.1 Structura de management propusă

XVI.3 Capacitate și management financiar

Pentru evaluarea capacității municipiului Caransebeș de a genera excedent operațional în vederea finanțării investițiilor, s-au utilizat rezultatele modelului de prognoză elaborat de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP) privind **bugetul operational**, cuprinse în *Ghidul de dezvoltare urbană durabilă (2015)*. Acesta permite o modelare anuală a indicatorilor bugetari, ca urmare a analizei lor istorice (în cazul de față pe cinci ani de execuție și doi de plan).

Conform precizărilor din Ghidul de dezvoltare urbană durabilă, bugetul operațional este un instrument orientativ, recomandat a fi utilizat pentru facilitarea prioritizării unui pachet de investiții într-o perioadă de implementare clar determinată. Pentru sumele provenind din fondurile europene structurale și de investiții aferente perioadei de programare 2021-2027, data limită a implementării proiectelor este sfârșitul anului 2029.

Bugetul operațional pentru municipiul Caransebeș a fost elaborat parcurgându-se următoarele etape:

1. Definierea bugetului nealocat. Bugetul nealocat reprezintă volumul fondurilor pe care o autoritate publică locală îl poate folosi pentru cheltuieli variate, inclusiv pentru investiții de capital și, respectiv, cheltuielile de operare și mentenanță aferente acestora. Bugetul nealocat anual a fost calculat pentru cinci ani anteriori (2016-2020), folosind următorul mod de calcul:

$$\text{Buget nealocat} = (\text{Venituri proprii}) + (\text{Sume defalcate din TVA pentru echilibrarea bugetelor locale}) + (\text{Alte venituri})$$

2. Determinarea mediei bugetului nealocat pentru perioada 2016-2020. S-a observat că bugetul nealocat anual prezintă unele variații, stabilirea unei medii aferente perioadei analizate reprezentând o bază mai bună pentru estimarea bugetului nealocat pe termen mediu. Astfel, a fost calculate valoarea medie a bugetului nealocat în perioada 2016-2020, ca un indicator relevant pentru estimarea valorii bugetului total nealocat aferent perioadei 2021-2027.

3. Estimarea bugetului total nealocat pentru perioada de implementare 2014-2023. Valoarea estimată a bugetului total nealocat, pentru întreaga perioadă de implementare 2021-2027, s-a realizat plecând de la media bugetului nealocat pentru perioada de referință 2016-2020, ajustată cu ratele de creștere anuală estimate (reflectând atât creșterea economică, cât și inflația anticipată), între 2% și 4% anual, astfel:

Tabelul 16.2 Rate de creștere anuală estimate pentru calcularea bugetului nealocat total

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2%	2%	2%	3%	3%	4%	4%	4%	4%	4%

4. Determinarea bugetului operațional pentru perioada de implementare 2021-2030. Bugetul nealocat pe care municipiul Caransebeș îl are la dispoziție poate fi folosit, atât

pentru finanțarea unor investiții de capital, cât și pentru alte cheltuieli. Având în vedere că investițiile de capital presupun și cheltuieli ulterioare de operare și mentenanță, cu cât se va aloca un buget mai mare pentru investiții de capital, cu atât vor fi mai mari cheltuielile de operare și mentenanță care vor fi acoperite din bugetele nealocate viitoare.

Pentru stabilirea bugetului operațional, autoritățile naționale recomandă să se planifice o pondere prudentă de 30% din bugetul total nealocat inclusiv pentru perioada 2021-2030.

Documentele Justificative pentru finanțarea proiectelor din fonduri naționale și din cele europene, care vor fi elaborate de către structurile de implementare responsabile din Primăria Caransebeș, vor include o listă de proiecte prioritare pentru perioada de implementare 2021-2030, a căror valoare să reflecte valoarea investiției (contribuția beneficiarului la cheltuielile eligibile și neeligibile), inclusiv cheltuielile totale de operare și mentenanță, cu o valoare totală egală cu valoarea bugetului operațional pentru perioada 2021-2030. Pot fi admise creșteri de maximum 10% ale bugetului operațional pentru prioritizarea proiectelor autorităților publice.

În **tabelul 16.3**, sunt evidențiate bugetele nealocate anuale pentru Municipiul Caransebeș (2016-2020), estimarea bugetului total nealocat pentru 2021-2030, cât și valoarea bugetului operațional propus, respectiv limita maximă admisă pentru prioritizarea proiectelor propuse de Municipiul Caransebeș pentru perioada 2021-2030.

Tabelul 16.3 Bugetul nealocat și estimarea bugetului operațional (mii lei)

Municipiul Caransebeș	Buget nealocat anual 2016-2020 și media perioadei					Estimare buget total nealocat 2021-2030	Buget operațional 2021-2030	Limita maximă buget operațional 2021-2030 (110% BO)
	2017*	2018*	2019*	2020*	Media			
	52148	58360	59331	60806	57661	710338	213101	234411

* Date furnizate de Primăria Caransebeș

Pentru o utilizare rațională a bugetului operațional, se impune ca managementul implementării Strategiei de dezvoltare a municipiului Caransebeș să întocmească un *plan multianual de investiții*, precum și *planuri anuale*, care să permită prioritizarea obiectivelor de investiții (inclusiv a celor finanțate din fonduri europene), finanțarea în funcție de prioritate și graficul de execuție propus de proiectant și luarea în considerare a influențelor pe bugetul local generate de operarea obiectivelor de investiții finalizate.

Cap. XVII

MECANISMUL DE MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Controlul rezultatelor implementării SDMC se realizează, în mod continuu, la toate nivelele structurilor organizatorice descrise, conform competențelor acestora. Se controlează îndeplinirea Planului anual al acțiunilor de implementare a proiectelor prioritare, Planul anual financiar și Situația privind gradul de implementare a Strategiei. Periodic, rezultatele controlului se discută în structurile organizatorice și instituționale respective, care iau hotărâri pe baza competențelor specifice nivelului lor de responsabilitate.

Evaluarea rezultatelor implementării proiectelor se face de către echipele de proiect și de către inițiatorii și beneficiarii proiectelor de dezvoltare. Evaluarea situației privind gradul de implementare a Planului anual de acțiune revine Unităților de Implementare (UI), ale căror rezultate sunt supuse aprobării Primarului și Consiliului local, în timp ce evaluarea gradului de îndeplinire a obiectivelor Strategiei de Dezvoltare a Municipiului Caransebeș poate fi făcută și de un evaluator extern, împreună cu reprezentantul / reprezentanții ADR-Vest și/sau ai altor entități finanțatoare care își vor constitui corpuri de control și evaluare (AM-PO, PNRR etc.), pe baza materialelor furnizate de UI și EM sub coordonarea Aparatului de specialitate al primarului, validate de Primar și, când este cazul, de Consiliul local Caransebeș.

În cadrul evaluării, se apreciază gradul de îndeplinire a obiectivelor și politicilor propuse în Strategia de dezvoltare, prin analiza efectelor pe care le au politicile și programele de dezvoltare asupra mediului de afaceri, economiei, infrastructurii, mediului social-cultural, habitatului și calității vieții populației orașului. Gradul de îndeplinire al programelor de dezvoltare este apreciat procentual, în funcție de parcurgerea etapelor de realizare a proiectelor propuse (lucrări, decontări financiare, termene, calitate, recepția lucrărilor).

Evaluarea se realizează anual, pe baza unor fișe de evaluare întocmite la nivelul Unităților de implementare (UI), cu sprijinul specialiștilor și experților din structurile de asistență și consultanță. Pe baza acestor fișe, Echipa de management (EM) întocmește un Raport de evaluare care va fi supus analizei și aprobării Primarului, respectiv Consiliului local.

Activitatea de monitorizare și evaluare cuprinde 5 etape: pregătirea, colectarea datelor, analiza rezultatelor, elaborarea unui raport strategic de monitorizare și prezentarea rezultatelor (ADR-Vest, *Strategie PDR*, 2021):

-*Etapa de pregătire* cuprinde selectarea instrumentelor de monitorizare utilizate și identificarea ariei activității de monitorizare.

-*Colectarea datelor* se realizează prin aplicarea instrumentelor selectate în vederea completării tabloului cu indicatori de rezultat. Analiza rezultatelor presupune prelucrarea tuturor datelor și stă la baza întocmirii raportului strategic de monitorizare.

Elaborarea raportului strategic de evaluare se efectuează pe baza informațiilor colectate în etapele anterioare. Aceste informații vor fi corelate cu măsurile și țintele asumate prin strategie. În cadrul raportului vor fi evidențiate:

- situația și evoluția socio-economică a municipiului,
- realizările, problemele și perspectivele în ceea ce privește implementarea SDMC,
- exemplele de bună practică,
- orice propuneri de modificare a SDMC și a tabelelor financiare.
- Se vor realiza recomandări atât la nivelul procesului de monitorizare, cât și la nivelul măsurilor și al proiectelor.

Prezentarea rezultatelor procesului de monitorizare și evaluare se realizează în cadrul ședințelor Consiliului local și/sau a altor actori de la nivel local. Pe lângă analizele anuale, un rol important îl va avea raportul de evaluare realizat în anul 2024, care va constitui un instrument de ajustare a programelor de investiții pentru perioada rămasă, iar cel din anul 2027 va fi un punct de plecare pentru planificarea dezvoltării în perioada de finanțare post 2027 (2030).

Partea a II-a

AUDITUL TERITORIAL

Capitolul III

PROFILUL DEMOGRAFIC, ECONOMIC ȘI SOCIAL

III.1 PREZENTARE GENERALĂ A MUNICIPIULUI CARANSEBEȘ

Poziția geografică și geopolitică

Situat în partea de nord-est a județului Caraș-Severin (fig. 3.1), la convergența culoarelor depresionare Timiș-Cerna și Bistra, care înlesnesc comunicarea dintre Banat, Oltenia și Transilvania, Municipiul Caransebeș (28.314 loc. la recensământul din 2011) s-a dezvoltat în depresiunea omonimă, la confluența Timișului cu râul Sebeș, la altitudinea medie de 220 m, într-un cadru natural dominat de culmile Muntelui Mic (1805m) și ale Munților Poiana Ruscăi (1374 m). Dinspre sud-vest, Munții Semenic coboară în valuri domoale, flancate de Dealurile Pogănișului, fără a marca proeminențe dominante pentru orizontul local, în timp ce spre nord-vest depresiunea se continuă cu o deschidere largă a văii Timișului, care înaintează până la contactul cu Câmpia Banatului.

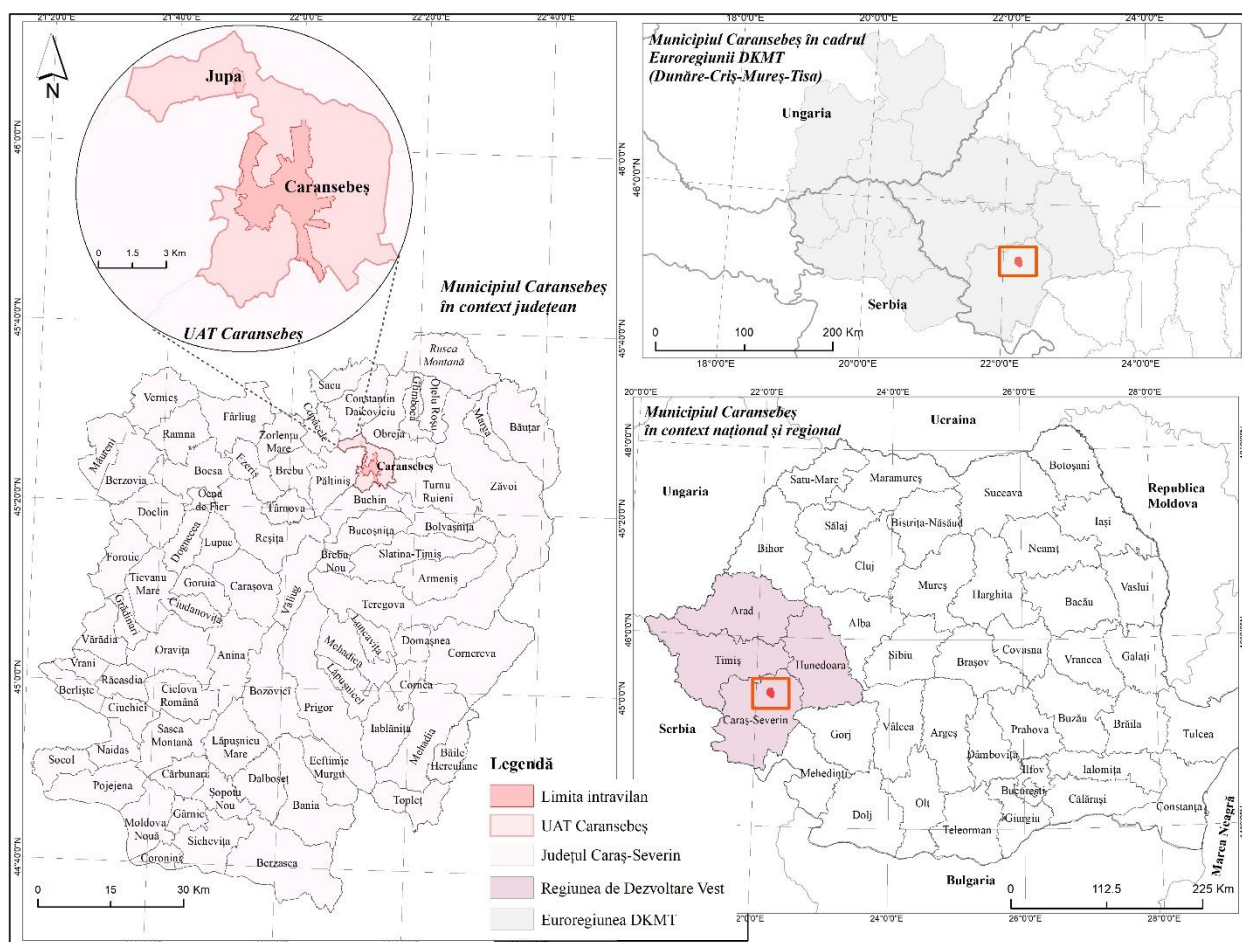


Fig. 3.1 Poziția Municipiului Caransebeș în spațiul administrativ și politic regional

Orașul este situat la intersecția paralelei de 45°24 lat. N, cu meridianul de 22°13 long. E, care marchează zona centrală a orașului, pentru ca teritoriul administrativ, în suprafață de 73,6 km² (din care 12,2 km² în intravilan), să aibă extremitățile cuprinse între 45°22 și 54°28 latitudine nordică, respectiv 22°07 și 22°17 longitudine estică. Aflat în partea de vest a țării, Caransebeșul interacționează frecvent cu localitățile din această parte a României, de care îl despart distanțe relativ ușor de parcurs, datorită infrastructurilor rutiere modernizate. Amintim că orașul este la 44 km de Reșița și la 111 km de Timișoara, în timp ce Bucureștiul se află la 458 km, fiind cel mai îndepărtat dintre capitalele naționale din jur. Durata de parcurs a distanțelor diferă însă în funcție de calitatea infrastructurilor rutiere (tabelul 3.1). Pe calea ferată, realțiile deservite direct de gara Caransebeș au ca puncte terminus Timișoara, București și Reșița, la care vara se adaugă Constanța.

Poziția geografică a Caransebeșului este una de convergență, așa cum a avut în mod constant în evoluția sa arealul depresionar în care este localizat. Dacă pentru preistorie importanța siturilor locale este relevată doar de unele descoperiri arheologice, odată cu afirmarea statului dac centralizat și cu creșterea tensiunilor sale cu Imperiul roman se înmulțesc dovezile scrise sau vestigiile arheologice. Încercările succesive de cucerire a Daciei de către romani conturează o perioadă de creștere a importanței strategice a axelor de legătură dintre capitala Daciei și centrele politico-strategice ale Imperiului Roman.

Tabelul 3.1: Distanțe rutiere și durate de parcurs între Caransebeș și alte localități de interes, cu probabilitate crescută de relaționare

Orașe importante cu probabilitate crescută de relaționare			Puncte de trecere a frontierei cu probabilitate crescută de relaționare		
Orașul	Distanța (km)	Durata parcurs (ore)	PCTF	Distanța (km)	Durata parcurs (ore)
Reșița	44	0h45	Nădlac	185	1h55
Lugoj	43	0h26	Cenad	185	2h20
Timișoara	111	1h20	Turnu	158	1h45
Hațeg	71	1h15	Moravița	117	1h50
Orșova	90	1h15	Jimbolia	155	1h56
Drobeta Tr. Severin	116	1h37	Porțile de Fier 1	102	1h25
Deva	112	1h57	Calafat	216	3h15
Arad	150	1h35	Bechet	300	4h30
Craiova	230	3h20	Giurgiu	440	6h17
Constanța	678	8h25	Borș	268	3h15
București	458	6h15	Vârșand	206	2h30
Budapesta	400	4h00	Albița	678	9h20
Belgrad	212	3h30	Sculeni	593	9h15
Sofia	408	6h30	Siret	575	8h25

(Sursa: <https://distanta.ro/>)

Ca urmare, înainte și după cucerire, zona Caransebeșului actual a găzduit infrastructuri vitale pentru controlul teritoriului, întrucât aici convergeau două din cele mai importante drumuri care străbăteau Dacia, apoi Dacia Romană, și anume drumul de la Lederata prin Berzovia până la Tibiscum, respectiv cel de la Dierna prin Pasul Domașnea

(Poarta Orientală) la Tibiscum, pentru ca, de aici, acestea să se continue pe valea Bistrei, prin pasul de la Tapae (Poarta de Fier a Transilvaniei), până la Sarmizegetusa, capitala statului. Ca urmare, Tibiscum, situat pe malul stâng al Timișului înainte de confluența cu Bistra, la 7 km nord de centrul orașului actual, a reprezentat un centru strategic important, cu rol de coordonare locală, dovadă ridicarea sa la rangul de municipiu.

Mai târziu, în evul mediu, poziția cheie a Caransebeșului este reconfirmată de amplasarea aici a unei cetăți, care în timp va juca un rol administrativ, politic și militar important (sediul banului de Severin, centru al episcopiei ortodoxe române, reședința comitatului omonim), pentru ca în perioada modernă și contemporană să își mențină statutul de loc central (reședința Regimentului de graniță, reședința regiunii Severin între anii 1950-1952, apoi a raionului Caransebeș până în 1968). Orașul a fost, de asemenea, unul din principalele noduri de transport care au deservit regiunea industrială banato-hunedoreană, aici legându-se căile ferate pe care se transportau materiile prime, cărbunele și produsele finite ale centrelor miniere și metalurgice de la Reșița, Bocșa, Oțelu Roșu, Hunedoara, Călan și din Valea Jiului. Este ceea ce a justificat și inaugurarea aici, în 1969, a aeroportului Caransebeș, care deservea întreaga zonă.

Poziția de convergență se menține și astăzi, deși Caransebeșul a pierdut competențele de administrare a unui teritoriu mai extins, dar pe care îl polarizează în mod efectiv, prin intermediul funcțiilor sale și al infrastructurilor care converg aici. Cel mai important este drumul european de clasa A, E70, prin care se leagă de București prin Oltenia (în strategia europeană de dezvoltare a rețelei rutiere TEN-T este prevăzut în regim de autostradă) și de Timișoara cu deschidere de la Lugoj spre Europa Centrală, prin autostrada A1. Sunt apoi drumurile naționale DN57 spre Reșița-Anina și mai departe spre Serbia, respectiv DN68 spre Hațeg, prin care se leagă de Transilvania și de nordul Olteniei. Aceste axe coincid ca direcții cu vechile drumuri principale din perioadele antică, medievală și modernă, pentru că ele se suprapun aliniamentelor de facilitare naturală pentru conectarea locurilor polarizatoare, de diverse ranguri, din această parte a țării și a Europei.

Relieful și condiționările sale

Depresiunea Caransebeșului corespunde intersecției unor aliniamente de labilitate tectonică, marcate de faliile care au fragmentat această parte a Carpaților Occidentali, conturată în miocen, atunci când s-a format întregul culoar depresionar Timiș-Cerna. Întreg acest areal era acoperit de pătrunderile mării miocene din spațiul pannonic care, prin actualul culoar al Bistrei era legat de Depresiunea Hațegului, iar spre sud cu valea Dunării. Mișcările postorogene din pliocen au individualizat bazinul Caransebeșului de celelalte compartimente depresionare de care a fost legat anterior, bazinul respectiv fiind colmatat cu depozite de pietrișuri, gresii calcaroase, calcare și argile nisipoase (Geografia României, 1987 p. 415).

După retragerea apelor marine, relieful a evoluat în regim subaerian, fiind supus pe de o parte forțelor interne de înălțare a masivelor muntoase înconjurătoare, iar pe de altă parte acțiunii modelatoare a factorilor externi, între care rolul predominant a revenit celor

fluviatili. Astfel se forează dealurile piemontane de pe marginile depresiunii și se impun treptat în relief terasele Timișului, dezvoltate atât pe stânga, cât mai ales pe partea dreaptă a râului, unde apar îngemănate cu cele ale Sebeșului.

Sistemul local de terase este modelat în structuri diferite. Cele mai înalte, de 140-160 m și de 95-120m, modelate în rocă, s-au format în interglaciarul riss-würm, sunt intens fragmentate și se prezintă sub formă de petice, ca niște umeri de vale. La fel și terasele de 60-80 m, 35-50m și 20-30m, formate în interstadiile galciației würm, sunt modelate în rocă și sunt fragmentate intens, dar prezintă o mai mare continuitate. Trecerea spre terasele mai noi și mai joase, sculptate în formațiunile aluvio-proluviale, este făcută de terasa de 10-15 m, mai extinsă în sectoarele de est și nord-est ale depresiunii, unde păstrează pe podul său piteșuri și nisipuri argiloase. Cea mai extinsă este terasa de 4-7 m, datând din holocenul inferior, care local interferează cu lunca înaltă (1,5-2m), mai ales acolo unde se racordează cu conurile de dejecție ale pâraielor și torenților locali (Grigore, 1981, Geografia României, 1987).

Larga desfășurare a teraselor mai ales pe partea dreaptă a Timișului, poate fi pusă în legătură cu înălțarea mai puternică a Munților Țarcu comparativ cu Munții Semenicului, dar și cu acțiunea de împingere spre vest a Timișului, exercitată de afluenții săi de dreapta, mai puternici decât cei de stânga. Convergența hidrografică din mijlocul acestei depresiuni indică și un proces de lentă dar activă subsidență locală, ca mișcare compensatorie negativă, în replică la înălțarea zonelor montane învecinate. De altfel, aceasta și explică faptul că lunca Timișului ia o mare extindere în cuprinsul Depresiunii Caransebeșului, local ajungând la 1,5 km lățime.

Condițiile climatice

Condițiile climatice sunt determinate de factorii genetici generali și locali, îndeosebi de distribuția radiației solare, de circulația generală a atmosferei, de relief și de tipurile de acoperire a suprafeței subiacente. Caracterul de depresiune-golf situată la latitudini medii, flancată de munți/dealuri, dar larg deschisă spre nord nord-vest, spre golful de câmpie al Lugojului, face ca în arealul Caransebeșului radiația globală anuală să aibă valori destul de mari (115-117 kcal/cm²), la fel ca și durata medie de strălucire a soarelui (cca 1950 ore/an), și să se afle în domeniul de circulație dominantă a maselor de aer vestice, mai umede. Acestea se întrepătrund cu slabe influențe submediteraneene, care accentuează căldura verii și aduc un plus de umezeală iarna. În fapt, însă, topoclimaul local este moderat de influența maselor de aer din arealele montane ale împrejurimilor.

Analiza datelor statistice multianuale urmărite la Stația Meteorologică de la Caransebeș evidențiază următoarele repere ale parametrilor climatici locali (fig. 3.4):

- temperatura medie multianuală de 10,3°C (fig. 3.2);
- temperaturi medii lunare cuprinse între -1,6°C în ianuarie și 20,8°C în iulie;
- temperatura maximă absolută de 40,3°C, înregistrată în data de 24 iulie 2007;
- temperatura minimă absolută de -32,2°C, înregistrată în data de 9 februarie 1929;
- amplitudinea termică maximă absolută de 72,5°C, subliniind degradarea influenței oceanice la interferența cu influențele estice și submediteraneene;

- 20-23 de zile pe an cu temperaturi mai mari de 30°C (zile tropicale);
- precipitații medii multianuale de 774,3 mm/an (fig. 3.3), cu maximul pluviometric principal în lunile mai-iulie;
- frecvența redusă a calmului atmosferic (41%), ceea ce face ca în sezonul rece inversiunile termice să fie slabe;

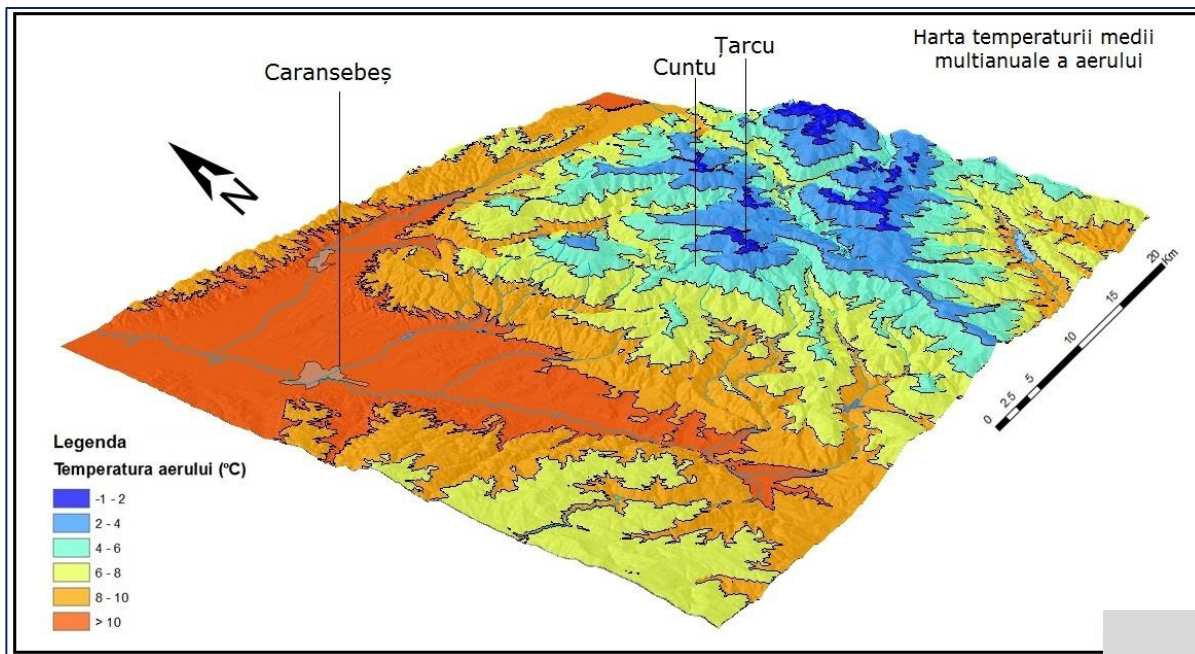


Fig. 3.2 Repartiția temperaturilor medii multianuale ale aerului în arealul Caransebeș - Țarcu
(sursa: Jigoria-Oprea, 2018)

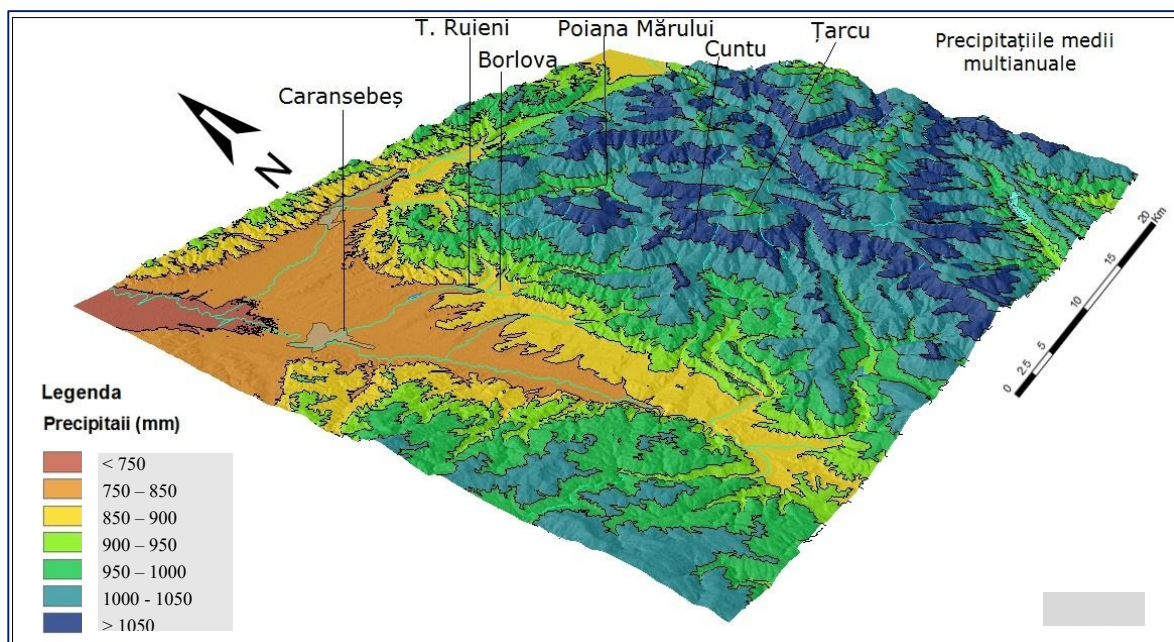


Fig. 3.3 Repartiția precipitațiilor medii multianuale în zona Caransebeș - Țarcu
(sursa: Jigoria-Oprea, 2018)

- vânturi dominante pe componentele sudică (frecvența 22%, viteza medie 8 m/s), sud-estică (f. 13%, vm 9 m/s) și nord-vestică (f. 19%, vm 5m/s), reflectând rolul culoarului Timișului în canalizarea maselor de aer.

Ca urmare, *topoclimatul local tipic* este de culoar depresionar colinar, cu veri relativ calde, rare inversiuni de temperatură iarna, dar cu scurgeri de aer rece/răcoros pe versanții vestici ai Munților Țarcu și dinspre sud, care pot afecta livezile de pomi fructiferi.

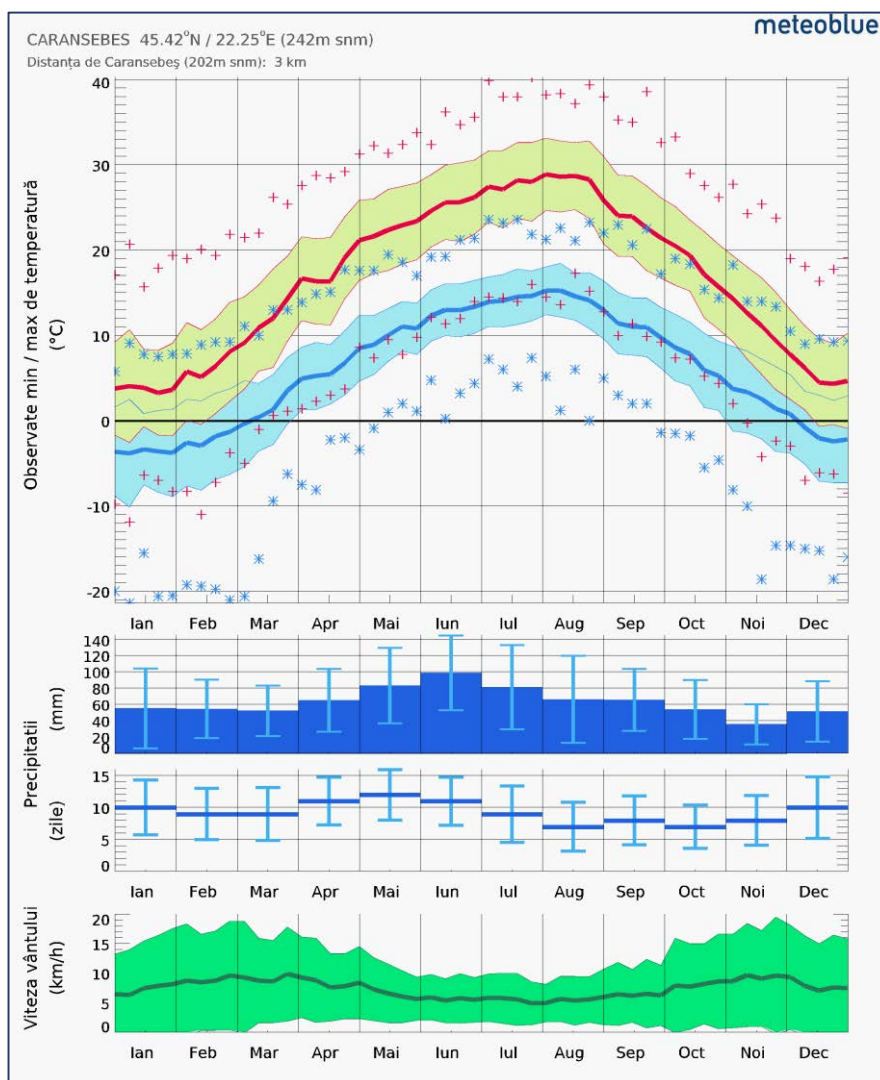


Fig. 3.4 Caransebeș - Evoluția lunară a valorilor medii ale principalilor parametri climatici

(sursa: <https://www.meteoblue.com/ro/>)

Resursele de apă

În plan local, se impune rețeau hidrografică de suprafață, drenată de râul Timiș, care colectează toate organismele hidrografice din acest areal, cu trasee paralele coborând dinspre Munții Țarcu (Zlagna, Sebeș, Potoc, Valea Mare – fig. 3.5). Timișul traversează teritoriul administrativ al Caransebeșului pe direcție generală sud-nord, pe o lungime de cca 7 km, sector în care primește doi din cei mai importanți afluenți ai săi: Sebeșul, colectat în imediata vecinătate a centrului orașului, respectiv Bistra (14 mc/s), care confluează la nord de satul Jupa. La Caransebeș, Timișul are un debit mediu multianual de 13,6 mc/s, care se dublează

după confluența cu Bistra (Ujvari, 1975). Atât Bistra cât și Sebeșul sunt râuri de munte, cu regim hidrologic alpin și cu potențial hidroenergetic mare, valorificat prin amenajarea de lacuri de baraj (Poiana Mărului, Zervești), care servesc producției de energie electrică, dar și regularizării scurgerii în aval, alimentării cu apă a așezărilor, respectiv dezvoltării turismului.

Lacurile naturale sunt puține și mici, în timp ce în lunca Timișului, mai ales înainte de confluența cu Sebeșul, sunt condiții pentru stagnarea apei, care favorizează formarea de mlaștini și bălți, mai frecvente pe stânga râului. *Apele subterane* sunt relativ bogate, cantonate în formațiunile proluvio-coluviale și aluviale care căptușesc depresiunea (pietrișuri, nisipuri, argile etc.) sau în structurile sedimentare și metamorfice ale dealurilor și munților din jur. Subliniem că nu au fost puse în evidență mineralizații specifice care să justifice utilizări curative, în schimb sursele submontane au o bună potabilitate.



Fig. 3.5 Hidrografia zonei extinse a Caransebeșului

Potențialul bio-pedogeografic

Ecosistemele locale corespund condițiilor climatice, hidrice și de relief specifice Depresiunii Caransebeșului, care au impus etajarea pe altitudine a asociațiilor de plante și animale, respectiv instalarea de asociații azonale în lungul principalelor râuri și în arealele cu înmlăștiniri.

Vegetația primară, corespunzătoare reliefului colinar, alcătuită în principal din păduri de gorun cu cer, rar cu tei, mojdrean sau cărpiniță, a fost înlocuită de pajiști secundare și formațiuni arbustive de tip colinar, cu iarba vântului și păiuș roșu, păducel, măceș etc, rezultate în urma intervenției umane de secole și creșterii recente a presiunii antropice. Aceste formațiuni, la rândul lor, au făcut loc terenurilor agricole, îndeosebi livezilor, fânețelor și suprafețelor arabile, care se dezvoltă pe soluri brune podzolite și soluri argiloiluviale luvice (prelivosoluri, luvosoluri și eutricambosoluri, conform noii taxonomii din 2003) afectate de pseudogleizare, cu fertilitate medie și redusă. Local apar zăvoaiele de luncă (sâlcii, arini, plopi) și vegetația zonelor umede (papură, rogoz, pipirig etc.), caracteristică suprafețelor plane cu soluri aluviale și substrat argilos. Unele din speciile de plante s-au impus și în toponimia locală (cartierele Pipirig și Teiuș).

Fauna este specifică acestui tip de ecosistem, de interes cinegetic fiind porcul mistreț, fazanul, iepurele și căpriorul, dar nu în preajma orașului. Ihtiofauna, relativ diversă, corespunde zonei scobarului (*Chondrostoma nasus*), iar în bălțile locale predomină carasul (*Carrassius gibelio*) și crapul (*Cyprinus carpio*). În munții din jur se desfășoară însă etajele de pădure cu lemn valoros, în principal pădurile de fag, iar la înălțimi mai mari rășinoasele, acolo unde și fauna sălbatică este bine reprezentată.

Valorificarea social-economică a potențialului natural: scurt istoric

Vatra orașului actual, cu nucleul central localizat pe terasele joase de dreapta ale Sebeșului și Timișului și pe conul de dejecție din zona de confluență a acestora, este mult extinsă față de cea de la începutul epocii moderne și are aspect tentacular, prelungindu-se de-a lungul drumurilor către principalele conexiuni strategice: spre sud către Dunăre, spre nord către Hațeg și spre nord nord-vest către Lugoj-Timișoara. Orașul a deversat și la vest de râul Timiș, spre localitățile rurale din jur și spre Reșița, unde însă intravilanul are caracter mai dezordonat și densitate redusă a habitatului.

Arealul în care este localizat Caransebeșul a avut permanent caracter polarizator și a funcționat ca loc strategic, așa cum o dovedește așezarea romană *Tibiscum*, de la Jupa, din imediata vecinătate nordică, ridicat la rangul de municipium în anii 198-199 d.Hr. (Ardeț și Ardeț, 2004, în Onea, 2017). Locuirea în acest spațiu este însă mult mai veche, așa cum o atestă descoperirile arheologice din epipaleolitic și neolitic de la Balta Sărată. Atestat documentar în anul 1290, orașul s-a format prin unirea a două așezări medievale, Sebeș, cu vechiul nucleu fortificat, și Căran situat la sud, localități amintite separat în 1452, ca *liberae civitates*, și împreună ulterior. Începând cu anul 1556, Caransebeșul dobândește statutul de oraș și prin urmare se transformă într-un mic centru comercial și cultural, situat la intersecția a două rute comerciale intens circulate, una nord-sud, alta este-vest.

Orașul a cunoscut o puternică înflorire în tot evul mediu, când a fost și reședință a Banului de Severin. S-a afirmat, apoi, ca un important centru social-economic și cultural al Banatului Montan, reprezentativ pentru identitatea românească bănățeană. Călătorul străin Giovan Andrea Gromo, trecând prin Caransebeș la 1564-1565, în drumul său spre Transilvania, scria despre acesta că este capitala "*Valahiei de dincoace de Carpați*" și "*târgul românilor, capitala acestui ținut*". Tot acest călător descrie orașul ca fiind bine populat, cu suburbii mari, cu case de lemn mari și arătoase, cu o cetate cu ziduri groase dar fără flancuri și fără șanțuri (Enciclopedia României.ro).

În sec. XVIII-XIX, Caransebeșul a fost una din destinațiile procesului de colonizare practicat de Imperiul Habsburgic după anul 1717. Acest proces a condus la o societate locală multiculturală cu vocație interculturală, consolidată și după 1868, când Banatul a intrat sub autoritate politică maghiară, odată cu instalarea dualismului austro-ungar. Un rol important în afirmarea orașului îl vor avea comunitățile de graniță înființate de puterea de la Viena, cu rolul de a apăra granița imperiului față de turci. Între acestea, Regimentul confiniar româno-bănățean nr. 13, cu 12 companii și aria de responsabilitate de la Orșova până la Marga, își va avea sediul administrativ la Caransebeș, din 1838, până în anul 1871, la desființarea sa (Ștefănuță, 2010), în pragul negocierilor din imperiu de trecere la dualismul austro-ungar.

În perioada dualismului, elementul maghiar s-a consolidat în oraș, ca urmare a politicii autorităților statale ale vremii. În această perioadă, Caransebeșul se afirmă ca târg comercial și centru meșteșugăresc, cu un intens schimb de produse din arealele geografice învecinate, cu resurse și activități economice complementare, specifice munților, depresiunilor și câmpiei.

După primul război mondial, odată cu destrămarea imperiilor europene și formarea statelor naționale, Caransebeșul, împreună cu 2/3 din teritoriul Banatului, este integrat în Regatul României, conform Tratatului de la Versailles. Comunitatea locală își continuă evoluția ascendentă în noul context, consolidându-și funcțiile comercială, industrială și culturală, pe fondul conservării caracterului multicultural și intercultural. Acest fapt conduce la creșterea treptată a numărului de locuitori și la extinderea teritorială a spațiului construit, îndeosebi după al doilea război mondial, când sunt dezvoltate două unități industriale mari, Uzina de construcții metalice și Combinatul de prelucrare a lemnului, alături de alte unități ale industriei locale (cărămidă, țiglă, prefabricate din beton, confecții etc.). În aceeași perioadă, orașul și-a consolidat rolul de nod feroviar important (gara fusese inaugurată în 1875), mai ales după dezvoltarea rapidă a orașului Reșița, dar și de centru al transportului aerian. Aeroportul, inaugurat în 1969 pentru situații de urgență, a devenit aeroport civil în 1975 și a fost modernizat în perioada 1995-1998, după care în 1994 compania Tarom și-a suspendat zborurile, aeroportul fiind scos din circuitul comercial. Trecut în concesiune privată, din 2019 este în curs de reabilitare, omologare și autorizare, pentru deservirea aeronavelor de până la 20 de tone.

Așa cum am subliniat deja, orașul Caransebeș s-a afirmat și ca un important centru cultural, religios și administrativ. Funcția de reședință administrativă (a banului de Severin, a districtului Caransebeș, a Regimentului de grăniceri, a regiunii și județului Severin și a raionului Caransebeș) a stimulat concentrarea investițiilor, activităților economice și a populației. Efecte similare le-a avut și existența Episcopiei ortodoxe române a Caransebeșului, înființată la sfârștul sec. 17, chiar dacă a avut și perioade când sediul a fost mutat din oraș (1775-1865) sau când episcopia a fost desființată (1949-1994) (Bocșan și Alic, 2009). Într-o vreme în care religia juca un rol major în viața comunităților din toată Europa, prezența sediului episcopal ortodox la Caransebeș a avut un rol decisiv în emanciparea culturală a românilor din Banatul de munte și în afirmarea orașului ca principal ferment al acestui proces.

Stimulat de activitățile economice găzduite și de întărirea rolului său cultural, Caransebeșul a crescut demografic etapă cu etapă, de la 4.764 locuitori în 1880, la 7.619 în anul 1920, respectiv la 10.106 în 1948, pentru a atinge un maxim de 31.389 rezidenți, atestat de recensământul din anul 1992. Ulterior, criza industriei clasice și restructurarea activităților economice au condus la remanieri demografice cu tendințe centrifuge, populația orașului scăzând treptat. Conform datelor INS, populația cu domiciliul stabil în Caransebeș (împreună cu satul Jupa) a scăzut de la 32.517, în anul 1992, la 29.563 locuitori la 1 ianuarie 2020.

După criza profundă prin care a trecut în anii 1990-2000, economia locală s-a relansat treptat, mai ales în ultimul deceniu, noile investiții creând locuri de muncă și stabilizând locuitorii. Urmare a poziției sale de convergență și a accesibilității ameliorate odată cu construcția autostrăzii A1, cu prelungirea A6, aflată la doar 50 km distanță, este de așteptat ca forța economică și demografică a Caransebeșului să crească. Dezvoltarea ar urma să fie susținută atât de potențialul demografic de cca 85 de mii de locuitori al zonei sale de

influență¹, cât și de atracția pe care ar exercita-o orașul ca urmare a creșterii investițiilor atrase, în condiții de îmbunătățire a infrastructurilor de transport (autostrada A6, aeroportul).

În acest context, comunitatea locală este îndreptățită să beneficieze de perspective coerente privind evoluțiile viitoare, în acord cu aspirațiile sale și în concordanță cu tendințele de dezvoltare la nivel regional, național și european. Este ceea ce își propune actuala strategie de dezvoltare social-economică a municipiului Caransebeș pentru perioada 2021 – 2027.

¹ Bazinul natural de influență al Caransebeșului, format din 2 orașe (Caransebeș și Oțelu Roșu) și 19 comune, concentra 85.576 de locuitori cu domiciliul, la 1 ianuarie 2020 (<http://statistici.insse.ro>, POP107D).

III.2 DEZVOLTAREA URBANĂ ȘI RELAȚIILE TERITORIALE ALE MUNICIPIULUI CARANSEBEȘ

În sec. I-II d. Hr., în aria joasă înconjurată de Munții Semenicului, Poiana Ruscă și Muntele Mic, s-a dezvoltat la răscrucea drumurilor romane dinspre Dunăre și Transilvania, municipiul roman *Tibiscum* (Jupa) și tot aici a fost necesar să se constituie, ca punct de adunare a drumurilor comerciale și de tranzit de mărfuri, medievalul oppidum *Karan* și târgul *Sebeș*.

Atestat ca localitate, sub denumirea *Karansebeș*, în 1290, iar ca „*oppidum Karan*” în 1397, mai târziu, în anul 1464, el apare, împreună cu cetatea Sebeș, sub denumirea comună „*oppidum Karansebeș*”. Cu câțiva ani înainte de aceasta, în 1452, cele două componente administrative își păstrau încă individualitatea, apărând documentar ca „*liberae civitates karan et Sebes*”.

În a doua jumătate a secolului al XVI-lea (1564) el apărea, în aprecierile lui *Giovan Andrea Gromo*, ca oraș bănățean de frunte, întărit, cu suburbii mari, alcătuite din case de lemn, arătoase și bine înzestrate. Devastat de turci în 1738, devine sediul important al confiniului militar banatic până în 1872, și mai apoi, pentru scurtă durată, capitală, cu rang de municipiu, a comitatului Severin, când își continuă vechile tradiții de organizare a vieții culturale bănățene. Cronicarul turc *Evlia Celebi* spunea despre Caransebeș în secolul al XVIII-lea că „*este un frumos oraș-cetate cu o structură durabilă [...]. Circumferința sa este de aproximativ patru sute de metri [...]. Cetatea este formată din trei sute de case cu acoperișuri din lemn [...]. În mijlocul acestui zid defensiv, există o puternică fortăreață interioară în cinci colțuri (bastioane, n.n.) ...*” În următorul secol, în timpul administrației austriece, orașul se dezvoltă sub o logică marcată de situarea orașului pe granița militară imperială și de nevoile de dezvoltare a industriei (fig. 3.6).

De la jumătatea secolului al XIX-lea și până la cel de-al doilea război mondial, orașul Caransebeș devine un centru industrial în domeniul industriei lemnului și își menține funcția comercială, de schimb între produsele montane și cele ale șesului. Evoluția demografică din primii cincizeci de ani ai secolului XX este lentă (7.992 locuitori în 1910, 10.106 locuitori în 1948) indicând un fenomen de stagnare economică.

Perioada comunistă, de după 1945, a amplificat mult funcția industrială printr-un mare combinat de industrializare a lemnului, o întreprindere de construcții metalice și alte unități din domeniul industriei ușoare și alimentare. Devine, de asemenea, un important nod feroviar și rutier de importanță vitală pentru Reșița, se dotează cu aeroport și alte funcții de servicii, îndeosebi în domeniul comerțului, culturii și învățământului. Cadrul montan înconjurător, cu păduri bogate și climă fără contraste atribuie orașului o fizionomie plăcută și atrăgătoare și o importantă funcție recreativă.

La Caransebeș, procesul de *urbanizare*, favorizat de privilegiile pe care le-a primit comunitatea la sfârșitul secolului al XV-lea, conturează o așezare ocupată de locuitori lipsiți

de privilegiile celor din cetate, dezvoltată ca târg în partea estică a cetății. În secolul al XVI-lea orașul era deja un centru economic important al zonei și este receptat în epocă, în perioada când împreună cu Lugojul devine reședință de bănie, ca o „capitala a Valahiei de dincolo de Carpați” (Roșu, Liliana, 2001). Structura actuală a centrului istoric s-a configurat pe parcursul secolelor XVIII-XIX, când se edifică o serie de clădiri importante pe laturile drumului principal ce străbătea orașul (Cazarma Infanteriei, Casa Comitatului de Severin, Tribunalul, Casa Grănicerilor, Banca Graniței, Biserica și claustrul franciscan) și locuințe de negustori cu pravălii la parter.

Faptul ca la Caransebeș centrul istoric se concentrează în jurul unei importante spine de circulație, care a rămas artera majoră și pentru orașul contemporan, a condus la menținerea acestuia ca zonă activă, integrată organismului urban de azi. Poziția în vechiul vad comercial rămâne aici principalul atu al viabilității centrului istoric. În Caransebeș, calitatea fondului construit, care beneficiază de o concentrație mare de monumente în centrul istoric, este favorizată de existența unei zone rezidențiale perimetrare, dar secundară în plan funcțional și, astfel, neconcurențială. În sine, valoarea arhitecturală și capacitatea de reprezentare apar ca elemente încă insuficient de puternice pentru a influența sensibil interesul față de centrul istoric (Liliana, Roșu, 2001).

În urma evoluției teritoriale istorice a orașului s-a cristalizat o formă urbană *tentaculară* orientată predominant nord-sud de-al lungul principalei axe de penetrație și câteva tentacule secundare în părțile de est și de vest ale orașului. Determinată de forma planului urban, în prezent, s-a individualizat o structură urbană este de tip *radial* care conectează principalele cartiere cu zona centrală a orașului. În spațiile dintre principalele axe ale orașului, rețeaua stradală este definită de regularitatea parcelelor, dar densitatea țesutului urban este marcată de discontinuități pronunțate, determinate de inserțiile de locuințe colective din perioada comunistă.

În cadrul municipiului, în funcție de etapele evolutive ale așezării și necesitatea satisfacerii unor funcțiuni diferite, s-au individualizat mai multe tipuri morfologice, fiecare cu propria individualitate în ceea ce privește fondul construit și tipul de locuire.

Tipul morfologic caracteristic zonei mediane a orașului cuprinde construcții realizate în secolele XVIII-XIX, cu aspect rural, inspirate de locuințele tipice coloniștilor șvabi din zona Banatului. Caracteristice sunt casele cu plan dreptunghiular și latura scurtă spre stradă, prispă pe latura lungă, acoperiș în două ape și elemente decorative de factură baroc. Spre periferii această morfologie degenerează într-un țesut cu aspect rural cu străzi înguste, case modeste și grădini mari.

Al doilea tip morfologic este specific zonei centrale a orașului (Piața Revoluției, Strada Vasile Alexandri, Strada Episcopiei etc.) și este constituit din clădiri cu arhitectură deosebită și edificii administrative, etajate (concepute în secolele XVIII-XIX) ce formează fronturi stradale continue. Arhitectură relativ unitară de tip baroc și eclectic a rămas aproape intactă până astăzi, deși reclamă măsuri urgente de reabilitare.

Realizările celei de-a doua jumătăți a secolului XX constituie al treilea tip morfologic care este prezent dominant în cartierele Pipirig, Balta Sărată și Țiglarie (238 de blocuri) și

răsfirat în alte zone (Centru), unde predomină blocuri de locuințe cu cinci niveluri, dotări comerciale și social-culturale, executate cu tehnologii industrializate.

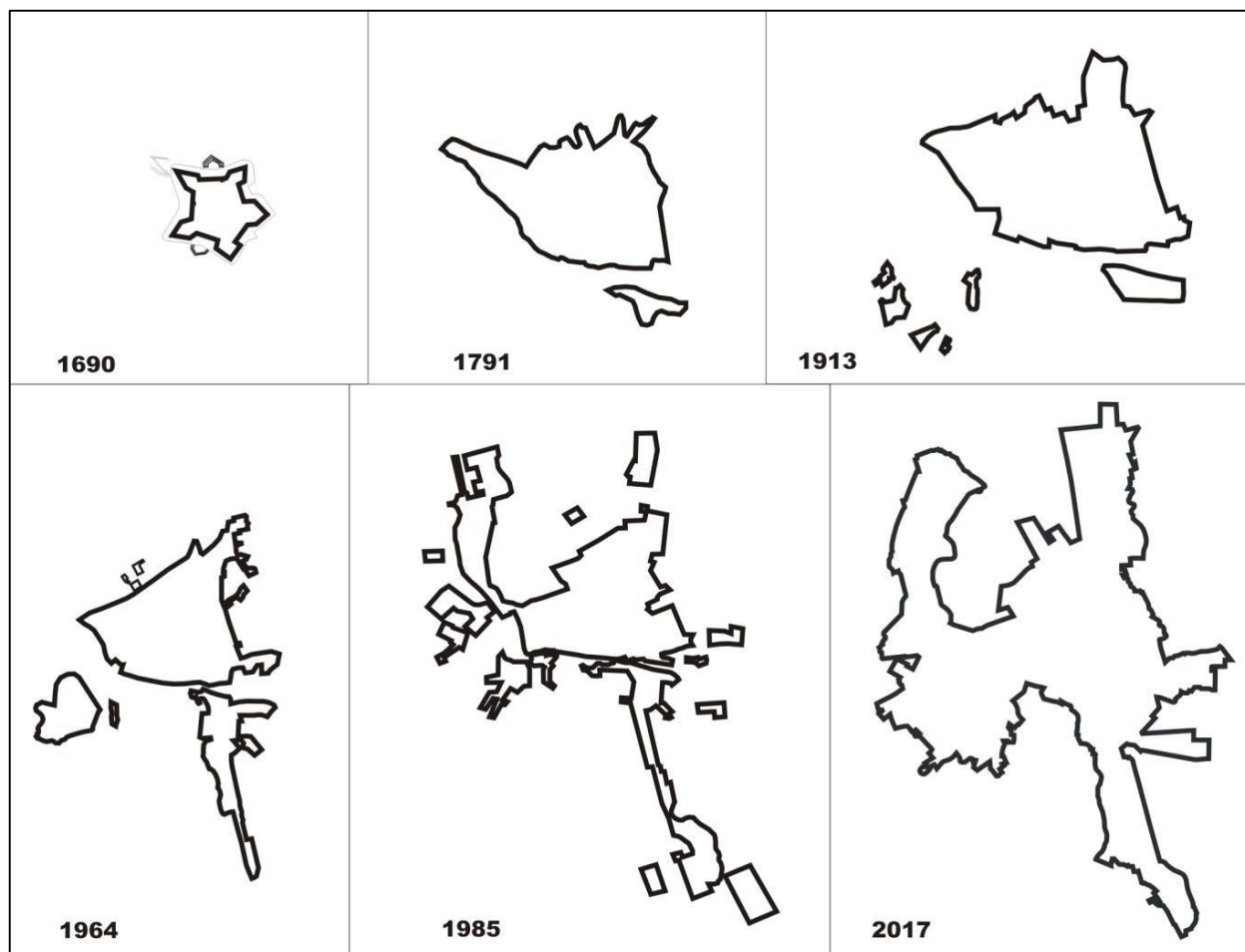


Fig. 3.6. Evoluția intravilanului orașului Caransebeș (după, D. Onea, 2018)

Deși păstrată vreme de secole, structura radiară a așezării a fost readaptată în conformitate cu aspirațiile de dezvoltare ale orașului din prezent și cu fluxurile de circulație caracteristice perioadei actuale. O arteră de tip rocadă realizată recent în partea de vest dirijează în exterior traficul greu de tranzit, desconggestionând centrul orașului. Alte artere de rocadă ar trebui realizate în estul și nordul orașului pentru a asigura legături fluente și directe între unitățile urbane situate în jumătatea estică a orașului.

Printre elementele de favorabilitate în sistemul de *relații teritoriale* caracteristice municipiului Caransebeș, se poate evidenția culoarul cu funcție de axă gravitațională cu descărcare spre *axa dunăreană* (Coridorul 7 Pan-European), reprezentat de fluviul Dunărea, care alături de Coridorul 4 Pan-European de transport rutier și feroviar (prin ramura Arad-Calafat creează conectivitate între căile de comunicații de importanță europeană, coridoare de creștere cu impact asupra dezvoltării la nivel teritorial prin competitivitate (localizare unor activități industriale sau deservirea turismului). În acest sens, prezența infrastructurii majore (drum european, magistrală de cale ferată), axe care asigură un important volum de

fluxuri și a unui perimetru funcțional industrial, trasează o importantă axă de dezvoltare urbană, care ar putea conduce la unificarea, pentru început, a teritoriului administrativ al comunei Buchin cu municipiul Caransebeș (D. Onea, 2018).

Datorită acestei poziții, municipiul Caransebeș influențează un hinterland întins, ce cuprinde jumătatea estică a județului Caraș-Severin, respectiv culoarul Timiș-Cerna-Bistra, afectând aria de influență (destul de forțată) a municipiului Reșița. Această arie de influență include toate comunele din culoarul Timiș-Cerna de la nord de Cornea și culoarul Bistrei și cel al Timișului, aval de Caransebeș până la Secu (R. Rusu, 2007). *Zona de influență imediată* a orașului este indusă de condițiile spațiului geografic specific (fig. 3.7), facilitând extinderea acesteia la nord până la comuna Constantin Daicoviciu (18 km) iar la sud până la comuna Slatina-Timiș (20 km). Spre vest, extinderea poate fi până la comuna Păltiniș (7 km) în timp ce spre est influența este redusă, până la comuna Obreja (9 km), datorită proximității orașului Oțelu-Roșu (18 km) (D. Onea, 2018).

În concordanță cu condițiile socio-teritoriale, echiparea infrastructurală și repartitia spațială a centrelor de impuls social-economic, chiar dacă municipiul Caransebeș tinde să antreneze dezvoltarea în ansamblu a vecinătăților sale, anumite axe au vocația de consolidare prioritară și pot contribui mai mult decât altele la dezvoltarea județului Caraș-Severin în ansamblu. Vecinătatea unui oraș important cum este Reșița, aflat la o distanță de doar 30 kilometri de Caransebeș (în linie dreaptă între centrele celor două orașe), constituie o oportunitate de dezvoltare spațială și funcțională cu mare potențial. Perspectivele pozitive sunt întărite, pe de o parte, de posibila echipare infrastructurală performantă a relației rutiere și feroviare dintre cele două centre urbane.

Pe de altă parte, se impune o anumită complementaritate infrastructurală și funcțională in situ: Caransebeș dispune de un aeroport care va deveni funcțional în viitorul apropiat, iar Reșița poate contribui la generarea fluxurilor de pasageri necesare revitalizării aeroportului. Aceste infrastructuri performante stimulează investițiile și permit derularea rapidă și intensă a fluxurilor dintre cele două orașe, precum și spre alte centre economice din această parte a țării. Există, apoi, o remarcabilă complementaritate funcțională, între orașul Caransebeș, cu un profil economic marcat tradițional de sectorul serviciilor, și profilul Reșiței, mai accentuat industrial, între Reșița universitară și multiculturală și Caransebeșul cultural și politic etc. Cele două orașe au vocația colaborării, iar eventuala ignorare a acestei realități poate penaliza dezvoltarea social-economică nu doar a Reșiței și a Caransebeșului, ci a întregii zone.

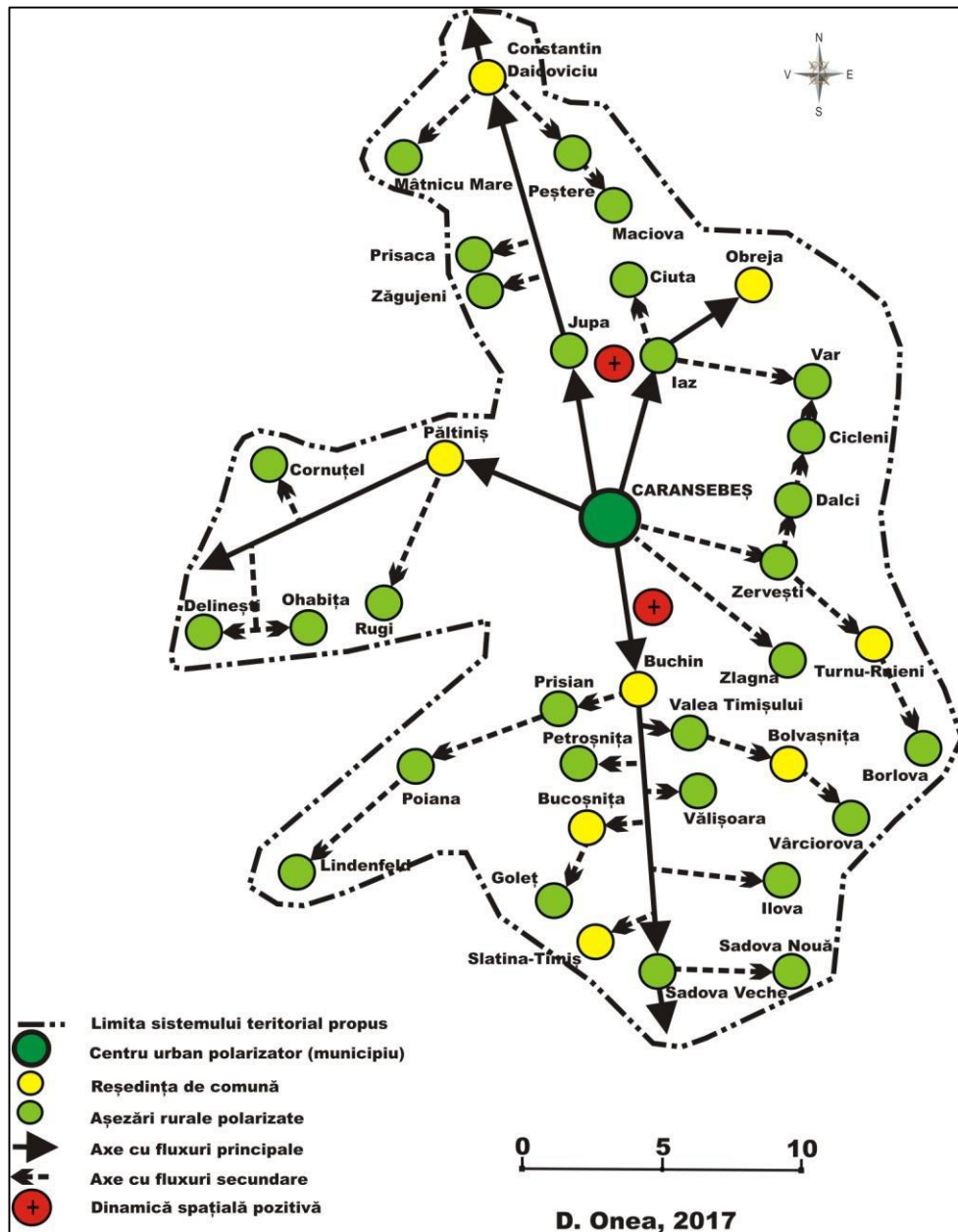


Fig. 3.7 Sistemul teritorial al municipiului Caransebeș (după D. Onea, 2018)

Apare firească, apoi, consolidarea prin infrastructuri de transport performante a axei culoarului Timiș-Cerna spre est, către interiorul țării, cel puțin până la Craiova, având în vedere că acest traseu este parte componentă a Coridorului Pan-European 4, care asigură un deț�ușeu extern important către Bulgaria, la Calafat-Vidin. S-ar forma, astfel, un areal de forță și dinamism social-economic, în care orașul Caransebeș ar putea juca un rol important.

III.3. POPULAȚIA ȘI FORȚA DE MUNCĂ

III.3.1. Studiul demografic

3.1.1. Populația

Municipiul Caransebeș se încadrează în tipologia orașelor mijlocii ale Banatului, îndeplinind funcții economice și sociale polarizatoare în patrulaterul definit de principalele orașe din împrejurimi: Reșița (la sud-vest), Lugojul (la nord-vest), Oțelu-Roșu (la est) și Băile Herculane (la sud). Situația Caransebeșului la întretăierea axelor către aceste patru orașe i-a conferit un rol privilegiat, de centru al unui spațiu relativ extins, variat din punct de vedere al resurselor și relativ bine populat (fig. 3.8).

La 1 ianuarie 2020, domiciliau în Caransebeș 29563 de persoane, cu 1423 mai puține decât în anul 2014 (-4.6%), cu 2096 mai puține decât în 2011 (6.6%) și cu 2841 mai puține decât în 2002 (-8.8%). În contextul diversificării fenomenelor migratorii din ultimele decenii, se cuvine să privim cu prudență aceste cifre, luarea în calcul a populației rezidente reflectând mai realist profilul demografic al orașului. Astfel, la recensământul din 2011, în Municipiul Caransebeș figurau cu domiciliul 31659 de persoane, însă doar 24689 rezidau efectiv, ecart observabil și în anul 2002 - 32404 domiciliați față de 28301 rezidenți (INSSE, 2020).

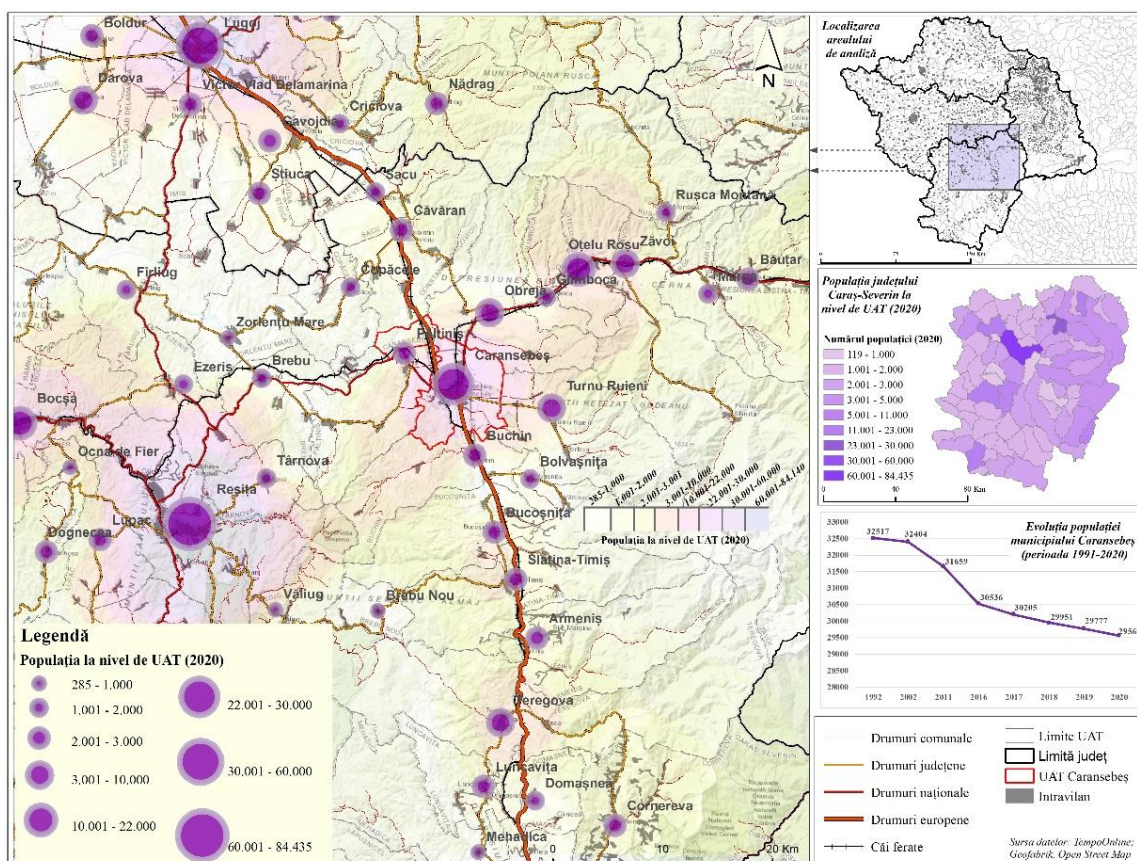


Fig. 3.8 Municipiul Caransebeș și împrejurimile: hartă demografică generală

3.1.2. Evoluția numerică a populației

Evoluția istorică a populației Municipiului Caransebeș este legată, pe de-o parte, de structurile statale din care a făcut parte (Imperiul Otoman, Imperiul Austro-Ungar și România), iar pe de altă parte de procesele de industrializare, respectiv dezindustrializare din ultimele șapte decenii. La recensământul din 1880, Caransebeșul număra 4764 locuitori, urmând apoi un comportament demografic central-european, cu o creștere relativ lentă, numărul de locuitori dublându-se tot la câte trei-patru decenii: 7999 locuitori în 1910, 15196 în anul 1956 și 31389 în anul 1992, când s-a înregistrat maximul istoric (fig. 3.9). Schimbările socio-economice survenite după căderea comunismului au influențat și demografia Caransebeșului, municipiul pierzând în numai două decenii peste 6700 de locuitori, adică o cincime din populație (INSSE, 2020).

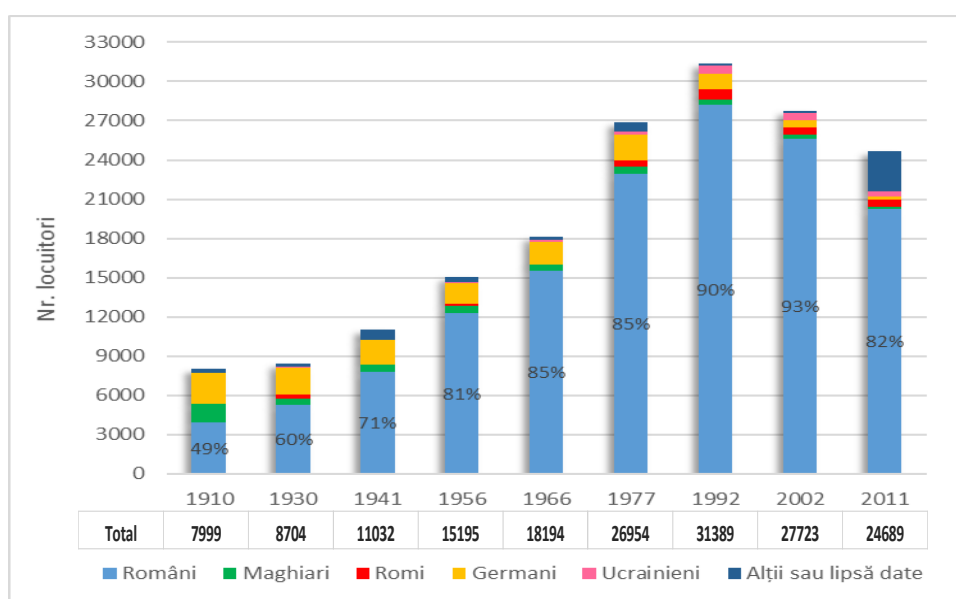


Fig. 3.9. Evoluția numerică a populației Municipiului Caransebeș, la recensămintele din perioada 1910-2011 (populația stabilă)

(Sursa: Varga Árpád, 2010; calcule pe baza www.insse.ro)

Dacă din punct de vedere al populației rezidente, scăderea demografică este marcantă, o analiză a populației domiciliată în Caransebeș pare să dilueze această tendință. Populația după domiciliu reprezintă numărul persoanelor cu cetățenie română și domiciliu pe teritoriul României; domiciliul persoanei este adresa la care aceasta declară că are locuința principală, trecută în actul de identitate, așa cum este luată în evidența organelor administrative ale statului. Totuși, în stabilirea valorii acestui indicator nu se ține cont de reședința obișnuită de perioadă și/sau motivul absenței de la domiciliu.

În anul 1992 domiciliau în Caransebeș 32517 persoane, număr relativ stabil până în anul 2009, când începe o scădere continuă, în medie de -0.7%/an până în 2020. În intervalul 2014-2020, municipiul Caransebeș a pierdut 1624 de locuitori. Totuși, această descreștere este mai puțin abruptă decât în restul județului Caraș-Severin: dacă în anul 1992 populația Caransebeșului reprezenta 8.7% din totalul județului, în anul 2020 cântărește 9.4% (fig. 3.10).

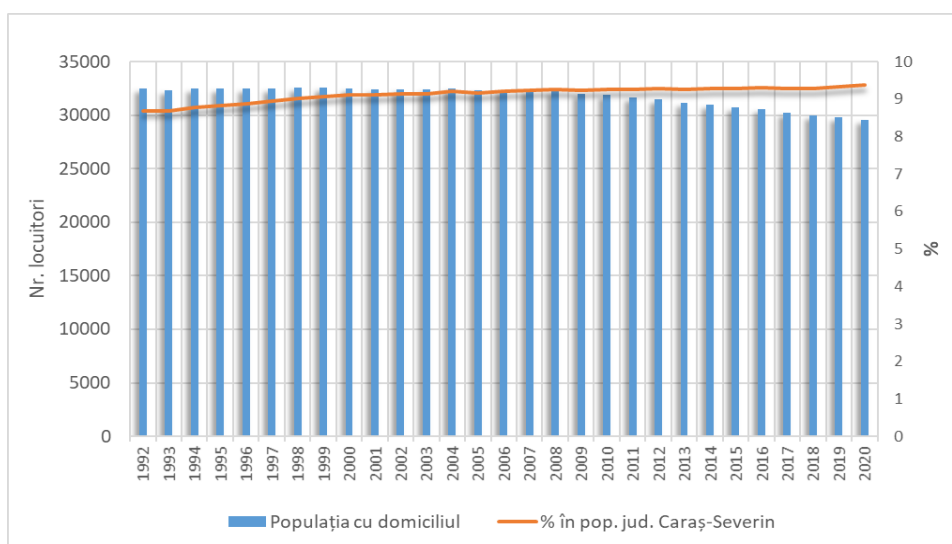


Fig. 3.10 Evoluția numerică a populației Municipiului Caransebeș, în intervalul 1992-2020 (populația cu domiciliul)

(Sursa: calcule pe baza www.insse.ro, 2020)

3.1.3. Mișcarea naturală a populației

Natalitatea

Natalitatea reprezintă numărul născuților vii, într-un interval de timp, într-o comunitate. Pentru analize comparative, se operează cu rata natalității, respectiv numărul de născuți vii, într-un an, raportat la 1000 de locuitori.

În intervalul 2014-2019, în Caransebeș s-au născut 1364 de copii, rata medie a natalității fiind de 7.5‰ (9.1‰ media națională și 7.2‰ media județului Caraș-Severin). După o ușoară creștere în perioada 2015-2018, în 2019 s-a înregistrat cea mai mică rată a natalității (6.9‰) și cei mai puțini nou-născuți (206) din perioada post-decembristă (fig. 3.11). Această tendință se explică atât prin emigrarea unei părți din populația tânără, cât și prin scăderea numărului mediu de copii/cuplu, ambele apanaje ale îmbătrânirii demografice. Indicatorii sus-menționați sunt în concordanță cu *rata generală de fertilitate*, care pentru intervalul 2014-2019 a înregistrat o medie multianuală de 29 născuți-vii la 1000 de femei de vârstă fertilă. În paralel, indicatorii structurii matrimoniale a populației arată o rată relativ constantă a divorțialității, dar o scădere permanentă a nupțialității, care a înregistrat minimul istoric în anul 2019, 5.9‰, la egalitate cu media națională (tab. 3.2).

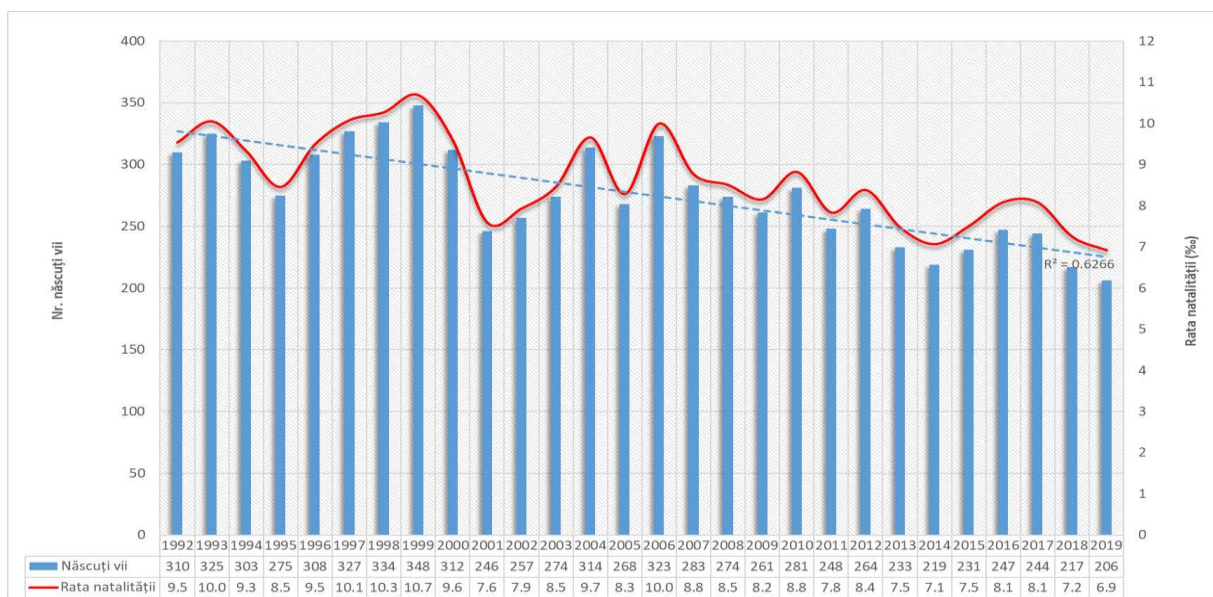


Fig. 3.11 Evoluția numărului de născuți vii și a ratei natalității în Municipiul Caransebeș
(Sursa: calcule pe baza www.insse.ro, 2020)

Tab. 3.2 Evoluția principalilor indicatori de natalitate, fertilitate și nupțialitate în Caransebeș

Anul	1992	2002	2011	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Născuți vii	310	257	248	219	231	247	244	217	206
Nr. femei 15-49 ani	9055	9303	8485	8177	8078	7980	7848	7575	7336
Rata fertilității (‰)	34.2	27.6	29.2	26.8	28.6	31.0	31.1	28.6	28.1
Nr. căsătorii	238	245	209	189	219	205	209	225	177
Nr. divorțuri	76	90	89	79	66	74	82	85	67
Rata nupțialității (‰)	7.3	7.6	6.5	6.1	7.1	6.7	6.9	7.5	5.9
Rata divorțialității (‰)	2.3	2.8	2.8	2.5	2.1	2.4	2.7	2.8	2.3

(Sursa: calcule pe baza www.insse.ro, 2020)

Mortalitatea

Mortalitatea reprezintă numărul persoanelor decedate, într-un interval de timp, în cadrul unei comunități. Pentru analize comparative, se folosește rata mortalității, respectiv numărul persoanelor decedate, într-un an, raportat la 1000 de locuitori.

În intervalul 2014-2019, au decedat 1934 de persoane, rata medie a mortalității fiind de 10.6‰, sub media județeană de 12.7‰, sub cea națională de 11.7‰, dar comparabilă cu cea a orașelor învecinate. Cu toate acestea, creșterea ratei mortalității este constantă în ultimii ani și chiar îngrijorătoare dacă alăturăm valorile actuale mediei anului 2000, 7.8‰ (fig. 3.12). În ceea ce privește *mortalitatea infantilă*, în intervalul 2014-2019 au decedat 17 copii sub un an, rezultând o rată a mortalității infantile de 12.7‰, aproape dublul mediei naționale de 6.8‰.

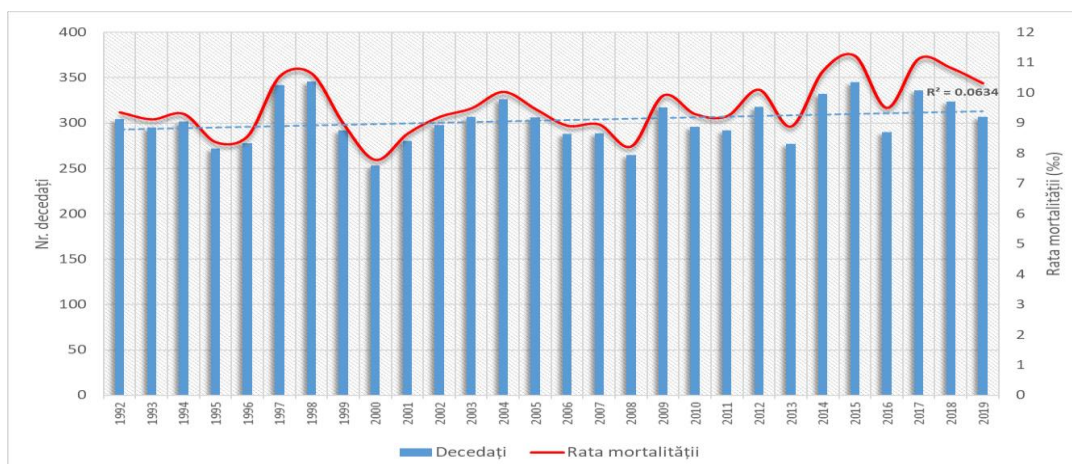


Fig. 3.12 Evoluția mortalității în Municipiul Caransebeș (1992-2019)

(Sursa: calcule pe baza www.insse.ro, 2020)

Sporul natural

Sporul natural reprezintă diferența dintre numărul de născuți vii și numărul de decedați în cadrul unei comunități, de-a lungul unui an. Dacă până în anul 2008, rata sporului natural oscila în jurul valorii 0, creșterea continuă a mortalității și scăderea natalității au determinat coborârea acestui indicator până la -3.1‰, media anilor 2014-2020 (fig. 3.13). Această valoare se situează sub media națională (-2.6‰), dar peste media județului Caraș-Severin (-5.5‰). Aceste date confirmă o anumită tendință de marginalizare demografică, specifică Banatului de mai multe decenii. Practic, cu excepția orașelor capabile să aspire forță de muncă tânără, o parte considerabilă a teritoriului, și implicit a hinterlandului Caransebeșului, evoluția naturală a populației este regresivă.

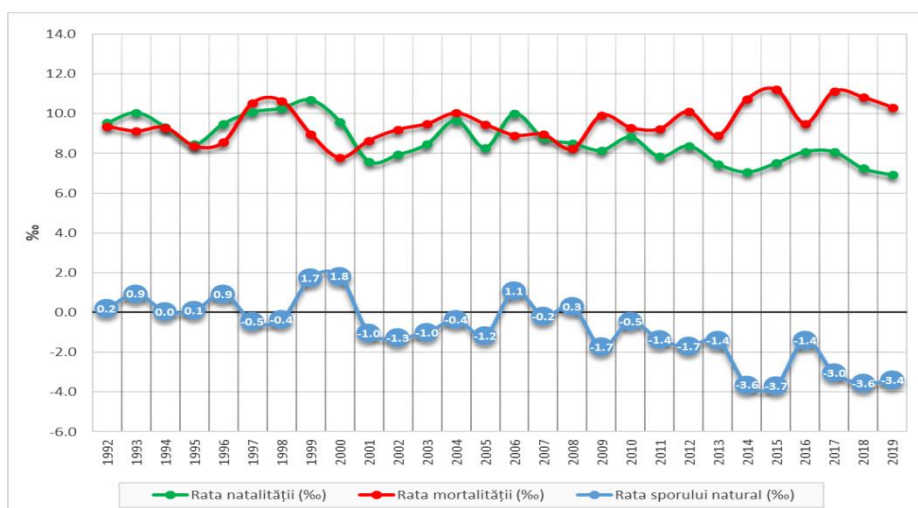


Fig. 3.13 Evoluția sporului demografic natural în Municipiul Caransebeș (1992-2019)

(Sursa: calcule pe baza www.insse.ro, 2020)

3.1.4. Mobilitatea teritorială a populației

Principala formă a mobilității teritoriale, migrația, este specifică oricărui sistem teritorial deschis, care prin relațiile de schimb înregistrează ieșiri (emigrări) și intrări (imigrări). Punct important între vechi provincii românești, dar și între diferite structuri statale de-a lungul timpului, municipiul Caransebeș a fost alimentat constant de populație din extinsul spațiul rural din culoarele Timiș-Cerna-Bistra și nu numai. În același timp, magnetismul Timișoarei și, după 1989, plecările constante în străinătate au înclinat balanța înspre negativ (tab. 3.3). Pentru intervalul 2014-2020, bilanțul mobilității rezidențiale este pozitiv (+364 persoane), însă acest fapt este compensat atât de bilanțul mobilității domiciliare (-967 persoane), cât și de bilanțul migrației internaționale (-286 persoane). Mai mult decât atât, statistica oficială nu oferă date referitoare la plecările temporare la muncă peste hotare, fapt ce prejudiciază analiza ca întreg a unui fenomen real de mobilitate.

Tab. 3.3 Evoluția indicatorilor mobilității teritoriale a populației Mun. Caransebeș (2014-2019)

Indicatorul	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2014-2019
Stabiliri cu reședința	270	321	350	326	360	422	2049
Plecări cu reședința	226	247	488	226	231	267	1685
Bilanțul mobilității rezidențiale	44	74	-138	100	129	155	364
Stabiliri cu domiciliul (inclusiv migrația externă)	467	522	469	499	573	535	3065
Plecări cu domiciliul (inclusiv migrația externă)	627	648	767	682	652	656	4032
Bilanțul mobilității domiciliare	-160	-126	-298	-183	-79	-121	-967
Emigranți plecați definitiv	25	40	64	76	90	93	388
Imigranți sosiți definitiv	13	14	9	12	27	27	102
Bilanțul migrației internaționale	-12	-26	-55	-64	-63	-66	-286

(Sursa: calcule pe baza www.insse.ro, 2020)

Dacă până în anul 2005 în municipiul Caransebeș bilanțul demografic migratoriu (diferența dintre numărul imigranților și numărul emigranților) era oscilant, atât în teritoriu pozitiv, cât și negativ, după acest an pierderile demografice din migrație au devenit constante. În intervalul 2014-2019, bilanțul demografic migratoriu reflectă o pierdere de 967 persoane, mai mult decât bilanțul demografic natural (nașteri-decese) -570 persoane (vezi fig. 3.14).

Asociind mișcarea naturală și cea migratorie a populației, rezultă ca indicator sintetic bilanțul demografic general, respectiv diferența dintre intrările în sistem (prin nașteri și imigrări) și ieșiri (prin decese și emigrări). Începând cu anul 2016, rata bilanțului demografic general a Municipiului Caransebeș s-a scris pe o pantă accentuată negativ, ajungând în anul 2016 la -11.2‰. După un ușor reviriment, în anul 2019 acest indicator reprezintă -7.5‰. Media intervalului 2014-2019 este de -8.4‰ pentru Municipiul Caransebeș, comparabilă cu situația la nivel de județ, -8.8‰, indicând scădere demografică accentuată și o tendință de îmbătrânire.

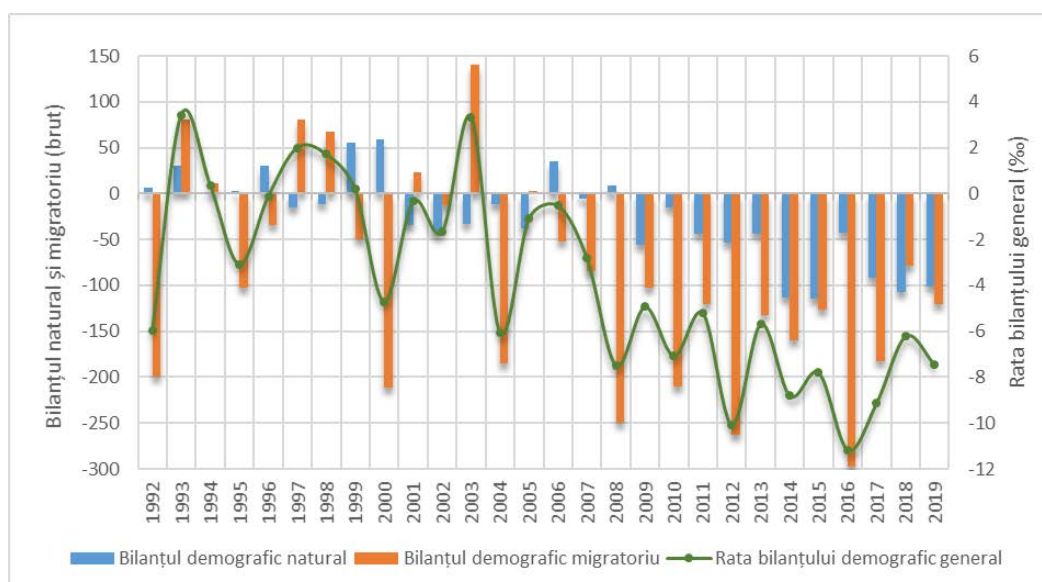


Fig. 3.14. Evoluția bilanțului migratoriu, bilanțului natural și bilanțului general în Municipiul Caransebeș (1992-2019)

(Sursa: calcule pe baza www.insse.ro, 2020)

3.1.5. Densitatea populației

Municipiul Caransebeș este situat într-un areal cu o densitate peste media județului Caraș-Severin, învecinându-se cu localități rurale relativ bine populate și centrate pe axe majore de transport. Totuși, fragmentarea reliefului și discontinuitățile morfologice încadrează acest județ printre cele mai puțin antropizate. În cazul Municipiului Caransebeș, cu o suprafață administrativă de 73,5841 km², densitatea populației a cunoscut o scădere în ultimii 30 de ani, în relație directă cu numărul de locuitori. Raportat la populația domiciliată în Caransebeș la 1 ianuarie 2020 (29563 locuitori), rezultă o densitate medie de 401.75 locuitori/km², fapt ce situează municipiul în aceeași clasă cu Reșița și Lugojul.

3.1.6. Structura populației

Structura pe sexe și pe grupe de vârstă

Împărțirea pe sexe a populației municipiului Caransebeș reflectă o ușoară feminizare demografică. La 1 ianuarie 2020, femeile reprezentau 51.8% (51.3% în anul 1992) iar bărbații 48.2% din totalul populației. Acest grad de feminizare este ușor superior mediilor naționale (51.1%) și ale județului Caraș-Severin (51%). Prin urmare, *indicele de masculinitate* are valoarea de 93 de bărbați la 100 de femei. Totuși, lipsa datelor referitoare la migrațiile temporare (adesea feminizate, în special în străinătate) afectează determinarea exactă a acestui indicator.

Piramida vârstelor este o reprezentare grafică sintetică a grupelor de vârstă și sex, precum și a ponderii sau a numărului de locuitori pentru fiecare dintre aceste categorii. Tranziția demografică a Municipiului Caransebeș este reprezentată în piramidele de mai jos (fig. 3.15).

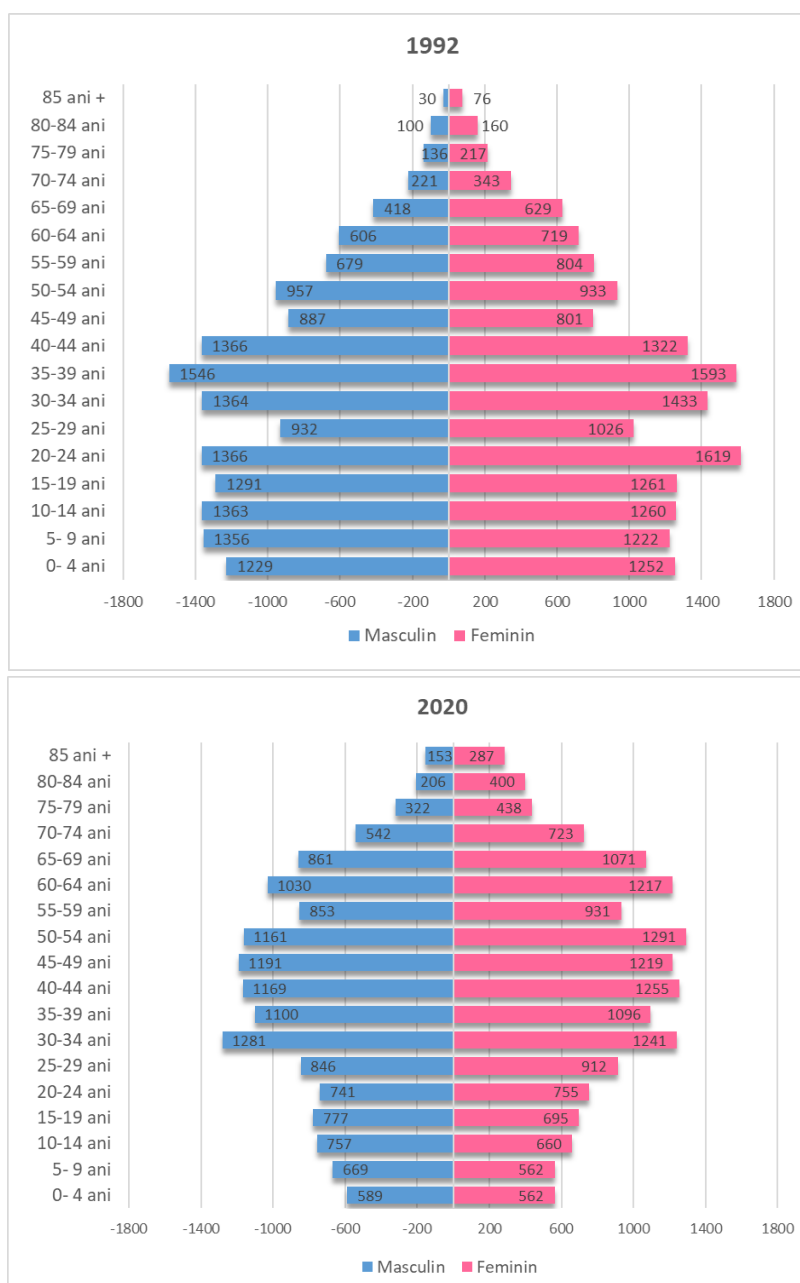


Fig. 3.15 Piramida vârstelor în Municipiul Caransebeș (1992 și 2020)
(Sursa: calcule pe baza www.insse.ro, 2020)

În anul 1992, forma de clopot a piramidei demografice a Municipiului Caransebeș reflecta o pondere ridicată a grupelor de vârstă adulte și relativ ridicată a celor tinere. Cele mai numeroase grupe de vârste erau 35-39 ani (3139 persoane) și 20-24 ani (2985 persoane). Se remarcau numeric la momentul respectiv contingentele născute în intervalul 1947 - 1958 și cele născute după 1968, cu efective relativ egale până în 1992, ceea ce constituia premisele teoretice ale menținerii unei piramide de tip clopot pe viitor.

Modificările politice și socio-economice din perioada post-comunistă au inversat această piramidă, transformând-o până în 2020 în tipologia de tip amforă, ce semnifică o pondere redusă a tinerilor și tendințe de îmbătrânire. Practic, ultimele generații numeroase, diferențiate net de cele ulterioare, sunt cele născute în intervalul 1984-1990 (2522

persoane). Peste 2400 de persoane mai înregistrează grupele 50-54 ani, 45-49 și 40-44. Mai mult decât atât, grupele 60-64 ani și 65-69 ani numără peste 1900 de persoane fiecare. Semnele de întinerire lipsesc, mai ales dacă luăm în considerare faptul că grupa 0-4 ani (1151 persoane) este mai puțin numeroasă decât grupa 70-74 ani (1265 persoane).

Evoluțiile observate în analiza piramidelor demografice sunt dovedite și de ponderile principalelor grupe de vârstă. În intervalul 2014-2020, grupa 0-14 ani înregistrează o scădere de 0.5 puncte procentuale, pe când grupa 65 de ani și peste o creștere de 3.9 puncte procentuale (fig. 3.16). Creșterea accelerată a ponderii persoanelor vârstnice este dovedită și de evoluția *indicii de vitalitate Pearl* (născuți/decedați*100): de la 85 în 2014 la 67.1 în 2020.

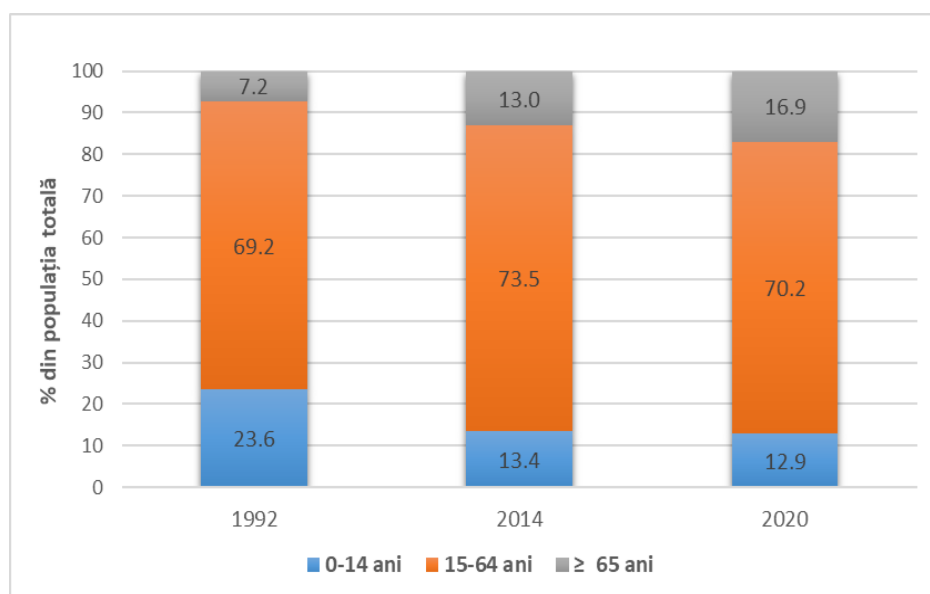


Fig. 3.16. Structura populației pe principalele grupe de vârstă, în anii 1992, 2014 și 2020
(Sursa: calcule pe baza www.insse.ro, 2020)

Structura etnică și profesională a populației

Structura etnică a Municipiului Caransebeș trebuie privită evolutiv, din prisma modificărilor survenite în ultimul secol și jumătate. La recensământul din 1880, principalele etnii erau cea română (54.6%) și cea germană (33.4%). Până în 1910, maghiarii ajung să reprezinte 17.7% din populația totală, ponderea acestora scăzând după Primul Război Mondial. Ponderea românilor va crește treptat de la 49% în 1910, până la 71% în 1941 și 93% în 2002. Invers, etnia germană reprezenta 30.2% în 1910, 17.8% în 1941, 7.4% în 1977 și doar 1.8% în 2002, când este depășită de etniile ucraineană și romă - câte 2% fiecare (tab. 3.4). Întrucât recensământul din 2011 prezintă o suprareprezentare a grupurilor nedefinite (12.6%), ultimul reper luat în analiza noastră rămâne anul 2002, statistica etnică și confesională fiind dificil de urmărit în mod precis în perioadele dintre recensăminte.

Sub aspect confesional, evoluțiile se oglindesc în mare parte în structura etnică. La recensământul din 2011, structura confesională cuprindea 77.07% ortodocși, 3.49% romano-catolici, 3.5% baptiști, 2.41% penticostali și 13.53% ală religie sau necunoscută.

Tab. 3.4 Evoluția numerică a principalelor etnii din Caransebeș

Etnia/anul	1880	1910	1930	1941	1956	1966	1977	1992	2002	2011
Români	2600	3916	5244	7829	12298	15490	22954	28183	25632	20281
Maghiari	310	1413	536	478	547	504	530	454	318	158
Romi	1	0	277	0	125	15	451	737	553	527
Germani	1590	2419	2083	1969	1596	1710	1983	1180	512	265
Evrei	0	0	305	0	144	59	36	14	2	0
Ucrainieni	1	2	15	0	60	150	287	650	559	345
Alții	262	249	244	756	425	266	713	171	147	3113
Total	4764	7999	8704	11032	15195	18194	26954	31389	27723	24689

(Sursa: Varga Árpád, 2010; calcule pe baza www.insse.ro, 2020)

III.3.2. Forța de muncă

Resursele de muncă și numărul de salariați

Resursele de muncă reprezintă categoria 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. Numărul mediu al salariaților cuprinde persoanele angajate cu contract de muncă/raport de serviciu pe durata determinată sau nedeterminată (inclusiv lucrătorii sezonieri, managerul sau administratorul), al cărui contract de muncă/raport de serviciu nu a fost suspendat în anul de referință. Numărul mediu al salariaților reprezintă o medie aritmetică simplă rezultată din suma efectivelor zilnice de salariați (exclusiv cei al cărui contract de muncă/raport de serviciu a fost suspendat), inclusiv din zilele de repaus săptămânal, sărbători legale și alte zile nelucrătoare, împărțită la numărul total al zilelor calendaristice (definiție ISSSE).

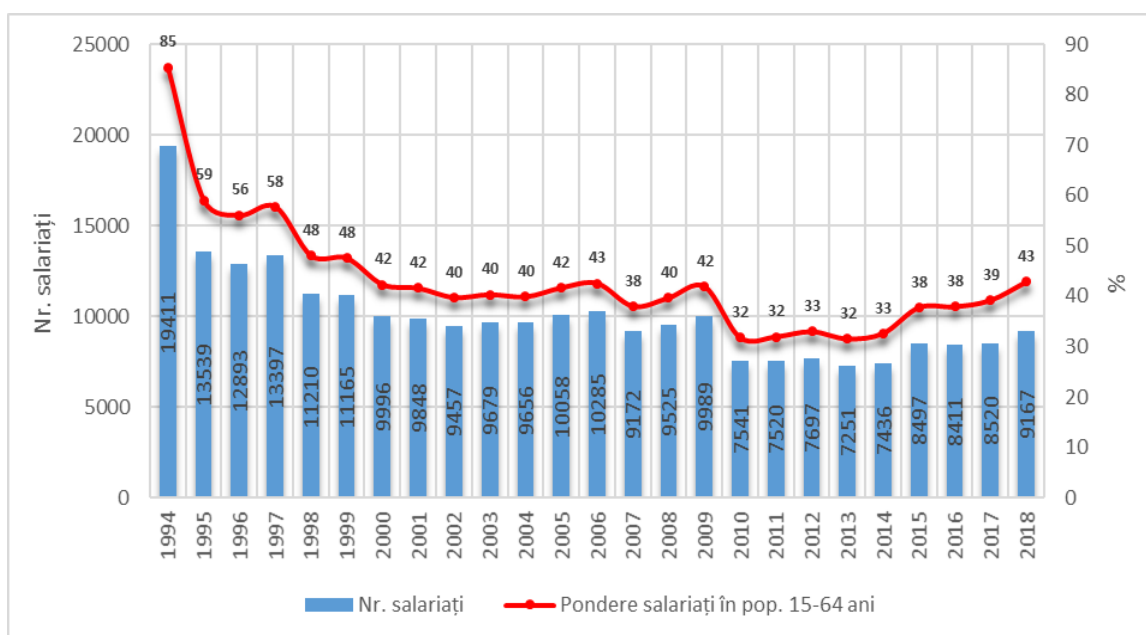


Fig. 3.17 Evoluția numărului de salariați și ponderea acestora în populația cu vârste cuprinse între 15 și 64 de ani (1994-2018)

(Sursa: calcule pe baza www.insse.ro, 2020)

La nivelul Municipiului Caransebeș, numărul salariaților a înregistrat o scădere semnificativă din anul 1994 (19411, adică 85% din grupa de populație 15-64 ani) și până în 2013, când s-a înregistrat minimul ultimelor trei decenii (7251, adică 32% din grupa de populație 15-64 ani). Din 2014 până în 2018, numărul și ponderea salariaților a crescut până la 9167 (43% din grupa de populație 15-64 ani, **vezi fig. 3.17**). Aceste cifre sunt superioare mediei județului Caraș-Severin: dacă în anul 2014 salariații din Caransebeș reprezentau 14.6% din totalul angajaților din județ, această pondere a crescut până la 17.3% în 2018. Totuși, perspectivele resurselor de muncă la nivelul Municipiului Caransebeș sunt afectate de tendințele de îmbătrânire demografică, ponderea în populația totală a populației cu vârsta cuprinsă între 15 și 64 scăzând de la 73.5% în anul 2014 și 70.2% în anul 2020.

În ceea ce privește evoluția numărului șomerilor (**fig. 3.18**), în Municipiul Caransebeș numărul acestora a scăzut de la 270 de persoane în anul 2014 (1.3% din totalul resurselor de muncă) la 124 în anul 2019 (0.6%). Aceste cifre sunt inferioare ponderilor la nivel de județ (2.5% în anul 2014 și 1.7% în anul 2019) și de țară (3.3% în anul 2014, respectiv 1.8% în anul 2019). Totuși, aceste ponderi trebuie privite cu prudență, întrucât statistica oficială nu include în formula de calcul persoanele casnice (deci fără loc de muncă), șomerul fiind persoana care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- este în căutarea unui loc de muncă de la vârsta de minimum 16 ani și până la îndeplinirea condițiilor de pensionare;
- starea de sănătate și capacitățile fizice și psihice o fac aptă pentru prestarea unei munci;
- nu are loc de muncă, nu realizează venituri sau realizează din activități autorizate potrivit legii, venituri mai mici decât valoarea indicatorului social de referință al asigurărilor pentru șomaj și stimulării ocupării forței de muncă, în vigoare;
- este disponibilă să înceapă lucrul în perioada imediat următoare dacă s-ar găsi un loc de muncă;
- este înregistrată la Agenția Națională pentru Ocuparea Forței de Muncă.

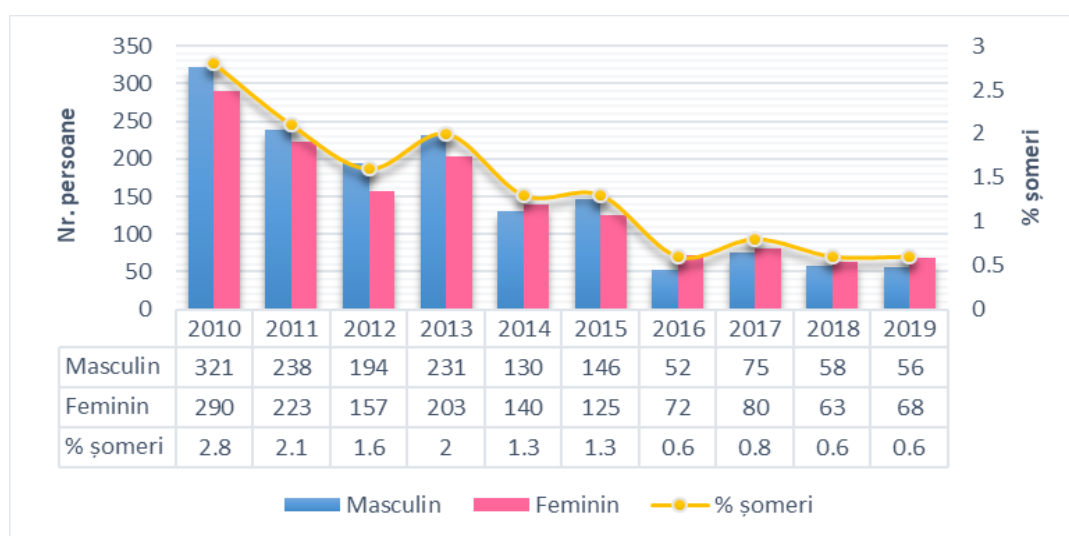


Fig. 3.18 Evoluția numărului șomerilor și ponderea acestora în totalul resurselor de muncă, în intervalul 2010-2019

(Sursa: calcule pe baza www.insse.ro, 2020)

Dacă în anii 2014 și 2015 numărul șomerilor depășea în mod constant 250 de persoane, în intervalul 2016-2020 acesta s-a stabilizat sub 150. În general, în corespondență cu tendințele naționale și județele, în lunile de iarnă s-au înregistrat mai mulți șomeri, pe când, datorită activităților sezoniere (agricultură, turism, etc.) în lunile de vară numărul acestora a fost mai scăzut. De regulă, în luna mai a fiecărui an s-au înregistrat cei mai puțini șomeri (doar 74 în mai 2016). Totuși, situația pandemică actuală a făcut ca în mai 2020 să fie înregistrați cei mai mulți șomeri din 2016 și până în prezent (vezi fig. 3.19).

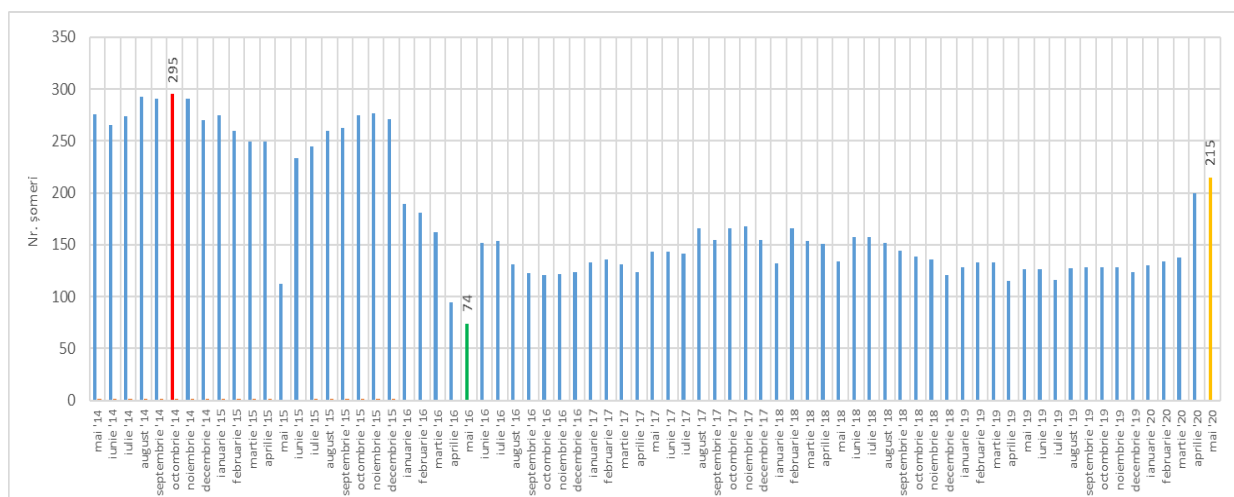


Fig. 3.19. Evoluția numărului șomerilor, pe luni, în intervalul 2014-2020

(Sursa: calcule pe baza www.insse.ro, 2020)

III. 4. ECONOMIA MUNICIPIULUI CARANSEBEȘ

1. Caracteristici generale ale economiei

Profilul economic actual al municipiului Caransebeș și poziția acestuia la nivel județean și regional sunt rezultatul tradițiilor locale în valorificarea resurselor teritoriului, poziției favorabile a orașului pe axe importante de comunicație, respectiv capacității comunității locale de a se adapta cerințelor în schimbare ale pieței muncii și de a atrage investiții care să genereze creștere economică. Având șansa de a se afla în regiunea care întregistrează cele mai bune performanțe economice la nivel național, Regiunea de Dezvoltare Vest, municipiul Caransebeș poate beneficia de efectele antrenante pe care le presupun vecinătățile prospere, unele cu caracter complementar.

Poziția de convergență și spiritul antreprenorial al locuitorilor săi au făcut ca orașul să se afirme încă de timpuriu drept un important centru comercial al Banatului, iar mai apoi un centru cu vocație industrială, prin prezența încă de la începutul secolului al XX-lea a două întreprinderi importante : Industria de Lemn "Mundus și Borlova- Armeniș", în domeniul industriei lemnului, întreprindere ce exporta produse în perioada interbelică în numeroase țări din Europa și din Orientul Apropiat, și Industriile fero-metalice "Vulcan", în domeniul industriei metalurgice. De asemenea, amintim din acea perioadă și Uzina Electrică Centrală din Caransebeș, singurul furnizor de energie electrică din oraș, amplasată pe un canal prin care se devia apa necesară din râul Sebeș (Memoriu general, PUG Municipiul Caransebeș). În acea perioadă au fost deschise și primele bănci și case de păstrare pentru finanțarea activităților industriale și s-au dezvoltat atelierele de reparații de vagoane. Cu toate acestea, cea mai mare parte din populația orașului lucra în agricultură.

După naționalizarea din anul 1948 și instaurarea regimului comunist, industria a devenit prioritară în dezvoltarea orașului. Astfel, vechea întreprindere Mundus din Balta Sărată, numită ulterior Combinatul de prelucrare a lemnului Caransebeș (CPL), a devenit întreprinderea simbol a orașului, fiind cel mai important angajator din oraș. Până în anul 1990, CPL Caransebeș a fost unul dintre cele mai mari combinate de prelucrare a lemnului din țară. Tot în perioada socialistă, industria orașului s-a diversificat prin înființarea, în anul 1970, a Întreprinderii de Construcții de Mașini ("Caromet"), profilată pe producția de boghiuri pentru locomotive și vagoane și turbine hidraulice. Ambele întreprinderi concentrau în aceea perioadă aproape 10.000 de angajați. În anul 1980 a început să funcționeze prima structură de exploatare hidroenergetică din cadrul Sucursalei Hidrocentrale Caransebeș, când au fost demarate lucrările la Complexul Hidroenergetic Bistra-Poiana Mărului-Ruieni-Poiana Ruscă. În prezent, pe lângă complexul hidroenergetic amintit, Sucursala Hidrocentrale Caransebeș are în administrare și amenajarea hidroenergetică Cerna-Belareca, fiecare dintre cele două având lucrări aflate în diferite stadii de construcție.

După anul 1990, industria tradițională locală a intrat în declin, fabricile și-au redus producția, apoi s-au închis rând pe rând, un moment dificil pentru oraș reprezentând

destructurarea și închiderea Combinatului de prelucrare a lemnului din cartierul Balta Sărată. De menționat și privatizarea dezastruoasă a vechii Întreprinderii de Construcții de Mașini, devenită Caromet SA, al cărei număr de angajați a scăzut drastic de la peste 4000 la mai puțin de 80 angajați în prezent.

Începând cu anii 2000, economia Caransebeșului a înregistrat progrese notabile, prin investiții noi, profilate preponderent pe subansamble auto (TMD Friction România SRL), turnarea metalelor neferoase usoare (Marchesi Eastern Europe SRL), industria de prelucrare a lemnului (Eco Lemn Product SRL, Mobiom SA etc). Deși industria reprezintă cel mai important sector al economiei, având în ultimii ani contribuții semnificative la dezvoltarea economică a orașului și a comunelor din vecinătate, se observă o creștere remarcabilă și a sectorului serviciilor. Comerțul domină sectorul serviciilor, însă în ultimii ani s-au dezvoltat și alte tipuri de servicii, cum ar fi: serviciile de informații și comunicații, serviciile financiar-bancare, serviciile profesionale.

Putem afirma că, treptat, municipiul Caransebeș a redevenit un centru economic polarizator important pentru partea de est a județului Caraș-Severin, cu o economie în creștere și diversificare. De altfel, dacă din punct de vedere demografic, în anul 2018, orașul concentra 9,8% din populația județului Caraș-Severin, aportul unităților economice din Caransebeș la volumul total al cifrei de afaceri a județului a fost de 15,4%.

În prezent, principalele activități economice generatoare de locuri de muncă și circuite financiare la nivelul municipiului Caransebeș sunt următoarele: producția de piese și accesorii pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule (2376 angajați; 387,8 mil. lei cifră de afaceri), comerțul cu ridicata și amănuntul (870 angajați; 298,3 mil. lei), transporturile rutiere de mărfuri (134 angajați; 38,6 mil. lei), servicii de alimentație publică (142 angajați; 23,2 mil. lei), industria alimentară, industria mobilei, fabricarea de construcții metalice etc. (tabelul 3.5)

Tabelul 3.5 Principalele activități economice generatoare de locuri de muncă și circuite financiare, în municipiul Caransebeș (2018)

Sector de activitate	Cifra de afaceri (lei)	Număr locuri de muncă	Număr societăți
Producția de piese și accesorii pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule	387.878.518	2376	3
Comerțul cu ridicata și amănuntul (produse alimentare și nealimentare)	298.304.843	870	230
Transporturi rutiere de mărfuri	38.680.410	134	28
Restaurante și alte activități de servicii de alimentație	23.279.839	142	51
Industria alimentară	22.294.932	107	12
Fabricarea de mobilă	16.028.808	133	8
Fabricarea de construcții metalice	12.705.052	89	4
Recuperarea materialelor reciclabile	10.387.081	29	5
Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	6.731.402	100	24

(sursa : Direcția Județeană de Statistică Caraș-Severin)

2. Dinamica firmelor (număr firme, angajați, cifra de afaceri)

În perioada de referință 2015-2018, numărul de firme active din Municipiul Caransebeș a crescut treptat, de la 711 firme în anul 2015, la 747 firme în anul 2018, creșterea fiind de 5% (fig. 20). Aceasta creștere este rezultatul unei dinamici pozitive în special la nivelul microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici.

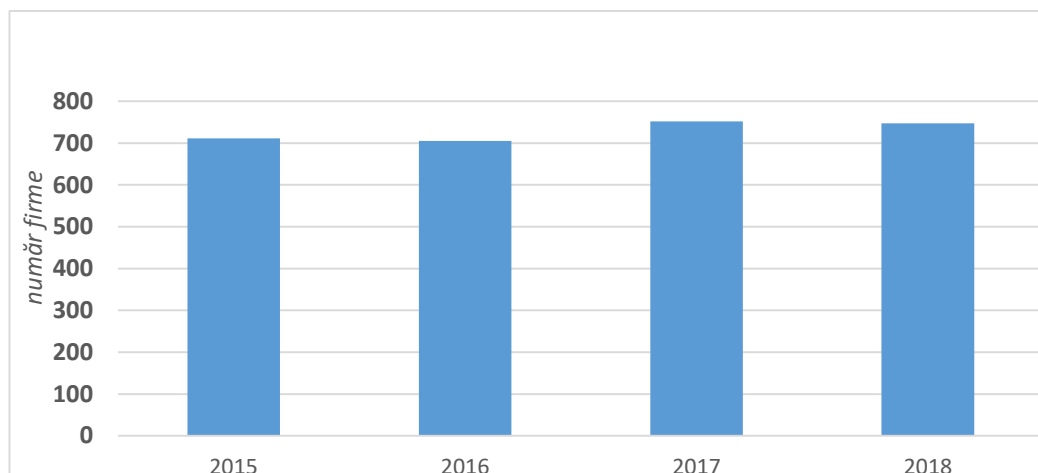


Fig. 3.20 Evoluția numărului de firme în perioada 2015-2018

(sursa datelor :Direcția Județeană de Statistică Caraș-Severin)

Analiza dinamicii numărului de firme în perioada 2015-2018, pe domenii de activitate, evidențiază evoluții pozitive în cazul firmelor din sectorul serviciilor profesionale (+ 25%), turism (+26%), transporturi (+5%), TI&C (+8%) și a serviciilor către populație (38%) (fig. 3.21). În schimb, se înregistrează evoluții negative în cazul firmelor care activează în industrie (de la 77 firme în 2015, la 68 firme în 2018, reprezentând scăderi de 12%), alimentație publică (-17%), comerț (-2%). În general, este vorba despre firme de mici dimensiuni, care înregistrează, de regulă, fluctuații de la un an la altul.

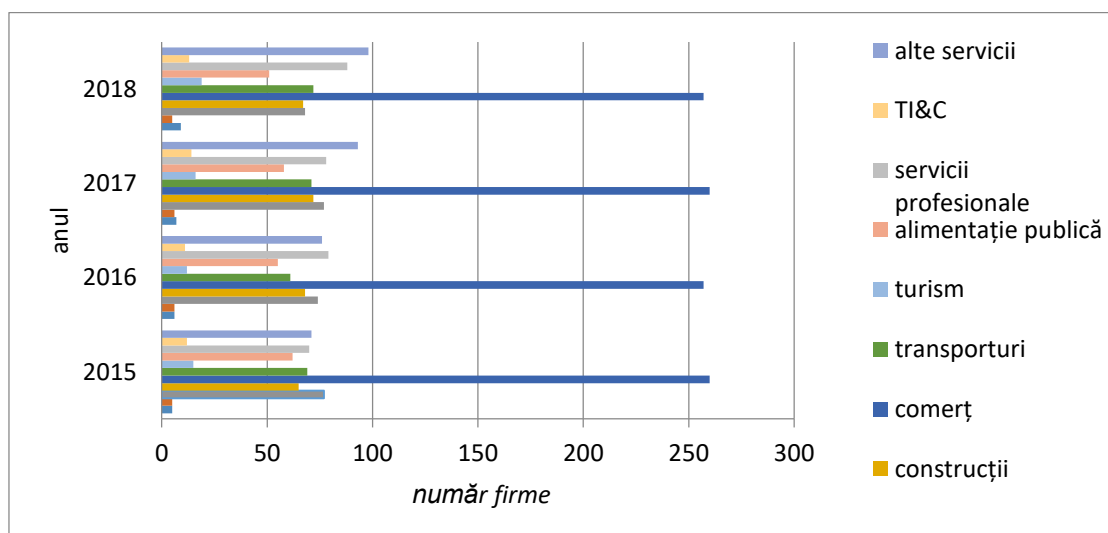


Fig. 3.21 Evoluția numărului de firme, pe domenii de activitate, în perioada 2015-2018

(sursa datelor :Direcția Județeană de Statistică Caraș-Severin)

Numărul total al salariaților din firmele înregistrate la nivelul Municipiului Caransebeș a scăzut cu cca 5% în perioada de referință, de la 6368 persoane în anul 2015, la 6068 persoane în anul 2018, cu o scădere mai accentuată la nivelul anului 2017 (fig 3.22) Raportând numărul de angajați la numărul de firme existente, media numărului de angajați /firmă este de 8,2 angajați în anul 2018, față de 8,9 angajați în anul 2015.

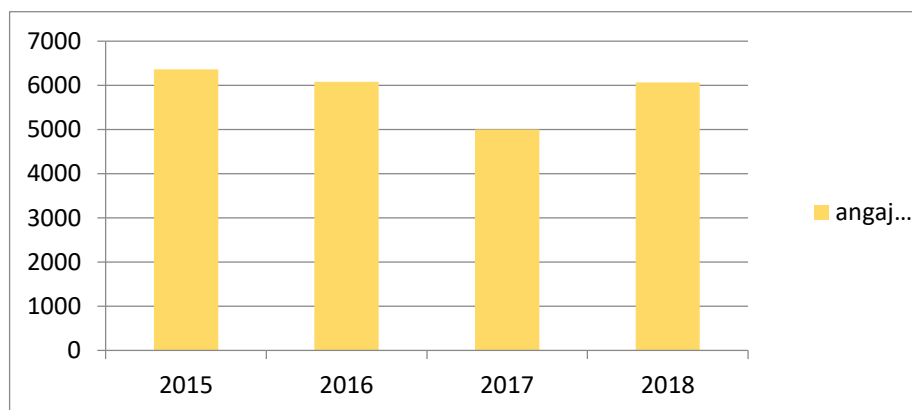


Fig 3.22 Dinamica numărului de salariați din firmele din municipiul Caransebeș
(sursa datelor :Direcția Județeană de Statistică Caraș-Severin)

Analiza evoluției volumului total al cifrei de afaceri (CA), în perioada 2015-2018, evidențiază o creștere cu cca 5%, de la 985,3 mil. lei în anul 2015, la 1,03 mld. lei în anul 2018, însă dacă raportăm valoarea înregistrată în anul 2018, la cea din 2017 (1,27 mld lei), tendința este una de scădere. Această evoluție fluctuantă a cifrei de afaceri caracterizează majoritatea sectoarelor economiei locale. Anul 2017 marchează o scădere importantă a cifrei de afaceri în industrie, dar și cea mai importantă creștere în sectorul servicii și în silvicultură (tabelul 3.6 și fig. 3.23). Agricultură și construcțiile sunt sectoarele care au înregistrat creșteri în fiecare an în perioada de referință - cu excepția anului 2016- (agricultura cu o medie de 54% , iar construcțiile cu o medie de 40%).

Tabelul 3.6 Evoluția cifrei de afaceri (CA), pe ramuri de activitate, în perioada 2015-2018 (lei)

	2015	2016	2017	2018
agricultură	3517101	2790219	4923369	7566004
silvicultura	1354062	3570364	8990180	3261034
industrie	581 202 347	625 219 361	402 027 702	481 623 104
construcții	40 558 322	32 781 634	57 781 107	67 544 615
servicii	358 735 128	392 150 804	802 885 793	470 393 688
TOTAL	985 366 960	1 056 512 382	1 276 608 151	1 030 388 445
CA/ locuitor	32027	34599	42265	34402

(Sursa : Direcția Județeană de Statistică Caraș-Severin)

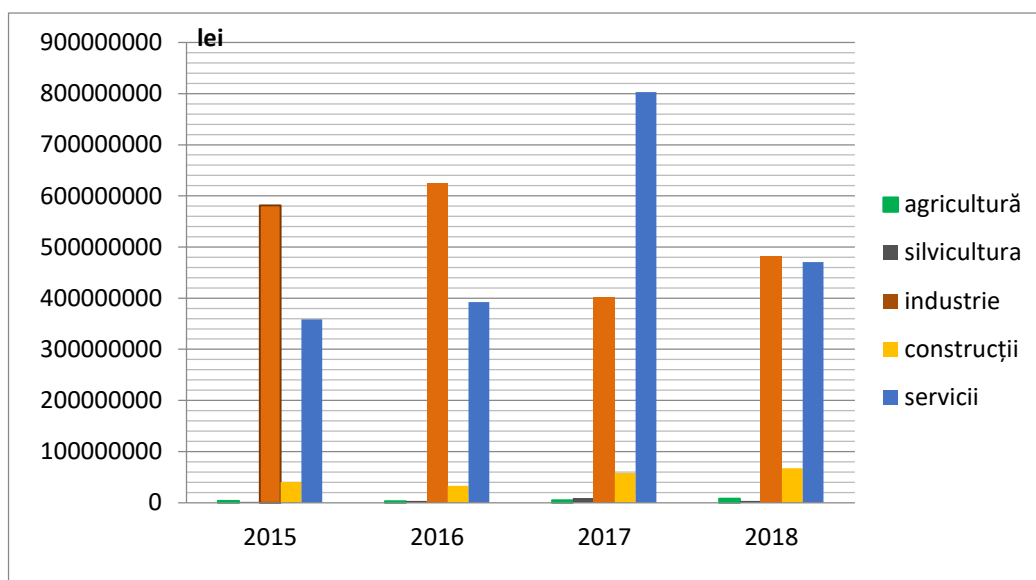


Fig. 3.23 - Evoluția cifrei de afaceri, pe sectoare de activitate, în perioada 2015-2018
(sursa datelor :Direcția Județeană de Statistică Caraș-Severin)

Analiza ponderii sectoarelor economiei în realizarea cifrei de afaceri, în anul 2018, evidențiază rolul în egală măsură al industriei și serviciilor în economia locală, ponderea acestora fiind de 46,7% (481,62 mil.lei), respectiv, 45,7% (470,39 mil.lei), urmate de sectorul construcțiilor (6,6% ; 67,3mil.lei), agricultură (0,7% ; 7,56 mil.lei) și silvicultură (0,3% ; 3,26 mil.lei) (fig 3.24).

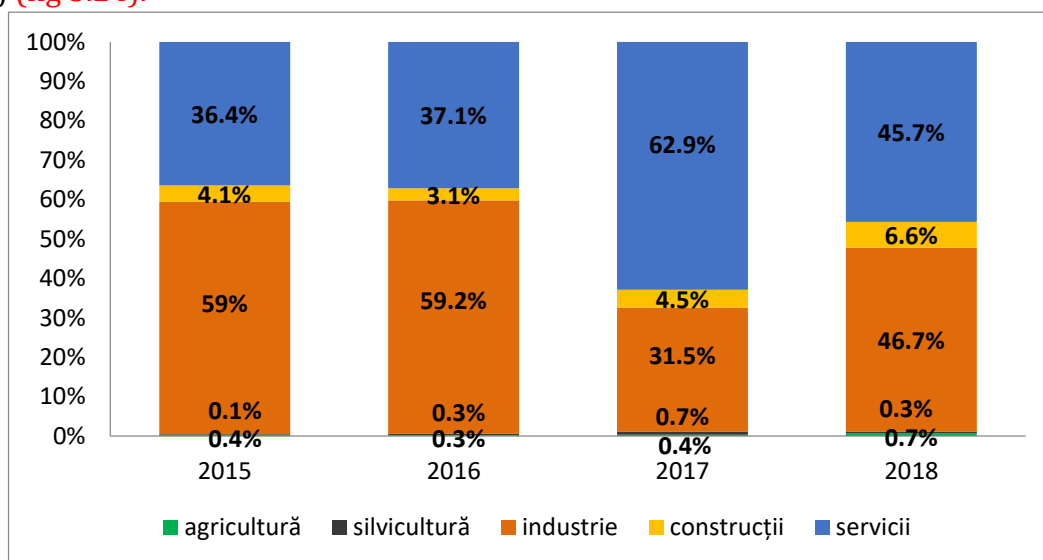


Fig. 3.24 Ponderei cifrei de afaceri, pe sectoare de activitate, în perioada 2015-2018
(sursa datelor :Direcția Județeană de Statistică Caraș-Severin)

Analiza evoluției cifrei de afaceri pe locuitor, evidențiază aceleași fluctuații determinate de valorile obținute de fiecare sector în parte în anii analizați. Astfel, dacă în anul 2015 CA/locuitor era de 32027 lei, aceasta a atins valoarea de 34402 lei în anul 2014, indicând o creștere de 7% (tabelul 3.6).

3. Agricultura

Agricultura și-a păstrat specificitatea ultimelor decenii, fiind profilată în continuare pe creșterea animalelor, pomicultură și cultura plantelor în zonele joase, cu soluri aluvionare din lungul albiei Timișului. Deși are un aport scăzut la formarea cifrei de afaceri a orașului (0,7% în anul 2018), agricultura rămâne o activitate importantă, mai ales pentru locuitorii satului aparținător, Jupa.

Din punct de vedere al calității solurilor, domină solurile din clasa a III-a (47,2%) și a IV-a (30,2%), urmate de cele din clasa a V-a (13,4%) și clasa a II-a (9,2%) (Memoriu general-PUG). Municipiul Caransebeș este încadrat în zona de favorabilitate 4, iar tipurile de sol dominante sunt cele din categoria solurilor brune luvice, luvisoluri albice și psamosoluri. Calitatea solurilor este influențată de o serie de factori limitativi: aciditate moderată (47% din suprafața edafică), compactitate moderată (58%), rezervă de humus moderată (47%), eroziune și alunecări foarte severe și severe (14%), eroziune în adâncime foarte severă (4,6%), inundații prin revărsare foarte severe și severe (6,2%). Prin urmare, ameliorarea și valorificarea potențialului productiv al terenurilor agricole se poate realiza prin aplicarea integrată a unor măsuri hidroameliorative și agropedoameliorative, care să asigure un regim aerohidric în sol în parametrii optimi.

Analiza structurii terenurilor, pe categorii de folosință, în anul 2019, evidențiază ponderea ridicată a terenurilor agricole (51,4%; 3479 ha) din suprafața totală a municipiului Caransebeș (6772 ha), urmate de terenurile ocupate cu construcții (20,7%, 1399 ha), terenurile neproductive (14,8%; 1003ha), păduri (7,9%; 532 ha), căi de comunicație (3,7%; 249 ha) și terenuri ocupate de ape (1,6%; 110 ha) (fig 3.25 și 3.26).

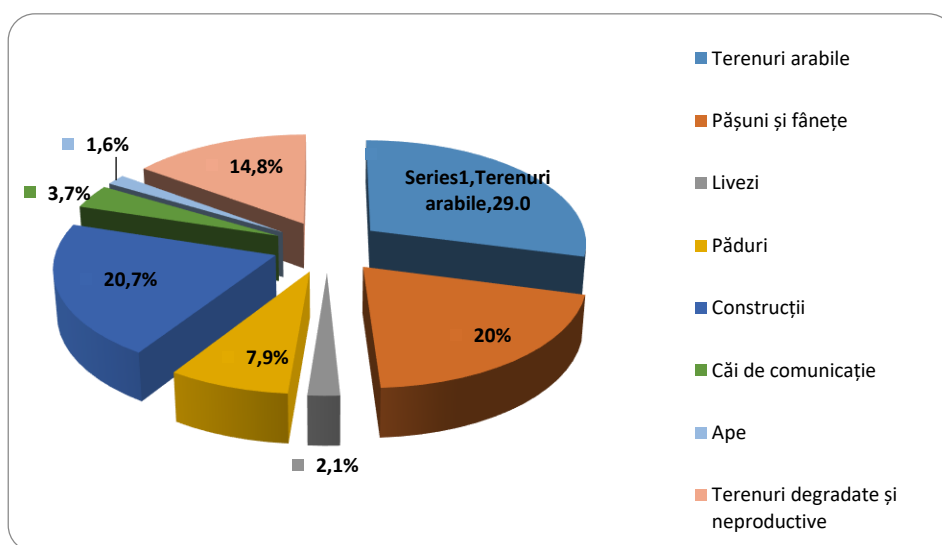


Fig. 3.25 Structura fondului funciar, pe categorii de folosință (2019)

(sursa datelor : Registrul Agricol al Primăriei Municipiului Caransebeș)

Analizând comparativ structura terenurilor la nivelul anilor 2014 și 2019, remarcăm o creștere a suprafețelor arabile, de la 1591 ha în anul 2014, la 1963 ha în anul 2019, dar și a celor ocupate cu construcții, cu cca 489 ha (de la 910 ha, în anul 2014, la 1399 ha, în 2019). Descreșteri importante în perioada analizată au înregistrat suprafețele ocupate cu pășuni (cca 52%) și fânețe (cca 25%). Astfel, se explică creștere semnificativă a a terenurilor neproductive de la 759 ha în anul 2015, la 1003 ha în anul 2019 (tabelul 3.7).

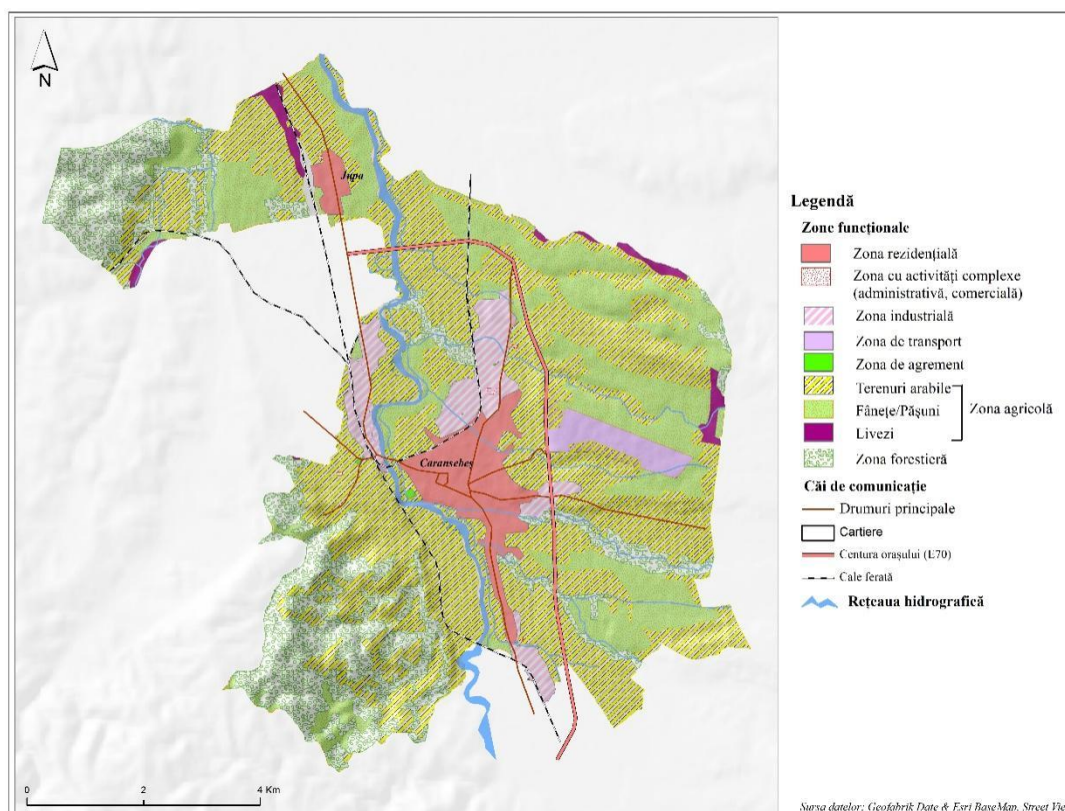


Fig. 3.26 Zonele funcționale la nivelul UAT Caransebeș (2018)

Din totalul suprafeței agricole, terenurile arabile reprezintă 56,4% (1963 hectare), pășunile și fânețele însumează 39,5% (1375 hectare), iar suprafețele ocupate cu livezi doar 4,1 % (141 hectare) (fig 3.27).

Suprafața de teren arabil ce revine unui locuitor reprezintă un indicator ce relevă în bună măsură capacitatea de autosusținere economică a populației unui teritoriu din resurse agricole locale proprii. La nivelul municipiului Caransebeș, acest indicator are valori foarte scăzute (0,07ha/loc.), mult sub media națională (0,6 ha/locuitor), dar și sub cea a județului Caraș-Severin (0,4 ha/locuitor).

Tabelul 3.7 Structura fondului funciar, pe categorii de folosință, în anii 2014 și 2019

Categoriile de folosință	2014		2019	
	ha	%	ha	%
Teren agricol, din care:	3999	62.0	3479	51.4
Terenuri arabile	1591	24.7	1963	29.0
Pășuni	1257	19.5	606	8.9
Fânețe	1025	15.9	769	11.4
Livezi	126	2.0	141	2.1
Teren neagricol, din care:	2454	38.0	3293	48.6
Păduri	529	8.2	532	7.9
Terenuri ocupate cu ape, bălți	110*	1.7	110	1.6
Terenuri ocupate cu construcții	910*	14.1	1399	20.7
Căi de comunicație	149*	2.3	249	3.7
Terenuri degradate și neproductive	759	11.8	1003	14.8
TOTAL	6453	100	6772	100

(sursa: Registrul Agricol al Primăriei Municipiului Caransebeș, * Institutul Național de Statistică)

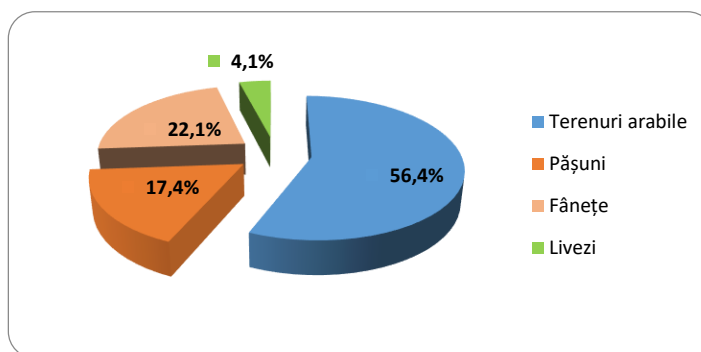


Fig 3.27 Structura terenurilor agricole, pe categorii de folosință (2019)

(sursa datelor : Registrul Agricol al Primăriei Municipiului Caransebeș)

Dintre activitățile agricole practicate, **cultura plantelor** rămâne o activitate tradițională în zona Caransebeșului, practică în exploatarea agricole individuale. Culturile de câmp sunt dominate de **cerealele pentru boabe**, care au ocupat 64,6 % din totalul suprafețelor cultivate în 2019 (427 hectare), urmate de culturile de cartofi (21,2 %, respectiv 140 hectare) și legume (14,2%; 94 hectare) (fig. 3.28). Culturile cerealiere se practică pe terenurile situate pe terasele Timișului și Sebeșului și în luncile acestora, ca suprafață și pondere în producție, porumbul situându-se pe primul loc (410 hectare; 2460 tone), urmat de grâul de toamnă (10 hectare; 36 tone) și ovăz (7 hectare, 10 tone). **Cartoful** găsește condiții pedoclimatice favorabile în Depresiunea Caransebeșului, ocupând locul doi ca suprafață cultivată, producțiile obținute variind de la un an la altul (1680 tone în anul 2019, față de 2465 tone în anul 2018), din cauza fluctuațiilor climatice, respectiv, perioade secetoase lungi sau exces de umiditate în zonele joase de luncă în anii ploioși. Preferând soluri cu mare procent de fertilitate și umiditate, **legumele și zarzavaturile** se cultivă mai ales în zonele de luncă din lungul Timișului și Sebeșului pe suprafețe relativ extinse (94 hectare), având producții ce pot ajunge și la cca 1000 tone/an. Se cultivă : tomate (12 ha, 120 tone/an), ceapă (15 ha; 135 tone), castraveți (10 ha; 100 tone), ardei (9 ha; 81 tone), varză (7 hectare; 70 tone), morcovi (8ha; 64 tone) și alte rădăcinoase (8 ha; 64 tone), vinete (5 ha; 60 tone), fasole (4 ha; 20 tone) etc.

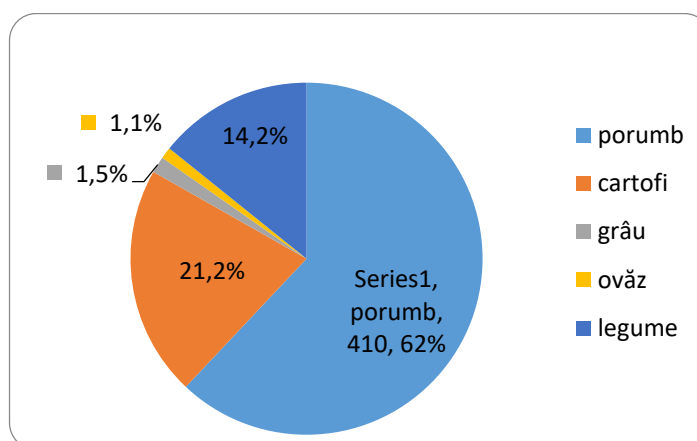


Fig 3.28 Pondere suprafețelor ocupate cu principalele culturi agricole (2019)

(sursa datelor : Registrul Agricol al Primăriei Municipiului Caransebeș)

Analiza dinamicii suprafețelor cultivate în perioada 2016-2019 evidențiază mici variații pozitive doar în ceea ce privește suprafețele cultivate cu cartofi (de la 120 ha în 2016, la 140 ha în 2019), în cazul celorlalte culturi, observându-se o ușoară tendință de scădere a suprafețelor cultivate (fig. 3.29). De asemenea, și producțiile anuale, cu excepția porumbului, înregistrează o tendință de ușoară scădere, acestea fiind influențate de dinamica suprafețelor cultivate și condițiile climatice din fiecare an (fig. 3.30)

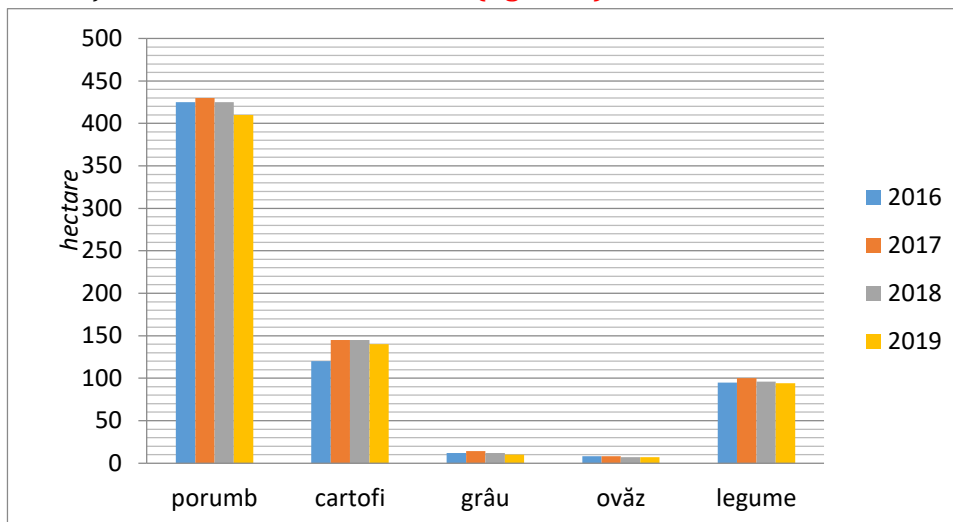


Fig. 3.29 Evoluția suprafețelor ocupate cu principalele culturi agricole (2016-2019)
(sursa datelor : Registrul Agricol al Primăriei Municipiului Caransebeș)

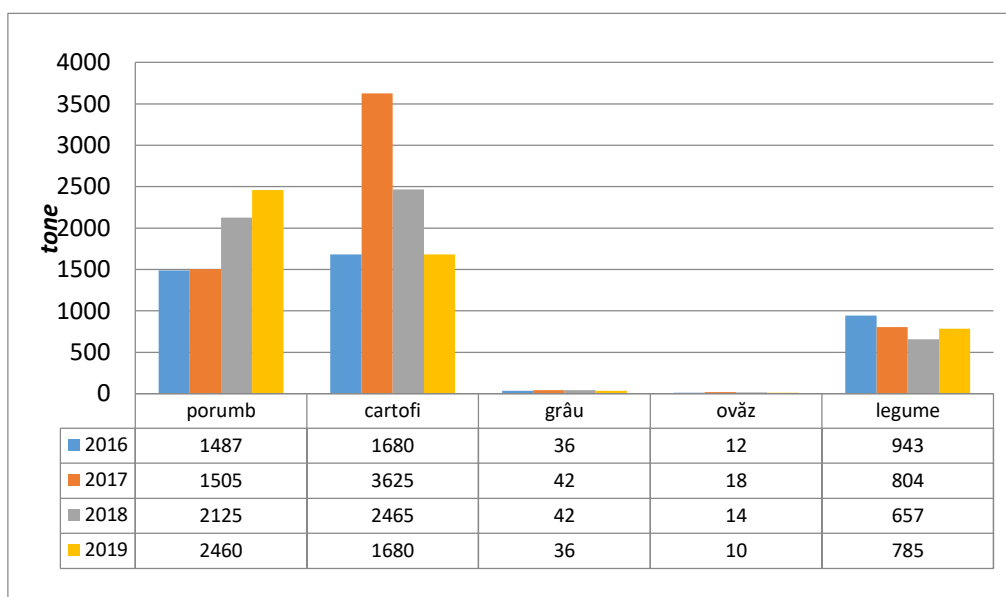


Fig. 3.30 Evoluția producțiilor anuale la principalele culturi agricole (2016-2019)
(sursa datelor : Registrul Agricol al Primăriei Municipiului Caransebeș)

Plantele pentru nutreț , prin suprafața pe care o ocupă (160 hectare în 2019) se situează pe locul al doilea, după cerealele pentru boabe, având o frecvență mai mare acolo unde vegetează în condiții bune cerealele. Se cultivă, în special, trifoi, pe o suprafață de 85 hectare, cu producții de 12 tone/ha (1020 tone/an) și lucernă, pe o suprafață de 75 hectare , cu producții de 14 tone/ha (1040 tone/an). La cantitatea de masă verde amintită mai sus,

se adaugă producțiile anuale obținute de pe fânețele naturale (5383 tone/an) și pășuni (3030 tone/an).

Pomicultura se practică mai ales pe terenurile de la limita estică a UAT Caransebeș și la nord de localitatea Jupa (vezi fig. 3.26), pe o suprafață de cca 135 hectare. Prunii predomină în componența pomilor fructiferi (106 hectare; 180 tone), urmați de meri (31 hectare, 65 tone), în timp ce celelalte soiuri ocupă suprafețe foarte mici (cireși, vișini, caiși, piersici, nuci)

Creșterea animalelor a reprezentat dintotdeauna o ocupație de bază a locuitorilor din această zonă, fiind favorizată de suprafețele mari ocupate cu pășuni (606 ha) și fânețe (769 ha), acestea constituind principala sursă pentru hrana animalelor. În general, se cresc: ovine (2327 capete, în anul 2019), caprine (376 capete), bovine (208 capete), porcine (243 capete), și mai puțin cabaline (29 capete). Efectivele cele mai mari sunt deținute de păsări, acestea nelipsind din gospodăria (11156 capete în anul 2019, în scădere cu 12490 capete, față de anul 2014) (tabelul 3.8). În Caransebeș funcționează și Stațiunea de cercetare-dezvoltare pentru creșterea ovinelor și caprinelor ce vine în sprijinul crescătorilor locali.

O analiză a șeptelului în anii 2014 și 2019, evidențiază o scădere importantă a acestuia la nivelul fiecărei categorii, cu cele mai importante descreșteri în cazul efectivelor de porcine (cca 80%), bovine (cca 50%), ovine (35%). Dacă raportăm numărul de capete la 100 de ha teren agricol, valorile înregistrate sunt relativ mici: 6 bovine/100 ha teren agricol, 7 porcine/100 ha teren agricol, 67 ovine/100 ha teren agricol, 11 caprine/100 ha teren agricol.

Necesarul de carne, lapte, brânză, ouă și lână este asigurat în mare măsură din producție proprie, iar surplusul de produse se comercializează în piețele agroalimentare din oraș.

Tabelul 3.8 Efectivele de animale din municipiul Caransebeș și satul aparținător Jupa în anii 2014 și 2019

Specificația	UM	Anul		Diferențe 2019/2014 +/-
		2014	2019	
bovine	capete	423	208	-215
cabaline	capete	76	29	-47
ovine	capete	3564	2327	-1237
caprine	capete	423	376	-47
porcine	capete	1248	243	-1005
păsări	capete	23646	11156	-12490
albine	familii	2374	1784	-626

(Sursa: Registrul Agricol al Primăriei Municipiului Caransebeș)

Apicultura este bine reprezentată, având o bogată bază meliferă. În perioada analizată se observă, însă, o scădere importantă a numărului de familii de albine (tabelul 3.8)

4. Industria

Industria reprezintă un sector important al economiei municipiului Caransebeș, având în ultimii ani contribuții semnificative la dezvoltarea economică a orașului și a comunelor din vecinătate. În anul 2018, industria contribuia cu 46,7% la volumul total al cifrei de afaceri, iar numărul salariaților în întreprinderile localizate în municipiul Caransebeș ajungea la

2995 persoane, reprezentând 49,4% din totalul acestora. Analiza indicatorilor economici la nivelul unităților industriale în perioada 2014-2018 evidențiază o ușoară scădere a aportului industriei în formarea cifrei de afaceri, de la 581,2 mil. lei în anul 2014, la 481,6 mil. lei în 2018 (vezi tabelul 3.6), dar și a numărului de angajați, de la 3630 angajați în 2014, la 2995 angajați în 2018.

O analiză a numărului de întreprinderi active, a numărului de angajați și cifrei de afaceri în principalele sectoare ale industriei, în perioada 2015-2018, evidențiază faptul că principalii angajatori sunt întreprinderile din domeniul producției de piese și accesorii pentru autovehicule (79,4% din numărul total de salariați în industrie), acesta fiind și sectorul care are cel mai mare aport la formarea cifrei de afaceri în industrie (81%), fabricării mobilei și a altor produsele din lemn (5,8%), fabricării de construcții metalice și turnării metalelor (4,6%) și industriei alimentare (4,3%) (tabelul 3.9)

Tabelul 3.9 Numărul întreprinderilor active în principalele sectoare ale industriei, numărul de angajați și cifra de afaceri (lei) în municipiul Caransebeș, în perioada 2015 -2018

Domeniul de activitate (nomenclatorul CAEN)	2015			2018		
	Întreprinderi active (număr)	Angajați (număr)	Cifra de afaceri (lei)	Întreprinderi active (număr)	Angajați (număr)	Cifra de afaceri (lei)
Producția de piese și accesorii pentru autovehicule	2	2978	479611888	2	2376	387878518
Fabricarea de mobilă	7	142	12848397	8	133	16028808
Fabricarea de construcții metalice	6	197	38328622	4	89	12705052
Fabricarea de material rulant	1	46	1582229	1	45	2368580
Producția, prelucarea și conservarea cărnii și a produselor din carne	2	22	4987366	2	66	19020657
Fabricarea produselor de brutărie și a produselor făinoase	11	47	2305087	10	41	3274275

(Sursa : Direcția Județeană de Statistică Caraș-Severin)

Industria auto și mecanică este prezentă în municipiul Caransebeș prin firmele: TMD Friction România SRL (investiție germană în sisteme de fricțiune pentru autovehicule) și SC Caromet SA (producător de construcții metalice și boghiuri pentru locomotive), rezultată în urma privatizării Uzinei Constructoare de Mașini (UCM), Marchesi Eastern Europe SRL (turnarea metalelor neferoase) (tabelul F). Amintim, de asemenea, SC Întreținere și Reparații Vagoane Caransebeș SA (SIRV Caransebeș), restructurată și reorganizată din anul 2003, care are ca activitate principală fabricarea de material rulant.

Industria electronică și electrotehnică este reprezentată de SC Telco- Pe SRL cu sediul în Timișoara care, în colaborare cu firma germană SC Pantel Electronik, a deschis un punct de lucru în Caransebeș în anul 2014, unde produce echipamente electronice pentru industria de aparatură electrică.

Emblematică pentru oraș în perioada socialistă, *industria de prelucrare a lemnului* și a restrâns foarte mult activitatea, fiind reprezentată, în prezent, de SC Mobiro SA, societate privată, divizată din fosta Secția III a Combinatului de Prelucrare a Lemnului, producător de mobilă, EcoLemn Products SRL, ce produce paleți și bricheți de fag, obținuți din rumeguș și resturi vegetale, Rovita Internațional SRL (producător de mobilă) și Tenecco Forest Products SA (panouri din lemn masiv), înființată inițial la Caransebeș, în anul 1997, dar preluată ulterior de SC Massiv Forest Products SRL, cu sediul în comuna Buchin.

SC Formin SA, redenumirea fostei Întreprinderi de Prospekțiuni și Explorări Geologice "Banatul" începând cu anul 1991, este, de asemenea, un important angajator la nivelul orașului Caransebeș (127 angajați în anul 2018). Compania execută foraje pentru alimentarea cu apă, foraje geologice, puțuri de apă, studii geologice etc.

Tot în municipiul Caransebeș se află și sediul SC Hidroconstrucția SA Sucursala Banat, ce are ca activitate principală lucrări de construcții hidroenergetice și hidrotehnice.

Alături de întreprinderile menționate mai sus, în Caransebeș funcționează și mici întreprinderi în industria alimentară (panificație, prelucrarea produselor din carne, fabricarea băuturilor – Westtim Canning Corporation SRL), fabricarea articolelor de îmbrăcăminte.

Tabel 3.10 Principalele firme din Caransebeș, numărul de angajați și cifra de afaceri, în anul 2018

Firma	Domeniul de activitate	Nr.angajați	Cifra de afaceri (lei)
TMD Friction România SRL	sisteme de fricțiune pentru autovehicule	489	139 516 807
SC Telco-Pe SRL	echipamente electronice	250	35 719 779**
Formin SA	foraje pentru alimentare cu apă, foraje geologice, foraje geotehnice	127	18 261 542
Caromet SA	fabricarea de construcții metalice și boghiuri pentru locomotive	82	12 496 546
Mobiro SA	fabricarea mobilei	81	6 665 108
Marchesi Eastern Europe SRL	turnarea metalelor neferoase	48	6 095 229
SC Întreținere și Reparații Vagoane Caransebeș SA	fabricarea de material rulant	46	2 368 580
Rovita International SRL	fabricarea mobilei	22	3 963 759
Westtim Canning Corporation SRL	fabricarea de băuturi răcoritoare	18	6 115 383
Eco Lemn Products SRL	fabricarea de paleți și bricheți ecologici	11	2 933 011

** CA total al firmei (Timișoara și punct de lucru Caransebeș)

(sursa: www.listafirme.ro)

În ceea ce privește *organizarea teritorială a industriei*, la nivelul municipiului Caransebeș se poate individualiza o zonă industrială în partea de nord a orașului (TMD Friction Romania SRL, Caromet SA România, Marchesi Eastern Europe SRL) și una în partea de sud, pe platforma fostului Combinat de Prelucrare a Lemnului (Eco Lemn Products SRL) (fig. 3.31). În vechea platformă se localizase inițial și compania Sumitomo Electric Bordnetze, ce produce cabluri electrice pentru automobile, însă nevoia de extindere a capacității de producție a determinat mutarea halelor pe teritoriul administrativ al comunei Buchin, chiar la limita administrativă cu municipiul Caransebeș. În prezent, această firmă are cca 2000 de angajați. În proximitatea acesteia, tot în cadrul UAT Buchin se află și alte firme importante în producerea de echipamente electrice (SC Benning Power Electronic SRL – cca 200 de angajați), fabricarea articolelor de ambalaj din material plastic (Guala Dispendig SRL- cca 100 de angajați), industria de prelucrare a lemnului (Massiv Forest Products SRL – cca 200 anjajați). Deși generează circuite financiare în cadrul UAT Buchin, aceste întreprinderi sunt importanți angajatori pentru populația din Caransebeș.

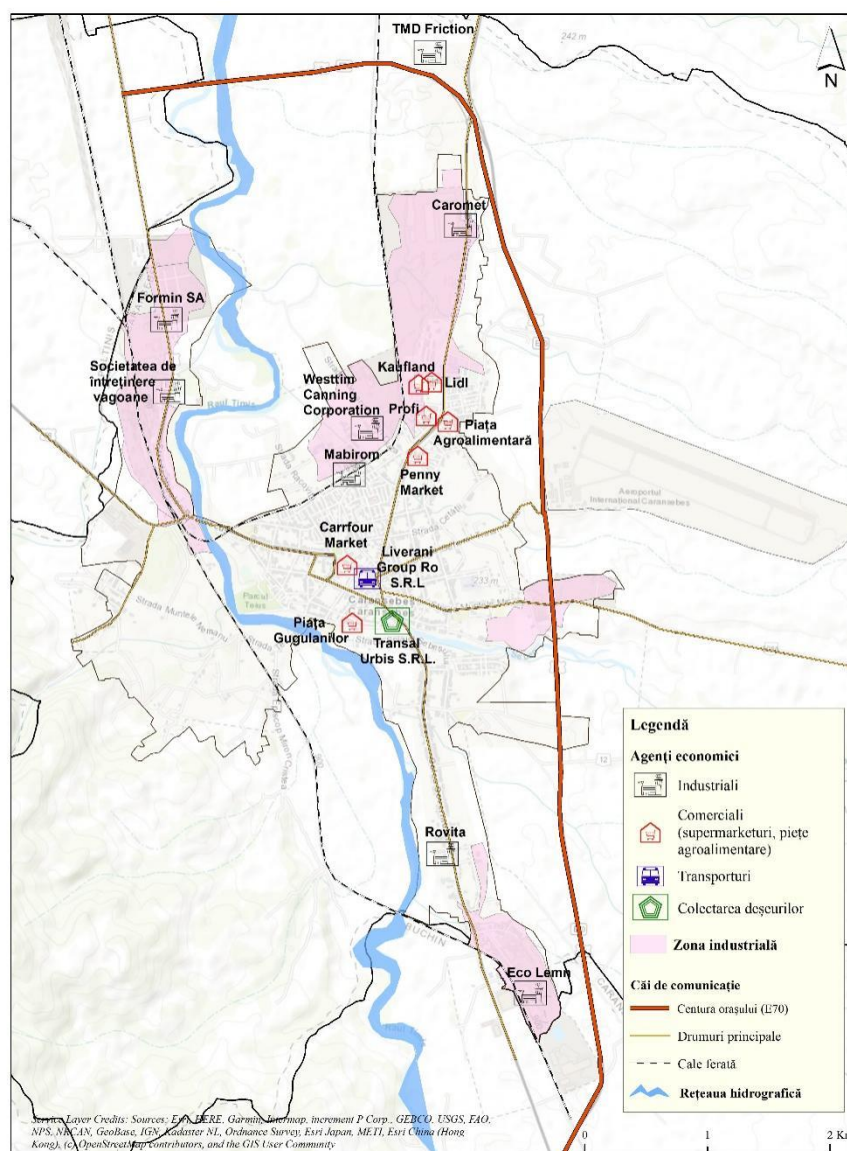


Fig. 3.31 Distribuția principalilor agenți economici în municipiul Caransebeș

5. Construcțiile

Construcțiile sunt bine reprezentate la nivelul municipiului Caransebeș, fiind într-o dinamică pozitivă în ultimii ani. Dacă în anul 2015, acest sector avea un aport de 4,1 % la volumul total al cifrei de afaceri (40,5 mil lei) și un număr de 362 de angajați, în anul 2018, ponderea cifrei de afaceri a atins 6,6% din volumul total (67,5 mil.lei) și 504 angajați. Conform datelor oferite de Direcția Județeană de Statistică Caraș-Severin, sectorul construcțiilor este dominat de domeniul construcțiilor de clădiri rezidențiale și nerezidențiale (24 firme, 100 de angajați în anul 2018), construcției de drumuri și căi ferate (3 firme, 35 de angajați), lucrărilor de construcții a altor proiecte ingineresti (4 firme, 177 de angajați), precum și de cel al lucrărilor de instalații electrice, tehnice-sanitare și alte lucrări de instalații pentru construcții (25 firme, 125 angajați). Ca mărime, toate întreprinderile sunt incluse în categoria microîntreprinderilor.

6. Serviciile

Cu o creștere semnificativă a cifrei de afaceri în valoare absolută, de la 358,7 mil. lei în anul 2015, la 470,03 mil. lei în anul 2018, **serviciile** reprezintă cel mai dinamic sector de activitate, contribuind în cea mai mare măsură la dezvoltarea economică a municipiului Caransebeș (vezi tabelul 3.6 și fig. 3.23). Aportul acestui sector la formarea cifrei de afaceri a ajuns la 45,7% în anul 2018, cu o creștere de cca 10 % față de anul 2015. De asemenea, numărul angajaților din acest sector a crescut constant în perioada analizată, ajungând la 2553 persoane în 2018, respectiv 42,1% din totalul angajaților din totalul firmelor din municipiul Caransebeș, cu cca 5% mai mult ca în anul 2015.

Comerțul a rămas în continuare sectorul cu cea mai ridicată contribuție la realizarea cifrei de afaceri, cu o pondere de aproximativ 63,4%, din sectorul serviciilor, însă o dezvoltare semnificativă este evidentă și în rândul altor tipuri de servicii, cum ar fi: serviciile de transport de persoane și mărfuri, în special transporturi rutiere, serviciile de turism, serviciile de alimentație publică, până la cele care implică forță de muncă înalt calificată, cum sunt serviciile de informații și comunicații, serviciile financiar-bancare, tranzacțiile imobiliare și serviciile profesionale.

De asemenea, serviciile prestate către populație au cunoscut o dezvoltare în ultimii ani, sectoarele principale fiind cel al sănătății și cel al asistenței sociale, urmate de sectorul activităților recreative, culturale și sportive. La acestea se adaugă și alte tipuri de servicii, cum ar fi: întreținere și reparații auto, instalații sanitare, reparații obiecte de uz casnic, croitorie, tâmplarie, etc.

Conform datelor oferite de Direcția Județeană de Statistică Caraș-Severin, în anul 2018, la nivelul municipiului Caransebeș funcționau 136 unități de comerț cu profil alimentar, nealimentar și mixt (cca 800 de angajați), 25 unități cu profil de alimentație publică (aproximativ 200 de angajați), 72 societăți cu profil de transport, depozitare și activități auxiliare pentru transporturi (cca 250 de angajați) și peste 250 de societăți cu profil divers, mai ales servicii în tehnologia informației, telecomunicații, tranzacții imobiliare, arhitectură, contabilitate, turism, asistență medicală și alte tipuri de servicii către populație.

Comerțul. Cererea ridicată de produse și creșterea puterii de cumpărare a populației au reprezentat factori importanți în dezvoltarea comerțului, susținut atât de prezența a numeroase magazine cu profil alimentar, nealimentar și mixt, dar și a unor unități comerciale din rețelele internaționale de retail: Kaufland, Lidl, Penny, Profi, Carrefour Market. Din punct de vedere al repartiției teritoriale, se observă o bună corelare a unităților comerciale cu numărul populației și volumul desfacerilor, acestea fiind localizate în preajma zonelor de locuințe și de-a lungul marilor bulevarde ale orașului. Diversitatea mărfurilor vândute și calitatea acestora asigură aprovizionarea diferitelor segmente de cumpărători, resimțându-se influențele mediului concurențial creat prin intrarea pe piața locală a investitorilor străini de retail. Se individualizează o zonă comercială importantă în partea de nord a orașului, unde sunt concentrate cele mai multe supermarketuri din rețelele de retail (Kaufland, Lidl, Profi), facilitând, astfel și accesul locuitorilor din localitățile rurale din jur (vezi fig. 3.31). Dintre centrele comerciale de dimensiuni mai mari amintim : Euro Shopping Mall, localizat în centrul orașului, și Retail Park Caransebeș, în partea de nord a orașului.

Funcționarea piețelor agro-alimentare în municipiul Caransebeș este reglementată și controlată de către administrația locală, fapt care duce la practicarea unui comerț civilizată în spații special amenajate, care necesită însă investiții pentru modernizare. În oraș funcționează două piețe importante: Piața Agroalimentară și Piața Gugulanilor, unde populația se poate aproviziona cu produse agroalimentare de la producătorii agricoli din zona Caransebeșului.

Servicii financiar-bancare. Sectorul financiar-bancar s-a dezvoltat în ultimii ani datorită acțiunii conjugate a mai multor factori, cum ar fi: dezvoltarea de noi instrumente de creditare și economisire, scăderea dobânzilor la credite în lei dar și în valută, creșterea investițiilor în sectorul bancar și creșterea înclinației spre investiții a agenților economici. Astfel, la nivelul municipiului Caransebeș funcționează, în prezent, agenții ale unor bănci importante: Banca Comercială Română (BCR), Banca Română de Dezvoltare (BRD), Banca Transilvania, Raiffeisen Bank, OTP Bank, Alpha Bank și CEC Bank, majoritatea situate în zona centrală a orașului. De asemenea, în Caransebeș funcționează și importante societăți de asigurare acreditate de Comisia de Supraveghere a Asigurărilor : Allianz Țiriac, Omniasig, Uniqa etc.

Sectorul Tehnologiei Informației și Comunicațiilor (TIC) este unul din sectoarele aflate în creștere la nivelul municipiului Caransebeș. În anul 2018, cifra de afaceri din sectorul TIC atinge valoarea de 1,6 mil lei, dublu față de valoare înregistrată în anul 2015 (0,76 mil.lei), reprezentând cca. 0,4% din cifra de afaceri din sectorul servicii. Firmele de profil sunt angajate în diverse activități de servicii în TIC (5 firme), activități ale portalurilor web, prelucrarea datelor, administrarea paginilor web și alte activități conexe (5 firme), servicii de telecomunicații (3 firme).

Sectorul serviciilor profesionale a început să fie vizibil în cadrul celorlalte servicii de piață din orașul Caransebeș. Această categorie de servicii reprezintă un ansamblu de activități furnizate de către profesioniști care, datorită capacității și experienței lor, pot să răspundă și să ofere o valoare adăugată nevoilor specifice pieței. Acest sector antrenează forță de muncă înalt calificată în activități precum: tranzacțiile imobiliare, contabilitate și servicii de consultanță juridică, activități de management și de consultanță în management,

activități de servicii privind forța de muncă, activități de sondare a opiniei publice, publicitate, design specializat etc. În anul 2018, volumul cifrei de afaceri în acest sector a atins valoarea de 9,1 mil. lei, contribuind cu 1,9% la cifra de afaceri din servicii.

Sectorul serviciilor de cunoaștere intensivă - servicii care folosesc cunoștințe profesionale înalte (Knowledge Intensive Business Services, KIBS) era reprezentat în anul 2018 prin activități de cercetare- dezvoltare în științe naturale și inginerie (1 firmă; 45 angajați), activități de testare și analize tehnice (3 firme; 13 angajați), activități de arhitectură, inginerie și servicii de consultanță tehnică (15 firme; 115 angajați).

Alte activități de prestări servicii către populație. Sectorul serviciilor prestate către populație a cunoscut o amploare deosebită în ultimii ani, sectoarele principale fiind cel al sănătății și cel al asistenței sociale, urmate de sectorul activităților turistice, recreative, culturale și sportive. La acestea se adaugă și alte tipuri de servicii, cum ar fi: întreținere și reparații auto, reparații de articole de uz gospodăresc, repararea calculatoarelor și a echipamentelor de comunicații, croitorie, tâmplarie, servicii de curățenie, etc.

7. Sectorul IMM

Pentru economia locală, dezvoltarea sectorului IMM-urilor constituie o componentă importantă a politicii de creștere economică durabilă. Avantajele dezvoltării acestui sector constau în flexibilitatea forței de muncă, în legăturile lor strânse cu mediul local. Apariția inițiativelor antreprenoriale într-un anumit spațiu și dinamica acestora depind de o serie de factori: potențialul economic al teritoriului, climatul de afaceri local, veniturile populației, tradiția antreprenorială, spiritul de inițiativă, capacitatea antreprenorului de a sesiza și valorifica oportunitățile oferite de spațiul respectiv.

În anul 2018, la nivelul municipiului Caransebeș, în sectorul IMM-urilor erau angrenate 99,5% din numărul total de firme (745 firme), 60,8% din numărul total de angajați (3692 angajați) (tabelul 3.11), iar ponderea acestui sector la volumul total al cifrei de afaceri era de 62,3% (642,5 mil lei). Din punctul de vedere al clasei de mărime al IMM-urilor, dominau microîntreprinderile cu 88,2% (657), urmate de întreprinderile mici (10,7%; 80) și întreprinderile mijlocii (1,1%; 8) (fig. 3.32).

Tabelul 3.11 Numărul de firme și numărul de angajați din sectorul IMM, pe clase de mărime (2015-2018)

(Sursa : Direcția Județeană de Statistică Caraș- Severin)

	2015		2016		2017		2018	
	Firme	Angajați	Firme	Angajați	Firme	Angajați	Firme	Angajați
0-9	626	1387	629	1431	661	1489	657	1411
10-49	73	1412	66	1307	78	1545	80	1565
50-249	7	591	9	699	12	1073	8	716
TOTAL	706	3390	704	3437	751	4107	745	3692

Analiza evoluției numărului de IMM-uri, pe clase de mărime, în perioada 2015-2018 evidențiază mici fluctuații de la un an la altul, însă tendința este una de creștere mai ales în cazul micro-întreprinderilor și a întreprinderilor mici (fig. 3.33). Acest fapt dovedește o flexibilitate și adaptabilitate ridicată la cerințele și schimbările pieței, favorizate de talia mai

redusă, procesul decizional rapid specific întreprinzătorului și implicarea sa nemijlocită în activitățile întreprinderii.

În anul 2018 activau cu 5 % mai multe IMM-uri decât în anul 2015.

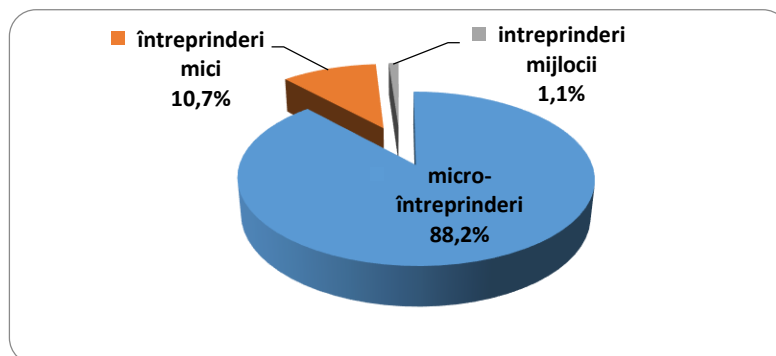


Fig. 3.32 -Structura IMM-urilor din municipiul Caransebeș, pe categorii de mărime (2018)

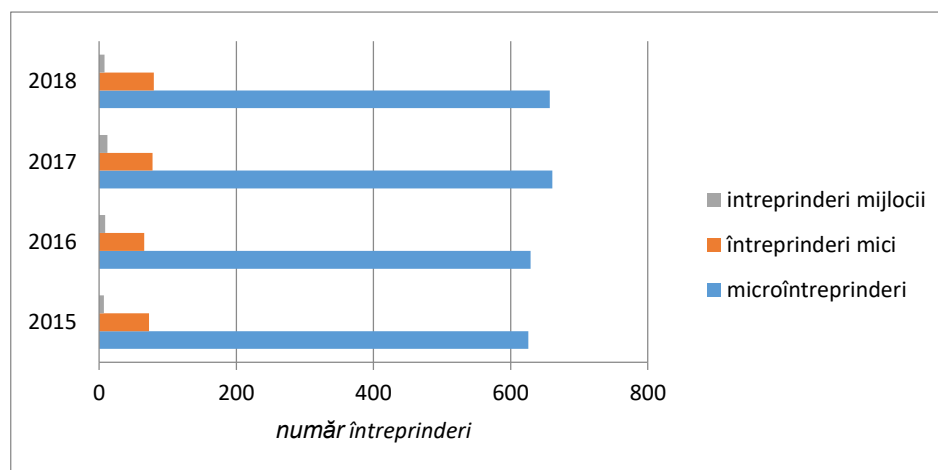


Fig. 3.33 Evoluția IMM-urilor din municipiul Caransebeș pe categorii de mărime (2015-2018)

În ceea ce privește structura IMM-urilor pe sectoare de activitate, IMM-urile din domeniul serviciilor au ponderea cea mai mare (cca 80%). În cadrul acestui sector se diferențiază comerțul, cu o pondere de 18%, urmat de serviciile profesionale (12%), transporturi (10%), alimentație publică (7%) asistență medicală (3 %) etc. (fig 3.33).

Lipsa unor date statistice detaliate a făcut imposibilă desprinderea unor idei legate de subdomeniile preferate ale IMM-urilor și corelarea lor cu potențialul economic al teritoriului.

Indicatorul care ne arată nivelul de dezvoltare al mediului antreprenorial din punct de vedere calitativ îl reprezintă *densitatea întreprinderilor*. În anul 2018, densitatea antreprenorială a fost de 24,9 întreprinderi la 1000 de locuitori, cu puțin sub media națională (29 întreprinderi/1000 loc.), fapt ce relevă un mediu antreprenorial dinamic.

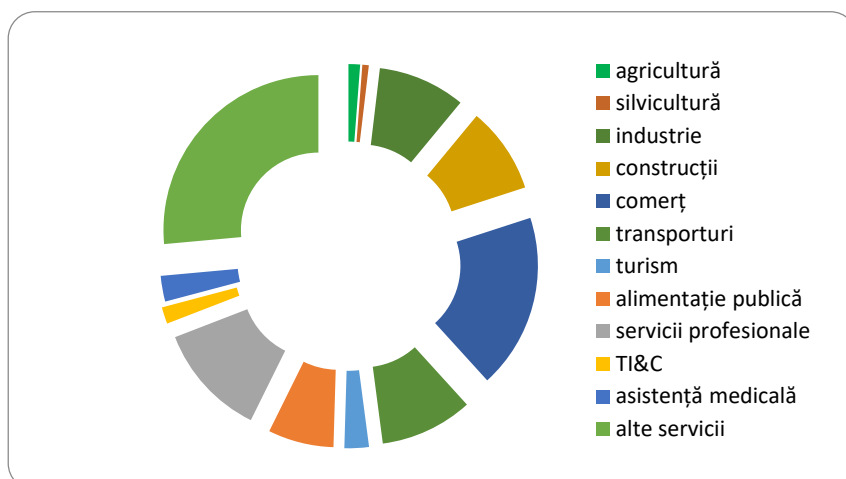


Fig. 3.33 Structura IMM-urilor pe domenii de activitate (2018)

Pentru ca IMM-urile să devină un factor real al dinamismului economic local, acestea trebuie să fie integrate într-un mediu bine structurat, într-o rețea teritorială coerentă, verigi producătoare, relații, schimburi între acestea și alți agenți economici, cum sunt băncile, instituțiile de studii superioare, centrele de training, firmele de consultanță, administrațiile publice locale. Trebuie încurajată cooperarea între IMM-uri și lansată ideea de parteneriat între firme.

III.5. INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT ȘI COMUNICARE

1. Căile de comunicații

Transporturile reprezintă un sector vital pentru economia europeană. Noua politică a Uniunii Europene privind infrastructura a instituit o rețea europeană de transport solidă în toate statele membre, cu scopul de a promova creșterea economică și competitivitatea. Această rețea facilitează legătura între estul și vestul continentului și constituie coloana vertebrală a transporturilor în cadrul pieței unice a Europei contribuind la înlăturarea blocajelor, la modernizarea infrastructurii și la eficientizarea operațiunilor transfrontaliere de transport pentru călătorii și întreprinderile din întreaga Uniune Europeană. O inovație majoră a noilor orientări privind dezvoltarea rețelei europene de transport (TEN-T) este crearea a nouă coridoare majore de transport. Acestea au rolul de a contribui la dezvoltarea rețelei centrale. Fiecare coridor trebuie să includă trei moduri de transport, trei state membre și două secțiuni transfrontaliere.

Prin noua politică a UE privind infrastructura, finanțarea în domeniul transporturilor este reorientată către o nouă rețea centrală, definită cu strictețe. Rețeaua centrală va constitui coloana vertebrală a transporturilor în cadrul pieței unice a Europei. Ea va contribui la înlăturarea blocajelor, la modernizarea, infrastructurii și la eficientizarea operațiunilor transfrontaliere de transport pentru călătorii și întreprinderile din întreaga UE.

Noua rețea TEN-T centrală va fi susținută de o rețea globală de rute la nivel regional și național, destinate să alimenteze rețeaua centrală. Scopul este ca treptat, până în 2050, cea mai mare parte a cetățenilor și întreprinderilor din Europa să se afle la cel mult 30 minute distanță, ca timp de deplasare, de această rețea globală. În esență, rețeaua TEN-T este o rețea de transport multimodală, facilitând în mod substanțial trecerea călătorilor și a mărfurilor de la transportul rutier la cel feroviar și la alte moduri de transport. La nivel regional și național, ceea ce numim *rețea globală* va reprezenta un afluent al rețelei centrale. Această rețea globală este parte integrantă din politica TEN-T. Noile orientări TEN-T merg mult mai departe decât în trecut în privința specificării de cerințe, incluzând și rețeaua globală, astfel încât, în timp – până în 2050 – părți mari din rețeaua globală să fie unite din punctul de vedere al unor standarde pe deplin interoperabile și eficiente pentru transportul feroviar, autoturisme electrice etc. Rețeaua TEN-T este compusă din 2 mari categorii și anume rețea de bază (core) și rețea extinsă (comprehensive). Infrastructura Regiunii Vest este unică în România, din perspectiva prezenței culoarelor europene TEN-T: Rin – Dunăre și Orient / Mediterana de Est.

Municipiul Caransebeș este situat pe un segment important de legătură între aceste rețele de transport europene (drumul european E 70), în acest context, de o mare importanță fiind racordurile dintre municipiul Caransebeș și aceste rețele mai ales că principalul hub de conectare din regiune – Timișoara – se află la doar circa 100 km distanță.

a. Transportul rutier

Rețeaua de drumuri a județului Caraș-Severin, spre deosebire de județele din interiorul țării deservește atât traficul intern cât și importante fluxuri de trafic internațional. Configurația rețelei de drumuri naționale este specifică unui județ montan urmărind în cele mai multe cazuri culoarele văilor principale. Cea mai importantă axă rutieră a județului este suprapusă Culoarului Timiș-Cerna și asigură conexiunea dintre Timișoara (prin Lugoj-Caransebeș) și Drobeta Turnu-Severin și mai departe cu capitala țării. Din această axă orientată nord-sud se desprind două axe secundare orientate est-vest, una care asigură legătura cu municipiul Reșița și orașul Bocșa, iar cealaltă, situată mai la sud, asigură conexiunea cu orașele Anina și Oravița. O altă axă rutieră importantă asigură legătura între Caransebeș și Hațeg, prin pasul Poarta de Fier a Transilvaniei (fig. 3.34). Rețeaua de drumuri secundare completează principalele drumuri naționale asigurând relațiile de trafic local către orașele, comunele și satele din județ.



Fig. 3.34 Principalele axe rutiere care deserveșc municipiul Caransebeș

Municipiul Caransebeș este un important *nod rutier* în partea de sud-vest a României având acces la un important drum european (E70) și două drumuri naționale. Drumul european E70 străbate Europa începând din Spania (La Coruna) și până în Bulgaria (Varna), prin Bordeaux-Lyon (Franța), Torino-Trieste (Italia), Ljubljana (Slovenia), Zagreb (Croatia),

Belgrad (Serbia). În România, drumul european E 70 intră în țară, dinspre Belgrad, la Moravița și apoi străbate teritoriul românesc prin Timișoara, Caransebeș, Drobeta-Turnu Severin, Craiova, București, până la Giurgiu. De la Giurgiu, drumul trece în Bulgaria, unde este situat segmentul final Ruse-Varna. Alte două drumuri naționale asigură conexiunea cu municipiul Reșița (DN58) și cu orașul Hațeg (DN68).

Căile rutiere care radiază dinspre orașul Caransebeș asigură, astfel, 4 debușee importante: spre Timișoara și mai departe spre vestul țării, al doilea spre Reșița și mai departe spre Serbia, prin punctul de trecere a frontierei Naidăș, al treilea spre Drobeta-Turnu Severin (și Serbia, prin punctul de trecere a frontierei de la Porțile de Fier), prin Orșova și mai departe spre București, iar al patrulea spre Hațeg-Hunedoara, prin Culoarul Jiu-Strei asigurându-se conexiuni cu sudul și centrul țării. Aceste drumuri au o singură bandă de circulație pe sens, traversează numeroase localități urbane și rurale ceea ce duce la numeroase conflicte de trafic. Starea lor tehnică și geometria lor nu permit un trafic intens.

Relația dintre municipiul Caransebeș și principalele fluxuri rutiere care traversează orașul s-a stabilizat după darea în folosință a variantei ocolitoare ce preia traficul greu aferent drumurilor E70 și DN68. Rămân totuși problematice: tranzitarea orașului de traficul greu dinspre Reșița (DN58); numărul insuficient al locurilor de parcare din zona centrală; starea de degradare a carosabilului pe unele artere de tranzit, impunându-se lucrări de refacere totală a acestora; modernizarea marcajelor rutiere și realizarea acestora cu materiale rezistente.

Integrarea României în Uniunea Europeană are efecte și asupra circulației rutiere prin creșterea volumului traficului, atât pe arterele de tranzit, cât și pe celelalte artere de circulație din municipiul Caransebeș. La nivelul municipiului traficul auto major este în prezent asigurat de 5 drumuri naționale și județene care în intravilanul municipiului iau forma unor străzi de cat. a III-a și a II-a după cum urmează:

- E70 (DN6): Calea Severinului, Calea Orșovei, Str. Libertății, Str. Nicolaie Bălcescu și Calea Timișoarei.
- DN68: Str. Ardealului.
- DN58: Calea Vârșețului
- DJ608A: Str. Muntele Mic, Str. Traian Doda, Str. Episcop Nicolae Popeea și Str. Mihail Trapșa.
- Varianta Ocolitoare a Municipiului Caransebeș.

Un fapt pozitiv este că, din analiza datelor colectate, a rezultat că atât în ceea ce privește traficul periurban, cât și traficul urban, nu sunt depășite capacitățile de circulație ale arterelor rutiere, care prezintă chiar o rezervă de capacitate apreciabilă (tab. 3.12). Acest fapt se datorează, în primul rând, existenței variantei ocolitoare, care preia o parte importantă a traficului de tranzit corespunzător drumului european E70. Cele mai mari valori ale traficului rutier (467 vehicule etalon / oră) se înregistrează, totuși, în zona centrală a municipiului, la intersecția Strada Libertății / Calea Orșovei / Strada Ardealului, ceea ce impune unele măsuri de fluidizare a circulației.

Tab. 3.12. Valorile traficului rutier pe principalele artere de circulație

Denumirea străzii	Categoria străzii	Intensitatea traficului (debit)*	Capacitatea infrastructurii**	Indice debit / capacitate
Calea Severinului	III	287	950	0.3
Calea Orșovei intersecție cu Strada Ardealului	III	467	950	0.5
Calea Timișoarei intersecție cu DN58	II	395	1900	0.2
Strada Ardealului	II	388	1900	0.2

Sursa: PMUD (2019); *) vehicule etalon / oră; **) vehicule etalon / oră pentru viteza de 50 km/h

Calitatea infrastructurii rutiere este analizată în *Planul de mobilitate urbană durabilă al municipiului Caransebeș* elaborat în anul 2019 care constată că rețeaua stradală a municipiului Caransebeș prezintă elemente cu o stare tehnică precară, care nu asigură confortul și siguranța călătorilor la standardele impuse de Uniunea Europeană și au costuri de exploatare ridicate. În acest scop, pentru următorii ani, s-au planificat ample acțiuni de modernizare a infrastructurii rutiere, pentru susținerea mobilității urbane și pentru reducerea emisiilor de CO₂ ce însumează o lungime totală de 35,4 km străzi de importanță locală în municipiul Caransebeș, 16,2 km în satul Jupa și 7,7 km străzi ce vor deservi un nou traseu de transport public.

Pentru asigurarea integrării municipiului Caransebeș într-o rețea fluentă de axe de comunicație rutieră, sunt necesare demersuri pentru modernizarea actualelor căi de comunicație, care fac legătura cu celelalte zone ale țării, precum și cu centrele urbane din județul Caraș-Severin, reabilitarea și modernizarea întregii rețele de drumuri județene și comunale din imediata proximitate. Îmbunătățirea legăturilor cu rețelele europene, precum și cu rețelele naționale / locale, va conduce la mărirea productivității industriei și serviciilor, la crearea de locuri de muncă, la creștere economică mai mare și la standarde de viață mai ridicate. Propunerile pentru modernizarea infrastructurii rutiere trebuie să armonizeze strategiile, proiectele și viziunile de dezvoltare cuprinse în documentațiile aprobate la nivel național, regional, județean și local.

În **Master Planul General de Transport al României (MPGT)** adoptat în 2016, municipiul Caransebeș este parte a unor proiecte importante de modernizare a infrastructurii rutiere. Astfel tronsonul Lugoj – Caransebeș – Craiova, ca parte din rețeaua TEN Core, este inclus în lista proiectelor de drumuri expres cu două sectoare (Craiova – Drobeta-Turnul Severin și Drobeta-Turnul Severin – Lugoj) estimându-se un cost total al investiției de circa 1960 milioane euro. De asemenea, în cadrul rețelei Trans-Regio a fost prioritarizat pentru modernizare segmentul Caransebeș – Reșița – Voiteg ca parte a drumurilor care stabilesc legături cu reședințele de județ și / sau rețeaua TEN-T.

b. Transportul feroviar

Căile ferate au avut un rol important în dezvoltarea economică a orașului. Prima cale ferată (*Timișoara – Caransebeș*) venea dinspre Timișoara, via Recaș – Lugoj, avea 98 de km lungime și a fost inaugurată la 23 octombrie 1876. În schimb, linia *Caransebeș – Teregova – Orșova* a necesitat executarea de lucrări de artă dificile în Culoarul Timiș-Cerna, între care 19 poduri metalice mari și patru tunele, cel mai lung („Porta Orientalis”) având 898 m. În cele din urmă, acest tronson dificil, în lungime de 89 km, a fost inaugurat la 20 mai 1878. Prin

joncțiunea cu linia ferată din vechiul Regat al României, la Vârciorova, începând din data de 10 iunie 1979 trenurile puteau circula între București și Budapesta și Viena prin Orșova și Timișoara, de aici existând două variante prin Jimbolia-Szeged sau prin Arad-Békéscsaba. Concomitent, în același an 1879, s-a făcut joncțiunea între Transilvania și vechiul Regat, prin Ploiești-Predeal-Brașov, dar linia cea mai scurtă spre Europa Centrală și de Vest, și care era folosită și de „Orient Express”, era prin Culoarul Timiș-Cerna (R. Rusu, 2007).

Linia de cale ferată *Caransebeș-Bouțari-Subcetate* a avut rolul de a scurta distanța dintre centrul siderurgic Reșița și bazinul carbonifer Petroșani. Linia simplă, neelectrificată a fost inaugurată la 11 noiembrie 1908 pe distanța Caransebeș-Bouțari, respectiv la 1 mai 1909 pe distanța Bouțari-Subcetate. Datorită declivităților foarte mari de până la 50 mm/m, pe distanța Bouțari-Sarmizegetusa, circulația trenurilor se efectua pe o linie cu cremalieră. În anul 1978 tronsonul Bouțari - Sarmizegetusa a fost închis circulației trenurilor de călători, iar ulterior, după 1995, întreaga linie devine inoperabilă atât pentru transportul de marfă cât și pentru cel de călători. În anul 1990, pe acest tronson de cale ferată circulau zilnic 11 perechi de trenuri de călători.

Linia *Caransebeș – Reșița*, dată în exploatare în anul 1938, justificată de importante rațiuni economice, a avut rolul de a scurta distanța dintre Reșița și capitala țării, portul Orșova și Depresiunea Petroșani (R. Rusu, 2007).

Ca centru de formare a traficului feroviar, orașul Caransebeș dispune în prezent de patru linii convergente (fig. 3.35), din care trei în funcțiune, electrificate integral (Caransebeș – Lugoj, Caransebeș – Orșova, Caransebeș – Reșița Sud) și una inoperantă (Caransebeș – Bouțari), iar ca puncte de secționare, de o stație feroviară și două halte de mișcare. Segmentele Caransebeș – Lugoj și Caransebeș – Orșova fac parte integrantă din magistrala feroviară 900, *București – Roșiori Nord – Craiova – Filiași – Caransebeș – Timișoara*, iar segmentul Caransebeș – Reșița Sud, constituie linia principală 915.

În ciuda densității mari a rețelei feroviare din Banat, care se poziționează mai bine în comparație cu alte regiuni ale țării, sunt evidente probleme majore legate de condițiile tehnice precare, echipamentele depreciate, locomotivele și materialul rulant învechite. Toate acestea conduc la reducerea vitezei de transport pe calea ferată în aceasta regiune și la creșterea timpului de transport (tab. 3.13). Toate relațiile convergente la Caransebeș au ca operator pentru traficul de călători, *Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” S.A.*

Tab. 3.13. Traficul de călători la Stația CFR Caransebeș (2017-2019)

Relația	Distanța (km)	Intensitatea traficului (nr. perechi trenuri/24h)			Viteza comercială (km/h)
		2017	2018	2019	
Caransebeș – Lugoj	39	17	18	15	65,0
Caransebeș – Orșova	89	10	12	11	50,3
Caransebeș – Reșița Sud	43	8	8	7	40,3

Sursa: CFR S.A., *Mersul trenurilor de călători (2017/2018, 2018/2019, 2019/2020)*

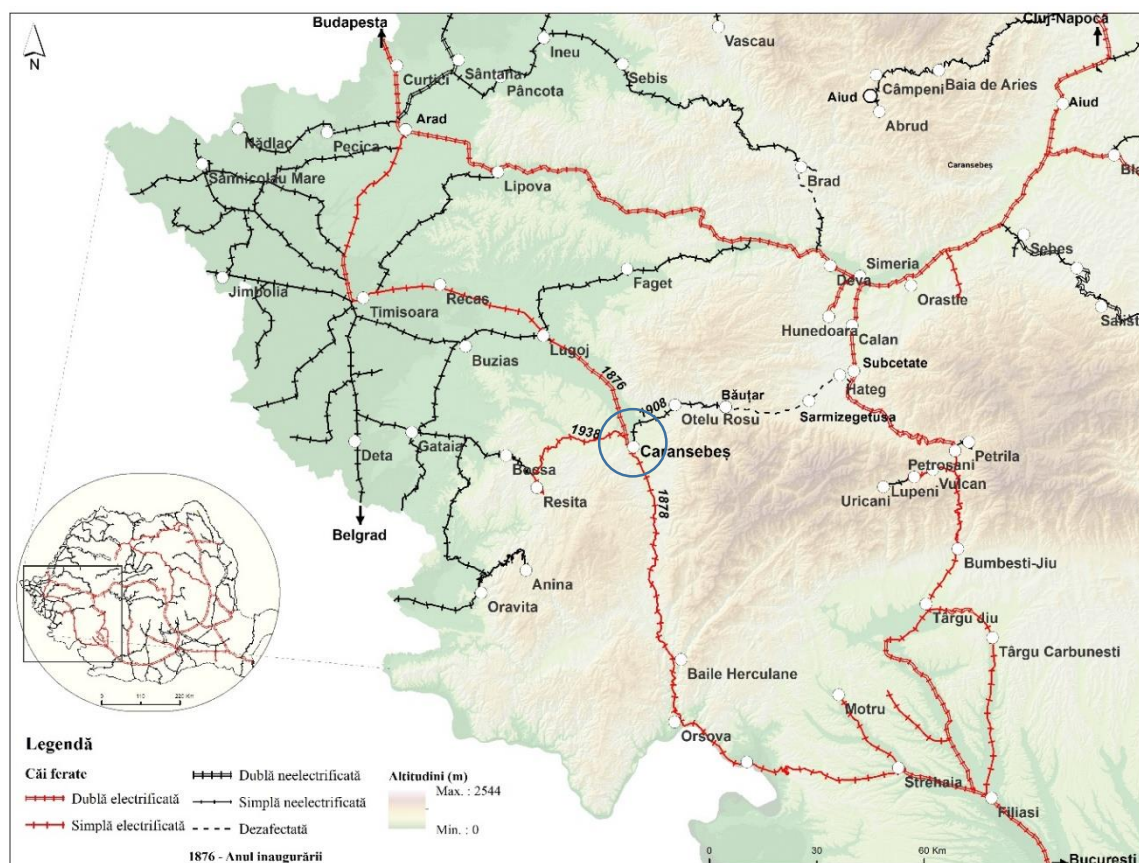


Fig. 3.35 Nodul feroviar Caransebeș în rețeaua națională

În *Master-Planul General de Transport al României* elaborat de Ministerul Transporturilor în 2015, tronsoanele Arad – Timișoara – Caransebeș și Caransebeș – Drobeta-Turnu Severin – Craiova sunt clasificate drept *căi ferate cu potențial de conectivitate din rețeaua TEN-T* și se propune reabilitarea acestora pentru „creșterea calității serviciilor de transport, prin modernizarea infrastructurii feroviare și creșterea vitezei de circulație a trenurilor, la viteze cuprinse între 120 km/h și de 160 km/h cu asigurarea condițiilor de interoperabilitate, prevăzute în STI și în acord cu legislația la nivel național și european”. De asemenea, la nivelul M.P.G.T. este vizată linia cu potențial turistic Caransebeș – Subcetate, supranumită *linia Sarmizegetusa*, urmărindu-se repunerea în funcțiune și modernizarea acesteia pe o lungime de 77 km.

Perspectiva în ceea ce privește transportul de călători pe calea ferată în România nu este optimistă pentru viitor (contrar tendințelor din spațiul european), mai ales dacă se are în vedere concurența intermodală din ultimii ani dintre transportul feroviar de pasageri și acela cu mijloace auto, care este mai avantajos (ca timp de a ajunge la destinație) și se realizează la prețuri mai reduse. Încurajarea transportului feroviar de călători (mai economic, nepoluant și mai rapid în cazul trenurilor de mare viteză) este un proces dificil în lipsa unor strategii coerente de reabilitare și modernizare a sistemului feroviar din țara noastră.

c. Transportul aerian

Începuturile aviației la Caransebeș datează din 1953, când aici a fost înființat un aerodrom militar. Actualul aeroport s-a inaugurat în 1969, ca aeroport de urgență, iar din 1975 au început să opereze și primele curse aeriene interne ale companiei naționale TAROM. Până în 1994, când cursele aeriene TAROM sunt sistate, aeroportul a avut un trafic redus, rezervat aproape în totalitate pasagerilor interni. Din anul 2014, infrastructura aeroportuară de la Caransebeș devine bază operațională pentru a cincea Unitate Specială de Aviație, componentă a Inspectoratului General de Aviație al Ministerului Afacerilor Interne, destinată intervențiilor de salvare, dar și de poliție aeriană.

Aeroportul este situat la 3 km de centrul municipiului, pe malul râului Sebeș, la 200 de metri distanță de centura rutieră a orașului. Conexiunea cu orașul este asigurată de un drum asfaltat, cu două benzi de circulație. Actuala infrastructură aeroportuară dispune de o pistă de 2000 metri lungime, 3 hangare și o clădire destinată aerogării.

Recenta autorizare a aeroportului a generat planuri pentru zboruri regulate, deși prognosticul de dezvoltare este unul rezervat, ținând cont de arealul restrâns de recrutare a pasagerilor și concurența hub-urilor aeriene internaționale de la Timișoara (aflat la circa 100 km distanță de Caransebeș) și Belgrad, la 210 km. Un scenariu realist vizează o evoluție spre un aeroport turistic destinat zonei montane a Banatului și Defileului Dunării, rezervat îndeosebi curselor aeriene charter și private, eventual și transportului de mărfuri (cargu). Existența aeroportului este însă de o importanță deosebită pentru municipiu, deoarece pe terenurile situate în proximitatea aeroportului se pot atrage, de asemenea, întreprinderi din sectorul aeronautic.

d. Telecomunicațiile

În domeniul telecomunicațiilor municipiul Caransebeș a urmat tendința națională de dezvoltare continuă în acest domeniu atât în privința telefoniei fixe cât și a altor servicii care au început să se diversifice foarte mult în ultimii ani: telefonie mobilă, comunicații prin internet și servicii conexe. Dacă în urmă cu câțiva ani companiile de telecomunicații ofereau, în marea lor majoritate, servicii într-un singur domeniu – fie în telefonia fixă, fie mobilă, fie asigurau conexiuni internet – în ultimii doi ani această politică a fost abandonată. Fenomenul este vizibil în cazul majorității prestatorilor de servicii de telecomunicații. Aceștia se implică în a oferi servicii cât mai variate clienților.

Rețeaua de cabluri în municipiul Caransebeș s-a modernizat, cuprinzând preponderent rețea de cupru și fibră optică. Odată cu apariția unui număr crescând de operatori de telefonie fixă (precum Atlas Telecom, RDS & RCS, UPC). S.C. Romtelecom S.A. (rebranduită Telekom România în anul 2014) – care o lungă perioadă a fost unicul prestator de servicii de telefonie în România – a depășit sfera sa tradițională de activitate și s-a îndreptat către piața de Internet și date.

Principalii operatori de telefonie mobilă pentru orașul Caransebeș sunt Vodafone, Orange și Telekom, care își dispută permanent supremația în ceea ce privește numărul clienților. Orange oferă o gamă extinsă de soluții de comunicații, de la servicii de bază până la servicii integrate de voce și date fixe și mobile. Serviciile de comunicații oferite

de Orange Romania sunt: voce, date, SMS, MMS, WAP, e-mail, GPRS, EDGE, wireless IP, WiFi, USSD etc. Vodafone Romania oferă un portofoliu complet de soluții de comunicare și de acces la servicii de date mobile de mare viteză, acces la e-mail și internet pe telefon. În același timp, Vodafone oferă servicii de telefonie fixă și de telefonie mobilă prin radio în standard GSM, servicii de mesagerie scurtă și multimedia (SMS/MMS) și servicii de transmisiuni de date (WAP/GPRS). Telekom România este prezent pe piața din România din septembrie 2014, prin rebrandingul comun al Romtelecom și Cosmote România, și și-a asumat un plan ambițios de extindere a rețelei, câștigând titlul de operatorul cu cea mai rapidă dezvoltare din România.

În domeniul serviciilor web, municipiul Caransebeș dispune de internet cu bandă largă precum și de alte servicii oferite de firmele de profil precum: conexiunile dedicate numai pe fibră optică (tehnologii FTTH), adrese IP reale și alocate static (nu se schimbă la restart), canale minime garantate contractual, servere de download și jocuri, webhosting gratuit etc.

2. Mobilitatea și accesibilitatea urbană. Managementul traficului

Asigurarea unei mobilități urbane la standarde europene este un obiectiv de perspectivă important pentru municipiul Caransebeș. O mobilitate urbană funcțională are ca scop rezolvarea nevoilor de deplasare ale persoanelor și întreprinderilor din oraș și din zonele învecinate, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene în termeni de eficiență energetică și protecție a mediului. Realizarea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile comunității din interiorul orașului presupune, în primul rând, *asigurarea accesibilității*, în sensul punerii la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport, care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii cheie. Acest obiectiv include atât *conectivitatea*, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și *accesul*, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică).

În același timp, *creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general, reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic*, în conformitate cu țintele naționale și ale Uniunii Europene, în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice, sunt deziderate care sporesc funcționalitatea și calitatea sistemului de transport. Nu în ultimul rând, *creșterea eficienței și a eficacității* din punctul de vedere al costului, privind transportul de călători și de marfă, are un rol important pentru sporirea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

În domeniul *siguranței circulației rutiere*, după datele puse la dispoziție de Poliția Municipiului Caransebeș, în perioada 2014-2018 numărul de accidente s-a menținut constant în jurul valorii de 50 pe an, cu o scădere sensibilă în anul 2018 – când s-au înregistrat 33 de accidente. În acest sens, au fost identificate două zone cu risc de producere a accidentelor rutiere: strada Nicolae Bălcescu și strada Ardealului.

Principalele disfuncționalități evidențiate de PMUD în privința mobilității urbane se referă la: *starea deficitară a infrastructurii rutiere pe anumite segmente, incomodări între anumite tipuri de circulație (trafic auto, circulație pietonală, circulație cu bicicleta), lipsa unui sistem de management adaptiv al traficului, gradul redus de atractivitate al transportului public, accesibilitatea redusă a transportului public în anumite zone ale orașului*. Datorită creșterii volumului de vehicule, pe termen mediu și lung, conform tendinței generale de creștere la nivel național a indicelui de motorizare și a numărului mediu de deplasări, precum și în condițiile degradării continue a infrastructurii rutiere, în lipsa intervențiilor de reabilitare a acesteia, s-a constatat o scădere accentuată a eficienței economice, reflectată în scăderea vitezei medii de călătorie (28,6 km/h în 2019) și creșterea duratei medii de călătorie (9,8 min./vehicul în 2019).

În privința accesibilității, *transportul public* este un factor determinat al acesteia, fiind una dintre cele mai mari provocări pentru dezvoltarea socială a orașelor europene. În acest sens este necesară proiectarea unei rețele de transport public, care, prin dezvoltarea traseelor existente (fig. 3.36), să contribuie la creșterea calității vieții persoanelor cu mobilitate redusă și la independența persoanelor care lucrează sau locuiesc în zone care nu sunt conectate cu principalele domenii de interes ale municipiului.

În ceea ce privește eficiența transportului public, datele arată o pondere redusă a utilizatorilor de transport public, iar previziunile constată chiar o scădere a procentului de utilizare al acestui mijloc de transport, în lipsa unor măsuri care să conducă la creșterea gradului de atractivitate și de accesibilitate (de la 3% în 2019 la 2,7 în 2030).

Pentru *încurajarea transportului public* sunt prevăzute (PMUD, 2019) măsuri ce privesc achiziționarea de autobuze și microbuze electrice/ecologice care să asigure confortul și siguranța călătorilor, la nivelul standardelor impuse de reglementările Uniunii Europene. Utilizarea mijloacelor de transport electrice sau ecologice crește calitatea vieții locuitorilor municipiului Caransebeș datorită emisiilor reduse de CO₂ și al nivelului redus de vibrații și zgomot. Așa cum s-a demonstrat, eficiența economică și costurile privind consumul de energie electrică sunt mult mai mici decât în cazul energiei convenționale. Integrată într-un concept silențios și eficient, această măsură de promovare a tehnologiilor verzi și de reducere a poluării va aduce beneficii de imagine și va crește atractivitatea orașului. De asemenea, în acest context foarte necesară este și modernizarea stațiilor de transport în comun care trebuie să dispună de mobilier corespunzător, alveole și panouri informative pentru pasageri privind timpii de așteptare.

Pentru *reducerea traficului rutier* din interiorul orașului, un rol important îl va avea amenajarea unui terminal (pe strada Nicolae Bălcescu nr. 9 sau pe strada Muntele Mic), care să asigure și preluarea fluxurilor de călători care utilizează transportul inter/intra județean. Infrastructura va avea rolul de adăpostire în condiții optime de siguranță a autobuzelor, dar și de a oferi posibilitatea de încărcare a bateriilor cât timp autobuzele staționează în terminal. Vor fi necesare echipamente pentru încărcarea autobuzelor electrice / ecologice, un standard care va deveni în curând obligatoriu, în contextul accentului tot mai mare pus pe utilizarea vehiculelor electrice.

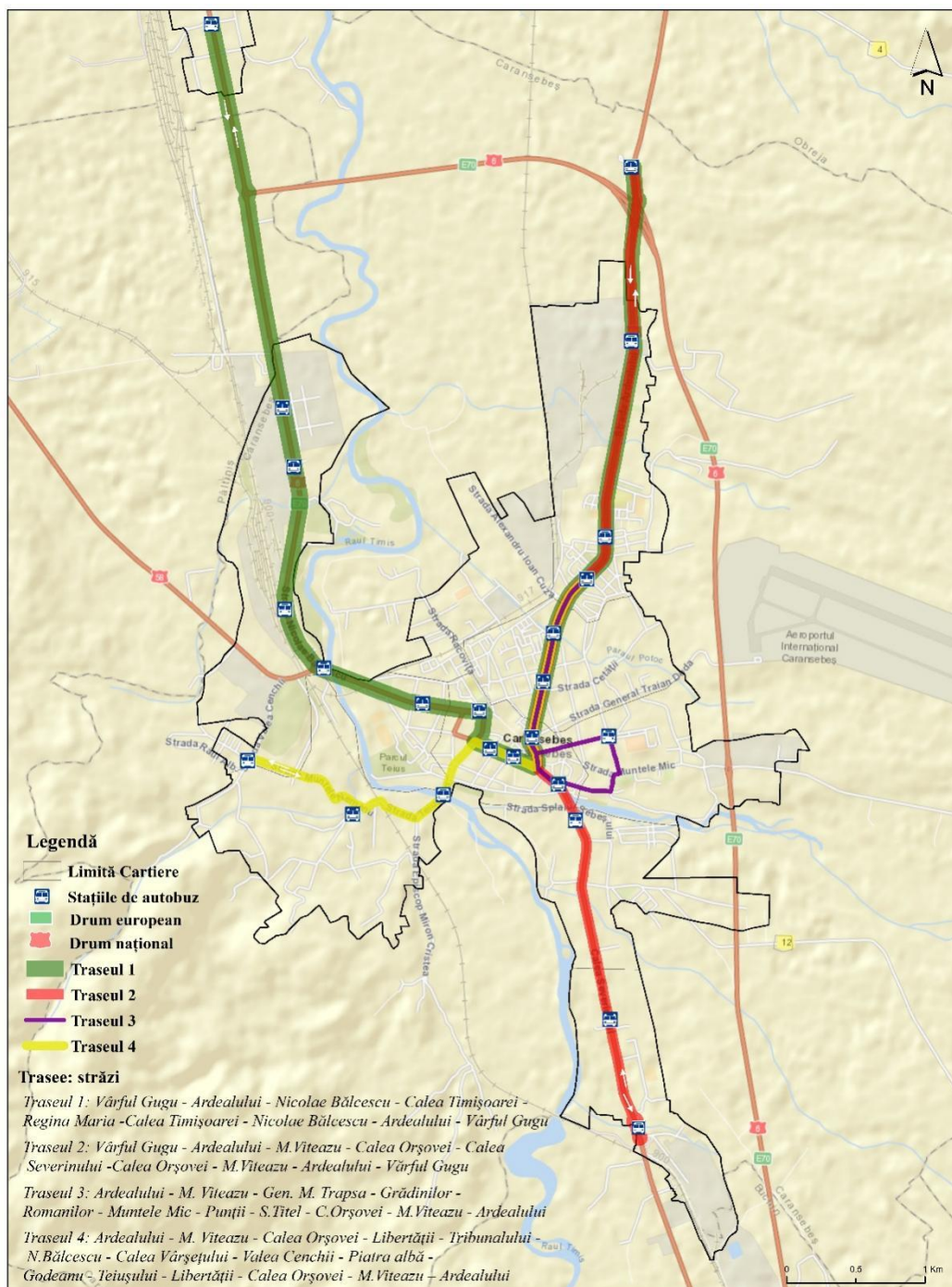


Fig. 3.36 Traseele serviciului public de transport persoane din Municipiul Caransebeș (2020)

O deosebită importanță trebuie acordată traficului pietonal și pistelor pentru bicicliști. *Arterele pietonale* sunt, deocamdată, insuficiente în Caransebeș și ele sunt prezente doar în zona centrală (strada Mitropolit N. Corneanu, Piața Revoluției). Pot fi imaginate, însă, și alte trasee pietonale, care să asigure conexiunea cu principalele puncte de interes (obiective turistice) ale orașului (străzile Vasile Alecsandri, E. Zăcan).

Deși, structura orașului și distanțele relativ mici permit tranzitarea facilă a orașului de către bicicliști, iar conform unui recent sondaj (PMUD, 2019), circa 40% din populația

orașului folosește ca mijloc principal de deplasare bicicleta, deocamdată, *pistele pentru bicicliști* lipsesc. Avantajele acestui mod de transport sunt evidente: reducerea traficului auto, sporirea siguranței circulației rutiere, reducerea poluării atmosferice și a celei fonice, mai puține spații rezervate parcajelor etc. Pentru rezolvarea acestei situații în *Planul de mobilitate urbană durabilă (2019)* a fost propusă construirea pistelor de bicicliști pentru un număr de 22 de străzi, ce însumează o lungime totală de 33 km.

În urma analizei situației actuale se constată o deficiență în ceea ce privește *numărul de locuri de parcare*, atât din punct de vedere calitativ, dar și cantitativ. Se impune optimizarea spațiilor dintre blocuri și construirea de parcări în special în zonele care generează transport, cum ar fi instituțiile de învățământ, serviciile publice, centre comerciale și alte puncte de atracție ale populației. În acest sens *Planul de mobilitate urbană durabilă* elaborat în 2019 prevede suplimentarea capacității parcarilor prin reorganizarea spațiului și amenajarea de noi locuri de parcare în următoarele zone: în dreptul sediului Poliției locale – intrarea în Caransebeș dinspre Resița; înainte de intrarea în zona centrală – intrarea dinspre București acces lateral dreapta; în zona comercială – intrarea dinspre Hațeg. Suprafață totală aproximativă dimensionată va ajunge la 4.000–4.500 m², iar numărul aproximativ de locuri de parcare nou create va fi de 390 locuri la dimensiunea de 2,30 x 5,00 m.

III.6. ÎNVĂȚĂMÂNTUL ȘI CULTURA

ÎNVĂȚĂMÂNTUL

Municipiul Caransebeș dispune de unități de învățământ preuniversitar.

Indicatorii cantitativi specifici relevanți pentru identificarea tendințelor de evoluție ale sistemului de învățământ evidențiază situații ușor diferențiate pentru dimensiunile avute în vedere (tab. 3.14).

Tab. 3.14 Indicatori ai sistemului de învățământ preuniversitar din Municipiul Caransebeș

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Număr total unități de învățământ	10	10	10	10	10	14
Număr unități învățământ preșcolar	3	3	3	3	3	3
Număr unități învățământ primar și gimnazial	1	1	1	1	1	4
Număr unități învățământ liceal și postliceal	6	6	6	6	6	7
Populație școlară (total), din care:	6220	6114	6140	6123	6116	6296
Nr. preșcolari	752	767	740	721	780	737
Nr. elevi în învățământul primar	1175	1159	1181	1197	1195	1122
Nr. elevi în învățământul gimnazial	1119	1057	1009	968	972	909
Nr. elevi în învățământul liceal	2702	2583	2617	2654	2582	2527
Nr. elevi în învățământul postliceal	323	381	408	375	367	783
Nr. elevi în învățământul profesional	109	139	141	171	181	218
Nr. cadre didactice (total), din care:	402	402	405	446	439	430
Nr. cadre didactice în învățământul preșcolar	59	58	60	57	56	44
Nr. cadre didactice în învățământul primar	39	25	55	45	46	55
Nr. cadre didactice în învățământul gimnazial	46	38	41	38	44	55
Nr. cadre didactice în învățământul liceal	258	271	249	296	283	276

Sursa datelor: INSSE și ISJ Caraș-Severin

Numărul unităților de învățământ preuniversitar a crescut, ca urmare a apariției unităților private.

Populația școlară a cunoscut o ușoară scădere de 1,67% în ultimii 5 ani, evoluția fiind diferențiată pe cicluri de învățământ: creșteri a înregistrat numărul elevilor din școlile profesionale (+66,05%), urmat de cel al elevilor din școlile postliceale (+13,6%) și de cel al preșcolarilor (+3,5%). S-au înregistrat scăderi ale numărului elevilor din gimnaziu (-13,13%), din licee (-4,44%), respectiv al celor din învățământul primar (-1,7%) (fig. 2.37).

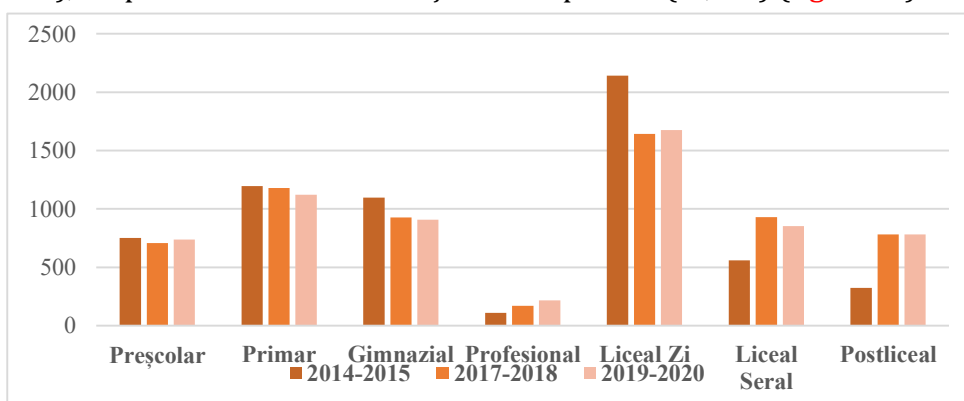


Fig. 3.37 Distribuția și evoluția numărului de elevi, pe cicluri de învățământ, din Caransebeș

Sursa: ISJ Caransebeș

Numărul total al cadrelor didactice prezintă o scădere mai mare decât cea a elevilor: de 6,38% (vezi tab. 3.14).

Se remarcă, și în acest caz, diferențieri pe cicluri; astfel, personalul din învățământul preșcolar a înregistrat cea mai mare scădere: -5,08%, urmat de cel din învățământul gimnazial: -4,3%, în vreme ce învățământul primar a cunoscut o ușoară creștere a numărului de cadre didactice (+1,79%), iar învățământul liceal și postliceal, o creștere mai consistentă, de +9,68%.

În prezent, Municipiul Caransebeș dispune de 12 unități de învățământ preuniversitar (Tab XX), dintre care 8 publice și 4 private. Unitățile proprietate publică includ: două unități de învățământ preșcolar (cu alte 10 unități arondate), două colegii naționale, care dețin învățământ primar, gimnazial și liceal (profil teoretic și vocațional), 3 colegii tehnologice care dețin învățământ liceal, profesional și postliceal și un seminar teologic. Unitățile private sunt reprezentate de o grădiniță, 1 liceu tehnologic și două școli postliceale sanitare (tab. 3.15).

Tabel 3.15 Situația centralizată a unităților de învățământ din Municipiul Caransebeș (2019)

Denumire	Forma de învățământ	Total clase	Total elevi	Personal didactic
UNITĂȚI PUBLICE				
GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.2 CARANSEBEȘ	Program prelungit	5	117	11
Unități subordonate:				
GRĂDINIȚA CU PROGRAM NORMAL NR.1 „SFANTA FILOFTEIA“ CARANSEBEȘ	Program normal	2	40	2
GRĂDINIȚA CU PROGRAM NORMAL NR.2 CARANSEBEȘ	Program normal	1	27	1
GRĂDINIȚA CU PROGRAM NORMAL NR.3 CARANSEBEȘ	Program normal	1	16	1
GRĂDINIȚA CU PROGRAM NORMAL NR.5 CARANSEBEȘ	Program normal	1	24	1
GRĂDINIȚA CU PROGRAM NORMAL NR.8 CARANSEBEȘ	Program normal	1	18	1
GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.1 CARANSEBEȘ	Program prelungit	4	95	8
GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.3 CARANSEBEȘ	Program prelungit	2	40	4
GRĂDINIȚA CU PROGRAM NORMAL JUPA	Program normal	1	16	1
GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.4 CARANSEBEȘ	Program prelungit	6	142	13
Unități subordonate:				
GRĂDINIȚA CU PROGRAM NORMAL NR.4 CARANSEBEȘ	Program normal	2	50	0
GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.5 CARANSEBEȘ	Program normal	2	42	0
GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT NR.5 CARANSEBEȘ	Program prelungit	4	93	0
COLEGIUL NAȚIONAL "C.D. LOGA" CARANSEBEȘ	Primar - Zi	19	417	19
	Gimnazial - Zi	14	321	23
	Liceu - Zi	16	462	45
	Primar - Zi	15	435	21

COLEGIUL NAȚIONAL "TRAIAN DODA" CARANSEBEȘ	Gimnazial - Zi	11	324	16
	Liceu - Zi	16	446	27
LICEUL TEHNOLOGIC "DACIA" CARANSEBEȘ	Primar - Zi	4	63	4
	Gimnazial - Zi	4	53	0
	Invățământ profesional	4	69	0
	Liceu - Seral	11	369	0
	Liceu - Zi	15	379	67
	Postliceal - BUGET	4	114	0
LICEUL TEHNOLOGIC "DECEBAL" CARANSEBEȘ	Primar - Zi	10	207	11
	a doua șansă secundar inferior	2	33	0
	Gimnazial - Zi	9	178	16
	Invățământ profesional	3	42	2
	Liceu - Seral	8	254	0
	Liceu - Zi	8	188	30
	Postliceal	4	115	2
LICEUL TEHNOLOGIC "TRANDAFIR COCÂRLĂ" CARANSEBEȘ	Invățământ dual	1	15	5
	Invățământ profesional	5	92	8
	Liceu - Seral	9	229	11
	Liceu - Zi	5	94	10
	Postliceal - BUGET	3	87	5
SEMINARUL TEOLOGIC ORTODOX "EPISCOP IOAN POPASU" CARANSEBEȘ	Liceu - Zi	4	95	18
UNITĂȚI PRIVATE				
GRĂDINIȚA "SF. URSULA" CARANSEBEȘ	Program normal	2	35	2
LICEUL TEHNOLOGIC "MAX AUSNIT" CARANSEBEȘ	Liceu - Zi	2	11	15
ȘCOALA POSTLICEALĂ SANITARĂ "BANATUL" CARANSEBEȘ	Postliceal - TAXA	7	253	15
ȘCOALA POSTLICEALĂ SANITARĂ "CAROL DAVILA" CARANSEBEȘ	Postliceal - TAXA	8	214	16

Sursa datelor: Inspectoratul Școlar General Caraș-Severin

Din punctul de vedere al distribuției spațiale, remarcăm că marea majoritate a unităților de învățământ - cca 70% - sunt localizate pe o rază de 1 km în jurul Centrului orașului, 24% sunt localizate între raza de 1 km și cea de 2 km față de centru și doar 8% dincolo de această distanță (fig. 3.38).

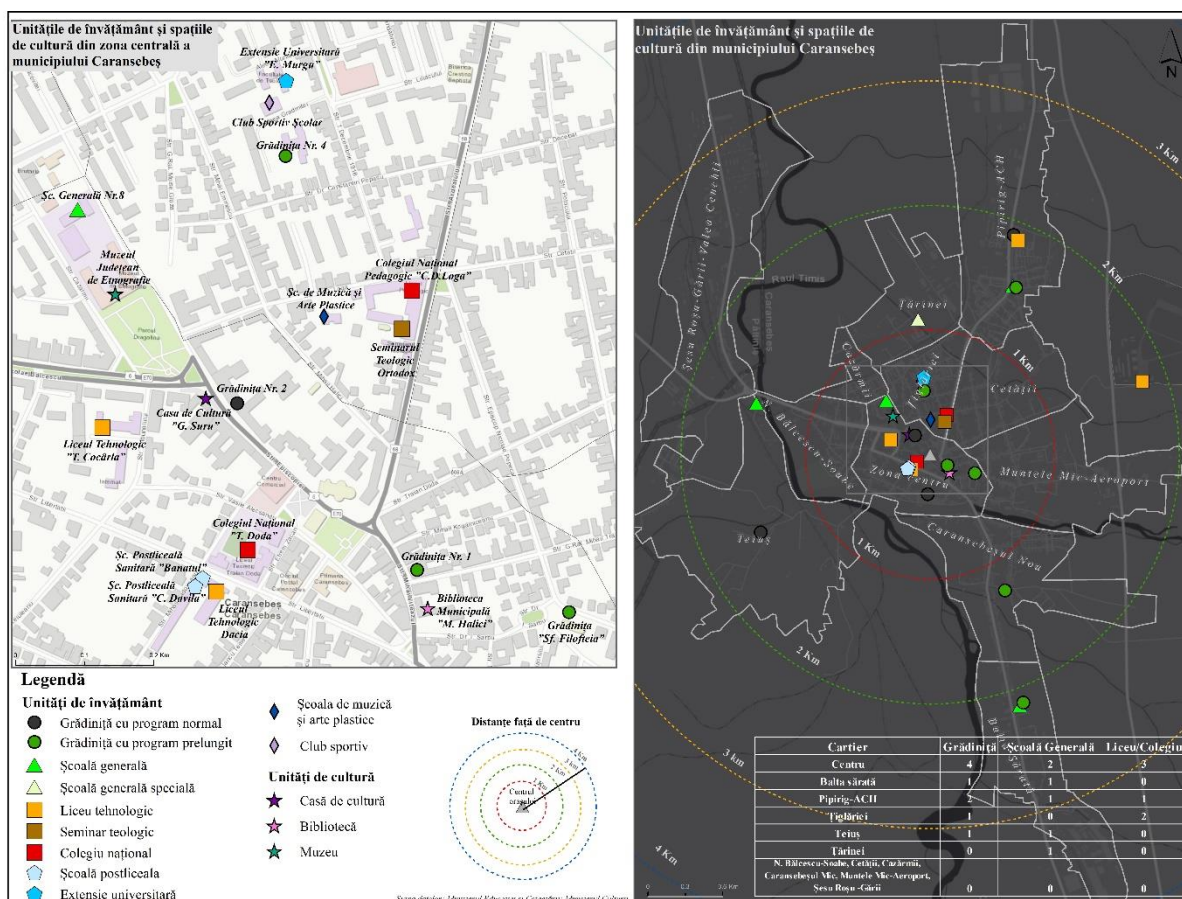


Figura 3.38 Distribuția spațială a unităților de învățământ în municipiul Caransebeș (2019)

Cele mai numeroase unități școlare sunt în cadrul învățământului **preșcolar**: 12 unități – cu personalitate juridică, respectiv arondate acestora. Acestea sunt localizate predominant în zona centrală, dar sunt prezente și în unele cartiere rezidențiale (Balta Sărată, Pipirig-ACH, Țiglariei, Teiuș). Grădinițele cu program prelungit dețin cca 70% din numărul de preșcolari (fig. 3.39).

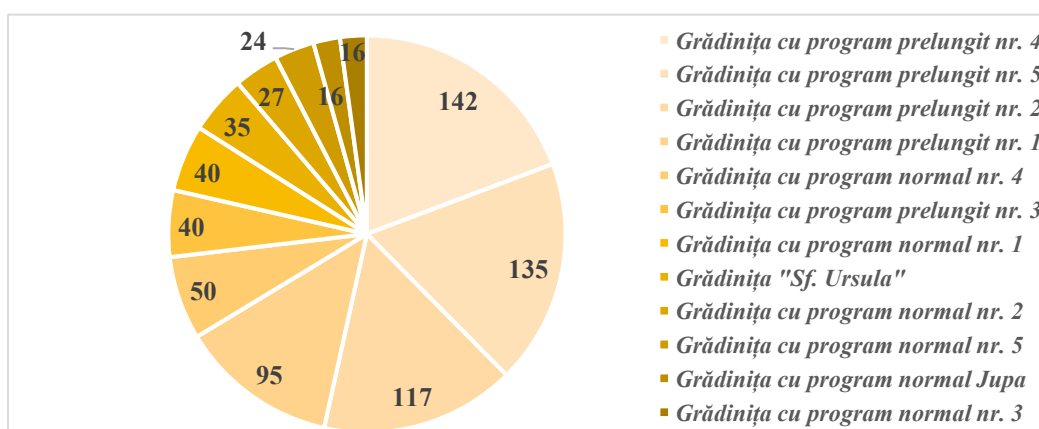


Figura 3.39 Distribuția copiilor pe grădinițe
Sursa: ISJ Caransebeș (An școlar 2019-2020)

Există 9 unități de învățământ dețin învățământul **primar, gimnazial, liceal și postliceal**: două colegii naționale, trei licee tehnologice (două de stat și unul privat), un seminar teologic ortodox, două școli postliceale private:

- Colegiul Național "C.D. Loga": învățământ primar, gimnazial, liceal (filieră teoretică și vocational – profil pedagogic);
- Colegiul Național "Traian DODA": învățământ primar, gimnazial, liceal (filieră teoretică: profil real și profil uman);
- Liceul Tehnologic "Dacia": învățământ primar, gimnazial, liceal filieră tehnologică și învățământ postliceal;
- Liceul Tehnologic "Decebal": învățământ primar, gimnazial, liceal (filieră tehnologică) și învățământ postliceal;
- Liceul Tehnologic "T. Cocârlă" învățământ liceal (filieră tehnologică), dual și învățământ postliceal;
- Liceul Tehnologic "Max Ausnit": învățământ liceal (filieră tehnologic);
- două școli postliceale cu profil sanitar; Școala Postliceală Sanitară "Banatul" Caransebeș, respectiv Școala Postliceală Sanitară "Carol Davila" Caransebeș.

Cel mai mare număr de elevi se concentrează în cele două colegii naționale (în jur de 1200 de elevi în fiecare, cu ponderi sensibil egale la nivelul ciclurilor primar și liceal și ușor mai mici la gimnaziu), după care urmează, cu peste 1000 de elevi, Liceul Tehnologic „Dacia” (cu 90% din elevi la liceu, școala profesională și ponderi mici la celelalte niveluri), respectiv Liceul Tehnologic „Decebal”, unde există o repartiție mai echilibrată a elevilor pe diferitele cicluri și forme de învățământ (fig. 3.40).

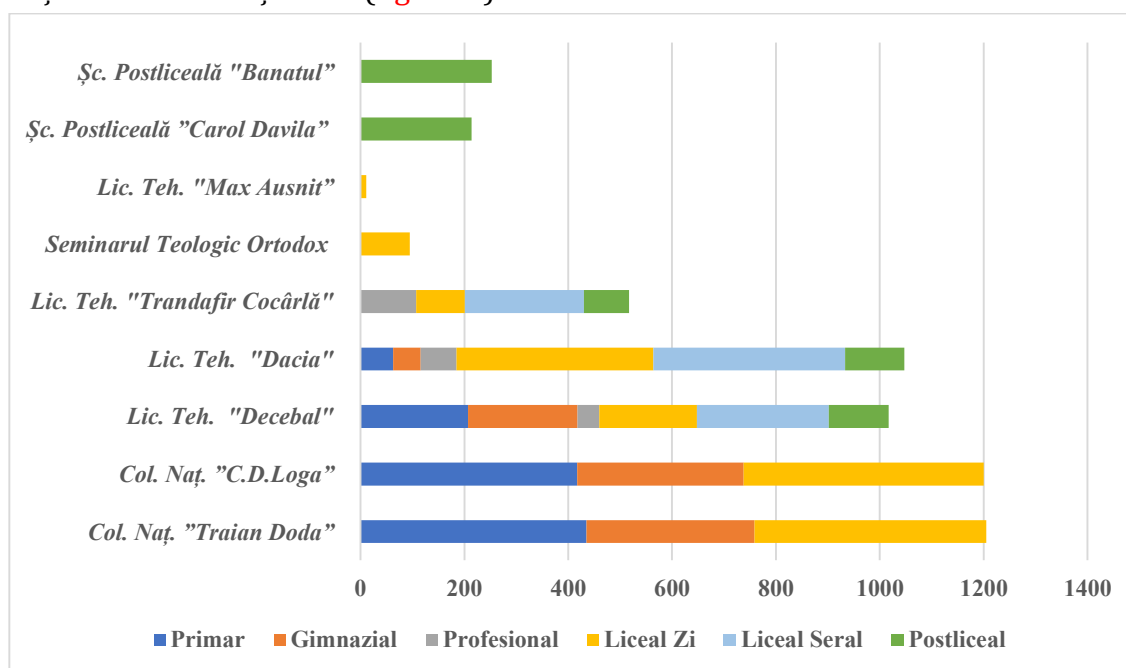


Figura 3.40 Distribuția elevilor la nivelul unităților școlare din Caransebeș

Sursa: ISJ Caransebeș (An școlar 2019-2020)

Un indicator de calitate a învățământului se obține raportând numărul de elevi la cel al cadrelor didactice (tab. 3.16).

Tabelul 3.16 Numărul de elevi/preșcolari per cadru didactic (2018)

Ciclul de învățământ	Municipiul Caransebeș	România	Uniunea Europeană

învățământ preșcolar	16,75	15,18	14,1
învățământ primar	20,4	19,34	14,7
învățământ gimnazial	16,52	10,73	12,4
învățământ liceal	9,15	11,69	12,2

Sursa datelor: INSSE, Eurostat - date calculate

Exceptând învățământul liceal, la toate celelalte niveluri, acest indicator prezintă valori superioare mediei naționale și considerabil mai mari decât cea europeană

Învățământului liceal organizat la seral se evidențiază prin cea mai critică situație, cu peste 70 de elevi per cadru didactic, conform statisticilor ISJ Caraș-Severin (fig. 3.41).

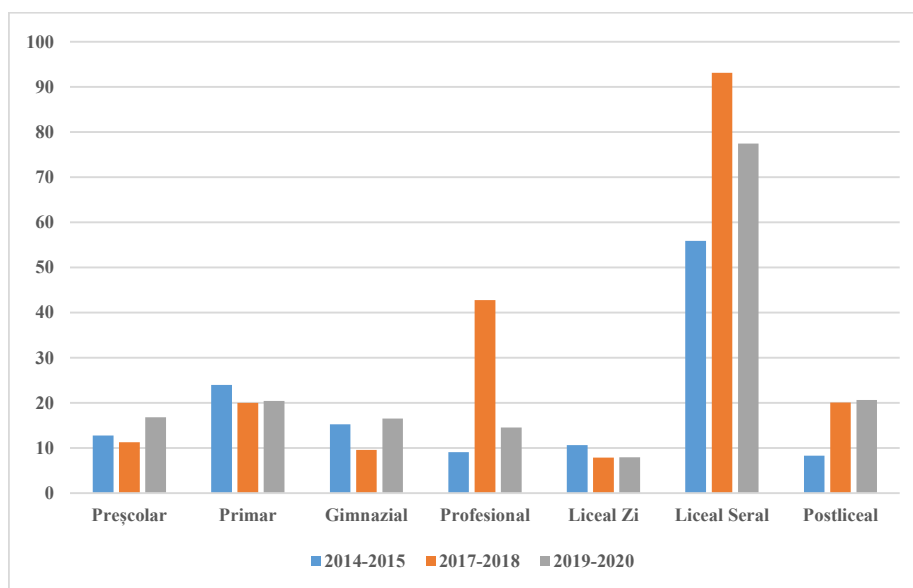


Figura 3.41 Evoluția indicatorului nr. elevi/cadru didactic, pe niveluri și forme de învățământ
(date calculate cf. statisticilor ISJ Caraș-Severin)

Remarcăm faptul că situația este diferențiată între grădinițele cu program normal – care prezintă un număr mult mai mare de copii raportat la personalul didactic și nedidactic – comparativ cu grădinițele cu program prelungit (fig. 3.42).

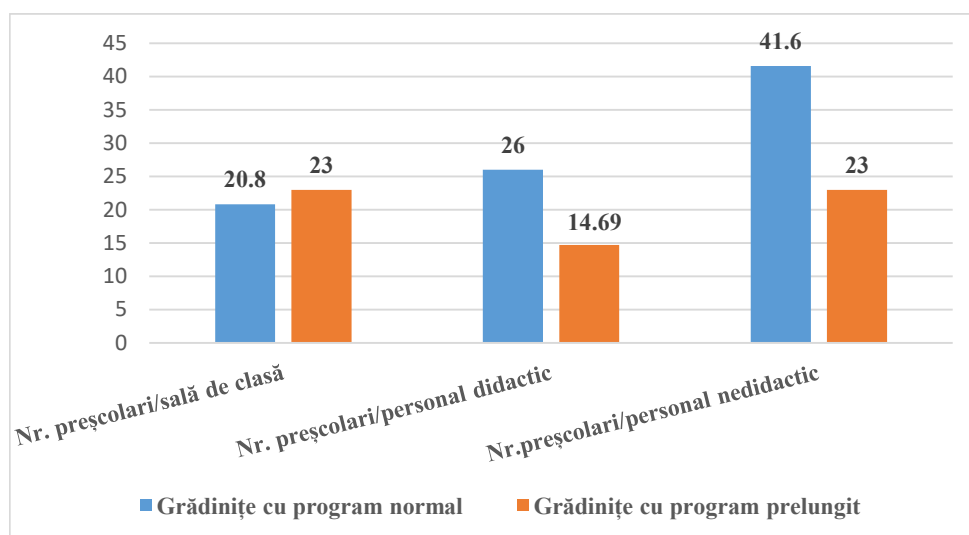


Figura 3.42 Evoluția indicatorilor specifici la nivelul grădinițelor
(date calculate cf. statisticilor ISJ Caraș-Severin)

96% din personalul didactic din unitățile de învățământ este calificat (cf. Raportului privind starea economică și social a Municipiului Caransebeș, 2019).

O premisă importantă a calității învățământului o constituie asigurarea spațiilor cu funcționalități specific - săli de clasă, cabinet, laboratoare etc -, respectiv dotarea. Situații se prezintă diferit, pe cicluri de învățământ (tab. 3.17). Astfel, la nivelul învățământului primar și gimnazia, situația este staționară

Tabel 3.17 Dotările învățământului

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
săli de clasă	238	243	248	245	244	232
laboratoare	30	31	33	35	35	36
săli de sport	6	6	4	4	5	6
terenuri de sport	4	3	2	2	2	2
număr PC	399	382	380	375	397	409
număr PC în unități preșcolare	11	11	13	13	20	15
număr PC în unități școlare	374	357	353	348	363	380

Sursa datelor: INSSE

Analiza densității elevilor și preșcolariilor în sălile de clasă evidențiază o situație mai critică la nivelul unităților de învățământ preșcolar – unde se depășește pragul actualmente permis, de 20 de copii per sală de clasă (vezi fig. 3.43).

Conform statisticilor INSSE, dotarea cu computer este insuficientă, întrucât la 1 PC revin 14,62 elevi. față de o medie națională de 8,57.

Unitățile școlare dețin următoarele spații destinate activităților instructive-educative, consemnate în baza de date a ISJ Caraș-Severin:

- Grădinița Sf. Ursula: două săli de clasă;
- Grădinița cu program normal Jupa: două săli de clasă;
- Grădinița cu program normal nr. 1: 3 săli de clasă;
- Grădinița cu program normal nr. 2: 3 săli de clasă;

- Grădinița cu program normal nr. 3: două sălde clasă;
- Grădinița cu program normal nr. 4: două săli de clasă;
- Grădinița cu program normal nr. 5: 3 săli de clasă; o sală festivă;
- Grădinița cu program normal nr. 8: două săli de clasă;
- Grădinița cu program prelungit nr. 1: 4 săli de clasă; sală de mese; 1 dormitor internat;
- Grădinița cu program prelungit nr. 2: 5 săli de clasă; 4 dormitoare; două săli de mese;
- Grădinița cu program prelungit nr. 3: 7 săli de clasă; o sală de mese; bibliotecă; cabinet medical; cabinet de logopedie; cabinet CRED (Curriculum relevant pentru educație deschisă);
- Grădinița cu program prelungit nr. 5: 7 săli de clasă; două săli de mese; 3 dormitoare; o sală de sport; cabinet medical;
- Colegiul Național „Traian Doda”: 43 săli de clasă; 7 laboratoare (1 pentru Chimie, 1 pentru Biologie, două pentru Fizică, două pentru Informatică); bibliotecă; două săli de sport; sală festivă; 1 cabinet pentru consiliere;

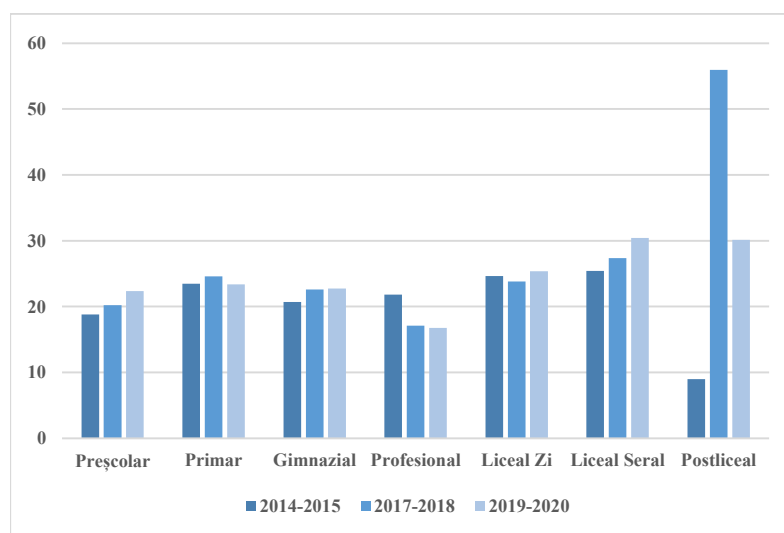


Figura 3.43 Numărul de elevi per sală de clasă, pe niveluri de învățământ (2019)

(sursa datelor: ISJ Caraș-Severin, date calculate)

- Colegiul Național „C. D. Loga”: 50 săli de clasă; 6 laboratoare (1 pentru Fizică, 1 pentru Chimie, 4 pentru Informatică; două săli de sport; bibliotecă; cabinet pentru consiliere; cabinet medical; sală festivă; cantină nefuncțională (în reabilitare);
- Liceu Tehnologic „Decebal”: 35 săli de clasă; 7 laboratoare (1 pentru Informatică); 4 ateliere; două biblioteci; sală de sport;
- Liceul tehnologic „T. Cocârlă”: 16 săli de clasă; 7 ateliere; 7 laboratoare (două pentru Mecanică; 1 Legislație; 1 pentru Fizică și Chimie, două pentru Informatică); două biblioteci; cabinet pentru consiliere;
- Liceul Tehnologic „Dacia”: 30 săli de clasă; 6 ateliere; 5 laboratoare (1 pentru Chimie, 1 pentru Fizică, 3 pentru Informatică); două biblioteci; sală de sport; cabinet pentru consiliere; sală de mese;
- Seminarul Teologic Ortodox „Episcop I. Popasu”: 5 săli de clasă; 1 laborator pentru Informatică; bibliotecă; sală de mese; internat (cu 10 camere).

Starea fizică a spațiilor destinate învățământului a fost ameliorată, în anul 2019, prin câteva lucrări de reabilitare, respectiv amenajare de care au beneficiat 7 unități de învățământ (tab. 3.18).

Tabelul 3.18 Lista lucrărilor de reabilitare și amenajare finanțate de primăria Municipiului Caransebeș, destinate unităților de învățământ

Denumire activității	Unitatea de învățământ beneficiară	Lucrări efectuate
Refacere acoperiș	Liceul Tehnologic Dacia	Schimbare elemente de structură, lăteți țiglă nouă, sistem pluvial nou, acces poartă, streșină nouă
Reparații fațadă	Liceul Tehnologic Dacia	Refacere tencuială completă, schimbare tâmplărie din lemn în PVC, tencuială decorativă
Reparații și zugrăveli camere	Grădinița PP5	Reparații cu glet, zugrăvire cu vopsea lavabilă și vopsire părți lemnoase și metalice
Zugrăveli	Grădinița PP4 și PP2	Reparații cu glet, zugrăvire cu vopsea lavabilă și vopsire părți lemnoase și metalice, gresie, faianță, înlocuire obiecte sanitare și corpuri iluminat
Amenajare sală de clasă	Colegiul Național Traian Doda	Montaj lambriuri, parchet, realizare perete despărțitor pe structură rigips
Reparații acoperiș sală sport	Liceul Tehnologic Decebal	Etanșare rosturi șarpantă

Sursa datelor: Raportul privind starea economică și socială a Municipiului Caransebeș (2019)

Pentru a evalua calitatea procesului de învățământ, se analizează rata de promovabilitate la examenele naționale, distribuția mediilor pe clase, respectiv rezultatele obținute la concursurile școlare de la nivel supralocal.

Rata de promovabilitate la **Examenul de Bacalaureat** a rămas aproape constantă în ultimii 3 ani, situându-se cu cca 10% sub media județeană (fig. 3.44).

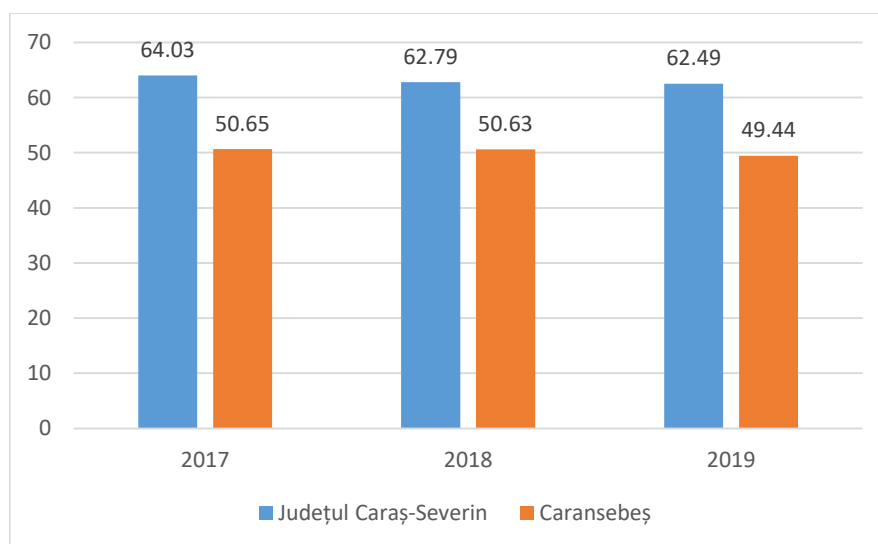


Figura 3.44 Evoluția ratei de promovabilitate la Examenul de Bacalaureat
(Sursa datelor: ISJ Caraș-Severin, date calculate)

Situația este, însă, nuanțată, dacă analizăm rezultatele la nivelul liceelor. Astfel, colegiile naționale se situează, în mod constant, cu cca 25% peste media județeană și 75% peste media de la nivelul Municipiului Caransebeș, seminarul teologic, foarte aproape de media județeană, în vreme ce la liceele tehnologice ratele de promovare sunt cu mult mai mici față de media județeană și cea locală (tab. 3.19).

Tabelul 3.19 Evoluția ratei de promovabilitate, pe licee (2017-2019)

UNITATEA ȘCOLARĂ	2017	2018	2019
COLEGIUL NAȚIONAL "TRAIAN DODA" CARANSEBEȘ	87.80%	91.89%	86.82%
COLEGIUL NAȚIONAL "C.D. LOGA" CARANSEBEȘ	87.02%	76.38%	85.71%
SEMINARUL TEOLOGIC ORTODOX "EPISCOP IOAN POPASU" CARANSEBEȘ	44.44%	61.11%	56.67%
LICEUL TEHNOLOGIC "DACIA" CARANSEBEȘ	41.56%	29.41%	30.77%
LICEUL TEHNOLOGIC "DECEBAL" CARANSEBEȘ	27.27%	25%	21.65%
LICEUL TEHNOLOGIC "TRANDAFIR COCĂRLĂ" CARANSEBEȘ	15.79%	20%	15%

Sursa: ISJ Caraș-Severin, date calculate

În privința distribuției mediilor pe clase, se constată că mediile de peste 7 au o pondere inferioară celei de la nivelul județului și – de asemenea, ponderea mediilor de peste 8 a înregistrat o ușoară scădere (fig. 3.45).

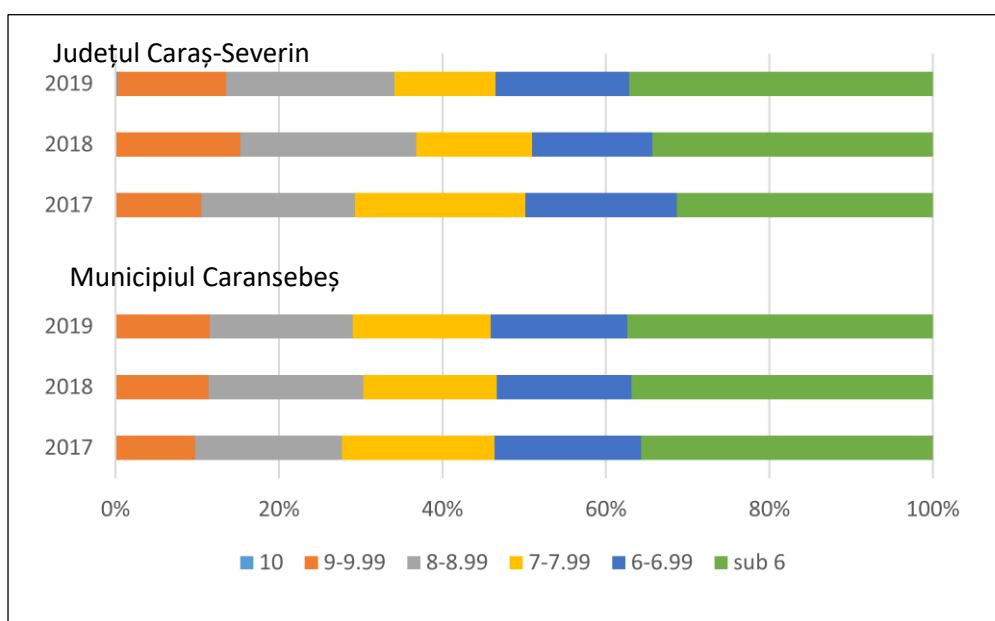


Figura 3.45 Evoluția distribuției pe clase, a mediilor obținute la Examenul de Bacalaureat
(Sursa: ISJ Caraș-Severin, date calculate)

Analiza de la nivelul liceelor, evidențiază o scădere a mediilor de peste 8 mai accentuată la Colegiul Național „C.D. Loga”, față de Colegiul Național „Traian Doda”, acesta din urmă prezentând și cele mai multe medii de peste 9 (fig. 3.46).

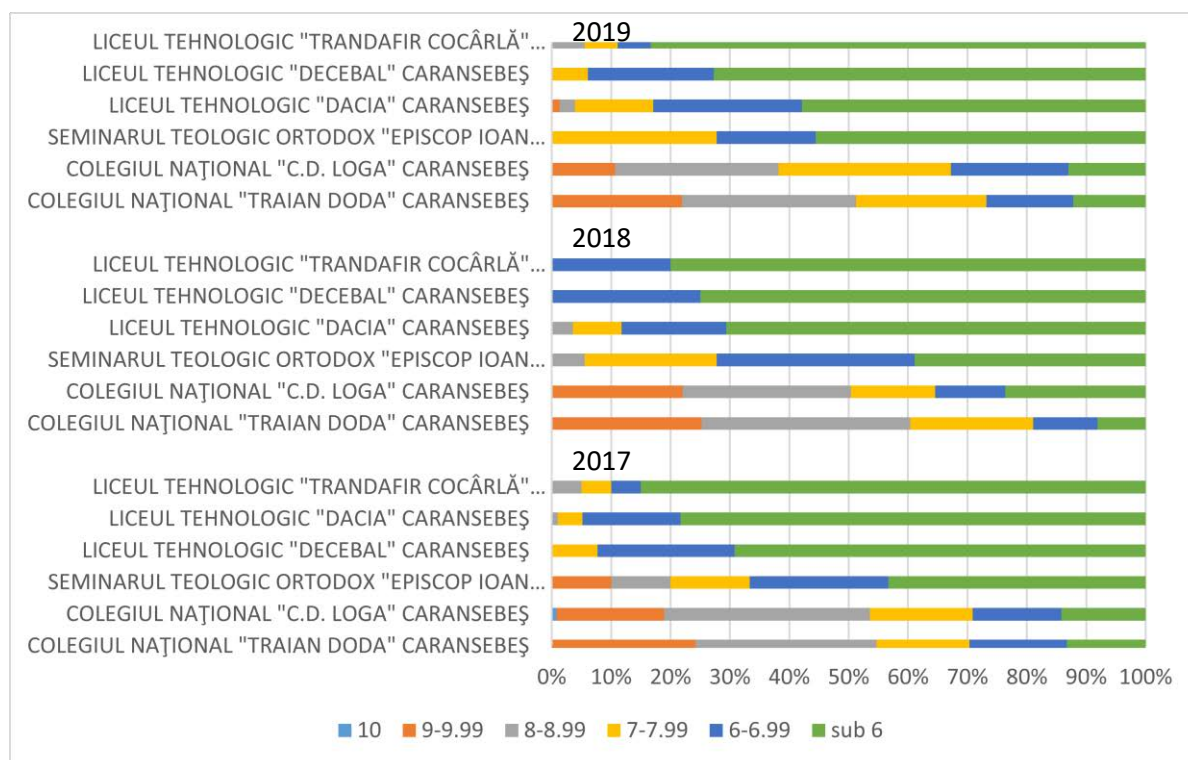


Figura 3.46 Evoluția distribuției pe clase a mediilor obținute la Examenul de Bacalaureat, la nivelul liceelor (Sursa: ISJ Caraș-Severin, date calculate)

Rata de promovare a **examenului de Evaluare Națională** a crescut în ultimii 2 ani, ajungând superioară celei de la nivel județean (fig. 3.47), însă se situează sub rata de promovabilitate de la nivelul mediului urban județean, respectiv sub rata de promovabilitate a Municipiului reședință de județ (fig. 3.48).

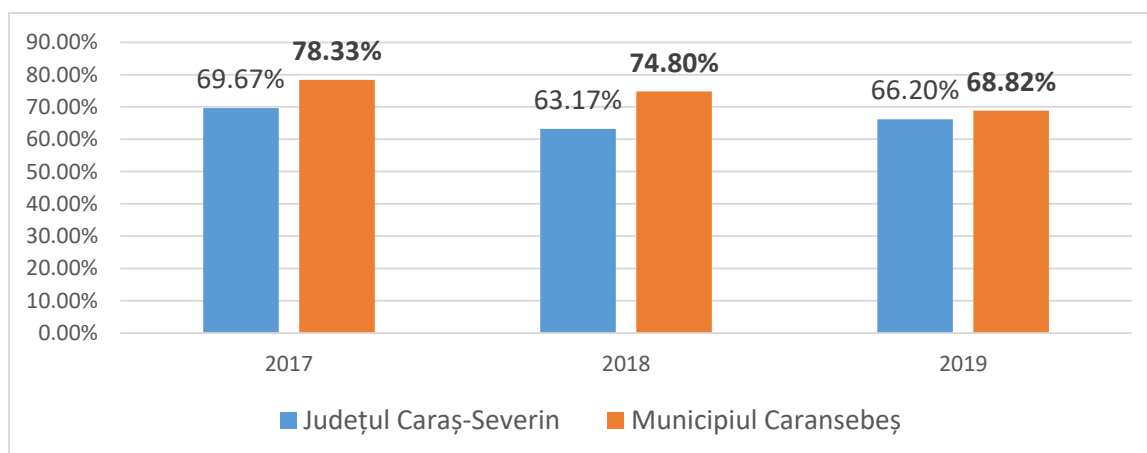


Figura 3.47 Evoluția ratei de promovabilitate la Evaluarea Națională în raport cu media județeană (2017-2019) (Sursa datelor: ISJ Caraș-Severin, date calculate)

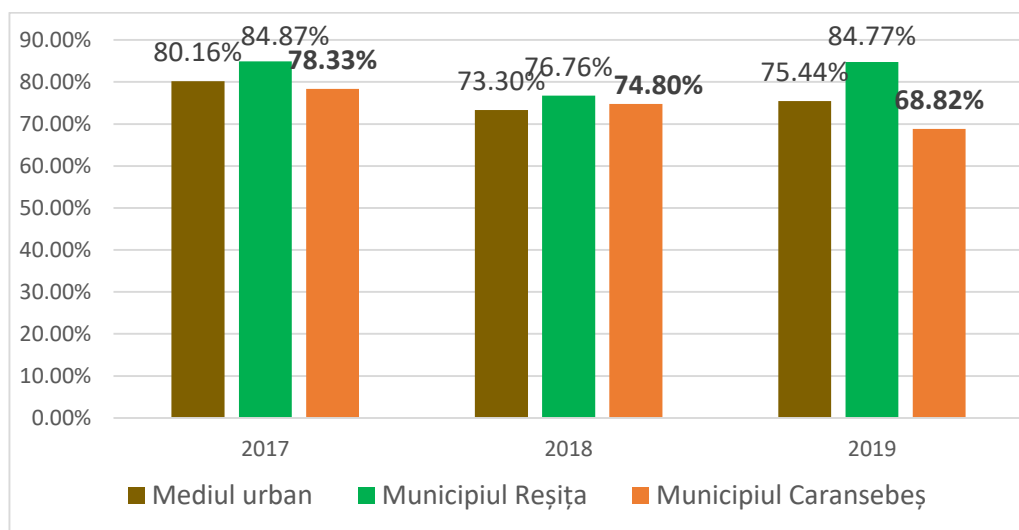


Figura 3.48 Evoluția ratei de promovare la Evaluarea Națională, în raport cu mediul urban și cu reședința de județ (2017-2019)

(Sursa datelor: ISJ Caraș-Severin, date calculate)

La nivelul unităților școlare, situația este diferențiată de la an la an, inclusiv în funcție și de numărul elevilor care se înscriu la examen, însă media ultimilor ani plasează pe primul loc Colegiul Național "Traian DODA", urmat de Național "C.D. LOGA" (fig. 3.49).

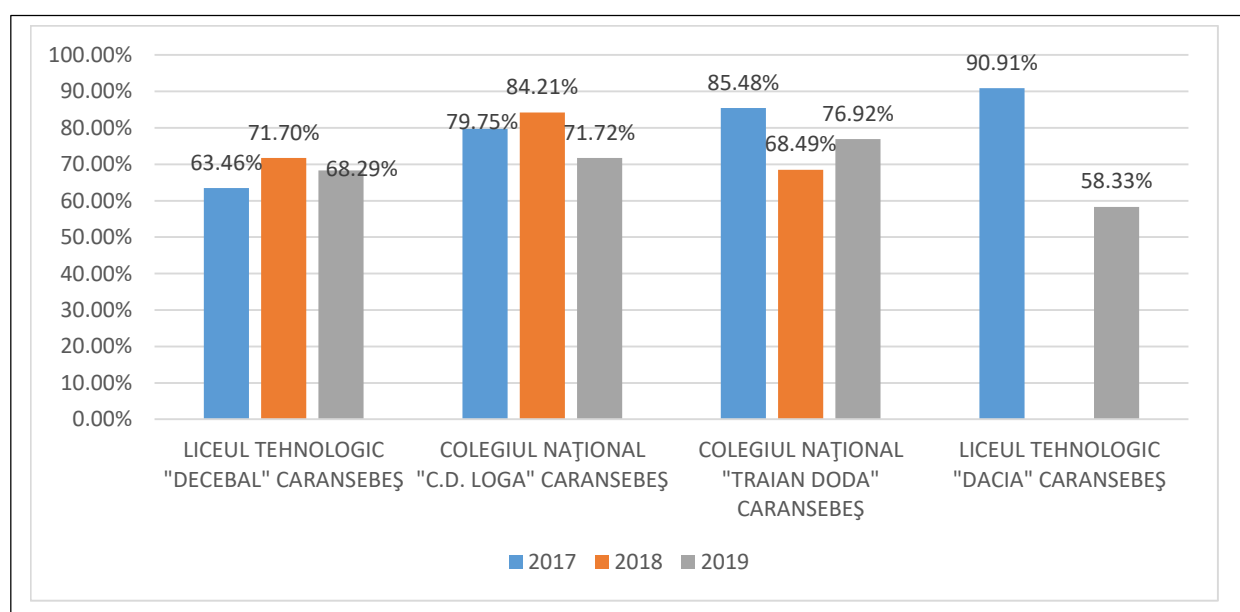


Fig. 3.49 Evoluția ratei de promovabilitate la Evaluarea Națională, la liceele din Caransebeș

(Sursa datelor: ISJ Caraș-Severin)

Analiza evoluției distribuției pe clase a mediilor obținute la Evaluarea Națională relevă creșterea de 3 ori a ponderii mediilor sub 5, precum și a celor din zona mediană (sub 7) și scăderea mediilor între 8 și 10 (fig. 3.50).

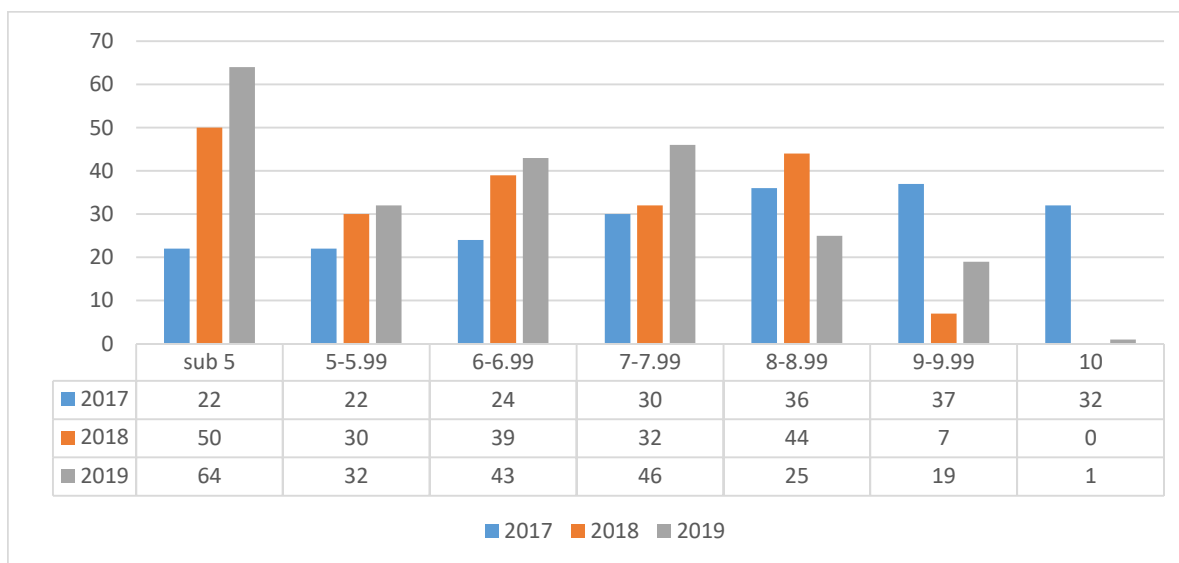


Figura 3.50 Evoluția distribuției pec lase a mediilor la Evaluarea Națională
(Sursa datelor: ISJ Caraș-Severin, date calculate)

Școlile care în mod tradițional prezintă cele mai bune rezultate la Evaluarea Națională au înregistrat și ele scăderi importante ale ponderii mediilor de peste 8: -24% la Colegiul Național „Traian Doda” și -35% la Colegiul Național „C. D. Loga” (fig. 3.51).

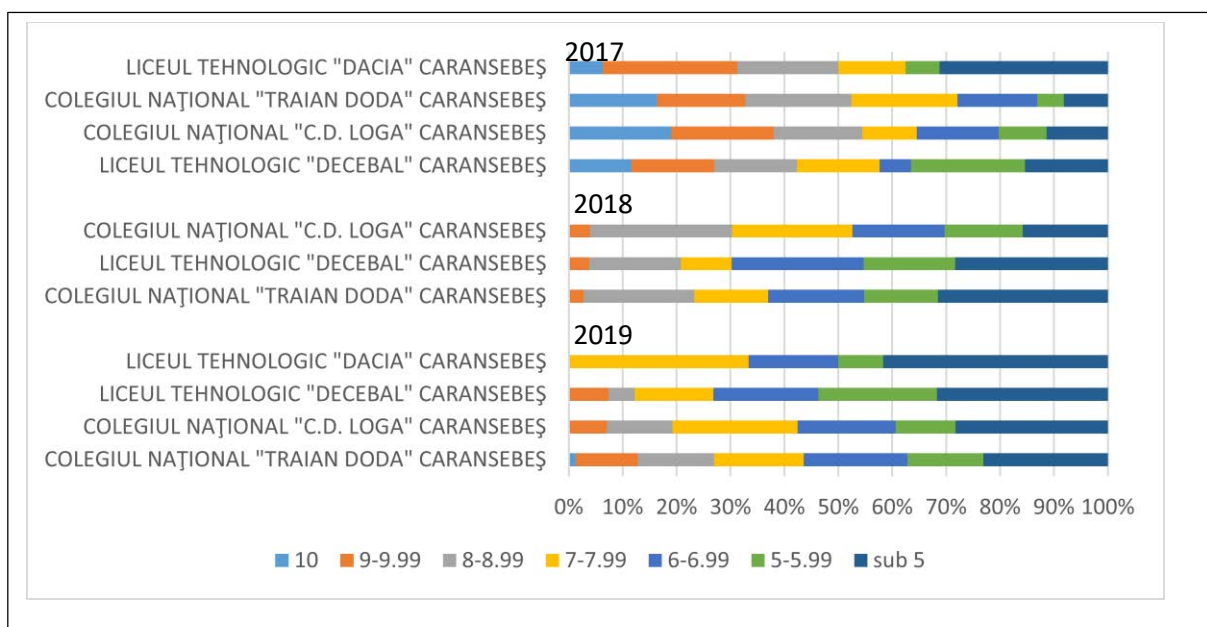


Figura 3.51 Evoluția distribuției pe clase și unități școlare, a mediilor obținute la Evaluarea Națională
(Sursa datelor: ISJ Caraș-Severin, date calculate)

Identificarea unor **performanțe școlare** în rândul elevilor din municipiul Caransebeș s-a făcut pe baza analizei datelor referitoare la participarea acestora la olimpiade și concursuri naționale sau regionale. Astfel, în 2018-2019, s-au obținut rezultate deosebite la

Olimpiada Națională de Religie pentru Seminarii și Licee Teologice Ortodoxe (premiul 1 și două premii speciale, Seminarul Teologic Ortodox „Episcop Ioan Popasu”), *Olimpiada de Lingvistică „Solomon Marcus”* (mențiune și premiul special, Colegiul Național „C. D. Loga”), *Olimpiada la disciplinele din aria curriculară „tehnologii”, domeniul mecanică* (mențiune, Liceul Tehnologic “Trandafir Cocârlă”), *Concursul Național de Comunicări Științifice la Chimie* (premiul 3, Colegiul Național “Traian Doda”) și *Concursului național de cultura și spiritualitate românească* (premiul special, Colegiul Național “Traian Doda).

În domeniul sportiv, se remarcă premiile obținute de elevii Colegiului Național “C. D. Loga” prin participarea la concursuri interjudețene de volei.

De asemenea, *Clubului Sportiv Școlar* a contribuit la înregistrarea unor performanțe sportive recunoscute la nivel local, județean și național. Astfel, în perioada 2019-2020, elevii clubului au obținut rezultate remarcabile la volei, prin participarea la Campionatul național de junioare (locul 2), la Campionatul Național Cadeți (locul 3) și la Campionatul Național de Minivolei (locul 1); la fotbal, prin participarea la Campionatul Național de Juniori (locul 4 și locul 7); la atletism, la Campionatul Național de Juniori (locurile 6-12).

CULTURA

Acțiunile culturale sunt organizate sub egida Primăriei Municipiului Caransebeș și a Consiliului Local al Municipiului Caransebeș, de principalele structuri locale - Casa de Cultură „George Suru”, Biblioteca Municipală „Mihail Halici” Caransebeș, Episcopia Caransebeșului, Cercul Militar Caransebeș, Muzeul de Etnografie și al Regimentului de Graniță Caransebeș, liceele și școlile din municipiu. Unele evenimente se organizează în colaborare cu alte instituții, cum ar fi, Direcția Județeană pentru Cultură Caraș-Severin, Centrul pentru Promovarea și Conservarea Culturii Tradiționale Caraș-Severin, Biblioteca Județeană „Paul Iorgovici.

Calendarul evenimentelor derulate în anul 2019 oferă o imagine exhaustivă a dinamismului cultural din Municipiul Caransebeș.

Astfel, în anul 2019, manifestările culturale ale Casei de Cultură „George Suru” au debutat la data de 15 ianuarie cu acțiunea dedicată omagierii marelui poet național Mihai Eminescu, acțiune realizată sub formă de concurs, cu tema „Repetabila iubire” în colaborare cu Biblioteca Municipală „Mihail Halici” Caransebeș, Colegiul Național „C. D. Loga” Caransebeș și Grupul Incanto Quarteto Timișoara, marcând Ziua Culturii Naționale Române.

În data de 29 ianuarie, la Cinematograful Luna a avut loc proiecția filmului documentar „Calea apelor” al regizorului Sabin Dorohoi, din seria de patru filme documentare „Banatul Montan”.

În data de 20 februarie s-a desfășurat Festivalul folclor „Velișcu Boldea”, cu spectacolul „Caraș, binecuvântat”.

În data de 2 martie, la Galeria de Artă „Corneliu Baba”, a avut loc întâlnirea cu Ioana Pârvulescu în cadrul Cercului de literatură, sub genericul „Fărămituri de lectură cu ceai”.

La Galeria de Artă „Corneliu Baba”, în data de 5 aprilie, a avut loc vernisajul expoziției „Sibiu 100”, acțiune organizată în colaborare cu Muzeul Național Brukenthal.

În data de 13 aprilie a avut loc lansarea volumelor autorului Daniel Vighi, în cadrul Cercului de literatură, sub genericul „Fărâmituri de lectură cu ceai”.

Un eveniment important în Agenda culturală a Casei de Cultură l-a reprezentat tradiționala „RUGĂ DE LA CARANSEBEȘ” unde, destinată păstrării și promovării tradițiilor folclorice ale zonei etnografice. În cadrul acestei manifestări s-a desfășurat Festivalul concurs „Luță Ioviță”, ediția a XXV-a.

Cu caracter cultural și religios este manifestarea dedicată Sărbătorii Sfinților Români, pe care Casa de Cultură a organizat-o împreună cu Episcopia Caransebeșului.

Zilele de 1 Mai și 9 Mai, respectiv Ziua Internațională a Muncii și Ziua Europei, au fost marcate prin manifestări specifice.

Ziua de 1 Iunie, Ziua Internațională a Copilului, a fost marcată de o serie întreagă de manifestări: expoziții colective ale copiilor și concurs de desene pe asfalt, concursuri de biciclete și de role, concursuri sportive și o serie de spectacole.

În data de 6 iunie au avut loc manifestări culturale prilejuite de marcarea Zilei eroilor.

În data de 28 iunie, s-a desfășurat o prezentare de carte, autoarea invitată fiind Ioana Ruja Păcurariu, cu romanul „Anima”.

În perioada 15 iunie-07 iulie, s-a desfășurat cea de-a XVI-a ediție a Taberei Internaționale de Sculptură (a treia în travertin) la care au participat sculptori din: Siria, China, Serbia, Israel, Canada, Franța, Spania și România.

În data de 23 iulie, la Galeria de Artă a avut loc vernisajul expoziției documentare „De la administrația austro-ungară la cea românească”.

În perioada 12-18 august s-a desfășurat cea de-a III-a ediție a Festivalului de Film Românesc, în colaborare cu UARF și Cinematograful Luna.

În perioada 16-18 august în zona Valea Cenchii, s-a desfășurat Festivalul Internațional „Gugulan Rock”.

În data de 20 noiembrie, în sala de spectacole a Casei de Cultură s-a desfășurat Festivalul pentru promovarea doinelor și baladelor românești „Traian Barbu”.

Ziua de 1 Decembrie, Ziua Națională a României a fost marcată prin evenimente specifice (depuneri de flori la Crucea Identității Naționale, parada Dispozitivului de Onoare, masă tradițională, spectacol folcloric), iar seara s-a încheiat cu un concert de muzică clasică, susținut de Ansamblul de coarde „Tymes Quartet” din Timișoara.

În perioada 9 – 20 decembrie au avut loc numeroase spectacole folclorice, de teatru și concerte de colinde susținute de elevii liceelor din oraș.

În data de 21 decembrie, alături de Asociația Luptătorilor în Revoluția din decembrie 1989, Casa de Cultură a fost coorganizator la desfășurarea evenimentelor specifice acestei manifestări.

Ultimul mare eveniment cultural al anului 2019 a fost cel dedicat „Revelionului 2020” organizat pentru a marca trecerea dintre ani prin spectacol de muzică și artificii.

Pe lângă acțiunile enumerate mai sus, Casa de Cultură a organizat lansări de carte, expoziții de pictură, cursuri de dans popular și sportiv, a găzduit numeroase companii teatrale din țară pentru a oferi publicului iubitor spectacole de teatru și muzică.

Biblioteca Municipală „Mihail Halici” Caransebeș derulează, în medie câte un eveniment pe lună

În anul 2019, Biblioteca municipală „Mihail Halici” din Caransebeș a realizat un număr de 11 acțiuni culturale:

- în 17 ianuarie: „Ziua Culturii Naționale - Repetabila iubire” manifestare cultural artistică de amploare, derulată pe scena Casei de Cultură „George Suru”, organizată în colaborare cu Colegiul Național C.D.Loga, Colegiul Național Traian Doda și Casa de Cultură „George Suru”. În programul activității s-au regăsit concursuri pe teme literare, de interpretare dramatică, de creații literare și de recitare, cei mai buni elevi fiind premiați.

- în 10 aprilie: „Code Kids – Copiii fac coding la Bibliotecă”, lansare oficială a programului de învățare de către copiii a coding-ului. Începând cu acest an biblioteca s-a înrolat într-un alt proiect național intitulat „Code Kids”, proiect al Fundației Progress realizat în parteneriat cu Asociația Etic și Romania American Foundation. În cadrul acestui proiect Fundația Progress a instruit doi ambasadori ai Bibliotecii Municipale, iar aceștia la rândul lor, cu sprijinul online al inițiatorilor, organizează săptămânal ședințe de coding în Sala Biblionet a bibliotecii.

- în 18 aprilie: „Cele mai frumoase povești” – manifestare organizată în colaborare cu Colegiul Național „Traian Doda”, Corp B și cu Cercul Militar Caransebeș, aflată la cea de-a XI-a ediție. Cu acest prilej copiii de la instituția de învățământ menționată au pregătit un program artistic ce a cuprins interpretarea unor cântece, recitare de poezii, punerea în scenă a unor piese de teatru, prezentare în power-point și o expoziție de lucrări plastice. Biblioteca a prezentat o parte din colecția de cărți pentru copii și i-a premiat pe micii interpreți.

-în lunile aprilie-mai: grupuri organizate de elevi, de la instituțiile de învățământ locale, au fost primite la bibliotecă, iar în cadrul acestor vizite tinerilor le-a fost prezentată oferta de carte a instituției, au fost vizionate povestiri de către cei mai mici, iar pentru elevii mai mari au fost organizate prezentări și dezbateri, având ca temă lectura preferată.

-în 05 iunie: „Ziua Internațională a Mediului – Un mediu sănătos începe cu tine” – acțiune desfășurată anual în colaborare cu Colegiul Național „Traia Doda –corp B”, ce are ca scop sensibilizarea publicului privind problemele de mediu prin intermediul pliantelor distribuite în acest sens și a dezbaterilor derulate în cadrul bibliotecii municipale. Activitatea s-a încheiat cu marșul verzilor.

-în 10 iunie: „Olimpiada cititului. Numele românesc și mândria de a-l purta”, concurs de promovare a lecturii organizat în colaborare cu Inspectoratul Școlar Județean Caraș-Severin, Fundația Culturală „Traian Cepoiu” Prahova și Colegiul Național „Traia Doda” Caransebeș. Manifestarea s-a derulat în cadrul proiectului regional „Societatea de lectură Nicolae Iorga” și s-a bucurat de participarea elevilor din mai multe localități: Arad, Iași, Drobeta Turnu-Severin, Hunedoara, Caransebeș. Cu acest prilej au fost premiate cele mai bune lucrări.

- în 18 iulie: „Retrospectiva cărții săptămânii”, a fost organizată o expoziție ce a avut ca punct central cărțile propuse a fi citite prin afișele săptămânale realizate de către bibliotecă și afișate în mijloacele de transport în comun

- în 03 august: „Din galeria marilor scriitori români: Constantin Chiriță și Mihail Drumeș – romanele adolescenței” – a fost organizată o expoziție de cărți și referințe critice însoțite de comentarii și dezbateri vis-à-vis de operele celor doi autori.

- în 16 septembrie: „Incursiune în poezia românească George Coșbuc și George Bacovia”, sărbătorii lunii septembrie, a fost organizată o expoziție de cărți și referințe critice însoțite de comentarii și dezbateri vis-à-vis de operele celor doi autori.

- în 27 noiembrie: „Bătălia cărților” – manifestare de amploare derulată în colaborare cu Primăria municipiului Caransebeș. Activitatea s-a derulat în perioada aprilie – octombrie, pe două categorii de vârstă, respectiv 11-13 ani (copii) și 14-18 ani (adolescenți), în cadrul ei, tinerii având obligația să citească 10 cărți (propuse de Asociația Națională a Bibliotecilor Publice din România), iar pentru fiecare carte li s-a cerut participanților să întocmească o fișă de lectură cu câteva solicitări specifice categoriei de vârstă. S-au acordat premii speciale pentru cele mai bune fișe de lectură, pentru cea mai bună fișă de lectură a Cărții anului și premii speciale finaliștilor. De asemenea, finaliștii au participat la concursul - dezbateri „Convinge-mă să citesc!” în urma caruia au fost aleși de către un juriu format din cadre didactice cititorii anului: un copil și un adolescent. Premiile au fost foarte consistente, valoarea totală a acestora fiind de 9.500 lei.

În cursul lunii decembrie 2019 s-a realizat renovarea sălii pentru copii, cu materiale asigurate din bugetul instituției și manopera Serviciului Public Întreținere și Reparații. De asemenea, a fost atins obiectivul propus în ceea ce privește îmbogățirea fondului de carte, derulând în cursul anului 2019 achiziții de cărți în valoare totală de 9.000 lei.

Activitățile prezentate succint mai sus acoperă o mare varietate de domenii, au grupuri țintă variate din rândul populației orașului și a zonei de polarizare a acestuia și adresabilitate supralocală.

III.7. SĂNĂTATEA ȘI ASISTENȚA SOCIALĂ

SĂNĂTATEA

În Municipiul Caransebeș există 98 unități care activează în domeniul sănătății, dintre care 10 în proprietate publică și 88 în proprietate privată. Numărul acestora a evoluat diferențiat, în ultimii 5 ani, marcând o scădere în cazul celor private, respectiv o ușoară creștere, în cazul celor private (tabelele 3.20 și 3.21).

Tabelul 3.20 Evoluția numărului de unități sanitare în proprietate publică, pe categorii, în intervalul 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Spitale	1	1	1	1	1
Dispensare medicale	1	1	1	1	1
Cabinete medicale școlare	7	7	3	3	3
Cabinete medicale de familie	1	:	:	:	:
Cabinete stomatologice	1	:	:	:	:
Cabinete medicale de specialitate	3	:	:	:	:
Farmacii	1	1	1	1	1
Laboratoare medicale	4	4	4	4	4
Total	19	14	10	10	10

Sursa datelor: INSSE

Tabelul 3.21 Evoluția numărului de unități sanitare în proprietate privată, pe categorii, în intervalul 2014-2018

Tipul de unitate sanitară	2014	2015	2016	2017	2018
Cabinete medicale de familie	18	20	20	17	17
Cabinete stomatologice	20	24	24	25	21
Cabinete medicale de specialitate	26	29	30	30	32
Farmacii	12	11	11	10	11
Laboratoare medicale	4	3	2	2	2
Laboratoare de tehnica dentara	7	7	5	6	5
Total	87	94	92	90	88

Sursa datelor: INSSE

La finalul celor 5 ani analizați, se observă înjumătățirea numărului de cabinete medicale școlare, faptul că nu există cabinete stomatologice publice, cabinete medicale de specialitate sau cabinete de tehnică dentară proprietate publică, fapt ce condiționează

accesul la servicii medicale de un anumit nivel al veniturilor. 89,79% din unitățile sanitare sunt private.

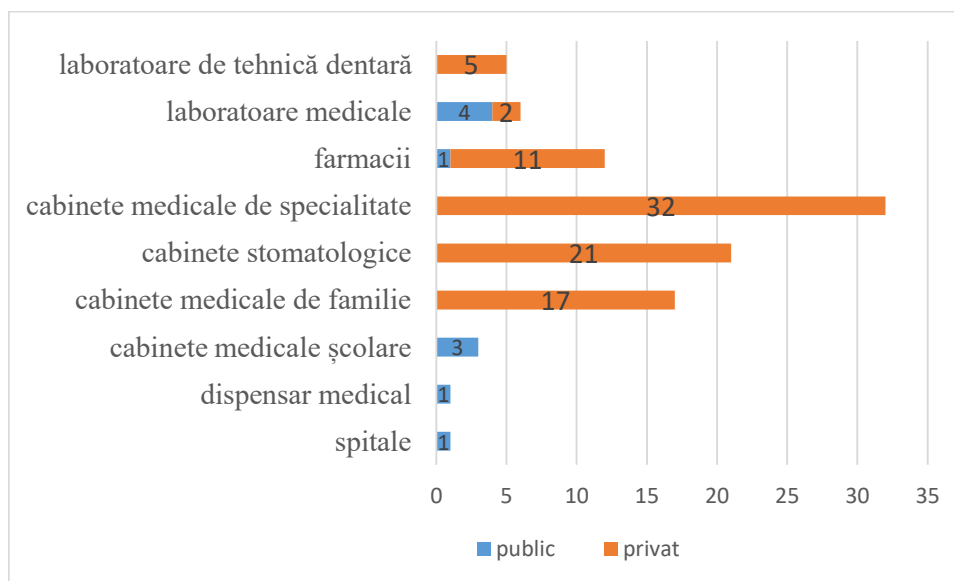


Fig. 3.52 Structura unităților sanitare din Municipiul Caransebeș, pe categorii de proprietate (2018)
(sursa datelor: INSSE)

Personalul medical include, în prezent, 476 de medici, farmaciști și personal sanitar mediu, cu 10% mai puțin decât în anul 2014. În ultimii 5 ani, numărul de medici a scăzut cu 22%, iar cel al personalului sanitar mediu din mediul privat, cu 25%. O situație aproape neschimbată prezintă numărul medicilor de familie din structuri private. O creștere nesemnificativă se constată în cazul stomatologilor și ușor mai însemnată, în cazul farmaciștilor (tab. 3.22).

Tabel 3.22 Evoluția personalului medical, pe categorii de proprietate ale unităților sanitare, în intervalul 2014-2018

		2014	2015	2016	2017	2018
Medici	Proprietate publică	80	67	67	63	62
	Proprietate privată	34	29	37	38	36
din total medici: medici de familie	Proprietate publică	1	:	:	:	:
	Proprietate private	18	17	18	17	17
Stomatologi	Proprietate publică	2	2	2	2	2
	Proprietate private	20	25	24	22	21
Farmacisti	Proprietate publică	2	3	1	1	1
	Proprietate private	18	19	21	22	24
Personal sanitar mediu	Proprietate publică	244	230	227	226	232
	Proprietate privată	108	66	76	75	81
TOTAL		527	458	473	466	476

Sursa: INSSE

Repartizarea personalului medical pe unități, după categoriile de proprietate, relevă faptul că 62% din personalul sanitar este deținut de unitățile publice, ca urmare a existenței, în Municipiul Caransebeș a Spitalului Municipal și a Serviciului de Ambulanță (fig. 3.53).

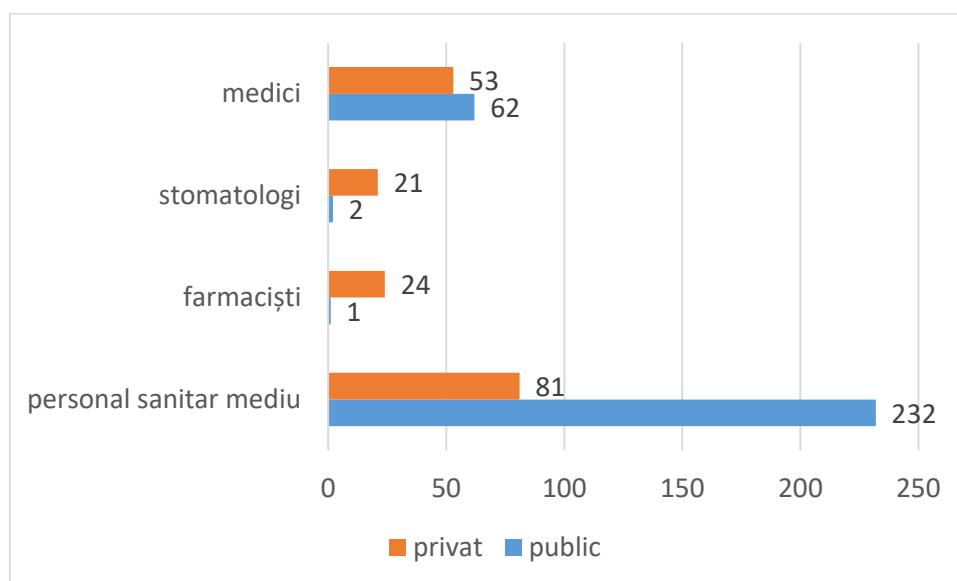


Figura 3.53 Structura personalului medical, pe categorii de proprietate a unităților sanitare (2018)

Raportul medici-număr de locuitori este de 3,98, fiind cu cca 30% mai mare decât media națională (2,8), respectiv de 8 ori mai mare față de media europeană.

Numărul paturilor din Spitalul Municipal de Urgență Caransebeș a rămas constant, în ultimii 4 ani: 388, insuficient, dacă avem în vedere arealul polarizat de oraș și starea de sănătate a populației, așa cum o relevă durata mare a spitalizării – 6,18 zile (cf. Raportului primarului, 2019).

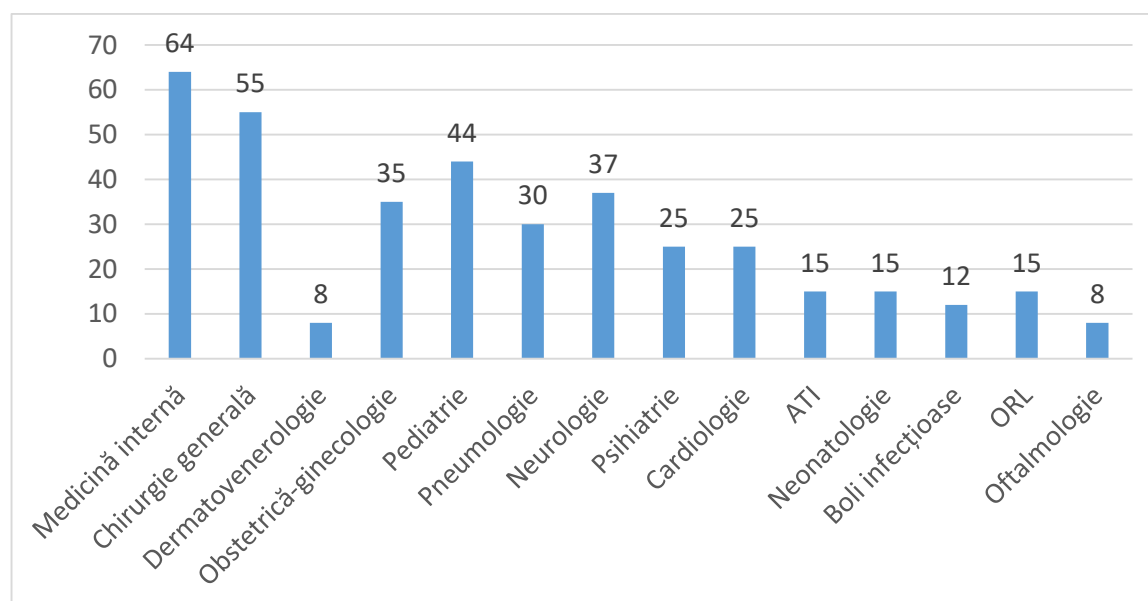


Figura 3.54 Repartizarea pe secții a paturilor din Spitalul de Urgență Caransebeș

ASISTENȚĂ SOCIALĂ

Domeniul asistenței sociale constă în activitatea constantă de identificare, monitorizare și asigurare a nevoilor minime de viață, în vederea favorizării incluziunii sociale a persoanelor vulnerabile: copii (cf. Legii 272/2004), persoane cu handicap (cf. Legii 448/2006), persoane vârstnice (cf. Legii 17/2000), persoane ale căror venituri se află sub pragul minim garantat (cf. Legii 401/2001), familii îndreptățite să primească alocația pentru susținere (cf. Legii 277/ 2010), șomerii înregistrați care beneficiază de o indemnizație mai mică de 400 lei pe lună (cf. 76/2002), pensionarii sistemului public cu pensie mai mică de 400 lei pe lună, persoane de etnie rromă (cf. HG 1221/2011).

Conform datelor publicate în *Alasul zonelor urbane marginalizate din România*, elaborat de o echipă multidisciplinară de specialiști coordonați de Rob Swinkels de la Banca Mondială, în Municipiul Caransebeș au fost identificate trei areale cu populație aflată în stare de precaritate. Acestea se încadrează în două tipuri de habitat precar, și anume: în zone de tip ghetou cu blocuri (blocul NATO, din partea central-nordică a orașului, cu cca 270 locatari, și blocurile de garsoniere din Balta Sărată, cu 290 de locuitori); în zone de tip ghetou în foste colonii de muncitori (arealul *La Barăci*, la ieșirea din oraș spre Lugoj, cu 304 locuitori). La data colectării datelor de către autori, acestea însumau 864 de persoane, reprezentând 3% din populația orașului (Swinkels et al., 2014).

În domeniul asistenței sociale, activează atât structuri ale instituțiilor de stat, cât și actori privați. Astfel, în cadrul Primăriei Municipiului Caransebeș, funcționează Direcția de Asistență Socială Caransebeș.

Principalele subdomenii de intervenție sunt: protecția copilului și familiei; protecția persoanelor cu handicap, respectiv acordarea jutoarelor sociale, prevenirea și combaterea marginalizării sociale.

În domeniul **protecției copilului și familiei**, Direcția de Asistență Socială presetază următoarele tipuri de servicii: consiliere psihologică, individuală și familială; informarea părinților asupra drepturilor și obligațiilor ce le revin; vizite la domiciliu; sprijin la întocmirea documentelor necesare în vederea acordării diverselor prestații; acordarea ajutorului social în baza Legii nr.416/2001 privind venitul minim garantat; oferirea de locuri de muncă pentru părinți; acordarea unei mese calde la Cantina de Ajutor Social; asistență socială și psihologică în cadrul „Centrului de Igienă pentru Mama și Copil”; menținerea legăturii cu medicul de familie; menținerea legăturii cu cadrele didactice, pentru a urmări evoluția școlară a copilului care să-i permită dreptul la o educație și dezvoltare corectă, în condiții nediscriminatorii, a aptitudinilor și personalității sale.

Tabel 3.23 Indicatori de activitate în domeniul protecției copilului

Cadrul legislativ	Tip de ajutor	Număr
Legea nr. 277/2010, privind alocația pentru sustinerea familiei, Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Legii nr.277/2010	alocație pentru susținerea familiei	49
Legea 248/2015	tuchete de grădiniță	11 familii (15 copii)
Legea 61/1993	alocații de stat	226 alocații

O.U.G. nr.148/2005 privind susținerea familiei pentru creșterea copilului,	indemnizație pentru creșterea copilului și stimulent de inserție	199 dosare pentru indemnizație pentru creșterea copilului și a stimulentului de inserție
Legii nr.272/2004 privind protecția și promovarea drepturilor copilului	anchete sociale pentru definirea gradului de risc	200

Sursa: raportul privind starea social-economică a Municipiului Caransebeș (2019)

În domeniul **protecției persoanelor cu handicap**, Direcția de Asistență Socială activează pentru a asigura dreptul acestora de a beneficia de asistenți personali sau de indemnizație lunar, efectuând anchetele necesare în acest sens, respectiv realizând monitorizarea asistenților.

Astfel, s-au realizat **381** de anchete, fiind anjagați și monitorizați **85** de asistenți (pentru care, în anul 2019, s-au achitat salarii în valoare de 2 467 098 lei) și aprobată indemnizația pentru un număr de 211 persoane cu handicap gradul I, în valoare totală de 3 161 927 lei, în anul 2019. La acestea, se adaugă 29 de anchete realizate, la solicitarea familiilor, pentru persoane în vârstă cu mari dificultăți fizice, în vederea analizei oportunității internării în cămin-spital.

În sfera **prevenirii și combaterii marginalizării sociale**, Direcția de Asistență socială realizează preluarea, verificarea și gestionarea documentației depuse de locuitorii Municipiului Caransebeș, în vederea asigurării, pentru aceștia a nevoilor de strictă necesitate, conform legislației în vigoare.

Tabel 3.24 Indicatori de activitate în domeniul prevenirii și combaterii marginalizării sociale

Categoriile de dosare/cereri gestionate	Număr
dosare pentru acordarea de ajutor social	43
ajutor pentru încălzirea cu lemn	19
ajutor pentru încălzirea cu ga metan	70
ajutor pentru încălzirea locuinței cu energie electrice	9

Sursa: Raportul privind starea social-economică a Municipiului Caransebeș (2019)

Indicatorii privind beneficiile sociale asigurate, în baza legislației în vigoare, prin activitatea Direcției de Asistență Socială a Primăriei Municipiului Caransebeș, relevă o situație cvasistagnantă în cazul venitului minim garantat și al asistenților personali pentru persoanele cu handicap, o tendință de creștere a numărului de persoane cu handicap, respectiv de descreștere a alocațiilor pentru susținerea familiilor (fig. 3.55).

Direcția de Asistență Socială își desfășoară activitatea în strânsă **colaborare** cu organele de poliție din municipiu și din zonă, cu Judecătoria Caransebeș, cu conducerile de la școli, cu notarii publici.

În anul 2019, principalele repere cantitative ale activității Direcției de Asistență Socială Caransebeș au fost următoarele:

- 97 de solicitări din partea instanțelor de judecată din țară și din localitate, pentru efectuarea anchetelor psiho-sociale și exprimarea propunerilor autorității tutelare, privind

exercitarea autorității părintești și stabilirea locuinței copiilor ai căror părinți au divorțat ori s-au despărțit în fapt;

- 6 anchete sociale, pentru acordarea drepturilor prevăzute de H.G. nr.52/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor OUG nr.111/2010 privind concediul și indemnizația lunară pentru creșterea copiilor, cu modificările și completările ulterioare, în situația în care părinții copilului nu sunt căsătoriți, dar copilul a fost recunoscut.

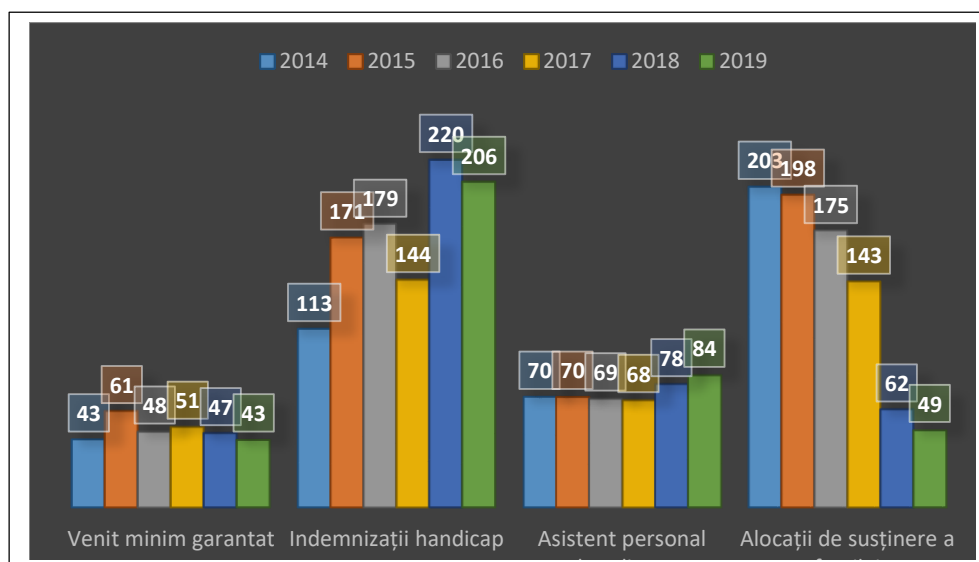


Fig. 3.55 Evoluția numărului beneficiilor sociale gestionate de Direcția de Asistență Socială a Primăriei Municipiului Caransebeș, în intervalul 2014-2019
(sursa datelor: Primăria Municipiului Craansebeș)

- monitorizarea unui număr de 2 minori cercetați de poliție, cu ocazia audierilor, confruntărilor ori reconstituirilor infracțiunilor comise, în conformitate cu prevederile art.481 din Codul de procedură penală.

- 23 proiecte de dispoziții întocmite, înaintate conducerii primăriei și aprobate, în vederea finalizării celor amintite mai sus, dar și a altor cazuri, toate fiind aprobate.

- 27 de chestionare privind starea materială a persoanelor care au fost sprijinite financiar de rude care sunt plecate din țară și 54 formulare pentru muncitorii sezonieri români, realizate în baza HCL nr.164/30.07.2009 au fost vizate

S-a întocmit informarea privind starea economică și socială a municipiului și activitatea autorităților administrației publice locale pe anul 2018, care a fost prezentată în ședința consiliului local din luna martie 2019.

S-au întocmit 2 rapoarte de specialitate la proiectele de hotărâre aflate pe ordinea de zi a ședințelor Consiliului local, s-a participat, atunci când s-a impus, la pregătirea acestor ședințe și la transmiterea documentelor aprobate.

În domeniul asistenței sociale, pe raza Municipiului Caransebeș, funcționează mai multe structuri asigurate de Consiliul Local Caransebeș, respectiv de Consiliul Județean Caraș-Severin și Direcția Generală de Asistență Socială Caraș-Severin (tabel 3.25), precum și structuri private (tabel 3.26).

Tabel 3.25 Structuri publice destinate asistenței sociale

Nr. crt.	Denumire	Servicii prestate	Capacitate
1.	Cantina de ajutor social (Consiliul Local Caransebeș – Direcția de Asistență Socială)	servirea mesei	100
2.	Centrul rezidențial pentru persoane fără adăpost (Consiliul Județean Caraș-Severin – DGASPCC Caraș-Severin)	cazare, masă, consiliere juridică și psihologică, asistență medicală	80
3.	Centrul Bunavestire – Centrul de recuperare și reabilitare (Consiliul Județean Caraș-Severin – DGASPCC Caraș-Severin)	găzduire, socializare, informare, integrare, reintegrare socială	80
4.	Centrul Bunavestire – Modul Garsoniere (Consiliul Județean Caraș-Severin – DGASPCC Caraș-Severin)	găzduire, socializare, informare, integrare, reintegrare socială	10
5.	Cămin pentru persoane vârstnice „Constantin și Elena” (DGASPCC Caraș-Severin)	cazare, masă, servicii de consiliere juridică și psihologică, asistență medicală	30
6.	Centrul de Plasament pentru copii cu dizabilități (DGASPCC Caraș-Severin)	găzduire, socializare, informare, integrare, reintegrare socială	40

Sursa: Primăria Municipiului Caransebeș

Tabel 3.26 Structuri private destinate asistenței sociale

Nr. crt.	Denumire	Capacitate
1.	Episcopia Caransebeșului – Centru de zi pentru copii	100
2.	Episcopia Caransebeșului – Centru de zi pentru copii „Sf. Stelian”	50
3.	Episcopia Caransebeșului – Centru de educație și îngrijire „Sf. Vasile cel Mare”	25
4.	Federația Caritas a Diecezei Timișoara – Serviciul de îngrijire pentru persoanele în vârstă	50
	Asociația Caritas a Diecezei Timișoara Banat “St. Gerardus” – Cantină socială	

Sursa: Primăria Municipiului Caransebeș

ONG-uri și fundații acreditate pentru asistență socială sunt: Asociația „Caritas”, Fundația Creștină „Copiii Noștri”, Asociația „Ioan Popaști”.

Domeniul asistenței sociale a beneficiat, în ultimii ani, de scrierea și implementarea unor proiecte cu finanțare europeană:

- „O șansă pentru comunitățile marginalizate din Municipiul Caransebeș”, proiect finanțat în cadrul Programului Operațional Capital Uman, Axa prioritară 4 - Îmbunătățirea mediului urban și conservarea, protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural, Prioritatea de investiții 4 - Dezvoltarea locală integrată (DLI 360) în comunitățile marginalizate române;

- „Înființarea unui centru de zi pentru persoane vârstnice în municipiul Caransebeș”, proiect finanțat în cadrul Programului POR 2014-2020, Axa prioritară 8 – Dezvoltarea infrastructurii de sănătate și sociale, Prioritatea de investiții 8.1 – Investițiile în

infrastructurile sanitare și sociale care contribuie la dezvoltarea la nivel național, regional și local, reducând inegalitățile în ceea ce privește starea de sănătate și promovând incluziunea socială prin îmbunătățirea accesului la serviciile sociale, culturale și de recreere, precum și trecerea de la serviciile instituționale la serviciile prestate de colectivitățile locale, Obiectivul specific 8.3 – Creșterea gradului de acoperire cu servicii sociale, în valoare totală de 6.276.573,68 lei.

III.8. ECHIPAREA EDILITARĂ, SERVICIILE DE UTILITĂȚI ȘI GESTIUNEA DEȘEURILOR

1. Transportul public

Transportul public reprezintă cheia unei deplasări fluente în interiorul orașului, precum și un factor important în asigurarea unei mobilități urbane corespunzătoare. În tot mai multe orașe europene apar în ultimii ani preocupări consistente pentru modernizarea transportului public într-un context urban general marcat de creșterea numărului de automobile particulare, fapt care duce la frecvente blocaje în trafic și la creșterea poluării atmosferice.

1. Municipiul Caransebeș beneficiază în prezent de o rețea funcțională de transport în comun, pusă în exploatare în 2016, care conectează principalele cartiere din oraș și satul aparținător Jupa cu zona centrală și alte obiective importante (gara). Există, de asemenea, o rețea care satisface într-o bună măsură nevoile de mobilitate dintre comunele învecinate și municipiul Caransebeș. În plus, este propus un nou traseu care va conecta și cartierele Țarinei și Cazărmii cu celelalte zone ale orașului.

Transportul se realizează cu vehicule de tip microbuz și autobuz, respectiv 4 autobuze și 2 microbuze. Capacitatea de transport a scăzut continuu începând din anul 1990, când în inventarul pentru transportul public de pasageri se înregistrau 27 de vehicule (autobuze și microbuze) pentru a se ajunge în anul 2019 doar la 6 vehicule (fig. 3.56). Această descreștere, specifică majorității orașelor mici și mijlocii din România, poate fi explicată de scăderea continuă a cererii ce viza servicii de transport public aferente funcționalității marilor unități industriale din perioada comunistă.

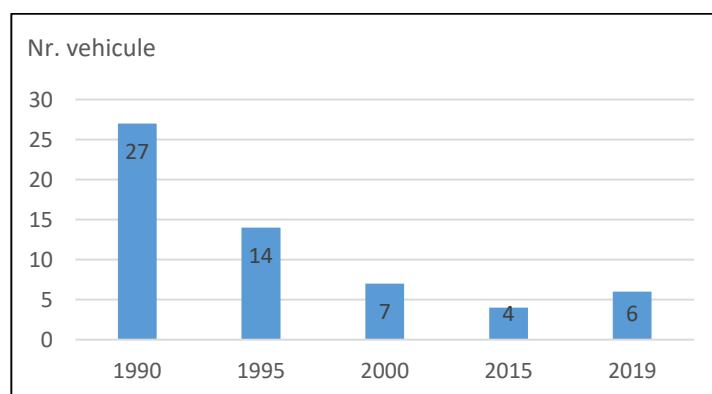


Fig. 3.56. Evoluția numărului de vehicule în inventar pentru transportul public de pasageri (1990-2019)

Sursa: www.insse.ro

Cele patru trasee funcționale asigură în prezent conexiunea dintre municipiul Caransebeș și principalele puncte de interes din zona periurbană, având o lungime totală de 73,5 km (tab. 3.27).

Tab. 3.27 Traseele de transport public din municipiul Caransebeș

Traseul	Lungime (km)
1. Zona industrială 2 - Pipirig – Jupa - Pipirig	30,2
2. Zona industrială 2 - Pod Sebes - Balta Sărată	22,0
3. Pipirig – Spitalul Municipal	8,3
4. Pipirig- Valea Cenchiei	13,0
TOTAL	73,5

Sursa: PMUD Caransebeș, 2019

În noul *Plan de mobilitate urbană durabilă* elaborat în 2019 este afirmată necesitatea înființării unui nou traseu de transport public intraurban care să asigure accesibilitatea cetățenilor către punctele de interes din zona centrală și care ar avea rolul reorientării cetățenilor către acest mod de transport, în detrimentul utilizării transportului cu autoturismul personal. Traseul propus în lungime de 14,8 km (tur-retur) va lega cartierul Pipirig de Gară urmărind străzile Tudor Vladimirescu, Cazărmii, Nicolae Bălcescu și va dura aproximativ 25 de minute, asigurând în acest fel conexiunea zonei centrale cu cartierele din vestul și nord-vestul orașului (fig. 3.57)

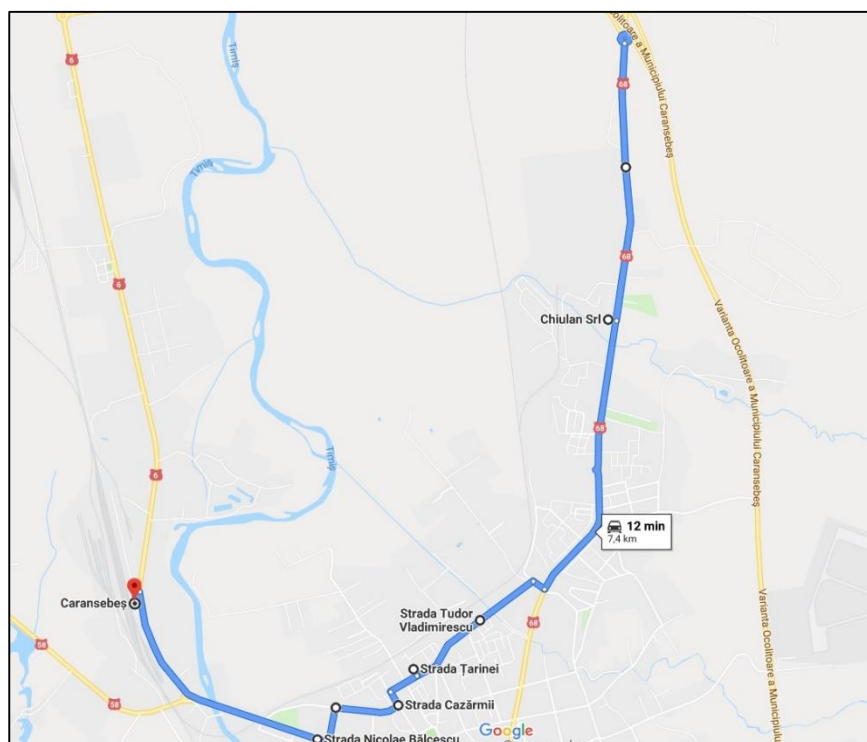


Fig. 3.57. Noul traseu de transport public propus

(Sursa: PMUD Caransebeș, 2019)

Pentru funcționarea integrată a municipiului Caransebeș cu localitățile din jur, pentru asigurarea accesibilității tuturor localităților și creșterea gradului de mobilitate în trafic al cetățenilor, este necesară continuarea dezvoltării infrastructurii de transport public, în sensul extinderii și modernizării rețelei de transport public către comunele din jur, aflate în expansiune, precum și în scopul îmbunătățirii legăturilor între zonele limitrofe sau defavorizate cu zonele bine dezvoltate.

3. Sistemul de alimentare cu apă

Alimentarea cu apă a municipiului Caransebeș se realizează în mod obișnuit prin Uzina de apă II - captare din lacul de acumulare Zervești, care funcționează pe principiul filtrelor în dublu curent. Uzina a fost proiectată pentru o capacitate de 500 l/s, corespunzând unui număr de cinci filtre în dublu curent. La această dată sunt puse în funcțiune un număr de trei filtre. În perioada de revizii la lacul Zervești alimentarea cu apă se asigură din Uzina de apă I - Balta-Sarată, cu un debit de 120 l/s.

Rețeaua de distribuție a fost realizată între anii 1963-1976, cca 90% din rețea având durata de utilizare depășită, motiv pentru care pierderile în rețelele de distribuție sunt de 35-45%. Nu există rețea de alimentare cu apă în zonele Teiuș și Valea Cenchii.

Lungimea rețelei de distribuției de apă potabilă a ajuns în prezent la 56,15 km, iar la serviciul public de alimentare cu apă are acces 92,7% din populația orașului. Serviciile de alimentare cu apă ale orașului sunt asigurate de S.C. AQUACARAȘ S.A.

În ultimii cinci ani (2014-2018) consumul total de apă distribuită consumatorilor a scăzut de la 963 mii m³ în anul 2014, la 882 mii m³ în anul 2018. În ceea ce privește consumul de apă potabilă destinat consumatorilor casnici, acesta înregistrează fluctuații destul de mari de la an la an, în funcție de caracteristicile climatice. În anii secetoși consumul casnic de apă potabilă crește mai mult, datorită faptului că apa distribuită centralizat este utilizată și ca sursă de irigații pentru grădinile de legume ale populației. De exemplu, în anul 2014 consumul casnic de apă potabilă a ajuns la 740 mii m³, iar în anul 2017 a scăzut la 688 mii m³. Tendința generală este, însă, de reducere a consumului, evoluție aflată în strânsă legătură cu procesul de modernizare și de reducere a pierderilor pe rețea. În anul 2018 consumul casnic de apă potabilă reprezenta 79,4% din consumul total al orașului (tab. 3.28).

Tab. 3.28. Evoluția consumului de apă în municipiul Caransebeș (2014-2018)

Denumirea indicatorului	2014	2015	2016	2017	2018
Cantitatea de apă potabilă distribuită consumatorilor - TOTAL (mii m³)	963	95 6	897	861	882
Din care: consumatori casnici (mii m³)	740	73 1	706	688	700

(Sursa: www.insse.ro)

4. Sistemul de canalizare

Sistemul de canalizare este realizat din tuburi de beton cu diametrul între 250 și 800 mm, având căminele de intersecție și vizitare cu capace carosabile. Sistemul de canalizare conduce apele uzate spre stația de epurare. Nu există rețea de canalizare în zonele: Teiuș, Valea Cenchii, zona Gării, strada Nicolae Bălcescu. În aceste zone apele uzate se evacuează în fose septice.

Începând cu anul 2009 s-a derulat programul ISPA prin care s-a realizat reabilitarea rețelei de alimentare cu apă și contorizare a municipiului Caransebeș, care a presupus înlocuirea pe o lungime de 12,160 km a conductei de alimentare cu apă și contorizarea a unui număr de 1993 de abonați.

Din anul 2014 a fost demarat programul de reabilitare (prin fonduri de coeziune) a rețelei de alimentare cu apă și canalizare, care a fost în curs de derulare pe parcursul anului 2016, prin proiectul CS-CL-07, și a constat în:

- reabilitarea a 6,091 km de rețea de alimentare cu apă;
- extinderea rețelei de alimentare cu apă cu 6,892 km;
- reabilitarea a 12,101 km de rețea de canalizare;
- extinderea rețelei de canalizare cu 20,168 km.

În cadrul acestui program este cuprins și cartierul Teiuș, care nu dispune de aceste utilități.

Stația de epurare veche a municipiului Caransebeș a fost dezafectată, fiind înlocuită de noua investiție care a fost în curs de derulare pe parcursul anului 2016, prin proiectul CS-CL-05: „Construirea și reabilitarea stației de epurare din Caransebeș”, aceasta fiind dată în funcțiune în cursul lunii octombrie 2016. Evacuarea în râul Timiș a fost făcută fără epurare în perioada dezafectării și a realizării lucrărilor de construcție a stației noi, deversarea apelor uzate neepurate fiind făcută direct în emisar – în râul Timiș, pe parcursul anului 2016.

Stația de epurare pentru cartierul Jupa nu este funcțională, pe motiv că numărul celor racordați la rețeaua de apă și canalizare și cantitatea de apă consumată și evacuată nu este suficientă pentru a se putea face probele tehnologice. S-a început de asemenea și construcția unei noi uzine de apă prin noua investiție care a fost în curs de derulare, pe parcursul anului 2016, prin proiectul CS-CL-02: „Construirea și reabilitarea surselor de apă și stațiile de tratare din Caransebeș”, nefiind nici aceasta, în prezent, dată în funcțiune.

Societatea are în evidență și Uzina de apă pe puțuri forate de la Buchin, uzină care în momentul de față se află în conservare.

5. Alimentarea cu energie electrică. Iluminatul public

Municipiul Caransebeș este alimentat cu energie electrică din sistemul național, prin rețele electrice de 110 KV gestionate de S.C. Transelectrica S.A. La intrarea în municipiul Caransebeș prin stația de transformare de 110/20(6) KV se asigură alimentarea cu energie electrică a rețelilor orășenești LEA și LES. Gestionarea rețelelor orășenești de alimentare cu energie electrică se asigură de Enel Distribuție Banat. Din rețelele orășenești de alimentare cu energie electrică se asigură și iluminatul public.

Sistemul de iluminat public existent în orașul Caransebeș a fost proiectat și realizat în conformitate cu prescripțiile Normativului PE.136/1988 (în vigoare înainte de anul 1990), la parametri tehnico-funcționali inferiori cerințelor de performanță actuale agreeate pe plan internațional (normativul CIE 115/1995). Deoarece diferențele între criteriile CIE standardizate în România prin SR EN 13433/1999, și normativul PE 136 sunt esențiale,

abordarea unor ample acțiuni de modernizare și reabilitare a iluminatului public din orașul Caransebeș este absolut necesară. Dar, în perioada de după 1990 și până în prezent, procesul de modernizare a iluminatului public a cunoscut o evoluție destul de lentă și sporadică în cadrul contractelor încheiate de autoritățile locale pentru mentenanța și întreținerea în exploatare a sistemului de iluminat public existent. În prezent se află în stadiu de precontractare proiectul *Modernizarea și extinderea sistemului de iluminat public al municipiului Caransebeș*, în valoare de 13,5 mld. lei, finanțat în cadrul finanțat în cadrul POR/300/3/1. În anul 2020, lungimea rețelei de iluminat public era de 62 km, acoperind 91,2% din lungimea totală a străzilor din orașul Caransebeș.

6. Alimentarea cu gaze naturale

Municipiul Caransebeș este alimentat cu gaze naturale de către S.C. Transgaz S.A. prin conducta Bacia-Caransebeș, conductă executată din oțel DN 20" (DN 500 mm). La intrarea în oraș există o stație de reglare și măsurare, stație ce reduce presiunea gazelor naturale de la o presiune înaltă (40 bari) la presiunea medie de distribuție (6 bari) în rețeau publică. Rețelele de distribuție a gazelor naturale sunt gestionate de E.ON Gaz Distribuție România. Rețelele de distribuție au diametre cuprinse între DN 280 și 90 mm și asigură, parțial, alimentarea consumatorilor casnici și industriali. Lungimea totală a conductelor de distribuție a gazelor naturale a crescut de la 17 km în anul 1990 la 93,1 km în anul 2018.

Conform INS, în orașul Caransebeș, cantitatea de gaze naturale distribuită agenților economici a crescut de la 25.785 mii m³ în anul 2014, la 30.086 mii m³ în anul 2016, pe fondul intensificării activității economice, pentru ca, ulterior, să scadă ușor la 27.844 mii m³ în anul 2018. În ceea ce privește consumul casnic, acesta s-a menținut relativ constant, de la 6.326 mii m³ în 2014 la 6482 mii m³ în anul 2018 (fig. 3.58).

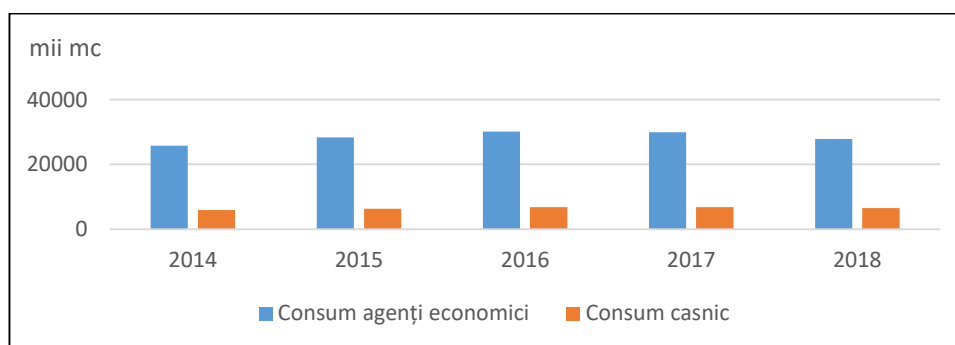


Fig. 3.58 Evoluția consumului de gaze naturale (2014-2018)

7. Gestionarea deșeurilor

La nivelul municipiului Caransebeș, activitatea de colectare și transport a deșeurilor menajere și industriale, cele din demolări și din gospodăriile populației se realizează de către S.C. Transal Urbis S.R.L. Caransebeș. Pentru activitatea de colectare duală (pubelă uscată –

materiale reciclabile) municipiul Caransebeș are amenajate un număr de 40 platforme, fiind deservite de 3 autocompactoare și o camioneta pentru deseuri reciclabile. Colectarea se face în recipiente (puștele de 120 l, 240 l, containere de 1,1 mc și saci menajeri oferiți gratuit pentru deseuri reciclabile), acestea fiind ridicate zilnic de la platformele special amenajate și o dată pe săptămână de la zonele cu locuințe individuale.

În anul 2019 s-au colectat aproximativ 359 tone deseuri reciclabile, care au fost livrate, în urma sortării, pentru a fi supuse procesului de reciclare. Raportat la cantitatea totală de deseuri colectate la nivelul municipiului (cca. 1600 tone), cantitatea de deseuri reciclabile colectată este redusă (22,4%), fiind mult sub media europeană de 45%, dar peste media înregistrată la nivelul României (13%) în anul 2018.

8. Gestiunea spațiilor verzi

Spațiile verzi sunt un indicator al gradului de civilizație al unui popor, iar reprezentarea peisajului în structura urbană a unei așezări, reflectă statutul de dezvoltare socială și economică a ecosistemului urban respectiv, aceasta contribuind în mod direct la imaginea comunității.

Organizația Mondială a Sănătății (OMS) apreciază că pentru desfășurarea în condiții optime a activității umane, fiecare locuitor din mediul urban necesită 50 m² de zonă verde în intravilan și 300 m² de zonă verde în extravilan. Repartizarea eficientă a spațiului verde diferă în funcție de numărul de locuitori, zona climatică și geografică a unei așezări. Spațiile verzi urbane și periurbane, trebuie să fie judicios repartizate, dimensionate, profilate și structurate prin soluții de sistematizare urbană, astfel încât să facă parte din componența tuturor zonelor funcționale ale orașului și să se continue cu masivele periurbane. Astfel, proiectele arhitectonice de extindere a localităților, trebuie să prevadă executarea unor spații verzi dimensionate în raport cu funcțiile atribuite, cu mărimea și caracteristicile zonelor pe care le deserveșc, în scopul valorificării ecosistemelor și a habitatelor pre-existente.

Conform Registrului local al spațiilor verzi, municipiul Caransebeș, deține o suprafață administrativă totală de 7358,41 ha, din care 1219,72 ha intravilan și 6138,69 ha extravilan. În urma analizei spațiilor verzi de pe domeniul public al Municipiului Caransebeș a rezultat că, suprafața spațiilor verzi este de 56,55 ha., sistemul de spații verzi fiind dispus în pete, deci este un sistem de spații verzi neuniform, caracterizat prin răspândirea izolată și neregulată a unităților de spațiu verde. Pe baza acestor date, suprafața spațiilor verzi ce revine pe locuitor este de 18,35 m²/locuitor, valoarea situată mult sub norma Uniunii Europene (26 m²/locuitor) și ceva mai mică față de media națională (21,4 m²/locuitor).

Prentu creșterea calității vieții locuitorilor orașului, este necesară, așadar, sporirea suprafeței spațiilor verzi, iar *Studiul privind Strategia de dezvoltarea a spațiilor verzi din municipiul Caransebeș*, elaborat în anul 2018, recomandă, în acest sens, mai multe direcții de acțiune precum:

- Evidența spațiilor verzi din municipiul Caransebeș în conformitate cu Planul Urbanistic general existent (PUG existent).

- Îmbunătățirea cadrului reglementativ local pentru protecția, conservarea și amenajarea/reamenajarea spațiilor verzi.
- Identificarea zonelor de dezvoltare urbană a municipiului Caransebeș care necesită spații verzi și propuneri de amenajare a acestora.
- Elaborarea propunerii de amenajare de spații verzi noi în conformitate cu specificul ariilor urbane și a zonelor funcționale ale municipiului Caransebeș, conform PUG nou, a regulamentelor generale de urbanism și principiilor de peisagistică.
- Implementarea propunerii privind amenajarea de noi spații verzi în zona urbană și periurbană în conformitate cu procesul general de regenerare urbană a municipiului Caransebeș.
- Creșterea gradului de conștientizare a populației în raport cu importanța spațiilor verzi pentru zonele urbane etc.

III.9. TURISMUL

Patrimoniul turistic

În opinia unor autori (Cândea și Simon, 2006; Cocean, Deszi, 2009) *potențialul turistic* (grupând componentele atractive naturale și antropice) este *sinonim ofertei turistice primare sau potențiale a unui teritoriu*, iar împreună cu echipamentul de producție al serviciilor turistice (structurile de primire, alimentație, agrement-divertisment) și infrastructura generală și cu specific turistic, respectiv calitatea, varietatea și condițiile de comercializare a produsului turistic, forța de muncă, ospitalitatea, obiceiurile formează *oferta turistică reală (efectivă) sau patrimoniul turistic*.

Potențialul turistic:

Înainte de a prezenta succint și clasifica resursele turistice ale Caransebeșului, dorim să menționăm că poziția orașului în acest areal depresionar la contactul dintre Carpații Occidentali și cei Meridionali, la intersecția a patru drumuri principale ale Banatului, dar și datorită existenței timpurii (1876) a legăturii de cale ferată cu Timișoara au creat premisele dezvoltării orașului. Astfel încă din perioada ocupației habsburgice, Caransebeșul devine un important pol de atracție în ceea ce privește structurarea fluxurilor de mărfuri, de persoane, în gestionarea politico-administrativă prin implementarea Regimentului de graniță, dar și în din perspectiva culturală, putând considera Caransebeșul un centru al "românimii" în Munții Banatului, în care un punct deosebit de important l-a constituit stabiliera Episcopiei Române la Caransebeș.

Caransebeșul prezintă resurse atractive în cadrul arealului său administrativ, însă o paletă foarte largă a obiectivelor turistice se regăsesc în jurul acestuia, constituindu-se într-un pol de dispersie a fluxurilor turistice și nu de concentrare a acestora. Astfel și prezentarea resurselor va este realizată mod dual: referindu-ne inițial la cele de pe suprafața administrativă a orașului, apoi la resursele atractive din împrejurimi, Caransebeșul reprezentând un important punct de plecare către Banatul Montan înconjurător.

A. Resursele turistice ale municipiului Caransebeș

1.1. Obiective naturale

Resurse propriu-zise bazate pe elemente naturale sunt parcurile de recreere. Două sunt mai importante în Caransebeș (fig.1):

În zona centrală a orașului se află **Parcul General Ioan Drăgălina**, care poartă renumitului general român, născut în Caransebeș în anul 1860. Parcul are la intrarea dinspre centrul civic statuia Generalului, însă atractivitatea sa constă în platanii seculare care străjuiesc parcul (<http://cnipt-caransebes.ro>).

În sud-vestul orașului **Parcul Teiuș** este astăzi o mică parte din spațiul de agrement de odinioară. Păstrează și în prezent caracterul complex în care întâlnim și pădurea-parc, dar

și spații destinate agrementului și divertismentului. Denumirea provine de la pădurile de tei ce abundau versanții dealurilor din această zonă. De la atestarea Teiușului în anul 1574, acesta a fost în permanență un loc de recreere pentru locuitorii Caransebeșului, dezvoltându-se în această direcție în mai multe etape, astfel încât în anul 1932 este declarat **stațiune climaterică**. Teiușul avea la acea dată un ștrand cu cabine, plajă și bărci de închiriat, două terenuri de tenis și un mic loc de joacă pentru copii. În perioada de iarnă erau amenajate două lacuri pentru patinaj, o pârtie de coborâre pentru schi, un teren de slalom, două pârtii pentru săniuș și o pârtie de bob – ce pleca de sub Corcana (489 m) și cobora pe un drum de aproape doi km până la vila Popov (cota 200 m). Aici veneau să se relaxeze turiști din Ungaria, Bulgaria, Cehia și chiar din Austria și Germania. În perioada respectivă parcul se întindea peste râul Timiș, pe dealurile din apropiere ce poartă în prezent denumirea de Cartierul Teiuș.

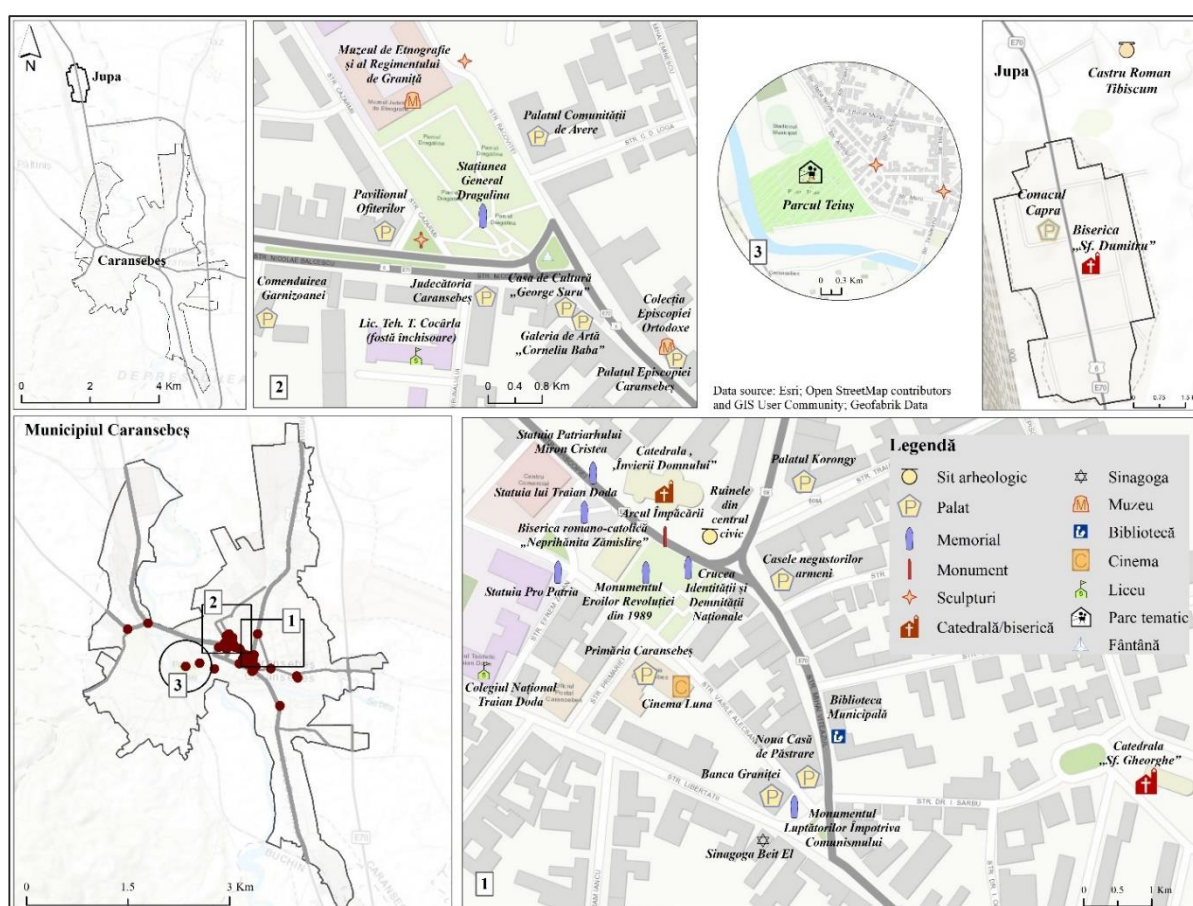


Fig.3.59 Harta obiectivelor naturale și antropice din Caransebeș
(sursa datelor: CINPT Caransebeș, Esri basemaps)

Complexul Ștrandului Municipal poziționat dincolo de râul Timiș, tradițional aparținând acestui mare areal de recreere, a fost reamenajat și a devenit locul de desfășurare al unor manifestări precum „Serbările verii”, care atrag mii de tineri. În zona care se întinde de la podul de peste Timiș până la podul de fier al căii ferate, numită Zăvoi, în apropiere de renumita terasă „Ograda gugulanului”, au fost înălțate mai multe sculpturi în lemn, în urma

unor tabere de sculptură, animate de renumitul artist Bata Marianov. Acest areal este și centrul sportiv al Caransebeșului, prin terenurile de fotbal, handbal, baschet, tenis de câmp, cât și un panou de cățărare pentru antrenamentul alpiniștilor (<http://cnipt-caransebes.ro>).

1.2. Resurse antropice în Caransebeș

1.2.1. Obiective turistice (patrimoniul construit)

Numărul de situri declarate monumente în Caransebeș, conform *Actualizare Plan urbanistic General Municipiul Caransebeș, Jud. Caraș – Severin – Memoriu General* pe baza L.M.I. este de 66. Acestea cuprind atât situri ale unor așezări din perioada romană, medievală sau monumente laice și ecleziastice din secolele XVIII – XX. Descrierea caracteristicilor acestora nu face obiectivul acestei lucrări, rezumându-ne la gruparea acestora în categorii de obiective (**tabel 3.29** și **fig. 3.59**), spațializându-le și realizând o scurtă concluzie în ceea ce privește valorificarea acestora din punct de vedere turistic.

Tabel 3.29. Lista obiectivelor antropice din municipiul Caransebeș

Nr. Crt.	Categorii de obiective	Subcategorii	Exemple	Caracteristici principale
1.	Situri arheologice	antice	Rezervația Arheologică Tibiscum	Castru Roman și așezare civilă (rang de municipium în sec II d.Hr.) Localizat în Jupa – 17 ha
		medievale	Ruinele din centrul civic	Fragmente din zidurile antefortificațiilor Ruinele unui edificiu de cult (sec. XIII-XIV)
	Obiective istorice	Cu funcție militară	Cazarma grănicerilor	Stil baroc therezian (1753) 1783: Regimentului de graniță valaho-ilir nr. 13 1848: Regimentul de graniță româno-bănățean nr. 13 1963: Muzeul Județean de Etnografie și al Regimentului de Graniță Caransebeș
			Tribunalul Militar	Stil baroc provincial (1740) 1872: tribunal civil
			Pavilionul ofițerilor	Construit în 1865, stil baroc Destinație: rezidențială, dar și cazinou cu sală de dans și restaurant.
			Spitalul militar	Construit în 1835 cu acest scop. A adăpostit de asemenea și alte diverse instituții miliate și de învățământ
			Fostul penitenciar	Deținuți celebri: Gheorghe Gheorghiu-Dej, Nicolae Ceaușescu (1942-1943) Prezent: Liceul Tehnologic „Trandafir Cocârlă”
2.	Obiective culturale	Muzeu	Muzeul Județean de Etnografie și al Regimentului de Graniță din Caransebeș	Înființat în 1963, se încep cercetările la situl Jupa, se înființează Rezervația Arheologică de la Tibiscum

		Colecții		Colecția Episcopiei Ortodoxe a Caransebeșului
		Biblioteca	Biblioteca „Mihail Halici”	Construcție vernaculară cu elemente eclectic realizată după 1850 Destinația inițială a clădiri - magazin de mezeluri 1952 - bibliotecă
		Casa de cultură	Casa de Cultură „George Suru”	Construită în 1886 în stil eclectic Funcție mixtă: comercială, juridică
		Galerie de artă	Galeria de artă „Corneliu Baba”	Construită în 1886 în stil eclectic Funcție mixtă: comercială, juridică
		Cinema	Cinema Luna	Construit în 1912 în stil baroc Primul cinematograful de pe actualul teritoriu al României
		Colegiul	Colegiul Național „Traian Doda”	Construit în 1914 (la inițiativă lui Traian Doda, în calitate de deputat în Parlamentul de la Budapesta) - predare în limba maghiară Din 1918 - predare în limba română
		Sedii ale unor instituții	Primăria Municipiului Caransebeș	Construită în 1903 în stil eclectic în urma întâlnirii primarului Constantin Burdea și a împăratului Franz Ioseph
			Clădirea Comitatului Caraș-Severin	Construită în 1900 în stil Art Nouveau Casa Comunității de Avere Stema Comitatului Caraș-Severin
			Palatul Comunității de Avere	Construit în 1901 în stil baroc vienez, Sediu al Comunității de Avere, instituție creată în 1879
			Noua Casă de Păstrare	Construită în 1911 în stil neogotic Instituție bancară Spații de locuit
			Palatul Episcopiei Caransebeș	Construit în 1820 În 1865 devine sediu al Episcopiei În 1891 se construiește a doua clădire cu elemente românești având destinația de sediu al Seminarului Teologic
			Casa Diecezană	Tipografia și librăria diecezană
			Palatul (Casa) Korongy	Construită în 1912 cu elemente Art-Deco Destinație: casă de păstrare, sediu instituții cult: ASTRA, Casina Română
			Ansamblul „Philippof”	Construit în 1876 în stil eclectic Destinație: farmacie și casă de raport
			Farmacia „Crucea Albă”	Construit în 1827 în stil baroc În 1921 devine farmacie (prima din oraș aparținând unui român Mihail Pătrășcanu)
3.	Obiective religioase			Catedrala ortodoxă „Învierea

		De practicare a cultului religios	Domnului și Sf. Prooroc Ilie Tesviteanul”	„Piatra de temelie” pusă de Episcopul Miron Cristea, care donează în acest scop 20.000 coroane, după înscăunarea sa ca Patriarh al României	
			Catedrala istorică „Sf. Mare Mucenic Gheorghe”	Construită în 1444 din lemn Destinație: mănăstire, bibliotecă, școală de diaconi În 1865 devine catedrală	
			Biserica Sf. Ioan Botezătorul	Construită între 1770-1780 în stil baroc vienez „Biserica din cimitir” În 1788 otomanii au folosit-o drept reședință de campanie	
			Biserica romano-catolică „Neprihănită Zămislire”	Construită între 1725-1730 în stil broc Biserica a Mănăstirii Franciscane Tablouri cu Sf. Protectori ai coloniștilor: Sf. Leopold și Sf. Martin	
			Sinagoga „Beit’El”	Construită în 1894 în stil neogotic	
		Funerare	Cimitirul istoric „Sfântul Ioan Botezătorul”.	Înmormântate personalități ale Banatului: Episcopul Nicolae Popea și Arhiepiscopul Filaret Musta, primarul Gheorghe Băiașu, mama lui Eftimie Murgu, Cumbria Murgu, căpitanul Mihail de Iacobici, președinta Societății Corale din Caransebeș, Elena de Iacobici, maiorul Gheorghe Trica	
4.	Monumente și plăci commemorative	Monumente	Arcul Unității Spiritual-Creștine	simbolul unității creștine dintre Biserica Romano-Catolică și Catedrala Ortodoxă	
			Monumentul Revoluției din 1989		
		Placi comemorative	Medalionul poetului George Suru		
			Placheta de pe casa profesorului și muzicianului Antoniu Sequens		
			Placheta de pe casa în care a locuit o perioadă prozatorul Sorin Titel		
			Placheta de pe casa unde a locuit renumitul taragotist și culegător de folclor Luță Ioviță		
			Sigilul stilizat al Comitatului Caraș-Severin placat pe clădirea Grădiniței nr. 2 cu orar prelungit		
		Statui și busturi	Bustul Arhimandritului Dr. Iosif Olariu	Primul bănățean care a obținut doctoratul Redactor al “Foi Diecezane”	
			Bustul episcopului Nicolae Popea	A construit sediu pentru Institutul Teologic Diecezan și a înființat Internatul Teologic și Pedagogic	

			Statuia Generalului Ioan Dragalina	Născut în Caransebeș General de brigadă și comanda Comandamentului 3 teritorial în Primul Război Mondial
			Statuia Generalului Traian Doda	Născut în Rudăria Președinte a Comunității de Avere Susține înființarea școlilor cu predare în limba română
			Statuia Patriarhului Miron Cristea	În 1910 devine Episcop al Caransebeșului În 1925 devine întâiul Patriarh al Bisericii Ortodoxe Române Sprijină activ lupta pentru emanciparea națională a românilor transilvăneni
		Anasmlurile statuare	Parcul de sculptură în andezit	
			Parcul de sculptură în travertin	
			Parcul de sculptură momunmentală „Teiuș”	
5.	Obiective tehnice și industriale	Pod	primul pod metalic în arc de pe teritoriul României	Constr. 1830-1831 de către ing. Carol Madersparch, proprietar al Uzinei de metal și Minerit din Rusca Montană
		Hidrocentrală	prima centrală hidroelectrică din Europa	Construită în 1885 de către Asociația Schmidt și Dachler - 1885-1888, Caransebeșul fiind iluminat stradal cu becuri Edison

(Surse: Florica Dobre (coord.) (2004), Membrii C.C. al P.C.R. 1945-1989. Dicționar, Editura Enciclopedică; Arhivele Naționale, filiera Caraș-Severin, Fond: „Memoriu adresat curții regale și Ministrului Justiției pentru menținerea în continuare a Tribunalului în orașul Caransebeș, Nr. 37/1928-1935; <http://cnipt-caransebes.ro>).

1.2.2. Patrimoniul imaterial:

1.2.2.1. Personalități ale locului

În afară de personalitățile marcate prin statui, busturi sau plachete comemorative amintite mai sus, Caransebeșul se mai poate mândri cu următoare personalități a căror povești sunt mai mult sau mai puțin ascunse: compozitorul **Timotei Popovici**, **Dr. Cornel Corneanu**, coordonator al mai multor societăți cultural-artistice, membru al ASTREI bănățene, **Eftimie Murgu**, jurist și om politic, revoluționar, generalul **Mihail Trapșa**, român bănățean ajuns în fruntea armatei austriece, învățătorul **Iuliu Vuia**, președinte al delegației învățătorilor la Adunarea de la Alba Iulia din 1918, președinte al Casinei române, al Casei Naționale și al Asociației profesorilor secundari din Caransebeș, răsplătit cu ordinul Steaua României în grad de ofițer; **Liviu Groza** profesor și istoric, poetul **George Suru**, profesorul **Ștefan Velovan**, protopopul **Andrei Ghidiu** ce a lăsat posterității „Monografia orașului Caransebeș”.

1.2.2.2. Ansamblul „Doina Banatului” prima orchestră populară cu buget propriu, schemă de organizare și mijloc de transport. În peste 20 de ani de existență, ansamblul susținuse peste 7000 de spectacole, cu o audiență de 11 milioane de spectatori, atât în

întreaga țară, cât și în străinătate. După o perioadă de absență, Ansamblul „Doina Banatului” a reînviat în anul 2016, când împlinea tocmai 65 de ani de existență.

1.2.2.3. Evenimente

Ruga - se desfășoară atât în localități rurale cât și în cele urbane, în speță și în Caransebeș, la data hramului celei mai importante biserici din localitate. Catedrala ortodoxă are 2 hramuri „Învierea Domnului și Sf. Prooroc Ilie Tesviteanul”, însă se sărbătorește în cinstea primului hram, la o săptămână după Paște, în Duminica Tomii. Alte evenimente cu recurență anuală în Caransebeș sunt Zilele Caransebeșului (Serbările Cetății), Serbările Toamnei (Toamna la Gugulani), Caransebeș Film Festival, Gugulan Rock Festival, Serbările verii.

În ceea ce privește valorificarea turistică a acestora, menționăm că multe dintre obiective sunt renovate, grupate, ușor de gestionat într-un circuit pietonal de cca 2 ore (exceptând Parcul Teius). Însă vizitarea propriu-zisă a acestora este anevoioasă, în majoritate locurile trebuind anunțată anterior vizita. Un alt neajuns este gestionarea siturilor arheologice de mare valoare cum este Tibiscum, care este necorespunzătoare: lipsește un punct de primire: caserie, informații, muzeograf/ghid, panouri de direcționare în cadrul sitului, iar panoul de semnalizare de la drumul național este puțin vizibil și perimat fizic și moral.

B. Resursele turistice din împrejurimi

Limita ariei de influență turistică a Caransebeșului este relativ greu de stabilit. Un Indicator în această direcție ar putea fi registrul Centrului de informare turistică din Caransebeș, care pe lângă datele de identificare a profilului turistului care îi trece pragul, consemnează și informațiile pe care aceștia le solicita cât și destinația declarată a acestora. Astfel conform *Actualizare plan urbanistic general, municipiul Caransebes* (pg.54-55), turiștii care au trecut pragul CIPT Caransebeș în vara anului 2017 s-au îndreptat către: „...Parcurile naționale din județul Caraș-Severin, Muntele Mic, Poiana Mărului, Semenic, Cheile Nerei, Tunelul Dragostei, Hațeg, Băile Herculane, Cazanele Dunării, Mănăstirea Prislop, Sarmizegetusa Ulpia Traiana, ...”.

În urma acestei enumerări limita nu devine neapărat mai clară, dar considerând aceste date preluate de la turiști cât și moștenirea istorică, culturală și socio-economică, putem fără ezitare afirma că municipiul Caransebeș este un important punct de plecare către Banatul Montan. Acesta cuprinde atât obiective naturale cât și antropice.

Fără să ne propunem a realiza o lista exhaustivă a acestor obiective amintim în primul rând superlativele sau premierele Banatul de Munte:

- Cascada Bigăr, plasată de site-ul american „The World Geography” pe primul loc într-un top al celor mai impresionante cascade din lume;
- Poiana Mărului: Zona cu cel mai ionizat aer din România
- „Semmeringul Bănățean”: prima cale ferată de munte din România – între Anina și Oravița

- Teatrul „Mihai Eminescu” din Oravița primul teatru din țară
- Muzeul de Locomotive din Reșița - singurul muzeu amenajat în aer liber din România și singurul de acest gen din țară (sursa: <http://cnipt-caransebes.ro>).

Pe de altă parte dacă am încerca o delimitare a arealului pe baza unor izocrone, având în vedere caracterul de culoar, delimitarea arealului s-ar face mult spre nord și sud și foarte puțin către vest și est în funcție de axele de penetrare în cele două masive și de starea de întreținere a acestora. În **fig. 3.60** am realizat o delimitare arbitrară pe baza unei raze de 50 km în vederea reprezentării celor mai importante debusee turistice în jurul Caransebeșului.

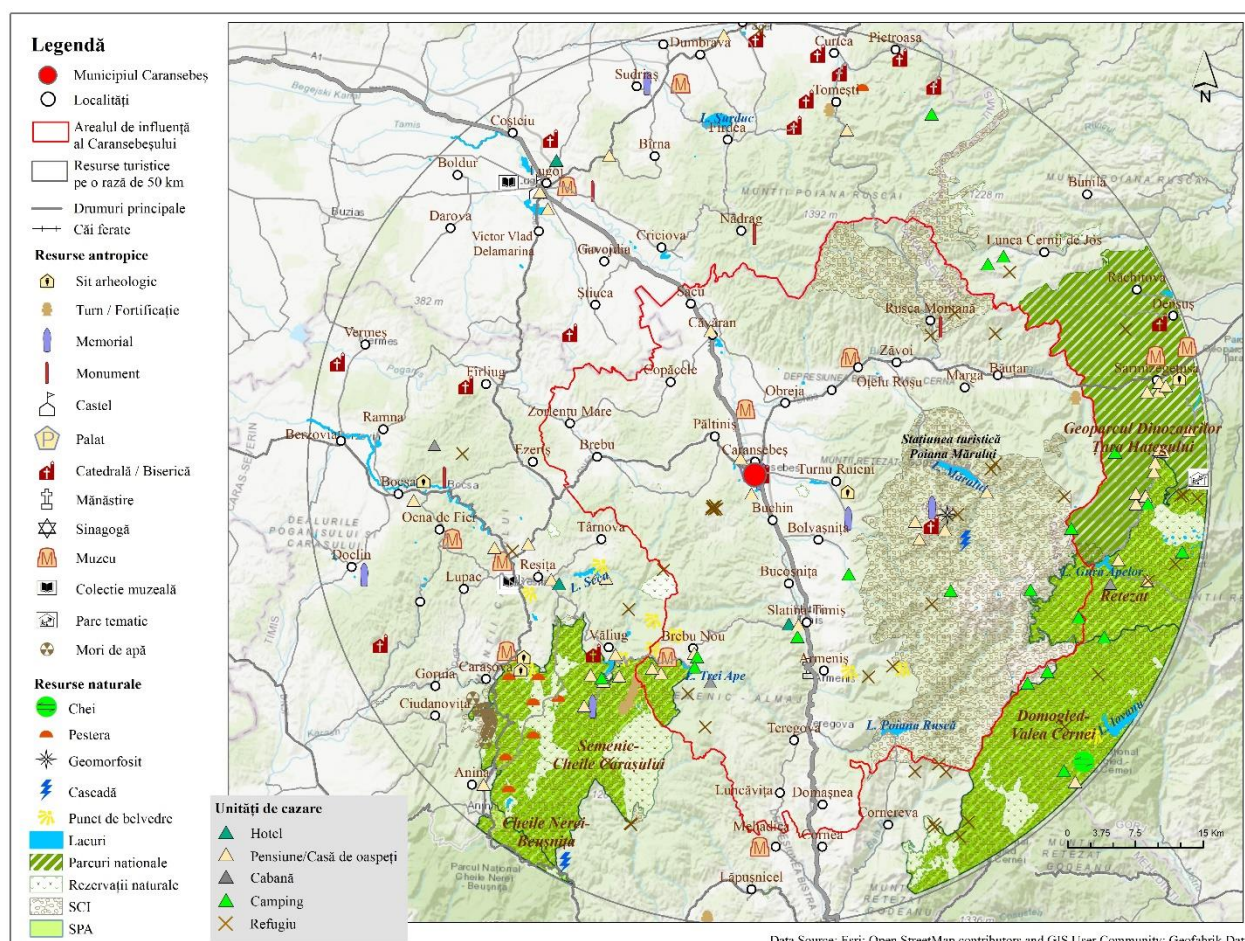


Fig.3.60 Harta obiectivelor naturale și antropice pe o rază de 50km în jurul Caransebeșului

(sursa datelor: mmediu.ro, geofabrik.ro, geospatial.org, Esri basemaps)

Cele mai importante atracții turistice sunt cele naturale, referindu-ne atât la suprafață acestora cât și la clasificarea lor (**tabelul 3.30** și **fig. 3.60**): parcurile naționale, naturale și Siturile Natura 2000 (SCI – Situri de importanță Comunitară și SPA – Siturile cu protecție avifaunistică). În cadrul acestora se găsesc rezervații sau puncte de interes turistic (atât naturale cât și antropice).

Există de asemenea și obiective antropice notabile, care diversifică potențialul ofertei turistice locale (**tabelul 3.31** și **fig. 3.60**).

Tabel 3.30 Lista obiectivelor naturale majore din apropierea Caransebeșului

Nr. Crt.	Categoriile obiective	Subcategoriile	Denumire
----------	-----------------------	----------------	----------

1.	Arii protejate	Parcuri naționale	Semenic - Cheile Carașului	
			Retezat	
			Cheile Nerei - Beușnița	
			Domogled - Valea Cernei	
		Parcuri Naturale	Geoparcul Dinozaurilor Țara Hațegului	
			SCI (Situri de importanță comunitară)	Munții Tarcu
				Rusca Montană
				Dancioanea
				Cheile Cernei
				Lunca Timișului
				Ținutul Pădurenilor
				Domogled - Valea Cernei
				Retezat
				Cheile Nerei - Beușnița
		Semenic - Cheile Carasului		
		SPA (Situri cu protecție avi-faunistică)	Cheile Nerei - Beușnița	
			Munții Retezat	
Domogled - Valea Cernei				
Munții Semenici - Cheile Carașului				
Rezervații - 36 Ex:	Fâneța cu Narcise Zervești			
	Punctele fosilifere de la Apadia, Petrosnița, Tirol, Valea Pai			
	Izvoarele Nerei, Bigăr, Carașului			
	Cheile Nerei, Gârliștei, Carașului, Corcoaiei			
	Peșterile Comarnic, Popvâț, Buhui			
2.	Alte obiective naturale - relief	Geomorfosituri	Pietrele lui Scorilo	
		Vârfuri	Semenic, Piata Goznei, Piatra Nedeii	
		Peșteri	Românești, Mărghitaș, Țolosu,	
3.	Hidrografice	Cascade	Bigăr, Beușnița, Gârliște	
		Lacuri	Buhui, Ochiul Beului, Lacul dracului	

(Sursa info: mmediu.ro, geofabrik.de, <http://cnipt-caransebes.ro>)

Tabel 3.31 Categoriile de obiective antropice din jurul Caransebeșului

Nr. Crt.	Categoriile obiective	Subcategoriile	Denumire
1.	Istorice	Situri arheologice	Donjonul „Turnul lui Ovidiu”, Cetatea Carașovei, Cuiеști, Sarmizegetusa Ulpia Traiana
2.	Culturale	Muzee	Traian Vuia, Muzeul de Geografie Literara "Tiberiu Boscaiu", Muzeul Central al Uniunii Croaților din România, Muzeul Satului Hațegan, Muzeul de Arheologie Sarmizegetusa, Muzeul de Locomotive cu Abur Reșița, Heimatstub'n zu Wolfsberg
		Colecții	Colecția de Mineralogie „Constantin Gruescu”
3.	Obiective religioase	Biserici de lemn	Bătești, Hezeriș, Curtea, Românești, Călina, Pietroasa, Valea Mare, Ersig, Poieni, Dragomirești, Zolt, Jupânești
		Mănăstiri	Călugăra, Nera, Piatra Scrisă
4.	Monumente și plăci comemorative	Memoriale militare	Crucea de pe Muntele Mic

		Monumente	Monumentul turismului, Monumentul turistului 1914
5.	Obiective economice/tehnice cu funcție turistică	Lacuri de baraj antropoc	Măru, Gozna, Trei Ape, Secu, Surduc, Breazova, Gura Apelor, Iovanu
		Căi ferate înguste	Semmeringul bănățean
6.	Instalații tehnice tradiționale	Ansambluri de mori de apă	Rudăria, Bozovici, Gârliște și Mehadica

(Sursa info: geofabrik.de, <http://cnipt-caransebes.ro>)

2.2. Elemente de patrimoniu imaterial

În tot Banatul de Munte se mai patrează încă tradiții care însoțesc sărbătorile religioase. Astfel de tradiții sunt legate de sărbătoarea Bobotezei, când fetele nemăritate își pot afla ursitul. Apoi în noaptea dintre 23 și 24 iunie, sânzienele umblă pe pământ, revărsând miros și leac florilor, împart rod holdelor, ajută femeilor la procreere, vindecă bolile, toate acestea cântând și dansând, fiind cunoscute ca ființe-simbol ale veseliei, energiei pozitive, prezențe binefăcătoare. Creștinii împletesc flori de sânziene în formă de coroanțe sau cruci și le duc la biserică spre sfințire (<http://cnipt-caransebes.ro>).

2.3. Localități cu funcție turistică

Dincolo de catalogarea tipurilor de obiective, în ceea ce privește atractivitatea unor locuri, acestea trebuie privite ca un ansamblu unitar compus atât din partea fizico-geografică cât și din patrimoniul cultural istoric material și imaterial. Exemple pertinente în această direcție sunt satele cu valoare etnografică ale crașovenilor: Carașova, Lupac, Iabalcea, Clocotici, Rafnic, Nermet, Vodnic sau cele ale pemilor: Brebu Nou, Gărâna, dar și cele în care patrimoniul instalațiilor țărănești mai există și poate fi valorificat precum Rudăria, Bozovici, Gârliște și Mehadica. Nu trebuie uitat și satul Poiana Mărului considerat a avea cel mai pur aer din lume.

Stațiunile turistice din arealul de față sunt: Muntele Mic, Semenic, Crivaia, Trei Ape, Secu, valorificând astfel pantele domoale ale munților omonimi iarna pentru practicarea sporturilor de iarnă în cazul primelor două sațiuni, iar vara ultimele trei fiind mai vizitate pentru a practica sporturi nautice. Către sudul arealului întâlnim una dintre cele mai vechi stațiuni din România – Băile Herculane.

C. Tipuri și forme de turism practicate

Tipurile și formele de turism practicate sunt foarte variate datorită resurselor foarte generoase. În municipiul Caransebeș se poate practica **turismul cultural-istoric** sau turiștii se pot recrea în parcul Teiuș. Turismul cultural este practicat în întreg arealul considerat, fiind bazat atât pe patrimoniul material cât și cel imaterial menționat anterior. **Turismul pentru sporturi** de iarnă este practicat la Muntele Mic, Semenic și Văliug. **Turismul de aventură** bazat pe sporturi nautice se practică pe suprafețele lacurilor de acumulare mai sus menționate, dintre care 3 au generat și înființarea unor stațiuni. Din această categorie fac parte și activitățile sportive cu motor – de iarnă cu snow-mobile sau de vară cu ATV, UVT,

auovehicule 4x4, buggy-uri, motociclete enduro, de cros și altele. Acestea se practică în special pe Muntele Mic și Semenic. Tot la aventură intră și mountain-biking-ul, zborul cu parapanta, rafting pe apele repezi de munte, canioning în sectoarele de chei înguste, cățărare. Datorită numărului important de peșteri, trebuie menționat și **speoturismul**. De asemenea, în arelul montan datorită apropierii de orașe, al pantelor domoale, al atitudinii nu foarte mari, fiind ferite de fenomene climatice și geomorfologice extreme arelul este potrivit pentru **tabere de elevi pe diferite tematici**. Pe lângă tabara Râul Alb ce aparține de DJTS, acestea se organizează și în alte locații cum ar fi Cabana CSS-ului de la Gărâna sau chiar alte locuri identificate de organizatori privați de astfel de activități.

În ceea ce privește parametrul durată, aceasta poate dura de la câteva ore – o escapadă la schi de dimineața până la închiderea pârtiilor, la 2-3 zile având în vedere turismul de weekend, încadrându-se în principal la tipul recreere sau de până la o săptămână în cazul taberelor sau cantonamentelor sportive.

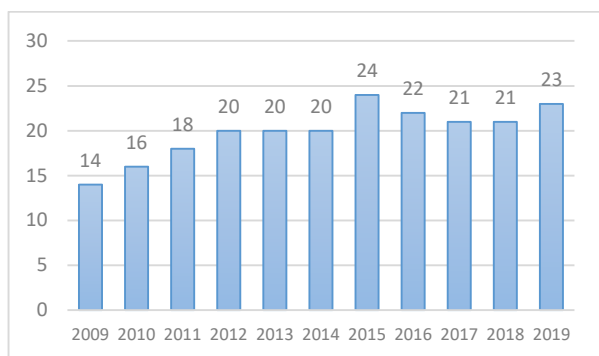
D. Infrastructura tursitică specifică

4.1. Infrastructura de cazare din Caransebeș și împrejurimi

Pentru un oraș dimensiunea Caransebeșului, numărul de unități de cazare este relativ redus (23 în anul 2020, conform INSSE), iar evoluția numărului acestora în ultimii 10 ani nu a fost spectaculoasă (fig. 3.61). În ceea ce privește tipologia unităților de cazare (fig. 3.62), cel mai mare număr de unități este reprezentat de pensiuni – 10 în anul 2019, urmat de hosteluri - 6 (reprezentând segmentul de piață cu cea mai mare creștere în ultimii 10 ani) și apoi de hoteluri – 4 în anul 2019.

Cel mai mare număr de unități de cazare din ultimii 10 ani a fost înregistrat în anul 2015. Tendința este de a închide unitățile mari de tipul hotelurilor și deschiderea unor unități noi precum hostelurile cu un număr redus de locuri de cazare, dar și cu pretenții puține din partea pieței ținte. Acestea sunt într-adevăr potrivite pentru turismul de tranzit, care este a doua categorie după cel de city-break pentru care sunt specifice.

Considerând zona înconjurătoare, am cuprins în analiză date aferente următoarelor UAT-uri: Oțelul Roșu, Bolvașnița, Brebu Nou, Buchin, Glimboca, Păltiniș, Slatina Timiș, Teregova, Turnu Ruieni, Văliug, Zăvoi (fig. 5). În toată perioada analizată cele mai numeroase unități de cazare se găsesc în Bebu Nou pe teritoriul căruia se găsesc satele Brebu și Gărâna, Turnu Ruieni – cu stațiunea Muntele Mic, Văliug cu stațiunea Văliug-Crivaia, Zăvoi, pe teritoriul căruia se găsește Poaina Mărului. În 2019 acestea înglobau 86% din unitățile de cazare din zona înconjurătoare Caransebeșului.



3.61 Evoluția numărului unităților de cazare în Caransebeș între 2009-2019.
(Sursa datelor: INSSE)

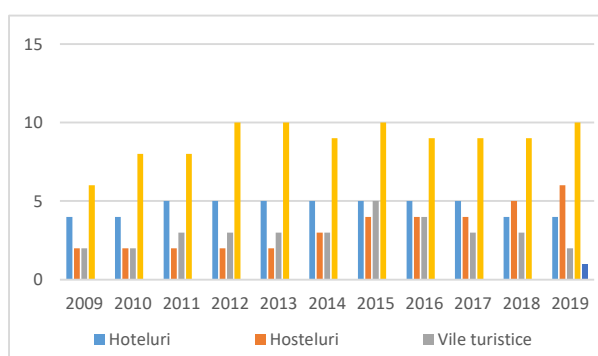


Fig. 3.62 Evoluția numărului unităților de cazare, pe categorii în Caransebeș între 2009-2019.
(Sursa datelor: INSSE)

În ceea ce privește analiza comparativă a numărului unităților de cazare se poate observa că atât Caransebeșul cât și zona înconjurătoare se încadrează în aceeași tendință (fig. 3.63). Procentul unităților de cazare reprezentat de Caransebeș din cele totale situându-se între 23% în 2017 și 30% în 2011.

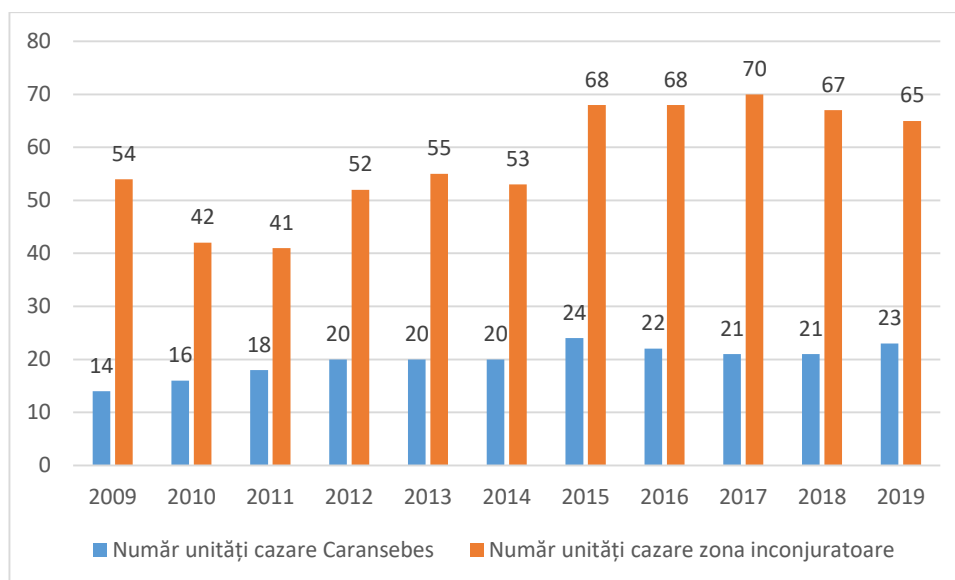


Fig. 3.63 Evoluția comparativă a numărului unităților de cazare în Caransebeș și zona sa înconjurătoare (sursa datelor: INSSE)

Mai important decât numărul de unități este capacitatea de cazare. Astfel în ultimii 10 ani capacitatea totală de cazare în Caransebeș a crescut cu 42,5% (fig. 3.64). Dacă la începutul intervalului analizat, cel mai mare număr de locuri se regăsea în unități hoteliere, în proporție de 43,23%, în anul 2019, repartiția este mai echilibrată – 34% dintre locurile de cazare le întâlnim în cadrul hotelurilor, 32% în cadrul pensiunilor și 22% în cadrul hostelurilor, restul de 8% și respectiv 4% fiind deținute de vile și o pensiune agroturistică (fig. 3.65).

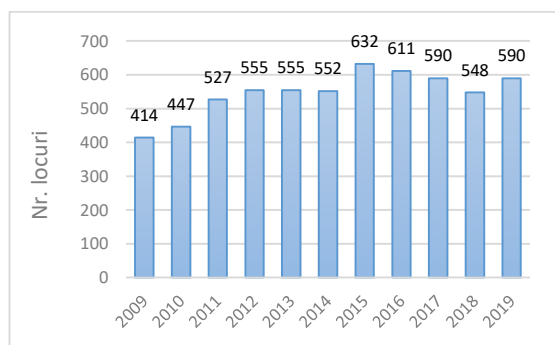


Fig. 3.64 Evoluția capacității de cazare în Caransebeș între 2009-2019
(Sursa datelor: INSSE)

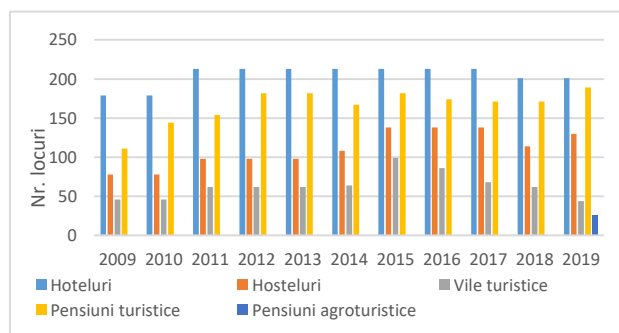


Fig. 3.65 Evoluția capacității de cazare pe tipuri de unități în Caransebeș între 2009-2019.
(Sursa datelor: INSSE)

La nivelul întregului areal evoluția capacității de cazare în ultimii 10 ani are tendințe asemănătoare (fig. 3.66), în anul 2015 înregistrându-se un maxim de număr de locuri de cazare și în anul 2010 dintre cele mai puține locuri de cazare înregistrate atât în Caransebeș cât și în întregul areal.

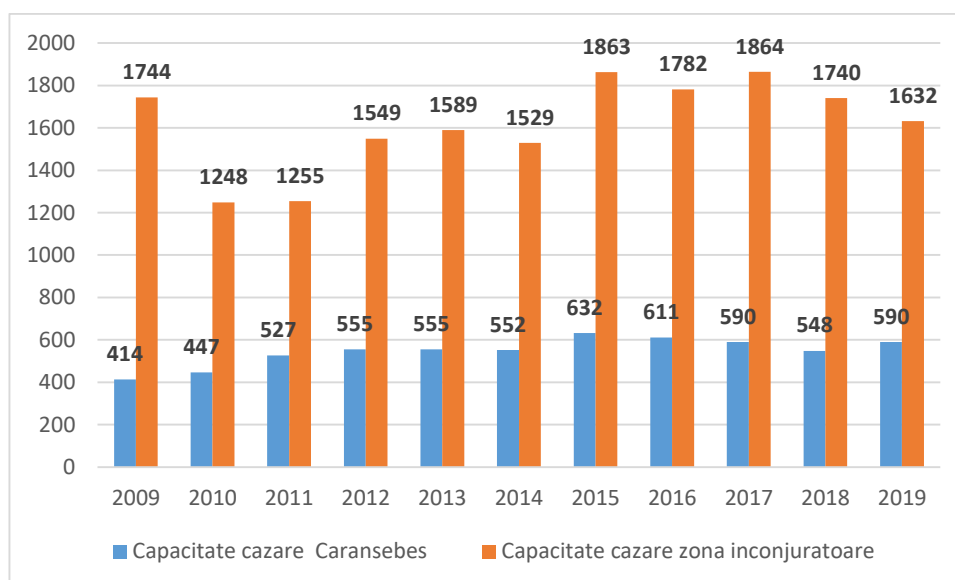


Fig 3.66 Evoluția comparativă a capacității de cazare în Caransebeș și zona sa înconjurătoare
(sursa datelor: INSSE)

Ca procentaj al capacității de cazare din Caransebeș raportantă la întreaga bază de cazare analizată, acesta variază între 19% în anul 2009 și 29% în anul 2011, această evoluție fiind de altfel și cea mai mare în perioada analizată. Din 2012 până în 2019 inclusiv, procentul capacității de cazare din Caransebeș raportat la întregul areal analizat rămâne relativ constant la 25-26%.

În ceea ce privește repartitia pe categorii de confort a capacității de cazare în Caransebeș (fig. 3.67), observăm un procentaj ridicat al locurilor încadrate la 3 stele. Observăm inexistența unităților de cazare de 4 stele în oraș, existând o singură pensiune clasificată cu 4 flori, dar cu un număr limitat de locuri.

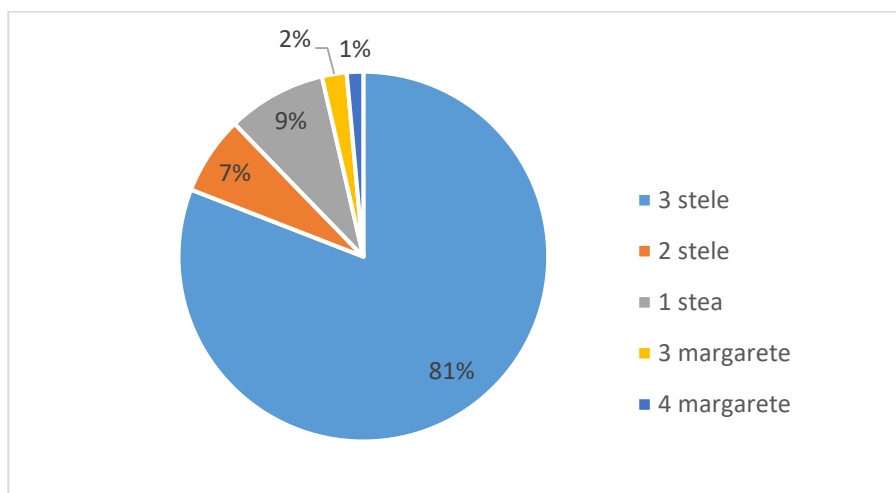


Fig. 3.67 Repartiția capacității de cazare pe categorii de confort în Caransebeș în anul 2020
(Sursa datelor: CIPT Caransebeș)

4.2. Unități de alimentație publică

În ceea ce privește unitățile de alimentație publică din Caransebeș numărul acestora este de 16 cuprinzând următoarele categorii: restaurant clasic, restaurant & pizzerie, restaurant specializat, pizzerie, fast-food, bar (cf. CIPT Caransebeș)

4.3. Unitățile de agrement și divertisment

Caransebeșul cuprinde 12 astfel de unități, acestea fiind reprezentate de casa de cultură, o galerie de artă, un cinematograful, un ștrand, un club de noapte, un stadion, un complex de gimnastică, spa, bazine și săli de sport.

4.4. Infrastructura pentru organizarea conferințelor

Deoarece Caransebeșul este reședință de județ, dar și cu sedii importante la nivelul Banatului, precum sediul Episcopiei Caransebeșului, trebuie evaluate și posibilitatea organizării diferitelor evenimente precum conferințe, congrese sau simpozioane.

Conform CIPT Caransebeș, 4 dintre unitățile de cazare au declarat că dețin astfel de infrastructură destinată conferințelor. Cea mai mare dintre aceste săli poate găzdui 70 de persoane și cea mai mică 25 de persoane, totalizând un număr de 170 locuri. La acestea trebuie adăugate și săli ale instituțiilor precum Primăria sau Episcopia Caransebeșului, care dețin astfel de săli. De asemenea unele unități de cazare cu săli de evenimente sau săli de evenimente de sine stătătoare pot fi amenajate și pentru astfel de întâlniri în condițiile existenței cererii.

5. Resursa umană ocupată în turism

Din păcate acest aspect nu poate fi desprins din datele furnizate de către Institutul Național de Statistică, datele pe care aceștia le furnizează fiind la nivel de județ și cuprind doar un sector al ospitalității: angajații în unitățile de cazare.

Primăria Caransebeș are în evidență 2 societăți comerciale al cărui obiect de activitate este turismul: Sagitario Travel SRL (agenție de turism) și Nadina SRL (agenție de turism și transport persoane). La acestea se adauga cele 23 de unități de cazare și cele 16 de alimentație publică, însă nu dispunem de date în ceea ce privește numărul angajaților, pozițiile ocupate și nivelul de calificare al acestora.

6. Condițiile de structurare și promovare a ofertei turistice

Centrul de informare și promovare turistică Caransebeș a fost înființat în anul 2010 și are o activitate bogată fiind și organizator al diferitelor evenimente culturale precum: „Regal pentru Centenar în Cetatea Caransebeș ” 2019 și „Regal pentru Centenarul bănățean în Cetatea Caransebeș”, și co-organizator pentru Săptămâna Mobilității la Caransebeș, Caravana GO România – 2019.

Principala activitate a centrului este promovarea turistică. În vederea realizării acestui scop, Centrul are la dispoziție materialele indicate în **tabelul 3.32**.

Tabel 3.32. Materialele de promovare utilizare de către CIPT Caransebeș în anul 2020

Tipuri de materiale de promovare	Specificații
Hărți ale municipiului Caransebeș	Scară 1:13.000
Pliante ale municipiului Caransebeș	Editată în 3 limbi (RO, EN, DE)
Pliante despre obiective turistice din Caransebeș	Obiective turistice: Catedrala Episcopală „Învierea Domnului” și Colecția muzeală „Episcop Elie Miron Cristea”
Broșură Banatul Montan (prin Programul de Cooperare Transfrontalieră)	56 de pagini, cuprinde informații atât despre obiectivele turistice, cât și despre unitățile de cazare din județul Caraș-Severin
Hartă turistică Banat	Scară 1:325.000
Pliante și broșuri despre zona turistică Muntele Mic	Titlu: „Ghid turistic Turnu - Ruieni”, 11 pagini; cuprinde informații despre stațiunea Muntele Mic, Turnul lui Ovid, Poiana cu narcise și lacul de acumulare de la Zervești
Pliante Poiana Mărului	Cuprinde informații atât despre obiectivele turistice, cât și despre unitățile de cazare din județul Caraș-Severin
Pliante despre Complexul Mulinologic de la Rudăria	Cuprinde informații atât despre complexul de mori, cât și despre tradiții din regiune și unități de cazare
Hartă turistică Retezat	Scară 1:50.000
Materiale de promovare din județul Timiș; regiunile Oltenia; Transilvania; Maramureș; Bucovina; Delta Dunării	Hărți, pliante, broșuri, cărți de promovare, primite în urma schimburilor de materiale dintre CNIPT Caransebeș și alte centre turistice din România

(sursa: CIPT Caransebeș)

În afară de agențiile de turism sau de CNIPT Caransebeș, mai există și o serie de asociații și cluburi care au ca scop desfășurarea turismului sau a diverselor activități culturale care fie direct, prin obiectivele propuse, fie indirect realizează promovarea patrimoniului orașului sau a zonei înconjurătoare. Cel mai renumit rămâne Clubul Turistic Bănățean care ia ființă la Caransebeș în 1935. Lista acestor asociații poate fi regăsită în **tabelul 3.33**.

Tabel 3.33 Lista asociațiilor care au ca obiect de activitatea turismul sau domenii asociate în caransebeș și împrejurimile acestuia

Nr crt.	Nume asociație
1	Clubul Montan Caransebeș
2	Clubul Montan Băile Herculane
3	Asociația Pro Turism Herculane
4	Asociația Dunărea - Moldova Nouă
5	Asociația Muntele Mic Extrem
6	Banatul Montan
7	Asociația Acasă în Banat

(sursa: CIPT Caransebeș)

7. Circulația turistică în Caransebeș și în împrejurimi

Evaluarea acesteia începe întotdeauna cu numărul **sosirilor**. Astfel evoluția sosirilor în Caransebeș înregistrate în cadrul INSSE (**fig. 3.68**) este în scădere între 2009 și 2014, după care se înregistrează cea mai mare creștere din acest interval cu o diferență de 117% între cei 2 ani. După 2015 tendința este de descreștere (cu excepția anului 2018 în care se înregistrează mai mult cu cca. 2000 de turiști față de anii precedenți și de următorul). În ceea ce privește distribuția turiștilor pe categorii de unități de cazare, observăm (**fig. 3.69**) o schimbare importantă începând cu anul 2015. Până în 2015, cei mai mulți dintre turiști alegeau hotelurile, cu un procentaj maxim în anul 2009, când procentul de turiști înregistrați de hoteluri este de 65%. Din anul 2015, numărul turiștilor cazați în pensiuni îl depășește pe cel al turiștilor cazați hoteluri, ajungând la un maxim în anul 2019, când 51% dintre aceștia aleg pensiunile turistice.

În ceea ce privește analiza comparativă a sosirilor în zona înconjurătoare față de Caransebeș, observăm (**fig. 3.70**) în primul rând că cel mai mare număr al sosirilor se observă în anii 2017, respectiv 2018 și ce mai mic număr în anul 2010. Creșterea cea mai mare pentru zona înconjurătoare se înregistrează între anii 2014 și 2015, aceasta fiind de 46%. În ceea ce privește raportul între sosirile în Caransebeș și zona înconjurătoare, acesta variază de la 46% în 2009 și 29% în 2013, în ultimii 4 ani menținându-se între 37-38%.

Un alt aspect important legat de sosiri și înoptări în ceea ce privește circulația turistică este distribuția lunară a acestora, adică analiza sezonității. După cum se poate observa în **fig. 3.71**, la nivelul municipiului Caransebeș se poate observa un *pattern* în ceea ce privește curba sezonității, identificându-se destul de ușor sezonul estival, însă se poate observa că maximum este foarte "mobil" fiind identificat în lunile de toamnă până în anul 2015

(noiembrie, octombrie sau septembrie), iar din 2015 maximul este cel mai adesea întâlnit în lunile de vară – iulie, august sau chiar mai.

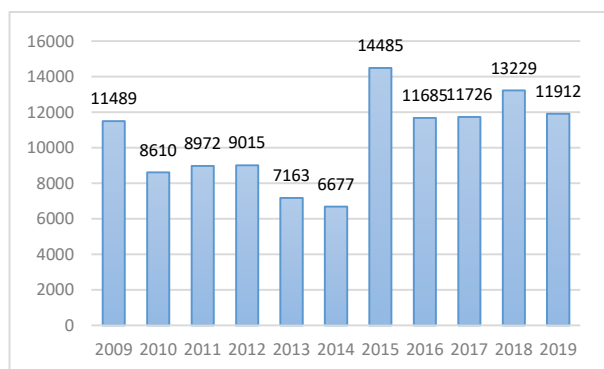


Fig. 3.68 Evoluția numărului de sosiri în Caransebeș între 2009-2019.
(Sursa datelor: INSSE)

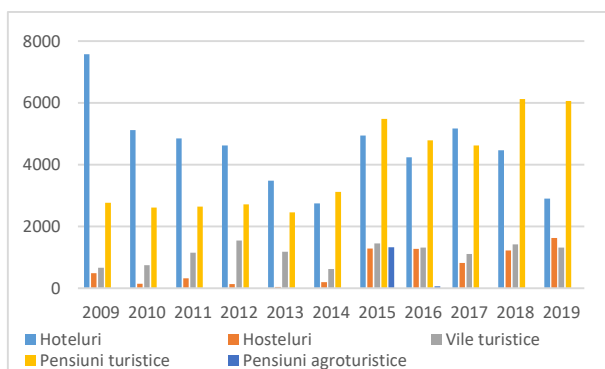


Fig. 3.69 Evoluția numărului de sosiri pe tipuri de unități în Caransebeș între 2009-2019.
(Sursa datelor: INSSE)

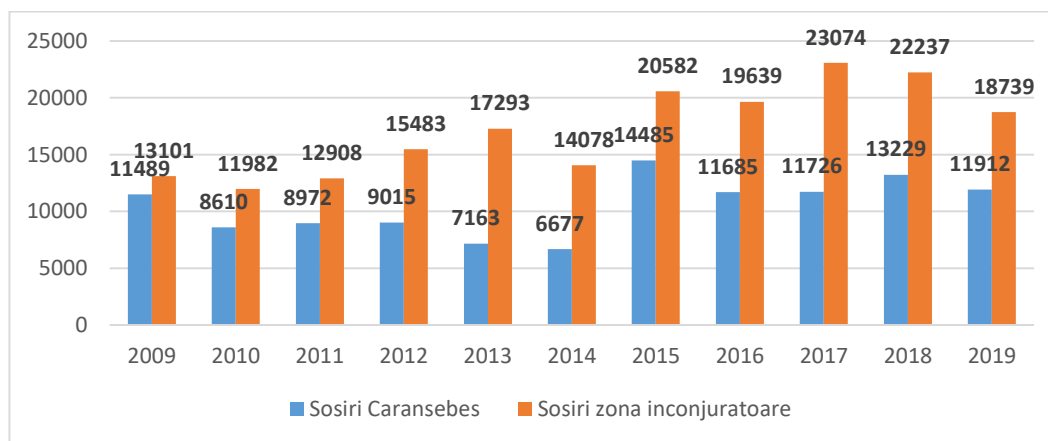


Fig 3.70 Evoluția comparativă a sosirilor în Caransebeș și zona înconjurătoare
(Sursa date: INSSE)

Anul 2018 este atipic – cu un maxim secundar în mai și cu două maxime în lunile de toamnă: septembrie și noiembrie. Cel mai mare număr de turiști înregistrat într-o lună a fost în iulie 2015, 1639 de turiști și cel mai mic număr înregistrat a fost în perioada pandemiei de Coronavirus Aprilie 2020 cu 77 de turiști raportați.

În ceea ce privește arealul înconjurător, observarea sezonality este aproape „de manual”, în toți anii analizați, maximul fiind identificat în luna august și un maxim secundar mult mai redus în luna ianuarie sau februarie în sezonul propice practicării sporturilor de iarnă. Maximul de vară a fost atins în anul 2018 cu 4025 turiști și maximul de iarnă în ianuarie 2017 cu 2234 cu turiști. Minimul absolut a fost înregistrat în luna mai 2020, când s-au înregistrat 54 de turiști în arealul înconjurător Caransebeșului, generat de limitările impuse de Coronavirus.

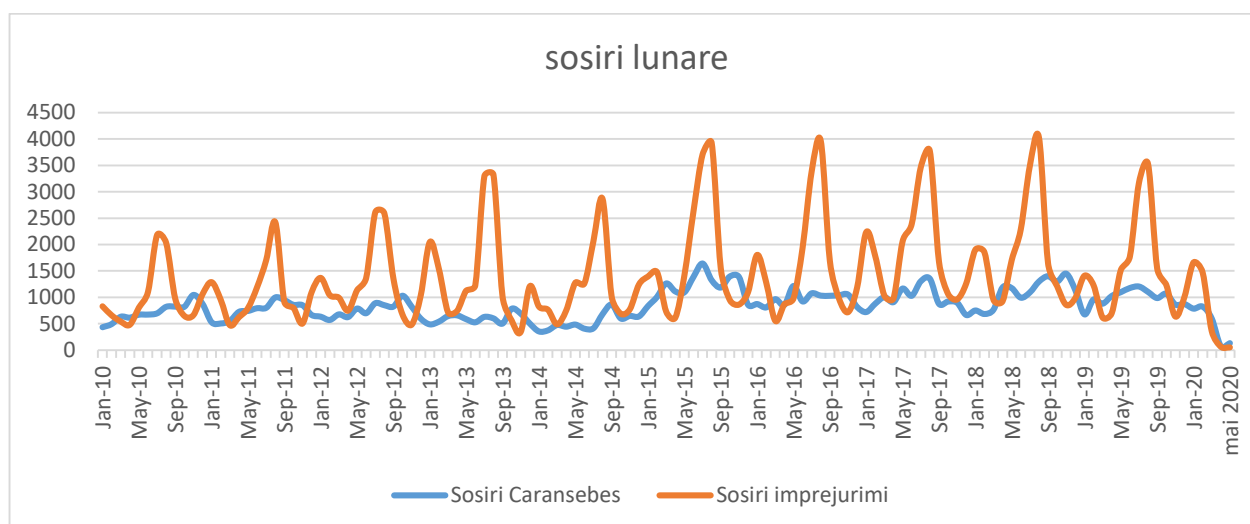


Fig. 3.71 Evoluția numărului de sosiri lunare în Caransebeș și împrejurimi între luna ianuarie 2010-mai 2020.

(Sursa datelor: INSSE)

Înnoptările sunt expresia eficienței – cu cât numărul acestora este mai mare, cu atât veniturile din sectorul turistic sunt mai mari. Astfel la o comparație a [fig. 3.72](#) și [fig.3.73](#) se observă că diferența este foarte mare. Astfel chiar dacă sosirile în raza municipiului nu scad foarte mult (valoarea înregistrată în 2018, fiind aproape de valoarea din 2015), în ceea ce privește indicatorul înnoptări diferențele sunt foarte mari – cea mai mare scădere între 2 ani consecutivi fiind între 2015 și 2016, când numărul înnoptărilor scade cu 41,2%. În schimb, spre deosebire de sosiri, numărul de înnoptări este în creștere între ultimii 2 ani analizați (2018 și 2019).

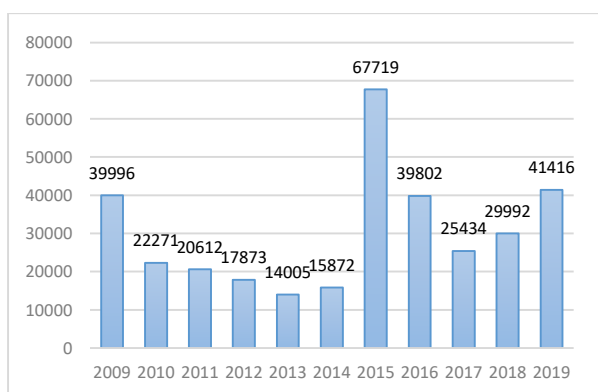


Fig. 3.72 Evoluția numărului de înnoptări în Caransebeș între 2009-2019.

(Sursa datelor: INSSE)

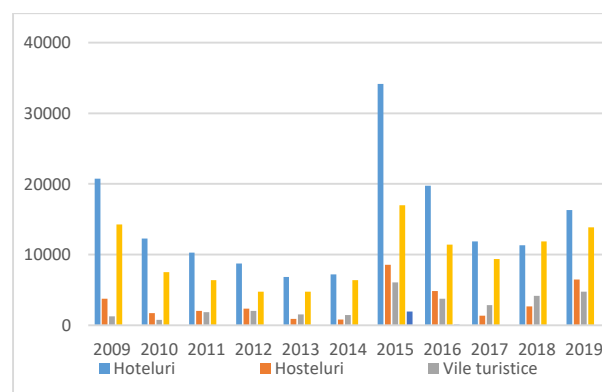


Fig. 3.73 Evoluția numărului de înnoptări pe tipuri de unități în Caransebeș între 2009-2019.

(Sursa datelor: INSSE)

Este mai eficient din punct de vedere economic, dar și al durabilității ca numărul turiștilor să nu fie foarte crescut, în schimb numărul înnoptărilor să fie mai mare.

Repartiția înnoptărilor pe tipuri de unități de cazare suferă modificări în timp, în special în ultima parte a intervalului, urmărind aproximativ aceeași distribuție ca și în cazul sosirilor. În anii cu un număr mai mare de înnoptări (cu excepția lui 2019), un procent foarte mare se înregistrează în hoteluri – spre exemplu în 2015: 50.5% sau în 2016 49,6%. O distribuție mai echilibrată între diferitele tipuri de unități de cazare se înregistrează în 2018: 37,8% în hoteluri, 39,5% în pensiuni turistice, 9% în hosteluri și 13,8% în vile turistice și 2019: 39.4% în hoteluri, 33,4% în pensiuni turistice, 15.7% în hosteluri și 11,5% în vile turistice.

La o privire comparativă a înnoptărilor înregistrate în împrejurimi față de Caransebeș (fig. 3.74), observăm că evoluția este similară, însă proporțiile sunt diferite și ratele de creștere între diferiți ani sunt mult mai temperate. Spre exemplu, saltul de 326% dintre înnoptările înregistrate în Caransebeș în 2015, față de 2014, nu este egalat în zona înconjurătoare, acesta fiind de 85%. Cel mai mare număr se înregistrează tot în anul 2015, 50 641 de înnoptări. Ca și raport între înnoptările înregistrate în Caransebeș și totalul înnoptărilor considerate, cel mai mic procent se înregistrează în anul 2013, Caransebeșul deținând puțin peste 29% din totalul înnoptărilor și cel mai mare procent în favoarea municipiului se înregistrează în anul 2015, cu 57.21%. În ultimii 4 ani acest procent variază între 35-48%, ceea ce semnifică o eficiență mai scăzută pentru zona înconjurătoare din punct de vedere economic.

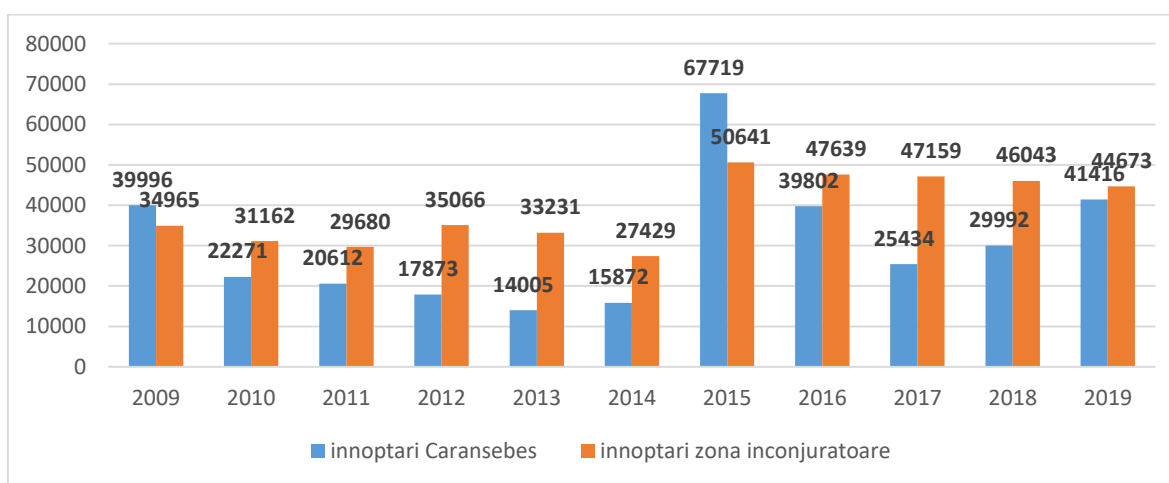


Fig 3.74. Evoluția comparativă a înnoptărilor în Caransebeș și zona înconjurătoare
(Sursa date: INSSE)

În ceea ce privește distribuția numărului de înnoptări la nivel lunar în Caransebeș (fig. 3.75), curba nu mai prezintă același *pattern* regulat ca și în cazul sosirilor, excepție făcând anii 2015 și 2016. În ultimii doi ani analizați valorile maxime s-au înregistrat în noiembrie 2018 și aprilie 2019. Astfel acest indicator ne poate furniza foarte puține informații despre tipurile de turism practicate în municipiu. Pe de altă parte, în ceea ce privește zona înconjurătoare, curba înnoptărilor lunare o urmărește îndeaproape pe cea a sosirilor lunare, astfel maximele rămân înregistrate în lunile august, respectiv iulie, cu cea mai mare valoare înregistrată în august 2015, cu 10 264 înnoptări și un maxim secundar de iarnă în februarie 2017 cu 5431 înnoptări.

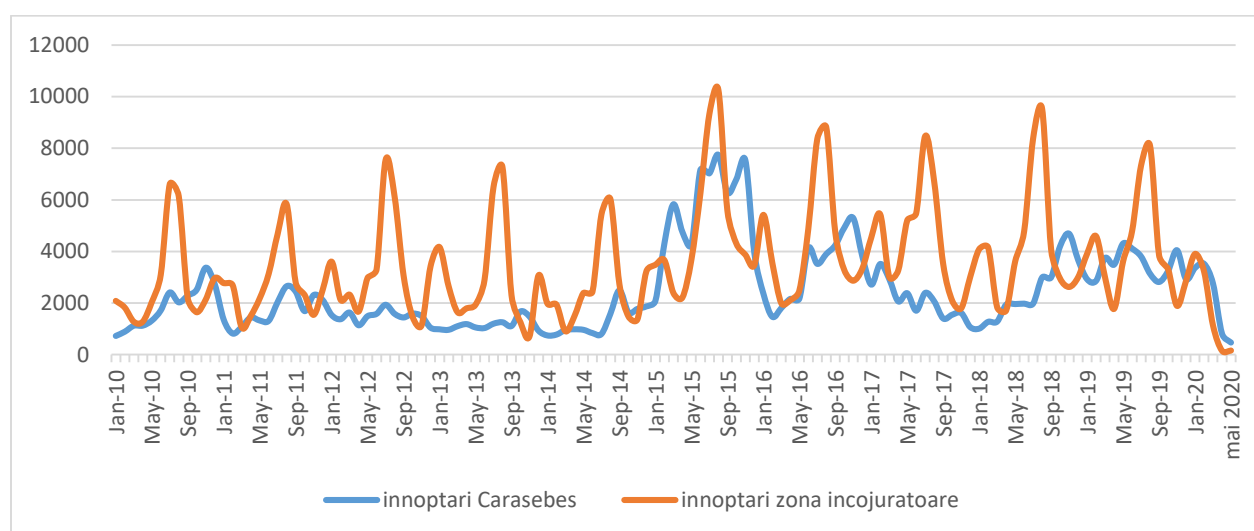


Fig. 3.75 Evoluția numărului de înnoptări lunare în Caransebeș și împrejurimi între luna ianuarie 2010-mai 2020
(Sursa datelor: INSSE)

Ceea ce se poate observa însă este faptul că raportul dintre cazările în Caransebeș față de zona înconjurătoare urmărește un *pattern*, astfel dacă în lunile de vară acest procent este de cca. 20-25%, în lunile de iarnă între 19-30% depinzând de an și de caracteristicile sezonului de iarnă. În extrasezon, în lunile de primăvară și toamnă, acest procent urcă între 42-66% în favoarea Caransebeșului, cel mai mare fiind înregistrat în aprilie 2020, aproape de 85%, însă acesta este un procent generat de epidemia de Coronavirus. Exceptând această valoare cel mai mare este de 68.2% în luna noiembrie 2019.

Un indicator important care aduce substanță celui anterior menționat în special în ceea ce privește analiza eficienței economice este **durata medie a sejurului**, care se calculează ca raport între numărul înnoptărilor și cel al sosirilor. Astfel în anii analizați se

poate observa (fig. 3.76) o variabilitate foarte mare la nivelul municipiului Caransebeș, între 1,96 zile (care este o valoare bună pentru o astfel de destinație) până la valori de cca 3,5 zile în anii 2009 și 2019 sau de 4,68 zile în 2015. Valorile din urmă sunt caracteristice unor stațiuni de sejur. Rezultatele sunt cel mai probabil cauzate de cazarea în aceste unități și a altor categorii de persoane precum oameni de afaceri sau chiar muncitori.

Durata medie a sejurului în zona înconjurătoare variază între 1.92 și 2.67 zile la nivel anual, iar media celor 10 ani avuți în vedere este de 2.28 zile/ turist. Acestea sunt valori ce reflectă realitatea, din păcate, spre deosebire de cele înregistrate în Caransebeș. Acest lucru este datorat incapacității realizării unui produs pentru un număr mai mare de zile, care să valorifice multitudinea de resurse, întreprinzătorii limitându-se, în general în a oferi servicii de cazare și eventual masă.

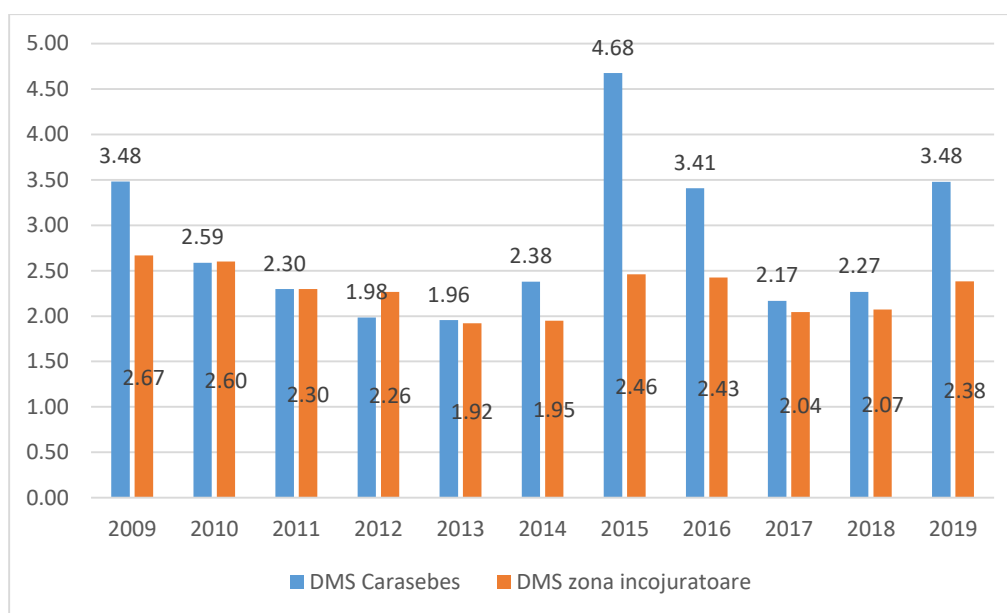


Fig. 3.76 Evoluția comparativă a duratei medii a sejurului în Caransebeș și zonele înconjurătoare între 2009-2019.

(Sursa datelor: INSSE)

La nivel lunar (fig. 3.77) se pot observa mai bine valorile mari pentru un oraș de o cca. 30 000 locuitori și foarte puțin valorificat turistic (până în prezent). Cea mai mică valoare înregistrată este de 1,38 zile în ianuarie 2018 și cea mai mare (pe lângă cea de 10,68 din aprilie 2020, cauzată de directivele în ceea ce privește izolarea și carantinarea pe fondul pandemiei de COVID 19, valoare exclusă din reprezentarea grafică) se înregistrează în luna august 2015: 5,85 zile. Această valoare este caracteristică stațiunilor de sejur, nicidecum unui oraș localizat într-un areal depresionar, unde chiar dacă valențe în ceea ce privește

calitatea aerului au fost acreditate în perioada interbelică, prin decalarea Teiușului ca stațiune climaterică, aceasta în prezent nu mai există cu această titulatură, Teiușul în prezent fiind o zonă de agrement folosită de locuitorii orașului, nu de turiști ca o destinație curativă. Valori nefiresc de mari se înregistrează și în ianuarie 2019 – 4,31 sau martie 2019, 4,26 zile.

În ceea ce privește zona înconjurătoare, lunile cu durata cea mai mare a sejurului nu sunt lunile de vară, maxime lunare se înregistrează în noiembrie 2015 cu 4.49 zile sau în martie 2019 cu 4.83 zile, urmate de noiembrie 2016 cu 3.98 zile sau martie 2016 cu 3.57 zile. Interesant este că valorile minime se înregistrează în aceleași luni, însă în ani diferiți: mai 2013 cu 1.71 zile/turist și noiembrie 2014 cu 1.76 zile/turist. Concluzia este că în zona înconjurătoare turismul se află într-un stadiu evolutiv, însă cu o eficiență economică scăzută și cu un pronunțat grad de instabilitate.

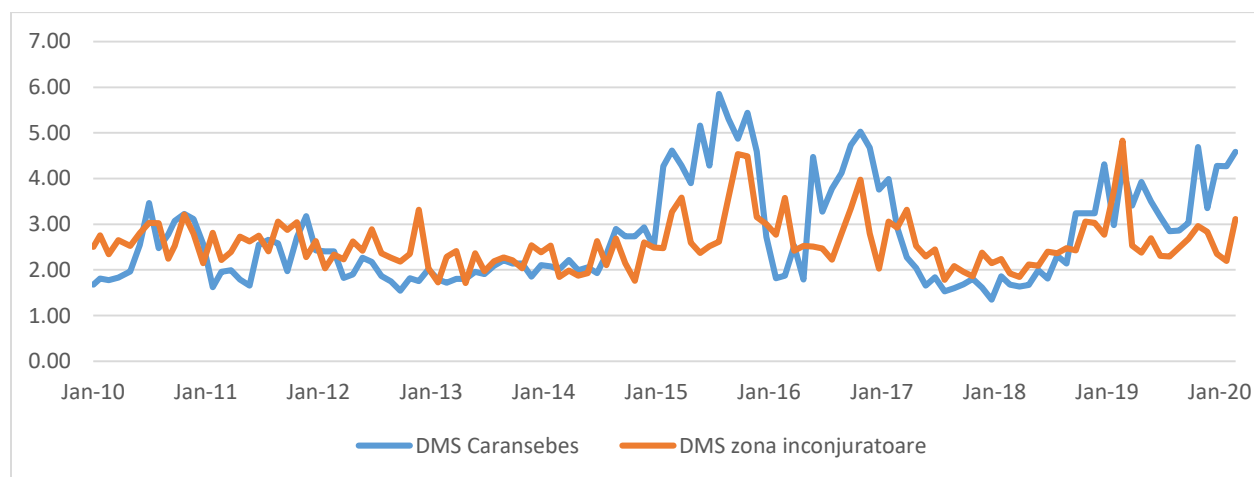


Fig. 3.77. Evoluția comparativă a duratei medii a sejurului în Caransebeș și zona înconjurătoare la nivel lunar între luna ianuarie 2010-mai 2020.

Sursa datelor: INSSE

Ca o scurtă concluzie a circulației turistice, menționăm că datele raportate către INSSE nu reprezintă realitatea unui fenomen turistic eficient, ci „turiștii” raportați au alt scop decât destinderea. În ceea ce privește zona înconjurătoare se observă un grad ridicat de sezonabilitate pentru lunile de vară și secundar de iarnă, însă durata medie a sejurului este foarte scăzută. Numărul sosirilor nu este de neglijat, ajungând la peste 5000 turiști/ lună, însă întreprinzătorii nu reușesc să îi oprească mai mult de 2 nopți în areal.

Concluzii

Valențele Caransebeșului în ceea ce privește o destinație turistică sunt relativ limitate și nu ar putea dezvolta o ședere mai mare de o zi. Însă Caransebeșul nu poate fi o separat de arealul din care face parte. Acesta este situat în mijlocul Banatului Montan, beneficiind astfel de o deschidere către variatele și valoroasele resurse ale acestuia, atractive pentru o paletă foarte largă a pieței turistice existând posibilitatea practicării turismului montan, pentru sporturi de iarnă, de aventură, speoturism, turism rural, etnografic, cultural, religios, fiind valorificată în ultima vreme și latura turismului gastronomic.

O grijă mai mare decât în prezent trebuie acordată gestionării și promovării patrimoniului turistic, iar în ceea ce privește zona înconjurătoare, trebuie stimulată colaborarea întreprinzătorilor din domeniul serviciilor turistice în vederea valorificării în comun atât a patrimoniului cât și a bazei materiale existente și chiar a realizării unor programe turistice în comun. Acest lucru poate fi stimulat prin diverse tipuri de programe destinate IMM-urilor sau chiar parteneriate publice-private. În sprijinul acestui deziderat menționăm șansa Caransebeșului dată de poziția sa și prin caracterul polarizator să inițieze și să gestioneze o Organizație de Management a Destinației, destinația fiind în acest caz chiar Banatul Montan.

Capitolul IV

CALITATEA FACTORILOR DE MEDIU

Protecția mediului reprezintă o problemă stringentă a societății moderne, aflată în continuă expansiune, schimbare și dezvoltare tehnologică și economică. Drept urmare, analiza calității factorilor de mediu reprezintă o axă prioritară avută în vedere în studiile de planificare teritorială și dezvoltare durabilă, întrucât, în mod direct, reflectă condițiile de viață și sănătate a populației, interesele economice și capacitatea teritoriului de a asigura un cadru optim pentru satisfacerea nevoilor multiple ale omului. Viabilitatea acțiunilor formulate în strategiile de dezvoltare este generată, printre altele, de racordarea acestora la politicile de mediu, ale căror direcții prioritare sunt schimbarea climatică și încălzirea globală, calitatea aerului și apei, calitatea solului, biodiversitatea etc.

IV.1 Calitatea aerului

Monitorizarea calității aerului în județul Caraș-Severin se realizează prin intermediul unor determinări manuale la nivelul unor stații meteo sau a unor puncte de monitorizare, și automat, prin intermediul celor 6 stații, ce fac parte din Rețeaua Națională de Monitorizare a Calității Aerului (RNMCA), repartizate la nivelul întregului județ (www.anpm.ro):

- Stația CS-1- amplasată în municipiul Reșița, stație de tip industrial pentru evaluarea impactului poluării atmosferice din surse ale industriei grele asupra zonelor locuite.
- Stația CS-2, amplasată în orașul Oțelu Roșu, stație de tip industrial, pentru evaluarea impactului poluării atmosferice din surse ale industriei grele asupra zonelor locuite
- Stația CS-3 ,amplasată în localitatea Moldova Veche, stație este de tip fond urban-traffic, pentru evaluarea nivelului poluării atmosferice în mediul urban
- Stația CS-4, amplasată pe marginea arterei de circulație DN 6, în localitatea Buchin, stație de tip trafic, pentru evaluarea impactului poluării cu produse de la autovehicule asupra zonelor locuite.
- Stația CS-5, amplasată în Moldova Veche, stație de tip industrial, pentru evaluarea impactului poluării atmosferice transfrontaliere, pe surse specifice și anume iazurile de decantare ale SC Moldomin SA Moldova Nouă.

- Stația EM-2, amplasată pe Muntele Semenic, stație este de tip control de fond, ce face parte din rețeaua europeană EMEP

Calitatea aerului în fiecare stație de monitorizare este reprezentată prin indici de calitate, stabiliți pe baza valorilor concentrațiilor principalilor poluanți atmosferici măsurați. Sunt raportate concentrațiile poluanților, în $\mu\text{g}/\text{m}^3$, precum și numărul de depășiri ale valorilor limită stabilite pentru sănătatea umană, pentru fiecare stație în parte.

Având în vedere proximitatea stației CS-5 (Buchin) față de municipiul Caransebeș, s-au considerat relevante în analiza calității aerului, concentrațiile înregistrate de principalii poluanți atmosferici la această stație: dioxid de sulf (SO_2), oxizi de azot (NO , NO_2 , NO_x), monoxid de carbon (CO), benzen (C_6H_6), particule în suspensie (PM_{10}) (tabelul 4.34) etc.

Tabelul 3.34 Concentrații medii lunare ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) ale poluanților atmosferici, înregistrate la stația de trafic CS-5 (2018)

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Media anuală
NO_2	28.93	29.99	30.34	22.27	20.98	20.18	25.20	24.58	28.28	29.28	20.12	24.31	27.37
SO_2 (1h)	8.53	8.84	10.04	11.09	8.23	6.74	8.54	10.10	10.03	11.19	6.60	9.46	9.12
SO_2 (24h)	8.53	8.84	10.04	11.09	8.23	6.74	8.54	10.10	10.03	11.19	6.60	9.46	9.12
CO	0.67	0.56	0.85	0.54	0.37	0.22	0.18	0.23	0.42	0.35	0.44	0.71	0,46
C_6H_6	4.41	3.15	2.03	1.12	1.52	0.70	0.72	0.73	1.11	1.77	2.65	4.07	2.00
Toluen	1.66	1.39	1.02	0.58	0.81	0.60	0.61	0.61	0.75	1.28	1.16	1.84	1.03
Etil benzen	0.32	0.30	0.22	0.15	0.23	0.13	0.14	0.14	0.19	0.25	0.29	0.43	0.23
p-xilen	0.19	0.14	0.10	0.08	0.16	0.09	0.10	0.10	0.13	0.14	0.15	1.19	0.21
m-xilen	0.39	0.34	0.26	0.21	0.40	0.28	0.31	0.33	0.39	0.37	0.34	0.48	0.34
o-xilen	0.24	0.21	0.15	0.10	0.23	0.19	0.18	0.19	0.22	0.21	0.23	0.30	0.20
PM_{10} aut. (24h)	33.62	38.47	29.95	22.69	16.66	16.59	15.50	20.26	24.43	37.50	19.96	17.97	24.47

(sursa : date extrase din Rapoartele lunare privind starea mediului-Caraș-Severin, 2018)

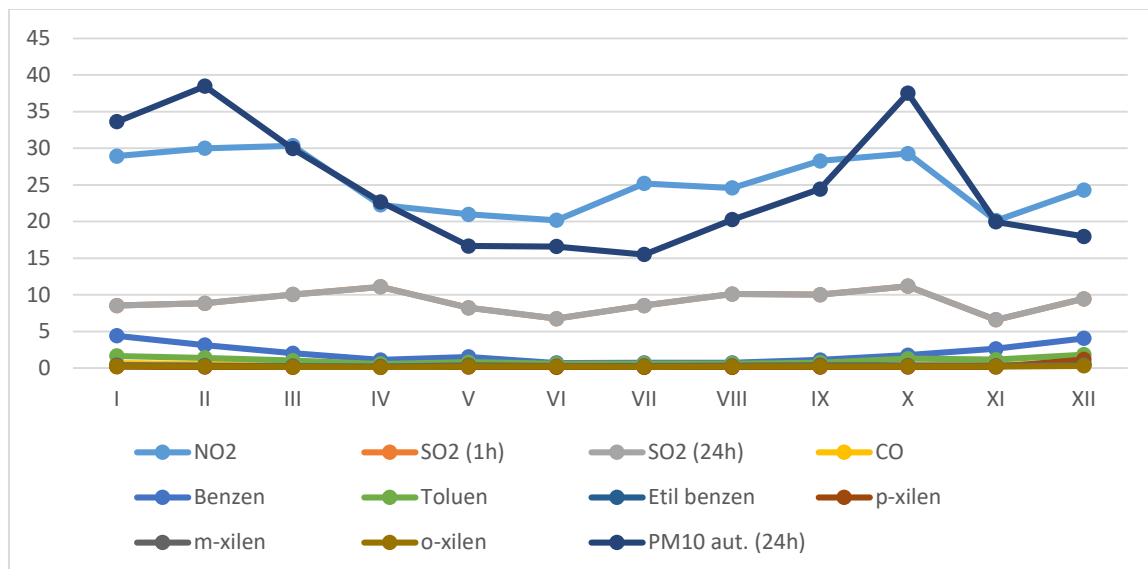


Fig. 4.78 Variația concentrațiilor medii lunare ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) înregistrate la stația CS -5 în anul 2018
(sursa datelor: Rapoartele lunare privind starea mediului-Caraș-Severin, 2018)

Concentrațiile de *dioxid de azot* (NO_2) sunt determinate de circulația autovehiculelor, arderea combustibililor în industria energetică, activitățile casnice, incinerarea deșeurilor menajere. Valorile medii lunare înregistrate la stația Cs-5 s-au situat între $6,60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (luna noiembrie) și $11,19 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (luna octombrie), sub valoarea limită anuală (40). Dioxidii de azot sunt responsabili pentru formarea smogului, ploilor acide, deteriorarea calității apei, crearea efectului de seră, reducerea vizibilității în zonele urbane. Populația expusă acestui tip de poluant poate avea dificultăți respiratorii, iritații ale căilor respiratorii, disfuncții ale plămânilor.

Dioxidul de sulf (SO_2) provine, de regulă, din arderea combustibililor fosili, din prelucrarea metalelor în cadrul diferitelor procese industriale sau ca rezultat al incendiilor de pădure. Deși valorile înregistrate sunt relativ reduse ($9,12 \mu\text{g}/\text{m}^3$), expunerea pe termen lung a populației la concentrații de SO_2 poate avea ca efect infecții ale tractului respirator. Analiza variației anuale a SO_2 evidențiază valori mai ridicate în lunile reci ca urmare a arderii unei cantități mai mari de combustibili fosili (fig. 4.78).

Pulberile în suspensie sau particule de materie ($\text{PM}_{10\text{grv}}$) sunt măsurate în funcție de diametrul lor. Există PM_{10} cu diametrul mai mic de 10 micrometri și $\text{PM}_{2.5}$ cu diametrul mai mic de 2.5 micrometri. Conform datelor furnizate de Agenția de Protecție a Mediului Caraș-Severin, valorile medii de PM_{10} pentru anul 2018 au la stația CS-5 au fost de $24,47 \mu\text{g}/\text{m}^3$, sub limita valorii anuale pentru protecția sănătății omului ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Numărul de depășiri ale valorii limită zilnice pentru particule în suspensii $\text{PM}_{10\text{grv}}$ în anul 2018 a fost de 8, în

condițiile în care, conform legii, valorile admise nu trebuie depășite de mai mult de 35 de ori într-un an calendaristic.

Benzenul (C_6H_6) este un compus aromatic, foarte ușor, volatil. Acesta provine în cea mai mare parte din traficul rutier și, secundar, din evaporarea combustibilului la stocarea și distribuția acestuia. Concentrația medie anuală de benzen înregistrată la stația CS-5 au fost în anul 2018 de $2,00 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (tabelul 4.34), valoare care se află sub limita anuală pentru protecția sănătății umane de $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, conform Legii 104/2011.

Poluarea cu pulberi în suspensie și sedimentabile este cauzată în cea mai mare parte de circulația autovehiculelor care antrenează particulele de praf aflate pe carosabil în funcție de starea de curățenie a căilor rutiere. De asemenea, în gazele de eșapament, emanate în principal de mașinile cu motoare Diesel, se află mari cantități de funingine datorate funcționării necorespunzătoare a motoarelor respective și a amestecurilor de combustibili utilizate. Fumul degajat în urma arderilor necontrolate a deșeurilor menajere conține particule caracteristice unor arderi incomplete de materiale plastice, materiale de natură organică, materiale textile, hârtie, carton și lemn.

Emisiile de metale grele (Cd, Hg, Pb, As) sunt sub valorile limită admise. Prezența acestora este cauzată de valori ridicate ale traficul rutier, de diverse activități industriale, activități agricole, deșeuri etc.

Analiza evoluției concentrațiilor medii anuale ale poluanților în aerul înconjurător în perioada 2014-2018 la stația CS-5 (Buchin) evidențiază valori sub limitele anuale admise la nivelul tuturor poluanți monitorizați (tabelul 4.35). Deși, în numeroase cazuri datele colectate sunt insuficiente, valorile evidențiate în rapoartele anuale de mediu realizate la nivelul județului Caraș-Severin de către Agenția pentru Protecția Mediului Caraș-Severin evidențiază faptul că la nivelul municipiului Caransebeș nu există probleme majore de poluare a aerului.

Tabelul 4.35 Evoluția concentrațiilor medii anuale ale poluanților atmosferici, înregistrate la stația de trafic CS-5 din localitatea Buchin în perioada 2014-2018

Tip de poluant	2014	2015	2016	2017	2018	Valoarea limită anuală
SO ₂ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	17,14	14,5	6,69	date insuficiente	10,23	-
NO ₂ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	18,27	date insuficiente	date insuficiente	date insuficiente	27,37	40
PM _{10grv} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	date insuficiente	16,6	10,08	date insuficiente	29,87	40
C ₆ H ₆ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	-	2,64	date insuficiente	date insuficiente	2,00	5

Pb ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	-	-	0,0052	date insuficiente	date insuficiente	0,5
Cd (ng/m^3)	-	-	0,27	date insuficiente	date insuficiente	5
As (ng/m^3)	-	-	0,67	date insuficiente	date insuficiente	6

(sursa: Raport anual privind starea mediului în județul Caraș-Severin, 2018)

IV.2 Calitatea apelor

4.2.1 Monitorizarea resurselor și a calității apelor

Monitorizarea calității apelor din Municipiul Caransebeș intră în gestiunea Sistemul de Gospodărire a Apelor Caraș-Severin, parte integrantă a Administrației Bazinale de Apă Banat. Evaluarea calității resurselor hidrice corelează starea ecologică a acestora cu cea fizico-chimică, în baza analizei integrate a parametrilor apei (C1 – Regimul termic și acidifiere, C2 - Regimul oxigenului, C3 – Nutrienți, C4 – Salinitate, C5 – Poluanți toxici specifici de origine naturală, C6 – Substanțe toxice organice, A – Analize biologice).

Analiza calității apelor din municipiul Caransebeș s-a făcut avându-se în vedere 3 subsisteme: ape de suprafață curgătoare, ape subterane (freatice și de adâncime) și ape uzate. Municipiul Caransebeș este drenat de râul Timiș și de afluenții săi de dreapta Zlagna, Sebeș, Potoc și Valea Mare. Aceste râuri, potrivit tipologiei prevăzute în Planul de management al Spațiului Hidrografic Banat, realizată în acord cu Directiva Cadru pentru Apă 2000/60/CE, prezintă particularități specifice ce le permite integrarea în 4 categorii de cursuri de apă (fig. 4.79). Teritoriul analizat se suprapune, de asemenea, peste corpul de apă freatică ROBA04- Lugoș (conform tipologiei Directivei privind Apele Subterane, 2006/118/EC).

Monitorizarea calității apelor se face prin *Rețeaua de monitorizare a apelor de suprafață și subterane*, în cazul de față stabilită de ABA Banat, la nivelul unor unități omogene denumite corpuri de apă. În municipiul Caransebeș, în perioada 2015-2020, pe râurilor Timiș și Sebeș, au fost stabilite 5 secțiuni de monitorizare, respectiv 4 foraje pentru prelevarea probelor pentru apele subterane (SH Banat, 2016-2020).

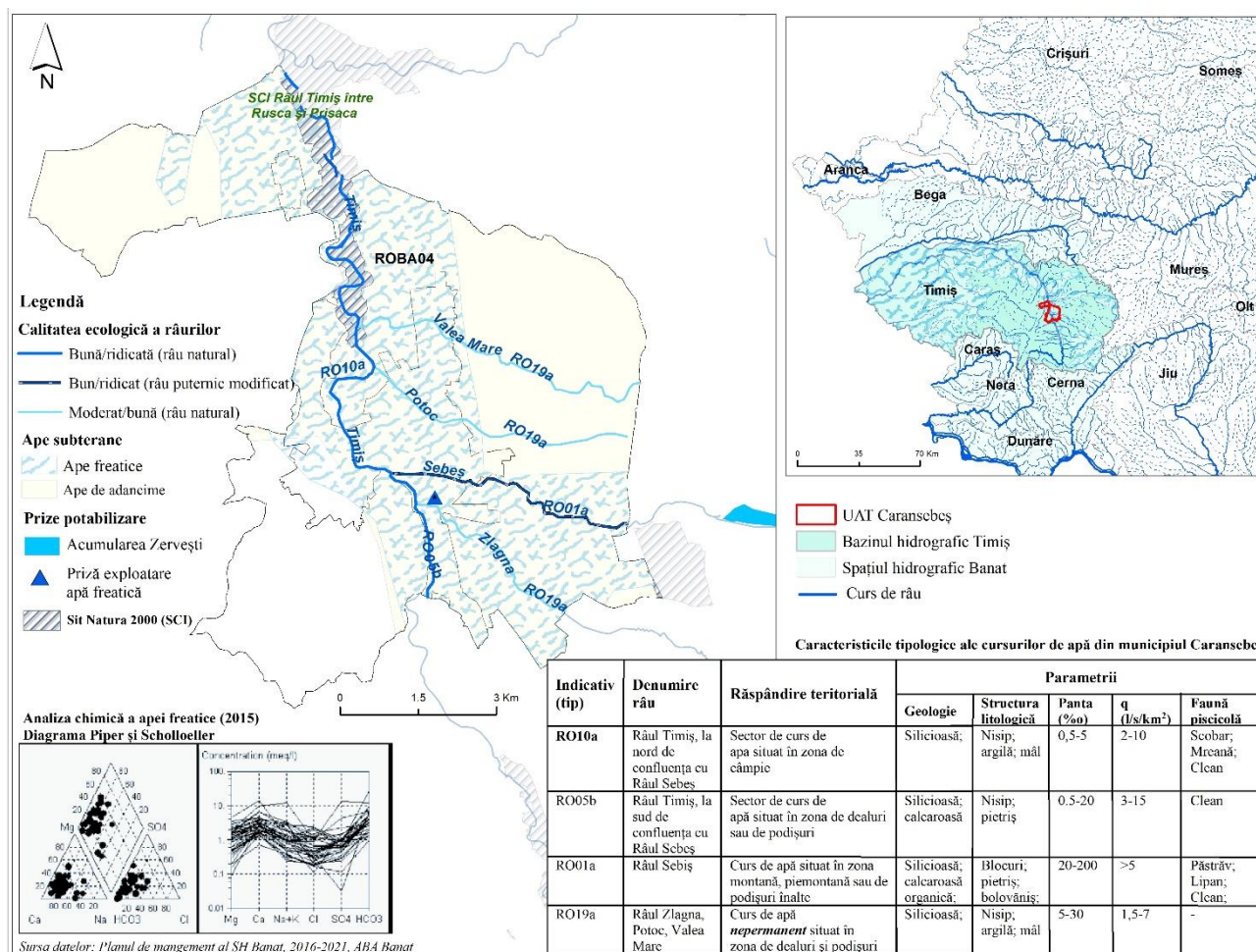


Fig. 4.79 Caracteristicile tipologice ale resurselor de apă din municipiul Caransebeș

4.2.2 Calitatea apelor de suprafață

În anul 2017, în bazinul hidrografic Timiș, au fost monitorizate 21 corpuri de apă naturală, 13 corpuri de apă puternic modificate sau artificiale, respectiv 11 corpuri de apă nepermanente. Conform metodologiei elaborată de INHGA, adoptată de ABA Banat, pentru cursurile de apă care nu fost evaluate în cadrul unor secțiuni de monitorizare, interpretarea s-a făcut prin similitudine. Astfel, în municipiul Caransebeș, au fost delimitate 2 secțiuni în cursul râului Timiș (RW5.2_B4 și RW5.2_B3), acestea făcând parte din categoria celor naturale, respectiv o secțiunea în cursul râului Sebeș (RW5.2.18_B2), aceasta fiind considerată corp de apă puternic modificat, în principal, ca urmare a activității antropice (tabel 4.36).

O evaluare sintetică a calității acestor corpuri de apă relevă încadrarea lor în parametrii chimici ai claselor I și II (cele mai bune), determinând, astfel, și starea ecologică bună sau ridicată. Corpurile de apă naturală Zlagna (RW5.2.1 7_B1), Potoc (RW5.2.1 8a_B1) și Valea Mare (RW5.2.3 5.3_B1), la nivelul cărora nu au fost realizate secțiuni de monitorizare, ci evaluarea s-a făcut în baza algoritmilor metodologici ai ABA Banat, au o stare chimică și ecologică moderat bună. Indicatorii care fac ca aceste cursuri de apă să fie încadrate la calitatea generală „moderată” sunt influențați în special de poluarea punctiformă cu evacuare directă în resursa de apă. În cadrul cursurilor de apă din municipiul Caransebeș, nu au fost înregistrate concentrații ale substanțelor periculoase, prioritar periculoase și organice mai mari decât standardul de calitate (*Gospodărirea apelor, ABA Banat, 2017*).

Tabel 3.36 Calitatea apelor de suprafață din secțiunile analizate în municipiul Caransebeș

Corp Apa	Secțiuni	Elemente biologice (Fito-plancton, Macronev ertebrate, pesti)	Oxigen dizolvat	Conditii oxigenare	Conduc tivitate	Conditii salinitate	Starea acidifierii (pH-ul)	Nutrienti (N-NH ₄ , N-NO ₂ , N-NO ₃ , P-PO ₄ , P total)	Fizico chimice generale	Poluanti specifici pentru starea potential ecologic	Evaluare integrată
Corpul de apă RW5.2_B 3: Timiș în amonte de cf. Sebeș (natural)	Timis - am. loc. Sadova Veche	Bună	Foarte bună	Bună	Bună	Bună	Foarte bună	Foarte bună	Bună	Bună/ ridicată	Bună/ ridicată
Corpul de apă RW5.2_B 4: Timiș în aval de cf. Sebiș (natural)	Timis - av. conf. Potoc	Bună	Foarte bună	Bună	Bună	Bună	Foarte bună	Foarte bună	Bună	Bună/ ridicată	Bună/ ridicată
Corpul de apă RW5.2.18_B2: Sebes în aval de cf. Slatina (puternic modificat)	Sebes - loc. Zervesti	Bun	Bun	Bun	Maxim	Maxim	Maxim	Bun	Bun/ moderat	Bun/ridicat	Bun/ ridicat

(Sursa datelor: ABA Banat, secțiunea Gospodărirea apelor)

4.2.3 Calitatea apelor subterane

Teritoriul municipiului Caransebeș se supraune peste corpul de apă freatică GW-ROBA04 – Lugoj. Caracteristicilor sale hidrogeologice indică faptul că acesta este un corp de apă poros (porozitatea totală – 25-50%), înmagazinat în depozite permeabile aluviale și fluvio-lacustre. Grosimea stratului freatic variază între 1-55 m, iar debitul optim de exploatare este de 0,01-14,0 l/s (debit modul-1,0-2,5 l/s/km²). În zona Caransebeșului, direcția de curgere a apei este SE-NV.

Printre cele 25 de foraje monitorizate de ABA Banat, în anul 2017, pentru determinarea calității apei freatice GW-ROBA04 – Lugoj, se numără și forajul Caransebeș-F1. Indicatorii ce au sta la baza evaluării stării chimice a corpului de apă sunt: amoniu, cloruri, sulfati, azotați, azotiți, fosfați, crom, nichel, cupru, zinc, cadmiu, mercur, plumb, fenoli. În urma evaluării stării chimice, s-a constatat o tendință de creștere a concentrațiilor de azotați (NO₂) și atingerea valorilor prag în cazul amoniului (NH₄), elemente ce prefigurează vulnerabilitatea la poluarea cu nitranti. Variația acestor indicatori poate fi pusă, printre altele, pe seama aplicării fertilizatorilor pe suprafețele agricole, care determină o poluare difuză în pânza freatică. Excepționând cele două situații, corpul de apă se află în parametrii chimici optimi, în consecință starea chimică este una bună (*Gospodărirea apelor, ABA Banat, 2017*).

Conform *Planului de Management al SH Banat*, clasa de protecție globală la nivelul acestui corp este bună (PG) și medie (PM). Încadrarea în clasa medie de protecție a fost determinată de prezența unui strat acoperitor discontinuu și a unei permeabilități variabile, ce facilitează infiltrarea unor poluanți industriali și agricoli. În ceea ce privește valorificarea resursei hidrice, se constată că aceasta este utilizată în desfășurarea activităților industriale, în zootehnie, respectiv ca sursă pentru apa potabilă.

4.2.4 Captarea apei potabile

Captarea apei potabile se face atât din corpul de apă freatică, prin prinza localizată în cartierul Balta Sărată, cât și din apele de suprafață. În acest sens, acumularea Zervești, localizată la 5 km de Caransebeș, reprezintă priza principală pentru captarea apei potabile distribuite în sistem centralizat în Caransebeș. În ambele cazuri, operatorul economic este S.C. AQUACARAȘ S.A. Asigurarea parametrelor fizico-chimice de calitate a apei potabile se face prin tratarea acesteia în Uzina de Apă Caransebeș. În ceea ce privește capacitatea acesteia de funcționare, sunt indicate probleme în tratarea apei, îndeosebi a celei provenite din acumularea Zervești, în perioadele cu precipitații abundente.

4.2.5 Surse de poluare și gestiunea apelor uzate

În municipiul Caransebeș, resursele hidrice sunt contaminate, în principal, de sursele de poluare punctiforme semnificative, acestea fiind în general monitorizate sistematic. Cele mai cunoscute astfel de surse sunt apele uzate urbane (menjere, amestecuri de ape menajere, industriale, pluviale) care sunt evacuate în sistemul de canalizare unitar, atunci când capacitatea de colectare și epurare este depășită de volumul mare de apă ce necesită a fi preluat (deseori, în perioadele cu ploi intense). Unitățile industriale contribuie la poluarea punctiformă a apelor prin evacuarea unor substanțe prioritare, organice și nutrienți (industria alimentară - *Westtim Canning Corporation S.R.L.*, *prelucrarea deșeurilor* – *Transal Urbis S.R.L.*). La această categorie, se adaugă poluanții cu impact estimativ asupra calității apelor de suprafață și subterane, ca urmare a caracterului lor difuz. În cazul acestui tip de poluare, sursa poate fi localizată în exteriorul spațiului urban, astfel, dat fiind specificul agricol al activităților practicate în extravilanul municipiului Caransebeș, respectiv în UAT-urile limitrofe, se evidențiază ca potențiale surse de poluare unitățile agricole care nu au sisteme corespunzătoare de stocare a dejecțiilor, îngrășămintele organice, chimice și pesticidelor aplicate pe diferite terenuri agricole, diferiți nutrienți. De asemenea, poluarea difuză este generată și de depozitarea neconformă a unor materii prime, produse finite, produse auxiliare, deșeuri. Această situație este una des întâlnită în cadrul întreprinderilor industriale ce își desfășoară activitatea în municipiul Caransebeș.

Epurarea apelor uzate menajere reprezintă un indicator care, pe de o parte reflectă nivelul de conectare al populației la sistemele de colectare și epurare a apelor uzate, iar pe de altă parte, ilustrează eficiența acțiunilor de reducere a evacuărilor de nutrienți, nitriți și substanțe organice în resursele de apă. Stațiile de epurare din municipiul Caransebeș sunt administrate de S.C. AQUACARAȘ S.A. Una dintre acestea funcționează în Jupa, gestionând apele menajere, în special, la nivelul acestei localități. Această stație de epurare funcționează independent, nefiind monitorizată de ABA Banat, astfel prin prisma acestei instituții, nu se cunosc date privind calitatea apelor evacuate. Apele uzate din spațiul urban al Caransebeșului sunt gestionate de stația de epurare localizată în cartierul Balta Sărată. Aceasta deși are o capacitate proiectată de 210/s, funcționează la volumul mediu preluat de 44.1/s. Ca urmare a unor curențe în gestionarea volumului de apă, în cadrul diferitelor campanii de monitorizare a procesului de epurare a apei uzate, au fost identificate evacuări directe în cursul de apă a unor substanțe organice, detergenți sintetici, cupru, fosfat total, azot etc. (*Planul de management al SH Banat, 2016-2020*).

IV.3 Calitatea solului

Solul este principalul suport al tuturor activităților socio-economice și constituie factorul de mediu expus cel mai ușor la poluare. Poluarea solului se referă la orice acțiune care produce dereglarea funcționării normale a solului ca suport și mediu de viață în cadrul diferitelor ecosisteme naturale sau antropice. Degradarea solului se manifestă prin degradare fizică, chimică, biologică sau prin apariția în sol a unor însușiri care arată deprecierea fertilității.

Calitatea terenurilor agricole cuprinde atât fertilitatea solului, cât și modul de manifestare a celorlalți factori de mediu față de plante. Din acest punct de vedere, terenurile agricole se grupează în 5 clase de calitate, diferențiate după nota de bonitare medie, pe țară (clasa I – 81-100 puncte – clasa a V-a – 1-20 puncte). Clasele de calitate ale terenurilor dau preabilitatea acestora pentru folosințele agricole. La nivelul UAT Caransebeș domină solurile din clasa a III-a (47,2%), urmate de cele din clasa a IV-a (30,2%), clasa a V-a (13,4%) și clasa a II-a (9,2) (Memoriu General PUG Caransebeș). Prin gruparea unităților de teren (U.T) rezultă următoarele tipuri dominante de soluri : soluri brune luvice, luvisoluri albice și psamosoluri (37,1%), soluri aluviale (14,3%), soluri gleice și pseudogleice (12%), soluri brune eumezobazice (7,5%), soluri erodate și coluvionate (3,8%).

În general, determinările analitice la nivelul solului constau în analiza texturii, a unor parametri de calitate: pH, humus, potasiu, fosfor asimilabil. În funcție de tipul de sol se mai determină conținutul de dioxid de carbon, aluminiu, aciditatea hidrolitică, azot amoniacal

Principalii factori limitativi care grevează asupra calității învelișului de sol la nivelul municipiului Caransebeș sunt compactitatea moderată (58% din suprafață), rezerva redusă de humus moderată (47%), aciditatea moderată (47%) și eroziune și alunecări severe și moderate (14%) (Memoriu General – PUG Caransebeș).

Pentru ameliorarea stării de calitate a solurilor se poate interveni prin diferite măsuri pedo-hidro-ameliorative sau agrofitehnice, ca de exemplu: fertilizare, desecare, terasare. Reacția solului se corectează prin amendare cu calciu pentru solurile acide și prin gipsare pentru solurile alcaline.

Presiunile asupra stării de calitate a solurilor sunt determinate, în special, de activitățile agricole și cele industriale .

În arealul administrativ al municipiului Caransebeș activitățile agricole pot fi sursă de degradare a solului, mai ales prin utilizarea nerațională a îngrășămintelor, determinând apariția unui exces de azotați și fosfați, cu efect toxic asupra microflorei din sol. O soluție în acest sens o reprezintă practicarea unei agriculturi ecologice în deplină corelație cu necesitățile umane de hrană și cu necesitatea de conservare a mediului. Agricultură ecologică

încearcă să mențină potențialul edafic într-o stare optimă, prin utilizarea unor substanțe nutritive adecvate și prin folosirea eficientă a resurselor de apă.

Poluarea solului cu reziduri zootehnice este cauzată de modul de gestionare a dejecțiilor din activitățile de creștere a animalelor, mai ales în ceea ce privește colectarea și depozitarea.

Activitățile industriale de pe raza municipiului Caransebeș pot contribui la poluarea solului prin deversări accidentale de ape uzate industriale, prin acoperirea solului cu depuneri și reziduri industriale.

Un alt risc în ceea ce privește calitatea solurilor îl reprezintă depozitarea deșeurilor de diverse tipuri în zone neamenajate. Pe lângă poluarea solului, nu este de minimalizat impactul acestora și asupra apelor de suprafață și subterane, calității aerului, vegetației.

Prin caracteristicile sale, solul reflectă peisajul geografic, se adaptează continuu la schimbările naturale sau antropice, oglindind calitatea mediului. Solul este un indicator al calității și evoluției mediului și prin prisma acestuia pot fi evaluate lucrările de amenajare și de exploatare a terenurilor (Ianoș, 2004).

IV.4 Situri de importanță comunitară Natura 2000

Partea nordică a municipiului Caransebeș, în aval de confluența râului Timiș cu Valea Potoc, se suprapune peste situl de importanță comunitară Natura 2000 (SCI) ROSCI0385, denumit Râul Timiș între Rusca și Prisaca. Cuprinde două habitate naturale, 91FO - Păduri mixte cu *Quercus robur*, *Ulmus laevis*, *Fraxinus excelsior* sau *Fraxinus angustifolia*, riverane marilor fluvii (*Ulmion minaris*) și 91MO – Păduri. Evoluția sitului natural este una dependentă de corpul de apă freatică GW-ROBA04 – Lugoj.

IV.5 Poluarea fonică

Sursa principală de zgomot pentru municipiul Caransebeș este traficul rutier, iar cetățenii cei mai afectați de poluarea acustică sunt cei care locuiesc pe arterele tranzitate de mașinile de tonaj mare și cei care locuiesc în apropierea marilor intersecții. Acolo se stabilesc valori relativ ridicate, depășind în unele cazuri valorile maxime permise. De asemenea, zone cu un zgomot mai ridicat sunt cele din proximitatea gării, a obiectivelor industriale, a aeroportului din oraș.

Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale a realizat la nivelul anului 2012 două hărți strategice de zgomot pentru două sectoare din drumul național DN6 ,

respectiv secțiunea de drum Km 450+0 - 453+353 (M. Caransebeș – DN68), cu o lungime de 3,353 km, și secțiunea de drum Km 453+353 – 457+700 (DN68 – M. Caransebeș), cu o lungime de 4,34 km, evidențiind valorile de zgomot din aceste sectoare (tabelul 4.37, fig 4.80 și, fig. 4.81).

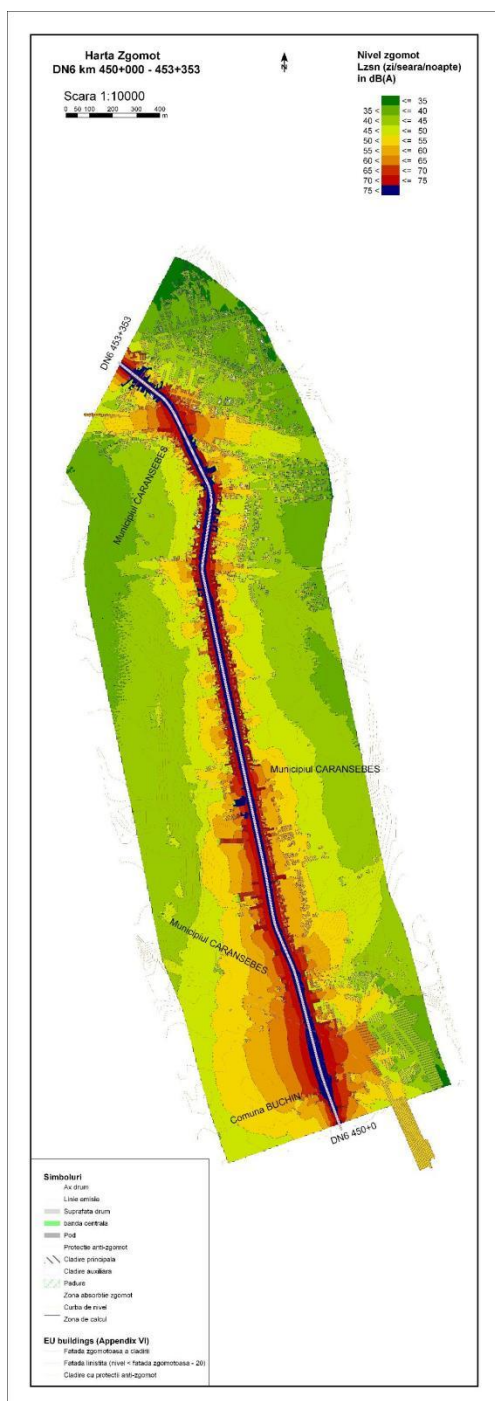


Fig. 4.80 Harta nivelului de zgomot
pe sectorul DN6 450+0 - 453+353
(Sursa : <http://www.anpm.ro>)

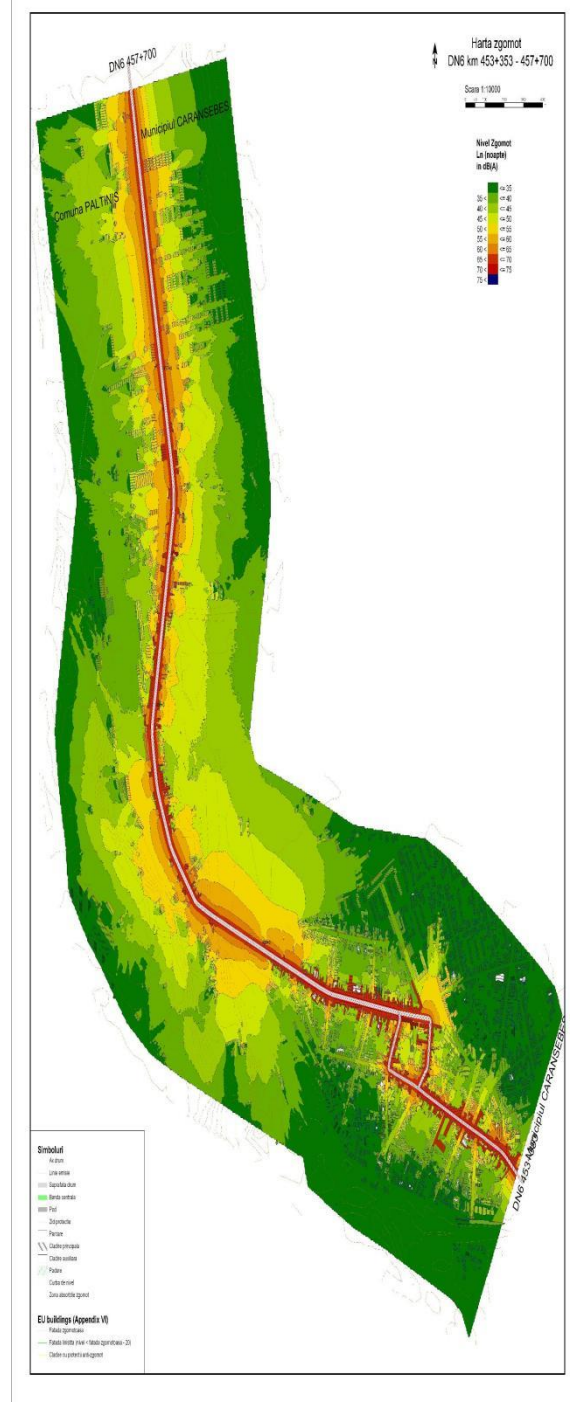


Fig. 4.81 Harta nivelului de zgomot pe
sectorul DN6 453+353 - 457+700
(Sursa : <http://www.anpm.ro>)

Indicatorii reprezentați pe cele două hărți sunt Lzsn (indicatorul acustic pentru zi, seară și noapte) și Ln (indicatorul acustic pentru noapte).

Tabelul 4.37 Caracteristicile sectoarelor de drum analizate

Denumire drum	Secțiune de drum (după poziția kilometrică)	Nr.vehicule/an (anul 2010)	Lungimea (Km)	Limita sectorului
Drum național DN6	450+0 - 453+353	5970379	3,353	M.Caransebeș - DN 68 (intrarea în oraș)
Drum național DN6	453+353 - 457+700	4230150	4,347	DN68 – M.Caransebeș (intersecție la nivel pe partea dreaptă cu DN68)

(Sursa : www.anpm.ro/web/apm-caras-severin/harti-de-zgomot)

Principala problemă de-a lungul sectoarelor de drum analizate o constituie incidența mare a zgomotului mai ales pentru clădirile de locuințe situate în apropierea sectoarelor de drum analizate, cu valori între 60-75dB, ce depășesc limitele admise (fig. 4.80 și fig. 4.81). Nivelul ridicat al zgomotului face dificilă folosirea spațiului din fața clădirilor pentru recreere și creează un disconfort fonic în interiorul apartamentelor cu ferestre orientate spre drum.

Expunerea timp îndelungat la un zgomot de mare intensitate constituie un pericol pentru locuitorii din zonele poluate fonic, iar cetățenii trebuie să fie informați în legătură cu ce nivele de zgomot poate să suporte organismul uman pentru buna lui funcționare.

Amenajarea drumului de centură al orașului a scos traficul greu din oraș, diminuând semnificativ poluarea fonică de pe arterele principale de tranzit.

Capitolul V

CAPACITATEA ADMINISTRATIVĂ

Administrația publică în Municipiul Caransebeș se organizează și funcționează în temeiul principiilor autonomiei locale, descentralizării serviciilor publice, eligibilității autorităților administrației publice locale, legalității și al consultării cetățenilor în soluționarea problemelor locale de interes deosebit. Structura organizatorică a administrației publice locale reprezintă formalizarea și repartizarea misiunilor și funcțiilor între diferite subansamble (Direcții, Servicii, Compartimente, Birouri, etc.) definite cu această ocazie, precum și relațiile stabilite între subansamblele în cauză. Organigrama este reprezentarea vizuală a structurii organizatorice.

Primarul, viceprimarul, secretarul, împreună cu aparatul de specialitate al primarului, constituie o structură funcțională cu activitate permanentă, denumită *Primăria*, care duce la îndeplinire hotărârile Consiliului Local și dispozițiile primarului, soluționând problemele curente ale colectivității locale. Misiunea sau scopul Primăriei rezidă deci în soluționarea și gestionarea, în numele și în interesul colectivității locale pe care o reprezintă, a treburilor publice, în condițiile legii.

În administrația publică locală, primarul îndeplinește o funcție de autoritate publică. El este șeful administrației publice locale și al aparatului de specialitate al autorității administrației publice locale, pe care îl conduce și îl controlează. Primarul răspunde de buna funcționare a administrației publice locale, în condițiile legii, și reprezintă unitatea administrativ-teritorială în relațiile cu alte autorități publice, cu persoanele fizice sau juridice române sau străine, precum și în justiție.

În exercitarea atribuțiilor sale, primarul emite dispoziții cu caracter normativ sau individual. Acestea devin executorii numai după ce sunt aduse la cunoștința publică sau după ce au fost comunicate persoanelor interesate, după caz.

În calitate de reprezentant al statului, primarul poate solicita, inclusiv prin intermediul prefectului, în condițiile legii, sprijinul conducătorilor serviciilor publice deconcentrate ale ministerelor și ale celorlaltor organe de specialitate ale administrației publice centrale, dacă sarcinile ce îi revin nu pot fi rezolvate prin aparatul de specialitate al primăriei.

Primarul este răspunzător de asigurarea ordinii publice și liniștii locuitorilor, prin intermediul poliției locale, jandarmeriei, gardienilor publici, pompierilor și unităților de protecție civilă, care au obligația să răspundă solicitărilor sale, în condițiile legii. În acest sens, el va lua măsuri de interzicere sau de suspendare a spectacolelor, reprezentațiilor sau a altor manifestări publice care contravin ordinii de drept ori atentează la bunele moravuri, la ordinea și liniștea publică.

În Municipiul Caransebeș, administrația publică locală este organizată și funcționează potrivit prevederilor **principalelor acte normative din domeniul administrației publice din România:**

- OUG nr.57/2019 privind Codul Administrativ;
- Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ cu modificările ulterioare;
- Legea nr. 52/2003 privind transparenta decizională în administrația publică;
- Legea nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, cu modificările și completările ulterioare ;
- Legea 227/2015 privind Codul fiscal;
- Legea 53/2003- Codul Muncii.

Fundamentale sunt Legea administrației publice locale nr. 215/2001 și Codul Administrativ adoptat prin OUG nr. 57/2019, la ansamblul reglementărilor adăugându-se hotărârile Consiliului Local al Municipiului Caransebeș privind aprobarea organigramei și numărului de posturi ale aparatului propriu de specialitate. Municipiul Caransebeș are un primar și un viceprimar, aleși în condițiile legii pe o perioadă de 4 ani.

Conform Organigramei instituției și Raportului Primarului pe anul 2019, structura organizatorică a Primăriei Municipiului Caransebeș cuprinde :

- *Secretariatul general*, în subordinea căruia se află Compartimentul de lucru cu Consiliul local, precum și Serviciul juridic și de relații cu publicul, cu trei compartimente componente;
- *Direcția de urbanism, cadastru și administrație locală*, alocată în responsabilitatea directă a Viceprimarului, în subordinea căreia se află Serviciul autorizări, avizări, urbanism, cu cinci compartimente, și Serviciul administrație locală, cadastru, sport și licitații terenuri, cu patru compartimente de specialitate ;
Celelalte structuri sunt în responsabilitatea Primarului, și anume:
- *Direcția economică*, în componența căreia intră Compartimentul Contabilitate și Serviciul Impozite și taxe locale, cu două compartimente;
- *Serviciul Investiții, achiziții, administrativ, monitorizare*, cu patru compartimente;
- *Serviciul Integrare europeană, informatizare și comunicare*, cu trei compartimente;
- *Compartimentul Audit intern*;

- *Compartimentul Resurse umane;*
- *Compartimentul Centrul de Informare și promovare turistică;*
- *Biroul Cabinet Primar;*
- *Compartiment Integrare comunitatea romă.*

De menționat că Primăria Caransebeș are desemnată o *echipă responsabilă cu calitatea*, formată din patru membri.

Pe lângă structurile menționate, sub autoritatea Primarului Municipiului Caransebeș își desfășoară activitatea și alte instituții și servicii publice, și anume: *Direcția Poliția locală; Poliția comunitară; Serviciul public pentru Situații de urgență; Serviciul public pentru evidența persoanelor - SPCLEP; Casa de Cultură "G. Suru" a municipiului; Biblioteca municipală „Mihai Halici”; Direcția de Asistența socială; Cantina de ajutor social; Serviciul public Piața Gugulanilor, SC Transal Urbis SRL (serviciul de salubritate și transport public local); Serviciul public Întreținere și reabilitare.*

Raportul Primarului pe anul 2019 evidențiază că *numărul total de posturi din aparatul de specialitate al Primarului aprobat de Consiliul local* este de 96, din care 83 de funcții publice și 13 funcții contractuale, respectiv 2 funcții de demnitate publică. Numărul de posturi este sub cel din 2016 (când erau prevăzute 102 posturi, din care 61 de funcții publice și 41 de posturi contractuale, la care se adăugau cele 2 funcții de demnitate publică). Configurația actuală a organigramei instituției diferă parțial de cea din 2016, accesibilă în cadrul Raportului anual al Primăriei de la acea dată. În actuala organigramă lipsește funcția de administrator general, în schimb sunt mai multe compartimente decât în 2016, deși responsabilitățile și grupările ierarhice sunt relativ similare. Subliniem și faptul că organigrama, așa cum este construită, nu permite diferențierea clară dintre structurile aparatului propriu al Primarului și, respectiv, celelalte structuri ale administrației locale (ISU, Poliția locală etc.).

Descentralizarea și autonomia locală reprezintă elemente constitutive ale oricărui stat democratic. Prin împărțirea puterii în stat între autoritățile centrale și cele locale devine posibilă respectarea specificului și a intereselor particulare ale unităților administrativ-teritoriale, iar cetățenilor li se acordă posibilități sporite de a se manifesta pe plan politic, economic și social. Prin caracterul său descentralizat, administrația locală își delimitează și își asumă competențele exercitate pe proprie răspundere, în favoarea și la dispoziția populației, printr-un proces continuu, progresiv, care evoluează odată cu extinderea capacității administrative a fiecărei unități administrativ-teritoriale. Prin descentralizare, administrația publică devine mai eficientă și mai operativă, problemele care interesează populația se soluționează la nivele inferioare, în condiții de oportunitate și de operativitate sporită.

Calea cea mai eficientă de a realiza descentralizarea și a asigura transparența în funcționare este *informatizarea administrației*, ceea ce înseamnă, înainte de toate, o mai bună comunicare între cetățeni și administrație, dar și circuite interne mai rapide, mai sigure și verificabile. Aceste elemente stau la baza îndeplinirii principiului subsidiarității, pe care se bazează autonomia locală, și, mai ales, asigură creșterea încrederii și a gradului de satisfacție a cetățenilor față de actul administrativ.

Optimizarea activității interne

Creșterea eficienței activității administrative la nivel local și optimizarea proceselor interne sunt un rezultat al reflecției și acțiunii sistematice asupra logicii activităților instituționale, precum și a elementelor de structură și proces în managementul politicilor publice. Traducerea în practică a acestor deziderate se face prin:

- implementarea unui sistem de management instituțional modern și inovativ
- instituirea unor programe de formare/training a funcționarilor publici
- aducerea deciziilor locale mai aproape de cetățean și implicarea comunității în luarea acestor decizii
- îmbunătățirea timpului de răspuns și a serviciilor publice
- monitorizarea și evaluarea sistemelor și procedurilor operaționale

Rezultate remarcabile se obțin, în acest sens, prin informatizarea administrației locale și asigurarea transparenței instituționale, în limitele legii, procese care asigură multiple avantaje :

- acces direct și instantaneu la informație;
- scurtarea timpului procedurilor de rutină;
- standardizarea procedurilor de lucru și consolidarea structurilor de date;
- reducerea reală a costurilor interne;
- descurajarea comportamentelor neadecvate, discreționare, ale funcționarilor publici;
- reducerea riscurilor de corupție în actul decizional și în rezolvarea problemelor cetățenilor.

Din analiza informațiilor puse la dispoziție de Primăria Caransebeș și din investigațiile realizate asupra resurselor on-line ale acestei instituții, reiese că s-au făcut progrese în ceea ce privește optimizarea actului administrativ. Gradul de informatizare este mai avansat din punct de vedere al stocării informației curente, în sfera financiar-contabilă, achiziții, evidența populației, urbanism, dar rămâne încă deficitar în privința bazelor de date integrate, cu utilizatori multipli din interiorul primăriei. Pentru a optimiza circuitul intern al documentelor, a fost implementat softul Sobid, care înregistrează documentele și le repartizează pe departamente. Tot prin intermediul acestui soft se întocmesc o serie de documente solicitate de cetățeni (certIFICATE de urbanism, autorizații de construire etc.).

Totuși, circulația informației și a documentelor intercompartimente este încă deficitară, fapt care reduce viteza de realizare a activităților curente, a raportărilor către structurile de coordonare sau integratoare de date, precum și viteza de răspuns la problemele cetățenilor.

Relația cu cetățeanul

Cultivarea de relații cuprinzătoare, dinamice, flexibile, echitabile și riguros legale cu cetățenii este una din principalele rațiuni de a exista ale administrației locale, care trebuie să fie orientată spre rezolvarea problemelor contribuabililor. În condițiile actuale, în care există un clivaj pronunțat între contribuabilii obișnuiți cu digitalizarea și interacțiunea online, respectiv cei cu slabe abilități sau fără abilități digitale, desfășurarea optimă a acestor relații constituie o provocare. Pe de o parte, compartimentele primăriei aflate în relația cu publicul au obligația să răspundă exigențelor utilizatorilor avansați, ceea ce presupune echipare, formare, performanță și costuri, iar pe de altă parte să conserve un număr de structuri, de personal și proceduri clasice, care să satisfacă cerințele cetățenilor cu slabe competențe digitale sau fără astfel de competențe.

Treptat, însă, prin serviciile specifice, Primăria Caransebeș și-a propus și a pus în aplicare măsuri de obișnuire și stimulare a interacțiunii on-line, pe baza soluțiilor informatice dedicate. Această orientare este justificată de faptul că implementarea unui sistem unitar de informatizare în instituția publică locală aduce beneficii majore:

- acces direct și instantaneu al cetățenilor la informație;
- reducerea birocrăției și desconggestionarea serviciilor publice;
- scurtarea timpului procedurilor de rutină;
- rezolvare rapidă și interactivă a problemelor și cererilor;
- reducerea timpului de așteptare și de acces la informație;
- reducerea cozilor și a blocajelor la ghișee;
- creșterea încrederii cetățeanului în instituțiile și serviciile publice;
- promovarea culturii informatice în rândul cetățenilor;
- implicarea cetățenilor în actul decizional și procesul democratic.

Astfel, s-au implementat proiecte cu finanțare europeană de *creștere a capacității administrative*, așa cum este proiectul “Caransebeș, Eficient și Tânăr prin Administrare Transparentă și Economică – CETATE”, în cadrul căruia s-au desfășurat cursuri de perfecționare în *Managementul performanței și calității în instituțiile publice* și în *Standarde de control intern managerial*, proiect încheiat în 2019, sau proiectul “Servicii publice performante furnizate cetățenilor din Municipiul Caransebeș”, contractat cu AM POCA, aflat în curs de implementare.

Raportul Primarului pe anul 2019 evidențiază principalele activități ale Compartimentului Informatizare al instituției, listând și resursele software ale instituției, în

general pachete de tip office, internet, e-amil, protecție antivirusi, respectiv aplicații dedicate (*DocManager* – Registratura; *Intralegis* – linux; servere de fișiere; serverul de contabilitate; serverul de taxe și impozite; serviciul de plăți online pentru taxe și impozite). Compartimentul Informatizare asigură funcționalitatea și administrarea domeniilor de internet: Primăria-caransebeș.ro; Caransebesonline.ro; Caransebes.ro; Portal-caransebes.ro; Statuia-europa.ro; Stiricaransebeș.ro; administrează portalul web primaria-caransebeș.ro și pagina de Facebook a primăriei (Raportul Primarului, 2019).

Interacțiunea cu publicul se face atât în mod clasic, la telefon, prin centrala primăriei cu legături interne pe departamente, cât și prin e-mail (primaria.caransebes@gmail.com), aplicația *Caransebes App*, disponibilă pe Google magazin play și App store.

Pentru plata impozitelor și taxelor locale, serviciul de specialitate al Primăriei folosește platforma națională *ghiseul.ro*, cu o adresabilitate în creștere din partea cetățenilor, care își achită taxele și impozitele online în procent de 30-40%.

Municipiului Caransebeș acordă și unele facilități fiscale și administrative, aprobate de Consiliul local, cum sunt: scutiri de impozite pe clădiri (conform HCL 238/2019, stimulente fiscale pentru persoane fizice sau juridice (conform HCL 238/2019), gratuitate la transportul public local pentru elevi și pentru toți cetățenii municipiului care au venituri sub 2000 lei/lună.

Consiliul local al Municipiului Caransebeș

Activitatea Primăriei Municipiului Caransebeș și a structurilor aflate în subordinea acesteia este în acord cu hotărârile adoptate de Consiliul local al Municipiului Caransebeș. Actualul Consiliu a rezultat în urma alegerilor locale din 27 septembrie 2020 și este format din 19 membri (7 PNL, 6 PSD, 3 PRO România, 1 USR-PLUS, 1 PMP, o structură mai complexă decât cea rezultată din alegerile precedente, când au fost 10 de la PNL și 9 de la PSD). După constituire, Consiliul local și-a organizat și își desfășoară activitatea în 5 comisii de specialitate, după cum urmează:

- Comisia de specialitate nr. 1 pentru studii, prognoze economico - sociale, buget finanțe și administrarea domeniului public și privat;
- Comisia de specialitate nr. 2 pentru organizarea și dezvoltarea urbanistică, realizarea lucrărilor publice, protecția mediului înconjurător, conservarea monumentelor istorice și de arhitectură;
- Comisia de specialitate nr. 3 pentru servicii publice, comerț, agricultură și turism;
- Comisia de specialitate nr. 4 pentru activități științifice, învățământ, sănătate, cultură, protecție socială, sportive și de agrement ;

- Comisia de specialitate nr. 5 pentru administrație publică locală, juridică, disciplină, apărarea ordinii publice, respectarea drepturilor și a libertății cetățenilor.

Comisiile de specialitate fundamentează și avizează proiectele de hotărâri supuse aprobării Consiliului. În perioada 2017-2019, de exemplu, Consiliul local al Municipiului Caransebeș a adoptat între 300 și 250 de hotărâri anual, care au făcut posibilă îndeplinirea în condiții de legalitate a atribuțiilor executive ale Primăriei și structurilor aflate în subordinea sa. Toate hotărârile sunt făcute publice și sunt accesibile pe portalul web al Primăriei Municipiului Caransebeș, pagina dedicată Consiliului local.

Capitolul VI

PROFILUL SPAȚIAL ȘI FUNCȚIONAL AL MUNICIPIULUI CARANSEBEȘ

VI.1 Structura constructivă

Municipiul Caransebeș conservă o structură urbană *mononucleară*, cu tendințe de prelungire tentaculară de-a lungul principalelor căi de comunicație cu exteriorul. Această structură este rezultatul evoluției istorice, care a făcut ca în țesutul urban actual urmele celor două localități din a căror unire a rezultat Caransebeșul (Sebeș, cu vechea cetate, și Căran/Căvăran situat la sud) să se estompeze. Consolidarea așezării în plan local a condus la dobândirea statutului de oraș în anul 1556, statut care îi va accentua rolul coordonator în culoarele Timișului și Bistrei și va contribui la îndesirea habitatului în jurul cetății.

În intravilanul actual, se disting *mai multe structuri urbanistice*, și anume : centrul vechi, cu clădirile cele mai reprezentative arhitectural și funcțional ; arealul pericentral, cu habitat aglomerat în lungul unei rețele dense de străzi, cu interstiții de mici dimensiuni între artere și edificii emblematice mai rare, din care unele de dată recentă ; cartierele cu habitat individual, ale căror străzi închid interstiții verzi mai largi și cu utilizări agricole, amintind de peisajele tipice satelor bănățene; cartierele de habitat colectiv (blocuri), local întrepătrunse cu cele de case ; zonele industriale și de transporturi, localizate marginal, prelungind tentaculele urbei. Spre deosebire de alte orașe, în Caransebeș aceste structuri spațiale nu sunt delimitate clar, existând areale de tranziție sau/și de interferență.

Convergența hidrografică și configurația reliefului local, cu o mai mare stabilitate și o extensiune largă a podurilor teraselor pe partea dreaptă a Sebeșului și a Timișului, în zona lor de confluență, au condus la stabilizarea *centrului orașului* la cca 500 metri nord-est de această confluență. Centrul vechi s-a conturat în arealul dintre actuala Piață a Revoluției și Parcul General Dragalina, în care, ca și astăzi, convergeau Calea Timișoarei dinpre nord, Calea Orșovei/Severinului dinspre Dunăre, respectiv Calea Ardealului dinspre Hațeg. În apropiere se racordau și alte relații locale (drumul spre Muntele Mic prin Turnu Ruieni, respectiv Calea Vârșețului spre Reșița), configurație moștenită de rețeaua stradală până în

prezent. În zona de joncțiune a acestora s-au concentrat activitățile cu funcții polarizatoare și de redistribuire, greateore de centralitate.

S-a conturat, astfel, *un centru* de mici dimensiuni, cu peisaj urban tipic central-european, cu clădiri reprezentative în stilul eclectic specific perioadei de trecere dintre secolele 19 și 20, cu unele inserții de art nouveau, asociate mai vechilor clădiri baroc, de sec. 18 și ulterior. Acestea înconjoară spații publice largi, de tipul piețelor, scuarurilor și intersecțiilor (fig. 6.1), care pun în valoare arhitectura valoroasă. Regimul de înălțime tipic urban (2-4 nivele sau echivalent) este dat de clădirile publice cu rol administrativ, cultural-educativ și religios. Puține sunt structurile de habitat privat care se înscriu în același registru de înălțime, fapt care reflectă o relativă modestie a forței elitei economice locale în sec. 19 și la începutul sec. 20.

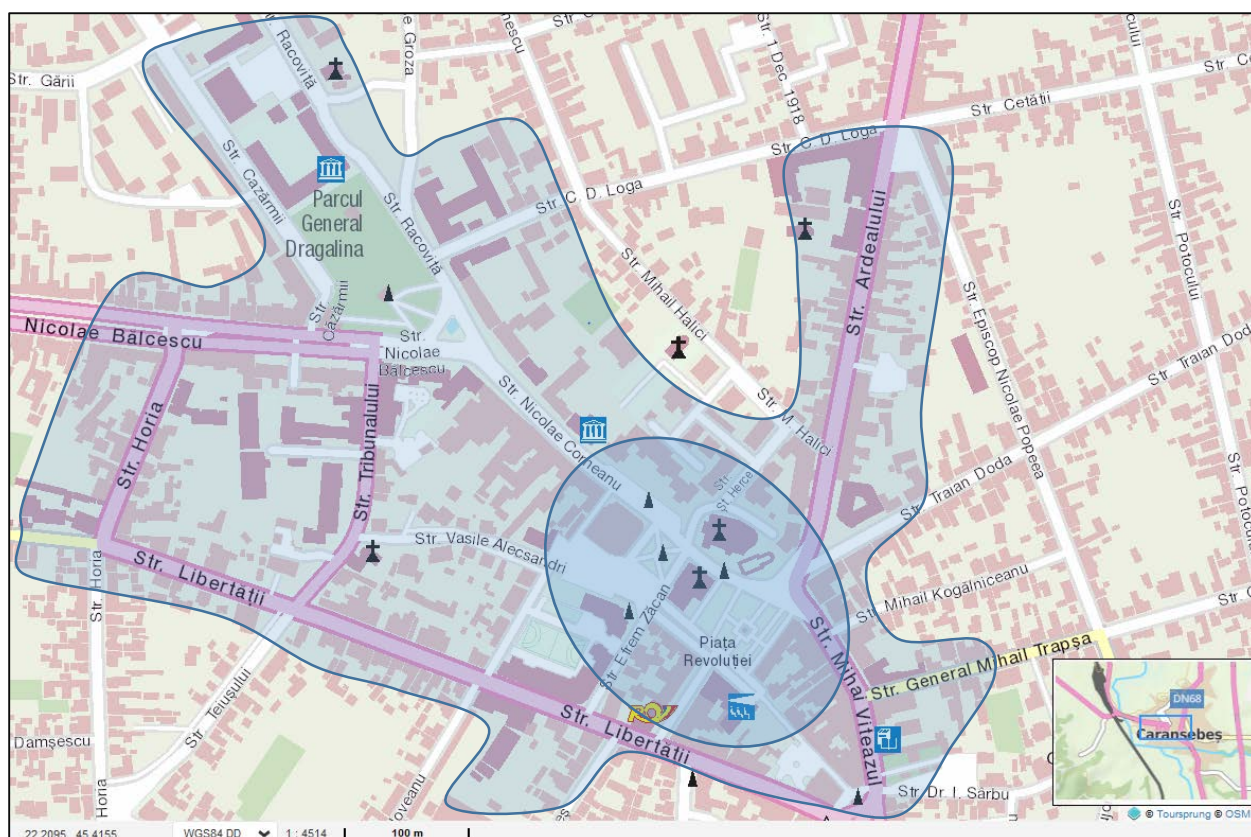


Fig. 6.1. Zona centrală a Mun. Caransebes
(fragment din Harta digitală a municipiului, cu modificări)

Rolul acestui ‘cartier’, de placă turnantă pentru fluxurile intraurbane și interurbane, s-a diminuat în ultimul deceniu, ca urmare a restricționării circulației motorizate, dirijată pe străzi adiacente sau scoasă în afara orașului (pe șoseaua de centură). În schimb, a crescut

dimensiunea sa civică, prin piteonizare parțială și amenajare peisagistică. Aceasta a dus pe de o parte la creșterea ponderii spațiilor minerale, pe de altă parte la multiplicarea microspațiilor verzi, amenajate ca fronturi sau aliniamente stradale și scuaruri cu rol estetic și de echilibru.

Majoritatea fațadelor clădirilor cu funcții publice, emblematice pentru oraș, au fost renovate în ultimii ani și sunt bine întreținute, păstrând elementele decorative originale, specifice perioadei și stilului în care au fost construite. În schimb, corpul integral și interioarele acestora nu au primit aceeași atenție, fapt care le reduce din funcționalitate și estetică.

Pe măsură ce crește distanța față de Piața Revoluției, impozanța și densitatea clădirilor publice se reduc, marcând trecerea treptată la **arealul pericentral**, cu funcții mixte, predominant rezidențiale. Construcțiile, astăzi tot mai îndepărtate de cele specifice spațiului rural bănățean datorită înnoirii habitatului, formează aliniamente continue la stradă. Acestea fie păstrează vechea poziționare, organizarea și arhitectura șvăbească, cu gospodăria dispusă în jurul curții interioare, fie afișează un proces de înnoire arhitecturală, cu tot mai dese inserții de tip vilă urbană. În acest areal se regăsesc și alte tipuri de inserții, unele adăpostind activități economice, altele cu rol de habitat colectiv, în unități de tip plombă (fig. 6.2), fapt ce creează anumite dificultăți în organizarea coerentă a spațiului urban.



Fig. 6.2. Configurație urbanistică de tip pericentral (între centrul Caransebeșului și râul Sebeș)
(sursa: captură Google Earth)

Rețeaua stradală cvasirectangulată continuă să fie strânsă, interstițiile acesteia fiind aproape integral ocupate de construcții și amenajări, ca urmare a cadastrării din perioada habsburgică și a presiunii imobiliare mai vechi sau mai noi. Acest areal este discontinuu și se întrepătrunde atât cu cel central, spre interior, cât și cu celelalte tipuri de structuri spațiale

extinse spre marginile oraşului. Mai bine reprezentat este spre sud (între centru şi malul râului Sebeş), spre est (între străzile G-ral M. Trapşa, Dâlmei şi Potocului) şi spre nord (unde însă vechiul ţesut a fost parţial destructurat de habitatul colectiv postbelic).

Structurile teritoriale de habitat care continuă spre margini intravilanul municipiului sunt de o remarcabilă diversitate. O pondere însemnată ocupă **cartierele cu habitat individual de tip cvasirural**, formate din aliniamente de case alăturate, dispuse la stradă, separate de mici curţi interioare, în spatele cărora se întind parcelele aflate în proprietatea localnicilor, într-un aranjament de fâşii înguste şi lungi. Presiunea imobiliară nu a fost destul de mare pentru a impune fragmentarea acestora, cu atât mai mult cu cât accesul la stradă ar depinde de dreptul de sevitate. Ca urmare, reţeaua stradală prezintă ochiuri largi, în cuprinsul cărora se desfăşoară în voie pacelarul agro-ecologic al gospodăriilor aliniate la stradă (fig. 6.3). În caz de presiune imobiliară, îndesirea habitatului este posibilă prin amenajarea de străzi noi, dar nu este de dorit, din raţiuni de echilibru ecologic. Totuşi, densitatea liniară ridicată a gospodăriilor asigură condiţii bune pentru echiparea tehnico-edilitară şi exploatarea eficientă a infrastructurilor de utilităţi.



Fig. 6.3 Habitat individual cvasirural din partea de est a oraşului Caransebeş
(Sursa: captură Google Earth)

O eficiență funcțională și mai bună prezintă **microcartierele de locuințe colective (tip bloc)**, care ocupă suprafețe mari în părțile de nord și nord-vest ale pericentrului, între Splaiul Potocului în NE și Strada Cazărmii la SV. Acestea se continuă spre nord cu cvartalul de blocuri din partea centrală și vestică a cartierului Pipirig, respectiv cu cel din cartierul ACH. Sunt blocuri cu regim mediu de înălțime, tip P+4, cu densitate mare și grad ridicat de mineralizare a intravilanului local, acesta reprezentând unul din principalele elemente de disconfort pentru locuitori (fig. 6.4). Tocmai de aceea s-a încercat crearea unor centre locale de interacțiune publică, reprezentate aici prin spații comerciale de tip supermarket, ale căror parcări creează areale de convergență și deschidere vizuală, însă tot de tip mineral. Amplasarea lor s-a făcut pe locul unor interstiții ale spațiului urban, diponibilizate în scop comercial, și a valorificat densitatea demografică ridicată din cvartalele de blocuri din proximitate.



Fig. 6.4 Cartier de locuințe colective (blocuri) în Caransebeș
(Sursa: captură Google Earth)

În restul orașului, sunt doar inserții punctuale de habitat colectiv (postbelic?), așa cum sunt pavilioanele tip P+2, înecate în verdeață din cartierul Șesul Roșu, izolat în nord-vestul orașului, dincolo de gară, ori cele construite în anii 1980 pe Aleea Bujorului în

proximitatea centrului, cele din apropierea gării, cele de pe Calea Severinului în cartierul Balta Sărată etc.



Fig. 6.5 Corp urban prelungit tentacular spre sud, în lungul DN 6, cu structură compozită.

(sursa: captură Google Earth)

La structurile spațiale amintite, se adaugă *mobilarea urban-industrială* din lungul principalelor axe de transport, **prelungite tentacular** atât spre nord, cât și spre sud, cu înșiruri cvasiliniare de construcții, în care alternează unități de locuit de tip individual, mai rar colectiv, cu pensiuni turistice, vechi unități militare – ultimele situate în nord, cu sedii de firme, unități de servicii, multe localizate în cadrul vastelor spații industriale dezvoltate în perioada socialistă, astăzi abandonate sau parțial convertite (fig. 6.5). Peisajul acestora este afectat de lipsa de unitate și de multitudinea terenurilor abandonate ale vechilor platforme industriale.

În limitele administrative ale municipiului există și **spații rurale tipice**, izolate de orașul propriu-zis, fie cu habitat individual concentrat, ca în cazul satului Jupa, al cartierului Carbonifera Veche, sau al părților centrale ale cartierelor Teiuș și Valea Cenchii, fie cu gospodării dispersate, înconjurare de grădini și terenuri agricole, așa cum sunt risipirile din marginile ultimelor două cartiere menționate. Local, acestora le sunt astăzi asociate ruinele unor ferme agricole sau ale unor spații industriale și de servicii abandonate după 1990 (fig. 6.6).

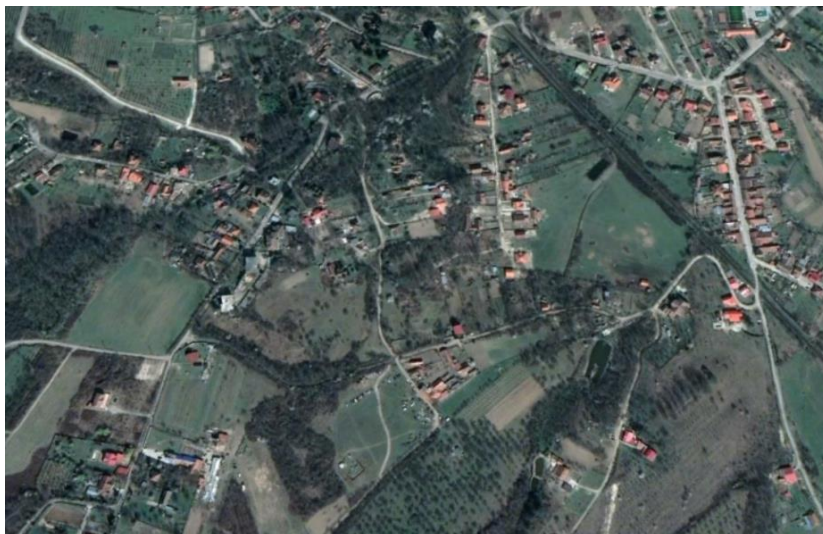


Fig. 6.6 Spații rurale din Caransebeș, cu habitat dispersat și nuclee de activități agro-industriale, de servicii și turism (Cartierul Teiuș)
(sursa: captură Google Earth)

Revigorarea economică a municipiului Caransebeș este de dată foarte recentă, fapt care nu a permis un proces amplu de înnoire a habitatului individual și de propagare a acestuia spre margini. Ca urmare, în jurul municipiului nu există cartiere coerente de vile, remodelarea habitatului având încă un caracter punctual și fiind cuprinsă predominant în țesutul urban propriu-zis. Totuși, sunt inițiative imobiliare noi, ancorate la periferie, îndeosebi în cartierele Racoviței, Aeroport (str. Traian Doda, Laurențiu Iancu), Valea Cenchii - extindere loturi tineri căsătoriți etc. De asemenea, în zona Aeroportului, în ultimii 5 ani au fost construite mai multe locuințe colective în regim P+2, cu peste 60 de apartamente, această zonă, împreună cu cartierul Racoviței, fiind cele mai dinamice din municipiu.

Local, suprafața acestora a fost segmentată și concesionată sau vândută unor antreprenori din domeniul serviciilor lucrative, reparațiilor sau al atelierelor industriale, care au reabilitat fragmentar unele clădiri și au viabilizat mici suprafețe pentru activități productive și de servicii. Cele mai multe și mai viabile sunt în partea de sud, pe vechea platformă Balta Sărată (Telco PE, Ecolemn ș.a.), cărora li s-au asociat și unități industriale noi, de tip green field (Massiv Forest, Bornedze, Benning), localizate pe teritoriul comunei Buchin (fig. 6.7).

Un declin accentuat au cunoscut și **zonele de transport**, bine reprezentate în nord-vestul orașului, cu gara locală și vastul triaj, înconjurată de antrepozite și mici unități industriale de reparații și construcții feroviare, respectiv în partea de est, acolo unde Aeroportul Caransebeș a fost închis, existând perspective pentru redeschiderea sa ca unitate

privată, cu posibile prestații comerciale de trafic aerian utilitar și turistic local și de reparații de avioane.

Pe de altă parte, s-au destructurat practic **vechile zone industriale și de antrepozite**, în care funcționau Combinatul de prelucrare a lemnului de la Balta Sărată (în sud), Întreprinderea de Construcții Metalice (în nord) sau zona Triaj CFR (în nord-vest), cu reparații de vagoane și depozite de marfă. S-a destructurat parțial și mai vechea zonă industrială mixtă din nordul arealului pericentral, cu fabrici ale industriei alimentare (pâine, lapte, gheață), de mobilă și de cărămidă. Peisajul actual al tuturor acestora este mai degrabă dezolant, fiind marcat de ruinele vechilor hale industriale și ale clădirilor administrative.



Fig. 6.7 Zona industrială Balta Sărată, din sudul Mun. Caransebeș, extinsă și pe teritoriul comunei Buchin
(sursa: captură Google Earth)

VI.2 Structura de utilizare

Centrul Municipiului Caransebeș este caracterizat de o diversitate crescută a utilizărilor cu caracter intensiv, în care *funcțiile de tip central* (vezi mai jos) se asociază cu activitățile comerciale (boutique, baruri, restaurante, cofetării/patiserii, hoteluri, sedii

bancare etc.), activități de învățământ, cultură, spații de echilibrare ecologică și recreative (parcuri, locuri de joacă pentru copii), respectiv spații de interacțiune socială (piețe publice).

În **zona pericentrală** se menține o densitate ridicată a utilizărilor, în cadrul căroro ia amploare funcția rezidențială, completată de activitățile de învățământ (licee, colegii, școli generale) și de activitățile comerciale specializate, de mici dimensiuni, care se regăsesc de-a lungul principalelor artere de legătură cu alte cartiere și cu extravilanul. Această zonă este mai bine reprezentată la sud, sud-vest și nord-vest de centru și prezintă inserții de funcții industriale, de servicii lucrative și de redistribuire, cu dispersie punctuală. Spre nord-est, caracterul pericentral se pierde repede, în favoare rezidențialului individual.

În **cartierele periferice** cu caracteristici cvasiurbane și rurale, utilizarea dominantă este cea rezidențială, careia i se asociază local unități comerciale și de servicii de proximitate. În aceste zone nu sunt amplasate funcții de tip central, în schimb sunt inserții para-industriale și de servicii, precum și utilizări agricole și spații verzi private, care beneficiază de interstițiile mai largi local ale rețelei stradale. În zonele rezidențiale mobilate în perioada socialistă, cu unități de habitat colectiv, sunt puține alte utilizări în afara rezidențialului, datorită densității mari a blocurilor. Incidență crescută au micile unități comerciale de proximitate, deschise la parterul unor imobile, prin schimbarea funcției de locuire.

În **cartierele tentaculare** din lungul axelor de transport interurban, nu mai există o utilizare dominantă. Înainte de 1990, acestea aveau anumite particularități, date de specializarea prin planificare centralizată : predominant utilizări pentru spații de transport și antrepozite în nord-vest, pe relația cu Lugoj-Timișoara, predominant utilizări rezidențiale și industriale în sud, pe relația cu Orșova, respectiv utilizare industrială în nord, în proximitatea drumului spre Hațeg. Tuturor acestora li se asociau utilizări agricole. În prezent, folosințele industriale și-au redus ponderea în favoarea altor funcții, rezidențiale, de servicii productive cu valoare adăugată redusă, turism, depozite, comerț specializat etc. O pondere încă foarte mare au spațiile abandonate, între care cele de tip brownfield, noile firme preluând doar segmente din vechile zone industriale localizate la marginea orașului.

VI.3 Funcțiile urbane și morfostructurile urbanistice asociate

Funcțiile de tip central se concentrează în nucleul vechi al orașului și în proximitatea sa. Din această categorie fac parte structurile administrației publice locale, precum Primăria (fig. 6.8), lăcașurile principale de cult (Catedrala ortodoxă română, Biserica romano-catolică, Sinagoga) (vezi fig. 6.11), instituțiile cultural-muzeale (Muzeul Județean de

Istorie și al Regimentului de Graniță), precum și piețele publice, cea mai generoasă fiind Piața Revoluției, continuată cu Piața General I. Drăgălina. În jurul acestora există o anumită gamă de structuri de polarizare comercială privată (vezi mai sus), care accentuează funcționalitatea centrală a acestui spațiu.



Fig. 6.8 Primăria Municipiului Caransebeș

Funcția educativă și de formare are remarcabile tradiții în Caransebeș, vechi centru de învățământ și identitate românească din Banatul Montan. Prin tradițiile sale, cel mai reprezentativ este Colegiul Național *C. D. Loga* (fig. 6.9), continuatorul vechii Școli Normale din județ, menționată ca școală pedagogică românească încă din 1582, în predosloviea *Paliei de la Orăștie* (<https://cncdloga.ro/istoric/>). Prestigios este și Colegiul Național *Traian Doda*, aflat într-o clădire monument istoric (fig. 6.10), rețeaua locală a învățământului liceal fiind

completată de Liceul Tehnologic *Dacia*, Liceul tehnologic *T. Corîrlă* (auto) și de Seminarul Teologic Ortodox '*Episcop I. Popasu*', toate aflate în zona centrală a orașului. Se adaugă Liceul Tehnologic *Decebal*, din cartierul Pipirig, Liceul Tehnologic de Aviație *Max Ausnit*, asociat aeroportului, două școli sanitare postliceale private și mai multe școli generale, majoritatea grupate în zona centrală și în cea nordică, spre/în cartierul Pipirig. Există și două grădinițe, la care sunt arondate alte 10 structuri teritoriale fără personalitate juridică, dispersate în tot orașul.



Fig. 6.9 Colegiul Național C. D. Loga Caransebeș



Fig. 6.10 Colegiul Național Traian Doda Caransebeș

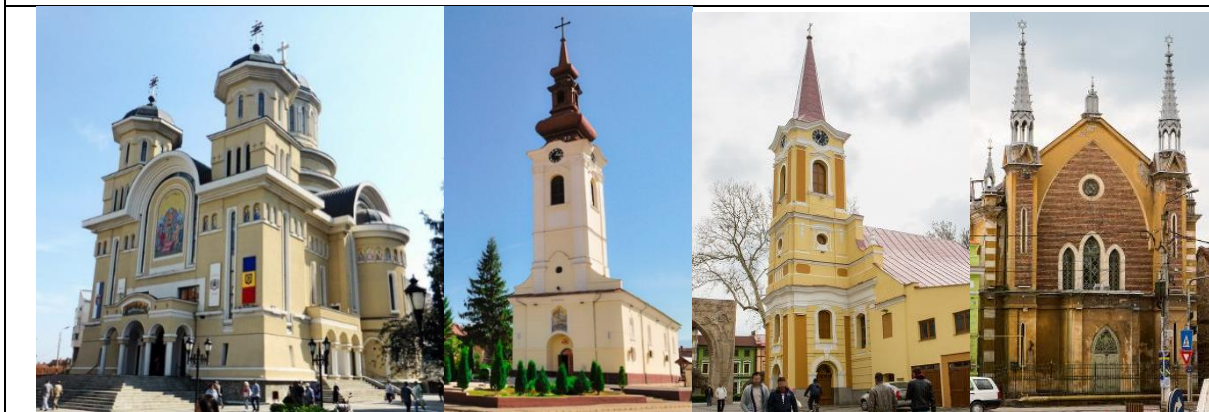


Fig. 6.11 Edificii religioase reprezentative din municipiul Caransebeș
(catedrala ortodoxă română, vechea catedrală ortodoxă, catedrala catolică, sinagoga)

Funcția medico-sanitară este dimensionată la nivelul adresabilității populației locale și al funcției de polarizare pe care o are Caransebeșul în cadrul județului. Dispersia și ancorarea unităților medico-sanitare în intravilan este influențată semnificativ de tendința

de poziționare în zona centrală și pericentrală a orașului, respectiv în proximitatea unității medico-sanitare cea mai reprezentativă din oraș, și anume Spitalul Municipal de Urgență Caransebeș, situat în zona predominant rezidențială din estul orașului, căruia i se asociază, pe aceeași platformă, Policlinica publică și Crematoriul (fig. 6.12 și 6.13). Tot de Spitalul Municipal de Urgență aparține și secția de Boli Infecțioase a Spitalului Municipal de Urgențe care este localizată pe str. Eftimie Murgu, nr. 2 (Spitalul BORA).

Cu excepția Cartierului Pipirig, din nord, niciunul din cartierele mărginașe ale Caransebeșului nu reprezintă spații de ancorare suficient de atractive, nici pentru cabinetele de familie, nici pentru alte structuri medico-sanitare, cum ar fi clinicile private sau farmaciile. Din acest punct de vedere, accesibilitatea inegală la serviciile de sănătate a populației din intravilan nu este compensată decât de dimensiunile reduse ale orașului.

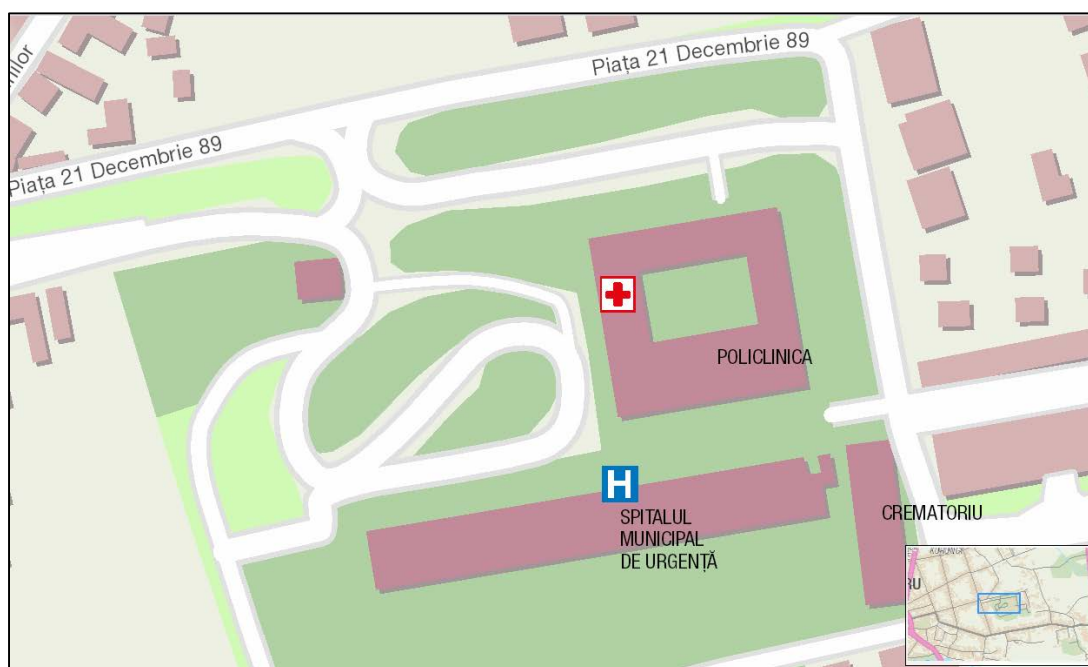


Fig. 6.12 Platforma Spitalului Municipal de Urgență din Caransebeș



Fig 6.13 Caransebeș : Spitalul Municipal de Urgență și Policlinica publică

Funcția religioasă a Caransebeșului este veche și prestigioasă. Pe lângă bisericile de mir, aici se află una din cele mai vechi episcopii ortodoxe din Banat, afirmată drept centru al ortodoxiei românești încă de la sfârșitul sec. al XVII-lea. Pierdut în 1775 în favoarea Vârșetului, centrul eparhial a fost restabilit la Caransebeș în 1865 și va juca un rol însemnat în emanciparea culturală a românilor bănățeni, inclusiv prin activitatea Institutului Teologic Pedagogic (1865) și a Bibliotecii diecezane, dar și la nivel național. Astfel, Caransebeșul va da primul Patriarh al României, pe Miron Cristea, precum și actualul Mitropolit al Ardealului, Laurențiu Streza, fost Arhiepiscop al Episcopiei Caransebeșului. Această anvergură ecleziastică se explică prin nivelul înalt al studiilor teologice cultivat la Academia Teologică din Caransebeș, care a funcționat în perioada 1927-1948 și a dat personalități de prim rang ale ortodoxiei românești. Academia a fost desființată de regimul comunist, pentru ca, în 1955/56, să fie permisă reactivarea centrului local de învățământ religios, sub forma Seminarului Teologic din Caransebeș, rămas în prezent singurul seminar teologic din Banat.

De altfel, municipiul Caransebeș este un important centru multiconfesional, pe lângă comunitățile ortodoxe și catolice existând comunități importante de baptiști (peste 700 membri), penticostali (400 membri), adventiști (100 membri), greco-catolici, nazarinieni etc. În oraș există, de asemenea, o diversitate de lăcașuri de cult: biserici ortodoxe române, ortodoxă ucraineană, catolice, greco-catolice, baptiste, penticostale, lutherană, calvină, adventiste, nazarineană, martorii lui Iehova, precum și o sinagogă evreiască.



Fig. 6.14 Ceremonie de început de an școlar la Seminarul Teologic din Caransebeș (2020)

(<https://www.episcopiacaransebesului.ro/stiri/educatie/2020/09/>)

Ancorarea teritorială a spațiului religios local vădește aceeași vocație de tip central, cele mai reprezentative biserici și catedrale (ortodoxă, catolică) fiind situate în centrul orașului. Dar, spre deosebire de alte funcții, cea religioasă este reprezentată și la nivelul cartierelor (inclusiv în Valea Cenchii, Pipirig sau Balta Sărată, mai izolate), atât prin lăcașurile ortodoxe de cult, cât și prin cele ale bisericilor evanghelice, protestante și, mai rar, catolice. Unele din acestea sunt legate și de cele 10 cimitire ale orașului, localizate marginal, din care unul romano-catolic și altul israelit. Celelalte sunt ortodoxe sau mixte, așa cum este și cel de la Jupa.

Funcția culturală se întrepătrunde ca expresie și localizare cu funcțiile educativă și religioasă. Cele mai importante instituții culturale caransebeșene sunt Casa Municipală de Cultură *George Suru* (fig. 6.15), Muzeul Județean de Etnografie și al Regimentului de Graniță din Caransebeș (fig. 6.16), Galeria de artă *Corneliu Baba*, Cercul Militar Caransebeș și Biblioteca Municipală *Mihail Halici*, la care se adaugă unele unități de învățământ de profil, cum este Școala de Muzică și Arte plastice, sau cu dotări și activități culturale de tradiție (Colegiul Național *Diaconovici Loga*, Seminarul Teologic *I. Popasu*, Episcopia Caransebeșului etc.). În schimb, orașul și-a pierdut unele din structurile tradiționale foarte prestigioase, cum a fost Orchestra de Muzică Populară *Doina Banatului* (1950 – 2017), a cărei reînființare ar da un plus de viață culturală și de farmec autentic municipiului.



Fig. 6.15. Casa Municipală de cultură Geoge Suru, Caransebeș
<http://cnipt-caransebes.ro/zona-turistica/obiective-turistica-din-caransebes/>



Fig. 6.16 Muzeul Județean de Etnografie și al Regimentului de Graniță din Caransebeș, clădire construită în 1753, în stil baroc provincial austriac
<https://www.muzeul-caransebes.ro/istoric/>

Funcția sportivă beneficiază de spații variate, aflate însă în stări diferite de funcționalitate. Cel mai reprezentativ din punct de vedere urbanistic este Stadionul municipal, situat în vestul orașului, pe malul Timișului, infrastructura principală pentru meciurile de fotbal, concursurile de atletism etc., afirmate de-a lungul timpului în Caransebeș. Fotbalul este atestat oficial în oraș începând cu anul 1913 (Foaia Diecezană, an XXVIII, nr. 45, din 10/23 noiembrie 1913, p. 4, în Voicău, 2017), dar se practică și alte sporturi, cum sunt atletism, volei, lupte, judo, escaladă (fig. 6.17) etc., care beneficiază de infrastructuri publice (Sala Polivalentă Victoria) sau în cadrul unităților școlare (săli și terenuri de sport). La acestea se adaugă sălile asociațiilor și cluburilor private, precum și structura de escaladă din Parcul Teiuș, care în august 2020 a organizat Campionatul național de escaladă. Remarcăm totuși faptul că, pe ansamblu, infrastructura sportivă din Caransebeș s-a degradat mult în ultimele decenii, renovările și amenajările noi neridicându-se la standardele necesare performanței și nici la cerințele firești pentru asigurarea sănătății publice.



Fig. 6.17. Peretele de escaladă din parcul Teiuș, Caransebeș (2020)

Funcția turistică este legată de clădirile de patrimoniu, monumentele, muzeele, centrele de cultură și artă, respectiv parcurile orașului. Caransebeșul are edificii dispuse compact, multe din ele foarte valoroase din punct de vedere istoric și arhitectural : Biserica Sf. Gheorghe din secolele XV-XVIII (vechea catedrală ortodoxă), Biserica Sf. Ioan, Palatul Comunității de Avere, vechea Cazarmă din secolul al XVIII-lea, Biserica Catolică, Sinagoga, clădirea fostului Comitat, Noua casă de păstrare, Primăria, Liceul Traian Doda, etc. Dintre monumente, se impune statuia generalului Drăgălina, situată în parcul cu același nume (operă a sculptorului Mihai Onofrei devenită un simbol al Caransebeșului) sau statuia „Pro patria”, din centru, dăltuită de către sculptorul Horvay în marmură albă de Ruschița (<http://cnipt-caransebes.ro/zona-turistica/>). Dar, Caransebeșul este și o placă turnantă pentru turismul unei mari părți a Banatului Montan (Munții Semenic, Muntele Mic – Munții Țarcu), justificând astfel amplasarea aici a Centrului Național de Informare și Promovare Turistică (fig. 6.18), cu rol de promovare a potențialului turistic din întregul județ.



Fig. 6.18 Centrul Național de Informare și Promovare Turistică din Caransebeș
 (<https://www.carpathian-gardens.com/cnipt-caransebes.html>)

Funcția comercială este susținută atât de vechile magazine specializate de tip boutique din centrul orașului și de-a lungul principalelor axe de transport care structurează orașul, cât și de noile supermarket-uri generaliste. Acestea sunt localizate în centru (Euro Shopping Mall), dar mai ales spre nord, între cvartalele de blocuri din Cartierul Pipirig, în proximitatea străzii Ardealului (Peny Market, Kaufland și Lidl – **fig. 6.19**). Un rol aparte pentru polarizarea comercială subregională exercitată de Caransebeș îl joacă Piața Gugulanilor (**fig. 6.19**), situată în sudul zonei centrale, pe malul Sebeșului. Aici își desfac produsele agricultorii din satele de gugulani, ca și alți producători, din zonele de câmpie, Caransebeșul continuând să-și exercite, astfel, funcția de centru de schimb principal în zona sa. Acestor unități li se adugă magazine și depozite specializate pentru comerțul en gros, alte centre de distribuție, dar mai ales unități de alimentație publică (restaurante, baruri, cofetării, cafenele, cluburi, chioșcuri specializate etc.), cu aceeași distribuție teritorială centrală și radiară.



Fig. 6.19 Spații comerciale în Caransebeș (magazinele Kaufland, Lidl și Piața Gugulanilor)

Funcția de transport este potențată de poziția la răscruce a orașului. Deși a cunoscut un declin evident în ultima jumătate de secol practic la toate modurile de transport cu excepția celui rutier, aceasta poate fi relansată. Pe de o parte, în 2020, în sistemul feroviar a fost decisă recalibrarea căii ferate Arad – Timișoara – Caransebeș, ca sector din coridorul 4 paneuropean, pe care linia va fi dublată și va permite circulația trenurilor cu 160 km/h, ceea ce presupune și reamenajarea gării Caransebeș. Pe de altă parte, investițiile private realizate în cadrul Aeroportului deschid perspectiva transformării acestei infrastructuri într-un hub local pentru turismul montan și din Defielul Dunării, în măsura în care se vor face investiții și în acest domeniu. De asemenea, evoluțiile de perspectivă întrevăd continuarea autostrăzii A6, de la Lugoj spre Caransebeș, Drobeta-Turnu Severin și Calafat, cu un traseu pe la est de aeroport, ceea ce va da un nou impuls economiei și societății locale. Transportul local este asigurat de *Transal Urbis* Caransebeș, care deservește 4 trasee: Pipirig – Gară Jupa (13 curse duble/zi); Pipirig – Balta Sărată (13 curse duble/zi); Pipirig – Spital (4 curse duble/zi); Pipirig – Valea Cenchii (5 curse duble/zi). Considerăm că, ținând cont de dimensiunile orașului, există o bună acoperire cu trasee de transport în comun. Serviciul mai trebuie rafinat, pentru o bună corelare cu orarul trenurilor și cu cel al unităților economice locale.

Funcția rezidențială este principala funcție pentru cca jumătate din suprafața intravilanului. Aceasta se combină și cu celelalte zone funcționale, mai puțin cu cea de transport specializat și, local, cu cea industrială. Din punct de vedere al bilanțului teritorial, ponderea cea mai mare o au *locuințele individuale*. De la forme de acoperire exclusivă spre marginile estică, sudică și vestică ale orașului, inclusiv în cartierele izolate Teiuș, Valea Cenchii, Carbonifera și în satul Jupa, situat la nord, locuirea individuală înaintea spre centru, unde se întrepătrunde cu alte forme de habitat și cu alte funcții, într-un peisaj urban mozaicat.

Gospodăria familială tipică din orașul propriu-zis este cea cu casa la stradă și curte interioară, cu porțile de intrare sub acoperiș comun cu cel al casei, specifică Banaului montan (fig. 6.20). Curtea este mică, de formă alungită perpendicular pe stradă, iar casa, cu un nivel, este dispusă în lungul curții, cu camera de oaspeți la drum și camerele de locuit, bucătăria și anexele înșiruite sub același acoperiș, una după alta, până spre fundul curții. Această dispunere permite o densitate liniară crescută, cu front cvasicontinuu de case la stradă, unite prin acoperișul comun al caselor și al porților. Extensiile mai noi ale intravilanului, fie că sunt construite înainte de 1990 (fig. 6.21), fie după, au tins să-și piardă această caracteristică, în favoarea unei mai clare individualizări a fiecărei locuințe, posibilă și datorită relaxării cadastrale a parcelarului, spre marginile orașului.

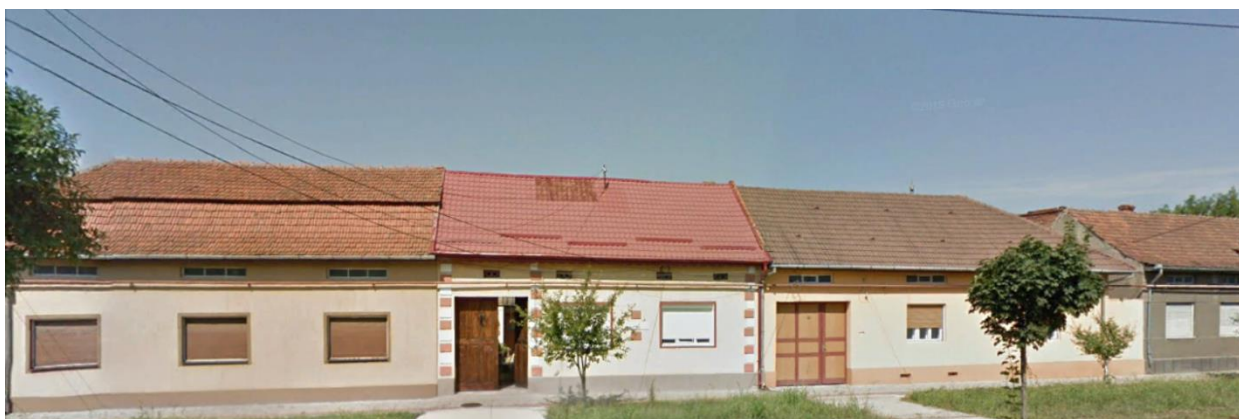


Fig. 6.20. Aliniament de case cu arhitectură și organizare tradițională a gospodăriei în Caransebeș (2020)

Majoritatea caselor sunt clădite/reclădite, consolidate sau renovate în a doua jumătate a secolului 20, într-o perioadă în care activitățile economice, în special cele industriale, au asigurat populației veniturile necesare înnoirii fondului locativ. Peisajul actual relevă mai mult prosperitatea apusă a populației locale decât dinamismul actual, puține case fiind renovate sau reconstruite în ultimele două decenii. Construcțiile noi ies de regulă din tiparul clasic și înscriu stiluri diferite, care tind spre individualizare și etajare, fapt care accentuează percepția unei dezordini imobiliare crescute, pe fond de declin urbanistic.

Aspectul vetust este evident și în cazul *habitatului colectiv*. Multe din blocurile construite în anii 60-70 ai secolului 20 sunt într-o stare avansată de degradare a fațadelor, asupra cărora nu s-a mai intervenit coerent de la darea lor în folosință (fig. 6.22). Intervențiile ulterioare au avut caracter punctual și neuniform, vizând în principal închiderea balcoanelor și, în unele cazuri, anveloparea și mansardarea, cu același efect vizual, de dezordine într-un context decadent (ansamblurile de blocuri din proximitatea străzilor Țarinei, Tudor Vladimirescu etc.). Acolo unde au existat inițiative coordonate de renovare, peisajul urban al habitatului colectiv este semnificativ îmbunătățit (fig. 6.23).



Fig. 6.21. Case unifamiliale din Caransebeș, construite spre marginile orașului înainte de 1990, pe str. Tudor Vladimirescu
(captură Google Earth, 2020)

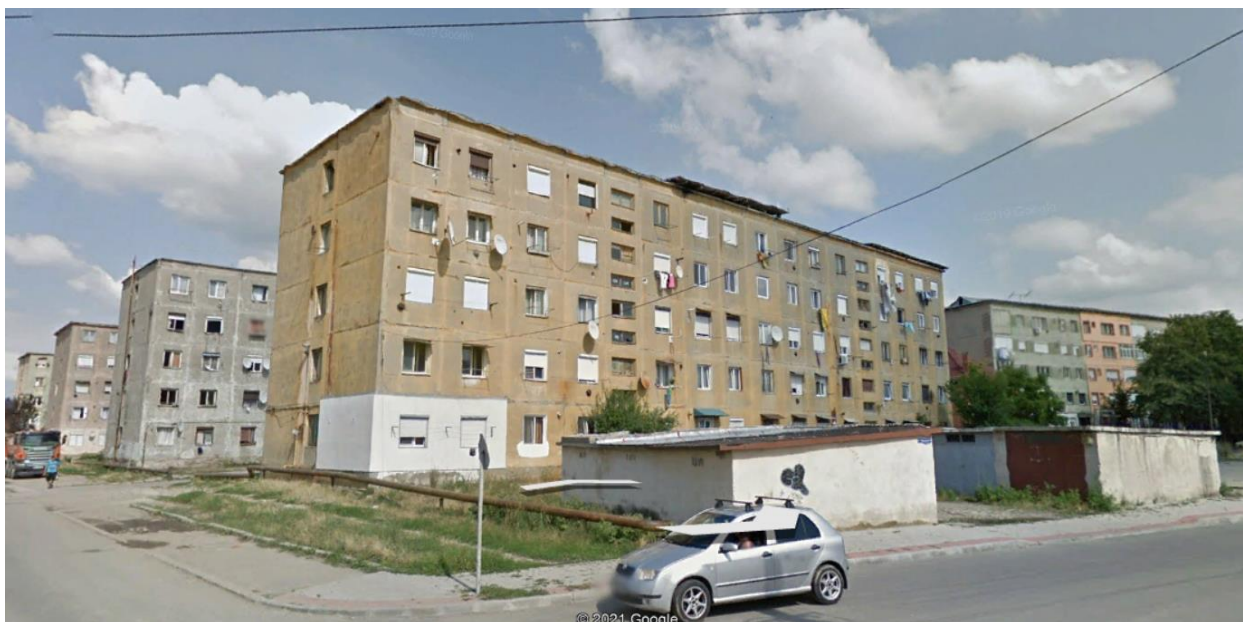


Fig. 6.22. Habitat colectiv în blocuri nerenovate sau cu anvelopare individuală pe str. Tudor Vladimirescu, în Caransebeș
(captură Google Earth, 2020)



Fig. 6.23 Aliniament de blocuri renovate pe str. Cazărmii în Caransebeș
(captură Google Earth, 2020)

După 1990, în Caransebeș s-au construit puține locuințe colective din resurse publice, cu rol de suport social, și anume două structuri administrate de ANL, situate în poziții ex-centrice (în cartierul Balta Sărată). Gestionarea acestora a întâmpinat dificultăți, datorate exploatării neadecvate de către locatari (devastări în blocul de locuințe sociale), respectiv întârzierilor la plata chiriei (în blocul destinat tinerilor). În decembrie 2016, consiliul local a aprobat vânzarea către locatari a apartamentelor din blocurile ANL. O altă structură socială de tip ANL, pentru tineri, a fost aprobată de consiliul local în anul 2020 și urmează să fie construită în satul Jupa.

Habitatul colectiv edificat prin inițiativă privată recentă (după 1990) este reprezentat în special în cartierele extinse după anii 2000, și anume Aeroport și Racoviței, care sunt cele mai dinamice.

Partea a III-a

**SINTEZA AUDITULUI
TERITORIAL**

Capitolul VII

ANALIZA DIAGNOSTIC

VII.1 POPULAȚIA ȘI FORȚA DE MUNCĂ

Populația. Dimensiunea demografică a unui teritoriu reprezintă o componentă de interes major, în special datorită complexității factorilor sociali, istorici și economici pe care îi reflectă, având totodată o mare capacitate sintetică în procesul de diagnoză.

Prin *greutatea sa demografică*, Municipiul Caransebeș reprezintă un vechi pol și centru de echilibru pentru localitățile dintr-un areal relativ extins, cuprinzând așezări de pe valea Timișului - la sud, valea Bistrei - la est, dar și câteva localități spre nord, către Lugoj. *Evoluția demografică* a municipiului este strâns legată de entitățile statale din care, succesiv, a făcut parte, înregistrându-se în secolul XX o creștere importantă a numărului de locuitori. Astfel, din 1910 până în 1941, populația a crescut relativ lent, de la 7999 la 11032 locuitori. Creșteri mai însemnate s-au înregistrat în următoarele două decade, ajungându-se la 18194 de locuitori la recensământul din 1966. Mai mult decât atât, această creștere s-a intensificat, Caransebeșul atingând un maxim istoric în anul 1992, când locuiau în oraș 31389 de persoane. Schimbările economice și sociale ale României post-comuniste au afectat și municipiul Caransebeș, care în doar două decenii (1992-2011) pierde peste 6700 de locuitori. Ulterior, această scădere a continuat, însă lipsa unui recensământ nu permite o analiză de acuratețe a acestei evoluții. Dacă luăm în calcul în calcul doar populația după domiciliu (fapt puțin relevant în contextul mobilității rezidențiale consistente), și aceasta a scăzut de la 31659 locuitori în anul 2011 la 29563 la 1 ianuarie 2020.

Natalitatea prezintă semnale alarmante în ultima perioadă; dacă în anul 2014 se nășteau 219 copii (adică o rată a natalității de 7.5‰), anul 2019 a înregistrat cea mai redusă rată a natalității (6.9‰) și cei mai puțini nou-născuți din perioada post-decembristă (206). În schimb, *mortalitatea* a rămas relativ constantă în intervalul 2014, oscilând între 10.7‰ în 2014 și 10.3‰ în 2019, cu în vârf de 11.2 ‰ în 2015. În consecință, media multianuală a *sporului natural* a fost negativă, -3.1‰ în acești 5 ani. În ceea ce privește *mortalitatea infantilă*, în intervalul 2014-2019 au decedat 17 copii sub un an, rezultând o rată a mortalității infantile de 12.7‰, aproape dublul mediei naționale de 6.8‰. *Nupțialitatea și divorțialitatea* au înregistrat valori relative stabile în intervalul 2014-2019, respectiv o medie de 6.7 ‰ – rata nupțialității și 2.5 ‰ – rata divorțialității.

În intervalul 2014-2019, *bilanțul mobilității rezidențiale* a fost pozitiv (+364 persoane), însă acesta este compensat negativ atât de *bilanțul mobilității domiciliare* (-

967 persoane), cât și de *bilanțul migrației internaționale* (-286 persoane). Mai mult decât atât, statistica oficială nu oferă date referitoare la plecările temporare la muncă peste hotare, fapt ce prejudiciază analiza ca întreg a unui fenomen real de mobilitate.

Aceste tendințe demografice au făcut ca presiunea umană asupra teritoriului să scadă în Municipiul Caransebeș, *densitatea populației* reducându-se de la 441.9 loc./km² în 1992 la 401.75 loc./km² în 2020. Totuși, municipiul Caransebeș este avantajat de poziția sa geografică, fiind situat în apropierea unor văi relativ bine umanizate.

Rata bilanțului demografic general al Municipiului Caransebeș s-a înscris pe o pantă simțitor negativă, ajungând în anul 2016 la -11.2‰. După un ușor reviriment, în anul 2019 acest indicator reprezintă -7.5‰. Media intervalului 2014-2019 este de -8.4‰, comparabilă cu situația la nivel de județ (-8.8‰), indicând o scădere demografică accentuată și o tendință de îmbătrânire.

Structura pe sexe a populației municipiului Caransebeș reflectă o ușoară feminizare demografică. La 1 ianuarie 2020, femeile reprezentau 51.8% (51.3% în anul 1992) iar bărbații 48.2% din totalul populației. Acest grad de feminizare este ușor superior mediilor naționale (51.1%) și ale județului Caraș-Severin (51%). Prin urmare, *indicele de masculinitate* are valoarea de 93 de bărbați la 100 de femei. Mai consistente sunt mutațiile relative *evoluției grupelor de vârstă*, piramida vârstelor inversându-se în intervalul 1992 – 2020. În anul 2020, grupele 60-64 ani și 65-69 ani numără peste 1900 de persoane fiecare, pe când grupa 0-4 ani (1151 persoane) este mai puțin numeroasă chiar și decât decât grupa 70-74 ani (1265 persoane).

Forța de muncă. *Numărul de salariați* a înregistrat un minim al perioadei post-decembriste în anul 2014 (7251, adică 32% din grupa de populație 15-64 ani). Din 2014 până în 2018, numărul și ponderea salariaților au crescut până la 9167 (43% din grupa de populație 15-64 ani). Aceste cifre sunt superioare mediei județului Caraș-Severin. Practic, în anul 2014 salariații din Caransebeș reprezentau 14.6% din totalul angajaților din județ, ponderea crescând până la 17.3% în 2018. În același timp, semnalăm perspective relativ îngrijorătoare, disponibilul de resurse de muncă fiind afectat pe termen mediu și lung de îmbătrânirea demografică, ponderea în populația totală a populației cu vârsta cuprinsă între 15 și 64 de ani scăzând de la 73.5% în anul 2014, la 70.2% în anul 2020.

Numărul șomerilor reprezenta 1.3% din totalul resurselor de muncă în anul 2014 (270 de persoane). Acesta a scăzut simțitor până în anul 2019, la doar 0.6% din totalul resurselor de muncă (124 de persoane). Aceste cifre sunt inferioare ponderilor la nivel de județ (2.5% în anul 2014 și 1.7% în anul 2019) și de țară (3.3% în anul 2014, respectiv 1.8% în anul 2019) și aduc în discuție perspective relativ limitate de creștere economică, mai ales în sectoarele în care mâna de lucru numeroasă este necesară. Cu toate acestea, statistica șomajului nu reflectă în întregime disponibilul brut de forță de muncă, o parte a populației Caransebeșului și împrejurimilor fiind angrenată în sectorul informal, deci

potențialmente angajabilă. Dacă de regulă în lunile de iarnă se înregistrau mai mulți șomeri decât în cele de vară (fapt corelat și cu tendințele naționale și explicat prin activitățile sezoniere), contextul pandemic actual face ca numărul mediu al șomerilor din intervalul iulie-septembrie 2020 să fie de 224 persoane, lucru care nu s-a mai întâmplat din luna decembrie a anului 2015.

Tendențele regresive ale statisticii demografice ale municipiului Caransebeș, redată în capitolul de Audit teritorial, pun în pericol potențialul de creștere economică a orașului. Cu toate că politica demografică poate fi influențată în principal de palierul național, unele măsuri administrative locale, menite să crească calitatea vieții, pot impulsiona, pe de-o parte, stabilirea unor persoane din hinterlandul Caransebeșului în oraș sau, pe de altă parte, diminuarea emigrației.

Nevoi/Probleme	Soluții
Scăderea numărului de locuitori și îmbătrânirea demografică	Sprijinirea inițiativelor antreprenoriale locale, realizarea unui program de locuințe dedicate tinerilor
Bilanțul migratoriu negativ	Inițierea unui sistem de prime de instalare dedicate tinerilor, atragerea unor investiții care să creeze locuri de muncă și care să contracareze emigrarea
Bilanțul natural negativ	Sprijinirea familiilor cu mai mulți copii, diversificarea și creșterea calității grădinițelor, asigurarea unui sistem de creșe
Un disponibil de forță de muncă relativ redus, fapt ce poate periclita atragerea de noi investiții	Inițierea unui sistem de prime de instalare, dedicate tinerilor și realizarea unui program de locuințe dedicate tinerilor

VII.2 ECONOMIE

Municipiul Caransebeș se afirmă în prezent ca un important centru economic polarizator pentru partea de est a județului Caraș- Severin, cu o economie în continuă creștere și diversificare. Relansarea economiei orașului, profund marcată de destructurarea activităților industriale cu tradiție, a avut loc în anii 2000, odată cu prezența investitorilor străini.

În anul 2018, volumul *cifrei de afaceri (CA)* la nivelul municipiului Caransebeș era de 1,03 mld. lei, cu cca 5%, mai mare decât în anul 2015 (985,3 mil. Lei), reprezentând 15,4% din cifra de afaceri a județului Caraș-Severin. Printre activitățile economice generatoare de circuite financiare și locuri de muncă amintim: producția de piese și accesorii pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule, comerțul cu ridicata și

amănuntul, transporturile rutiere de mărfuri, serviciile de alimentație publică, industria alimentară, industria mobilei, fabricarea de construcții metalice etc. Analiza ponderii sectoarelor economiei în realizarea cifrei de afaceri în același an, pe baza datelor oferite de Direcția Județeană de Statistică Caraș-Severin, evidențiază aportul în egală măsură al industriei (46,7%; 481,62 mil. lei) și serviciilor (45,7%; 470,39 mil. lei), urmate de sectorul construcțiilor (6,6% ; 67,3 mil. lei), agricultură (0,7% ; 7,56 mil. lei) și silvicultură (0,3% ; 3,26 mil. lei).

Cu o creștere a cifrei de afaceri de cca 30%, de la 358,7 mil. lei în anul 2015 la 470,3 mil. lei în anul 2018, *sectorul serviciilor* reprezintă cel mai dinamic sector al economiei municipiului Caransebeș. În cadrul acestui sector, comerțul își menține ponderea ridicată în formarea cifrei de afaceri (63,4%), însă, în ultimii ani au început să se dezvolte treptat și serviciile cu valoare adăugată ridicată: serviciile de cunoaștere intensivă (KIBS), serviciile profesionale (tranzacții imobiliare, contabilitate și servicii de consultanță juridică, activități de management și de consultanță în management, activități de servicii privind forța de muncă etc), sectorul tehnologiei informației și comunicațiilor – TIC (servicii IT, activități ale portalurilor web, prelucrarea datelor, administrarea paginilor web etc). De asemenea, se remarcă o diversificare și o creștere a sectorului serviciilor prestate către populație, mai ales a serviciilor din sectorul sănătății, al asistenței sociale, dar și al activităților recreative, culturale și sportive. În vederea consolidării poziției de centru polarizator a municipiului Caransebeș este necesară întărirea sectorului serviciilor în economia locală, dar mai ales dezvoltarea serviciilor cu valoare adăugată ridicată.

Deși analiza indicatorilor economici la nivelul unităților industriale din municipiul Caransebeș în perioada 2014-2018 a evidențiat o ușoară scădere a cifrei de afaceri, de la 581,2 mil. lei în anul 2014, la 481,6 mil. lei în 2018, *industria* rămâne un sector important al economiei locale, contribuind cu 46,7% la volumul total al cifrei de afaceri. Importanța deosebită pe care o deține acest sector se datorează, în cea mai mare parte, prezenței unor investitori străini notabili, în ramuri industriale noi, dinamice, cum sunt industria auto și mecanică (TMD Friction România SRL), industria electronică și electrotehnică (SC Telco- Pe SRL), sau privatizării cu succes a unor întreprinderi reprezentative în trecut la nivel local (SC Caromet SA, SC Întreținere și Reparații Vagoane Caransebeș SA). Activitățile industriale cu tradiție, în special industria de prelucrare a lemnului, se păstrează încă la nivelul orașului, însă și-au redus din importanță în ultimii ani.

În ceea ce privește *organizarea teritorială a industriei*, se constată o concentrare a activităților industriale în parte de nord (TMD Friction Romania SRL, Caromet SA România) și de sud a orașului (Eco Lemn Products SRL). Majoritatea activităților industriale sunt bazate pe forță de muncă ieftină și pe producția cu valoare adăugată scăzută, prin urmare este necesară atragerea unor industrii bazate pe tehnologie înaltă și producție cu valoare adăugată ridicată, prin realizarea unei infrastructuri de afaceri care să corespundă intereselor potențialilor investitori. De asemenea, sprijinirea de către

autoritățile publice locale a antreprenorilor care dezvoltă activități productive valorificând resurselor din spațiul microregional trebuie să reprezinte o prioritate.

Sectorul construcțiilor este bine reprezentat la nivelul municipiului Caransebeș, înregistrând o creștere remarcabilă în ultimii ani (+66% la nivelul cifrei de afaceri și +40% la nivelul numărului de angajați). Acesta este reprezentat de activități din domeniul construcțiilor de clădiri rezidențiale și nerezidențiale, construcției de drumuri și căi ferate, al lucrărilor de instalații electrice, tehnice-sanitare.

Agricultura este o activitate cu tradiție, mai ales pentru locuitorii satului apaținător, Jupa, însă aportul acesteia la formarea cifrei de afaceri este unul redus (0,7%). Terenurile agricole au un potențial productiv scăzut, din cauza calității inferioare a solurilor, majoritatea fiind din clasa a III-a (47,2%), a IV-a (30,2%) și a V-a (13,4%). La nivelul micilor exploatații agricole există un grad scăzut de mecanizare, iar piața de desfacere pentru micii producători este restrânsă. *Suprafața de teren arabil ce revine unui locuitor* are valori foarte scăzute (0,07ha/loc.), mult sub media națională (0,6 ha/locuitor) și județeană (0,4 ha/locuitor), reflectând capacitatea redusă de autosusținere economică a populației din activități agricole.

În ceea ce privește structura terenurilor cultivate, se remarcă ponderea ridicată a suprafețelor cultivate cu cereale pentru boabe (64,6% din suprafețele cultivate în anul 2019), urmate de culturile de cartofi (21,2 %) și legume (14,2%). Pomicultura se practică mai ales pe terenurile de la limita estică a UAT Caransebeș și la nord de localitatea Jupa. Cu toate că este favorizată de suprafețele mari ocupate cu pășuni și fânețe (cca 1400 ha), creșterea animalelor nu mai reprezintă o activitate importantă în gospodăriile oamenilor. Analiza evoluției șeptelului din ultimii ani evidențiază scăderi notabile la nivelul fiecărei categorii, în special în cazul efectivelor de porcine (cu cca 80%), bovine (cca 50%) și ovine (35%).

În scopul rentabilizării agriculturii și creșterii nivelului de performanță este nevoie de sprijinirea antreprenorilor locali din agricultură, încurajarea și promovarea unei agriculturii ecologice și dezvoltarea unor lanțuri complete de producție, care să implice atât colectarea produselor agricole (centre de colectare), cât și procesarea lor (mici activități industriale).

Sectorului IMM-urilor constituie o componentă importantă a economiei municipiului Caransebeș. În anul 2018, în acest sector erau angrenate 99,5% din numărul total de firme, 60,8% din numărul total de angajați, iar ponderea acestui sector în volumul total al cifrei de afaceri era de 62,3%. Dinamismul acestui sector este evidențiat de valoarea densității antreprenoriale, care a fost de 24,9 întreprinderi la 1000 de locuitori, cu puțin sub media națională (29 întreprinderi/1000 loc.). Este nevoie în continuare de încurajarea inițiativelor antreprenoriale locale prin acordarea de facilități antreprenorilor.

Nevoi / Probleme	Soluții
Dezvoltarea redusă a sectorului IMM-urilor	Stimularea înființării de IMM-uri cu activități de producție și servicii prin acordarea de facilități antreprenorilor
Pondere ridicată a activităților industriale bazate pe forță de muncă ieftină și producție cu valoare adăugată scăzută	Atragerea industriilor ce utilizează tehnologie înaltă, bazate pe producția cu valoare adăugată ridicată
Slaba diversificare a culturilor agricole	Incurajarea și promovarea unei agriculturii ecologice
Piață de desfacere restrânsă pentru micii producători din agricultură	Dezvoltarea industriilor de prelucrare a produselor agro-alimentare
Slaba valorificare a resurselor la nivel local	Mediatizarea oportunităților de afaceri din microregiune
Slaba diversificare a sectorului serviciilor	Sprijinirea dezvoltării serviciilor, în special a celor care aduc plus valoare adăugată ridicată

VII.3 INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT ȘI COMUNICARE

Rolul căilor de comunicație în evoluția și dezvoltarea orașului Caransebeș este unul bine cunoscut. Aflat la o importantă intersecție de drumuri ce fac legătura dintre spațiul românesc, centrul și sud-vestul Europei, pe de o parte, iar pe de altă parte între Banatul montan și cel de câmpie, orașul a beneficiat din plin de această poziție dezvoltându-și un sistem relativ coerent de transport, cu importante legături spre exterior. De altfel, intensitatea echipării cu infrastructură de transport, diversitatea acesteia constituie, la fel cu varietatea și complementaritatea serviciilor oferite, elemente extrem de importante ale complexului social-economic și asigură premise favorabile pentru dezvoltarea viitoare a orașului.

Municipiul Caransebeș este un important *nod rutier* în partea de sud-vest a României având acces la un important drum european (E70) și două drumuri naționale. Căile rutiere care radiază dinspre orașul Caransebeș asigură, astfel, 4 debușee importante: spre Timișoara și mai departe spre vestul țării, al doilea spre Reșița și mai departe spre Serbia, prin punctele de trecere a frontierei Naidăș și Moravița, al treilea spre Drobeta-Turnu Severin (și Serbia, prin punctul de trecere a frontierei de la Porțile de Fier), prin Orșova și mai departe spre București, iar al patrulea spre Hațeg-Hunedoara, prin Culoarul Jiu-Strei asigurându-se conexiuni cu sudul și centrul țării. În acest sistem, o necunoscută rămâne viitoarea *autostradă A6* începută prin darea în folosință a segmentului Lugoj – Balinț urmând a fi continuată în viitor spre Craiova și Calafat prin

Caransebeș și Drobeta-Turnul Severin. *Autostrada A6 va avea un rol decisiv pentru Caransebeș asigurând o conexiune rapidă cu sudul și vestul României (iar spre vest, cu Europa Centrală).* Deocamdată, în jurul deciziei de construire a acestei autostrăzi există o doză de incertitudine, autoritățile oscilând între variantele autostradă sau drum expres. Oricare va fi varianta finală, orașul Caransebeș are toate argumentele pentru a susține acest important proiect de infrastructură.

Pentru asigurarea integrării municipiului Caransebeș într-o rețea fluentă de axe de comunicație rutieră, sunt necesare demersuri pentru modernizarea actualelor căi de comunicație, care fac legătura cu celelalte zone ale țării, precum și cu centrele urbane din județul Caraș-Severin, reabilitarea și modernizarea întregii rețele de drumuri județene și comunale din imediata proximitate. Deși darea în folosință a variantei ocolitoare a municipiului Caransebeș a stabilizat traficul de tranzit din interiorul orașului, rămân problematice unele aspecte precum: tranzitarea orașului de traficul greu dinspre Reșița (DN58); numărul insuficient al locurilor de parcare din zona centrală; starea de degradare a carosabilului pe unele artere de tranzit, impunându-se lucrări de refacere totală a acestora; modernizarea marcajelor rutiere și realizarea acestora cu materiale rezistente.

În domeniul *căilor ferate*, deși, orașul Caransebeș a beneficiat multă vreme de cel mai important nod feroviar din județul Caraș-Severin, cu acces la una din magistralele feroviare importante din România (București – Timișoara), sincopile și lipsa de viziune, în privința dezvoltării acestui sector strategic la nivel național, au afectat profund intensitatea traficului și calitatea serviciilor oferite. *Scăderea continuă a traficului de marfă și călători, viteza comercială redusă, condițiile tehnice de circulație precare sunt factori care vor afecta și în viitor transportul feroviar, în condițiile în care ritmurile de modernizare la nivelul întregii țări sunt foarte lente.* Deși nodul feroviar al orașului asigură relații importante (cu Timișoara, Arad, Craiova etc.), *rețeaua feroviară regională actuală este incapabilă să ofere siguranța, confortul și viteza necesare unui transport modern.* Aprobarea reabilitării tronsonului Arad – Timișoara – Caransebeș nu este decât un prim pas în procesul complex de reabilitare al acestui mod de transport la nivelul regiunii din care Caransebeșul face parte. Doar reabilitarea și modernizarea în integralitate a magistralei feroviare București – Timișoara va fi o oportunitate majoră și pentru municipiul Caransebeș, în acest fel fiind posibilă racordarea la fluxurile majore de transport feroviar din România.

Existența unei infrastructuri aeroportuare în municipiul Caransebeș poate reprezenta o oportunitate pentru sporirea accesibilității naționale / internaționale a orașului. Concurența regională puternică a altor aeroporturi (Timișoara, Belgrad) recomandă prudență în proiectarea fluxurilor de pasageri și a relațiilor. Un prim pas pentru aeroportul Caransebeș ar putea viza o evoluție spre un aeroport turistic destinat zonei montane a Banatului și Defileului Dunării, axat pe cursele aeriene charter și private și pe

transportul de mărfuri (cargu). Zona din proximitatea aeroportului ar putea stimula, de asemenea, localizarea industriilor aeronautice.

În ceea ce privește *mobilitatea și desfășurarea optimă a traficului*, creșterea continuă a numărului de autovehicule înmatriculate, precum și a celor care tranzitează orașul, impune schimbări în ceea ce privește traficul staționar (staționare, parcare, garare). Se constată *insuficiența spațiilor special destinate staționării* (parcări, garaje individuale sau colective) atât în zona centrală, cât și în cartierele dens locuite. În zona de influență a orașului, circulația se desfășoară prin arterele de penetrație, care se continuă cu arterele radiare majore urbane. Inexistența unor măsuri care să asigure o dezvoltare armonioasă a zonei a determinat *necorelarea între rețelele de transport urbane și cele din aria periurbană*, rezultând astfel disfuncții în privința mobilității. Legăturile dintre localitățile periurbane sunt insuficiente, iar cele existente sunt amenajate necorespunzător, afectând semnificativ traficul aferent ariei de influență a orașului.

O deosebită importanță trebuie acordată *traficului pietonal și pistelor pentru bicicliști*. Calitatea nivelului de servicii oferite pietonilor este necorespunzătoare, iar numărul zonelor pietonale este relativ redus. În pofida faptului că există câteva zone pietonale centrale (strada Mitropolit N. Corneanu, Piața Revoluției), sunt încă numeroase artere din proximitatea centrului în care accesul pietonal este dificil, din cauza calității precare a trotuarelor și a celorlalte amenajări pietonale, precum și datorită volumului și vitezei traficului auto care face dificilă traversarea carosabilului. În ceea ce privește circulația ciclistă, aceasta este permisă pe toată rețeaua stradală, fără, însă, să existe amenajări specifice desfășurării ei, deși conform unui recent sondaj (PMUD, 2019) circa 40% din populația orașului folosește ca mijloc principal de deplasare bicicleta. În acest context este benefică existența unui proiect vizând construirea pistelor de bicicliști pentru un număr de 22 de străzi, care însumează o lungime totală de 33 km.

Nevoi / probleme	Soluții
Infrastructuri rutiere subdimensionate pe principalele direcții de afluire a circulației motorizate intraurbane și extraurbane.	Recalibrarea infrastructurilor de transport și circulație, cu specializarea și adaptarea lor la volumul și tipurile de trafic.
Racordarea deficitară la sistemul de autostrăzi din România.	Lobby eficient la autoritățile responsabile pentru prioritizarea viitoarei autostrăzi Balinț – Lugoj – Caransebeș – Drobeta-Turnul Severin – Craiova.
Starea de degradare a carosabilului pe unele artere de tranzit	Refacerea infrastructurii rutiere pe principalele artere de tranzit

Spații de parcare insuficiente, atât în zona centrală a orașului, cât și în cadrul cartierelor rezidențiale.	Parcări subterane și, după caz, supraterane etajate; delimitarea spațiilor verzi dintre clădirile de locuit, cu preservarea de spații de parcare în zonele rezidențiale.
Acces la servicii de transport feroviar de slabă calitate.	Lobby eficient la autoritățile responsabile pentru reabilitarea și modernizarea magistralei feroviare București – Craiova – Timișoara.
Necorelarea între rețelele de transport urbane și cele din aria periurbană a orașului.	Lobby eficient la autoritățile responsabile pentru rezolvarea circulației periurbane și îmbunătățirea accesibilității.
Insuficiența infrastructurilor de circulație nemotorizată	Investiții pentru realizarea unei rețele coerente de piste pentru biciclete; extinderea și reabilitarea arterelor pietonale, pentru a privilegia interacțiunea socială și spațiul civic.

VII.4 ECHIPAREA EDILITARĂ, SERVICIILE DE UTILITĂȚI ȘI GESTIUNEA DEȘEURILOR

În privința *transportului public*, se constată o evoluție specifică orașelor mici și mijlocii din România, caracterizată de o diminuare a importanței rețelelor și a numărului de pasageri transportați. Rețeaua existentă este funcțională și satisface nevoile de mobilitate din principalele cartiere ale orașului și satul aparținător Jupa. Este necesară o reflecție privind eventuale corecții în configurarea rețelei de transport public și înființarea unor linii noi, în acord cu cerințele de accesibilitatea a cetățenilor către punctele de interes din zona centrală. În plus, reînnoirea parcului de autobuze, achiziționarea de autobuze și microbuze electrice/ecologice, care să asigure confortul și siguranța călătorilor, la nivelul standardelor impuse de reglementările Uniunii Europene ar avea rolul reorientării cetățenilor către acest mod de transport. În acest fel s-ar diminua utilizarea transportului cu autoturismul personal și s-ar asigura premise favorabile pentru creșterea calității vieții locuitorilor municipiului Caransebeș datorită emisiilor reduse de CO₂ și al nivelului minim de vibrații și zgomot.

În ceea ce privește *echiparea tehnico-edilitară*, în condițiile extinderii rețelelor în ultimii ani există încă un decalaj între municipiul Caransebeș (cu sisteme funcționale și extinse de alimentare cu energie electrică, apă, gaze, canalizare) și zona de influență a orașului, marcată de acces mai redus la aceste utilități. O problemă stringentă o constituie, *uzura avansată a rețelei de alimentare cu apă*, motiv pentru care pierderile în rețelele de distribuție sunt de 35-45%.

Se constată, de asemenea, un acces mai redus sau chiar egal cu zero la unele utilități al locuitorilor din cartierele periferice (Teiuș, Valea Cenchii, zona Gării, strada Nicolae Bălcescu, satul Jupa), ceea ce impune un efort pentru *extinderea rețelelor de utilități*, fie din resursele proprii ale orașului, fie cu ajutorul fondurilor europene. Foarte importantă pentru viitor va fi alimentarea tuturor clienților în condiții de calitate și siguranță, reducerea pierderilor și *creșterea eficienței energetice* în domeniul rețelelor de distribuție a energiei electrice, termice și a gazelor.

În domeniul *gestionării deșeurilor* infrastructura specifică s-a dezvoltat în ultima perioadă conform standardelor europene, dar ponderea deșeurilor reciclate este încă redusă (13% în anul 2018 față de normativul european de 45%).

Spațiile verzi gestionate de municipiul Caransebeș sunt insuficiente atât din punct de vedere cantitativ cât și calitativ. Cu o valoare de 18,35 m² spațiu verde pe locuitor municipiul Caransebeș este mult sub normele europene (26 m² / locuitor) fiind necesare unele măsuri pentru sporirea și creșterea calității spațiilor verzi, precum: îmbunătățirea cadrului reglementativ local pentru protecția, conservarea și amenajarea/reamenajarea spațiilor verzi; identificarea zonelor de dezvoltare urbană a municipiului Caransebeș care necesită spații verzi și propuneri de amenajare a acestora; implementarea unor propuneri privind amenajarea de noi spații verzi în zona urbană și periurbană în conformitate cu procesul general de regenerare urbană a municipiului Caransebeș.

Nevoi / probleme	Soluții
Rețeaua de transport public este subdimensionată.	Reconfigurarea rețelei de transport public și înființarea unor linii noi pentru a asigura accesibilitatea cetățenilor către punctele de interes ale orașului.
Starea necorespunzătoare a parcului de vehicule pentru transportul public.	Reînnoirea parcului de autobuze, achiziționarea de autobuze și microbuze electrice/ecologice.
Utilitățile publice dispun de rețele uzate fizic și moral (alimentare cu apă, canalizare).	Elaborarea de proiecte, pentru reabilitarea rețelelor de utilități aflate în stare avansată de uzură.
Acces redus la utilități în zonele periferice și în zona periurbană.	Elaborarea de proiecte, pentru creșterea gradului de acoperire cu utilități moderne a populației, agenților economici și actorilor publici.
Rețelele de utilități nu au fost concepute și nu sunt exploatate conform noilor exigențe privind eficiența energetică, generând risipă	Privilegierea investitorilor și investițiilor care aplică tehnologiile eficiente energetic și promovarea proiectelor de clădiri verzi, independente energetic.

de resurse, costuri financiare ridicate și confort limitat.	
Cantitatea redusă de deșuri reciclabile colectată	Măsuri pentru eficientizarea colectării deșeurilor reciclabile; conștientizarea populației privind importanța reciclării deșeurilor.
Spații verzi insuficiente	Realizarea unui plan realist pentru creșterea suprafeței spațiilor verzi; soluții de sistematizare urbană pentru repartizarea judicioasă a acestora, astfel încât să facă parte din componența tuturor zonelor funcționale ale orașului.

VII.5 SOCIAL ȘI CULTURAL

Învățământ. Municipiul Caransebeș dispune de unități aferente tuturor nivelurilor de învățământ preuniversitar.

Învățământul preșcolar oferă program prelungit în 5 unități și program normal în alte 8 unități publice și una privată, majoritatea situate în zona centrală a orașului. Spațiile amenajate cu funcționalități mai complexe (sala de mese, cabinet de logopedie, sală de sport, cabinet medical) sunt prezente cu precădere în grădinițele cu program prelungit, însă sunt extrem de puține: astfel, doar două grădinițe dețin cabinet medical, doar una deține sală de sport, respectiv cabinet de logopedie. Se depășește pragul de 20 de preșcolari per clasă (situație cu atât mai preocupantă cu cât se preconizează ca acest prag să scadă la 15, conform propunerilor legislative recente).

Învățământul primar, gimnazial și liceal prezintă o situație bună cu privire la densitatea elevilor în sălile de clasă, dar un raport defavorabil privind raportul numărului de elevi per cadru didactic și numărul de elevi per computer (de aproape două ori mai mare față de media națională). Sunt necorespunzător reprezentate sălile și terenurile de sport. În Caransebeș există 2 internate funcționale, iar cabinete medicale există în incinta a 3 școli. De asemenea, în anul 2020 s-a inaugurat o nouă grădiniță, unde învață 25 de copii și este în subordinea Liceului Teologic Baptist din Reșița.

Se remarcă o polarizare în ceea ce privește rezultatele procesului de învățământ: colegiile naționale au rezultate foarte bune, se situează mult peste media județeană și locală la examenele naționale, în vreme ce liceele tehnologice prezintă rezultate mult inferioare. Acesta este un motiv în plus pentru luarea în considerare a învățământului dual în locul celui liceal tehnologic.

Per global, însă, calitatea procesului de învățământ înregistrează o tendință de ușoară scădere, așa cum relevă situarea sub media județeană în ce privește ratele de

promovabilitate la examenele naționale, scăderea ponderii claselor de medii de peste 8 la aceste examene (chiar și la colgiile naționale), precum și numărul limitat de premii obținut la fazele supralocale ale concursurilor școlare.

Cultură. Activitatea culturală este bine reprezentată și se concretizează în numeroase evenimente ce se desfășoară pe tot parcursul anului, fiind organizate, în principal, de instituțiile locale, împreună cu școlile, dar și în colaborare cu structuri județene și cu participarea unor parteneri din alte județe.

Evenimentele se adresează în mare parte publicului școlar și vizează cunoașterea și atașamentul față de patrimoniul literaturii naționale și evenimentele majore ale istoriei naționale, dar există evenimente variate – de film, teatru, artă, istorice, folclorice, muzică de diferite faturi – destinate și altor grupuri țintă din localitate și zona de polarizare.

Sănătate. Domeniul de îngrijire a sănătății reunește structuri variate – publice și private, cabinete de medicină generală și de specialitate, laboratoare de tehnică dentară și farmacii. 90% din unități sunt private, s-a înjumătățit numărul cabinetelor medicale școlare, nu există cabinete stomatologice publice, cabinete medicale de specialitate sau cabinete de tehnică dentară proprietate publică, fapt ce condiționează accesul la servicii medicale de un anumit nivel al veniturilor. Nu există unități pentru tratamente paleative. Există un spital care tratează patologii variate (deține 14 secții) și care este subdimensionat – ca suprafață și dotări - în raport cu aria pe care o deservește și starea de sănătate a populației.

Numărul de medici la 1000 de locuitori este cu 30% mai mic decât media națională.

Asistență socială. Activitățile aferente acestui domeniu sunt desfășurate de serviciul specializat existent în cadrul Primăriei și constau în identificarea persoanelor în dificultate, monitorizarea acestora, acordarea de diferite beneficii sociale, în conformitate cu legislația. În același timp, există structuri de tipul cantinelor și/sau căminelor de zi, prin care administrația județeană, dar și cea locală acordă ajutor în privința găzduirii, asigurării hranei, precum și consiliere juridică, psihologică și în vederea inserției. În aceste domenii, alături de Primărie și Direcția Județeană de Asistență Socială, în acest activează doi actori – unul public, unul privat.

VII.6 TURISM

Municipiul Caransebeș dispune de un fond patrimonial important puțin valorificat din punct de vedere turistic în prezent. Din punct de vedere al resurselor naturale amintim Parcul Teiuș, odinioară stațiune climaterică de renume internațional cu dotări multiple atât în ceea ce privește agrementul cât și infrastructura destinată ospitalității. În prezent este doar un spațiu de relaxare și agrement redus în dimensiuni, față de extensiunea inițială, destinat petrecerii timpului liber pentru locuitorii orașului.

În ceea ce privește patrimoniul construit, resursele sunt foarte generoase din perspectiva scării timpului, pe teritoriul administrativ al municipiului regăsindu-se ruinele așezării civile romane Tibiscum (cu rang de Municipium) și ale castrului cu același nume, ruine din perioada medievală în zona centrală a orașului și tot în zona centrală a orașului importante clădiri cu destinație militară, administrativă și civilă (culturală, comercială și rezidențială) din perioada Habsburgică/Austro-Ungară. Înființarea Regimentului de Granită la Caransebeș a fost un mobil al dezvoltării orașului. Lăcașurile de cult sunt majoritar ortodoxe, favorizate de reînființarea relativ timpurie a Episcopiei Caransebeșului în 1865. Chiar dacă episcopii nu au fost recunoscuți de Împărat până în 1910, Episcopia are o activitate bogată care face ca patrimoniul religios să se îmbogățească și să se îmbunătățească cu reabilitări ale lăcașurilor de cult, distruse preponderent în perioada otomană. Astfel, acesta își va ridica o reședință, înființează Institutul Teologic-Pedagogic, o tipografie eparhială, precum și *Foaia Diecezană*, organul de publicitate al eparhiei. Lăcașurile de cult catolice rămân în zona centrală a orașului și, pentru a arăta înțelegerea dintre cele două biserici, se construiește un Arc al Unității Spiritual-Creștine între acestea. O sinagogă se găsește la periferia zonei centrale, funcțională și astăzi pentru mica comunitate mozaică a orașului.

Activitatea culturală bogată la începutul secolului XX în cadrul Casinei României, al Sediului ASTRA în Caransebeș (Palatul Korongy) este continuată astăzi de către instituții precum Muzeul Județean de Etnografie și al Regimentului de Granită din Caransebeș, Casa de cultură „George Suru”, Galeria de artă „Corneliu Baba”, Biblioteca „Mihail Halici” și Cinematograful Luna; acesta din urmă fiind primul cinematograf de pe teritoriul actual al României (1912).

Premiere nevalorificate din punct de vedere turistic sunt și cele tehnice: primul pod metalic în arc de pe teritoriul României (1830-1831) și prima centrală hidroelectrică din Europa (1885).

Patrimoniul imaterial este foarte bogat datorită personalităților marcante ale locului din domeniul militar, educațional, cultural, religios, care pot fi transpuse într-o marcă locală sau brand de *Centru al românimii în Banat*.

O altă poziție pe care Caransebeșul trebuie să și-o asigure este poziționarea pe piață ca loc de plecare în Banatul Montan. Amplasarea acestuia într-un areal depresionar dintre munții Semenic și Muntele Mic îi conferă o valoare implicită de centru de dispersie a fluxurilor turistice către cele două masive montane și astfel către resursele naturale și antropice ce se găsesc cantonate pe crestele sau pe văile munților.

Astfel, patrimoniul Municipiului Caransebeș este dublat de resursele din zona înconjurătoare cuprinse în areale protejate importante: Parcul Național Semenic – Cheile Carașului, Cheile Nerei-Beușnița către vest și Parcul Național Retezat către est. De asemenea, în apropierea orașului se găsesc rezervații cu elemente de protecție foarte variate, de la fosile, la geomorfosituri sau elemente de vegetație. Arealele protejate nu

sunt doar naturale, ci și antropice, precum renumitele complexe mulinologice ale Carașului.

Satele cu valoare etnografică ale crașovenilor sunt mult mai puțin valorificate decât cele ale pemilor. Valorificarea acestora din urmă însă s-a realizat mai mult pe valoarea dată de apropierea de stațiunile montane decât cea legată de etnografie. În cadrul acestor stațiuni montane, mărcile dezvoltării se observă doar în cazul unora și aceasta într-un mod care nu respectă principiile de amenajare și organizare a stațiunilor montane.

În ceea ce privește infrastructura turistică din oraș, capacitatea de cazare este realiv limitată numeric. Migrarea către unitățile de tipul pensiunilor turistice și al hostelurilor, în detrimentul hotelurilor, este o marcă a faptului ca acest oraș nu este un important pol regional care să atragă investiții și astfel să dezvolte turismul de business sau congrese-conferințe: MICE (Meetings, Incentives, Conferences, Events), ci mai degrabă un turism de tranzit sau conjunctural. Acest aspect este subliniat de categoria de 3 stele a majorității unităților de cazare. Pe de altă parte, variația foarte mare a numărului de sosiri și înnoptări din ultimii 10 ani (2009-2019) din cadrul municipiului solicită o analiză mai profundă în ceea ce privește identificarea factorilor perturbatori și găsirea de soluții pentru scăderea impactului acestora, prin diverse strategii și politici publice în turism. Totodată, în Caransebeș trebuie analizată tipologia turiștilor care poate explica variația foarte mare anterior menționată, subliniată de asemenea și de durata medie a sejurului, foarte mare, ajungându-se până la 4.68 zile /turist în anul 2015.

În zona înconjurătoare, circulația turistică este mai echilibrată, identificându-se foarte clar cele 2 sezoane turistice: estival și hivernal. Maximul se înregistrează în primul sezon, atât datorită tipurilor de turism mai diverse și în consecință cu o adresabilitate către o piață mai diversă și mai numeroasă, dar și datorită slabei organizării în ceea ce privesc sporturile de iarnă în stațiunile menționate – atât din punct de vedere al unităților de cazare, cât și al respectării principiilor de amenajare și management al stațiunilor montane. Durata medie a sejurului în această zonă este relativ mică pentru diversele tipuri de turism ce pot fi practicate, cu o medie de 2.28zile/turist în ultimii 10 ani. Acest lucru este datorat incapacității realizării unui produs turistic pentru un număr mai mare de zile, care să valorifice multitudinea de resurse, întreprinzătorii limitându-se, în general, în a oferi servicii de cazare și eventual masă.

La fel ca orice spațiu turistic, Caransebeșul trebuie să își defiească un brand pe baza identității locului, care să îl facă recognoscibil pe această piață. Din cele analizate, resursele patrimoniale militare dar și cele legate de Episcopia Ortodoxă Română ar putea fi linii directoare în definirea acestei identități, sprijinită de personalitățile marcante din aceste domenii. Reabilitatea parcului Teiuș, prin amenajarea mai multor locații de agrement și reabilitatea celor de divertisment și de ospitalitate, ar putea aduce beneficii în ceea ce privește imaginea Caransebeșului și ca o destinație cu posibilități de recreere.

În ceea ce privește zona înconjurătoare, trebuie stimulată colaborarea întreprinzătorilor din domeniul serviciilor turistice în vederea valorificării în comun atât a patrimoniului cât și a bazei materiale existente și chiar a realizării unor programe turistice în comun. Acest lucru poate fi stimulat prin diverse tipuri de programe destinate IMM-urilor sau chiar parteneriate publice-private. În sprijinul acestui deziderat menționăm șansa Caransebeșului, dată de poziția sa și prin caracterul polarizator, să inițieze și să gestioneze o Organizație de Management a Destinației (OMD), destinația fiind în acest caz chiar Banatul Montan.

Probleme/Nevoi	Soluții
Insuficienta valorificare a siturilor arheologice de la Jupa, de mare valoare istorică	Realizarea de evenimente destinate valorificării acestora (reconstituiri ale evenimentelor, ghidaj interpretativ); programe destinate școlărilor cu accesarea de fonduri pentru aceste categorii
Reabilitarea clădirilor de patrimoniu din cadrul orașului, a centrelor de vizitare și a celor din arealul Parcului Teiuș	Accesarea POR 5: Îmbunătățirea mediului urban și conservarea, protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural
Pierderea identității istorice a arealului Stațiunii Climaterice Teiuș	Crearea de politici publice care să stimuleze investițiile în arealul respectiv cu scopuri de agrement, divertisment și alte activități turistice
Imaginea proastă a BOR la nivel național care scade interesul pentru vizitarea patrimoniului deținut de aceasta	Promovarea importanței istorice a BOR în lupta pentru identitate națională la nivel local și a activităților culturale desfășurate de aceasta
Identificarea factorilor perturbatori ai variației foarte mari în circulația turistică anuală la nivelul municipiului	Realizarea de anchete menite să identifice profilul turistului în Caransebeș
Lipsa interesului turiștilor (de <i>leisure</i>) de a se caza în Caransebeș	Crearea și promovarea unor trasee turistice tematice cu plecare din Caransebeș (de o zi, maxim 2) cu ajutorul asociațiilor de promovare turistică, a ghizilor și a antreprenorilor locali
Crearea unui brand local în scopul individualizării Caransebeșului pe piața turistică	Găsirea acelor elemente care definesc orașul în evoluția sa istorică, dar și în prezent

Piața relativ limitată la care promovarea actuală a Caransebeșului ajunge	Căutarea de parteneri: organizațiile de profil care activează pe teritoriul județului, dar și parteneri și pagini/grupuri social media din județele învecinate sau a unora care activează la nivel regional (Acasă în Banat, Turism în Banat, Banatul Montan) și național (Infotripiști, Grup de turism și călătorie în România, Turist în România, Turism în România).
Durata medie redusă a sejurului din zona înconjurătoare și serviciile de slabă calitate	Inițierea și managementul unui OMD: Banatul Montan, de către municipalitatea Caransebeșului alături de parteneri publici și privați din acest areal
Lipsa unei activități turistice integratoare la nivel regional cu obiective clare pe termen mediu și lung	Relizarea unei strategii de dezvoltare turistică la nivelul OMD-ului Banatul Montan.

Caransebeșul dispune de un patrimoniu construit valoros, dar în unele cazuri în stare avansată de degradare sau cu o valorificare necorespunzătoare, ca în cazul sitului arheologic de la Jupa. Elementele valoroase de patrimoniu se centrează în jurul a două categorii principale: militare – din perioada romană până în secolul XX – și religioase, axate pe existența și activitatea Episcopiei Ortodoxe la Caransebeș. Acestea pot conduce la crearea unei identități a locului în promovarea turistică, cu atât mai mult cu cât siturile sau clădirile sunt dublate de personalități marcante ale locului cu importante realizări în domeniile militar, cultural, religios și în lupta pentru identitatea națională.

Calitatea Caransebeșului de pol de dispersie a fluxurilor în cadrul Banatului Montan poate face din acesta un pol de gestiune a fluxurilor turistice, cu condiția să existe o strategie coerentă la nivelul întregii regiuni, care să fie asumată de o OMD cu sediul în Caransebeș și parteneri publici și privați din întregul areal.

VII.7 CAPACITATE ADMINISTRATIVĂ

Evaluarea capacității administrative a Municipiului Caransebeș a evidențiat în mod detaliat starea actuală a administrației locale din punct de vedere organizatoric și funcțional, atât în interiorul Primăriei, al Consiliului local, în interrelațiile dintre structurile acestora, cât și în relaționarea cu cetățenii. În limitele permise de lege și în conformitate cu regulile jocului politic, o serie de progrese au fost făcute în optimizarea funcționării administrației locale, pentru a se evita blocajele inutile și afectarea bunăstării și intereselor legitime ale cetățenilor.

Au avut loc retuşări ale structurii aparatului administrativ, pentru o mai bună repartizare a atribuţiilor şi a sarcinilor între compartimente şi pe fiecare post, dar fără să se opereze un audit extern de specialitate, competent şi exigent, care să identifice disfuncţiile majore şi să ofere soluţii pertinente de creştere a capacităţii administrative. Un obstacol în acest sens îl reprezintă interferenţa intereselor politice şi relaţionale de tip comunitar, deseori întâlnite în comunităţile mici şi mijlocii, prezente şi în aparatul administrativ al Municipiului Caransebeş, care fac greu de aplicat criteriile meritocraţiei în ocuparea posturilor şi în exercitarea atribuţiilor.

În cadrul Primăriei, s-au derulat mai multe proiecte de formare şi profesionalizare a personalului cu funcţii de conducere şi a angajaţilor, facilitate de programele naţionale şi de liniile de finanţare europeană consacrate creşterii capacităţii administrative, în special prin PODCA 2007-2013 şi POCA 2014-2020. Acestea au facilitat acumularea de competenţe generale şi de specialitate, dar nu s-au tradus integral în practici curente, inclusiv datorită dificultăţilor de stabilizare a personalului competent în domeniul informatic şi al relaţiilor de sistem, descurajate de nivelul salarial neatractiv din sectorul public.

Administraţia locală foloseşte un anumit număr de softuri pentru gestionarea bazelor de date dedicate compartimentelor de bază, secretariat, contabilitate, personal, juridic etc., chiar şi pentru realţia cu cetăţenii în sistem online (ghişeu.ro, Caransebes App), însă interconectarea serviciilor, a compartimentelor şi circulaţia fluentă a informaţiilor şi a documentelor între acestea prezintă deseori sincope.

În plus, cunoaşterea parametrilor evolutivi şi de stare ai diverselor componente ale sistemului urban local este la un nivel scăzut. Acest fapt reclamă o mai atentă preocupare pentru circulaţia informaţiei din teritoriu spre primărie şi stocarea datelor în servere interconectate, cu circuit şi regim de acces intern reglementat, în acord cu legea. Acţionând în cunoştinţă de cauză, exercitarea actului administrativ ar fi astfel mai optimă, mai adaptată nevoilor în evoluţie ale cetăţenilor şi ale principalilor actori ai vieţii economico-sociale locale.

Analiza de situaţie a relevat şi dificultăţi în relaţionarea eficientă şi deschisă cu structurile administrative de la nivel judeţean, precum şi cu unele deconcentrate ale statului (Direcţia de sănătate publică, Direcţia pentru cultură, culte şi patrimoniu, Agenţia de protecţie a mediului, Direcţia de muncă şi protecţie socială, Direcţia judeţeană de statistică etc.). Cauzele sunt multiple şi ţin atât de nivelul local, cât şi de nivelul general de eficienţă a actului administrativ din România, a cărei capacitate depinde de mersul reformelor din administraţie şi de gradul încă redus de digitalizare, care plasează ţara noastră pe unul din ultimele locuri din UE.

În contextul documentării echipei de elaborare a strategiei, la nivelul Primăriei Caransebeş s-a constatat că o nevoie stringentă pentru îmbunătăţirea activităţii administrative şi a rolului autorităţii publice locale este aceea de a consolida un grup de

specialiști în ITC. O echipă care să cunoască bine programele europene și naționale de finanțare a dezvoltării locale, să scrie proiecte de succes, să atragă fonduri pentru dezvoltarea social-economică a orașului și să contribuie la creșterea gradului de digitalizare a serviciilor în primărie și în relația cu cetățenii.

Dezvoltarea social-economică și programele europene de finanțare, îndeosebi cele aferente Politicii de coeziune, presupun colaborări interteritoriale pentru realizarea de proiecte coerente de dezvoltare și echipare teritorială. Din acest punct de vedere, din analiză a rezultat un număr redus de asocieri din care să facă parte și Municipiul Caransebeș. Ca urmare concluzionăm ca fiind necesară și utilă creșterea numărului de astfel de asocieri, pe domenii de interes, cu obiective precise și pragmatice și cu mecanisme clare de colaborare interteritorială efectivă.

Probleme/Nevoi	Soluții
Eficiențizarea actului administrativ și creșterea capacității administrației de a răspunde așteptărilor cetățenilor	Realizarea unui audit extern de specialitate, care să identifice disfuncțiile și să ofere soluții de organizare suplă și de creștere a capacității administrative
Interferența politicului și a intereselor de grup în desfășurarea actului administrativ, în moduri care tind să reducă eficiența activității în Primărie	Distincția/autonomia mai clară a actului administrativ, profesionalizat și bazat pe lege, de interesele de grup și de lupta politică din Consiliul local
Gradul insuficient de profesionalism și dedicare în exercitarea actului administrativ, relevat de disfuncțiile observate în spațiul public	Ocuparea posturilor prin concurs, pe baza competențelor din sfera de atribuții ale fiecărui post și din legislația de profil
Lipsa criteriilor de performanță la nivel de post și practica salarizării nediferențiate	Identificarea de mecanisme prin care să fie recompensate corect și stimulativ profesionalismul și eficiența activității angajaților din primărie
Înnoirea rapidă a cunoștințelor, procedurilor și practicilor administrative, care afectează eficiența muncii celor care nu fac formări periodice	Continuarea formării periodice a personalului angajat, prin programe dedicate, pe domenii administrative
Gradul redus de digitalizare reală a activităților în structurile primăriei, comparativ cu cerințele și cu standardele europene	Creșterea gradului de digitalizare a activității în toate direcțiile, departamentele și compartimentele aparatului administrativ

<p>Ponderea mare a interacțiunii fizice cu cetățenii, la ghișee, care îngreunează actul administrativ, consumă resurse și timp, atât pentru administrație, cât mai ales pentru cetățeni</p>	<p>Promovarea soluțiilor digitale de interacțiune online cu cetățenii, pentru creșterea transparenței și eficienței administrației locale</p>
<p>Gradul redus de accesare și atragere de fonduri naționale și europene, de către Primărie, pentru dezvoltarea social-economică efectivă a comunității</p>	<p>Atragerea de tineri cu competențe digitale și consolidarea unei echipe performante pentru scrierea de proiecte și atragerea de fonduri de dezvoltare social-economică a municipiului</p>
<p>Numărul scăzut de asocieri interteritoriale din care face parte Municipiul Caransebeș, pentru promovarea intereselor comune de dezvoltare</p>	<p>Încheierea de acorduri de asociere cu comunele din jur, pentru realizarea de infrastructuri coerente, creșterea coeziunii socio-teritoriale și dezvoltarea economică integrată.</p>

Capitolul VIII ANALIZA S.W.O.T. SECTORIALĂ

Provenind din acronimele cuvintelor englezești **Strenghts** (Atuuri/Puncte tari), **Weaknesses** (Puncte slabe), **Opportunities** (Oportunități), **Threats** (Riscuri/Amenințări), analiza SWOT este una dintre metodele care se utilizează tot mai des în fundamentarea strategiilor de dezvoltare pe termen mediu și lung.

Acest instrument face posibilă analiza rapidă a punctelor strategice cheie, precum și identificarea alternativelor strategice, ajutând astfel comunitățile în domeniul adoptării deciziilor corecte, precum și al planificării strategice. Rolul analizei SWOT este acela de a realiza o generalizare și o esențializare critică a realității teritoriale pornind de la auditul teritoriale și de la analiza diagnostic, în vederea unei mai bune fundamentări a strategiilor și politicilor de dezvoltare, în dialogul cu decidenții locali, regionali sau naționali.

În orice analiză SWOT, avem de-a face cu *un mediu intern*, ce include analiza atuurilor (punctelor tari) și a punctelor slabe, și *un mediu extern*, reprezentat de oportunitățile, respectiv riscurile care pot potența, respectiv pune în discuție realizarea obiectivelor de dezvoltare la nivelul unei comunități.

Punctele tari și punctele slabe sunt concepte “statice”, bazate pe parametrii descriptivi ai unei zone, într-o perioadă determinată de timp, reprezentând “ceea ce există”. Oportunitățile și riscurile au în vedere “ceea ce va fi” și ajută decidenții în luarea deciziilor în procesul de planificare. În procesul de analiză a acestora se recurge la stabilirea unei ierarhii în ce privește importanța lor pozitivă și negativă pentru dezvoltarea viitoare.

Pentru o comunitate, strategiile de dezvoltare trebuie să fie construite în așa fel încât să includă mai multe variabile, pentru a fi flexibile și capabile să se adapteze la schimbările care apar în societate. Ele trebuie să valorifice la maximum atuurile (punctele tari), să atenueze sau chiar să elimine punctele slabe, să depisteze și să intuiască oportunitățile oferite de mediu extern și să diminueze riscurile.

În funcție de situația specifică la nivel local, strategiile de dezvoltare pot fi de mai multe tipuri: *strategii orientate către schimbare*, sprijinite de programe bazate pe oportunități ce permit contracararea punctelor slabe; *strategii ofensive*, sprijinite de programe bazate pe oportunități ce susțin punctele tari; *strategii de diversificare*, sprijinite de programe bazate pe puncte tari și amenințări ; *strategii defensive*, sprijinite de programe bazate pe puncte slabe și amenințări.

La nivelul Municipiului Caransebeș, având în vedere rezultatele analizei de situație și analiza diagnostic, s-a considerat potrivită elaborarea unei *strategii de consolidare și de diversificare* pentru perioada 2021-2027, în care să fie mai bine exploatat potențialul antrenant al punctelor tari și să fie diversificate infrastructurile și funcțiile fiecărei ramuri social-economice, astfel încât comunitatea locală să poată face față mai bine eventualelor amenințări, iar reziliența crescută să contribuie la dezvoltarea durabilă a orașului în următorii șapte ani.

POTENȚIALUL DEMOGRAFIC

PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE	OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
<ul style="list-style-type: none"> - O greutate demografică relativ importantă la nivel regional - Principalul pol urban pentru un areal rural extins (Valea Timișului, Valea Bistrei) - O puternică polarizare a arealului adiacent, care reprezintă un rezervor de populație și forță de muncă - Rate ale fertilității și nupțialității relativ stabile 	<ul style="list-style-type: none"> - Scăderea constantă a numărului de locuitori în ultimele trei decenii - Scăderea natalității (situată sub media națională) și creșterea mortalității (situată, totuși, sub mediile județene și naționale) - Spor natural negativ, atât în municipiu, cât și în împrejurimi (sub media națională) - Bilanț migratoriu negativ, atât în municipiu, cât și în împrejurimi - Scăderea accentuată a grupelor de vârstă tinere și foarte tinere (0-4, 5-9, 10-14 ani) 	<ul style="list-style-type: none"> - Creșterea calității vieții la nivel regional și național - Adoptarea unor politici pronataliste la nivel național - Inițierea unor măsuri de sprijin pentru familiile tinere și numeroase - Încurajarea tinerilor antreprenori prin măsuri concrete - Încurajarea, prin politici naționale și regionale, a întoarcerii unei părți din populația emigrată în străinătate 	<ul style="list-style-type: none"> - Accentuarea fenomenului de îmbătrânire demografică - Creșterea emigrației, în special în rândul grupelor tinere de vârstă - Continuarea fenomenului de reducerea a natalității și de creștere a mortalității - Îndreptarea comportamentului demografic al tinerilor către o fertilitate scăzută

FORȚA DE MUNCĂ

PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE	OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
<ul style="list-style-type: none"> - Ponderea (încă) ridicată a grupelor de vârstă active - Creșterea numărului de salariați în ultimii ani - Creșterea numărului de locuri de muncă în ultimii ani 	<ul style="list-style-type: none"> - Ponderea însemnată a locurilor de muncă în sectoare cu valoare adăugată redusă - O ofertă redusă a posibilităților de calificare profesională 	<ul style="list-style-type: none"> - Creșterea numărului de investiții în oraș - Posibilitatea accesării fondurilor europene, disponibile pentru investiții în resursa umană 	<ul style="list-style-type: none"> - Păstrarea ponderii însemnate a sectoarelor cu valoare adăugată redusă - Emigrarea forței de muncă tinere

- O rată scăzută a șomajului în ultimul deceniu	- Scăderea ponderii populației active în populația totală - Posibilități limitate de reconversie profesională	- Realizarea unor programe de calificare și reconversie profesională	- Un nivel scăzut al ratei șomajului, care poate descuraja investitorii
---	--	--	---

COMPETITIVITATEA ECONOMICA

Puncte tari	Puncte slabe	Oportunități	Riscuri
Agricultura			
<p>-Calitatea superioară a solurilor pentru practicarea agriculturii în lunca râului Timiș.</p> <p>-Potențial pomicol important.</p> <p>-suprafețele întinse ocupate cu pășuni și fânețe (cca 1400 ha), favorabile creșterii animalelor.</p> <p>-Sprijinirea crescătorilor de ovine și caprine din zona Caransebeș prin punerea la dispoziția acestora a unor specii valoroase de către Stațiunea de cercetare.</p> <p>-Dezvoltare pentru creșterea ovinelor și caprinelor Caransebeș.</p>	<p>-Ponderea ridicată a solurilor cu o calitate medie și scăzută</p> <p>- Scăderea suprafețelor și îmbătrânirea plantațiilor pomicole.</p> <p>- Lipsa filierelor de colectare – depozitare – valorificare a produselor agricole/pomicole locale.</p> <p>-Lipsa unor produse agricole certificate.</p> <p>-Dotare tehnică scăzută și de slabă calitate în exploatațiile mici din satul aparținător Jupa.</p> <p>-Subvenții insuficiente pentru agricultori.</p>	<p>-Creșterea calității solului prin lucrări agropedoameliorative.</p> <p>- Valorificarea potențialului pomicol prin parteneriate cu agenți economici care valorifică produsele pomicole.</p> <p>- Certificarea ecologică a produselor agricole/pomicole locale.</p> <p>-Creșterea cererii pentru produsele ecologice și tradiționale.</p> <p>- Accesul antreprenorilor la diferite surse de finanțare.</p>	<p>- Degradarea calității solurilor, în absența unor măsuri ameliorative.</p> <p>- Reducerea veniturilor din activități agricole cu tradiție în zonă (pomicultura), ca urmare a neglijării livezilor și a slabei valorificări a produselor agricole.</p> <p>- Scăderea prețului produselor agricole, care ar determina descurajarea micilor producători.</p>
Industria			

<ul style="list-style-type: none"> -Centru economic important pentru partea de est a județului Caraș-Severin. -Pondere ridicată a industriei în formarea cifrei de afaceri (cca 50%) -Tradiție în domeniul industriei de prelucrare a lemnului - Prezența unor investitori străini în industria auto și mecanică, electronică și electrotehnică - Introducerea de tehnici și practici moderne în construcția clădirilor industriale și dotarea lor cu echipamente și tehnologii de ultimă oră. -Deschiderea administrației locale față de investitori. - Deschidere către piețele din Europa de Vest și alte piețe externe. 	<ul style="list-style-type: none"> -Pondere semnificativă a activităților industriale, bazate pe forță de muncă ieftină și pe producția cu valoare adăugată redusă. -scăderea în importanță a unor industrii tradiționale în oraș, bazate pe valorificarea resurselor locale (industria de prelucrare a lemnului). -Lipsa unei infrastructuri de susținere a activității economice (parcuri industriale, incubator de afaceri etc.). -Lipsa unor produse de marcă (brand) recunoscute internațional. - Cooperare inefficientă între industrie și cercetare 	<ul style="list-style-type: none"> - Atragerea de noi investitori străini care aduc tehnologii avansate. - Mediatizarea oportunităților de afaceri din regiune. - Dezvoltarea de lanțuri de producători locali și creșterea competitivității locale. - Dezvoltarea structurilor asociative reprezentative pentru mediul de afaceri. - Accesul la noi surse de investiții (europene). 	<ul style="list-style-type: none"> -Vulnerabilitatea mediului economic local la șocurile externe. - Fragilitatea avantajelor competitive bazate pe costul scăzut al forței de muncă; -Lipsa resurselor financiare necesare investițiilor și cofinanțării proiectelor. -Lipsa unei piețe interne a forței de muncă industriale diversificate, relativ omogene și dinamice; -Creșterea concurenței pe o piață europeană integrată. -Incapacitatea de formare a unor parteneriate locale puternice și de promovare a potențialului de dezvoltare local
Servicii			
<ul style="list-style-type: none"> - Dinamică pozitivă în ultimii ani și o diversificare accentuată -Prezența unor lanțuri importante de supermarketuri. 	<ul style="list-style-type: none"> -Servicii cu valoare adăugată ridicată slab dezvoltate. - Pierderea prin emigrare a unei părți însemnate din capitalul 	<ul style="list-style-type: none"> - Reorientarea marilor retaileri către oferta de produse locale. - Creșterea în importanță a instituțiilor ce oferă servicii de 	<ul style="list-style-type: none"> -Puterea de cumpărare a populației este la un nivel destul de redus. -Invadarea pieței cu produse din import.

-O bună reprezentare a băncilor și serviciilor financiar-bancare adaptate nevoilor mediului local.	uman cu specializare superioară în domeniul serviciilor.	consultanță și susținerea firmelor locale nou apărute în acest domeniu.	
Sectorul IMM-uri			
<p>- Creșterea continuă în importanță a sectorului IMM-urilor în economia locală</p> <p>- Pozitia geografică favorabilă a orașului într-o regiune cu o populație cu un spirit antreprenorial ridicat</p> <p>-Atitudinea pozitivă a populației față de IMM-uri și dorința de a avea propria afacere;</p> <p>-Proceduri facile pentru înregistrarea IMM-urilor.</p>	<p>-Pondere ridicată a microîntreprinderilor;</p> <p>- Nivel scăzut de competitivitate</p> <p>- Nivel scăzut al culturii antreprenoriale și al formării profesionale;</p> <p>-Insuficienta valorificare a parteneriatului public-privat.</p> <p>-Facilități reduse acordate antreprenorilor.</p> <p>-Slaba dezvoltare a serviciilor de consultanță, asistență tehnică și financiară pentru inițierea de afaceri.</p>	<p>-Dezvoltarea pieței serviciilor de consultanță;</p> <p>- Sprijinul financiar acordat de UE;</p> <p>- Facilitățile oferite de unele bănci pentru acordarea de credite</p> <p>- Simplificarea continuă a procesului de înregistrare și reglementare a activității IMM-urilor.</p>	<p>- Accentuarea concurenței pe piața internă și externă;</p> <p>-Amplificarea numărului de microîntreprinderi neviabile;</p> <p>- Accesul cu dificultate la creditele bancare.</p> <p>- Amplificarea economiei subterane;</p>

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT ȘI COMUNICARE

Puncte tari	Puncte slabe	Oportunități	Amenințări
-Situarea orașului în partea de vest a României pe principalele trasee rutiere și feroviare de intrare dinspre Europa Centrală în România.	-Infrastructura de transport și comunicare este învechită. -Lățimea carosabilului este subdimensionată în raport cu nevoile de trafic.	-Dezvoltarea cooperării transfrontaliere în scopul dezvoltării tuturor tipurilor de infrastructura. -Posibilitatea accesării fondurilor europene pentru	-Neadaptarea infrastructurii de transport la cererea existentă. -Calitatea slabă a execuției lucrărilor în infrastructura rutieră și feroviară.

<p>-Situarea oraşului într-un judeţ de graniţă cu posibilitatea de cooperare transfrontalieră (Serbia).</p> <p>-Judeţul Caraş-Severin este străbătut de coridoare europene (rutiere, fluviale, feroviare).</p> <p>-Prezenţa unui nod de circulaţie rutieră, feroviară cu 4 direcţii: Lugoj, Reşiţa, Orşova şi Haţeg.</p> <p>-Existenţa drumului european E70.</p> <p>-Prezenţa aeroportului Caransebeş.</p> <p>-Existenţa Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.</p>	<p>-Ponderea redusă, sub media naţională, a drumurilor publice modernizate.</p> <p>-Ponderea redusă a liniilor de cale ferată duble.</p> <p>-Lipsa unui inel complet de centură.</p> <p>-Inexistenţa autostrăzilor.</p> <p>-Lipsa infrastructurii de acces în zonele turistice şi cu potenţial turistic, respectiv infrastructură necorespunzătoare unde aceasta totuşi există.</p> <p>-Inexistenţa unei corelări între reţeaua rutieră a oraşului şi aceea a zonei de influenţă.</p> <p>-Amenajare necorespunzătoare a staţiilor de cale ferată.</p>	<p>investiţii în infrastructura de transport.</p> <p>-Existenţa unor proiecte de modernizare a infrastructurii de transport în Masterplanul General de Transport al României.</p> <p>-Darea în exploatare a podului de la Calafat-Vidin şi oportunitatea deschiderii unei noi axe rutiere transeuropene care va fi în relaţie cu municipiul Caransebeş.</p> <p>-Posibilitatea deschiderii aeroportului Caransebeş pentru traficul regulat de pasageri.</p>	<p>-Congestionarea traficului în municipiu, ca urmare a unei infrastructuri rutiere necorespunzătoare.</p> <p>-Alocarea de resurse financiare reduse pentru sistemul de transport.</p> <p>-Alocări bugetare naţionale insuficiente pentru modernizarea infrastructurilor de transport judeţene.</p> <p>-Întârzieri în realizarea proiectelor prioritare privind infrastructura de transport.</p> <p>-Scăderea accentuată a traficului feroviar de mărfuri şi călători şi iminenţa închiderii unor linii nerentabile;</p> <p>-Trafic de pasageri redus pentru aeroportul Caransebeş datorită concurenţei altor aeroporturi regionale.</p>
---	---	--	--

ECHIPAREA EDILITARĂ, SERVICIILE DE UTILITĂŢI ŞI GESTIUNEA DEŞEURILOR

Puncte tari	Puncte slabe	Oportunităţi	Ameninţări
-Municipiul dispune de o reţea de transport public.	-Transportul public urban nu este suficient extins spre comunele periurbane.	-Existenţa unui plan de extindere a transportului public urban.	-Congestionarea traficului în municipiu poate afecta mobilitatea în cadrul

<ul style="list-style-type: none"> -Linii de transport public spre comunele învecinate. -Existența unui plan de mobilitate urbană durabilă. -Continuitate în gestionarea transportului public. -O pondere mare (93%) din populația municipiului care are acces la rețeaua de alimentare cu apă potabilă. -Tendința de reducere a consumului casnic de apă la nivelul municipiului. -Stadiul avansat a unor programe de reabilitare a rețelelor de apă și canalizare. -Inexistența unei stații de epurare în cartierul Jupa. -Asigurarea fără întreruperi a furnizării energiei electrice către populație și consumatorii instituționali, inclusiv la vârf de sarcină. -Existența pe teritoriului județului a conductelor magistrale de transport gaze naturale asigură funcționarea centralelor termice de apartament. 	<ul style="list-style-type: none"> -Frecvența redusă a mijloacelor de transport în comun. -Transportul public nu dispune de vehicule ecologice. -Nu există bandă specială pentru transportul în comun. -Nu există piste pentru biciclete. -Starea avansată de uzură a rețelei de alimentare cu apă. -Lipsa rețelei de alimentare cu apă în zonele Teiuș și Valea Cenchii. -Inexistența rețelei de canalizare în unele cartiere ale municipiului. -Majoritatea echipamentelor primare și secundare din rețeaua de distribuție a energiei electrice prezintă uzură fizică și morală. -Pondere redusă a energiei termice produsă pe baza resurselor regenerabile. -Costul ridicat al investiției de realizare a conductelor de transport pentru gaze naturale. -Grad redus de colectare a deșeurilor reciclabile. 	<ul style="list-style-type: none"> -Existența unui plan de reînnoire a parcului de mijloace de transport public. -Creșterea economică poate stimula dezvoltarea transportului public. -Posibilitatea achiziționării unor mijloace de transport ecologice. -Asigurarea serviciilor publice de alimentare cu apă, canalizare și epurare a apelor uzate în conformitate cu prevederile normelor în vigoare. -Serviciile publice de alimentare cu apă și canalizare asigură populației condiții optime de locuire. -Asigurarea serviciilor de alimentare cu energie electrică în conformitate cu normele europene. -Reconversia funcțională a clădirilor centralelor termice dezafectate. -Eliminarea consumului de combustibil solid (lemne, cărbuni) și lichid pentru încălzire și prepararea apei calde. 	<ul style="list-style-type: none"> municipiului și a comunelor periurbane. -Costuri ridicate pentru menținerea și dezvoltarea infrastructurii de transport public. - Scăderea numărului de utilizatori ai transportului public în favoarea transportului individual. - Reducerea vitezei de circulație a mijloacelor de transport public din cauza creșterii traficului rutier. - Risc permanent de degradare a factorilor de mediu deoarece numărul localităților din zona periurbană cu instalații de canalizare este redus. - Dezvoltarea lentă a sistemului de producere a energiei din surse regenerabile. -Creșterea numărului de centrale de apartament care funcționează pe baza gazelor naturale poate accentua dependența de o singură sursă de energie. -Creșterea continuă a prețului gazelor naturale.
---	---	---	---

<p>-Existența rețelelor de distribuție gaze naturale în Caransebeș și în comunele periurbane.</p> <p>-Colectarea selectivă a deșeurilor în municipiul Caransebeș și în comunele limitrofe.</p> <p>-Potențial natural apreciabil pentru extinderea spațiilor verzi.</p> <p>- Biodiversitate foarte bogată și un patrimoniu natural și peisagistic valoros.</p>	<p>-Creșterea cantității de deșuri municipale și asimilabile din comerț, industrie, instituții.</p> <p>-Suprafața de spații verzi pe locuitor sub normele europene.</p> <p>- Răspândirea izolată și neregulată a unităților de spațiu verde.</p>	<p>- Realizarea unui sistem de gestionare a deșeurilor din construcții și demolări.</p> <p>- Existența Strategiei de dezvoltarea a spațiilor verzi din municipiul Caransebeș.</p> <p>- Posibilitatea amenajării peisagistice a malurilor râului Timiș.</p>	<p>- Poluarea mediului datorită depozitării necorespunzătoare a deșeurilor menajere, a celor toxice și periculoase.</p> <p>- Investiții scăzute în amenajarea și modernizarea parcurilor și scuarurilor din municipiul Caransebeș.</p> <p>-Încălzirea globală poate afecta calitatea spațiilor verzi.</p>
---	--	--	---

ÎNVĂȚĂMÂNT

Puncte tari	Puncte slabe	Oportunități	Riscuri
<p>Existența unor unități școlare cu tradiție și o calitate bună a procesului de învățământ, cadre didactice calificate și preocupate pentru performanța și implicarea elevilor în activități de excelență și extracurriculare.</p> <p>Indicatori buni în privința numărului mediu de elevi per clasă.</p>	<p>Valori peste mediile naționale în privința numărului de elevi per cadru didactic, ceea ce afectează calitatea pregătirii elevilor.</p> <p>Valori mari ale numărului de preșcolari per cadru didactic și personal auxiliar în grădinițele cu program prelungit, ceea ce afectează calitatea procesului educațional și a mediului educogen.</p>	<p>Finanțarea proiectelor destinate reabilitării integrale și dotării unităților de învățământ.</p> <p>Importanța acordată digitalizării, la nivel național, poate crește finanțările necesare pentru optimizarea numărului de computere și laboratoare informatice din școli</p> <p>Implementarea, la nivel național, a măsurii de transformare a</p>	<p>Scăderea atractivității unităților de învățământ din oraș, în favoarea celor din orașe mai mari.</p> <p>Creșterea abandonului școlar în rândul elevilor de la liceele tehnologice și scăderea profesionalizării resursei umane tinere integrabile în activități ale industriei prelucrătoare sau/și capabilă să-și asigure evoluția</p>

<p>Spații cu funcționalități diferențiate în școli.</p> <p>Grădinițele sunt localizate și în cartierele pericentrale.</p>	<p>Număr mare de elevi raportat la 1 PC, cu impact major asupra pregătirii elevilor pentru societatea și economia digitală.</p> <p>Număr mic de grădinițe care dețin și alte tipuri de spații înafare sălilor de clasă, ceea ce are un impact negativ asupra activității instructiv-educative.</p> <p>Număr mic de săli și terenuri de sport, ceea ce face imposibilă derularea corespunzătoare a orelor de educație fizică și sport și are efect negativ, pe termen scurt, mediu și lung, asupra stării de sănătate și practicării unui stil sănătos de viață a tinerei generații.</p> <p>Subreprezentarea spațiilor de tipul cantinelor sau internatelor, ceea ce afectează calitatea unei zile de școală pentru elevi, respectiv chiar a pregătirii, pentru copiii care fac naveta din zona de polarizare a orașului, pentru a urma cursurile liceale.</p> <p>Scăderea ponderii mediilor mari la examenele naționale la toate școlile.</p>	<p>liceelor tehnologice în unități de învățământ dual poate oferi soluții corespunzătoare pentru integrarea elevilor cu abilități și înclinații practice și pregătirea lor pentru calificări adaptate mediului economic.</p> <p>Acordarea de facilități unităților economice implicate în organizarea învățământului dual.</p>	<p>socio-profesională autonomă, bazată pe pregătirea continuă.</p> <p>Nivelul scăzut al calității resursei poate duce la reducerea atractivității orașului, pentru investitori.</p> <p>Scăderea nivelului de pregătire a tinerei generații afectează în mod direct calitatea capitalului uman al orașului pe termen scurt, mediu și lung și dinamismul socio-economic al orașului și zonei polarizate de acesta. În acest fel, teritoriul riscă să intre în cercul vicios al spațiilor repulsive pentru resursa umană bine pregătită.</p>
---	---	--	---

	<p>Rate mici de promovabilitate la examenele naționale înregistrate de liceele tehnologice.</p> <p>Număr mic de premii la fazele superioare ale concursurilor școlare</p>		
--	---	--	--

CULTURĂ

Puncte tari	Puncte sabe	Oportunități	Riscuri
<p>Tradiția de centru cultural este perpetuată printr-o sinergie locală remarcabilă între structurile de cultură și cele de învățământ, respectiv partenerii dinafara orașului și regiunii.</p> <p>Calendar bogat de evenimente, incluzând un număr mare de evenimente culturale, repartizate de-a lungul întregului an.</p> <p>Evenimente de factură variată și cu adresabilitatea diferențiată.</p>	<p>Număr redus de spații destinate activităților culturale, parțial subdimnesionate și degradate.</p> <p>Resursă umană limitată, la nivel local, din punct de vedere numeric și al domeniilor de pregătire profesională.</p> <p>Nivel de salarizare neatractiv în domeniul public al activităților culturale.</p> <p>Inexistența de structuri și actori locali care să promoveze activități de tip creativ, complementare domeniilor tradiționale ale activităților culturale.</p>	<p>Interesul partenerilor culturali supralocali de a-și consolida prezența în viața culturală a orașului.</p> <p>Creșterea interesului general pentru cultură, la nivelul regiunii, odată cu promovarea Capitalei Culturale Europene din anul 2023.</p> <p>Definirea unui cadru fiscal stimulativ pentru agenții economici în privința mecenatului în cultură.</p>	<p>Subfinanțarea domeniului cultural la nivel național.</p>

SĂNĂTATE

Puncte tari	Puncte sabe	Oportunități	Riscuri
<p>Prezența de unități de îngrijire a sănătății variate (farmacii, cabinele de medicină generală și de specialitate).</p> <p>Prezența unui spital de urgență care se adresează unor patologii variate.</p>	<p>Pondere mică a structurilor publice destinate îngrijirii sănătății.</p> <p>Spațiile publice destinate îngrijirii sănătății parțial subdimensionate, degradate și dotate necorespunzător, în raport cu numărul populației din aria de polarizare a orașului.</p>	<p>Optimizarea algoritmului bugetar pentru decontarea de către actorii privați a serviciilor de sănătate prestate pacienților asigurați.</p> <p>Programe de finanțare a reabilitării și dotării structurilor publice din domeniul sănătății.</p> <p>Ameliorarea cadrului național de reglementare a condițiilor de facilitare și încurajare a inserției profesionale a personalului medical.</p>	<p>Subfinanțarea domeniului sănătății și inexistența unui algoritm eficient de repartizare a banilor publici destinați sănătății.</p> <p>Întârzierea adoptării măsurilor legislative de încurajare a dezvoltării sectorului public de sănătate.</p> <p>Creșterea morbidității, urmare scăderii drastice a unităților publice din domeniul sănătății și imposibilității decontării serviciilor prestate de unitățile private și creșterea presiunii asupra singurei unități spitalicești din oraș.</p> <p>Accentuarea deficitului de medici în unitățile publice, în favoarea celor private.</p>

ASISTENȚĂ SOCIALĂ

Puncte tari	Puncte sabe	Oportunități	Riscuri
Derularea corespunzătoare, de către serviciul Primăriei, a			

<p>activității de acordare de beneficii sociale și monitorizare a persoanelor dezavantajate.</p> <p>Existența de structurile ale administrației locale și județene și private care asigură locuințe și asistență grupurilor dezavantajate.</p> <p>Preocuparea recentă de a lărgi sfera serviciilor sociale destinate grupurilor de risc, prin scrierea de proiecte ce se află în implementare.</p>	<p>Slaba implicare a actorilor privați în domeniul asistenței sociale.</p> <p>Concentrarea asistenței sociale la categoria persoanele în risc definite pe baza evaluării riscului de sărăcie.</p>	<p>Adoptarea Strategiei naționale privind incluziunea socială și reducerea sărăciei pentru perioada 2021-2027 a Planului de acțiune pentru perioada 2021-2027, care clarifică și extinde definirea persoanelor și grupurilor în risc social, prevede diversificarea intervenției și o mai mare implicare a beneficiarilor și factorilor implicați.</p>	<p>Perpetuarea caracterului defavorizat al unor comunități necuprinse în activități care să permită reala lor inserție, pe fondul subfinanțării acțiunilor mai complexe de asistență socială, adresate unor grupuri țintă mai largi,</p> <p>Întârzierea adoptării de documente strategice din domeniul asistenței și incluziunii sociale, pentru următoarea perioadă de programare, cum sunt: Strategia națională pentru protecția și promovarea drepturilor copilului; Strategia națională pentru promovarea îmbătrânirii active și protecția persoanelor vârstnice; Strategia națională privind persoanele cu dizabilități; Strategia națională antidrog.</p>
--	---	--	---

TURISM

Puncte tari	Puncte slabe	Oportunități	Riscuri
<p>- Existența unui patrimoniu construit cu o mare valoare istorică atât la nivel național cât și internațional.</p>	<p>- Degradarea unor clădiri de patrimoniu și ansambluri patrimoniale cu valoare istorică în Caransebeș și zona înconjurătoare</p>	<p>- Accesarea fondurilor europene pe diverse axe strategice (prezența, în POR, a axei prioritare 5)</p>	<p>- Perpetuarea bugetelor mici ale instituțiilor muzeale, determinând gestionarea deficitară a exponatelor și degradarea lor în timp</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Existența unui bogat patrimoniu imaterial reprezentat prin personalități marcante ale culturii și apărării naționale. - Existența unor premiere tehnice și culturale la nivel național - Organizarea unor evenimente cu caracter cultural-artistic - personal specializat în cadrul Biroului de Informare Turistică - Ridicarea standardului comunicării Infocentrului - Maturizarea unor destinații din apropierea Caransebeșului cu piețe țintă clar conturate - Existența unor asociații cu tradiție în promovarea turismului și organizare de activități turistice 	<ul style="list-style-type: none"> - Populația municipiului are cunoștințe puține despre istoricul Parcului Teiuș, perceându-l doar în dimensiunile sale fizice și ca spațiu de agrement, nu ca pe un element de patrimoniu local. - Administrarea defectuoasă a obiectivelor culturale sau istorice în care vizita este posibilă în interior - Lipsa unei identități în promovare, a unui brand local - Accesul deficitar la unele obiective sau localități din împrejurimi cu potențial turistic (Lindenfeld) - Slaba valorificare a patrimoniului etnografic din împrejurimile Caransebeșului - Calitatea redusă a spațiilor de cazare din Caransebeș și din zona înconjurătoare. - Lipsa unităților de cazare de 4 stele - Dotări modeste pentru organizarea turismului de MICE. - Unități de alimentație publică puțin diversificate - Spații de agrement limitate ca număr și diversitate - Lipsa unor politici publice în turism la nivel local și la nivelul județului. 	<ul style="list-style-type: none"> - Noile investiții private din arealul Muntele Mic în ceea ce privește sporturile de iarna/down-hill care pot genera noi investiții datorită creșterii cererii turistice - Posibilitatea de promovare într-o rețea regională și națională fără costuri sau cu costuri limitate. - Exploatarea unor evenimente de anvergură mare din împrejurimi (Timișoara Capitala Europeană a Culturii 2023) - Schimbarea administrației la nivelul județului Caraș-Severin cu viziuni declarate în ceea ce privește dezvoltarea turistică a arealului montan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Lipsa publicității sau publicitatea negativă pe care o pot face turiștii sosiți în Caransebeș, datorită satisfacției scăzute în urma consumului ofertei turistice locale (slabă punere în valoare a potențialului, calitatea redusă a serviciilor turistice din sectorul public – muzee). - Pierderea identității locului zonei istorice a parcului teiuș. - Dezvoltarea haotică a turismului în anii care vin, fără respectarea principiilor dezvoltării durabile - Lipsa unor strategii concrete de dezvoltare a turismului, bazate pe valorile locale autentice, va conduce la pierderea identității locului.
--	--	---	---

CALITATEA ȘI PROTECȚIA MEDIULUI

Puncte tari	Puncte sabe	Oportunități	Riscuri
<ul style="list-style-type: none"> - existența în teritoriu a 6 stații de monitorizare a calității aerului; - concentrații medii anuale ale poluanților în aer și apă sub limitele anuale admise la nivelul tuturor poluanți monitorizați; - prezența unor rezervoare de apă potabilă de o calitate bună și medie (ape de suprafață, ape subterene); - existența unui număr variat de foraje și secțiuni de monitorizare a calității apelor; - prezența unor situri naturale atractive din punct de vedere recreativ/turistic; - numeroase străzi se află sub nivelul mediu de incidență a poluării fonice. 	<ul style="list-style-type: none"> - prezența unor surse de poluare a apelor și aerului punctiforme și difuze a apei și solului (agricole, industriale) - procesul de epurare a apelor uzate deficitar; - existența unei singure uzine funcționale de tratare a apei potabile; - prezența unor suprafețe de teren neutilizat/abandonat ; - calitatea moderată a solurilor (categoria III-V conform bonității la nivel național); - arterele principale supuse poluării fonice peste limita admisă. 	<ul style="list-style-type: none"> - asigurarea serviciilor de tratare a apelor conform prevederilor în vigoare; - implementarea unui sistem de monitorizare a surselor de poluare, aerului și solului; - valorificarea studiilor elaborate de autoritățile regionale și naționale de monitorizare a calității factorilor de mediu <p>implementarea unor proiecte ce au drept scop reducerea poluării fonice pe arterele principale (perdele de vegetație)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - atingerea pragului limită la unii parametri ce determină starea chimică a apelor; - lipsa unor instrumente de monitorizare a surselor de poluare a aerului/poluarea difuză a apei - lipsa unor decizii concrete în ceea ce privește managementul apelor uzate și tratarea apei; - tendința de degradare a solului prin procesul de eroziune; - tendința de accentuare a poluării fonice pe arterele urbane principale.

VIII.1. Tipul de strategie ales: strategie de de diversificare și consolidare

Analizele de detaliu realizate asupra evoluției recente și a stării actuale a sistemului urban Caransebeș (analiza de potențial și auditul teritorial, identificarea nevoilor și a soluțiilor, analiza SWOT) au evidențiat *o serie de atuuri*, și anume: poziția geografică de convergență, cadrul natural generos al spațiului înconjurător, rolul polarizator local asupra părții de est a județului Caraș-Severin (rol bine conturat în mentalul populației din zona gugulanilor), o anumită tradiție comercială și industrială locală, caracterelor urbane de tip central-european și vocația culturală pentru spațiul ortodox românesc, racordarea la rețelele de transport și comunicație, rolul de centru de redistribuire a turismului din Banatul Montan etc.

Pe acestea se poate sprijini orașul pentru *a valorifica oportunitățile* decurgând din conjuncturile spațiale mai largi, respectiv din evoluțiile naționale și europene în următorii 7-10 ani, în *care accentul se va pune* pe creativitate, inovare, digitalizare, conectare și economia verde. De aceea, punctele tari trebuie consolidate, nu doar pentru ca orașul să aibă argumente în atragerea de investiții eficiente, bazate pe tehnologii verzi și cu valoare adăugată crescută, ci și pentru a crește reziliența sistemului urban local în fața posibilelor șocuri ale viitorului.

De altfel, *punctele slabe și nevoile* identificate sunt mai numeroase decât atuurile, iar acestea se manifestă în toate componentele orașului: de la degradarea locală a cadrului natural, prin neglijare, exploatare neadecvată sau poluare, la populația tot mai îmbătrânită și deprofesionalizată, de la activitățile economice precare atât în sfera industriei cât și în cea a serviciilor și până la nivelul de trai modest al unor importante categorii de populație. Toate acestea se reflectă inclusiv în peisajul urban, cu incidență redusă a clădirilor renovate și funcționalizate sustenabil, în ciuda eforturilor făcute de autorități pentru zona centrală. Chiar și spațiul înconjurător, cu potențial turistic valoros, este prea puțin și nesustenabil exploatat, turismul ca atare neavând un rol major în creșterea bunăstării populației locale.

Având în vedere aceste argumente, precum și declinul demografic constant din ultimii 25 de ani, ca semnal esențial al nivelului modest de performanță social-economică și de atractivitate locală, este firesc ca tipul de strategie reținut și considerat ca având potențial de stabilizare și redresare să fie *strategia de diversificare și consolidare*. Diversificarea activităților social-economice, îndeosebi a industriei prelucrătoare și a serviciilor, este un proces obligatoriu pentru următorii ani, iar autoritatea publică poate elabora reglementări și realiza activități care să favorizeze astfel de evoluții. De asemenea, acele activități care își mențin rolul de polarizare zonală trebuie consolidate, ca pârghii esențiale pentru evoluțiile pozitive viitoare.

Capitolul IX

FOCUS GRUP - SINTEZĂ

Data organizării: 17.12.2020

Număr participanți: 22

Instituții reprezentate:

Școlile din oraș

Instituții medicale

Mediul de afaceri

Primăria și Consiliul Local

1. SCOPUL

Identificarea și evaluarea din perspectiva stakeholderilor principalelor probleme existente la nivelul municipiului Caransebeș

2. OBIECTIVELE CERCETĂRII

01. Identificarea principalelor probleme existente la nivelul municipiului Caransebeș

02. Identificarea potențialului de dezvoltare existent la nivelul municipiului Caransebeș

02. Identificarea unor posibile direcții de dezvoltare a municipiului Caransebeș

3. METODOLOGIA CERCETĂRII

Designul cercetării: Cercetare sociologică calitativă

3.1 Metoda de cercetare utilizată : Focus-group

3.2 Instrument de cercetare utilizat: Ghid de conversație specializat pentru focus-group

3.3 Universul investigat: Consilieri locali și stakeholderi ai comunității

3.4 Locația cercetării: Caransebeș

3.5. Număr persoane: 30 persoane

1. PRINCIPALELE PROBLEME ALE LOCALITĂȚII:

1.1. Probleme de infrastructură:

- Numeroase clădiri istorice sunt în stare de degradare;
- Iluminatul public este pe alocuri deficitar;
- Sistemul pluvial nu face față debitelor mari;
- Poluarea fonică este tot mai prezentă în oraș;
- Calitatea aerului este tot mai scăzută în oraș;
- Calitatea apei de la robinet este scăzută;
- Lipsește un sistem integrat de supraveghere video;

1.2. Probleme sociale (inclusiv de ordin medical și școlar):

- Infrastructura spitalicească și calitatea actului medical;
- Nevoia dezbaterii dificultăților la nivel local;
- O parte din clădirile unităților școlare nu sunt eficiente din punct de vedere energetic;
- Bilanț demografic negativ;
- Unele unități școlare nu sunt atractive din pricina poziției (departe de centrul orașului);
- Unele școli nu sunt dotate corespunzător;

1.3. Alte probleme:

- Colectarea selectivă a deșeurilor este deficitară;
- Limitele administrative ale orașului, în raport cu U.A.T.-urile din jur, sunt disputate;
- Relația cu U.A.T.-urile din jur este disfuncțională;
- Potențialul turistic al orașului trebuie pus mai bine în valoare;

2. ACȚIUNI A FI REALIZATE PENTRU DEZVOLTAREA LOCALITĂȚII:

2.1. Acțiuni în domeniul infrastructurii:

- Reabilitarea clădirilor istorice;
- Eficientizarea iluminatului public;
- Redimensionarea sistemului de colectare pluvială;
- Gestionarea problemei poluării fonice și a aerului în oraș;
- Îmbunătățirea calității apei potabile;
- Dezvoltarea unui sistem de supraveghere video în spațiile publice;

2.2. Acțiuni în domeniul social (inclusiv de ordin medical și școlar):

- Deschiderea de noi secții și/sau construirea unui nou spital;
- Echiparea școlilor și dotarea elevilor cu echipamente folosibile on-line;
- Eficientizarea energetică a școlilor;
- Creșterea accesibilității unităților școlare;

2.3. Altele acțiuni:

- Creșterea gradului de colectare selectivă a deșeurilor;
- Îmbunătățirea relațiilor cu U.A.T.-urile din jur;
- Punerea în valoare a potențialului turistic.

Capitolul X

ANALIZA STAKEHOLDERILOR

Analiza stakeholderilor ocupă un loc important în proiectările instituționale și teritoriale, luând în considerare *părțile interesate* sau *constituante*, respectiv nivelul de interes, influența și contribuția acestora. În practică, această analiză se concentrează asupra grupurilor, organizațiilor și persoanelor din mediul public, privat și asociativ, fiind utilă decidenților.

Prezenta analiză a fost realizată în doi timpi: o etapă de identificare și clasificare a stakeholderilor și o etapă de poziționare a acestora (în urma consultărilor publice) într-o matrice referitoare la prezenta strategie. Au fost indentificați următorii stakeholderi:

- decidenții politici locali;
- angajații instituțiilor publice;
- cetățenii Municipiului Caransebeș;
- mediul de afaceri;
- mediul școlar;
- mediul sanitar;
- sectorul asociativ;
- mass-media.

Matricea stakeholderilor

Stakeholderi	Interes principal	Influența asupra realizării strategiei	Contribuția în realizarea strategiei	Importanța strategiei pentru stakeholderi
Stakeholder cheie				
Primăria Municipiului Caransebeș	- Creșterea calității vieții în Municipiul Caransebeș; - Realizarea și implementarea cu succes a strategiei de dezvoltare.	Mare	Coordonează întregul proiect	Mare Strategia poate îmbunătăți performanța și imaginea autorităților
Stakeholderi primari				
Angajații instituțiilor publice	Eficientizarea muncii și îmbunătățirea rezultatelor	Mediu/mare	- Furnizează informații - Semnalează probleme	Mare Strategia poate eficientiza

				munca angajaților
Cetățenii Municipiului Caransebeș	Creșterea calității vieții în Municipiul Caransebeș	Mediu	- Participă la cercetările cantitative; - Participă la focus-grupuri; - Semnalează probleme și soluții.	Mare Cetățenii sunt beneficiarii direcți ai proiectului
Mediul de afaceri	Creșterea posibilităților de a obține profit	Mediu	- Semnalează nevoi - Propun soluții	Mare Sunt beneficiarii ai proiectului
Mediul școlar	Îmbunătățirea serviciilor oferite	Mediu/mare	- Participă la cercetările cantitative; - Participă la focus-grupuri; - Semnalează probleme și soluții.	Mare Sunt beneficiarii ai proiectului
Mediul sanitar	Îmbunătățirea serviciilor oferite	Mediu/mare	- Participă la cercetările cantitative; - Participă la focus-grupuri; - Semnalează probleme și soluții.	Mare Sunt beneficiarii ai proiectului
Sectorul asociativ	Sectorul asociativ își poate diversifica și intensifica activitatea	Mic	- Semnalează nevoi	Mare Sunt beneficiarii ai proiectului
Alți stakeholderi				
Mass-media	Reflectarea în presă a proiectelor	Mic	Observatori	Nedefinit

Partea a IV-a

PLANUL STRATEGIC

Capitolul XI

VIZIUNEA ȘI MISIUNEA

VIZIUNEA

Municipiul Caransebeș, centru de polarizare urbană reinventat și în plină afirmare, cu industrie diversificată, servicii cu valoare adăugată crescută, mediu natural și social de calitate, bine racordat la rețelele de transport și comunicații, capabil să valorifice eficient resursele din zona sa de influență și să le asigure locuitorilor o calitate mai bună a vieții.

Municipiul Caransebeș joacă de multe secole rolul de loc central pentru partea central-nordică a Culoarului Timiș-Cerna și a Culoarului Bistrei. Întregul sistem de așezări cuprins între Domașnea la sud, Căvăran la nord, culmile munților Țarcu – Cernei la est și cele ale Semenicului la vest este polarizat de Caransebeș. Prin investiții și soluții inteligente, această polarizare urmează să ia forme noi de regenerare urbană și rurală, prin care să valorifice superior moștenirea tradițională, să fie creascut potențialul social-economic al întregii zone, iar municipiul Caransebeș să se poată fi considerat, la finele următorilor 7 ani, drept *un centru de polarizare urbană reinventat, aflat în plină afirmare*.

Înnoirea va fi rezultatul implementării formelor noi de valorificare a atuurilor orașului, în special prin diversificarea industriei și stimularea firmelor care să prelucreze superior resursele bogate din partea estică a județului (lemn, fructe, produse animaliere, legume, fructe de pădure, pește etc.) și să impună pe piață branduri locale, bazate pe oiconimul *gugulan*. Reinventarea orașului va fi și rezultatul ameliorării serviciilor, sectorul deja cel mai dinamic, prin *creșterea ponderii serviciilor creative* și valorificarea mai bună a extraordinarului potențial turistic al Banatului de Munte.

Aceasta presupune pe de o parte un *mediu natural echilibrat*, iar pe de altă parte o mai bună *racordare a municipiului la rețelele de transport și comunicație*. În orizontul local, interconectarea va obține rezultatele scontate prin colaborare intercomunală, iar la scară mare, prin investiții la nivel național. Pentru realizarea acestora, interesele particulare ale diverselor structuri administrative din partea de vest și de sud-vest a României trebuie corelate, prioritizate și susținute prin lobby eficient la nivel național și european.

O astfel de viziune, susținută de opțiuni strategice și mijloace de acțiune concretă, poate asigura *o calitate mai bună a vieții* atât în municipiul Caransebeș, cât și în zona sa de influență, atât de bogată în resurse pentru tipul de dezvoltare care se prefigurează în viitorul apropiat.

MISIUNEA

Asigurarea unui mediu urban conectat, dinamic și de calitate, prin facilitarea investițiilor în domenii cu tehnologie performantă și valoare adăugată mare, atractive pentru tineri, prin adaptarea ofertei educaționale la evoluția pieței locale a muncii, ameliorarea infrastructurii, soluții verzi, eficiente energetic și cu rol de echilibrare urbană, în scopul creșterii calității vieții și întăririi rolului orașului de centru polarizator al zonei gugulanilor.

În contextul actual și în viitorul apropiat, *asigurarea conectivității* este o condiție indispensabilă dezvoltării intensive. Chiar și în timpul pandemiei de Covid 19, când fluxurile umane s-au redus pentru a limita riscurile de răspândire a virusului, majoritatea ramurilor economiei au continuat să funcționeze, pe baza fluxurilor intense de mărfuri, informații și valori. Conectivitatea viitorului nu mai pune accent în primul rând pe infrastructurile și serviciile de transport, ci pe rețelele de comunicare, pe interconectarea bazelor de date (big data), și pe asigurarea fluxurilor de informație de mare debit, așa numitele autostrăzi informaționale. Acestea se bazează pe conexiunile la internet în bandă largă fixă foarte rapidă (broadband), cu debit de până la 1Gbps.

Chiar dacă în România viteza internetului este printre cele mai mari din Europa, iar costul accesului la internet cu bandă largă plasează țara noastră în top 3 la nivel mondial, cu doar 8 USD/Mbps (conform raportului Picodi.com, din 2019), nivelul digitalizării este printre cele mai reduse, plasând țara noastră pe penultimul loc în UE. De aceea, asigurarea conectivității nu este doar o problemă de infrastructură, ci mai ales una de educație digitală și de nivel de trai, căreia și Caransebeșul trebuie să îi găsească soluții. În plus, pentru România în ansamblu rămâne de actualitate și conectivitatea prin căile de transport, datorită decalajului major în care se află față de cele mai avansate țări din UE. Deși este situat pe un culoar european prioritar pentru echiparea rutieră și feroviară și dispune de un aeroport recertificat, municipiul Caransebeș are încă o conectare deficitară la teritoriile cu potențial de interes din arealul său, conecatre care trebuie îmbunătățită pentru succesul dezvoltării sale.

În era conexiunii globale, mai buna conectare conferă *dinamism comunităților*, care pot atrage *investiții cu tehnologie performantă*, bazate pe creativitate și spirit inovativ, deci pot dezvolta activități cu *valoare adăugată crescută*. Trecerea treptată de la activitățile axate pe mână de lucru numeroasă și ieftină, la cele cu caracter intensiv și creativ este *cheia creșterii calității vieții* populației și în Caransebeș. În acest sens, evoluția ofertei educaționale locale în acord cu tendințele în care se așteaptă să se înscrie piața muncii din Caransebeș este esențială pentru dezvoltare, dar și pentru reducerea pierderii de resursă umană tânără și de calitate.

Educația și formarea profesională de calitate sunt premisele cele mai bune pentru *atragera tinerilor* și pentru modernizarea economico-socială a orașului. Cu tineri bine pregătiți pot fi captate fonduri, realizate și implementate proiecte de succes, adaptate nevoilor în evoluție ale caransebeșenilor. Se pot *ameliora infrastructurile* de toate tipurile, inclusiv pentru că acestea vor avea un număr mai mare de beneficiari activi, și se pot găsi *soluții verzi de dezvoltare social-economică*, bazate pe energii regenerabile, pe afirmarea economiei circulare, pe formarea gustului pentru un *mediu echilibrat și curat*, specific vieții urbane de calitate. Caransebeșul poate continua, astfel, să fie un *model pentru întreaga zonă a guglanilor*, a cărei populație a considerat dintotdeauna orașul ca sursă de civilitate, de calitate și ca model de urmat.

În acest sens, creșterea capacității administrative a Municipiului Caransebeș este o condiție esențială, deoarece autoritățile publice sunt cele care gestionează evoluțiile strategice, elaborează politici publice locale, în acord cu legislația în vigoare, dar administrează și activitățile de detaliu din oraș, practic în fiecare moment, contribuind la *construcția stării de bine* și la *consolidarea spiritului de apartenență* și de implicare civică în viața localității.

Capitolul XII

OBIECTIVELE STRATEGICE

Obiectivul 1 : Susținerea unei economii bazate pe activități competitive, cu valoare adăugată mare, antreprenoriat și inovare

Obiectivul 2 : Dezvoltarea unui sistem eficient de transport și utilități, accesibil și durabil, bine racordat la infrastructurile naționale de circulație

Obiectivul 3: Asigurarea unui mediu socio-cultural solidar și implicat, bazat pe calitate și performanță în educație, sănătate și cultură

Obiectivul 4 : Consolidarea rolului Caransebeșului de pol de concentrare și dispersie a fluxurilor turistice în teritoriu

Obiectivul 5: Îmbunătățirea calității factorilor de mediu prin tehnologii sustenabile și ecologice

Obiectivul 6: Promovarea habitatului de calitate, într-un mediu urban verde, eficient energetic, accesibil și sigur

Obiectivul 7: Creșterea capacității administrative și optimizarea relației cu mediul social-economic

Obiectivul 1 : Susținerea unei economii bazate pe activități competitive, cu valoare adăugată mare, antreprenoriat și inovare

Deși în ultimii ani, economia municipiului Caransebeș a înregistrat creșteri notabile, mai ales în sectorul serviciilor, se observă o prezență modestă a unor activități în domenii cu tehnologii performante și valoare adăugată mare. În acest context, *diversificarea sectorului industrial prin atragerea industriilor ce utilizează tehnologie înaltă* reprezintă o prioritate pentru autoritățile publice. Pentru atingerea acestui obiectiv este nevoie de dezvoltarea unor infrastructuri de susținere a mediului de afaceri, sprijinirea IMM-urilor care inovează și utilizează rezultatele la nivel local pentru creștere economică și încurajarea potențialilor investitori.

De asemenea, trebuie stimulată *dezvoltarea sectorului terțiar*, mai ales a serviciilor creative cu valoare adăugată mare, bazate pe cunoaștere avansată și inteligență (TIC, software, consultanță etc.), a serviciilor financiar-bancare și de asigurări, a comerțului și a serviciilor de susținere a agenților economici, prin încurajarea inițiativelor antreprenoriale în acest sector.

Un obiectiv important vizează *asigurarea sustenabilității și eficienței agriculturii* prin diverse acțiuni de sprijinire a antreprenorilor locali din agricultură, mai ales în comercializarea produselor agricole și crearea unui brand local de promovare a acestora, prin încurajarea practicării unei agriculturi ecologice și dezvoltarea industriilor de prelucrare a produselor agro-alimentare locale.

Obiectivul 2 : Dezvoltarea unui sistem eficient de transport și utilități, accesibil și durabil, bine racordat la infrastructurile naționale de circulație

Rolul căilor de comunicație în evoluția și dezvoltarea municipiului Cransebeș este unul bine cunoscut. Aflat la o importantă intersecție de drumuri ce fac legătura între vestul, sud-vestul și centrul României, orașul a știut să valorifice din plin această poziție dezvoltându-și o rețea coerentă de transport, cu importante debușee spre exterior. De altfel, densitatea infrastructurilor de transport, diversitatea modală a acestora constituie, la fel cu pluralitatea și complementaritatea serviciilor oferite, elemente extrem de importante ale potențialului social-economic și asigură premise favorabile pentru dezvoltarea viitoare a orașului.

Pentru atragerea investitorilor și creșterea economică, autoritățile locale trebuie să asigure o infrastructură adecvată – de transporturi, tehnico-edilitară și nu în ultimul rând, de comunicații. Municipiul Caransebeș trebuie să continue reabilitarea, modernizarea și extinderea infrastructurilor de transport. Acest obiectiv trebuie să fie concentrat cu precădere pe modernizarea principalelor drumuri de acces, a rețelei stradale, a transportului public și nu în ultimul rând pe crearea / modernizarea sistemelor alternative de transport. Specializarea traficului prin crearea infrastructurilor de acces pietonal și a pistelor pentru bicicliști are un rol important în asigurarea unei mobilități sporite în interiorul orașului.

Creșterea accesului populației la rețelele de utilități și modernizarea infrastructurilor tehnico-edilitare, densificarea și modernizarea rețelelor de utilități și eficientizarea energetică vor facilita diversificarea funcțională în plan zonal, creșterea calității vieții populației și, în consecință, creșterea atractivității și a potențialului uman al orașului.

Obiectivul 3: Asigurarea unui mediu socio-cultural solidar și implicat, bazat pe calitate și performanță în educație, sănătate și cultură

Analiza cantitativă și calitativă în domeniul *învățământului* a relevat aspecte nesatisfăcătoare în privința bazei materiale, de aceea se impune îmbunătățirii condițiilor materiale (spații, dotări), cu impact și asupra rezultatelor procesului instructiv-educativ. Este nevoie să fie corectată tendința de scădere a nivelului general al rezultatelor la examenele naționale, sesizată în ultimii ani, la toate liceele, respectiv abordarea problemei nivelului scăzut al pregătirii elevilor de la liceele tehnologice. De asemenea, o cultură a meritocrației cultivată în

rândul elevilor și cadrelor didactice și asigurarea de structuri de învățământ complementare ar putea asigura mai buna valorizare a elevilor capabili de performanță.

Luând în considerare rolul de centru de polarizare zonală al Municipiului Caransebeș, infrastructura de *sănătate* trebuie să atingă indici cantitativi și calitativi superiori, atât în medicina generală, cât și în cea de specialitate. Analizele evidențiază nevoia de ameliorare a condițiilor materiale și de asigurare a resursei umane corect calibrate din punct de vedere cantitativ și bine reprezentate pe toate palierele îngrijirii medicale.

Domeniul *cultural* este reprezentat de două structuri, care derulează un număr însemnat de manifestări devenite tradiționale, care sunt dedicate evenimentelor istorice naționale și personalităților culturii naționale, evenimente ce se adresează, respectiv se realizează cu participarea populației școlare. La acestea se adaugă evenimente destinate perpetuării elementelor de identitate locală și regională, cu adresabilitate mai largă. Concertele și spectacolele culturale de altă factură sunt rare. Se impune necesitatea multiplicării infrastructurii culturale, astfel încât copiii și tinerii, în primul rând, dar și alte grupe de populație să poată participa la activități culturale diverse, inclusiv din categorii novatoare.

Asistența socială este asigurată prin funcționarea – conform legii – a direcției de specialitate din cadrul Primăriei, respectiv prin acțiunile Episcopiei Caransebeșului, și vizează asigurarea necesităților minimale ale persoanelor aflate în situații critice. Este nevoie de diversificarea acțiunilor, actorilor și infrastructurilor destinate acestora, pentru ameliorarea formării și dezvoltării competențelor civice și profesionale, o reală integrare a persoanelor în dificultate cu scopul reducerii riscurilor sociale asociate.

Obiectivul 4 : Consolidarea rolului Caransebeșului de pol de concentrare și dispersie a fluxurilor turistice în teritoriu

Amplasarea Caransebeșului într-un areal depresionar dintre munții Semenic și Muntele Mic, la o importantă încrucișare de căi de acces, îi conferă o valoare implicită de centru de dispersie a fluxurilor turistice către cele două masive montane și către resursele naturale și antropice ce se găsesc cantonate pe versanții sau în văile munților. Stațiunea montană cea mai apropiată este Muntele Mic, care își dezvoltă în continuare domeniul schiabil și activitățile înscrise în sportul de aventură în timpul verii. Către vest se regăsesc satele cu valoare etnografică ale crașovenilor și cele ale pemilor, cu un grad diferit de atractivitate cât și de valorificare turistică. Din punct de vedere al ariilor protejate, Caransebeșul se poate defini ca punct de plecare către Parcul Național Semenic – Cheile Carașului, Cheile Nerei-Beușnița spre vest și Parcul Național Retezat către est. De asemenea, în apropierea orașului se găsesc rezervații cu elemente de protecție foarte variate, de la fosile, la geomorfosituri sau elemente de vegetație. Arealele protejate nu sunt doar naturale, ci și antropice, precum renumitele complexe mulinologice ale Carașului.

Poziția ca pol de referință a locuitorilor din împrejurimi este câștigată din timpuri istorice, conturându-se mai ales în sec. XVIII-XIX, în perioada stăpânirii Habsburgice și Austro-Ungare, prin rolul defensiv (cetatea) și comercial jucat, apoi prin înființarea Episcopiei ortodoxe a Caransebeșului și a Regimentului de Graniță, care au modificat profund atât structura urbană cât și relațiile orașului cu arealul înconjurător. Deși inclus celor două imperii, Caransebeșul nu a fost lipsit de personalități marcante din domeniul militar, educațional, cultural, religios, care pot fi transpuse într-o marcă locală sau brand de *Centru al românimii în Banat*. Rolul polizator al acestui oraș poate fi și astăzi identificat în percepția locuitorilor din împrejurimi, care spun că merg *la oraș*, atunci când merg la Caransebeș.

Obiectivul 5: Îmbunătățirea calității factorilor de mediu prin tehnologii sustenabile și ecologice

Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă, la care și România a aderat în 2015, cuprinde printre cele 17 obiective de dezvoltare durabilă 3 obiective asociate și calității mediului înconjurător, respectiv „Apă curată și sanitație” – Asigurarea disponibilității și managementului durabil al apei și sanitație pentru toți, „Acțiune climatică” – Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor și „**Viața terestră**” – 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.

Pe de altă parte, Programul Operațional Dezvoltare Durabilă (PODD) 2021-2027, asociat obiectivului 2 al Politicii de Coeziune („O Europă mai verde”), include câteva obiective specifice ce vor constitui oportunități de finanțare pentru unele activități propuse, precum managementul durabil al apei și îmbunătățirea protecției naturii și a biodiversității.

Obiectivul 6: Promovarea habitatului de calitate, într-un mediu urban verde, eficient energetic, accesibil și sigur

Prioritățile dezvoltării urbane în România pentru perioada 2021-2027 decurg din Politica de coeziune a UE, din prevederile Strategiei de dezvoltare durabilă de implementare a Agendei 2030, precum și din prioritățile în alocarea fondurilor structurale în perioada 2021-2027. Municipiul Caransebeș, situat într-un cadru geografic de tip culoar depresionar conectat, flancat de masive montane cu versanți bine împăduriți, beneficiază de un mediu natural echilibrat și generos. Acest sit geografic îi asigură o bună ventilare, un aer ozonat și de calitate, propice locuirii.

În acest cadru, orașul s-a dezvoltat pe etape, adăugând straturi de habitat și zone funcționale diferite, cu frecvente suprapuneri. Fondul construit prezintă astăzi aspecte contrastante și asociază imobile vechi, cu arhitectură tipic central europeană în care sunt mai ales sedii de instituții publice și private, cu unități de habitat individual și cartiere de habitat colectiv, a căror stare de conservare este deseori

precară. Spațiul verde deține o pondere însemnată în ansamblul intravilanului, însă acesta este reprezentat în principal de grădinile private aferente locuințelor individuale și mai puțin de parcurile publice.

Ca urmare, având în vedere situația locală și perspectivele de evoluție ale orașului european, Municipiul Caransebeș accentuează în planul său de dezvoltare promovarea unui habitat de calitate, creșterea suprafeței spațiilor verzi, îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor publice și private, ameliorarea semnificativă a accesului pentru toate categoriile de populație și creșterea nivelului de siguranță publică. O atenție aparte va fi acordată conservării și promovării specificului urbanistic local, caracterizat prin eficiență, funcționalitate și bun gust, ca rezultat al guvernantei participative și al implicării responsabile, pentru o viață urbană de calitate.

Obiectivul 7: Creșterea capacității administrative și optimizarea relației cu mediul social-economic

Funcționarea eficientă a administrației publice locale este esențială pentru creșterea calității vieții cetățenilor. În acest sens, autoritatea locală trebuie să acționeze coordonat, integrat și eficient pe cel puțin două planuri, și anume creșterea capacității administrative prin ameliorarea performanțelor interne ale primăriei și serviciilor publice conexe, respectiv îmbunătățirea interacțiunii cu cetățenii și cu actorii social-economici. Aceasta va conduce la o spirală a încrederii în raport cu societatea, în care beneficiarii se vor bucura de servicii publice integrate, oportune și de calitate, furnizate după o testare riguroasă a opțiunilor, de către autorități și instituții publice proactive și receptive la schimbare.

Valorile care stau la baza dezvoltării în acest sens a administrației locale sunt transparența, profesionalismul, predictibilitatea și adecvarea la nevoi, toate subsumate interesului public. Administrația trebuie să evolueze spre deschidere și receptivitate la soluții inovatoare, cu resurse umane competente care gestionează fondurile publice în mod eficient. Relația dintre administrația publică și beneficiari înseamnă dedicare, corelare și orientare pe soluții care să se armonizeze cu reformele din domeniile social, cultural, educațional, economico-financiar, pe principii democratice și de drept.

OBIECTIVE	INDICATORI SMART
-----------	------------------

OB1.Susținerea unei economii bazate pe activități competitive, cu valoare adăugată mare, antreprenoriat și inovare	Nr. acțiuni/proiecte realizate la nivel local pentru diversificarea sectorului industrial prin dezvoltarea și atragerea industriilor care utilizează tehnologii performante
	Nr. start-up-urilor inovative din sectorul serviciilor
	Nr.structuri/platforme de sprijin create pentru asigurarea sustenabilității și eficienței agriculturii la nivel local
	Pondere produse locale din total volum vânzări produse agricole
	Nr.locuri de munca nou create ca urmare a implementării măsurilor destinate susținerii unei economii bazate pe activități competitive, cu valoare adăugată mare, antreprenoriat și inovare
OB2. Dezvoltarea unui sistem eficient de transport și utilități, accesibil și durabil, bine racordat la infrastructurile naționale de circulație	Numărul mediu de mijloace de transport în comun/km stradă = numărul de autobuze + numărul de tramvaie + numărul de troleibuze + numărul de minibuze/lungimea rețelei de străzi
	Numărul de autobuze electrice, hibrid/total autobuze
	Numărul de stații calatori dotate cu echipamente electronice de informare/total stații
	Numărul de plăți Smart a serviciului/total plăți
	Numărul de sisteme de plată Smart/total sisteme de plată
	Există sau nu aplicație de mobil pentru călători
	Există sistem public/privat de închiriere biciclete/scutere
	Există sistem public/privat de Ride Sharing
	Procentul gradului de acoperire a sistemului de monitorizare video în localitate
	Frecvența colectării deșeurilor = numărul de colectări săptămânale ale deșeurilor de la fiecare categorie (populație, agenți economici, instituții publice)
	Pondere colectării selective = numărul de beneficiari care utilizează colectarea selectivă /numărul de contracte încheiate cu fiecare categorie de beneficiari (populație, agenți economici, instituții publice) (%)
	Gradul de acces al populației la rețeaua de apă = numărul de locuitori cu acces la rețeaua de apă /total populație (%)
	Pondere rețelei de apă/canalizare mai vechi de 30 de ani = nr. km de rețea mai vechi de 30 ani/nr. total km de rețea pe raza UAT (%)
	Pondere rețelei de străzi modernizate = numărul de km de stradă modernizată dați în folosință în anul de referință/nr. total de km de stradă din localitatea respectivă (%)
	Numărul Sistem de management al traficului inteligent, adaptiv
Numărul de KM piste de biciclete/total km străzi	
	Nr. unități de învățământ reabilitate/dotate/digitalizate / total unități de învățământ de pe raza municipiului

OB3. Asigurarea unui mediu socio-cultural solidar și implicat, bazat pe calitate și performanță în educație, sănătate și cultură	Nr. elevi care beneficiază de pregătire practica ca urmare a dezvoltării de parteneriate între liceele industriale și întreprinderile locale pentru formarea forței de muncă
	Nr. unități spitalicești reabilite/modernizate
	Nr. pacienți care beneficiază de îmbunătățirea condițiilor materiale ale infrastructurii de sănătate
	Nr. actiuni/proiecte destinate extinderii și ameliorării infrastructurii culturale și diversificării ofertei de activități și evenimente culturale
	Nr. persoane care vor beneficia de diversificarea activităților destinate grupurilor defavorizate/nr. persoane grupuri defavorizate total
OB4. Consolidarea rolului Caransebeșului de pol de concentrare și dispersie a fluxurilor turistice în teritoriu	Nr. turiști după implementarea proiectelor/acțiunilor / nr. turiști în anii precedenți
	Pondere venituri din activități de turism la bugetul local din total venituri la nivel local
OB5. Îmbunătățirea calității factorilor de mediu prin tehnologii sustenabile și ecologice	Nr. actiuni/proiecte care vizează îmbunătățirea calității factorilor de mediu
	Nr. locuitori beneficiari ai măsurilor de protecția a mediului
	Nr. actiuni de monitorizare a impactului factorilor de mediu asupra sănătății publice
	Nr. kmp situri industriale decontaminate și reabilite
OB6. Promovarea habitatului de calitate, într-un mediu urban verde, eficient energetic, accesibil și sigur	Nr. imobile reabilite aflate în proprietatea APL
	Creșterea/scăderea spațiului verde/cap de locuitor/an
	Creșterea/scăderea cheltuielilor cu utilitățile în clădirile publice
OB7. Creșterea capacității administrative și optimizarea relației cu mediul social-economic	Numărul de sisteme de plată Smart/total sisteme de plată
	Numărul de plăți Smart/total plăți
	Proporția bugetelor de cheltuieli - Cheltuieli de funcționare/Investiții
	Procent fonduri nerambursabile din total venituri
	Numărul de interacțiuni digitale cetățean administrația locală /total interacțiuni
	Bugetare participativă
	Creșterea sau scăderea infraționalității din localitate
	Numărul de mijloace auto dotate cu monitorizare GPS și alertă în timp real a incidentelor/total mijloace auto

Capitolul XIII

PLANUL DE ACȚIUNE STRATEGICĂ

Obiective	Programe	Măsuri	Proiecte*
01 Susținerea unei economii bazate pe activități competitive, cu valoare adăugată mare, antreprenoriat și inovare	P1.1 Diversificarea sectorului industrial prin dezvoltarea și atragerea industriilor care utilizează tehnologii performante	M1.1.1 Crearea unor infrastructuri de susținere a activităților industriale	1.1 Amenajarea unui parc industrial (idee de proiect)
		M1.1.2 Dezvoltarea unor structuri asociative reprezentative pentru mediul de afaceri.	1.2 Crearea unei platforme industriale în zona aeroportului și atragerea investitorilor din sectorul aeronautic
		M1.1.3 Sprijinirea inițiativelor antreprenoriale și a întreprinderilor mici și mijlocii din sectorul productiv	1.3 Înființarea unei asociații pentru promovarea inițiativelor locale la nivel microregional (idee de proiect) 1.4 Crearea unei baze de date cu terenurile disponibile pentru potențialii investitori (idee de proiect)
	P1.2 Dezvoltarea sectorului terțiar, în special a serviciilor creative cu valoare adăugată mare.	M1.2.1 Dezvoltarea serviciilor bazate pe tehnologie avansată și TIC	1.5 Acordarea de facilități antreprenorilor în sectorul serviciilor creative (idee de proiect);
		M1.2.2 Sprijinirea start-upurilor inovative din sectorul serviciilor	
	P1.3 Asigurarea sustenabilității și eficienței agriculturii	M1.3.1 Încurajarea și promovarea agriculturii ecologice.	1.6 Crearea unui centru de consultanță comercială, în vederea facilitării legăturii între producătorii locali și potențialii cumpărători (idee de proiect) 1.7 Înființarea unui centru de colectare și distribuție a produselor agricole (idee de proiect) 1.8 Crearea de structuri/rețele de valorificare și promovare a produselor tradiționale din Caransebeș și zona sa de influență
		M1.3.2 Susținerea și diversificarea infrastructurilor și serviciilor integrate destinate comercializării produselor agricole	
		M 1.3.3 Dezvoltarea industriilor de prelucrare a produselor agro-alimentare locale.	
		M 1.3.4 Sprijinirea producătorilor locali în crearea unui brand de promovare a produselor tradiționale	

Obiective	Programe	Măsuri	Proiecte*
O2 Dezvoltarea unui sistem eficient de transport și utilități, accesibil și durabil, bine racordat la infrastructurile naționale de circulație	P2.1 Reabilitarea, modernizarea și extinderea infrastructurilor de transport.	M2.1.1 Modernizarea infrastructurii rutiere și creșterea gradului de siguranță prin asfaltarea/reabilitarea străzilor. M2.1.2 Definierea configurației rețelei majore stradale a municipiului și a conexiunilor externe.	2.1 Asfaltare / reabilitare străzi de importanță locală 2.2 Fluidizarea traficului prin reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere din Municipiul Caransebeș 2.3 Reabilitarea/modernizarea trotuarelor 2.4 Modernizarea căilor de acces rutier pentru aeroportul Caransebeș 2.5 Plan logistic și / sau regulament pentru circulația autovehiculelor de marfă 2.6 Refuncționalizarea aeroportului pentru curse charter
	P2.2 Modernizarea sistemului de transport public și creșterea mobilității urbane.	M2.2.1 Extinderea și modernizarea transportului public M2.2.2 Realizarea unor sisteme moderne de management al traficului. M2.2.3 Dezvoltarea mijloacelor de deplasare alternative și realizarea unei rețele de piste pentru biciclete M2.2.4 Dezvoltarea și extinderea arterelor pietonale.	2.6 Sistem integrat de mobilitate urbană durabilă în municipiul Caransebeș: amenajarea pistelor pentru biciclete, modernizarea și optimizarea transportului în comun și a infrastructurii conexe 2.7 Realizarea de trasee de transport public spre obiective turistice (Jupa, Muntele Mic) 2.8 Park&ride în municipiul Caransebeș 2.9 Dezvoltare terminal de transport public și stații de încărcare autobuze electrice 2.10 Achiziționarea unor mijloace de transport ecologice 2.11 Înființarea de noi trasee și extinderea trasee existente de transport public

			2.12 Implementare sistem de informare a călătorilor
P2.3 Realizarea unor conexiuni eficiente și creșterea accesibilității în aria periurbană a municipiului Caransebeș.	M2.3.1 Realizarea unor rețele coerente de transport în aria periurbană a municipiului.		2.13 Achiziționare autobuze/microbuze electrice pentru transport public în zona periurbană
	M2.3.2 Conectarea inteligentă a transportului urban, periurban și extern.		2.14 Dezvoltare sistem de monitorizare a traficului
	M2.3.3 Extinderea rutelor de transport public în zona periurbană a municipiului.		2.15 Reabilitare artere rutiere din zona periurbană 2.16 Amenajare stații pentru transportul public în zona periurbană
P2.4 Creșterea accesului populației la rețelele de utilități, densificarea și modernizarea infrastructurilor tehnico-edilitare	M2.4.1 Extinderea și îmbunătățirea accesului populației la rețelele de utilități.		2.17 Eficientizarea energetică a clădirilor publice din municipiul Caransebeș
	M2.4.2 Asigurarea unui management eficient al rețelelor de utilități.		2.18 Modernizarea și extinderea sistemului de iluminat public al municipiului Caransebeș
	M2.4.3 Exploatarea în condiții de siguranță și creșterea eficienței energetice a infrastructurilor tehnico-edilitare.		2.19 Relocarea subterană a cablurilor aeriene și a celor amplasate pe clădirile istorice
	M2.4.4 Gestionarea eficientă a deșeurilor		2.20 Modernizarea și extinderea sistemului de distribuție a gazelor naturale 2.21 Reabilitarea și extinderea rețelei de alimentare cu apă în zona periurbană 2.22 Extinderea rețelei de canalizare
			2.23 Colectarea diferențiată a deșeurilor, în vederea reciclării 2.24 Realizarea unei stații moderne de sortare a deșeurilor

Obiective	Programe	Măsuri	Proiecte*
O3. Asigurarea unui mediu socio-cultural solidar și implicat, bazat pe calitate și performanță în educație, sănătate și cultură	P3.1 Asigurarea condițiilor materiale necesare unui proces de învățământ de calitate	M3.1.1 Reabilitarea spațiilor de învățământ	3.1 „Reabilitarea clădirilor unităților de învățământ din municipiul Caransebeș” (cf Excel)
		M3.1.2. Creșterea numărului spațiilor cu funcționalități specifice (cabine, laboratoare, ateliere, terenuri și săli de sport, biblioteci școlare)	3.2 „Dotarea și digitalizarea unităților de învățământ” (Excel)
		M3.1.3 Asigurarea dotărilor necesare unui învățământ de calitate	3.3 Dezvoltarea unor parteneriate între liceele industriale și întreprinderile locale pentru formarea forței de muncă
	P3.2 Creșterea nivelului de pregătire al elevilor prin asigurarea unei resursei umane de calitate, și promovare unei culturi a meritocrației în rândul cadrelor didactice și al elevilor	M3.2.1 Crearea unui context local atractiv pentru cadrele didactice calificate, motivate și performante	IDEI : 3.4 Locuințe pentru cadrele didactice (bloc cu apartamente sau terenuri pentru case) 3.5 Susținerea financiară a formării continue a cadrelor didactice prin acordarea de granturi pentru participarea la cursuri de formare continuă și la evenimente profesionale (seminarii/conferințe etc)
		M3.2.2 Susținerea programelor de activități complementare formale și informale de consolidare și aprofundare și a celor adresate elevilor capabili de performanță	IDEI : 3.6 Înființarea de centre educaționale, destinate activităților de consolidare a cunoștințelor și pregătirii pentru examenele naționale 3.7 Înființarea unui centru de excelență susținut financiar de Consiliul Local
		M3.2.3 Promovarea culturii meritocrației în rândul cadrelor didactice și al elevilor	3.8 Premierea cadrelor didactice care obțin rezultate deosebite 3.9 Premierea elevilor cu rezultate deosebite la concursurile naționale recunoscute de MEN

P3.3 Îmbunătățirea condițiilor materiale ale infrastructurii de sănătate	M3.3.1 Reabilitarea și extinderea clădirilor destinate serviciilor de sănătate	3.10 Deschiderea ambulatoriului și modernizarea Spitalului Municipal de Urgență din Caransebeș, inclusiv a secției de boli infecțioase (Spitalul Bora) ; 3.11 Modernizarea Spitalului Municipal de Urgență din Caransebeș și îmbunătățirea serviciilor medicale
	M3.3.2 Asigurarea dotărilor necesare unităților din domeniul sănătății	
P3.4 Asigurarea personalului medical necesar unei bune deserviri în sfera îngrijirii sănătății	M3.4.1 Crearea de facilități pentru personalul medical, cu scopul încurajării stabilirii lor în oraș	- IDEI : 3.12 Locuințe pentru medici (bloc cu apartamente sau terenuri pentru case) 3.13 Acordarea de granturi de studii/granturi de participarea la specializări/granturi de participări la conferințe
	M3.4.2 Susținerea formării continue a personalului medical	
P 3.5 Extinderea și ameliorarea infrastructurii culturale și diversificarea ofertei de activități și evenimente culturale	M 3.5.1 Construirea de noi spații destinate activităților culturale	3.14 Realizarea unui Mall cultural, care să ofere spații adaptate, ca ambianță și amenajare, specificului diferitelor tipuri de activități culturale și dotate în mod corespunzător 3.15 Crearea unei structuri complementare administrației, care să promoveze instituția mecenatului în cultură 3.16 Îmbunătățirea ofertei de evenimente cultural-artistice, prin organizarea de evenimente și festivaluri indoor și outdoor
	M.3.5.2 Modernizarea și reabilitarea spațiilor culturale existente	
	M 3.5.3 Susținerea apariției de domenii și structuri culturale/actori	
	M 3.5.4 Promovarea activităților și evenimentelor din domenii culturale racordate la dinamica națională și internațională	
P 3.6 Diversificarea activităților destinate grupurilor defavorizate,	M 3.6.1 Dezvoltarea infrastructurii și spațiilor destinate persoanelor defavorizate	3.17 Construirea de centre de zi destinate copiilor din familii defavorizate

	pentru creșterea șansemor lor de integrare socio-profesională	M 3.6.2 Creșterea implicării comunității locale în integrarea persoanelor și grupurilor defavorizate	3.18 Asigurarea de spații locuit cu destinație socială 3.19 Acordarea de facilități actorilor sociali care activează în sfera asistenței persoanelor defavorizate 3.20 Sprijinirea persoanelor defavorizate în a deveni independente financiar
--	---	--	--

Obiective	Programe	Măsuri	Proiecte*
O4. Consolidarea rolului Caransebeșului de pol de concentrare și dispersie a fluxurilor turistice în teritoriu	P4.1 Dezvoltarea coerentă a turismului în Caransebeș și în zona sa de influență	M4.1. Definirea unei viziuni pentru afirmarea turismului în orașul Caransebeș și zona sa de influență	4.1. Înființarea unei Organizații de Management a Destinației (OMD) <i>Banatul Montan</i> gestionată de către Primăria Caransebeș 4.2. Elborarea unei strategii integrate de dezvoltare turistică
		M4.1.2 Colaborarea între autoritatea publică locală și agentii economici din domeniul turistic din municipiul Caransebeș și din Banatul Montan	4.3. Crearea unei platforme online <i>Calendarul activităților culturale, sportive și turistice din Caransebeș și împrejurimi</i> 4.4. Dezvoltarea și implementarea unei rețele de comunicare între toți stakeholderii (instituții publice, IMM-uri și ONG-uri) care organizează și promovează activități turistice în zona înconjurătoare 4.5. Relizarea bazei de date <i>Biblioteca media a Caransebeșului și a Banatului Montan</i> , cu materiale realizate de parteneri, care pot fi utilizate în promovarea și practica turistică

		M.41.3. Identificarea elementelor de patrimoniu în stare de degradare fizică și morală	4.6. Sprijinirea reabilitării resurselor de patrimoniu mobil (în parteneriat cu instituțiile proprietare ale elementelor de patrimoniu în baza Legii 350/2001) 5.7. Accesibilizarea și semnalizarea elementelor de patrimoniu
		M4.1.4. Diversificarea produselor turistice și a tipurilor de turism	4.8. Crearea unei oferte ecoturistice în cadrul sitului Natura 2000 <i>Râul Timiș între Rusca și Prisaca</i> 4.9. Documentarea și operaționalizare de rute turistice tematice: <i>Țara morilor de apă, Pe calea apelor, Pe linia de graniță, Pe urmele crașovenilor etc.</i> 4.10. Introducerea în circuitul turistic a celor mai recente colecții muzeale a Episcopiei (Proiect de realizat împreună cu Episcopia Caransebeșului)
	P4.2. Definierea unui brand turistic local	M4.3.1. Conturarea unei identități locale bazată pe resursele materiale și imateriale locale, dincolo de cele pur turistice, dar cu potențial de consolidare a atractivității turistice	4.11. Elborarea unui studiu de identificare a elementelor definitorii pentru brandul turistic local
		M4.3.3. Stimularea activităților turistice cultural-educaționale pe baza resurselor istorice militare	4.12. Realizarea programului <i>Viața în Castrul roman vs. viața în Municipiului Tibiscum</i> în cadrul Sitului Arheologic de la Jupa: (Proiect de realizat împreună cu Muzeul Județean de Etnografie și al Regimentului de Graniță din Caransebeș)
		M4.3.4. Stimularea și susținerea activităților culturale cu impact turistic realizate de către Episcopia Caransebeșului	4.13. Închirierea de parteneriate cu alte instituții culturale din zona de Vest a României în organizarea evenimentelor precum: Ruga Caransebeșului, Zilele Orașului Caransebeș,

			concerte de muzică clasică și religioasă, corale, teatru, festival de poezie în grai bănățean, pelerinajul la Crucea de Muntele Mic etc.
		M4.3.5. Susținerea unor proiecte și campanii de conștientizare a identității locale a populației, în vederea asumării acesteia	4.14. Organizarea de evenimente cu potențial de atracție turistică: <i>Balul Ofițerilor Regimentului de Granită; Zilele recoltei etc.</i> (Proiecte de realizat împreună cu Muzeul Județean de Etnografie și al Regimentului de Granită din Caransebeș și Casa de cultură George Suru)
		M4.3.6 .Realizarea unor elemente vizuale cu care pot fi etichetate produsele locale, de la programe turistice până la produse de consum locale.	4.15. Elaborarea și aplicarea unui concept de marketing teritorial <i>“Ținutul Gugulanilor”</i>
	P4.3 Promovarea ofertei turistice din Municipiul Caransebeș și area sa de influență, atât la nivel național, cât și internațional	M4.3.1 Realizarea materialelor de promovare și de de campanii de marketing adaptate mediului de promovare	4.15. Elaborarea de materiale de promovarea a patrimoniului natural și antropic al Caransebeșului și al ariei sale e influență (ghiduri, hărți, pliante, broșuri, calendare), inclusiv în format electronic (filme și lipuri de promovare, aplicație mobilă de promovare și ghidare a turiștilor în teritoriu) 4.16. Realizarea de materiale de promovarea a patrimoniului cultural-religios material și imaterial al Caransebeșului și al ariei sale de influență (Proiect de realizat împreună cu Episcopia Caransebeșului) 4.17. Etichetarea promoțională a unor obiecte (pixuri, calendare, mape, agende, umbrele, tricouri etc.) cu marca locală (rezultată în urma definirii brandului local și a elementelor vizuale asociate) spre a fi folosite la târguri de turism și în cadrul altor campanii de promovare directe sau indirecte

		M4.3.2. Identificarea și atragerea de parteneri în promovare printre instituțiile, asociațiile și grupurile de profil din județ și din Regiunea Vest	4.18. Crearea unei baze de date cu partenerii de promovare și stabilirea unui calendar de promovare cu fiecare dintre aceștia
		M4.2.3 Participarea la târguri de turism și alte evenimente de promovare turistică la nivel național și internațional sub umbrela OMD.	

Obiective	Programe	Măsuri	Proiecte*
05. Îmbunătățirea calității factorilor de mediu prin tehnologii sustenabile și ecologice	P5.1. Ameliorarea calității aerului și reducerea poluării fonice	M5.1.1. Monitorizarea și îmbunătățirea calității aerului	5.1. Creșterea numărului de puncte de monitorizare a calității aerului și extinderea parametrilor de evaluare a calității aerului 5.2. Realizarea unor picturi murale pentru purificarea aerului (exemplu: Cluj-Napoca, Bacău)
		M5.1.2. Reducerea nivelului de zgomot în unele zone urbane, mai ales în cartierele rezidențiale	
		M5.1.3. Încurajarea dezvoltării unor infrastructuri verzi (pe acoperișurile clădirilor, pereți verticali ai unor clădiri, amenajarea malurilor etc.)	5.3. Achiziționarea unor mijloace de transport ecologice 5.4. Creșterea indicatorului suprafața spațiului verde/locuitor prin extinderea Parcului Teiuș 5.5. Acordarea unor stimulente pentru proprietarii de spații ce promovează infrastructuri verzi
	P5.2. Îmbunătățirea calității apei potabile	M5.2.1. Eliminarea unor surse de poluare punctiformă a corpurilor de apă de suprafață	5.6. Modernizarea și punerea în funcțiune a stației de tratare a apei

		M5.2.2. Modernizarea rețelei de alimentare cu apă potabilă	5.7. Schimbarea sursei de captare (L. Poiana Mărului) 5.8. Îmbunătățirea stării ecologice a corpurilor de apă de suprafață prin sisteme de monitorizare a calității apei și a poluatorilor
P.5.3. Diminuarea impactului apelor uzate asupra mediului		M5.3.1. Monitorizarea și epurarea apelor uzate	5.9. Creșterea numărului de puncte de monitorizare a calității apelor evacuate 5.10. Finalizarea și punerea în funcțiune a uzinei de epurare a apelor uzate a mun. Caransebeș 5.11. Punera în funcțiune a stației de tratare a apelor uzate de la Jupa
P.5.4. Conservarea biodiversității		M.5.4.1 Protejarea habitatelor din situl Natura 2000 <i>ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca</i>	5.12. Sprijinirea elaborării Planului de management a sitului Natura 2000 <i>Râul Timiș între Rusca și Prisaca</i> 5.13. Colaborare în realizarea studiilor de monitorizare a speciilor incluse sitului Natura 2000 <i>Râul Timiș între Rusca și Prisaca</i>
P.5.5. Îmbunătățirea calității terenurilor		M.5.5.1 Ameliorarea terenurilor degradate	5.14. Decontaminarea și reabilitarea ecologică a fostelor zone industriale 5.15. Realizarea de lucrări pedo-hidroameliorative

		M5.5.1. Conservarea calității solurilor prin lucrări agrofitehnice	5.16. Folosirea de practici ecologice în gospodărirea spațiilor verzi 5.17. Încurajarea practicilor agricole benefice pentru mediu
--	--	--	---

Obiective	Programe	Măsur	Proiecte*
O6. Promovarea habitatului de calitate, într-un mediu urban verde, eficient energetic, accesibil și sigur	P6.1. Asigurarea unui habitat de calitate, bine racordat la rețeaua de utilități și la serviciile publice	M6.1.1. Reabilitarea integrală și ameliorarea funcționalității clădirilor publice	6.1. Reabilitarea integrală a imobilelor aflate în proprietatea privată a Primăriei Caransebeș
		M6.1.2. Încurajarea înnoirii habitatului privat și renovarea fațadelor după reguli urbanistice care să cultive specificul local	6.2. Sprijinirea reabilitării integrale a clădirilor monument istoric cu funcții publice, aflate în proprietatea/gestiunea altor instituții
		M6.1.3. Sprijinirea acțiunilor de eficientizare energetică a habitatului și de orientare către susele regenerabile de energie	6.3. Elaborarea și aplicarea unui cod cu norme de estetică urbană pentru imobilele noi sau renovabile 6.4. Sprijinirea renovării și eficientizării energetice a locuințelor, îndeosebi a celor cu habitat colectiv 6.5. Stimularea sistematică a inițiativelor de folosire în gospodării a surselor regenerabile de energie (panouri solare, biogaz, turbine eoliene, apă termală).
	P.6.2. Îmbunătățirea accesibilității, esteticii	M6.2.1. Amenajarea modernă a spațiilor publice cu rol central (piețe publice, străzi pietonale), renovarea și	6.6. Remodelarea urbanistică a piețelor publice

și siguranței spațiilor publice	completarea monumentelor de for public	6.7. Pietonalizarea a 2 străzi din zona centrală, cu potențial comercial și de evenimente publice (Str. Piața Revoluției și Str. V. Alecsandri)
	M6.2.2. Crearea de spații civice atractive la nivelul principalelor cartiere ale orașului	6.8. Organizarea de festivaluri de nișă (tip Lights-On, etc.) în vederea animării spațiilor publice 6.9. Crearea de spații cu rol de polarizare civică în cartierul Pipirig
P.6.3. Creșterea suprafeței spațiilor verzi de calitate	M6.3.1. Reabilitarea parcurilor și scuarurilor urbane, amenajarea de noi parcuri și aliniamente stradale verzi	6.10. Extinderea și reamenajarea modernă a Parcului Teiuș și echiparea sa cu mobilier adecvat, instalații sportive și locuri de joacă pentru copii 6.11. Amenajarea unui parc natural cu dotări de destindere (aventura parc etc.) în zona cartierelor Teiuș-Valea Cenchiei
	M6.3.2. Delimitarea și amenajarea de spații verzi în zonele cu habitat colectiv	6.12. Remodelarea aleilor, aliniamentelor verzi și jardinierele din perimetrul străzilor....., cu habitat colectiv
P.6.4. Promovarea soluțiilor smart în gestionarea integrată a problemelor orașului	M6.4.1. Introducerea de soluții Cloud și Big data, respectiv a soluțiilor de securitate cibernetică în gestionarea informațiilor și circulația documentelor	6.13. Încheierea de contracte de digitalizare cu firme specializate în soluții Cloud și Big data, pentru gestionarea inteligentă a informațiilor
	M6.4.2. Folosirea de soluții inteligente în procesul de regenerare și remodelare urbană	6.14. Elaborarea unui proiect de abordare integrată și digitalizare a proceselor de regenerare și remodelare urbană

	P.6.5. Stimularea implicării responsabile a cetățenilor în viața orașului	M6.5.1. Crearea de structuri de inițiativă și sprijin cetățenesc la nivelul cartierelor	6.15. Înființarea/activarea comitetelor de cartier/microcartier
		M6.5.2. Organizarea de evenimente publice cu rol de consolidare a spiritului civic	6.16. Organizarea anuală a cel puțin două dezbateri tematice, la nivel de cartier, de preluare spre rezolvare a problemelor și ideilor locuitorilor.

Obiective	Programe	Măsuri	Proiecte
O7. Creșterea capacității administrative și optimizarea relației cu mediul social-economic	P7.1.Creșterea capacității administrative a Municipiului Caransebeș	M7.1.1.Implementarea unui management performant în actul administrativ	7.1. Realizarea unui audit administrativ extern și ameliorarea organizării interne a Primăriei 7.2. Operaționalizarea unui sistem de implementare a priorităților
		M7.1.2.Consolidarea planificării strategice și a bugetării pe proiecte de dezvoltare locală	7.3. Realizarea de programe anuale de implementare a strategiilor multianuale și bugetarea pe programe și proiecte
		M7.1.3.Creșterea nivelului de profesionalism, a eficienței și transparenței în activitatea administrativă	7.4. Aplicarea de sisteme de criterii de angajare pe baza competențelor profesionale specifice fiecărui post 7.5. Accesarea de programe pentru formarea permanentă a resursei umane din administrația locală, pe domenii de activitate și tipuri de responsabilități
		M7.1.4.Prevenirea neglijenței în serviciu, combaterea actelor de corupție și eliminarea conflictelor de interese în structurile publice locale	7.6. Operaționalizarea unui sistem de criterii de performanță pentru fiecare compartiment și post din administrația locală

			<p>7.7. Constituirea unei echipe performante, cu competențe digitale și viziune strategică, pentru scrierea de proiecte și atragerea de fonduri de dezvoltare social-economică</p> <p>7.8. Program de formare a angajaților PMC pentru prevenirea conflictelor de interese și combaterea actelor de corupție</p>
P7.2.Optimizarea relației cu cetățenii și cu actorii social-economici	M7.2.1.Creșterea transparenței și a gradului de digitalizare a serviciilor primăriei	7.9. Formarea angajaților prin programe de achiziție de competențe digitale avansate și gestionare intergată a datelor	
	M7.2.2.Aplicarea principiilor guvernantei participative în luarea deciziilor cu impact direct asupra cetățenilor și actorilor economici	7.10. Echiparea direcțiilor, departamentelor și grupurilor de lucru cu materiale și programe informatice performante, dedicate	
	M7.2.3.Îmbunătățirea și modernizarea sistemelor de colectare a taxelor și impozitelor locale	<p>7.11. Conceperea și aplicarea consecventă a unui sistem de consultare cu cetățenii și agenții economici, inclusiv pentru promovarea guvernantei participative</p> <p>7.12. Adoptarea practicilor de bugetare participativă</p> <p>7.13. Elaborarea și aplicarea unui program de stimulare a plății online a taxelor și impozitelor locale</p>	
P7.3.Organizarea mai suplă și eficientă a gestionării teritoriului și a relațiilor inter-teritoriale ale municipiului	M7.3.1.Optimizarea gradului de cunoaștere a teritoriului administrativ al municipiului,	7. 14.Realizarea unei baze de date integrate (GIS) pentru monitorizarea stării și evoluției principalelor componente ale sistemului urban local	
	M7.3.2.Folosirea eficientă a banului public, prin alocarea resurselor pe programe și	7.15. Constituirea de echipe operative de informare și de monitorizare a evoluțiilor din	

		proiecte, adecvate nevoilor comunității locale	teritoriu, inclusiv în colaborare cu celelalte servicii publice și firme aflate în serviciul public
		M7.3.3. Colaborarea inter-teritorială pentru promovarea coeziunii socio-teritoriale, dezvoltare coerentă și promovarea atuurilor și intereselor zonei gugulanilor	7.16. Corelarea proiectelor de investiții cu nevoile comunității și ierarhizarea acestora pe principiul nivelului de impact pozitiv, inclusiv intersectorial 7.17. Aderarea la asociații inter-teritoriale și încheierea de acorduri de colaborare, pe domenii de interes mutual
	P7.4 Creșterea nivelului tehnic și a profesionalismului serviciilor conexe ale municipiului, aflate în slujba cetățenilor și a mediului social-economic	M7.4.2. Îmbunătățirea dotărilor și procedurilor poliției locale și ale serviciului public pentru situații de urgență, în vederea creșterii gradului de siguranță a populației și a agenților economici, precum și a capacității de a face față factorilor de risc natural și tehnogen	7.18. Înnoirea periodică a dotărilor și echipamentelor poliției locale, în acord cu specificațiile la nivel național 7.19. Dotarea Serviciului public pentru situații de urgență cu echipamente adecvate cerințelor actuale de intervenție în situații de urgență
		M7.4.1. Intensificarea acțiunilor preventive ale poliției locale și ale Serviciului pentru situații de urgență, pentru păstrarea siguranței și ordinii publice, combaterea infracționalității și reducerea riscurilor	7.20. Programarea anuală în sistem benchmarks a acțiunilor de instruire și prevenire și raportarea semestrială a stării și activității poliției locale și serviciului pentru situații de urgență 7.21. Accesarea de programe de formare continuă a resursei umane implicate în poliția locală și serviciul pentru situații de urgență

Capitolul XIV

PRIORITIZAREA SECTORIALĂ A PROIECTELOR

Procesul de ierarhizare și prioritizare a proiectelor s-a făcut în conformitate cu legislația în vigoare, și anume cu prevederile HG 363/2018 privind modificarea și completarea Normelor Metodologice privind prioritizarea proiectelor de investiții publice, aprobate prin HG 225/2014 (Monitorul Oficial, nr. 460/2018). În cadrul acestui document sunt stabilite principiile care stau la baza evaluării proiectelor în vederea finanțării, după cum urmează:

Principiul 1 se referă la Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale. Concordanța proiectelor cu strategiile de rang superior constituie un criteriu important în evaluare și în obținerea de finanțări din fonduri publice.

Principiul 2 are în vedere justificarea economică și socială. În portofoliu, prioritate au proiectele cu un anumit grad de maturitate, justificate economic (prin studii de fezabilitate, de prefzabilitate, prin memorii tehnico-economice sau prin note de fundamentare), social (orientate spre creșterea calității vieții, diminuarea poluării, creșterea numărului de locuri de muncă etc.) și din punct de vedere al impactului de mediu al proiectului.

Principiul 3 vizează suportabilitatea și sustenabilitatea financiară. Ierarhizarea ține cont de nivelul estimat al cerințelor totale de finanțare ale fiecărui proiect, în relație cu resursele disponibile sau plauzibil a fi atrase în orizontul de timp vizat de strategie.

Principiul 4 se referă la aranjamentele pentru implementare sau performanța în implementare, în funcție de modul în care sunt pregătite proiectele. Având în vedere că strategia de dezvoltare a Municipiului Caransebeș vizează o perioadă relativ mare de timp (2021-2027), au fost privilegiate în ierarhizare acele proiecte care au perspectiva de a fi implementate în primii ani, pentru care există deja unele proiecte fundamentate.

Decurgând din principiile fundamentate legal, criteriile considerate în mod concret au ținut cont de : 1. Înscrierea în direcțiile prioritare de dezvoltare vizate de documentele programatice ale Uniunii Europene, precum și de cele naționale și regionale; 2. Gradul de maturitate al fiecărui proiect, fiind privilegiate proiectele mature, cu perspectivă certă de implementare; 3. Capacitatea de a rezolva nevoi și probleme majore ale orașului și locuitorilor săi; 4. Disponibilitatea financiară plauzibilă pentru obținerea de finanțări, respectiv de cofinanțare a proiectelor din bugetul local. 5. Capacitatea de antrenare sectorială și transsectorială a fiecărui proiect, în sensul impactului economic și social multiplicator asupra cât mai multor sectoare social-economice.

În continuare, redăm lista proiectelor ierarhizate pe domenii și sectoare, cu precizarea surselor posibile de finanțare a fiecărui proiect. Menționăm că, cea mai mare parte a proiectelor situate după pozițiile 2-4 – în funcție de domeniu – sunt idei de proiect, a căror fundamentare social-economică urmează să fie realizată de către structurile abilitate din Municipiul Caransebeș.

Obiectivul 1 : Susținerea unei economii bazate pe activități competitive, cu valoare adăugată mare, antreprenoriat și inovare

În ierarhizarea proiectelor propuse s-a ținut cont de nevoia de investiții în infrastructura de afaceri a orașului, care ar putea sprijini dezvoltarea unor activități economice competitive, dar și de nevoia de susținere a antreprenorilor din diverse sectoare economice (industrii creative, agricultură etc). De asemenea, în ierarhizarea proiectelor s-a evaluat și impactul pozitiv în atingerea obiectivului strategic formulat în strategie pentru pentru sectorul economic.

Proiecte prioritizate:

Nr. crt.	Denumirea proiectului	Sursa de finanțare propusă
1	Amenajarea unui parc industrial (idee de proiect)	POR 2021-2027 Prioritatea 1 O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi dinamice - 1.3. A
2	Crearea unei platforme industriale în zona aeroportului și atragerea investitorilor din sectorul aeronautic	POR 2021-2027 Prioritatea 1 O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi dinamice -1.3.A
3	Înființarea unei asociații pentru promovarea inițiativelor locale la nivel microregional (idee de proiect)	POR 2021-2027 Prioritatea 1 O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi dinamice – 1.3.A /D
4	Crearea unei baze de date cu terenurile disponibile pentru potențialii investitori (idee de proiect)	PNRR Pilon IV Coeziune sociala și teritorială IV.1 Fondul pentru tranziție verde și digitală
5	Acordarea de facilități antreprenorilor în sectorul serviciilor creative (idee de proiect);	PNRR Pilon III Creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii III.2 suport pentru sectorul privat
6	Înființarea unui centru de colectare și distribuție a produselor agricole și stimularea dezvoltării lanțurilor scurte de aprovizionare (idee de proiect)	POR 2021-2027 Prioritatea 1 O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi dinamice – 1.3.B
7	Crearea de structuri/rețele de valorificare și promovare a produselor tradiționale din Caransebeș și zona sa de influență (idee de proiect)	POR 2021-2027 Prioritatea 1 O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi dinamice – 1.3.B
8	Crearea unui centru de consultanță comercială, în vederea facilitării legăturii între producătorilor	POR 2021-2027 Prioritatea 1 O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi

locali și potențialii cumpărători (idee de proiect)	dinamice - 1.3.D
---	------------------

02 Dezvoltarea unui sistem eficient de transport și utilități, accesibil și durabil, bine racordat la infrastructurile naționale de circulație

Pentru dezvoltarea inteligentă a municipiului Caransebeș dezvoltarea unui sistem eficient de transport și utilități, accesibil și durabil, bine racordat la infrastructurile naționale de circulație reprezintă un deziderat major. Extinderea, reabilitarea și modernizarea infrastructurilor de transport este și trebuie susținută prin proiecte prioritare specifice datorită imperativelor legate de creșterea mobilității urbane și încurajarea sistemelor alternative de transport (piste pentru biciclete, artere pietonale, transport în comun cu mijloace de transport ecologice). De asemenea, punerea în funcțiune a aeroportului, într-o primă fază pentru curse charter, va avea un rol important în racordarea orașului la fluxurile naționale și internaționale de transport aerian. În același timp, densificarea rețelelor de utilități, mai ales în cartierele deficitare în acest sens, se sprijină pe o serie de proiecte ce au drept scop extinderea rețelei de canalizare, alimentare cu apă și gaze, modernizarea iluminatului public, un management durabil în domeniul gospodăririi apelor. O altă serie de proiecte prioritare vizează eficiența energetică a clădirilor, precum și crearea unor sisteme moderne de colectare a deșeurilor și sporirea gradului de reciclare a acestora.

Proiecte prioritizate:

Nr. crt.	Denumirea proiectului	Sursa de finanțare
Program 2.1 Reabilitarea, modernizarea și extinderea infrastructurilor de transport.		
1	Asfaltare / reabilitare străzi de importanță locală	Bugetul de stat/local
2	Reabilitarea/modernizarea trotuarelor.	Bugetul de stat/local
3	Refuncționalizarea aeroportului pentru curse charter	Bugetul de stat/local/ surse private
4	Plan logistic și / sau regulament pentru circulația autovehiculelor de marfă	Buget local
5	Modernizarea căilor de acces rutier pentru aeroportul Caransebeș.	Bugetul de stat/local
Program 2.2 Modernizarea sistemului de transport public și creșterea mobilității urbane.		
1	Sistem integrat de mobilitate urbană durabilă în municipiul Caransebeș: amenajarea pistelor pentru biciclete, modernizarea și optimizarea transportului în comun și a infrastructurii conexe.	1. POR 2021-2027 Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate sustenabilă - 4.1 2. PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala -IV.1 fondul pentru tranzitie verde si digitala
2	Achiziționarea unor mijloace de transport	1. POR 2021-2027

	ecologice	Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate sustenabilă – 4.1 2. PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala –IV.1 fondul pentru tranzitie verde si digitala
3	Înființarea de noi trasee și extinderea trasee existente de transport public.	1. POR 2021-2027 Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate sustenabilă – 4.1 2. PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala –IV.1 fondul pentru tranzitie verde si digitala
4	Park&ride în municipiul Caransebeș	1. POR 2021-2027 Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate sustenabilă – 4.1 2. PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala –IV.1 fondul pentru tranzitie verde si digitala
5	Dezvoltare terminal de transport public și stații de încărcare autobuze electrice.	1. POR 2021-2027 Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate sustenabilă – 4.1 2. PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala –IV.1 fondul pentru tranzitie verde si digitala
6	Implementare sistem de informare a călătorilor	1. POR 2021-2027 Prioritatea 2 O regiune cu orașe Smart și o administrație digitalizată – 2.1 2. PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala –IV.1 fondul pentru tranzitie verde si digitala
7	Realizarea de trasee de transport public spre obiective turistice (Jupa, Muntele Mic).	1. POR 2021-2027 Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate sustenabilă – 4.1 2. PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala –IV.1 fondul pentru tranzitie verde si digitala
Program 2.3 Realizarea unor conexiuni eficiente și creșterea accesibilității în aria periurbană a municipiului Caransebeș.		
1	Reabilitare artere rutiere din zona periurbană.	Bugetul de stat/județean/local
2	Achiziționare autobuze/microbuze electrice pentru transport public în zona periurbană.	1. POR 2021-2027 Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate sustenabilă – 4.1 2. PNRR Pilon IV Coeziune sociala si

		teritoriala -IV.1 fondul pentru tranzitie verde si digitala
3	Amenajare stații pentru transportul public în zona periurbană.	1. POR 2021-2027 Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate sustenabilă - 4.1 2. PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala -IV.1 fondul pentru tranzitie verde si digitala
4	Dezvoltare sistem de monitorizare a traficului.	1. POR 2021-2027 Prioritatea 2 O regiune cu orașe Smart și o administrație digitalizată - 2.1 2. PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala -IV.1 fondul pentru tranzitie verde si digitala
Program 2.4 Creșterea accesului populației la rețelele de utilități, densificarea și modernizarea infrastructurilor tehnico-edilitare.		
1	Modernizarea și extinderea sistemului de iluminat public al municipiului Caransebeș.	POR 2021-2027
2	Modernizarea și extinderea sistemului de distribuție a gazelor naturale.	Buget de stat/buget local
3	Reabilitarea și extinderea rețelei de alimentare cu apă în zona periurbană	PODD 2021-2027 Prioritatea 2. Dezvoltarea infrastructurii de apă și apă uzată și tranziția la o economie circulară
4	Extinderea rețelei de canalizare.	PODD 2021-2027 Prioritatea 2. Dezvoltarea infrastructurii de apă și apă uzată și tranziția la o economie circulară
5	Eficiențizarea energetică a clădirilor publice din municipiul Caransebeș.	1. POR 2021-2027 Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul -3.1 B 2. PNRR Pilon I Tranzitia verde I.4 Fondul pentru valul renovarii (cladiri administrative) 3. PNRR Pilon VI Romania educata Interventia 15 Scolii verzi (cladiri unitati de invatamant preuniversitar)
6	Reamplasarea subterană a cablurilor aeriene și a celor localizate pe clădirile istorice	PNRR Pilon II cloud guvernamental si servicii publice digitale

7	Realizarea unei stații moderne de sortare a deșeurilor.	PNRR Pilon I Tranzitia verde I.2 Managementul desurilor PODD 2021-2027 Prioritatea Dezvoltarea infrastructurii de apă și apă uzată și tranziția la o economie circulară
8	Colectarea diferențiată a deșeurilor, în vederea reciclării	PNRR Pilon I Tranzitia verde I.2 Managementul desurilor

Obiectivul 3: Asigurarea unui mediu socio-cultural solidar și implicat, bazat pe calitate și performanță în educație, sănătate și cultură

EDUCAȚIE

Stabilirea ordinii de prioritate a proiectelor din domeniul educației a avut în vedere necesitatea rezolvării, în primul rând, a problemei condițiilor materiale (din perspectiva securității, salubrității clădirilor, respectiv a asigurării mediului educogen corespunzător), iar ulterior, direcțiile necesare optimizării calitative a procesului de învățământ prin asigurarea nivelului dorit al resursei umane sau de output-uri ale învățării.

Nr. crt.	Denumirea proiectului	Sursa de finanțare
1.	Reabilitarea clădirilor unităților de învățământ din Municipiul Caransebeș	1. PNRR Pilon VI Romania educate 2. POR 2021-2027 Prioritatea 6 O regiune educata
2.	Dotarea și digitalizarea unităților de învățământ	1. PNRR Pilon VI Romania educate 2. POR 2021-2027 Prioritatea 6 O regiune educata
3.	Dezvoltarea de parteneriate între liceele industriale și întreprinderile locale pentru formarea forței de muncă și promovarea învățământului dual.	PNRR Pilon VI Romania educata
4.	Înființarea de centre educaționale, destinate activităților de consolidare a cunoștințelor și pregătirii pentru examenele naționale	PNRR Pilon VI Romania educata
5.	Locuințe pentru cadrele didactice (bloc cu apartamente sau terenuri pentru case)	PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala

		IV.1 Fondul pentru tranzitie verde si digitala
6.	Înființarea unui centru de excelență susținut financiar de Consiliul Local	1. PNRR Pilon VI Romania educata 2. Bugetul local
7.	Sușinerea financiară a formării continue a cadrelor didactice prin acordarea de granturi pentru participarea la cursuri de formare continuă și la evenimente profesionale (seminarii/conferințe etc)	Erasmus+ POEO 2021-2027
8.	Premierea elevilor cu rezultate deosebite la concursurile naționale recunoscute de MEN	Bugetul local

SĂNĂTATE

Proiectele din acest domeniu trebuie să asigure ameliorarea cu prioritate a stării fizice a infrastructurii de sănătate, iar ulterior dezvoltarea și diversificarea serviciilor oferite, asigurarea personalului și dotării pentru abordarea unui număr crescut de patologii și la un nivel ridicat de calitate.

Nr. crt.	Denumirea proiectului	Sursa de finanțare
1.	Reabilitarea, modernizarea și eficientizarea energetică a Spitalului Municipal de Urgență din Caransebeș, a secției de boli infecțioase (Spitalul Bora) și deschiderea ambulatoriului / Construirea unui spital de urgență nou	1. PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta 2. PO Sanatate 2021-2027
2.	Dotarea cu echipamente medicale moderne a unităților spitalicești	1. PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta 2. PO Sanatate 2021-2027
3.	Cumpărarea/montarea unui spital modular suport pentru tratarea bolnavilor de Covid 19, folosibil ulterior pentru alte boli infecțioase	POS 2021-2027
4.	Atragerea resursei umane calificate prin construirea de locuințe pentru personalul medical sau acordarea de terenuri pentru case	PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala IV.1 Fondul pentru tranzitie verde si digitala
5.	Asigurarea unui act medical de calitate prin acordarea de granturi de studii sau de participare la specializări și la conferințe de specialitate	POEO 2021-2027

CULTURĂ

Proiectele din domeniul cultural vizează în primul rând principala nevoie identificată în acest domeniu foarte dinamic: aceea de a multiplica și diversifica spațiile cu această destinație. În

al doilea rând, este avută în vedere, nevoie de a sprijini extinderea grupurilor țintă și a tipologiei activităților culturale, în ton cu dinamica de la scară supralocală.

Nr. crt.	Denumirea proiectului	Sursa de finanțare
1.	Realizarea unui Mall cultural, care să ofere spații adaptate, ca ambianță și amenajare, specificului diferitelor tipuri de activități culturale și dotate în mod corespunzător	1. PNRR Pilon IV. Coeziune sociala si teritoriala IV.2 Turism si cultura 2. POR 2021-2027 Prioritatea 7 0 regiune atractiva
2.	Reabilitarea și modernizarea Bibliotecii Municipale G. Suru	1. PNRR Pilon II Transformare digitala II.1 Cloud digital si sisteme publice digitale (cu conditia crearii unui hub digital)
3.	Reabilitarea și eficientizarea energetică a clădirilor de patrimoniu aflate în responsabilitatea Primăriei Caransebeș	1. POR 2021-2027 Prioritatea 3 0 regiune cu orașe prietenoase cu mediul -3.1 B 2. PNRR Pilon I Tranzitia verde I.4 Fondul pentru valul renovarii (cladiri administrative) 3. PNRR Pilon VI Romania educata Interventia 15 Scoli verzi (cladiri unitati de invatamant preuniversitar)
4.	Crearea unei structuri complementare administrației, care să promoveze insituția mecenatului în cultură.	PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala IV.3
5.	Îmbunătățirea ofertei de evenimente cultural-artistice, prin organizarea de evenimente și festivaluri indoor și outdoor	Programul INTERREG IPA Romania-Serbia

ASISTENȚĂ SOCIALĂ

Ordinea de implementare a proiectelor are la bază prioritatea pe care o reprezintă nevoia de a asigura egalitate de șanse copiilor. Aceștia trebuie să aibă condițiile de a-și conștinetiza și dezvolta potențialul, de a-și consolida determinarea de a urma o formare profesională. A doua prioritate vizează facilitarea integrării socio-profesionale a persoanelor dependente de ajutorul social, prin diversificarea acțiunilor din domeniu și multiplicarea celor implicați.

Nr. crt.	Denumirea proiectului	Sursa de finanțare
-----------------	------------------------------	---------------------------

1.	Reabilitarea cantinei de ajutor social	1. POR 2021-2027 Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul -3.1 B 2. PNRR Pilon I Tranzitia verde I.4 Fondul pentru valul renovarii (componenta de consolidare si reabilitarea energetica) + buget local (dotare)
2.	Înființare centru de zi pentru persoane adulte cu dizabilități	PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta V.2 Reforme sociale POR 2021-2027
3.	Construirea de centre de zi destinate copiilor din familii defavorizate	PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta V.2 Reforme sociale
4.	Asigurarea de spații de locuit cu destinație socială	POIDS 2021-2027
5.	Finanțarea de activități cultural-recreative și de divertisment pentru persoanele vârstnice	PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta V.2 Reforme sociale
6.	Sprijinirea persoanelor defavorizate în a deveni independente financiar	POEO 2021-2027 POIDS 2021-2027
7.	Acordarea de facilități actorilor sociali care activează în sfera asistenței persoanelor defavorizate	PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta V.2 Reforme sociale

Obiectivul 4 : Consolidarea rolului Caransebeșului de pol de concentrare și dispersie a fluxurilor turistice în teritoriu

În vederea asigurării coerenței dezvoltării sectorului turistic în Caransebeș și zona sa înconjurătoare cap de listă alegem ca proiect înființarea OMD-ului (Organizației de Management a Destinației) cu denumirea Banatul Montan. Aceasta va trebui să reflecte o destinație care își poate crea un brand puternic pe baza identității fizco-geografice dar și cultural-istorice a arealului. Brandul ar trebui să fie unul dintre primele proiecte ale OMD-lui construit în jurul administrației locale (cf. Legii turismului, cap. II, art 5.). După definirea brandului, în vederea etichetării tuturor produselor turistice, a celor cu impact în industria turistică și a ospitalității dar și a altor produse cu potențial de promovare (inclusiv produse agro-alimentare) se vor defini elementele de identitate vizuală transpuse într-un logo.

Promovarea brandului local se poate realiza prin evenimente care să susțină și să promoveze elementele sale identitare. Acestea trebuie plasate pe piață prin intermediul unor canale variate de distribuție care să ajungă la un public țintă cât mai divers din orizontul regional. Pe lângă evenimentele cu caracter punctual în cursul unui an, foarte importante vor fi

traseele tematice care să reflecte brandul, dar care să poată fi accesate o perioadă cât mai mare dintr-un an. Iar în vederea accesului în locațiile unde vor fi organizate evenimentele sau la traseele tematice, rutele și locațiile trebuie semnalizate și accesibilizate.

Proiecte prioritizate:

Nr. crt.	Denumirea proiectului	Sursa de finanțare
1	Înființarea Organizației de management al destinației (OMD) <i>Banatul Montan</i>	PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala IV.2 Turism si cultura
	Elaborarea unei strategii integrate de dezvoltare turistică, la nivel supralocal	Buget local
2	Definirea Brandului local/zonal	OMD
3	Organizarea de evenimente cu potențial de atracție turistică	Buget local/surse private
4	Documentarea și operaționalizarea de rute turistice tematice: <i>Pe calea apelor, Pe linia de graniță, Castrul Tibiscum, Muntele Mic, Poiana Mărului, Semenice – Trei Ape etc.</i>	Buget local/surse private
5	Accesibilizarea și semnalizarea elementelor de patrimoniu	Buget local/surse private
6	Elaborarea și aplicarea unui concept de marketing teritorial “Ținutul Gugulanilor”	Buget local/surse private
7	Achiziționarea și tichetarea promoțională a unor obiecte (pixuri, calendare, mape, agende, umbrele, tricouri etc.) cu marca locală (rezultată în urma definirii brandului local și a elementelor vizuale asociate) spre a fi folosite la târguri de turism și în cadrul altor campanii de promovare directe sau indirecte	Buget local/surse private
8	Crearea unei platforme online <i>Calendarul activităților culturale, sportive și turistice din Caransebeș și împrejurimi</i>	Buget local/surse private
9	Consolidarea colaborării cu parteneri din Serbia în vederea accesării de finanțări pentru valorificarea potențialului turistic	PO INTERREG IPA Ro-Se
10	Dezvoltarea și implementarea unei rețele de comunicare între toți stakeholderii (instituții publice, IMM-uri și ONG-uri) care organizează și promovează activități turistice în zona înconjurătoare	PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta V.3
11	Sprijinirea reabilitării resurselor de patrimoniu mobil (în parteneriat cu instituțiile proprietare ale	Surse proprii

	elementelor de patrimoniu în baza Legii 350/2001)	
12	Crearea unei oferte ecoturistice în cadrul sitului Natura 2000: Râul Timiș între Rusca și Prisaca	POR 2021-2027 Prioritatea VII O regiune atractiva
13	Elaborarea unei strategii integrate de dezvoltare turistică a zonei Caransebeș	
14	Elaborarea de materiale pentru promovarea patrimoniului natural și antropic al Caransebeșului și al ariei sale de influență (ghiduri, hărți, pliante, broșuri, calendare), inclusiv în format electronic (filme și clipuri de promovare, aplicații mobile de promovare și ghidare a turiștilor în teritoriu)	POR 2021-2027 Programul INTERREG IPA Romania – Serbia (în corelare cu alte proiecte)
15	Introducerea în circuitul turistic a celor mai recente colecții muzeale ale Episcopiei Caransebeșului (Proiect de realizat împreună cu Episcopia)	PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala IV.2 Turism si cultura
16	Realizarea bazei de date <i>Biblioteca media a Caransebeșului și a Banatului Montan</i> , cu materiale realizate de parteneri, care pot fi utilizate în promovarea și practica turistică	PNRR Pilon II Transformare digitala II.1 Cloud guvernamental si servicii publice digitale

Obiectivul 5: Îmbunătățirea calității factorilor de mediu prin tehnologii sustenabile și ecologice

Ameliorarea calității factorilor de mediu este vizată printr-o serie de proiecte, unele cu potențial de implementare imediată, altele necesită o abordare mai complexă, fiind realizabile pe termen mediu. Prezenta ierarhizare a ținut cont, pe de o parte, de selectarea unor proiecte pentru fiecare categorie de factori de mediu (calitatea aerului, apei și solului, biodiversitatea), pe de altă parte, un rol important în stabilirea acestei ordini a avut-o impactul și beneficiile pe care acestea le aduc comunității. Primele proiecte din această listă au în vedere soluționarea unor probleme stringente pentru comunitate, precum tratarea și epurarea apelor uzate, apoi, sunt propuse proiecte care vizează îmbunătățirea calității aerului, o problemă majoră a spațiilor urbane, cu impact direct asupra sănătății umane, și, totodată, de mare actualitate în politicile UE.

Proiecte prioritizate

Nr. crt.	Denumirea proiectului	Sursa de finanțare
1	Modernizarea și punerea în funcțiune a stației de tratare a apei	PODD 2021-2027
2	Finalizarea și punerea în funcțiune a uzinei de	Programul Operațional Infrastructură

	epurare a apelor uzate a mun. Caransebeș	Mare (POIM) 2014-2020
3	Achiziționarea unor mijloace de transport ecologice	Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020 (POAT), cu continuarea finanțării pe exercițiul financiar 2021-2027 (POR)
4	Creșterea indicatorului suprafața spațiului verde/locuitor prin extinderea spațiilor verzi	POR 2021-2027 Prioritatea 7 O regiune atractivă
5	Îmbunătățirea stării ecologice a corpurilor de apă de suprafață prin sisteme de monitorizare a calității apei și a poluatorilor	PODD 2021-2027 Prioritatea 4. Promovarea adaptării la schimbările climatice și managementul riscurilor
6	Creșterea numărului de puncte de monitorizare a calității apelor evacuate	PODD 2021-2027 Prioritatea 4. Promovarea adaptării la schimbările climatice și managementul riscurilor
7	Creșterea numărului de puncte de monitorizare a calității aerului și extinderea parametrilor de evaluare a calității aerului	PODD 2021-2027 Prioritatea 4. Promovarea adaptării la schimbările climatice și managementul riscurilor
8	Decontaminarea și reabilitarea ecologică a fostelor zone industriale	Programul Operațional Dezvoltare Durabilă 2021-2027 (PODD); Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) – Protecția mediului și managementul riscului; POR Regiunea de Vest 2021-2027
9	Schimbarea sursei de captare (L. Poiana Mărului)	Programul Operațional Dezvoltare Durabilă 2021-2027 Prioritatea II
10	Elaborarea de proiecte de colaborare transfrontalieră româno-sârbă în vederea ecologizării Văii Timișului	PO INTERREG IPA Romania -Serbia
11	Utilizarea unor surse energetice alternative din surse regenerabile	PODD 2021-2027 Prioritatea 1 - Promovarea eficienței energetice, a sistemelor și rețelelor inteligente de energie și a soluțiilor de stocare și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.
12	Realizarea unor picturi murale cu rol estetic și de purificare a aerului	Buget local
13	Acordarea de stimulente pentru proprietarii de spații ce promovează infrastructuri verzi	Buget Local (scheme de minimis)
14	Folosirea de practici ecologice în gospodărirea spațiilor verzi	POR 2021-2027 Prioritatea III O regiune cu orase prietenoase cu mediul – 3.2
15	Realizarea de lucrări pedo-hidroameliorative	PODD 2021-2027 Prioritatea 4. Promovarea adaptării la

		schimbările climatice și managementul riscurilor
16	Colaborare în realizarea studiilor de monitorizare a speciilor incluse sitului Natura 2000 Râul Timiș între Rusca și Prisaca	PODD 2021-2027 Prioritatea 3. Protecția mediului prin conservarea biodiversității, asigurarea calității aerului și remediere a siturilor contaminate

Obiectivul 6: Promovarea habitatului de calitate, într-un mediu urban verde, eficient energetic, accesibil și sigur

Având în vedere situația actuală a habitatului și a resurselor locale, și ținând cont de direcțiile de evoluție spre care se îndreaptă orașele europene, în prioritizarea proiectelor de dezvoltare ale Municipiului Caransebeș s-a pus accent pe rabilitarea și eficientizarea energetică a clădirilor publice și private, promovarea unui habitat de calitate, creșterea suprafeței spațiilor verzi, ameliorarea semnificativă a accesului pentru toate categoriile de populație și creșterea nivelului de siguranță publică. O atenție aparte va fi acordată conservării și promovării specificului urbanistic local, caracterizat prin eficiență, funcționalitate și bun gust, ca rezultat al promovării guvernantei participative și al implicării responsabile a autorităților și a locuitorilor, pentru o viață urbană de calitate.

Proiecte prioritizate:

Nr. crt.	Denumirea proiectului	Sursa de finanțare
1	Reabilitarea integrală / eficientizarea energetică a imobilelor aflate în proprietatea privată a Primăriei Caransebeș	1. POR 2021-2027 Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul -3.1 B 2. PNRR Pilon I Tranzitia verde I.4 Fondul pentru valul renovarii (cladiri administrative)
2	Realizarea PUZ <i>Centru protejat (CP)</i> și pietonalizarea a 2 străzi din zona centrală, cu potențial comercial și de evenimente publice (Str. Piața Revoluției și Str. V. Alecsandri)	Buget local (PUZ) + 1. POR 2021-2027 Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate sustenabilă 2. PNRR Pilon I Tranzitia verde I.4 Fondul pentru valul renovarii
3	Reamenajarea modernă a Parcului Teiuș și echiparea sa cu mobilier adecvat, instalații sportive și locuri de joacă pentru copii	POR 2021-2027 Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul – 3.2
4	Remodelarea urbanistică a piețelor publice	POR 2021-2027

		Prioritatea 7 O regiune atractiva
5	Remodelarea aleilor, aliniamentelor verzi și jardinierele din perimetrul străzilor cu habitat colectiv	POR 2021-2027 Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul – 3.2
6	Elaborarea unui sistem de abordare integrată, digitală, a proceselor de regenerare și remodelare urbană	PNRR Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala
7	Elaborarea și aplicarea unui cod cu norme de estetică urbană pentru imobilele noi sau renovabile	Buget local
8	Sprijinirea renovării și eficientizării energetice a locuințelor, îndeosebi a celor cu habitat colectiv	POR 2021-2027 Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul – 3.1.A
9	Stimularea sistematică a inițiativelor de folosire în gospodăria a surselor regenerabile de energie (panouri solare, biogaz, turbine eoliene, apă termală)	POR 2021-2027 Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul – 3.1.A
10	Sprijinirea reabilitării integrale a clădirilor monument istoric cu funcții publice, aflate în proprietatea/gestiunea altor instituții	Buget local/Buget de stat
11	Amenajarea unui parc natural cu dotări de destindere (aventura parc etc.) în zona cartierelor Teiuș-Valea Cenchii	POR 2021-2027 Prioritatea 3 O regiune cu orașe prietenoase cu mediul – 3.2
12	Organizarea de evenimente și festivaluri, inclusiv de nișă (tip Light-Street, Lights-On, etc.), în vederea animării spațiilor publice	Buget local
13	Crearea de spații cu rol de polarizare civică în cartierul Pipirig	POR 2021-2027 Prioritatea 7 O regiune atractiva
14	Încheierea de contracte de digitalizare cu firme specializate în soluții Cloud și Big data, pentru gestionarea inteligentă a informațiilor	PNRR Pilon II Transformare digitala
15	Înființarea de consilii de cartier / microcartier, cu rol de facilitare a cunoșterii și rezolvării problemelor specifice fiecărui cartier	Buget local

Obiectivul 7: Creșterea capacității administrative și optimizarea relației cu mediul social-economic

Ierarhizarea proiectelor și ideilor de proiect în domeniul capacității administrative pleacă de la premisa că funcționarea eficientă a administrației publice locale este esențială pentru creșterea calității vieții cetățenilor. Ca urmare, prioritare sunt considerate proiectele cu efect de antrenare intersectorială, care cresc capacitatea administrativă prin ameliorarea performanțelor interne ale primăriei și serviciilor publice conexe, respectiv prin îmbunătățirea

interacțiunii cu cetățenii și cu actorii social-economici. De asemenea, sunt privilegiate proiectele care vizează gestionarea eficientă a fondurilor publice, cresc deschiderea și receptivitatea administrației la soluțiile inovatoare și răspund nevoilor colectivităților locale, în acord cu tendințele generale de dezvoltare sustenabilă inteligentă.

Proiectele ierarhizate se grupează pe trei dimensiuni de bază ale activității administrative: creșterea competenței și performanței administrației locale; îmbunătățirea relației cu cetățenii și cu mediul social-economic; consolidarea colaborării inter-teritoriale.

Proiecte prioritizate

Nr. crt.	Denumirea proiectului	Sursa de finanțare
1	Realizarea unui audit administrativ extern pentru ameliorarea organizării și funcționării interne a Primăriei	Buget local
2	Aplicarea de sisteme de criterii de angajare pe baza competențelor profesionale specifice fiecărui post	Reforma PNRR
3	Accesarea de programe pentru formarea permanentă a resursei umane din administrația locală, pe domenii de activitate și tipuri de responsabilități	PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta V.3 Reforma sectorului public
4	Program de formare a angajaților PMC pentru prevenirea conflictelor de interese și combaterea actelor de corupție	PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta V.3 Reforma sectorului public
5	Proiect de formarea angajaților prin programe de achiziție de competențe digitale avansate și gestionare intergată a datelor	PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta V.3 Reforma sectorului public
6	Operaționalizarea unui sistem de criterii de performanță pentru fiecare compartiment și post din administrația locală	Reforma PNRR
7	Consolidarea unei echipe performante, cu competențe digitale și viziune strategică, pentru scrierea de proiecte și atragerea de fonduri de dezvoltare social-economică	PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta V.3 Reforma sectorului public
8	Aderarea la asociații inter-teritoriale și încheierea de acorduri de colaborare, pe domenii de interes mutual	Buget local
9	Echiparea direcțiilor, departamentelor și grupurilor de lucru cu materiale și programe informatice performante, dedicate	
10	Conceperea și aplicarea consecventă a unui sistem de consultare cu cetățenii și agenții economici, inclusiv pentru promovarea guvernantei participative	PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta V.3 Reforma sectorului public
11	Adoptarea practicilor de bugetare participativă	PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta V.3 Reforma sectorului public
12	Realizarea unei baze de date integrate (GIS) pentru	PNRR

	monitorizarea stării și evoluției principalelor componente ale sistemului urban local	Pilon IV Coeziune sociala si teritoriala
13	Corelarea proiectelor de investiții cu nevoile comunității și ierarhizarea acestora pe principiul nivelului de impact pozitiv, inclusiv intersectorial	PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta V.3 Reforma sectorului public
14	Înnoirea periodică a dotărilor și echipamentelor poliției locale, în acord cu specificațiile la nivel național	Buget local
15	Dotarea Serviciului public pentru situații de urgență cu echipamente adecvate cerințelor actuale de intervenție în situații de urgență	PODD 2021-202 Prioritatea 4 Promovarea adaptării la schimbările climatice și managementul riscurilor
16	Accesarea de programe de formare continuă a resursei umane implicate în poliția locală și serviciul pentru situații de urgență	PNRR Pilon V Sanatate si rezilienta V.3 Reforma sectorului public

Capitolul XV

COMPONENTA SMART CITY – ORIZONT 2027

În anul 2020 Comisia Europeană a publicat Indicele economiei și **societății digitale** (DESI), care urmărește progresele înregistrate în statele membre în 5 domenii de politică principale: conectivitatea, competențele digitale, utilizarea internetului de către persoane fizice, integrarea tehnologiilor digitale de către întreprinderi și serviciile publice digitale (fig. 15.1). La nivel local, aceste dimensiuni se află în strânsă legătură cu o administrare inteligentă, în special prin digitalizarea serviciilor publice și a contactului cu cetățenii. Concluziile acestui studiu relevă că principalele provocări în facilitarea de servicii publice digitale în România sunt: „(1) lipsa de coordonare dintre instituțiile publice în ceea ce privește instituirea unor astfel de servicii; (2) migrarea specialiștilor în TI din sectorul public înspre sectorul privat sau în alte țări; și (3) lipsa generală de competențe digitale”¹.

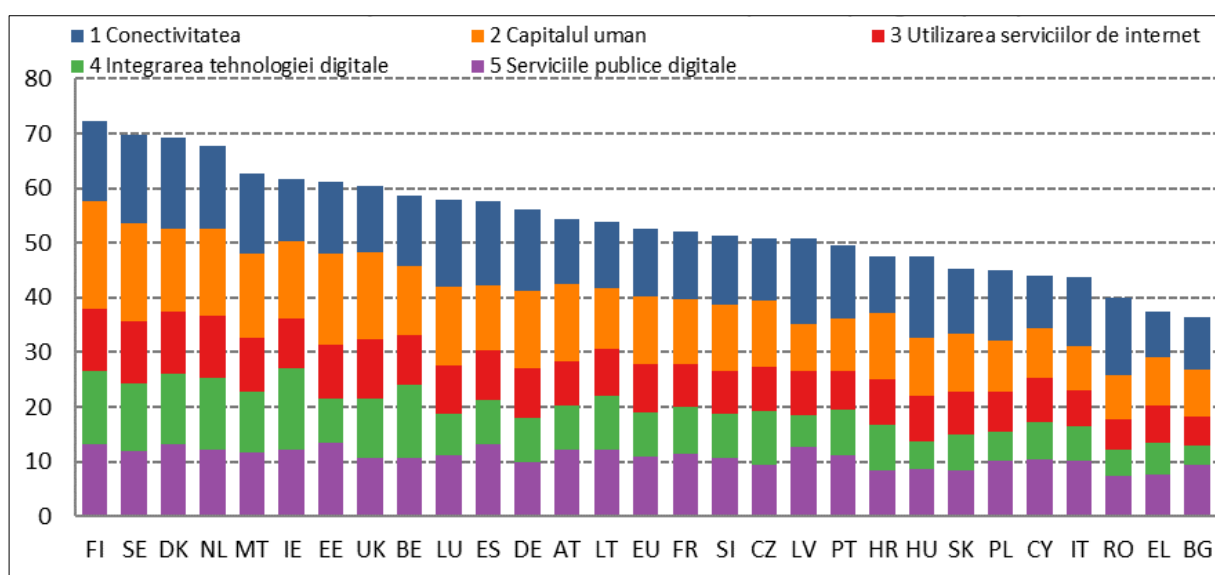


Fig. 15.1 Clasamentul pentru 2020 al indicelui economiei și societății digitale (DESI)

Pentru a măsura progresele în implementarea guvernării electronice la nivel local, a fost realizat un index de evaluare a serviciilor online (în principal servicii front-office) oferite cetățenilor și companiilor². Acest instrument a evaluat prin intermediul a 47 de indicatori paginile de web oficiale ale orașelor și municipiilor din România. Indexul este compus din cinci categorii: Ergonomie (15% din nota finală), Conținut (25%), Servicii online (25%), Participare și implicarea cetățenilor (20%), Securitatea și protecția datelor personale (15%).

În cadrul indexului sus-menționat, scorul obținut de municipiul Caransebeș este de 30.59 puncte din 100 (vezi fig. 15.2), fapt ce îl situează pe locul 220 din 326 de orașe

¹ https://ec.europa.eu/romania/news/20200611_raport_rezilienta_digitala_ro

² <https://fspac.ubbcluj.ro/ro/evenimente/evaluarea-guvernarii-electronice-orasele-din-romania>

românești. În liga orașelor de sub 40.000 de locuitori, municipiul Caransebeș ocupă locul 170 din 273 de poziții. Caransebeșul a obținut următoarele punctaje: Conținut: 7.76 din 25; Ergonomie: 7.17 din 15; Participare și implicarea cetățenilor: 5.33 din 20; Protecția datelor: 1.5 din 15; Servicii online: 8.82 din 25. Acest fapt sugerează nevoia de consolidare puternică a tuturor acestor dimensiuni, în special într-un context (post)pandemic, când serviciile digitale prind amploare. O abordare practică, însumând cei 47 de indicatori care pot fi atinși poate fi consultată la această adresă:

https://fspac.ubbcluj.ro/application/files/3516/0067/3596/Index_front-office_primarii.pdf

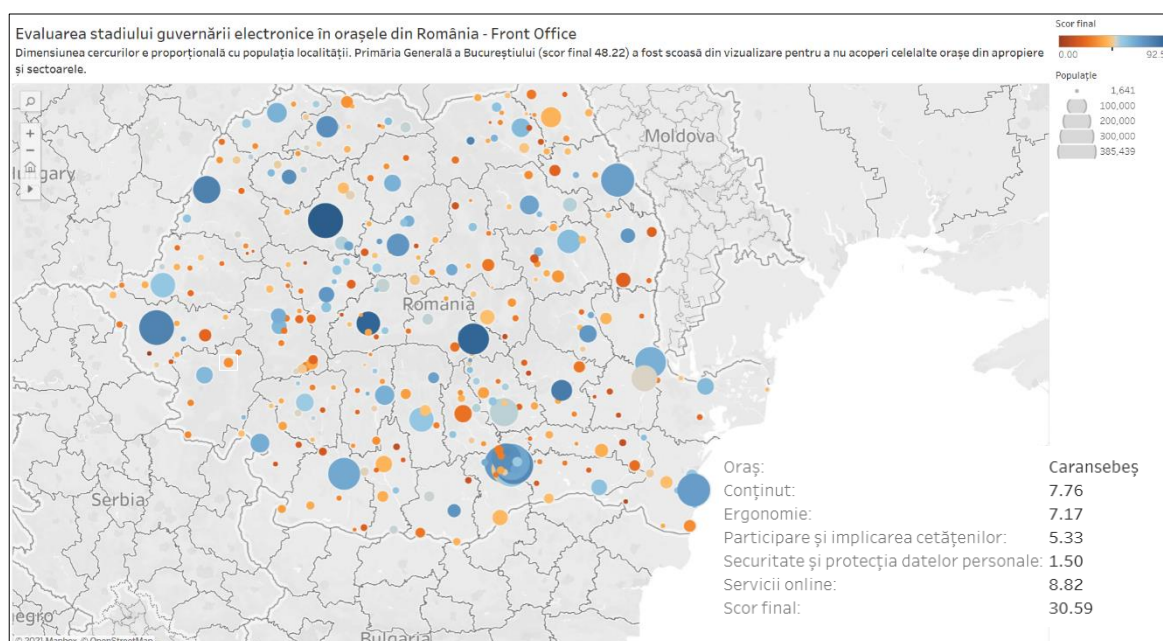


Fig. 15.2. Evaluarea stadiului guvernării electronice a orașelor românești – focus asupra municipiului Caransebeș

La nivel național, în vederea creșterii gradului de eficiență a autorităților, Secretariatul General al Guvernului în parteneriat cu Ministerul Afacerilor Interne au propus un set de ghiduri pentru autoritățile publice³. Între acestea se numără un model de structurare a informațiilor publicate din oficiu pe pagina web a unei instituții publice (vezi fig. 15.3).

La nivelul **mobilității urbane** în municipiul Caransebeș, conceptul de *Smart City* se sprijină pe dezvoltarea existentă, pe planurile și strategiile naționale și regionale și pe ghidurile și normativele europene cu privire la dezvoltarea urbană durabilă. Crearea unei viziuni de dezvoltare a mobilității, în contextul mai larg al dezvoltării urbane, este un pas esențial și trebuie să fie rezultatul consultării cu părțile interesate, realizându-se un echilibru între nivelul viziunii (ambția) și nivelul de realism a ceea ce poate fi implementat în perioada următoare.

³ <https://sgg.gov.ro/new/guvernare-transparenta-deschisa-si-participativa-standardizare-armonizare-dialog-imbunatatit-cod-sipoca-35/>

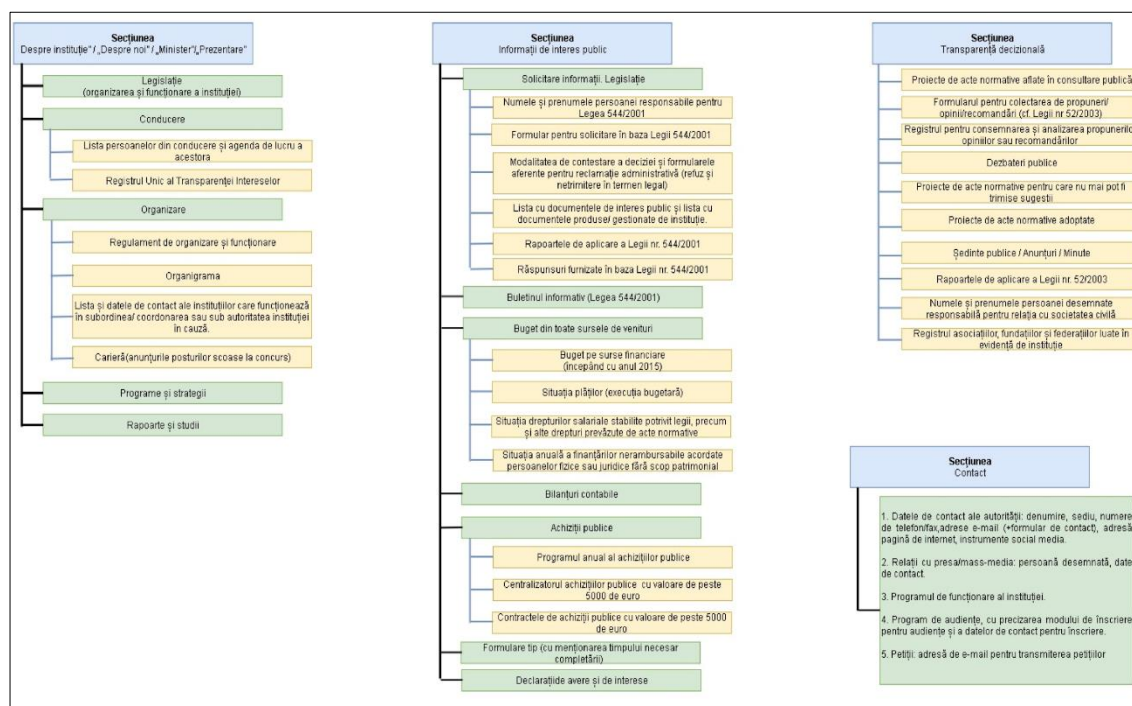


Fig. 15.3. Model de structurare a informațiilor publicate din oficiu pe pagina web a unei instituții publice

Viziunea generală a dezvoltării mobilității în Municipiul Caransebeș în perioada următoare trebuie să aibă ca obiectiv central crearea unui sistem de transport eficient, accesibil și durabil pentru a susține dezvoltarea economică și socială a orașului. Această viziune generală poate fi implementată prin utilizarea cât mai eficientă a infrastructurii existente și propunerea unor proiecte de investiții conform necesităților, astfel încât să se asigure o rețea de transport utilizabilă și în condiții bune de exploatare în beneficiul societății civile și a mediului de afaceri, încurajându-se atât dezvoltarea socială, cât și dezvoltarea economică ulterioară și permițând accesul la toate facilitățile de bază.

Obiectivele strategice care vor asigura implementarea conceptului de *Smart City* în domeniul mobilității urbane trebuie să se refere la accesibilitate, siguranță și securitate, mediu, eficiență economică și calitatea mediului urban

Accesibilitatea reprezintă obiectivul central pentru planificarea transportului, întrucât transportul are rolul de a conecta locațiile activităților sociale și economice și de a facilita schimbul între oameni și mărfuri. Accesibilitatea are diferite dimensiuni: dimensiunea de transport (opțiuni pentru transport); dimensiunea de utilizare a terenului (de calitate și distribuție spațială a locațiilor de activitate); dimensiunea individuală bazată pe (diferite) nevoi, capacitățile și percepțiile (diferite) persoanelor; dimensiunea temporală, activitățile / oportunitățile sunt adesea disponibile doar în anumite momente.

Accesibilitatea poate fi îmbunătățită prin: reducerea distanței dintre locurile în care activitățile sunt desfășurate prin intermediul unor măsuri de planificare a utilizării terenurilor (de dezvoltare, adică densitate ridicată și de dezvoltare cu utilizare mixtă); oferirea de opțiuni mai bune de mobilitate/transport. La evaluarea accesibilității unei destinații trebuie acordată atenție nevoilor tuturor grupurilor sociale (copiii, persoane în vârstă, persoane cu handicap). Criteriul cel mai important pentru evaluarea accesibilității

este viteza de conectare cu locațiile care prezintă importanță majoră, precum serviciile publice, spațiile comerciale, locurile de muncă, instituțiile de învățământ etc.

Siguranța și securitatea sunt componente de bază în crearea mobilității urbane durabile și reprezintă domeniile principale de acțiune ale planului prin îmbunătățirea infrastructurii de transport, astfel încât să ofere drumuri mai sigure pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor. Îmbunătățirea siguranței și securității modurilor de transport poate fi un pas extrem de important în încurajarea utilizatorilor să schimbe sau să testeze moduri alternative, mai ales atunci când acestea sunt percepute ca fiind „nesigure” (de exemplu, mersul cu bicicleta în orașe cu puțină infrastructură dedicată). Cele mai importante obiective în acest domeniu se referă la creșterea siguranței pietonilor, bicicliștilor și conducătorilor auto și reducerea numărului și a severității accidentelor rutiere. În cadrul acestui grup tematic măsurile de siguranță și de securitate acoperă infrastructura, educația, tehnologia și măsuri de promovare.

În domeniul **mediului** abordarea planului de mobilitate urmărește să protejeze și să îmbunătățească mediul prin măsuri privind reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie. În acest cadru un loc important îl ocupă obiective precum: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră; reducerea emisiilor toxice; reducerea impactului zgomotului asupra populației; reducerea consumului de energie.

Eficiența economică se referă la maximizarea beneficiilor pe care utilizatorii le pot obține de la utilizarea serviciului de transport după luarea în considerare a costurilor de furnizare și de funcționare. De exemplu, un sistem eficient de transport public facilitează mișcare rapidă în interiorul orașului, la un cost acceptabil pentru populație, care, la rândul său, este esențială pentru funcționalitatea urbană și prosperitate.

Unul dintre atributele principale ale unui *Smart City* în domeniul mobilității urbane durabile este de acela de a îmbunătăți eficiența și rentabilitatea transportului de persoane și de mărfuri. Transportul eficient din punct de vedere energetic oferă un potențial imens pentru reducerea cererii de petrol și pentru energie, în general.

Transportul eficient energetic poate fi încurajat pe trei niveluri:

- eficiența sistemului – utilizarea terenurilor și organizarea activităților economice și sociale în așa fel încât nevoia de transport și utilizarea combustibililor fosili este redusă;
- eficiența călătoriilor – utilizarea mijloacelor eficiente energetic, cum ar fi transportul în comun și modurile de bază non-motorizate pentru a reduce consumul de energie per călătorie;
- eficiența vehiculelor – consum cât mai mic de energie al unui vehicul per kilometru prin utilizarea tehnologiilor avansate și a combustibililor și prin optimizarea funcționării vehiculului.

Calitatea mediului urban. În municipiul Caransebeș numărul autovehiculelor este în continuă creștere, ceea ce conduce la o deteriorare a calității vieții locuitorilor orașului (zgomot, aer poluat, accidente, stres etc.). Totodată, consecințele transportului se fac resimțite și asupra sănătății populației, în special, în rândul grupurilor vulnerabile, cum ar fi

copiii și persoanele vârstnice. Unele efecte ale strategiilor de transport asupra sănătății oamenilor sunt binecunoscute și variază de la neplăceri cauzate de zgomotul produs de trafic până la boli cardiovasculare. Cele mai importante obiective în acest sens se referă la: reorganizarea și repartajarea spațiului public; creșterea atractivității mediului urban; îmbunătățirea sănătății populației; reducerea impactului negativ al traficului asupra zonelor locuite.

Proiecte prioritare pe componenta Smart City

Nr. crt.	Denumirea proiectului	Sursa de finanțare
1	Dezvoltarea site-ului primăriei pentru a crește transparența și apropierea de cetățean	1. POCIDIF 2021-2027 P 9 Digitalizarea în administrația publică 2. PNRR Pilon II Transformare digitala II.1 Cloud guvernamental și sisteme publice digitale
2	Achiziționarea unei aplicații și digitalizarea proceselor din sistemele de sănătate și asistență socială și pentru întocmirea statisticii medicale	1. PO Sănătate 2021-2027 2. PNRR Pilon II Transformare digitala II.1 Cloud guvernamental și sisteme publice digitale
3	Extinderea sistemului de supraveghere video pe raza Municipiului Caransebeș	Buget local
4	Achiziționarea unui sistem de smart metering pentru controlul consumului de energie și apă din instituțiile publice	1. PO Regional 2021-2027 Prioritatea 2: O regiune cu orașe Smart și o administrație digitalizată 2. PO Dezvoltare Durabilă 2021-2027 Prioritatea 1 - Promovarea eficienței energetice, a sistemelor și rețelelor inteligente de energie și a soluțiilor de stocare și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.
5	Extinderea rețelei Wi-fi	PO Regional 2021-2027 Prioritatea 2: O regiune cu orașe Smart și o administrație digitalizată
6	Instalarea unui sistem de iluminat public inteligent la trecerile de pietoni	PO Regional 2021-2027 Prioritatea 2: O regiune cu orașe Smart și o administrație digitalizată
7	Achiziționarea, pentru zona centrală, de mobilier stradal inteligent (bancă smart, iluminat inteligent, stații pentru încărcarea vehiculele electrice)	PO Regional 2021-2027 Prioritatea 2: O regiune cu orașe Smart și o administrație digitalizată
8	Instalarea panourilor solare pentru producerea apei calde menajere și pentru iluminarea inteligentă în cadrul instituțiilor publice	PO Regional 2021-2027 Prioritatea 2: O regiune cu orașe Smart și o administrație digitalizată
9	Înființarea unui club de robotică, dedicat tinerilor	Buget local