



# ERGO

## Master-Plan

Operațiuni ale regiunii europene Ruse-Giurgiu  
Managementul integrat al oportunității prin intermediul planului  
cadru

NUMĂR PROCEDURĂ: 2(21)-3.1-20/007

REALIZAT DE CĂTRE CONSORTIUL  
PAN PLAN-LASSY-BULPLAN

---

[www.cbcrromaniabulgaria.eu](http://www.cbcrromaniabulgaria.eu)  
Investim în viitorul dumneavoastră!

Programul de Cooperare Transfrontalieră România-Bulgaria 2007-2013 este co-finanțat de către Uniunea Europeană prin intermediul Fondului European de Dezvoltare Regională

## Cuprins

Note preliminară .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Declarații .....	10
<b>Plan Cadru Partea 1.....</b>	<b>12</b>
<b>1 Introducere.....</b>	<b>13</b>
1.1 Obiective .....	13
1.2 Structura Planului Cadru ERGO .....	15
1.3 Considerații generale.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
1.3.1 De ce planificarea transfrontalieră? .....	17
1.3.2 Dunărea: linie de conexiune sau separare?.....	17
1.3.3 Cooperare versus competiție? .....	18
1.4 Uniunea Europeană și Relațiile Internaționale .....	19
1.4.1 Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării (EUSDR) .....	19
1.4.2 Coridoarele de Transport ale CE .....	20
1.4.3 Nodurile principale / Zonele Metropolitane.....	21
1.5 Metodologie.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
1.6 Consorțiu.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
1.6.1 Experiența consorțiului.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
1.6.2 Structura consorțiului.....	26
1.6.3 Echipa de specialiști.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<b>2 Secțiunea analitică .....</b>	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
2.1 Contextul European pentru Pregătirea Planului Cadru .....	30
2.2 Viziunea Dezvoltării Regiunii Europene Ruse-Giurgiu.....	34
2.3 Parametri geografici și resursele naturale.....	37
2.4 Infrastructura economică .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.4.1 Industrie.....	38
2.4.2 Agricultură .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.4.3 Transport .....	39
2.4.4 Turism .....	39
2.5 Infrastructura tehnică.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.5.1 Rețeaua de transport și infrastructura de comunicații.....	40
2.6 Altă Infrastructură Tehnică .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.6.1 Aprovizionarea cu gaze naturale .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.6.2 Aprovizionarea cu căldură .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.6.3 Apă și canalizare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.6.4 Aprovizionarea cu electricitate.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.6.5 Telecomunicații .....	48

<b>2.7</b>	<b>Infrastructura socială</b> .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.7.1	Resurse umane .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.7.2	Asistență medicală.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.7.3	Educație .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.7.4	Activități sociale și sprijin social.....	51
2.7.5	Cultură și instituții culturale .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.7.6	Sport .....	52
<b>2.8</b>	<b>Imobiliare</b> .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<b>2.9</b>	<b>Patrimoniu Cultural și Istoric</b> .....	<b>56</b>
<b>2.10</b>	<b>Mediu</b> .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<b>3</b>	<b>Viziunea de Dezvoltare</b> .....	<i>Fehler! Textmarke nicht definiert.</i>
<b>3.1</b>	<b>Orientare Generală</b> .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<b>3.2</b>	<b>Obiective și Reguli Generale</b> .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<b>3.3</b>	<b>Crearea unei mărci</b> .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<b>3.4</b>	<b>Domenii de Intervenție</b> .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<b>3.5</b>	<b>Sectoare Economice</b> .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.5.1	Sectorul Industrial.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.5.2	Sectorul de Servicii .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.5.3	Sectorul de Comerț.....	68
3.5.4	Sectorul de Turism.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.5.5	Sector de Agricultură.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<b>3.6</b>	<b>Infrastructura Economică</b> .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<b>3.7</b>	<b>Infrastructura Tehnică</b> .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.7.1	Transport .....	70
3.7.2	Energie.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.7.3	Apă.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.7.4	Deșeuri.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.7.5	(Tele-) Comunicații .....	75
<b>3.8</b>	<b>Infrastructura Socială</b> .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.8.1	Educație .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.8.2	Servicii de Sănătate .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.8.3	Cultură .....	76
3.8.4	Facilități de locuințe .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.8.5	Administrația Publică.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<b>3.9</b>	<b>Concluzii</b> .....	<b>77</b>
<b>4</b>	<b>Implementare</b> .....	<b>79</b>
<b>4.1</b>	<b>Strategie</b> .....	<b>79</b>
<b>4.2</b>	<b>Condiții cadru</b> .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
4.2.1	Demografie .....	80
4.2.2	Factori determinanți.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.

4.2.3	Scenarii de Dezvoltare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
4.2.4	Structuri de Implementare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
4.2.5	Documente .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
4.2.6	Cerințe Buget și Management Finanțare.....	85
4.2.7	Beneficiari și Managementul Resurselor Umane (HRM) .....	86
4.2.8	Monitorizare și Supraveghere .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<b>5</b>	<b>Proiecte de Investiții .....</b>	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
<b>5.1</b>	<b>Lista Proiectelor Prioritare .....</b>	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
5.1.1	ECONOMIE .....	90
5.1.2	TRANSPORT .....	91
5.1.3	ENERGIE .....	91
5.1.4	TURISM .....	91
5.1.5	IMOBILIARE.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<b>5.2</b>	<b>Dezvoltarea Proiectului .....</b>	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
<b>5.3</b>	<b>Profilurile Proiectului.....</b>	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
	<b>Plan Cadru Partea a 2-a.....</b>	<b>95</b>
<b>6</b>	<b>Profilurile Proiectelor Prioritare.....</b>	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
	<b>Proiect Prioritar 1 .....</b>	<b>97</b>
<b>6.1</b>	<b>Mega-Locația (Locațiile).....</b>	<b>98</b>
6.1.1	Fundament .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.1.2	Cerere .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.1.3	Dimensiuni.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.1.4	Poziționare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.1.5	Plan de Afaceri.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.1.6	Finanțare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.1.7	Cerințele aferente forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.1.8	Efectele ocupării forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.1.9	Implementare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.1.10	Management .....	103
	<b>Proiect Prioritar 2 .....</b>	<b>104</b>
<b>6.2</b>	<b>Incubatorul (incubatoarele) Activității Transfrontaliere .....</b>	<b>105</b>
6.2.1	Fundament .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.2.2	Cerere .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.2.3	Dimensiuni.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.2.4	Poziționare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.2.5	Plan de Afaceri.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.2.6	Finanțare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.2.7	Cerințele aferente forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.2.8	Efectele ocupării forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.2.9	Implementare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.2.10	Management .....	112



**Proiect Prioritar 3 ..... 113**

<b>6.3</b>	<b>Noul Pod peste Dunăre.....</b>	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.1	Fundament .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.2	Cerere .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.3	Dimensiuni.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.4	Poziționare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.5	Plan de Afaceri.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.6	Finanțare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.7	Cerințele aferente forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.8	Efectele ocupării forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.9	Implementare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.3.10	Management .....	119

**Proiect Prioritar 4 ..... 120**

<b>6.4</b>	<b>Tren de Mare Viteză .....</b>	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.4.1	Fundament .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.4.2	Cerere .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.4.3	Dimensiuni.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.4.4	Poziționare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.4.5	Plan de Afaceri.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.4.6	Finanțare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.4.7	Cerințele aferente forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.4.8	Efectele ocupării forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.4.9	Implementare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.4.10	Management .....	127

**Proiect Prioritar 5 ..... 128**

<b>6.5</b>	<b>Tren / Tramvai Oraș.....</b>	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.1	Fundament .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.2	Cerere .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.3	Dimensiuni.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.4	Poziționare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.5	Plan de Afaceri.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.6	Finanțare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.7	Cerințele aferente forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.8	Efectele ocupării forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.9	Implementare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.5.10	Management .....	134

**Proiect Prioritar 6 ..... 136**

<b>6.6</b>	<b>Eficiența Energetică / Cartiere Active Energetic .....</b>	<b>137</b>
6.6.1	Fundament .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.6.2	Cerere .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.6.3	Dimensiuni.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.6.4	Poziționare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.6.5	Plan de Afaceri.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.6.6	Finanțare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.6.7	Cerințele aferente forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.



6.6.8	Efectele ocupării forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.6.9	Implementare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.6.10	Management .....	143
<b>Proiect Prioritar 7 .....</b>		<b>144</b>
<b>6.7</b>	<b>Gestionarea Energiei / Transformarea Deșeurilor în Energie .....</b>	<b>145</b>
6.7.1	Fundament .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.7.2	Cerere .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.7.3	Dimensiuni .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.7.4	Poziționare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.7.5	Plan de Afaceri .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.7.6	Finanțare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.7.7	Cerințele aferente forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.7.8	Efectele ocupării forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.7.9	Implementare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.7.10	Management .....	151
<b>Proiect Prioritar 8 .....</b>		<b>152</b>
<b>6.8</b>	<b>Noul centru (noile centre) pentru Vizitatori .....</b>	<b>153</b>
6.8.1	Fundament .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.8.2	Cerere .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.8.3	Dimensiuni .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.8.4	Poziționare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.8.5	Plan de Afaceri .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.8.6	Finanțare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.8.7	Cerințele aferente forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.8.8	Efectele ocupării forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.8.9	Implementare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.8.10	Management .....	158
<b>Proiect Prioritar 9 .....</b>		<b>159</b>
<b>6.9</b>	<b>Zonele Verzi .....</b>	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
6.9.1	Fundament .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.9.2	Cerere .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.9.3	Dimensiuni .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.9.4	Poziționare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.9.5	Plan de Afaceri .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.9.6	Finanțare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.9.7	Cerințele aferente forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.9.8	Efectele ocupării forței de muncă .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.9.9	Implementare .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.9.10	Management .....	165
<b>Proiect Prioritar 10 .....</b>		<b>166</b>
<b>6.10</b>	<b>Reabilitarea Zonelor Centrale ale Orașului .....</b>	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
6.10.1	Fundament .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.10.2	Cerere .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.10.3	Dimensiuni .....	Fehler! Textmarke nicht definiert.



6.10.4	Poziționare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.10.5	Plan de Afaceri.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.10.6	Finanțare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.10.7	Cerințele aferente forței de muncă.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.10.8	Efectele ocupării forței de muncă.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.10.9	Implementare.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
6.10.10	Management.....	171
<b>Annex 1 Dezvoltarea Zonei Verzi.....</b>		<b>172</b>
<b>Annex 2 Analiza SWOT.....</b>		<b>173</b>
<b>Plan Cadru Partea a 3-a.....</b>		<b>174</b>
<b>Plan Cadru Partea a 4-a.....</b>		<b>175</b>

## Lista de Abrevieri

CBC	Cooperare Transfrontalieră
CBIB	Construirea Instituției Transfrontaliere
CfP	Cerere de Oferte
Consortiu	PAN PLAN-LASSY-BULPLAN Consortiul Planului Cadru ERGO
CSP	Documentul Strategiei de Țară
EC	Comisia Europeană
EIB	Banca Europeană de Investiții
ENPI	Instrumentul pentru Regiunea Europeană și Parteneriat
ERDF	Fondul European de Dezvoltare Regională
EU	Uniunea Europeană
FTE	Angajați cu Normă Întreagă
GDP	Produsul Intern Brut
HR	Resurse Umane
HRM	Administrarea Resurselor Umane
ISO	Organizația Internațională pentru Standardizare
JMS	Structuri de Administrare Comune
KC	Provocare Principală
KE	Expert Principal
MW	Megawat
NGO	Organizație Non-Guvernamentală
PCM	Administrarea Ciclului Proiectului
PPP	Parteneriat Public-Privat
PSC	Comitetul de Coordonare al Proiectului
QA	Asigurarea Calității
QC	Controlul Calității
OS	Structuri Operaționale
ROI	Rentabilitatea Investiției
SME	Întreprinderi Mici și Mijlocii
SWOT	Puncte Tari, Puncte Slabe, Oportunități și Amenințări
TA	Asistență Tehnică
TOR	Termeni de Referință
UNECE TER	Comisia Economică a Națiunilor Unite pentru Europa - Proiectul Feroviar Trans-European
USP	Propunere Unică de Vânzare





## Tabelul de Ilustrații

DIAGRAMA 1: WWW.DANUBE-REGION.EU/PAGES/PRIORITIES.....	19
DIAGRAMA 2: PROCESUL PROFESIONAL DE EVALUARE A PROIECTULUI .....	93
DIAGRAMA 3: INAUGURAREA PODULUI ÎNAINTE DE ANUL 2020 NU ESTE REALISTĂ .....	118
DIAGRAMA 4: UV&P 2010: SUGESTIA INTRODUCERII GESTIONĂRII SUSTENABILE A DEȘEURILOR .....	148
IMAGINEA 1: RUSE/GIURGIU INTERSECȚIE MAJORĂ PENTRU TOATE PROBLEMELE DE TRANSPORT DIN ÎNTREAGA REGIUNE. ....	20
IMAGINEA 2: TOATE MODALITĂȚILE DE TRANSPORT INCLUSIV NAVAL, AERIAN, FERVIAR ȘI RUTIER. ....	21
IMAGINEA 3: POZIȚIILE EVALUATE ȘI SUGERATE PENTRU MEGA-LOCAȚIILE DIN RUSE ȘI GIURGIU .....	100
IMAGINEA 4: INCUBATOARE DE AFACERI TRANSFRONTALIERE.....	108
IMAGINEA 5: NOUL POD (NOILE PODURI) TREBUIE SĂ FIE POZIȚIONATE PARALEL ȘI ÎN PARTEA DE EST A CELUI DEJA EXISTENT. ....	116
IMAGINEA 6: NOUA RUTĂ NECESITĂ DOUĂ LINII DE CALE FERATĂ BIDIRECȚIONALE, PARALELE ȘI COMPLET ELECTRIFICATE. ....	124
IMAGINEA 7: CONEXIUNEA INTERURBANĂ ÎNTRE ORAȘELE RUSE ȘI GIURGIU. ....	132
IMAGINEA 8: TRIMESTRE ENERGETICE ACTIVE.....	140
IMAGINEA 9: CETRE PENTRU VIZITATORI .....	156
IMAGINEA 10: ZONE VERZI DE RECREERE ÎN AMBELE ORAȘE.....	163
IMAGINEA 11: STRUCTURILE DIN ZONELE CENTRALE ALE ORAȘELOR TREBUIE SĂ FIE CONDENSATE ÎN BLOCURI URBANE COMPACTE... ..	169

## Note și Declarații

### *Note preliminare*

La începutul acestui an (2012), consorțiul PAN PLAN-LASSY-BULPLAN (denumit în continuare „Consortiul”), ca urmare a depunerii celei mai bune oferte pentru realizarea Planului Cadru ERGO, a fost numit de către Municipiul Ruse să elaboreze Planul Cadru ERGO, pe baza evaluării realizate de către un comitet de evaluare cu o structură specifică.

Ulterior a fost începută activitatea cuprinzătoare. Informațiile, documentele și alte materiale, cum ar fi planurile și hărțile, au fost colectate și organizate. Această activitate a continuat, ca urmare a deciziei din mai de a refuza contestația unui competitor.

În iunie 2012, o întreagă săptămână a fost alocată unui program încărcat, ce a inclus vizite la locații și discuții cu departamentele municipale din Ruse și Giurgiu (împreună cu întâlnirea cu primarii din Ruse și Giurgiu și vice-governatorul Provinciei Ruse), cât și ateliere de lucru cu privire la modul în care trebuie structurată dezvoltarea regiunii europene Ruse-Giurgiu și selectate Proiectele Prioritare.

Acum avem plăcerea de a prezenta Planul Cadru ERGO, furnizând astfel toate informațiile, direcțiile și consultanța solicitate de către TOR (Termenii de Referință).

### *Declarații*

Planul Cadru ERGO furnizează unele caracteristici principale ce fac ca acest proiect să fie unic și destul de inovator în ceea ce privește mesajul său politic:

- Planul Cadru ERGO este prima colaborare ce subliniază dezvoltarea infrastructurii transfrontaliere.
- Planul Cadru ERGO a devenit un document comun a două orașe independente și de sine stătătoare, ce au dimensiuni diferite, utilizează limbi diferite (chiar și alfabet).
- Planul Cadru ERGO, este deci un proiect european real ce reprezintă o legătură nu doar peste Dunăre, ci și între diferențele de obiceiuri și conflictele ce ar putea apărea între naționalități diferite și tradiții locale.



O astfel de abordare politică complet nouă necesită răspundere maximă și sensibilitate. Noi – în calitate de consorțiu compus din companii și specialiști din Bulgaria, România și Austria – cunoaștem foarte bine aceste cerințe și am reușit să ne desfășurăm activitatea în conformitate cu astfel de așteptări.

În plus, au existat principiile de bază pe care noi le-am urmat conform convingerii noastre și drept urmare am respectat standardele europene și internaționale:

- Toate propunerile noastre trebuiau să susțină mai întâi locuitorii din Ruse și Giurgiu; a trebuit să respectăm solicitările beneficiarilor individuali.
- Protejarea mediului înconjurător împreună cu conservarea naturii și tuturor zonelor verzi, au avut prioritate în fața cerințelor tehnice.
- Deși soluțiile tehnice comune sunt subliniate în mod pozitiv, acestea nu crează necesitatea uniformității celor două orașe. Deși identitatea culturală și perspectiva trec printr-un proces continuu de modificare automată, caracterele individuale ale lui orașelor Ruse și Giurgiu au fost respectate.

Toate considerentele și structurile de planificare s-au bazat pe principiile mai sus menționate ca reprezentând cadrul obligatoriu în ceea ce privește realizarea Planului Cadru ERGO.

Ruse/Giurgiu, 10 august 2012

Peter Schneyder

În numele Consorțiului PAN PLAN-LASSY-BULPLAN



# ERGO

## Plan Cadru Partea 1

# 1 Introducere

## 1.1 Obiective

Obiectivele generale ale Planului Cadru ERGO sunt definite în TOR (Termenii de Referință) împreună cu obiectivele esențiale complementare:

- De a pune la dispoziție un compendiu integrat de linii diriguitoare și obiective care să reprezinte baza unei dezvoltări eficiente pentru întreaga regiune de frontieră dintre Ruse și Giurgiu, oferind astfel un concept integrat pentru toate tipurile de infrastructură economică, tehnică și de socială și toate cerințele urbane (planificare urbană, imobiliare, zone verzi și probleme de mediu, etc.);
- De a descrie în jur de 10 Proiecte Prioritare ce rezultă din verificarea și evaluarea Planului Cadru ERGO.

Ca urmare a acestei abordări generale, am încercat să facem ca Planul Cadru ERGO să nu fie pur și simplu un studiu ci un ghid valid pentru dezvoltarea comună a regiunii europene Ruse-Giurgiu. Drep urmare Planul Cadru ERGO este un rezumat al unui program de implementare complet.

Acum este rândul municipiilor Ruse și Giurgiu să pună în aplicare concluziile și recomandările, transformându-le într-o componentă obligatorie a planurilor de dezvoltare, autorizând astfel punerea în aplicare a respectivelor reglementări și implementând Proiectele Prioritare identificate și pregătite în mod clar.

Din punctul nostru de vedere, o anumită condiție a TOR – de a îndeplini cerințele tuturor grupurilor țintă în cauză (definite ca fiind cetățenii, antreprenorii, politicienii, administratorii publici și beneficiarii specifici precum artiștii, etc.) – poate fi îndeplinită de către acest produs. Mai precis, grupurile țintă au fost implicate în întregul proces de evaluare, asigurând faptul că soluțiile Planului Cadru îndeplinesc cerințele corespunzătoare și vor fi acceptate de către o majoritate importantă din ambele orașe.

Toate aspectele mai sus menționate subliniază faptul că Planul Cadru ERGO nu trebuie să reprezinte un scop în sine. Acesta ar trebuie să aibă mai degrabă rolul unui instrument corespunzător pentru furnizarea de linii diriguitoare clare cu privire la următorii pași către dezvoltarea succesivă a orașelor Ruse și Giurgiu împreună, în cadrul unei regiuni europene, cuprinzând o rază de cel puțin 100 km (incluzând și orașul București) și o populație de peste trei milioane de oameni.

Bunăstarea oamenilor – indiferent dacă aceștia aparțin clasei muncitoare (inclusiv șomerii), copii, bătrânii, bolnavii, oamenii cu dizabilități sau care



necesită îngrijiri – a fost deasupra dezvoltării planificării. Această prioritate a trebuit să fie echilibrată cu mare grijă cu toate condițiile necesare îmbunătățirii economice.

Cultura, pe scurt, reprezintă modul în care noi trăim. Aceasta include modul în care interacționăm cu ceilalți; respectăm patrimoniul cultural și toate tipurile de artă și artiști; ne bucurăm de sport, activ și pasiv; și tratăm natura și mediul. Aceasta reprezintă o problemă sensibilă și cuprinzătoare pentru planificare. Obligația noastră cu privire la aceasta a fost aceea de a facilita toate lucrurile, pe de-o parte, și de a evita toate posibilele întreruperi, pe de altă parte. Orice alt lucru ce nu poate fi planificat va trebui să fie realizat de către cetățenii din Ruse și Giurgiu, într-un cadru general bine definit al Planului Cadru ERGO.



## 1.2 Structura Planului Cadru ERGO

Planul Cadru ERGO are menirea de a deveni un ghid comun pentru toate deciziile viitoare de dezvoltare a municipiilor și provinciilor din Ruse și Giurgiu. Tocmai de aceea acesta a fost compus și structurat astfel încât să poată fi utilizat pentru activitatea de zi cu zi. Cel puțin, șefii de departamente ai administrației publice trebuie să dețină o copie a acestuia pe birou, la care să poată face referire în orice moment.

Pentru a atinge acest rezultat am structurat rezultatul după cum urmează:

- Manual - ce conține toate analizele, recomandările, etc.;
- Profilele Proiectelor - ce oferă o definiție clară a Proiectelor Prioritare;
- Setul de hărți generale;
- Dosarul cu hărți - ce furnizează o serie de digrame și hărți diferite;
- GIS complet și integrat (Sistem de Informare Geografic) atât pentru orașul Ruse cât și pentru orașul Giurgiu.

Această clasificare principală este complet aliniată la TOR și definește în același timp diferite părți ale conținutului solicitat. În plus, instrucțiunile ușoare și clar definite necesare diferitelor aspecte sunt prezentate pentru fiecare pas de dezvoltare în parte. Acești parametri oferă o bază pentru deciziile cu privire la proiectele de infrastructură, autorizațiile de construcție și reglementări din diferite domenii cât și pentru toate celelalte acțiuni de dezvoltare.

Conform cerințelor prevăzute în TOR pentru Planul Cadru ERGO, estimările convingătoare și realiste referitoare la creșterea comercială trebuie să fie prezentate înainte de a se începe planificarea în sine. Tocmai de aceea, s-a pus un accent special pe această activitate.

În paralel, o analiză cuprinzătoare a stării actuale a diferitelor infrastructurii tehnice sau sociale sau a diferitelor ghiduri de dezvoltare, a fost realizată în conformitate cu cerințele detaliate prevăzute în TOR.

Ca urmare a rezultatelor acestor analize, a fost evaluat profilul strategic pe baza faptelor evidente și opțiunilor dovedite.

Infrastructura tehnică și socială va trebui să fie ajustată conform cerințelor evaluate. Aceasta este o atribuție a arhitecților și a celor ce se ocupă de planificarea urbană în cadrul implementării Planului Cadru ERGO, indiferent dacă aceștia acționează la nivel public sau privat.



Toate problemele ce țin de sectorul imobiliar au legătură atât cu persoanele fizice cât și cu întreprinderile. A fost dezvoltată o gamă variată de propuneri atât pentru locuințe cât și pentru locațiile industriale. O alocare de spațiu bine structurată, având reglementări de construcție bine definite ar trebui să fie acum aprobată de către Consiliile Municipale, pentru a obține cele mai bune rezultate pentru această parte a Planului Cadru ERGO, ce afectează toate persoanele în cauză.

## 1.3 *Considerații generale*

### 1.3.1 De ce planificarea transfrontalieră?

Înainte de a începe acest proiect, este necesar să înțelegem argumentele orașelor Ruse și Giurgiu și motivul pentru care acestea ar trebui să lucreze împreună în dezvoltarea viitoare. Este evident faptul că această decizie se bazează pe o convingere politică și nu pe o emoție trecătoare.

Desigur, Ruse și Giurgiu – două orașe situate la o punct de interesție al Dunării, important din punct de vedere istoric – lucrează împreună într-o oarecare manieră de câteva secole. Însă, acest lucru nu justifică motivele începerii planificării comune. În prezent, mult prea des multe hărți și planuri de dezvoltare sunt întrerupte la granițe pentru a nu încălca suveranitatea unui alt stat.

Explicația corectă este aceea că orașele Ruse și Giurgiu și-au extins abordarea de la o perspectivă locală, regională și națională la o nouă dimensiune ce oferă prioritate cerințelor europene și internaționale. Această abordare prevăzătoare a avut prioritate în cadrul domeniului de aplicare al activității noastre.

### 1.3.2 Dunărea: linie de conexiune sau separare?

Din punct de vedere geografic, Dunărea separă Bulgaria de România; Ruse de Giurgiu. Podul deja existent, fiind în momentul de față singurul dintre cele două țări, demonstrează faptul că a existat comerț și schimb pentru mai mult de 50 ani, dintre care în ultimii 4 ani ambele țări au fost membre ale Uniunii Europene. Se așteaptă în curând accesul nerestricționat în temeiul Acordului Schengen.

Locuitorii orașelor Ruse și Giurgiu se pot privi unii pe ceilalți peste râu iar influența comună și schimbul sunt evidente. Opțiuni noi, libertăți și înțelegere reciprocă, nu doar datorită îmbunătățirilor și cunoștințelor lingvistice. Ambele țări s-au intitulat regiune europeană, ceea ce dovedește faptul că există o tendință clară către un viitor proiectat și realizat în colaborare. Toți acești indicatori subliniază faptul că dorința de legătură de-a lungul Dunării a cucerit orice alte diviziuni istorice.

### 1.3.3 Cooperarea versus competiție?

Este o lege o naturii ca atunci când există un câștig, toate părțile implicate vor încerca să primească cea mai mare parte, indiferent de motiv. Fără îndoială că acest lucru se va aplica și în cazul orașelor Ruse and Giurgiu, în special în ceea ce privește atragerea de companii internaționale care să își constituie unități de producție pe partea lor a Dunării. Acest lucru nu poate și nu trebuie să fie evitat: competiția face ca ambele părți să fie puternice.

Totuși, Planul Cadru ERGO definește anumite zone de operare în care fie toate activitățile ar trebui să fie stabilite de comun acord sau nu este nevoie de coordonare. Ambele orașe au fost deja de acord cu planificarea comună și implementarea tuturor aspectelor majore de transport: cuprinzând puncte de trecere optime peste Dunăre; modalitatea de aliniere a căilor ferate și autostrăzilor; modalitatea de dezvoltare a porturilor pe Dunăre pe malurile de nord și de sud.

Pe de altă parte trebuie să realizăm faptul că toate aspectele culturale și serviciile sociale vor fi dezvoltate și trebuie să fie dezvoltate independent, excepție făcând poate coordonarea și promovarea comună a diferitelor programe de evenimente sub marca întregii regiuni europene. Vor exista totodată anumite cazuri de activități publice exploate în comun.

Provocarea mai mare va fi aceea de a adopta sugestiile noastre cu privire la transport sau turism. Este cunoscut faptul că banii sunt alocați mai des regiunii Dunării unde navele, autobuzele sau trenurile ajung și se opresc. Din experiența noastră în cadrul diferitelor proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii, am învățat faptul că distragerea atenției de la asemenea potențiale surse de disidență poate pune în pericol întregul proiect. Tocmai de aceea, am furnizat un model care să fie satisfcător pentru ambii parteneri: unitățile comune de activitate în aceste regiuni vor garanta venit ambelor părți indiferent de punctul de sosire. A fost o plăcere să aflăm că atât primarul orașului Ruse cât și primarul orașului Giurgiu sunt de acord cu această idee, evitând astfel concurența dezastruoasă.

În orice caz, aceste argumente vin să demonstreze faptul că elaborarea Planului Cadru ERGO nu a reprezentat pur și simplu un exercițiu birocratic, ci o încercare de implicare directă în vederea soluționării tuturor acestor aspecte practice, împreună cu pregătirea schițelor și recomandărilor. Am început prin a lua taurul de coarne; acum, municipiile Ruse și Giurgiu trebuie să se implice împreună în această provocare.

## 1.4 Uniunea Europeană și Relațiile Internaționale

Din momentul în care Bulgaria și România au devenit membre ale UE, abordarea naționalistă anterioară a fost înlocuită de către o un mod de gândire și de acțiune într-un orizont mai larg. Fără îndoială, aderarea la UE necesită acceptarea unui număr mare de condiții la nivel european. Pe de altă parte, Bulgaria și România sunt sprijinite foarte mult de către comunitatea națiunilor membre. Planul Cadru ERGO trebuie să asiste deschiderea unei oportunități de avantaj și profit maxim ca urmare a acestui parteneriat.

Poziția Bulgariei cât și a României la granițele externe ale UE le va implica automat în problemele internaționale. Chiar și pentru regiunea europeană Ruse-Giurgiu, acest aspect ar trebui să fie considerat ca un potențial avantaj, în special în ceea ce privește poziționarea țărilor în vecinătatea bazinului Mării Negre.

Pentru a sublinia faptul că aceste considerente nu sunt pur și simplu teoretice ci opțiuni tangibile pentru Ruse și Giurgiu, am prezentat câteva exemple în secțiunea următoare.

### 1.4.1 Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării (EUSDR)

Strategia este organizată și structurată în 11 Zone Prioritare (PA) separate:

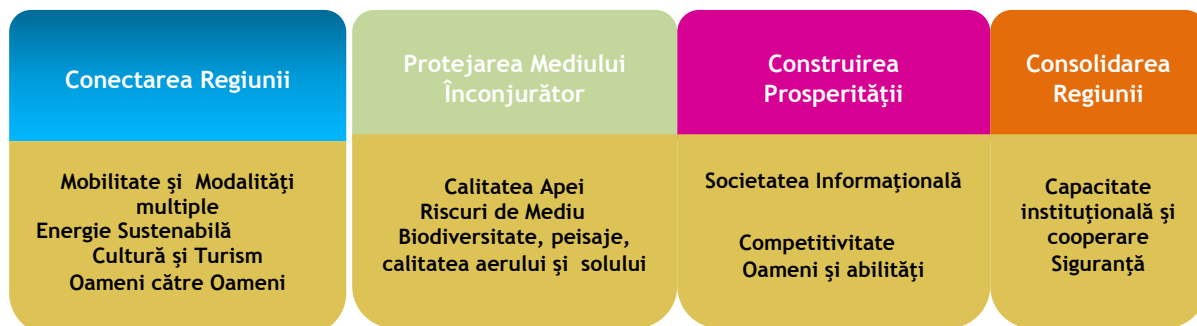
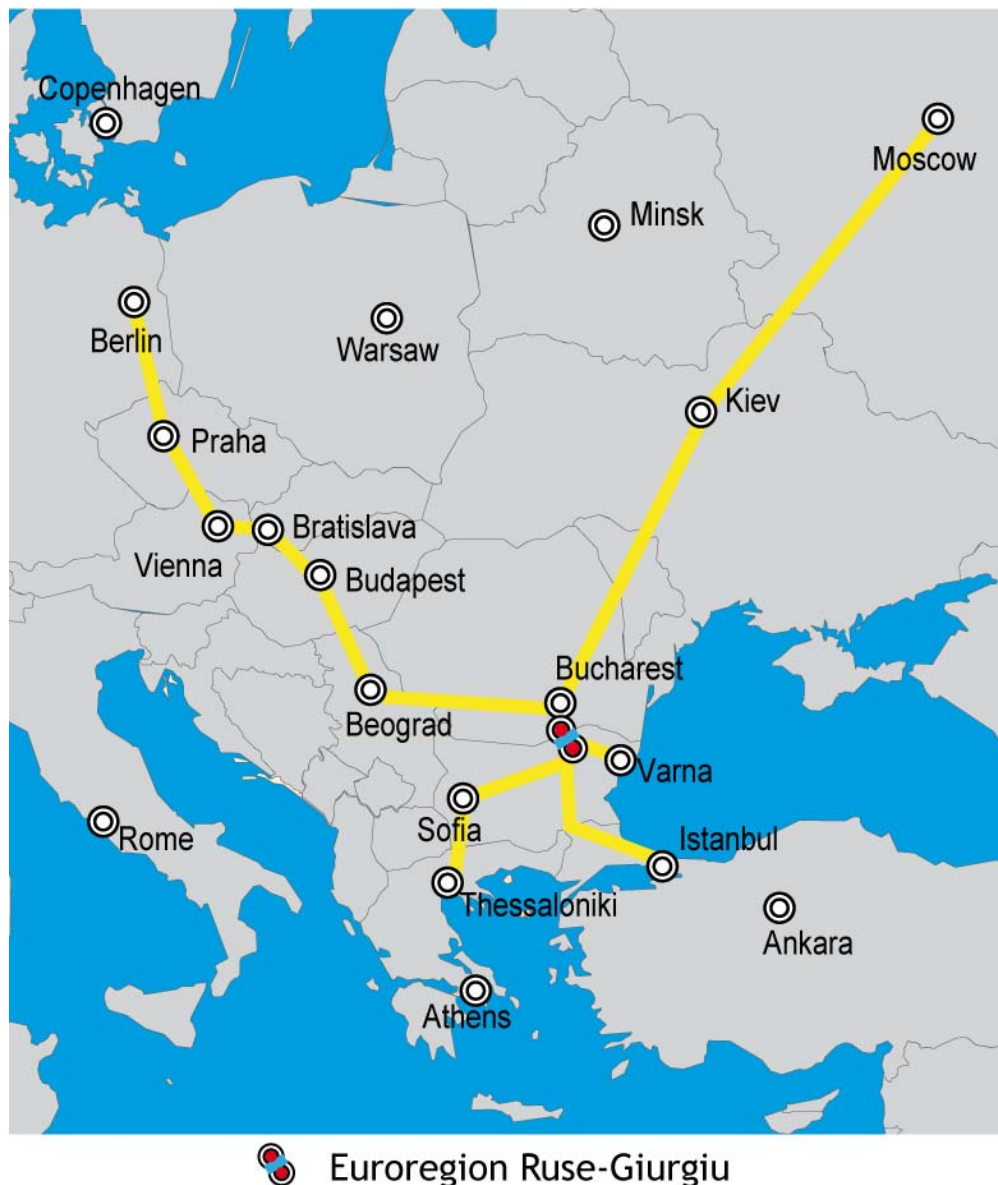


Diagrama 1: [www.danube-region.eu/pages/priorities](http://www.danube-region.eu/pages/priorities)

Bulgaria este implicată în PA 3 și 11, România în PA 1a, 3 și 5. De exemplu, orașul Viena, administrează PA 10. Datorită acestor responsabilități, ce evidențiază faptul că turismul și cultura pentru întreaga regiune a Dunării se află în mâinile României și Bulgariei, există foarte multe opțiuni de cooperare bilaterală sau pentru realizarea de proiecte separate.

## 1.4.2 Coridoarele de Transport ale CE



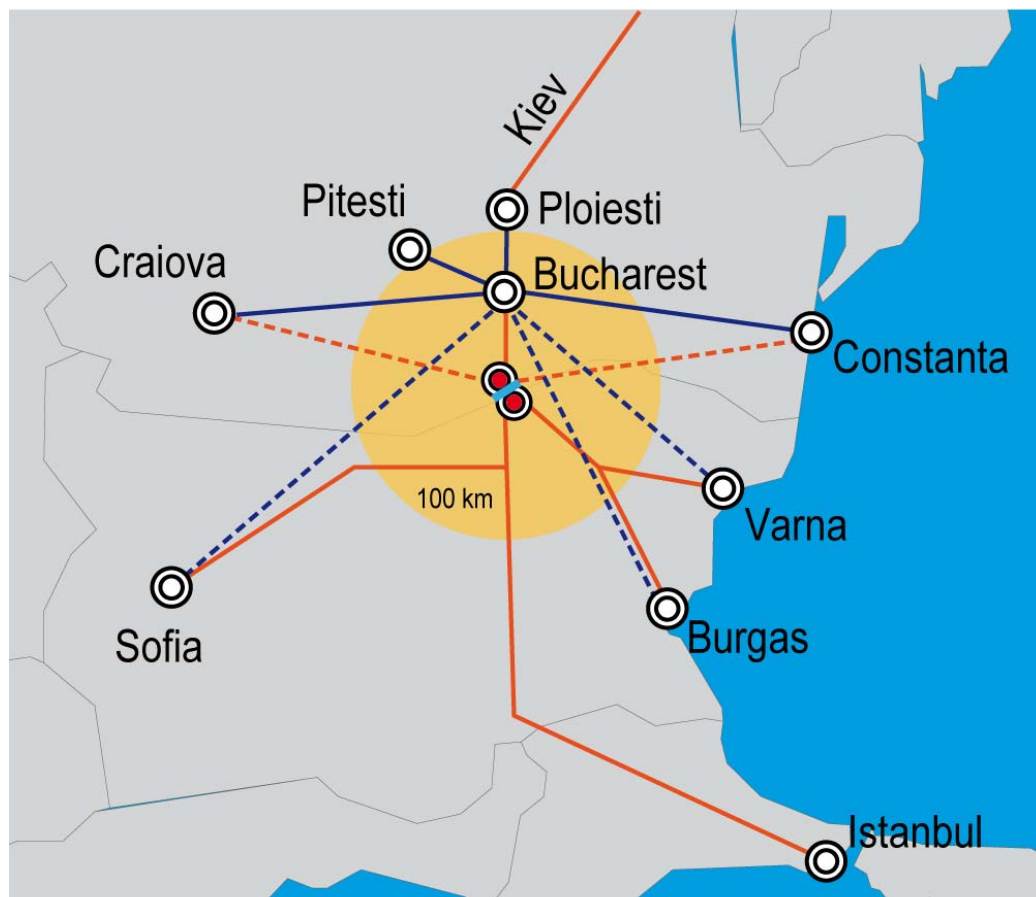
Imaginea 1: Ruse/Giurgiu în calitate de punct de intersecție majoră pentru aspectele de transport din întreaga regiune.

În cadrul Rețelei Trans-Europene (TEN), structurată deja cu câțiva ani în urmă, Dunărea a fost definită ca reprezentând o linie de transport independentă (Coridorul 7). Intersecția liniei de nord-sud, de la Helsinki către Grecia sau Turcia (Coridorul 9[4]), la Ruse/Giurgiu subliniază importanța acestei locații în sine în ceea ce privește problemele de transport din întreaga regiune.



După câteva eforturi pentru îmbunătățirea calității și capacității Dunării, în calitate de cale navigabilă majoră în Europa în prima jumătate a ultimului deceniu, încetinirea procesului de dezvoltare este evidentă, ca urmare a unei întârzieri mari cauzate de către criza financiară globală ce a început în anul 2008. Anul trecut, a fost aprobată o nouă Strategie a UE pentru regiunea Dunării și se pare că în momentul de față există posibilitatea transformării regiunii Ruse/Giurgiu într-un centru operațional pentru acest program. Până în prezent a fost stabilit doar un program general; deci există în continuare oportunitatea de a prelua rolul de conducere în ceea ce privește Strategia Dunării, cât și poziționarea unor acțiuni viitoare în cadrul acestei rubrici.

### 1.4.3 Nodurile Principale / Zonele Metropolitane



 Euroregion Ruse-Giurgiu

Imaginea 2: Unul din obiectivele principale ale Planului Cadru ERGO a fost acela de a aborda toate modalitățile de transport, inclusiv naval, aerian, feroviar și rutier.



Un obiectiv principal al Strategiei UE pentru regiunea Dunării este acela de a implementa așa numitele „noduri principale” pentru dezvoltarea de-a lungul Dunării. Deși până în momentul de față astfel de noduri nu au fost clar definite, este evident faptul că orașele Ruse și Giurgiu reprezintă împreună unul din cele mai importante puncte de interes.

În orice caz, ideea principală din spatele acestei strategii (nu doar orientarea sa către aspectele de transport) va reprezenta un avantaj pentru dezvoltarea generală a regiunii europene. Indiferent de „nodurile principale” ce sunt selectate într-un final de-a lungul Dunării, strategia este ca acestea să devină un nucleu pentru măsurile cuprinzătoare care să permită în întreaga regiune. Acest aspect este afectat de către obiectivul PA 10 (de care este responsabil orașul Viena), „Promovarea unei rețele de zone metropolitane și sisteme de orașe.”

Faptul că, orașele Ruse și Giurgiu sunt situate la punctul de intersecție al celui mai important trafic internațional, furnizează o bază pentru dezvoltarea economică – nu doar datorită Dunării, ci în special în ceea ce privește conexiunea nord-sud de la Kiev (via București) către Istanbul și Aleksandropolis/Salonic. De aceea, unul din obiectivele principale ale Planului Cadru ERGO a fost acela de a aborda toate modalitățile de transport, inclusiv naval, aerian, feroviar și rutier; cu o orientare deosebită către îmbunătățirea transportului public.

Alături de acest aspect de infrastructură, provocarea principală a fost (și este) aceea de a determina modul în care pot fi utilizate aceste opțiuni și avantaje în vederea atragerii întreprinderilor mari care să își poziționeze unitățile de producție în cadrul nodului Ruse/Giurgiu. Toate celelalte aspecte, în special soluțiile aferente nevoilor sociale, depind de consolidarea economiei locale.

## 1.5 Metodologie

Asigurăm faptul că procesele noastre răspund cu succes la provocările generate de următoarele priorități orizontale:

- Promovarea sau armonizarea activităților la nivel european, național și regional în ceea ce privește ambele țări, și coeziunii și complementarității internaționale în ceea ce privește toate obiectivele și standardele;
- Promovarea vizibilității și prezentarea întregului proces de dezvoltare al Planului Cadru ERGO Master-Plan și al activităților ce rezultă din acesta, conform TOR și liniilor diriguitoare ale UE în ceea ce privește campaniile de conștientizare.

Conform acestor priorități și propriilor principii, documentul rezultat este un document valid și un ghid universal acceptat, ce furnizează un catalog de acțiuni clar definite, ce sunt specifice, practice și măsurabile în ceea ce privește desfășurarea acestora.

Primul nostru obiectiv principal a fost acela de a asigura punerea în aplicare a contractului (conform calității, perioadei și bugetului solicitate) prin încheierea unui acord comun între orașele Ruse și Giurgiu cu privire la obiectivele comune. Acest obiectiv a putut fi atins deoarece toate părțile implicate sunt dispuse și au capacitatea de a colabora și (în ciuda presiunii de timp) au putut fi realizate fără întârziere organizarea, procedurile și documentația.

Abordarea noastră în ceea ce privește implementarea a fost orientată către chestiunile cheie principale, la care se face referire în Secțiunea 1 a TOR punându-se accent pe următoarele:

- Perioada inițială – cu activitățile principale aferente, de colectare și analizare a informațiilor plus implementarea unei comunicări transfrontaliere adecvate – a fost foarte importantă pentru realizarea cu succes. Experiența vastă, acumulată în cadrul proiectelor în derulare sau anterioare, a facilitat pregătirile noastre; ne-a ajutat să evităm problemele; și să pregătim într-o manieră extrem de eficientă echipa și toate rapoartele acesteia. Abordarea noastră a fost aceea de a constitui un management foarte puternic și eficient în etapa inițială pentru a asigura cele mai bune relații posibile cu beneficiarii. Această inițiativă a generat comunicarea pozitivă dintre echipa noastră și toți beneficiarii, în vederea stabilirii celor bune canale de cooperare pentru implementării activităților proiectului.
- Inițial a fost realizat un plan de lucru detaliat al tuturor activităților necesare. În cadrul acestui proces am stabilit întâlniri cu beneficiarii și alți alte părți implicate relevante pentru a asigura o înțelegere comună a

așteptărilor ce urmau să fie propuse la final. Astfel, am asigurat un nivel ridicat de implicare al tuturor membrilor echipei în cadrul procesului aferent proiectului, cât și din partea beneficiarilor relevanți, pentru a consolida sentimentul de proprietate cu privire la rezultatele proiectului, cât și pentru a asigura sustenabilitatea.

- Administrarea eficientă a proiectului a fost facilitată în general de către disponibilitate și împărtășirea informațiilor de încredere. Transparența necesară, deschiderea și ușurința utilizării informațiilor relevante și actualizate, ca bază a deciziilor de planificare și management, au fost asigurate prin intermediul unui sistem informațional intern de monitorizare a proiectului. Informațiile colectate au fost consolidate și publicate în mod regulat în cadrul rapoartelor intermediare și finale.

În vederea administrării Provocărilor Principale, identificate ca fiind

- Disponibilitatea informațiilor, datelor și documentelor (KC 01.)
- Coordonarea transfrontalieră (KC 02.)
- Activitatea echipei internaționale (KC 03.)

metodologia noastră s-a bazat pe următoarele patru zone:

1. Identificarea imediată a și stabilirea de persoane de contact cu partenerii și sursele de informare în cadrul municipiilor Ruse și Giurgiu, și în cadrul instituțiilor guvernamentale din Bulgaria și România; instituirea unei rețele de comunicare solide între partenerii locali și membrii Consorțiului;
2. Stabilirea de structuri de comunicare transparente și ușor de utilizat, definind astfel standardele general acceptate de reacție și răspuns; eliberarea complementară a documentelor centralizate și a unei platforme de informare accesibile tuturor membrilor echipei pentru a asigura informațiile actualizate;
3. Stabilirea unui plan de lucru cuprinzător și detaliat care să definească responsabilitățile aferente diferitelor pachete de lucru, conform unui program stabilit în conformitate cu TOR;
4. Un program de ateliere de lucru bine stabilit (în cadrul Consorțiului dar și împreună cu reprezentanții orașelor Ruse și Giurgiu) în calitate de platforme de discuții corespunzătoare tuturor aspectelor de planificare și evaluare.

## 1.6 Consorțiu

După evaluarea cu atenție a Termenilor de Referință, am structurat și am completat echipa astfel încât aceasta să se adreseze într-o manieră cuprinzătoare tuturor serviciilor, atribuțiilor, sarcinilor și responsabilităților necesare prevăzute în TOR, luând în considerare calificarea și experiența.

Abordarea noastră generală cu privire la implementarea contractului, se bazează, drept urmare, pe:

- Experiența vastă în planificarea urbană și arhitectură, planificarea strategică a infrastructurilor economice, tehnice și sociale;
- Competențe specifice atât în ceea ce privește gestionarea echipelor internaționale cât și cooperarea cu instituțiile și administrațiile publice naționale și regionale;
- Accent pe propunerea și selectarea celor mai bine calificați specialiști pentru echipă, în vederea asigurării performanței cu privire la elementele cheie selectate pentru atingerea obiectivelor și obținerea rezultatelor.

### 1.6.1 Experiența consorțiului

Partnerii Consorțiului au o experiență vastă și seturi de competențe complementare pentru a putea acoperi aspectele complexe ale proiectului din toate unghiurile posibile. Abordarea noastră se bazează deci pe această expertiză:

- Proiectare urbană și arhitectură
- Planificare strategică pentru toate tipurile de infrastructură
- Dezvoltare regională
- Amenajare teritorială și amenajarea zonelor verzi
- Pregătirea proiectului și capacitatea de management
- Campaniile de conștientizare
- Administrarea proiectelor de asistență tehnică complexe

Aceste măsuri asigură un mediu optim pentru obținerea celor mai bune rezultate în ceea ce privește realizarea Planului Cadru ERGO. Datorită experienței directe disponibile și specialiștilor furnizați de către Consorțiu, am putut atinge toate obiectivele prevăzute de către TOR ce fac referire la partea de conținut. Drept urmare, toate provocările cheie sunt soluționate de către diferitele aspecte de implementare cauzate de către circumstanțele specifice ale planificării transfrontaliere.

În ciuda perioadei oarecum limitate și resurselor financiare furnizate de către acest proiect, cât și gamei variate de cerințe necesare în vederea



obținerii rezultatelor așteptate, am reușit să organizăm planificarea și cooperarea astfel încât să obținem raport calitate-preț, în maniera prevăzută de către TOR.

### 1.6.2 Structura Consorțiului

Consoțiul de consultanți contractat pentru realizarea Planului Cadru ERGO este compus din următorii trei parteneri:

PAN PLAN, Viena/Austria

BULPLAN, Sofia/Bulgaria

LASSY Architects, Linz/Austria

Fiecare partener și-a asumat responsabilitatea pentru diferite părți ale conținutului Planului Cadru ERGO și, în paralel, pentru sarcini specifice cu privire la cerințele fluxului de lucru. Independent de această structură organizațională, fiecare specialist din cadrul echipei internaționale a contribuit la capitole specifice sau la aspecte aferente planificării cadru.

Drept urmare, împărțirea responsabilităților a fost realizată după cum urmează:

#### PAN PLAN

Partner Principal; coordonare și comunicare în cadrul echipei

Aspectele legate de partea economică (Profilul Strategic, Infrastructura Economică)

Proiectele de Investiții Prioritare (Identificarea, Definirea, Analiza Profilului)

#### BULPLAN

Cooperare cu autoritățile locale și naționale din Bulgaria și România

Administrarea Etapei de Analiză

Infrastructura Tehnică

Infrastructura Socială

#### LASSY

Planificarea Urbană și Amenajarea Teritorială

Dezvoltarea Imobiliară (Locuințe, etc.)





### 1.6.2 Echipa de Specialiști

Echipa de specialiști furnizată de către Consorțiu constă în aproximativ 20 de specialiști din Austria, Bulgaria și România, fiecare ocupându-se de cerințe specifice în elaborarea Planului Cadru ERGO. Conform competențelor prevăzute în TOR, specialiștii cheie sunt:

DELICHEV, Ivan	Arhitect, Specialist ICT
GANCHJEVA, Tcenka	Expert Termoficare și Aprovizionare cu Gaz Natural
GEORGIEV, Georgi	Inginer Navigare
HOFFELNER, Walter	Arhitect Internațional
HURDUC, Viorel	Arhitect, Proiectant Urban
KOLLER, Stephan	Inginer Financiar
KOSTOV, Dimitar	Arhitect
KRIVOSHAPKOVA, Gergana	Specialist Transport
LASSY, Günter	Proiectant Amenajare, Constructor
LASSY, Helga	Arhitect, Proiectant Urban
LUFTENSTEINER, Alfred	Arhitect, Proiectant Urban
MENDE, Johannes	Broker Informații, Editor
MILEV, Ilian	Specialist Ape și Canalizare
MOYANOV, Borislav	Specialist Financiar
MÜLLER, Anton	Arhitect Internațional
PARANOV, Georgi	Inginer Navigare
PASCU, Horatiu	Constructor
PASCU, Ramona	Arhitect, Proiectant Urban
PETROV, Veselin	Inginer Aprovizionare cu Electricitate
PETROVICH, Alexander	Arhitect, Proiectant Urban
RUSEVA, Krasimira	Inginer Telecomunicații
SCHNEYDER, Peter	Proiectant Strategic, Economist
SOBADJIEV, Georgi	Specialist Cadastru și Geodezie
STANEV, Plamen	Specialist Mediu
STAYNOV, Stefan	Arhitect, Proiectant Urban
VLADOVA, Anna	Coordonator, Inginer



Fiecare specialist furnizează o experiență profesională de lungă durată nu numai în domeniul specific de activitate, ci și în alte domenii. Această structură permite sprijinul reciproc la toate nivelurile și în cadrul tuturor etapelor Planului Cadru ERGO, asigurând drept urmare rezultate remarcabile.

În timpul selectării întregii echipe, accentul nu a fost pus doar pe disponibilitatea unei experiențe internaționale ci și pe cunoștințe specializate cu privire orașele Ruse și Giurgiu. Această abordare a reprezentat baza optimă pentru cooperarea transfrontalieră în timpul activității aferente diferitelor capitole ale Planului Cadru ERGO.

Nu în ultimul rând, trebuie menționat faptul că, deși echipa noastră cuprinde în mare parte arhitecți și proiectanți urbani cu experiență mare, cunoștințele specifice pentru dezvoltarea economică și evaluarea proiectului sunt reprezentate în același timp la cel mai înalt nivel. Acest lucru a permis Planului Cadru ERGO să evalueze Proiectele Prioritare concrete, în maniera prevăzută de către TOR pentru a asigura faptul că importanța evaluării Proiectelor Prioritare concrete, în maniera prevăzută de către TOR, poate fi realizată prin intermediul Planului Cadru ERGO.



## 2 Secțiunea analitică

Obiectivul principal al analizei este acela de a indentifica părțile/zonle teritoriului regiunii europene, a căror soluționare a problemelor necesită implementarea unor instrumente integrate de dezvoltare și cel mai important - planificare integrată.

Subiectul analizei reprezintă o descriere generală a regiunii europene.

Analiza a fost realizată în conformitate cu Termenii de Referință și are drept obiectiv clarificarea influenței diferitelor componente asupra dezvoltării generale a regiunii europene.

Se bazează pe analizele existente ale aspectelor separate ale documentelor strategiei teritoriului regiunii europene cât și pe datele principale actualizate până în 2012 solicitate de către primarul orașului Ruse de la diferite organisme. Analiza detaliată a situației prezente este furnizată într-o anexă separată.

## 2.1 Contextul European pentru Pregătirea Planului Cadru

Contextul European în care este realizat Planul Cadru ERGO, este compus din mai multe strategii ale UE și documente de implementare. Cele mai semnificative dintre acestea sunt următoarele:

**Strategia Europa 2020 a Uniunii Europene conține trei priorități de dezvoltare:**

- Creșterea inteligentă: dezvoltarea unei economii bazate pe cunoștințe și inovație;
- Creșterea sustenabilă: promovarea unei economii mai eficiente din punct de vedere al resurselor, mai ecologică și mai competitivă;
- Creșterea cuprinzătoare: promovarea unei economii cu un nivel ridicat de ocupare al forței de muncă ce generează coeziune socială și teritorială.

**Obiectivele principale ale acestuia sunt:**

- 75% din populația cu vârste cuprinse între 20-64 de ani ar trebui să fie angajată.
- 3% din PIB-ul UE ar trebui să fie investit în Cercetare și Dezvoltare.
- Obiectivele "20/20/20" pentru climă și energie ar trebui să fie atinse (reducerea emisiilor periculoase / surse de energie regenerabilă / reducerea pierderii de energie).
- Pondere abandonului școlar timpuriu ar trebui să fie sub 10%; cel puțin 40% din generația tânără ar trebui să dețină o terță diplomă.
- Mai puțin de 20 de milioane de oameni ar trebui să fie expuși riscului sărăciei.

**Agenda Teritorială pentru UE-2020 stabilește obiectivul de „Coeziune teritorială pentru condiții mai armonizate și echilibrate în Europa”. Atingerea acestuia include luarea de măsuri în ceea ce privește următoarele priorități:**

- Promovarea dezvoltării teritoriale policentralizate și echilibrate;
- Promovarea dezvoltării integrate în orașe;
- Integrarea teritorială în regiunile cu funcții transfrontaliere și tranzacționale;
- Asigurarea concurenței globale a regiunilor pe baza economiilor locale puternice;
- Îmbunătățirea conectivității teritoriale a persoanelor, comunităților și întreprinderilor;
- Gestionarea și conectarea valorilor ecologice, peisagistice și culturale ale regiunilor.



**Cel de-al Cincilea Raport al Comisiei cu privire la Coeziunea Economică, Socială și Teritorială** stabilește prioritățile și cadrul politicii de coeziune după anul 2013 și solicita ca aceasta să devină mesagerul standardelor pentru obținerea creșterii inteligente, sustenabile și inclusive a Strategiei Europa 2020. Raportul evidențiază necesitatea orientării resurselor europene și naționale către un număr mic de priorități, aplicând abordarea orientată către rezultate. Elaborarea unui program ambițios pentru orașe trebuie să specifice în mod clar resursele financiare ce vor fi utilizate în vederea soluționării problemelor urbane.

**CARTA LEIPZIG cu privire la Orașele Europene Sustenabile** recomandă următoarele strategii ca fiind „de o importanță crucială pentru îmbunătățirea competitivității orașelor Europene”:

- Crearea și asigurarea spațiilor publice de calitate înaltă;
- Modernizarea rețelelor infrastructurii și îmbunătățirea eficienței energetice;
- Educația proactivă și politicile inovatoare.

Trebuie alocată o atenție specială zonelor urbane defavorizate cât și realizării unei politici sociale bine gândite cu privire la locuințe, ce reprezintă un factor major pentru coeziunea socială.

**Strategia UE pentru regiunea Dunării, pe scurt Strategia Dunării:**  
Planul de acțiuni pentru atingerea obiectivelor strategiei este structurat pe patru „piloni”, fiecare dintre aceștia fiind compus din zone prioritare:

**I. Conectarea Regiunii Dunării**

- a. Pentru a îmbunătăți mobilitatea și multi-modalitatea (căi navigabile în interior, conexiuni rutiere, feroviare și aeriene);
- b. Pentru a încuraja o mai mare utilizare a energiei regenerabile;
- c. Pentru a promova activitățile culturale și turistice, legăturile personale.

**II. Protejarea Mediului din Regiunea Dunării**

- a. Pentru a restaura și menține calitatea apelor;
- b. Pentru a administra riscurile de mediu;
- c. Pentru a conserva biodiversitatea, peisajele și calitatea aerului și solurilor.

**III. Dezvoltarea Prosperității în Regiunea Dunării**

- a. Pentru a dezvolta societatea informațională prin intermediul cercetării, educației și tehnologiilor informaționale;
- b. Pentru a sprijini competitivitatea întreprinderilor, inclusiv dezvoltarea grupurilor;
- c. Pentru a investi în omeni și competențe.

**IV. Consolidarea Regiunii Dunării**

- a. Pentru a dezvolta capacitatea instituțională și cooperarea;
- b. Pentru a lucra împreună în vederea promovării securității și pentru a lua măsurile necesare în ceea ce privește lupta împotriva crimei organizate și infracțiunilor grave.





**Proiectul Donauregionen+** este un concept de dezvoltare teritorială al cooperării intra-regionale din regiunea Dunării de Mijloc și de Jos, produsul rezultat fiind reprezentat de către strategiile pentru cooperare trans-Dunăreană în cadrul regiunilor Trans-Dunărene. Regiunile din sectorul bulgar al râului sunt în număr de cinci, inclusiv Nr.15 - regiunea Trans-Dunăreană București- Giurgiu-Ruse-Razgrad (în curs de realizare).

Elementele de bază și aspectele principale sunt următoarele:

- De a dezvolta și implementa un set de instrumente pentru a determina acoperirea teritorială a regiunilor Trans-Dunărene dintre Bulgaria și România și de a pregăti strategii trans-regionale;
- De a îmbunătăți guvernarea activităților prin integrarea strategiilor de dezvoltare în cauză, la nivel local, regional, național și european;
- De a determina activitățile, măsurile și proiectele corespunzătoare care să se orienteze către legăturile trans-regionale importante pentru Bulgaria;
- De a îmbunătăți eficiența politicii de dezvoltare urbană integrată utilizând dezvoltarea potențialului ce nu a fost utilizat până în momentul de față;
- De a încuraja integrarea prin sprijinirea oportunităților echitabile de cooperare teritorială transnațională la toate nivelurile.

## 2.2 Viziunea pentru Dezvoltarea regiunii europene Ruse-Giurgiu

Conform Termenilor de Referință „de a realiza analiza problemelor și domeniului de aplicare pe baza unei viziuni elaborate pentru dezvoltarea socio-economică a regiunii, viziunea fiind reflectată în documentele strategice, inclusiv în planurile de dezvoltare urbană”, au fost analizate obiectivele, prioritățile și viziunile din următoarele documente strategice:

- Strategia Națională pentru Dezvoltarea Regională a Republicii Bulgaria 2012-2022;
- Planul Regional pentru Dezvoltarea Regiunii Centrale și Nord a Republicii Bulgaria 2007-2013;
- Strategia de Dezvoltare a Regiunii Ruse 2005-2015
- Planul de Dezvoltare al Municipiului Ruse 2005-2013 (actualizat);
- Planul General de Dezvoltare Urbană a orașului Ruse, modificat în 2007;
- Planul de Dezvoltare Urbană al Municipiului Giurgiu, 2010;
- Plan urbanistic general Municipiul Giurgiu, actualizare, 2011;
- Agenda Locală 21 - Planul Local pentru Dezvoltarea Sustenabilă a Municipiului Giurgiu.

Studiul a evidențiat faptul că în aproximativ toate sectoarele din ambele orașe ce formează regiunea europeană, există o serie de obiective și priorități identice sau cel puțin foarte similare și comparabile.

Obiectivele și prioritățile comune/foarte importante pentru Planul Cadru ERGO sunt prezentate mai jos.

**In sectorul economic**, atât orașul Giurgiu cât și orașul Ruse au stabilit obiectivul de dezvoltare economică competitivă prin implementarea tehnologiilor bazate pe cunoștințe avansate. Sprijinul acordat companiilor pentru a atinge acest obiectiv ține de dezvoltarea capacității centrelor existente și constituirea centrelor de consultanță, informare și afaceri și incubatoarelor; crearea zonelor și parcurilor industriale, inclusiv a celor cu tehnologii avansate; organizarea expozițiilor și târgurilor regionale; crearea de grupuri regionale (și de ce nu chiar și regionale); construirea centrelor logistice pentru comerț și transport, asigurarea standardelor moderne de schimb și transport bunuri.

**Sfera de transport** este totodată caracterizată prin obiective și priorități comune. Cele principale formează un sistem de transport intermodal și generează o creștere semnificativă a volumului de bunuri transportate și procesate. La fel de importantă este alinierea parametrilor tehnici și de performanță ai drumurilor și căilor ferate principale din ambele zone ale regiunii la reglementările UE și la funcția acestora de transportator Pan-European al coridorului de transport nr.9, ceea ce implică rute și echipamente noi. Dezvoltarea activităților de interes comun aferente



serviciilor de trafic de-a lungul drumurilor transversale reprezintă o potențială sursă de ocupare a forței de muncă și de venit ridicat.

**Turismul** este sfera în care orașul Ruse și orașul Giurgiu au stabilit obiective similare - utilizarea sustenabilă a resurselor naturale bogate și a patrimoniului cultural; dezvoltarea diferitelor forme de turism - de la croaziere, turism ecologic până la congrese. Au fost totodată evaluate potențialele beneficii alte marketingului turistic integrat.

În sfera socială, dezvoltarea resurselor umane reprezintă un aspect central pentru ambele părți ale Dunării. Generarea prosperității și îmbunătățirea calității vieții, depășirea dezvoltării greoaie a nivelului educației, implementarea de programe de formare (de ce nu chiar bilingve) pentru o mobilitate mai mare a pieței muncii reprezintă o parte din obiective. Implementarea politicii europene de învățare continuă și adaptarea formării profesionale la nevoile prezente și viitoare ale economiei locale este de interes comun. Interese comune există totodată și în sfera culturală cât și în dezvoltarea semnificativă a oportunităților pentru sport și recreere.

În ceea ce privește **utilizarea terenului, construirea în teritoriu și piața imobiliară aferentă**, există un interes comun de a efectua modernizarea generală a cartierelor urbane cu locuințe vechi, de a restructura zonele rezidențiale, de a furniza loturi dezvoltate pentru întreprinderi mici și mijlocii, de a utiliza terenul fostelor zone de producție, de a oferi teren pentru locuințe la standarde înalte, de a renova și îmbunătăți eficiența energetică a locuințelor construite înainte de 1990.

**Conservarea mediului înconjurător** este o sferă, în care ambele orașe au devenit conștiente de faptul că există interese comune. Prioritățile identice includ eliminarea finală a poluării aerului, protejarea eficientă împotriva zgomotului generat de trafic, o acoperire mai mare a diferitelor tipuri de reciclare a deșeurilor. Proiectul comun al Coridorului transfrontalier Eco dintre Ruse și Giurgiu, implementat pe teritoriul parcurilor naturale de la Rusenski Lom și Comana, are drept obiectiv conservarea biodiversității. Dezvoltarea zonelor verzi și îmbunătățirea întreținerii acestora reprezintă încă o prioritate comună.

**Construirea sistemelor de infrastructură tehnică** are totodată obiective comune. Unul dintre acestea este acela de a finaliza tratarea apelor reziduale din centralele industriale și de a opri deversarea apelor de canalizare netratate în Dunăre. Dezvoltarea comună a sistemelor de aprovizionare cu gaz, ce vor acoperi întregul sector industrial și cel mai mare număr posibil de locuințe, reprezintă un alt obiectiv comun. Utilizarea mai mare a surselor de energie regenerabilă reprezintă una din prioritățile sectorului energetic.



Evaluarea rezultatelor previzionate cu privire la implementarea setului de obiective și priorități comune pentru dezvoltarea viitoare a ambelor orașe oferă posibilitatea definirii următoarei viziuni pentru regiunea europeană Ruse-Giurgiu:

- O regiune europeană a Dunării de Jos cu dezvoltare economică bazată pe cunoștințe;
- Un centru semnificativ (inter-modal) cu schimb activ de mărfuri, oameni și bunuri culturale;
- O reședință pentru oameni prosperi și fericiți.



### 2.3 Parametri geografici și resursele naturale

Analiza caracteristicii geografice și resurselor naturale a acestei regiuni europene generează următoarele concluzii principale:

- Locația regiunii este extrem de benefică. Peisajul este predominant plat; altitudinea medie a porțiunii bulgare din regiunea europeană este cu aproximativ 20 m mai înaltă (circa 46 m pentru orașul Ruse și circa 26 m pentru orașul Giurgiu).
- Clima este continentală.
- Hidrografia zonei orașului Ruse este compusă din Dunăre și râul Rusenski Lom, în timp ce în ceea ce privește orașul Giurgiu, specifice sunt canalele și lacurile ce s-au format de-a lungul timpului.
- Solurile sunt potrivite pentru culturile agricole.
- Biodiversitatea deține o varietate de specii protejate de către convențiile internaționale aplicabile atât în temeiul legislației bulgare cât și în temeiul legislației române. De-a lungul Dunării se regăsesc majoritatea ecosistemelor.

## 2.4 *Infrastructura economică*

În ceea ce privește poziția Municipiilor Ruse și Giurgiu în cadrul economiei naționale și regionale, a putut fi determinat faptul că acestea au relații de afaceri foarte puternice cu regiunile vecine. Acest lucru rezultă din poziția geografică benefică, în calitate de centre de transport (cele mai mari porturi de pe Dunărea de Jos sunt situate în această zonă și se află la punctul de intersecție a două coridoare europene de transport).

Numărul mare de entități/companii reprezintă o caracteristică deosebită a structurii de afaceri a ambelor municipii. În Municipiul Ruse acesta este de trei ori mai mare decât în Municipiul Giurgiu.

**O caracteristică comună** a celor municipii aflate la graniță este numărul predominant de microîntreprinderi și întreprinderi mici. Ponderea relativă a acestora este de 97,5% din numărul total al ambelor municipii.

**Diferențele** pot fi observate atunci când sunt comparate cifrele: în Municipiul Ruse întreprinderile mici sunt în număr de 126,4 la 1.000 de locuitori, în timp ce în Municipiul Giurgiu sunt în număr de 202,3.

Până în 2008, produsele având o valoare de 1.520 milioane Euro erau fabricate în Municipiul Ruse, iar valoarea pentru Municipiul Giurgiu este de 430 milioane Euro. Valoarea produselor pentru un angajat a fost considerată ca bază a comparației. Pentru Municipiul Ruse valoarea este de 23.388 Euro, în timp ce pentru Giurgiu este de 24.318 Euro. Există anumite diferențe în structura sectorială a produselor - în principal în sectoarele secundare (62,1% pentru Municipiul Ruse și 38,5% pentru Municipiul Giurgiu) și terțe (35,5% pentru Municipiul Ruse și 59,7% pentru Municipiul Giurgiu)

Numărul persoanelor angajate crește doar în Municipiul Ruse. Există o creștere cu 3.408 persoane în ultimii patru ani, în timp ce în Municipiul Giurgiu nu a fost remarcat un asemenea proces. În ceea ce privește structura sectorială de ocupare a forței de muncă, nu există diferențe majore (sectorul principal este o excepție - 0,2% din populația ocupată a Municipiului Ruse și 3,1% a Municipiului Giurgiu). Nivelul de ocupare al forței de muncă în sectorul terț al Municipiului Ruse este mai mare (56,6%) decât cel al Municipiului Giurgiu (47,6%).

Dezvoltarea principalelor ramuri economice este următoarea:

### 2.4.1 **Industrie**

Are un rol principal în definirea profilului afacerii în cadrul regiunii transfrontaliere. Diferența dintre cele două municipii este aceea că industria





este mai dezvoltată în Municipiul Ruse. Aici industria generează în jur de 52,5% din venitul personal și furnizează o ocupare a forței de muncă de 12,5% din totalul persoanelor angajate. În Municipiul Giurgiu aceste cifre sunt de 34,9% și respectiv de 31,2%. Industria chimică, constructoare de mașini, textilă și de îmbrăcăminte reprezintă ramurile principale în ambele municipii. Există zone libere și parcuri tehnologice în ambele municipii.

#### 2.4.2 Agricultură

Există multe similitudini în dezvoltarea acestora în ambele municipii. Problemele din sector apar ca urmare a faptului că terenul arabil aflat în proprietate este foarte fragmentat, zonele irigate sunt din ce în ce mai mici iar zonele de monocultură încep să apară din ce în ce mai des.

#### 2.4.3 Transport

Funcțiile de transport ale ambelor municipii sunt conectate la dezvoltarea transportului naval, feroviar și rutier. Acesta generează 10% din venit și asigură 8,8% din ocuparea forței de muncă în Municipiul Ruse și 10,1% din cifra de afaceri și 13,4% din ocuparea forței de muncă în Municipiul Giurgiu.

#### 2.4.4 Turism

Există o serie de monumente și locații patrimoniu cultural și natural ce sunt considerate ca fiind o resursă atractivă pentru dezvoltarea activităților turistice.

Municipiul Ruse are mai multe resurse turistice iar infrastructura turistică este mai bine dezvoltată aici. În Ruse există 1.709 paturi în unitățile de cazare sunt în Ruse, în timp ce în Giurgiu numărul este 664. Acesta stabilește numărul de turiști ce au utilizat aceste unități. Este de două ori mai mare în ceea ce privește Municipiul Ruse comparativ cu Municipiul Giurgiu. Turiștii de tranzit ce trec prin Giurgiu sunt de câteva ori mai mulți decât cei care vizitează orașul. Recomandările pentru dezvoltarea turismului din regiune includ implementarea unei politici integrate de promovare a resurselor turistice cât și implementarea proiectelor transfrontaliere.

## 2.5 Infrastructura tehnică

### 2.5.1 Infrastructura rețelei de transport și comunicare

Analiza infrastructurii de comunicare aferentă transportului de bază se bazează pe problemele interne din regiune, indiferent dacă acestea sunt similare sau diferite pentru cele două municipii, luând în considerare perspectiva de dezvoltare viitoare a regiunii europene Ruse-Giurgiu Euroregion într-un centru de transport mare în cadrul sistemului de Rețea de Transport Europeană, axându-se pe transportul combinat (apă-uscat-apă) datorită locației pe cele două coridoare ale infrastructurii de transport european:

- Coridorul nr. 7 de-a lungul Dunării;
- Coridorul nr. 9 ce leagă țările Baltice și Rusia de Marea Mediterană.

Punctul de trecere al celor două coridoare a condus la dezvoltarea unei infrastructurii de transport corespunzătoare.

#### 2.5.1.1 Conexiunile de transport în cadrul regiunii europene

Conexiunile principale sunt reprezentate de către drumul E-85 ce merge în paralel cu Drumul Republican I-5, ce trece prin Municipiul Ruse și drumul național DN5 ce trece prin Municipiul Giurgiu. Acestea fac parte din Coridorul Pan-European nr. 9. Un element cheie de structură al rețelelor rutiere și feroviare este reprezentat de către Podul peste Dunăre ce face legătura dintre partea de nord și de sud (România-Bulgaria).

Planurile de dezvoltare ale celor două orașe - Ruse și Giurgiu - includ rute laterale care să preia tranzitul vehiculelor în afara orașului.

#### Conexiunile de transport în cadrul Municipiului Ruse

Teritoriul orașului Ruse și zona adiacentă de impact sunt traversate de către următoarele drumuri ce fac parte din rețeaua de drumuri naționale și drumuri municipale:

I 5 / E-85, I-2 / E-70, II-21, II-23, II-52, III-202, III-501, III-2001, drumul municipal între Ruse și Nikolovo.

#### Conexiunile de transport în cadrul Municipiului Giurgiu

Municipiul Giurgiu are acces la următoarele drumuri naționale: DN5/E-85, DN5/E70, DN5C, DN5B.

Următoarele drumuri regionale trec prin orașul Giurgiu: DJ 503, DJ 504 către Alexandria.

Drumul dintre Giurgiu și București are statut de autostradă.

### 2.5.1.2 Starea Rețelei Principale de Străzi

Rețeaua principală de străzi din *Ruse* este compusă din străzi ce aparțin classelor II, III-A, III -B și IV în ceea ce privește categoria funcțională. Rețeaua de străzi este în mare compusă dintr-un model liniar. Există câteva probleme legate de zona centrală a orașului. Rețeaua de străzi a fost dezvoltată de-a lungul timpului într-un model radial iar o parte din străzile și elementele acesteia, ce fac parte din rețeaua principală de străzi, nu dețin parametri tehnici necesari.

Nu există conexiuni de transport corespunzătoare din zona centrală către zonele de sud ale orașului. În plus nu există conexiuni „transversale” între străzile liniare în toate zonele orașului.

Rețeaua de străzi din *Giurgiu* a fost realizată într-un model radial cu străzi colectoare. Clasificarea rețelei este realizată conform legislației naționale în vigoare. Toate drumurile naționale trec prin oraș.

### 2.5.1.3 Transportul Public

Transportul public din *Ruse* utilizează rețeaua principală de străzi și o parte din rețeaua secundară din zona centrală a orașului. Transportul public este furnizat prin intermediul rutelor fixe de troleibuz, autobuz și microbuz. Exceptând zonele rezidențiale cele mai sudice, celelalte zone beneficiază de servicii de transport public relativ bune.

Un proiect denumit Dezvoltarea unui Pachet de Documente cu privire la Modernizarea și Dezvoltarea Transportului Public Sustenabil în Orașul Ruse este în curs de pregătire și aceasta oferă soluții pentru modernizarea și dezvoltarea transportului public sustenabil în orașul Ruse până în 2031.

Transportul public din *Giurgiu* utilizează rețeaua principală și secundară de străzi. Există trei rute fixe de transport public.

Conform planului de dezvoltare urbană al orașului Giurgiu, rutele fixe de transport public vor fi extinse și optimizate pentru a-și putea desfășura în mod eficient activitatea în teritoriul urban.

### 2.5.1.4 Infrastructura feroviară

Infrastructura feroviară din *Ruse* reprezintă un element important al sistemelor de transport din afara orașului. De fapt căile ferate și zonele aferente acestora împart orașul în două. Având în vedere limitele menționate create de către transportul feroviar, acesta trebuie luat în considerare întotdeauna atunci când sunt discutate orice probleme de transport și comunicare în oraș.

Există două căi ferate principale ce trec prin orașul Ruse, și anume Ruse - Gorna Oryahovitsa - Podkova (parte a Coridorului Pan-European nr. 9) și Ruse - Varna. Liniile de cale ferată se află pe căi ferate individuale electrificate. Linia de cale ferată către București începe din depozitul feroviar de sortare din Ruse și se află pe linie de cale ferată dublă până la Dunăre. Infrastructura feroviară din Ruse este compusă dintr-o Gară Centrală (pentru pasageri), două depozite feroviare de sortare, 3 depozite feroviare de încărcare / descărcare și o stație feroviară tehnică.

Problemele principale existente și potențiale:

- Conformitatea liniei de cale ferată Ruse -Gorna Oryahovitsa cu standardele coridoarelor de transport european necesită cel puțin ca linie să fie extinsă la linie dublă;
- Reconstruirea liniei ferate Ruse - Varna ar putea genera posibilitatea rutelor de tranzit mixte de la Dunăre Danube via Ruse până la Varna utilizând cale ferată și ulterior de-a lungul Mării Negre către țările de destinație.

În Municipiul *Giurgiu* liniile de cale ferată străbat totodată orașul. Există patru gări pentru pasageri și marfă. Gara Centrală este una dintre primele gări din țară. Aceasta este gara principală pentru pasagerii ce călătoresc către București și Videle. Gara de nord este mixtă pentru pasageri și marfă. Aici se efectuează verificarea trenurilor de tranzit ce trec Podul peste Dunăre. Stația pentru feribot nu este operațională. Gara de sud este construită împreună cu zona industrială de sud și furnizează transportul bunurilor către locațiile industriale, situate în partea de est și de vest a municipiului.

Există multe intersecții de cale ferată ce creează probleme. Trebuie menționat faptul că în momentul de față linia de cale ferată București-Giurgiu nu este foarte atrăgătoare deoarece călătoria durează de două ori mai mult decât cu microbuzul. Transportul feroviar scade în mod constatat lăsând loc microbuzelor și autobuzelor, cât și vehiculelor pentru transport marfă.

Conform planului de dezvoltare urbană unele linii de cale ferată vor fi închise, în special cele ce operează în zonele industriale și linia de cale ferată din jurul părții de vest a orașului.

### 2.5.1.5 Transportul maritim, infrastructura porturilor

Atât municipiul Ruse cât și municipiul Giurgiu dețin un potențial foarte mare pentru dezvoltarea unei părți substanțiale a economiei de-a lungul malului Dunării.

Linia malului din Ruse are o lungime de 25 km, de la km 505 până la km 480. Există 12 porturi, două companii de transport mari - Bulgarian River Shipping și Rubiships, și un număr de întreprinderi private mici.

Pe partea sa, municipiul Giurgiu are un mal cu o lungime de 16 km și un port de succes echipat cu facilitățile corespunzătoare, o companie de transport naval privată, o companie pentru reparații nave, etc.

Strategia Dunării va permite și încuraja pregătirea și implementarea proiectelor de infrastructură cât și altor proiecte; în acest mod, capacitatea Dunării va fi utilizată mai eficient în toate sectoarele: navigație, comerț, turism și mediu; municipiile vor avea posibilitatea de a-și îmbunătăți infrastructura riverană și de a se orienta către râuri.

Este obligatoriu ca municipiul Ruse să construiască un terminal pentru pasageri cu o clădire de birouri, în timp ce ambele municipii ar trebui să încurajeze construirea porturilor moderne pentru iahturi, satelor de pescari cu propriile porturi, etc.

Municipiul Ruse are o oportunitate foarte mare de a-și dezvolta zona riverană construind unități de divertisment, locuri de joacă pentru copii și altele, pentru a furniza posibilități recreaționale mai bune comunității locale și vizitatorilor.

Pentru a putea face posibilă activitatea normală a porturilor din Ruse și Giurgiu până în 2020, cele două țări vor implementa proiectul pentru Îmbunătățirea Navigației în Secțiunea Bulgaro-Română a Dunării de la km 530 până la km 520 - Batin, și de la km 576 până la km 560 - Belene, ce va asigura adâncimea apei și intrările normale în port de-a lungul întregului an.

#### **Porturile fluviale pe linia malului din Ruse**

Un număr total de 12 porturi și terminale portuare sunt înregistrate pe malul din Ruse de la km 505 până la km 480 de-a lungul Dunării; acestea sunt grupate în 3 categorii:

- I. Terminale portuare, ce fac parte din portul național de transport public: Ruse-Iztok, Ruse-Zapad, Ruse-Centru;
- II. Porturile regionale de transport public: Pristis, Flota de Dragare pe Dunăre, W Co, Zona Liberă din Ruse, Portul Bulmarket-Ruse, Terminalul de Țiței Arbis;
- III. Porturi speciale: Agenția Executivă pentru Explorare și Mentenanță a Dunării, Șantierul Naval Ruse, Servicii Fluviale.

În prezent au fost pregătite o serie de proiecte în cadrul Programului Operațional de Transport. Implementarea acestora în viitorul apropiat va conduce la o mai bună navigare pe râu, o mai bună infrastructură informațională a râului, reducerea nivelului de poluare a râului, etc.

**Complexul Portuar Giurgiu** se află pe malul stâng al Dunării, între km 489 și 497; acesta include:

- Secțiune Ramadan;
- Bazinul Plants ce poate fi accesat din canal;
- Un port pentru produse petroliere pe Cioroiu, care în momentul de față este scos din funcțiune;
- Bazinul Veriga, cu o companie de reparații nave.

Dintre toate porturile din România, portul Giurgiu are cel mai mare trafic . Pentru a putea utiliza toate avantajele acestuia, este necesar:

- a. Să se separe transportul pentru pasageri și transportul de marfă de transportul de divertisment;
- b. Să se realizeze transportul de pasageri în cadrul general al portului existent, ce va rămâne un port pentru pasageri;
- c. Să se dezvolte transportul de marfă;
- d. Să se construiască un port pentru divertisment care să includă canalele.

#### **2.5.1.6 Infrastructura Transportului Aerian**

Aerodromul de la Ruse, ce include un aeroport, este situat în afara teritoriului regiunii europene, totuși foarte aproape de orașul Ruse. Acesta a fost proiectat și utilizat pentru transportul domestic și internațional. În prezent aeroportul nu funcționează. O procedură de cesiune este în curs de realizare.

Nu există nicio infrastructură de transport aerian pe teritoriul român din apropierea municipiului Giurgiu.

#### **2.5.1.7 Proiecte și Concepte de Proiecte**

Următoarele proiecte și concepte de proiecte în domeniul infrastructurii aeriene vor avea un impact semnificativ asupra dezvoltării regiunii europene:

- Construirea unui al doilea pod peste Dunăre lângă Ruse sau lărgirea celui existent, prin construirea unei autostrăzi România-Bulgaria (Ruse-Svilengrad către Turcia) și unei linii de cale ferată de mare viteză;
- Proiectele ce au primit finanțare din partea Comisiei Europene în cadrul rețelei TNT-N sunt următoarele:





- Suport tehnic pentru construirea unui terminal inter-modal în Regiunea Centrală și de Nord pentru planificarea dezvoltării regionale în Bulgaria - Ruse;
- Reabilitarea liniei de cale ferată Ruse - Varna conform parametrilor proiectului, a cărei implementare va contribui la eliminarea „situațiilor de impas” în cadrul conexiunilor domestice din regiunea de sud-est a Uniunii Europene, cât și în cadrul conexiunilor cu țările vecine ale UE de-a lungul liniei de cale ferată ce face legătura între cel mai mare port maritim din Bulgaria - Varna cu la cel mai mare port fluvial - Ruse;
- Câteva proiecte aferente îmbunătățirii navigației fluviale sunt în curs de implementare;
- Construirea unei unități de navigare în regiunea Silistra-Calarash pentru a îmbunătăți navigația fluvială și pentru a crește nivelul râului (deși în afara granițelor regiunii europene, acest lucru va avea un impact pozitiv asupra căii navigabile).



## 2.6 Altă Infrastructură Tehnică

### 2.6.1 Aprovizionare cu gaz natural

Dezvoltarea rețelei de aprovizionare cu gaz natural a regiunii europene este de importanță semnificativă pentru creșterea economică cât și pentru reducerea poluării mediului înconjurător. Amebele municipii dețin sisteme de aprovizionare cu gaz natural a clădirilor industriale și publice cât și a clădirilor rezidențiale.

Construirea unei conducte de gaz Ruse-Giurgiu este de importanță națională. Totodată va reprezenta un factor semnificativ pentru structura regiunii europene. Legătura intra-sistem Ruse-Giurgiu va conecta sistemele de aprovizionare cu gaz natural din România și Bulgaria, crescând astfel siguranța resurselor de gaz natural în țară prin diversificare sursei și rutei. Va asigura totodată conectarea sistemului de aprovizionare cu gaz natural din Bulgaria la piața comună de gaze naturale a UE. Vor apărea oportunități pentru a crea un mecanism regional de răspuns comun în ceea ce privește crizele de resurse, deoarece România deține propria producție de gaz natural și câteva depozite de gaz natural.

### 2.6.2 Aprovizionarea cu căldură

Există o rețea dezvoltată de aprovizionare cu căldură pe teritoriul regiunii europene, având trei surse de căldură: Centrala Termică Ruse-Iztok (TPP), Centrala Termică Ruse-Zapad și Centrala Termică Giurgiu.

Rețeaua de aprovizionare cu căldură include linii de alimentare cu abur, linii de alimentare cu apă caldă și rețele de distribuție.

Echipamentul existent trebuie îmbunătățit. Acest lucru ar trebui să conducă la reducerea costurilor și îmbunătățirea producției cât și la reducerea pierderii transferului de căldură.

Numărul persoanelor ce refuză încălzirea centralizată este în creștere, în special după ce a fost inaugurată aprovizionarea cu gaz.

### 2.6.3 Apă și canalizare

Apa potabilă a municipiului Ruse provine doar din surse subterane. Există două surse principale de apă și o serie de surse locale de apă. Există trei stații de pompare principale și mai multe conducte principale de apă. Volumul total al rezervoarelor satisface nevoile orașului.

Sistemul de canalizare din Ruse este mixt, existând excepții minore. 90% din populație este branșată la sistemul de canalizare. Magistrala rețelei de canalizare este compusă din 23 de bazine colectoare. Bazinul de pe malul râului este principalul bazin de colectare a apei reziduale din municipiul Ruse; acesta transportă apa reziduală către o stație de tratare a apei reziduale.

Anumite companii industriale dețin propriile surse de apă și unități de deversare în Dunăre și râul Rusenski Lom.

Cartierele Sredna Kula, Dolapaite și satul Basarbovo nu dețin sisteme de canalizare.

#### Concluzii:

- Calitatea apei curate este bună și respectă standardele în vigoare;
- Rata aprovizionării cu apă este de 100%;
- Renovarea conductelor principale ce transportă apa în oraș va asigura aprovizionarea cu apă a tuturor rezervoarelor din oraș și din toate zonele;
- Conductele rețelei de distribuție a apei aferente orașului ar trebuie să fie reînnoite treptat;
- Ar trebui să fie construite cartierele orașului ce dețin sisteme de aprovizionare cu apă dar nu dețin sisteme de canalizare.

Orașul Giurgiu este aprovizionat cu apă doar din surse subterane. Acesta deține două tipuri de fântâni: de suprafață și de adâncime. O parte din companiile mai mari au propriile surse de apă pentru nevoile de producție. Pompele sunt instalate direct în fântâni; nu există stații de pompare clasice.

Apa este alimentată direct prin conductele principale de către două grupuri de rezervoare: în parte de sud și de nord a orașului. Stațiile de pompare alimentează direct în rețeaua de aprovizionare cu apă. Rețeaua de distribuție are formă inelară. Este realizată cu precădere din țevi de oțel.

Sistemul de canalizare din Giurgiu este diviziat - rețele domestice și de ape pluviale. Rețeaua sistemului de canalizare pentru uz casnic ocupă aproximativ 65% din teritoriul orașului și aprovizionează în jur de 80% din consumatorii de apă potabilă.

Canalizarea pentru uz casnic este împărțită în 2 zone ce conduc la pomparea corespunzătoare. Stația de tratare a apei reziduale municipale este în curs de îmbunătățire. Anumite companii industriale, cum ar fi șantierul naval și Centrala Termică, dețin propriile unități de deversare în Dunăre.

### Concluzii:

- Calitatea apei curate este bună;
- Se recomandă trecerea treptată la fântâni de adâncime doar din cauza riscului poluării;
- Dacă se obține un echilibru între cantitățile de apă aprovizionate și consumul din partea de nord și de sud a orașului, atunci acest lucru va optimiza considerabil operarea sistemului de aprovizionare cu apă .
- Problemele principale ale sistemului de canalizare sunt reprezentate de către pantele mici și viteza redusă.
- În anumite puncte, legătura dintre sistemul de canalizare pentru uz casnic și sistemul de scurgere al apelor pluviale este realizată incorect.

#### 2.6.4 Aprovizionarea cu electricitate

În general, starea sistemului de aprovizionare cu electricitate din regiunea europeană Ruse-Giurgiu este evaluată ca fiind una bună. Sursele de electricitate sunt

- Termocentrala Ruse
- Termocentrala Giurgiu
- Stația Electrică Obrastsov Chiflik

Există 6 stații electrice pe teritoriul orașului Ruse și 4 pe teritoriul orașului Giurgiu.

În ansamblu, rețeaua cu tensiune joasă și înaltă existentă pe teritoriul regiunii europene este evaluată ca fiind adecvată pentru dezvoltarea prezentă a industriei și aprovizionarea cu energie a consumatorilor casnici.

Rețeaua de tensiune medie și joasă existentă în Giurgiu este evaluată ca fiind modernizată, dar nu suficient, ceea ce reprezintă un motiv pentru defecțiunile frecvente.

#### 2.6.5 Telecomunicații

Rețelele de comunicații electronice ce sprijină soluțiile integrate de comunicare globală, bazate pe tehnologiile optice, IP și transmisie prin satelit de ultimă oră sunt prezente pe teritoriul regiunii europene Ruse - Giurgiu. Rețelele de comunicații electronice au o structură inelară, asigurând rezerve stabile Bulgariei, României și capacității internaționale.

Șase linii de cabluri optice transfrontaliere leagă operatorii de telecomunicații din Bulgaria cu operatorii din România. Legătură cu țările vecine este realizată prin intermediul rețelelor operatorilor naționali.



Secțiunea bulgară a proiectului Inelului Optic din Balcani (BFOR) a fost construită cu scopul de a furniza servicii pieței internaționale de tranzit dintre Europa și Asia. Companiile oferă servicii operatorilor de telecomunicații și o gamă completă de servicii clienților corporativi. Populația este 100% acoperită cu servicii de comunicare electronică.

Rețele de canale principale existente permit dezvoltarea rețelelor și construirea pasajelor de rezerve noi.

Există o infrastructură de comunicații electronice ce monitorizează sistemul de electricitate și infrastructura feroviară. Există o conexiune optică între Compania Națională de Infrastructură Feroviară deținută de stat și Căile Ferate Române.

A fost construită o rețea de bază a administrației de stat și a Ministerului de Interne.

## 2.7 Infrastructura socială

### 2.7.1 Resurse Umane

Regiunea transfrontalieră a municipiilor Ruse și Giurgiu este populată moderat. Există un număr total de 235.527 de locuitori. 167.585 dintre aceștia locuiesc în Municipiul Ruse, 67.942 - în Municipiul Giurgiu (2009). Densitatea geografică diferă în ambele regiuni - 1398,0 persoane per km<sup>2</sup> în Municipiul Giurgiu și 1153,5 persoane per km<sup>2</sup> în Municipiul Ruse. Acest lucru este motivat de către teritoriul mai mare al Municipiul Ruse.

**Concluzia principală** a studiilor demografice cu privire la creșterea populației este aceea că regiunea transfrontalieră este caracterizată printr-o tendință slabă și totuși stabilă de depopulare. Creșterea populației (afereentă perioadei 2004-2009/2011) nu diferă în mod considerabil în partea bulgară și română a regiunii transfrontaliere. Creșterea populației pentru perioada 2004-2009 a scăzut în medie cu 1,5%. Scăderea în Municipiul Ruse este de 0,9% (pentru orașul Ruse - 1,0%), în timp ce în Municipiul Giurgiu este de 3,0%. Creșterea negativă a populației este tipică dezvoltării demografice a ambelor țări - Republica România și Republica Bulgaria. Aceasta apare ca urmare a mișcării naturale și mecanice nefavorabile a populației.

Statisticile demografice evidențiază faptul că în ultimii cinci ani natalitatea în Municipiul Ruse variază de la 1.400 la 1.550 de copii pe an, sau este în medie de 8,9‰. Rata de mortalitate medie pe an este de 13,0‰ (Municipiul Ruse) și 12,3‰ (orașul Ruse). Creșterea naturală este negativă: -4,7‰. În ceea ce privește Municipiul Giurgiu (2007) rata natalității este de 8,9‰, iar rata mortalității - 10,4‰, ceea ce înseamnă o creștere naturală negativă de -1,5‰. În ambele municipii emigrarea este mult mai frecventă decât imigrarea, ceea ce rezultă într-o creștere mecanică negativă.

În ceea ce privește *structurile demografice* cifrele indicatorilor nu sunt foarte diferite. Structura de gen din ambele municipii prezintă o un număr majoritar de femei. Până în 2009 femeile reprezentau 51,9% din populația Municipiului Ruse și 52,2% din cea a Municipiului Giurgiu.

**Concluziile principale** ce au la bază analize comparative ale structurii vârstei populației (pe grupe de cinci ani) evidențiază faptul că grupele cu vârste mijlocii (de la 0-4 până la 25-30 de ani) nu diferă în mod semnificativ în ambele municipii. Pe de altă parte persoanele din grupele de vârstă ce formează populația activă din punct de vedere economic este mai mare în orașul Ruse, în timp ce numărul de persoane din grupele cu vârste mai înaintate este mai mic în Municipiul Giurgiu. Acest lucru evidențiază o îmbătrânire distinctă a populației din partea bulgară a regiunii transfrontaliere Ruse-Giurgiu.



**Concluziile aferente structurii etnice** ale regiunii evidențiază faptul că grupul etnic principal tipic Bulgariei (bulgari) și României (români) predomină în municipiile de frontieră. Diferențele fac referire la ponderea grupurilor de romi și de turci din cadrul municipiilor. Comunitatea de romi este mai mare în Municipiul Giurgiu, în timp ce comunitatea turcă este mai mare în Municipiul Ruse.

**Analizele forței de muncă** arată faptul că 57,2% din populația Municipiului Ruse este activă din punct de vedere economic comparativ cu 55,8% în orașul Ruse. Numărul de persoane angajate în Municipiul Ruse este 72.701 (2011), iar în Municipiul Giurgiu numărul este de 17.682 (2008).

Dezvoltarea infrastructurii sociale se bazează pe activitățile desfășurate de către orașele Ruse și Giurgiu. Acestea depășesc nivelul municipal, de aceea, aceste sunt servicii de importanță regională, ca de exemplu spitalele municipale și regionale, muzeele și librăriile districtuale și școlile specializate etc.

### 2.7.2 Asistență medicală

Infrastructura publică de sănătate include spitale și clinici. Singurul spital districtual din Giurgiu deține o capacitate de internare de 514 paturi, în timp ce cele 11 spitale din Ruse dețin o capacitate de internare de 1167. Șapte din numărul total de spitale sunt specializate. Numărul de paturi de internare la 1000 de locuitori este de 6,7 în Municipiul Ruse și 7,6 în Giurgiu.

### 2.7.3 Educație

Infrastructura educației este mai bine dezvoltată în Ruse deoarece sunt disponibile toate nivelurile de educație, inclusiv cel universitar. În Giurgiu nu există nicio universitate. Capacitatea infrastructurii educaționale este corespunzătoare numărului de elevi și studenți (Ruse).

### 2.7.4 Activități sociale și sprijin social

Activitățile sociale și serviciile de sprijin social din ambele municipii ale regiunii europene sunt orientate către grupurile și persoanele vulnerabile, persoane cu dizabilități, copii și femei în pericol, etc. Există o varietate de unități sociale unde sunt plasate diferite categorii de persoane vulnerabile, persoane cu dizabilități și copii și femei în pericol. Astfel de unități reprezintă reședințele persoanelor în vârstă, persoanelor în vârstă cu dizabilități, copiilor lipsiți de îngrijirea părintească, etc. Modelul serviciilor sociale și sprijinului social a fost schimbat în ultimii ani pe baza dezinstituționalizării și serviciilor sociale bazate pe comunitate. Acest lucru

conduce la posibilități de integrare mai mari pentru utilizatorii serviciilor în mediul natural al acestora în cadrul comunității. Aceasta este motivul realizării unui nou tip de locații sociale în regiunea europeană: centre de îngrijire în timpul zilei pentru copii și persoanele tinere cu dizabilități fizice și retardare mentală, centre de îngrijire în timpul zilei pentru persoanele în vârstă, locuințe protejate, etc.

### 2.7.5 Cultură și instituții culturale

Regiunea europeană Ruse-Giurgiu deține activități culturale dezvoltate. Ambele orașe au fost timp de multe decenii centre culturale pentru Dunărea de Jos.

În acest sens, acestea au beneficiat de influența culturală a țărilor situate în regiunea Dunării de Sus și de Jos și mai presus de orice de influența Austro-Ungariei, Slovaciei și așa mai departe. În prezent există o varietate de activități culturale în regiunea europeană Ruse-Giurgiu: teatru, muzică, biblioteci, muzee și așa mai departe.

Ambele orașe dețin o infrastructură culturală funcțională ce permite realizarea unor astfel de activități culturale.

Activitățile de **teatru și operă** sunt legate de prestația Teatrului Dramatic Ognyanov din Ruse, Opera de Stat din Ruse, Teatrului de Păpuși de Stat din Ruse și Teatrului Dramatic Tudur Vianu din Giurgiu.

**Activitățile muzeale** sunt realizate de către o serie de muzee din Ruse:

- Muzeul Regional de Istorie;
- Muzeul Național de Transport și Comunicații;
- O serie de case memoriale.
  
- Rețeaua de muzee a bibliotecii de Stat I.A. Bassarabescu State din Giurgiu include Muzeul Teohari Antonescu cu departamentele de arheologie, etnografie, numismatică și opere de artă;
- Muzeul Istoriei Războiului;
- Muzeul Școlii Mihai Eminescu, cu o orientare către istoria locală.

**Activitățile de bibliotecă** sunt realizate de către Biblioteca L. Karavelov Regional din Ruse și de către o serie de biblioteci mai mici. Biblioteca de Stat I.A. Bassarabescu și 22 de biblioteci școlare mai mici își desfășoară activitatea în Giurgiu.

### 2.7.6 Sport

Există 90 de cluburi sportive înregistrate în Ruse, în timp ce în Giurgiu există un club sportiv municipal.



Elementele cheie ale **infrastructurii de sport** sunt reprezentate de către stadioane și săli de sport.

Ambele stadioane din *Giurgiu* au o capacitate totală de 46 000 de locuri împreună. Există 4 săli de sport. Unul din stadioane este într-o stare defectuoasă.

Stadioanele din *Ruse* au o capacitate mai mică, ceea ce reprezintă un obstacol în a respecta prevederile legislative referitoare la numărul de locuri.

Unitățile sportive sunt învechite (stadionul șantierului naval Giurgiu). Aceași situație poate fi constatată și în ceea ce privește Ruse.

## 2.8 Imobiliare

Analize include cele trei sectoare principale ale lucrărilor de construcții din teritoriu cu privire la nevoile de: locuințe, producție și servicii.

### Constatări și concluzii de bază

**Teritoriile folosite preponderent pentru locuințe** în Ruse sunt stabile din punct de vedere istoric, o structură compactă și în general sunt omogene. O parte semnificativă a teritoriilor aferente locuințelor este ocupată de către ansamblurile rezidențiale. În alte părți există clădiri rezidențiale de înălțimi reduse, în timp ce în alte zone există un mix de case și blocuri de apartamente. Situația este similară în Giurgiu.

Ofertele de apartamente finalizate domină piața imobiliară. Planurile generale de dezvoltare urbană din Ruse și Giurgiu includ construirea clădirilor la standarde înalte pe terenuri adecvate. Renovarea blocurilor pentru o mai bună eficiență energetică și pentru un confort mai mare reprezintă un element important cu impact direct asupra pieței imobiliare și mediului.

Repartizarea pe zone administrative a teritoriului orașului Ruse din motive de impozite imobiliare corespunde nivelului de atractivitate al zonei rezidențiale și nu ar trebui să fie modificată în viitorul apropiat.

**Activitățile industriale și de depozitare** sunt situate în zone separate. Ansamblurile industriale au avut parte de schimbări în ceea ce privește profilul industriei și dimensiunea entităților economice în ultimele decenii, cu consecințe serioase asupra planurilor de urbanism.

Piața imobiliară pentru producție și nevoi similare nu era echilibrată înainte de criză. Ofertele nu puteau satisface nevoile în ciuda existenței rezervelor mari de teren în zonele și ansamblurile industriale.

Planul General de Dezvoltare Urbană prevede noi terenuri cu dimensiuni potrivite pentru această întrebuintare cât și zone cu întrebuintare mixtă. Interesul pentru investiții este orientat în principal către noile teritorii. Transformarea rezervelor din zonele existente în terenuri cu o suprafață suficient de mare a adus pe piață nevoia restructurării pentru promovarea industrială a părților zonelor existente prin intermediul parteneriatelor publice-private.

Acțiunile specifice ale municipiului ar crea condițiile de dezvoltare în vederea implementării Planului Municipal de Dezvoltare și construirea Parcului Industrial de Vest, un centru logistic și un terminal de transport inter-modal plus un schimb de mărfuri.



**Facilitățile de servicii publice existente** sunt împărțite în întregul oraș cât și în mai multe puncte de concentrare: un Centru Principal al Orașului cu servicii complete și organisme locale având un set limitat de servicii în cartierele rezidențiale.

Sarcina funcțională a zonelor centrale ale orașului experimentează contracțiunea unor centre comerciale mari, ce au fost construite recent în afara zonei centrale. Nu există facilități pentru expoziții (târguri), parcuri de distracții și piste pentru bicicliști.

Piața de servicii imobiliare, ce este în momentul de față foarte limitată, este compusă în special din clădiri de birouri și magazine, inclusiv unități de catering și divertisment.

Pentru a satisface nevoile viitoare ale terenurilor pentru unități de servicii, este recomandată crearea de centre secundare în cadrul ansamblurilor rezidențiale periferice, pentru a utiliza zonele situate pe drumurile de intrare și ieșire și pentru a planifica totodată ansambluri pentru unități comerciale mari în cadrul limitelor orașului, inclusiv târguri, expoziții și unități sportive de dimensiuni mari.

**Municipiul deține resurse limitate de teren propriu și limitează în mod considerabil oportunitățile unei politici de dezvoltare activă.** Acest dezavantaj poate fi depășit prin cesionarea zonelor aflate în proprietatea statului, ce nu mai pot fi utilizate pentru scopul inițial, cât și implementarea largă a diferitelor forme de parteneriate publice-private cu participarea obligatorie a proprietarilor de terenuri.

## 2.9 Patrimoniul Cultural și Istoric

Studiul face referire la patrimoniul cultural și istoric al ambelor orașe în ceea ce privește următoarele aspecte:

- Prezența, caracteristicile culturale și istorice, nivelul de concetrare;
- Apărarea legală, starea de conservare;
- Patrimoniul în calitate de factor de dezvoltare spațială, socială și economică a ambelor orașe și a regiunii europene ca un întreg; atingerea potențialului.

Conform prevederilor Termenilor de Referință și obiectivului proiectului, studiul evaluează patrimoniul tangibil - imobiliarele și bunurile mobile. Totuși, potențialul patrimoniului intangibil este considerat totodată drept resursă pentru dezvoltarea turismului cultural și informațional și ca factor al calității vieții.

Documentele oficiale utilizate pentru studiu sunt emise de către ambele țări și includ registre, programe și planuri, publicații de cercetare, documentele acționarilor și locații de informare, inclusiv produse turistice promoționale. Având în vedere domeniul de aplicare al studiului și diferențele reglementărilor și normelor naționale, documentele, glosarul, etc., termenii utilizați în studiu pot fi ușor înțeleși de către oricine, de exemplu „monument” în loc de „valoare” (un termen prevăzut de Legea bulgară cu privire la Patrimoniul Cultural din anul 2009, ce înseamnă un artefact al patrimoniului cultural protejat din punct de vedere legal).

**Patrimoniul cultural și istoric din Ruse** are caracteristici remarcabile în ceea ce privește cantitatea, varietatea și aspectele culturale. Acesta rezultă din factorii istorici geopolitici ce au influențat dezvoltarea orașului, cât și atitudinea publică și activitățile pentru conservarea acestuia. Peste 250 de locații sunt conservate și plasate sub protecție legală, inclusiv locațiile arheologice (Sextsaginta Prista), monumente de importanță arhitecturală, printre care locații religioase ale diferitelor culte construite în perioada 1764-1897, clădiri administrative și rezidențiale construite în perioada 1866-1939; monumente comemorative, opere de artă din grădini și parcuri. Peste 80 % din locațiile menționate sunt situate într-o zonă clar definită cu planificare urbană și parametri funcționali conservați - centrul istoric al orașului. Peste 140 de locații constituie 13 de grupuri urbane și drept urmare aceasta este zona cu cea mai mare concentrație de monumente de importanță arhitecturală și de construcție și cu planificare urbană conservată.

**Patrimoniul cultural și istoric din Giurgiu** este mai puțin conservat din cauză activităților umane distructive și dezastrelor naturale din trecut. Conform registrelor oficiale ale Ministerului Culturii din Republica România



există 79 de locații protejate din punct de vedere legal în zonă, inclusiv locații arheologice din perioada Paleolitică (Malul Roșu) și Evul Mediu (Cetatea), monumente arhitecturale printre care și Turnul Ceasornicului (1771), biserici construite în perioada 1830-1885, clădiri administrative și rezidențiale construite în perioada 1868-1940, locații industriale și unități tehnice, parcurile orașului, monumente comemorative. Sunt conservate totodată șase grupuri de clădiri urbane, dintre care Strada Gării este cea mai remarcabilă. În mare parte patrimoniul cultural și istoric este situat în centrul orașului în limitele vechiilor fortificații.

Trebuie menționat faptul că activitățile de planificare urbană și lucrările de construcție realizate în centrul orașului Giurgiu în perioada 1960-1989 au dăunat mai mult decât cele realizate în centrul orașului Ruse.

**Patrimoniul mobil** al ambelor orașe și al regiunii este considerat și expus în muzeele din ambele orașe. Muzeul Regional de Istorie din Ruse adăpostește diferite secțiuni tematice ce reprezintă istoria și cultura orașului și regiunii. Expozițiile Muzeului Vieții Urbane, Casa Memorială Zahari Stoyanov cu Expoziția Familiei Obretenovs, sala de muzeu Toma Kardzhiev sunt situate în clădiri separate. Există un Muze Național de Transport și în Ruse. În Giurgiu există un Muzeu regional (Muzeul județean „Teohari Antonescu”), în cadrul căruia se regăsesc secții de arheologie, istorie și istoria culturii și un Centru Regional pentru conservarea și promovarea culturii tradiționale.

### **Patrimoniul Cultural și Istoric în calitate de Resursă Turistică**

Regiunea europeană Ruse-Giurgiu reprezintă un punct de intersecție al așa numitelor Coridoare Culturale din Europa de Sud-Est. Patrimoniul cultural bogat atrage interesul specialiștilor și publicului larg. Monumentele arhitecturale și grupurile de clădiri construite de-a lungul timpului contribuie în cea mai mare parte la aspectul unic și atractiv al zonele centrale din Ruse și Giurgiu. Monumentele și locațiile culturale și istorice sunt importante și au făcut întotdeauna parte din rutele informative.

În ceea ce privește criteriile moderne și posibilitățile realizării unui produs turistic competitiv, un teritoriu mai mare este explorat și evaluat în ceea ce privește potențialul patrimoniului. Sunt explorate toate resursele culturale și istorice situate în zone rurale din Ruse și Giurgiu, ce reprezintă un punct de interes pentru turismul cultural. Teritoriul mai mare menționat include locații turistice reorganizate ca cele incluse în lista UNESCO a patrimoniului global (biserici din piatră în satul Ivanovo, morminte tracice în satul Sveshtari), mănăstirile din piatră de la Comana și Basarbovo, fortăreața și orașul medieval Cherven, situl istoric de lângă Călugăreni și alte locații ce au legătură cu istoria și credințele comune ale ambelor popoare. Există locații mai puțin populare ce oferă posibilitatea dezvoltării rutelor tematice, ca de exemplu turismul religios de ambele părți ale graniței. Este important să menționăm faptul că anumite monumente sunt situate în situri naturale remarcabile, inclusiv teritorii protejate de anumite reglementări specifice





protejării naturii (Parcul Natural Rusenski Lom, Parcul Natural Comana). Bogăția oferă posibilitatea realizării diferitelor pachete turistice și furnizează condițiile necesare sinergiei atunci când este atins potențialul cultural și natural.

Luând în considerare locația și caracteristicile, regiunea europeană Ruse-Giurgiu poate fi considerată ca fiind o regiune de interes pe harta turistică a Europei.

**Pentru a face un rezumat**, putem spune că importanța culturală a patrimoniului regiunii europene și zonele de coastă depășesc nivelul local în ceea ce privește meritele științifice, informaționale, instructive, estetice și emoționale. Acesta contribuie foarte mult la identitatea orașelor Ruse și Giurgiu și poate fi considerat un factor al dezvoltării economice și sociale, cât și în ceea ce privește un standard mai înalt pentru nivelul de trai din ambele orașe.

Autoritățile publice din Ruse și Giurgiu dețin experiența, personalul și documentele adecvate (planuri, programe) pentru a gestiona procesele de conservare, socializare și promovare a patrimoniului în limitele autorității acestora. În ceea ce privește orașul Ruse, este necesară inițierea procedurilor înainte de a stabili statutul și abordările necesare conservării patrimoniului cultural în conformitate cu legislația actualizată în 2009 și criteriile și nevoile moderne ale teritoriului.

Concluziile studiului evidențiază dificultăți semnificative în ceea ce privește conservarea și păstrarea patrimoniului și zonelor înconjurătoare conform criteriile moderne și legislației. Destul de des motivul este lipsa finanțelor pentru activitățile specializate, cât și pentru lucrările de construcții ce sunt realizate fără a lua în considerare conservarea patrimoniului.

Există probleme legate de mentenanța patrimoniului, în special când acesta este în proprietate privată sau se află în afara zonelor locuite. Deși au fost implementate o serie de proiecte în ultimii ani, infrastructura și protejarea patrimoniului situat în afara zonelor locuite nu au fost de ajuns.

Promovarea patrimoniului cultural și istoric este realizată insuficient în regiune. O serie din proiectele implementate în ultimii ani s-au orientat către promovarea turismului cultural la nivel local și regional, inclusiv proiectele transfrontaliere comune în regiunea europeană Ruse-Giurgiu și într-un teritoriu mai mare. Totuși, produsul turistic cultural disponibil este redus și nu este promovat îndeajuns. Nu sunt utilizate toate posibilitățile de dezvoltare și diversificare a rutelor culturale din jurul regiunii europene Ruse-Giurgiu pentru a transforma regiunea într-o destinație turistică europeană competitivă.

## 2.10 Mediu

Caracteristica cheie a acestei regiuni europene este reprezentată de către locația sa în regiunea Dunării de Jos, ce reprezintă un factor major pentru dezvoltarea transportului, energiei, apei, resurselor bio și agrementului. Această locație beneficiază în plus de punctul de trecere al căii navigabile - Coridorul de Transport nr. 7 - cu Coridorul de Transport rutier nr. 9.

Protejarea și refacerea mediului înconjurător au reprezentat punctul de interes al măsurilor programate sistematic în cadrul regiunii europene din ultimele două decenii. Acestea au avut drept rezultat o imagine de mediu considerabil mai bună comparativ cu situația existentă până în anul 1990, indiferent de existența problemelor ce trebuie să fie în continuare soluționate.

Poluarea aerului este în majoritatea cazurilor cauzată de către particule fine de praf, având o concentrație mai mare decât limita normală; un factor major este reprezentat de către sectorul casnic, urmat de către sectorul de transport. Aceasta necesită eforturi suplimentare pentru a dezvolta încălzirea centralizată și pentru a acoperi gazeificarea casnică cât și gazeificarea integrală a sectoarelor industriale și de energie. Au fost planificați pași semnificativi cu privire la utilizarea surselor de energie regenerabilă.

După finalizarea reînnoirii ciclului de apă din Ruse, trebuie luate măsuri eficiente pentru a elimina deversarea apelor reziduale industriale netratate în Râurile Dunăre și Rusenski.

O problemă pentru regiunea Giurgiu este aceea a unei rețele insuficiente de alimentare cu apă și cu atât mai mult a rețelei de canalizare. Există în desfășurare un proiect finanțat de către UE pentru reconstruirea și finalizarea sistemelor de apă și canalizare din Giurgiu, astfel încât să fie acoperit întregul oraș.

Potențialul resurselor zonelor protejate de către Natura 2000 va fi utilizat în mod eficient pentru a dezvolta turismul ecologic și diferite tipuri de turism alternativ.

În ceea ce privește gestionarea deșeurilor, o locație pentru deșeuri nepericuloase, inerente, industriale și periculoase funcționează cu succes în Ruse de șase ani; totuși, obiectivul sistemului de colectare separată și pre-tratare trebuie să fie mărit. În plus, ar trebui să fie utilizat potențialul energetic al acestora, incinerându-le pentru a produce electricitate.

Poluarea fonică sistematică generată de către transportul rutier reprezintă în continuare un motiv de îngrijorare. Este necesară dezvoltarea unui set de măsuri având la bază o hartă a poluării fonice; în cadrul acestor măsuri, transportul public împreună cu izolarea fonică a clădirilor trebuie să



reprezintă o prioritate. Dezvoltarea transportului public prioritar va avea un efect benefic asupra poluării aerului.

Conservarea resursei solului bogat trebuie să reprezinte un punct de interes. Solul din regiunea Giurgiu are probleme în ceea ce privește degradarea periculoasă cum ar fi abraziunea, depunerile de aluviuni, lipsa covorului de vegetație și așa mai departe. Este foarte importantă protejarea malului Dunării împotriva abraziunii și limitarea utilizării terenului arabil fertil pentru altă întrebuințare decât cea de teren agricol.

Parcurile publice au nevoie de mai mult interes, deoarece acestea necesită amenajarea și reconstruirea pomilor și arbuștilor.

Trebuie să fie pusă în aplicare o măsură generală care să îmbunătățească calitatea mediului, controlul eficient mai puternic și în timp util al măsurilor și activităților incluse în cadrul programelor municipale și corporative de protejare a mediului.

## 3 Viziunea de Dezvoltare

### 3.1 Orientare Generală

Provocarea generală pentru regiunea europeană Ruse-Giurgiu poate fi rezumată în următoarea formă: o populație în scădere ce îmbătrânește ca urmare a lipsei oportunităților atrăgătoare de ocupare a forței de muncă și (mai puțin important) standarde de viață relativ scăzute. Planul Cadru ERGO trebuie să prezinte o modalitate de a inversa această tendință actuală prin intermediul unei dezvoltări pozitive și prospere.

Atunci când sunt analizate cauzele principale ale lipsei unităților industriale în regiune pot fi identificate următoarele impedimente:

- Siturile sau locațiile disponibile pentru unitățile industriale fie nu sunt deschise îndeajuns, fie nu sunt situate într-o locație bună sau sunt într-o stare defectuoasă.
- Potențialele companii interesate nu sunt consiliate și abordate activ cu schițe și structuri ale locațiilor corespunzătoare nevoilor acestora (acest lucru ar trebui să fie realizat în conformitate cu standardele și reglementările prevăzute în Planul Cadru ERGO!).

În ceea ce privește cetățenii cât și întreprinderile, un sistem de transport public slab la toate nivelurile (local, regional, național și internațional) reprezintă o altă barieră în alegerea orașului Ruse sau Giurgiu în calitate de sediu central.

Disponibilitatea apartamentelor sau caselor care să ofere standarde internaționale de trai reprezintă un aspect în plus ce face ca tinerii să se mute și să nu se restabilească aici din străinătate. Acest lucru, împreună cu lacunele din infrastructura locală (cum ar fi lipsa școlilor internaționale sau lipsa încrederii în calitatea serviciilor de sănătate), nu ajută în a convinge și atrage managerii afacerilor multinaționale pentru a-și deschide o unitate de producție aici.

Împreună, aceste probleme devin forța motrică în spatele listei de sarcini și domenii principale în care este necesară intervenția în momentul realizării Planului Cadru ERGO.

În consecință, am început prin a defini un cadru de recomandări generale cu privire la măsurile și reglementările ce ar trebui să conducă la ieșirea regiunii europene Ruse-Giurgiu din perioada de stagnare și la începerea unei dezvoltări pozitive. În paralel, am încercat să determinăm acele probleme pentru care acțiunile minore pot oferi un avantaj vizibil și rezultate tangibile.



Înainte de elaborarea acestor propuneri concrete, am definit o viziune de dezvoltare generală care să reprezinte obiectivul general pentru toți pașii în cauză ce urmează să fie implementați în următorii 30-50 de ani. Fără un asemenea obiectiv cu adevărat ambițios pe termen lung, există posibilitatea ca toate părțile implicate în implementare - politicieni și cetățeni în egală măsură - să renunțe într-o etapă inițială, datorită faptului că sunt blocați de către așteptări inimaginabile. O viziune comună pe termen lung este primul pas în direcția potrivită.

### 3.2 Obiective Generale și Reguli

Termenii de Referință (TOR) ai Planului Cadru ERGO necesită (sau cel puțin trebuie să aibă în vedere) o perioadă de planificare care să dureze până în anul 2027. Am dori să prezentăm o viziune asupra modului în care regiunea europeană Ruse-Giurgiu ar trebui să arate în perioada 2040/50. Tocmai de aceea, venim cu sugestia ca o parte din programe să aibă o durată de peste 30 de ani (cum ar fi programul specific de acțiuni pentru locuințe).

Atunci când se ia în considerare o dezvoltare pozitivă, se poate aștepta ca populația să crească cu până la 30%. Acest lucru ar putea genera o populație viitoare de aproximativ 200.000 locuitori în Ruse și aproximativ 80.000 de locuitori în Giurgiu. Aceasta este o presupunere cheie pentru toate proiectele de infrastructură propuse de către noi.

Pentru contribui la înțelegerea acestei abordări vizionare, următorii parametri țintă prezintă modul în care ar putea arăta Ruse și Giurgiu în 2040/50:

- Finalizare unui proces de (re-)industrializare; există o ocupare a forței de muncă suficientă pentru toți locuitorii.
- Au fost implementate conexiuni de transport la toate nivelurile, furnizând o rețea bine structurată ce îmbină opțiunile de transport privat cu cele de transport public.
- Unitățile de locuin
- Locuințele de calitate redusă au fost complet eliminate și înlocuite cu cartiere atractive pentru locuit, ce oferă spațiu suficient cu diferite structuri și modele pentru toată lumea.
- Calitatea vieții la oraș este la un nivel european de top, ceea ce face ca regiunea europeană Ruse-Giurgiu să fie atrăgătoare nu doar pentru rezidenți ci și un magnet pentru ca persoanele din afară să se stabilească aici.
- Orașele Ruse și Giurgiu au devenit destinații turistice populare – vizitatorii din întreaga lume vin aici pentru a vedea punctele de atracție perfect prezentate și/sau pentru a se bucura de ospitalitatea câtorva hoteluri perfect realizate.



Având în vedere această viziune, sarcina inițială a fost aceea de a defini direcțiile principale ale întregii dezvoltări pentru a putea corecta cadrul în vederea atingerii unor asemenea obiective ambițioase. Ca și obiectiv comun al tuturor sugestiilor tehnice făcute de către noi, au fost urmate două obiective fundamentale:

- Apropierea orașelor Ruse și Giurgiu;
- Drept urmare, apropierea celor două orașe de Dunăre.

Acestea au rezultate în recomandări practice precum:

- Concentrarea locațiilor industriale în zonele suburbane, eliberând deci cantități mari de spațiu în zonele centrale ale orașelor sau în apropierea acestora, în vederea implementării noilor cartiere de locuințe;
- Dedicarea strictă a zonelor definite prin intermediul amenajării teritoriale, ce oferă limite stricte pentru toate tipurile de clădiri de pretutindeni;
- Condensarea zonelor centrale ale orașelor pentru a crea o imagine și un sentiment mai urban, și pentru a utiliza spațiul pentru așezări într-o manieră optimă;
- În paralel, implementarea strictă a unui program corespunzător de Zone Verzi, inclusiv pomi individuali pe proprietăți private;
- Preferință pentru toate modalitățile de transport public (în special feroviar), fără a exclude infrastructura corespunzătoare traficului pe străzile din afara centrelor orașelor.



### 3.3 Crearea unei mărci

Motivul principal pentru care Municipiile Ruse și Giurgiu au decis să lucreze împreună în cadrul unei regiuni europene specifice a fost acela că acestea au realizat faptul că prin cooperare aveau o șansă mai bună de a face față provocărilor din cadrul lumii europene noi.

Acum această cooperare necesită o planificare puternică ușor de înțeles de către toată lumea din interiorul sau din afara regiunii europene. Este necesară o definiție cu privire la conceptul de regiune europeană Ruse-Giurgiu și justificarea motivului pentru care aceasta este atrăgătoare pentru a fi vizitată sau locuită. Aceasta trebuie să aibă o formă care să le permită primarilor de orașe să promoveze într-o manieră atrăgătoare regiunea europeană întregii lumii; muncitorul în construcții sau casiera de la supermarket trebuie să și-o atribuie și chiar să o explice celorlaltor persoane.

Tocmai de aceea, trebuie să fie realizată o analiză specifică a USP-urilor (Ofertele de Vânzare Unice) întregii regiuni europene Ruse-Giurgiu care să implice toți beneficiarii sub consultanța profesională a specialiștilor în domeniul promovării.

Ca rezultat, regiunea europeană Ruse-Giurgiu va avea un slogan care să însumeze imaginea acestia față de sine și care să fie acceptat de către marea majoritate a cetățenilor. Împreună cu logoul corespunzător care ilustrează aceași idee, se va pune la dispoziție și o bază optimă pentru prezentarea regiunii europene Ruse-Giurgiu.

Mai jos regăsiți câteva sugestii de potențiale USP-uri:

- Faptul că fiecare oraș este situat direct pe Dunăre este un element unic - există doar câteva centre urbane de acest gen de-a lungul Dunării.
- Oamenii celor două națiuni care lucrează împreună, în ciuda faptului că vorbesc limbi diferite și utilizează chiar și un alfabet diferit, reprezintă într-adevăr un lucru rar.
- Reprezentarea unei gândiri deschise, primitoare și ce sprijină integral toate companiile, toți turiștii sau cetățenii noi ar putea reprezenta un alt element de promovare.

Pentru a demonstra motivul pentru care ar trebui să fie implicați specialiștii cu experiență, vă oferim un exemplu: „Depășire” (bridging) este aparent un termen foarte pozitiv, însă din punct de vedere psihologic acesta este asociat cu o problemă sau un obstacol ce trebuie depășit. Tocmai de aceea trebuie avută grijă foarte mare în ceea ce privește definirea identității perfecte pentru regiunea europeană Ruse-Giurgiu.

### 3.4 Domenii de Intervenție

Toate elementele definite în Planul Cadru ERGO fac referire la infrastructură. Acest lucru nu se limitează doar la problemele tehnice, ci include totodată măsurile pentru dezvoltarea economică și socială. În plus, un interes deosebit este alocat problemelor imobiliare, în special locuințelor. Diferite domenii ce trebuie abordate în mod specific sunt:

#### **INFRASTRUCTURA ECONOMICĂ**

Zone Industriale  
Centre Logistice  
Servicii de Afaceri  
Unități de Comerț  
Infrastructură Turistică

#### **INFRASTRUCTURA TEHNICĂ**

Transport  
Energie  
Apă  
Deșeuri  
(Tele-)Comunicații

#### **INFRASTRUCTURA SOCIALĂ**

Educație  
Servicii de asistență medicală  
Infrastructura Culturală  
Locuințe  
Administrația Publică

Pentru toate aceste subiecte, Planul Cadru ERGO furnizează fie recomandări clare sau fie definiții exacte cu privire la modul în care se va acționa mai departe. Amenajarea teritorială, dedicată în special zonelor individuale, reprezintă baza pentru viitoarea poziționarea și dimensionarea a infrastructurii.

La rândul său amenajarea teritorială este predeterminată de către:

- Elementele prezente la locație (geografice sau structurale);
- Unități industriale de dimensiuni mari;
- Principalele rute de transport.

Tocmai de aceea, toate cerințele specifice aspectelor de aprovizionare subordonate trebuie să urmeze cererea ce este evidențiată în Planul Cadru ERGO. Atribuirea cifrelor concrete pentru aceste sectoare trebuie să urmeze planificarea implementării.



### 3.5 *Sectoarele Economice*

Ca bază de sprijin pentru întreaga dezvoltarea economică, am identificat mai întâi toate sectoarele care sunt fie relevante regiunii europene Ruse-Giurgiu sau fie sectoarelor pce pot fi transformate într-un caz convingător pentru constituirea unei noi unități de afaceri în această zonă:

#### 3.5.1 **Sectorul industrial**

Datorită condițiilor specifice oferite de către regiunea europeană Ruse-Giurgiu, se pare că industria grea nu este o opțiune ce poate fi dezvoltată. Obiectivul principal ar trebui să fie mai degrabă producția sau ansamblarea de mașini sau vehicule. Exemplele unităților șantierului naval existent în Ruse și Giurgiu, cât și fosta unitate de producție/mentenanță locomotive sau vagoane, indică faptul că cel mai promițător sector pentru atragere este cel al producției de automobile. Evaluarea din planul nostru a subliniat în consecință această opțiune.

O altă opțiune ce trebuie adăugată la acest mix ar fi constituirea unei uzine tehnologice și de construcții în Ruse sau Giurgiu, în special în ceea ce privește industria petrolieră română înfloritoare. O astfel de întreprindere situată în vecinătate ar putea convinge alte industrii ce utilizează echipamente complicate (cum ar fi fabricile de hârtie) cu privire la avantajele locale.

Transformarea (țițeiului) petrolului în plastic sau materiale solide/lichide ce urmează să fie tratate (fără rafinare) ar putea reprezenta o altă opțiune pentru dezvoltarea activității deja stabilite la locație.

Comaniile de construcție vor trebuie să își desfășoare activitatea în locație atunci când acestea participă în cadrul unui program de construcție/renovare ambițioși la scară mare.

Transportul și logistica reprezintă un alt sector pentru care Ruse și Giurgiu pot oferi un mediu optim. Mixul de cel puțin trei modalități de transport disponibile (naval, feroviar și rutier) este un argument convingător pentru deschiderea unei baze în această locație.

O altă industrie ușoară precum cea de procesare a produselor agricole poate completa mixul industrial general și nu trebuie să fie trecută cu vederea.

#### 3.5.2 **Sectorul de Servicii**

Atunci când industria este prezentă în mod activ, o gamă largă de produse tehnice este necesară pentru mentenanța periodică continuă sau pentru repararea echipamentului de producție sau utilajelor.

Un sortiment complet compus din diferite companii locale vor trebui să furnizeze sau să își dezvolte serviciile locale în domenii precum mecanică auto, construcții oțel, etc., pentru a satisface cererea în continuă creștere. Acest lucru este valabil și pentru problemele mai puțin tehnice, totuși importante precum curățenia regulată.

Servicii de consultanță sunt necesare într-o manieră mai mare - de la serviciile legale până cele personale – cele din urmă împreună cu o gamă variată de oferte de formare profesională.

Furnizorii de servicii personale – precum cele simple furnizate de către coafeze cât și cele necesare furnizate de către vânzători – vor trebui să își dezvolte și diversifice gamele de produse.

### 3.5.3 Sectorul de Comerț

O populație mai mare conduce cu siguranță la o cerere mai mare pentru oportunități de cumpărături. Centrele comerciale mari cât și magazinele mici din centrul orașului trebuie să crească treptat cantitatea și calitatea gamei de produse.

Cererea de piață crescută va conduce automat la o creștere a varietății, calității și cantității comercianților (noi și deja existenți) și a gamei de produse a acestora.

### 3.5.4 Sectorul Turistic

Destul de des turismul este considerat ca fiind „bănuțul norocos” pentru întreaga economie regională. Totuși, trebuie remarcat faptul că și în Austria, o țară dezvoltată în această privință, turismul reprezintă mai puțin de 6% din ponderea economiei în PIB.

Acest lucru nu vine ca argument împotriva dezvoltării turismului în regiunea europeană Ruse-Giurgiu - ci exact invers. Totuși, realitatea este aceea că turismul nu conduce la dezvoltarea comercială, ci de obicei doar o urmează.

### 3.5.5 Sectorul Agricol

Regiunea europeană Ruse-Giurgiu nu este compusă doar din două orașe, ci și din anumite zone cu specific agricol. Datele relevante curente demonstrează faptul că există o posibilitate destul de mare pentru dezvoltarea acestui sector, în special în ceea ce privește aprovizionarea cu produse alimentare proaspete a cetățenilor din Ruse și Giurgiu.



Având în vedere posibilitatea constituirii fabricilor de procesare produse agricole (în maniera prevăzută mai sus pentru sectorul industrial), trebuie evaluate produsele către care poate fi orientată atenția. Producția de vin de exemplu, deja există și cu siguranță poate fi extinsă.

### 3.6 *Infrastructura Economică*

Regiunea europeană Ruse-Giurgiu necesită o companie mare de top care să își înceapă activitatea în regiune, pentru a acționa în calitate de nucleu pentru dezvoltarea prosperă a economiei de-a lungul graniței. Un astfel de ansamblu industrial mare necesită o zonă complet pregătită de 300-400 ha [a se vedea Proiectul Prioritar „Mega-Localitate(i)”. Există locații adecvate pentru poziționarea unui astfel de proiect atât în Giurgiu cât și în Ruse.

Toate unitățile industriale mai mici trebuie să fie consolidate în zone special alocate în partea de est a orașului Ruse și în partea de nord a orașului Giurgiu. Alternativ, locațiile adiacente unităților portuare, disponibile în portul de est al orașului Ruse sau viitorul Port Giurgiu, trebuie să fie furnizate industriilor ce utilizează porturile pentru a aduce materiile prime sau pentru a transporta produsele finite (semi-finite).

Centrele logistice ce asigură serviciile de transport și depozitare sunt necesare pentru a facilita comerțul. Locațiile convenabile ar fi zonele industriale, porturile de mărfuri sau terminale feroviare pentru marfă.

Furnizorii de servicii ar trebui să fie poziționați opțional în zonele industriale sau în zonele ce au o întrebuintare specială alocată de către Planul Cadru ERGO mai aproape de cartierele rezidențiale.

Există o tendință de a înființa unități de activități comerciale foarte mari oriunde o companie dorește să își poziționeze unitățile. Ar trebui să fie realizată o reglementare de administrare teritorială cu privire la tipurile de centre comerciale ce urmează să fie construite, unde vor fi acestea poziționate și care este dimensiunea acestora. Acest lucru nu are menirea de a obstrucționa piața liberă, ci mai degrabă este un ghid de administrare teritorială necesar prevenirii falimentului comerțului local în zonele centrale ale orașelor. Locațiile centrelor comerciale trebuie să fie definite pentru a corespunde dezvoltării locuințelor.

Infrastructura turistică, simbolizează în mare parte unități hoteliere. În zonele centrale ale orașelor, hotelurile sunt utilizate în principal de către oamenii de afaceri; trebuie construit un hotel mai mare de calitate înaltă, la standarde internaționale corespunzător cu creșterea economică. Un hotel cu peste 100 de camere ar putea fi poziționat într-o manieră optimă în Ruse prin înlocuirea hotelului existent Riga. În Giurgiu un hotel corespunzător cu doar 40 de camere ar putea fi poziționat în apropierea zonei centrale, poate în locația planificată (dar neterminată) a complexului sportiv.

Hotelurile de agrement pot fi poziționate între Basarbovo și Parcul Național Rusenski Lom sau în vecinătatea Zonei Libere prezente din Giurgiu. Acestea se pot completa reciproc furnizând medii total diferite și o orientare individuală a structurii și formei unității.

Producția agricolă din apropierea unui oraș se orientează de obicei către piața locală cu furnizarea directă de produse proaspete. Ar putea fi convenabilă plasarea unor sere în acest sens în partea de sud a orașului Ruse sau în jurul orașului Giurgiu.

### 3.7 *Infrastructura tehnică*

#### 3.7.1 **Transport**

Modalitățile de transport au un impact foarte mare, atât pozitiv (conectivitate) cât și negativ (poluare și pericole), asupra calității locației. Tocmai de aceea toate problemele aferente trebuie să fie soluționate înainte de poziționarea unor unități specifice sau înainte de amenajarea teritorială.

O ierarhie strică de modalități poate fi definită, conform flexibilități relative a acestora în cadrul poziționării sau alinierii:

- Transportul naval - nu există aproape nicio șansă ca acesta să fie mutat sau influențat;
- Transportul aerian - există un număr redus de locații relativ potrivite și disponibile pentru un aeroport;
- Transportul feroviar - diferite opțiuni pentru aliniere restricționate totuși de către raza de pendulare mare și înclinația mică a șinei;
- Transportul rutier - cel mai flexibil în ceea ce privește alinierea, deși chiar și aici există unele limitări (de exemplu autostrăzile).

În special în ceea ce privește orașele, alte două aspecte legate de transport sunt foarte importante:

- Transportul public - Un sistem integrat de modalități și opțiuni diferite;
- Gestionarea parcarilor - un instrument excelent pentru îmbunătățirea stării traficului în zonele centrale ale orașului, generând în același timp o sursă de venit pentru municipii.

Investițiile în infrastructura de transport alcătuiesc mai mult de 50% din toate investițiile în infrastructură (inclusiv aprovizionarea cu energie, școli și spitale). Acest lucru confirmă importanța structurării unui concept de transport integrat, ce sporește la maxim potențialul interoperabilității și sinergiei.



Recomandările cu privire la diferitele probleme de transport sunt:

### Transportul pe apă

Dunărea furnizează un avantaj mare regiunii europene Ruse-Giurgiu datorită utilității combinate pentru transport de pasageri și marfă. Pentru a maximiza valoarea adăugată a acestei poziții geografice, trebuie să fie implementată o structură de porturi în Ruse și Giurgiu care să acopere întreaga cerere și care să concentreze în același timp toate funcțiile similare la cele câteva locații, după cum este cazul.

Directoratul de Apă din Ruse domnește cu mândrie peste 12 porturi și debarcadere de-a lungul malurilor bulgărești ale Dunării. Din punctul nostru de vedere, întreaga activitatea portuară aferentă mărfurilor ar trebui să se orienteze doar către două bazine ale portului actual din partea de est. O zonă de peste 50 ha între bazinele porturilor ar trebui să fie mai mult decât suficientă pentru a instala oricare dintre unitățile industriale sau logistice necesare.

Noul Port pe timp de iarnă are o întrebuințare proprie specifică - Terminalul planificat Ro-Ro din Zona Liberă ar trebui să fie evaluat cu atenție înainte de implementare, pentru a se evita irosirea investiției.

În ceea ce privește navele de pasageri debarcaderele din partea de vest și de est a noului Centrul pentru Vizitatori ar trebui să fie optimizate și consolidate.

Portul de vest nu ar mai trebui să deservească navele pentru transport marfă. Acesta trebuie să aibă funcția de punct de acces către șantierul naval din Ruse și poate fi utilizat ca port pentru iahturi.

Utilitatea tuturor celorlalte debarcadere de pe malul râului, inclusiv cele din partea de vest a portului vestic, trebuie să fie evaluate cu atenție și cel mai probabil închise.

Pentru Giurgiu există propunerea unui nou port de marfă în partea de sud-vest a orașului. Poziția selectată pare să fie o decizie foarte inteligentă în sensul că aceasta oferă împrejurimile necesare pentru a implementa unități industriale și logistice. În momentul în care un studiu de fezabilitate confirmă sensul economic al unui astfel de proiect, întregul comerț pe apă ar trebui să fie consolidat în această locație.

În schimb, navele de transport marfă ar trebuie să fie restricționate în celelalte porturi sau porturi mici de-a lungul Dunării sau în canalele fluviale abandonate.





Un bazin portuar în cadrul șantierului naval Giurgiu ar trebui să fie totuși păstrat, pentru a deservi partea românească a Dunării. În cazul în care cel din urmă nu este potrivit, ar trebui să fie evaluat dacă un asemenea port ar putea fi poziționat în cadrul unităților portuare ale fostei fabrici de zahăr.

### Transportul aerian

Deși aeroportul Otopeni din București oferă o capacitate de transport aerian similară cu cea a aeroportului din Viena, volumul anual curent de pasageri este de 5 milioane, comparativ cu 20 de milioane pentru Viena. Tocmai de aceea ar trebui să fie destul de evident faptul că acest aeroport ar trebui să acopere întreaga cerere de transport aerian pentru întreaga regiune (pe o rază de cel puțin 200 km), chiar și atunci când luăm în considerare creșterile previzionate pentru următorii 20-30 de ani.

Cu toate acestea, trebuie îmbunătățită conexiunea acestui aeroport cu Ruse și Giurgiu. Tocmai de aceea am considerat implementarea unui tren de mare viteză pe această rută ca reprezentând un Proiect Prioritar. Cu cât sunt mai bune funcțiile conexiunii trenului direct, cu atât va fi mai puțin necesar un aeroport suplimentar pentru regiunea europeană Ruse-Giurgiu.

În cazul în care se va materializa construcția unui aeroport în partea de sud a orașului București, acesta trebuie să fie conectat în primul rând printr-un tren de mare viteză atât cu Bucureștiul cât și cu regiunea europeană Ruse-Giurgiu. După aceea, nevoia unei baze aeriene aproape de Dunăre va fi depășită.

În cazul în care un asemenea proiect nu este implementat, se poate lua în considerare construirea unui aeroport mic pe Dunăre ca reprezentând un plan de rezervă strategic în cazul în care Aeroportul Otopeni din București trebuie să fie închis din orice motiv. În această situație, un asemenea aeroport nou poate fi poziționat în Ruse împreună cu un terminal al unui tren de mare viteză conectat direct.

Redeschiderea aeroportului Strakhlevo lângă Ruse nu poate fi o recomandare deoarece, pe de o parte este situat la o distanță prea mare de Ruse și totodată pentru că este în mijlocul unei rezervații naturale – ca să nu mai menționăm și faptul că după 20 de ani de scoatere din uz, renovarea facilităților pistelor necesită un volum de investiții similar celui necesar construirii unui aeroport nou.

### Transportul feroviar

La nivel internațional, crearea unei linii ferate de mare viteză de la București (Ploiești) către Istanbul pare să fie cel mai important Proiect Prioritar. Această acțiune va avea o influență pozitivă enormă asupra regiunii europene Ruse-Giurgiu și furnizează foarte multe oportunități pentru conectarea întregii regiuni. Trebuie să fie luat în considerare faptul că acest proiect are nevoie cu siguranță de un pod peste Dunăre între Ruse și Giurgiu.

Trenurile naționale trebuie să facă legătura dintre Ruse și Giurgiu și alte orașe din România (București și de aici către Craiova, Pitești, Ploiești [Brașov], Buzău sau Constanța) și Bulgaria (Sofia [via Pleven], Stara Zagora [via Veliko Tarnovo], Varna). Aceste trenuri pot utiliza linia de cale ferată de mare viteză către sud, însă necesită linii de cale ferată duble către vest și est.

Trenurile regionale vor face legătura dintre Giurgiu și Videle (sau poate Alexandria) și ulterior Oltenița/Călărași. Ruse poate fi direct conectat cu Silistra.

La nivel local, soluția unui Tren/Tramvai de Oraș este absolut necesară. Un nod în interiorul orașului Giurgiu și două în Ruse, dintre care cel mai lat ajunge la Marten, trebuie să fie îmbinat prin intermediul unei rute de conexiune între cele două orașe. Acesta este un alt Proiect Prioritar foarte urgent și promițător.

#### Transportul rutier

O autostradă nord-sud de la București spre Giurgiu și Ruse, trecând prin partea de est a orașelor de pe Dunăre, se va continua printr-o nouă rută ocolitoare în sudul orașului Ruse. De la această rută ocolitoare, va devia în primul rând o conexiune cu autostrada către Varna. În partea de sud-vest a orașului Ruse, autostrada va vira către sud, continuând către Byala, unde aceasta se va despărți în două ramificații una către Sofia (via Pleven) și cealaltă către Stara Zagora (via Veliko Tarnovo).

De la o intersecție în sud-vestul orașului Ruse, se poate considera amplasarea unui alt pod peste Dunăre unde un drum ocolitor în regiunea românească trece în primul rând pe lângă satul Slobozia și se unește ulterior cu șoseaua de centură Giurgiu, care din nou conduce către o autostradă nord-sud.

Străzile principale din orașul Ruse, din Bulgaria, și bulevardele Lipnik pot fi extinse prin intermediul străzii Vega/Kzaniak către Varna și bulevardul Tutrakan ce face legătura centrului orașului cu un pod peste Dunăre.

În Giurgiu șoseaua de centură clar aliniată permite accesul din zona periferică către toate sectoarele orașului. Ajustările necesare și ramurile acestui drum vor face obiectul unui concept necesar de management al transportului din întreaga regiune europeană Ruse-Giurgiu.

### 3.7.2 Energie

Energia, în special electricitatea, trebuie să fie generată de către termocentralele din Ruse și Giurgiu. Centrala existentă în Giurgiu este alimentată cu gaz natural, iar cea din Ruse este alimentată cu cărbune negru important din Ucraina. În Ruse, o centrală alimentată cu deșeuri este în continuare utilizată pentru încălzirea municipală.

În urma unui mandat politic clar, un interes nou trebuie să fie alocat producției de energie din surse regenerabile. Energia solară și geotermală au fost identificate ca fiind cele mai promițătoare surse pentru a fi utilizate în mediul urban. În plus Ruse planifică să constituie un Cartier cu Emisii de Carbon Zero în afara orașului iar Giurgiu propune o centrală cu energie fotovoltaică.

Împreună cu producția de energie, a fost luat în considerare faptul că există o pierdere foarte mare de energie generată de către rețelele electrice ineficiente. După ce va fi luată o decizie cu caracter obligatoriu cu privire la dezvoltarea unităților viitoare (conform Planului Cadru ERGO), trebuie să fie realizat și un concept de aprovizionare cu energie care să stabilească nevoile de aprovizionare și standardele cablurilor și stațiilor sau conductelor. Dorim să subliniem faptul că doar 10-20% din totalul investițiilor în energie sunt alocate producției iar suma rămasă este alocată rețelelor de distribuție.

În ceea ce privește faptul că cele mai multe economii de energie pot fi obținute prin izolarea locuințelor, Cartierele active Energetic din Ruse și Giurgiu au fost definite ca Proiect Prioritar.

Gestionarea energiei, ce urmează să fie implementată individual în ambele municipii, pare să fie cea mai bună metodă pentru economisirea banilor prin intermediul eficienței energetice. Un alt Proiect Prioritar este dedicat acestui domeniu extrem de promițător.

### 3.7.3 Apa

Alimentarea cu apă potabilă, cât și tratarea apelor reziduale împreună cu rețelele corespunzătoare de conducte și canalizare, trebuie să fie evaluate după clarificarea dezvoltării unităților viitoare. Sunt deja implementate canalele principale împreună cu stațiile de tratare a apelor.

### 3.7.4 Deșuri

Separarea, colectarea și reciclarea deșeurilor solide nu reprezintă un punct al planificării infrastructurii. Îmbunătățirea gropilor de gunoi nou deschise în Ruse și Giurgiu trebuie să fie luată în considerare în viitor. Recomandăm o soluție de transformare a deșeurilor în energie. O centrală de incinerare ar putea fi utilizată împreună cu termocentrala din Ruse pentru a transforma energie termică rezultată în electricitate.

Un aspect corespunzător ar putea fi reprezentat de utilizarea emisiilor de CO<sub>2</sub> inevitabile, pentru a promova creșterea plantelor în sere. Metoda extrem de modernă include utilizarea emisiilor de CO<sub>2</sub> în cultivarea de alge verzi în cadrul serelor, ce produce o resursă de energie sustenabilă.



### 3.7.5 (Tele-) Comunicații

Comunicarea prin intermediul undelor este furnizată din ce în ce mai mult de către diferiți furnizori de telefonie mobilă. În paralel, implementarea unei rețele de cabluri cu fibră optică puternică trebuie luată în considerare ca urmare a cererii evidente.

## 3.8 *Infrastructura socială*

### 3.8.1 **Educație**

Un concept integral pentru școlile primare și secundare necesare, împreună cu oportunitățile unei educații în paralel (în domeniul artei sau sportului) trebuie să fie realizat conform cerințelor evidente. Numai după o asemenea evaluare pot fi definite cerințele pentru unitățile școlare și pot fi realizate propuneri serioase pentru poziționarea optimă și pentru capacitate. Același lucru se aplică educației universitare, educației persoanelor adulte (educația continuă) și nevoilor de formare profesională.

Pe baza primei impresii, sunt absolut necesare două instituții:

- O școală internațională care să ofere toate cursurile în limba engleză;
- Un colegiu tehnic care să se ocupe de instruirea personalului de conducere pentru căile de navigație interne.

O evaluarea detaliată va permite cu siguranță structurarea unui concept integrat pentru toate aceste instituții specializate de învățământ.

### 3.8.2 **Serviciile de Sănătate**

Spitalele din Ruse și Giurgiu, împreună cu toate resursele medicale și farmaceutice, necesită o evaluare separată. Ar trebui constituite în ambele orașe unități de intervenție în caz de urgență cu personal care să vorbească limba engleză. Toate celelalte servicii de sănătate sunt probleme locale ce nu necesită soluții comune, cu câteva excepții.

### 3.8.3 **Cultura**

Acesta este un sector sensibil deoarece este responsabil de identitatea națională și locală, pe de o parte, necesitând cooperare pe termen lung, pe de altă parte. Totuși, ar trebui să existe posibilitatea structurării a cel puțin unui program de eveniment comun pentru regiunea europeană Ruse-Giurgiu.

Este necesar un plan cadru specific pentru instituțiile culturale din Ruse și Giurgiu, cât și, definirea nevoilor exacte pentru infrastructura specifică, începând de la școlile sau atelierile de muzică până la sălile de concerte și teatre.

Este evident faptul că nu se pot împărtăși aspectele specifice ale culturii locale (ca de exemplu faptul că orașul Ruse este locul unde s-a născut Elias Canetti). O astfel de identitate culturală individuală va reprezenta baza competiției amicale.

O situație diferită este cea a patrimoniului cultural, în special clădirile istorice. Aceste atracții sunt importante pentru întreaga regiune europeană Ruse-Giurgiu. Un program corespunzător de dezvoltare a monumentelor trebuie să fie elaborat în comun pentru a atrage în mod optim atât turiștii cât și cetățenii țărilor vecine.

### 3.8.4 Locuințe

Acest subiect este descris pe larg în propunerea de Proiect Prioritar cu privire la renovarea Zonelor Centrale ale Orașului. Cerința cheie a acestei propuneri este aceea că, în următorii 30 de ani, trebuie să fie construite anual 2.000 de apartamente noi în Ruse și 750 în Giurgiu!

Lăsând momentan la o parte toate aspectele importante de finanțare, am dori să vă atragem atenția asupra faptului că 100 de apartamente necesită un teren de aproximativ 1 ha. În cazul în care o jumătate din apartamente vor fi construite în zone noi, iar cealaltă jumătate prin înlocuirea facilităților de locuit existente, acest lucru va înseamna că în fiecare an va fi nevoie de aproximativ 10 ha pentru a construi locuințe noi și alte 10 ha ale cartierelor existente trebuie să fie înlocuite în Ruse; în Giurgiu sunt necesare, respectiv, 4 ha pentru noile construcții și încă 4 ha pentru clădirile înlocuite.

Aceste cifre ar trebui să demonstreze faptul că, printre Proiectele Prioritare, acest efort pare să fie cel mai provocator, datorită faptului că pare să fie nesfârșit în ceea ce privește domeniul de aplicare.

### 3.8.5 Administrația Publică

Toate proiectele și măsurile prezentate și detaliate mai sus trebuie să fie sprijinite de către o administrație publică corespunzătoare. Fie că acest lucru este solicitat sau propus, funcțiile administrative și de management trebuie să fie delegate entităților externe ale sectorului privat. Funcționarii publici nu ar trebui să fie responsabili în primul rând pentru definirea reglementărilor, monitorizarea implementării sau omisiunilor. Aceste funcții incompatibile trebuie separate.

Eficientizarea structurilor administrative ar putea reprezenta un proiect separat – însă acest lucru face obiectul reglementărilor locale și naționale.



### 3.9 Concluzii

Planul Cadru ERGO furnizează o imagine generală cu privire la aspectele cheie de dezvoltare pentru regiunea europeană Ruse-Giurgiu. Nu mai trebuie menționat faptul că acest mix de sinteze precise, multiple recomandări și Proiecte Prioritare bine descrise reprezintă doar primul pas către un viitor prosper. Acesta prezintă pachete de activitate clar definite ce trebuie realizate cât mai curând posibil.

În timp ce ne desfășuram activitatea la locații, am putut observa o atmosferă entuziasmată, orientată către viitor din partea tuturor partenerilor de dialog, din interiorul și din afara municipiilor. Acest lucru reprezintă o bază bună și necesară pentru începerea implementării de succes a acestor obiective ambițioase prevăzute în acest Plan Cadru ERGO.



## 4 Implementare

### 4.1 Strategie

Viziunea de Dezvoltare a definit în mod clar o serie de obiective ce trebuie atinse prin implementare Programului Cadru ERGO. Acestea sunt orientate:

1. Către problemele sociale;
2. Către măsurile practice prin care se realizează obiectivele definite pentru diferite domenii de intervenție;
3. Către cei care vor transpune toate aceste lucruri într-un cadru optim pentru administrarea teritorială care sprijină toate propunerile.

Pentru a rezuma câteva rezultate cheie ale Viziunii de Dezvoltare pentru regiunea europeană Ruse-Giurgiu:

- SOCIAL – De a inversa tendințelor de depopulare și de a face regiunea europeană atrăgătoare pentru companii, cetățenii actuali și viitori, potențialii turiști, etc.;
- PRACTIC – De a atrage întreprinderi mari care să deschidă unități de producție noi în regiunea europeană; de a furniza toate modalitățile unei infrastructuri de transport perfecte; și de a realiza programe ample de locuințe care să ofere condiții de trai foarte moderne, etc.;
- POLITIC – De a adopta un plan de dezvoltare obligatoriu pus în aplicare fără excepții; de a implementa toate structurile necesare pentru realizarea rapidă a Proiectelor Prioritare; de a defini acțiunile la nivel municipal comun care să sprijine buna dezvoltare, etc.

Acum, după ce am stabilit o direcție clară pe care să o urmăm, trebuie să definim cea mai bună modalitate pentru a realiza fiecare etapă. Principala provocare este că în ciuda faptului că am stabilit o viziune clară de presupuneri și dorințe cu privire la modul în care dorim să procedăm și unde dorim să ajungem, parametri cheie sunt în cea mai mare parte dincolo de controlul direct. Dezvoltarea demografică, în calitate de cel mai important parametru, este un lucru pe care putem încerca să îl influențăm însă acesta este determinat de mulți factori pe care nu îi putem controla, putând doar să evaluăm scenariile ce furnizează limite inferioare și superioare ce pot fi verificate pentru o perspectivă pe termen mediu și lung.

Unitățile industriale reprezintă un alt domeniu în care impactul este greu de definit. Însă un lucru este sigur: Fără stabilirea măsurilor pregătitoare recomandate, nu poate fi obținută o producție industrială adecvată.



## 4.2 Condițiile cadru

### 4.2.1 Demografie

Populația actuală a orașului Ruse este de aproximativ 170.000 de locuitori și cea a orașului Giurgiu este de aproximativ 70.000 de locuitori. Stabilizarea acestor cifre reprezintă baza pentru cel mai scăzut nivel al oricărui considerente viitoare.

Creșterea economică a întregii regiuni este factorul principal al creșterii populației și, drept consecință, al emigrării treptate din zonele rurale către orașe. Drept urmare putem presupune că în general, pe termen lung, trebuie să ne așteptăm la o creștere a populației din Ruse și Giurgiu.

În momentul de față totul depinde de tipul de acțiuni întreprinse pentru a susține sau împiedica acest proces. Dacă va fi implementată o gamă largă de măsuri în următorii ani, se poate presupune chiar o creștere rapidă a populației.

Tocmai de aceea, pentru a fi în siguranță, recomandăm o dimensiune dedicată unităților de spațiu și infrastructură care să fie destul de bună pentru a acoperi cererile a peste 400.000 de persoane ce locuiesc în orașele Ruse și Giurgiu. Această cifră reprezintă cel mai înalt nivel ce este estimat a fi atins în 2040/50.

### 4.2.2 Factorii determinanți

Trebuie să facem diferența între factorii cunoscuți, alți factori pe care îi putem influența, și acei factori la care putem reacționa. Geografia și poziția geostrategică rezultată aparțin primei categorii. În această privință, avantajul regiunii europene Ruse-Giurgiu este reprezentat de către câmpiile înconjurătoare, (chiar și cele relativ joase din Bulgaria) cât și poziția perfectă a nodului principal al Dunării – reprezentând o intersecție inevitabilă pentru întregul transport de nord-sud din Europa de Est.

Clima continentală nu este ideală – cu temperaturile extreme vara și iarna – totuși există o cantitate suficientă de ploi și umiditate specifică creată de către Dunăre ce par a fi mai mult un avantaj decât un dezavantaj.

Parametri ce abia pot fi influențați din punct de vedere local includ aspectele internaționale (cum ar fi criza economică globală) sau deciziile europene (în mod specific UE) (variind de la momentul încheierii acordului Schengen până la nivelul programelor de sprijin ce pot fi acordate).

Totuși proiectele mari de investiții pot fi sprijinite în mod activ prin furnizarea unui mediu extrem de atractiv și prin lobby activ din partea ambelor state și chiar din partea organismelor guvernamentale europene, cât și cu trusturilor

globale. Acesta este nu numai scopul activităților și intervențiilor posibile ci și al celor absolut necesare.

#### 4.2.3 Scenarii de Dezvoltare

Am putut identifica trei parametri principali ce influențează puternic dezvoltarea regiunii europene Ruse-Giurgiu:

Constituirea unei unități industriale de producție mari;

Implementarea modalităților de transport optime pentru toate tipurile și nivelurile de transport;

Furnizarea de condiții de viață atrăgătoare, în special oferta de locuințe la cele mai înalte standarde;

Scenariile pe termen lung (până în 2040/50), trebuie deci să fie evaluate ca fiind de succes sau care nu se aliniază la parametri de mai sus.

Deoarece dezvoltarea comercială ajută la îmbunătățirea rețelei de transport și a condițiilor de trai per total în mod oarecum automat, putem considera creșterea economică ca fiind aspectul principal al calculelor noastre.

Următoarele scenarii prezintă o gamă largă de rezultate de dezvoltare:

- **Scenariul 1:** Păstrarea status quo-ului. Industria mare nu poate fi atrasă și nu este nici măcar bine-venită; ofertele de transport sunt îmbunătățite doar moderat; disponibilitate locuințelor noi sau renovate este cu mult în urma cererii;  
Un asemenea scenariu poate sista depopularea viitoare și ar putea exista o creștere mai lentă în special în regiunile sub-dezvoltate ce rezultă din dezvoltarea normală. Totuși, populația va continua să îmbătrânească pe măsură ce tinerii din regiune se stabilesc în alte locuri în căutarea de locuri de muncă și unui nivel de trai mai bun. Acest scenariu nu pare să fie foarte promițător sau atrăgător.
- **Scenariul 2:** Municipiile Ruse și Giurgiu își orientează toate resursele și energiile către implementarea recomandărilor ambițioase ale Planului Cadru ERGO. Condițiile optime pentru unitățile industriale foarte mari se materializează în realizarea a cel puțin unei mari unități industriale de producție; rețelele de transport conform nevoilor evidente sunt implementate sau sunt cel puțin în curs de finalizare; un program complet de locuințe furnizează un număr adecvat de cartiere de locuințe.

Din punctul nostru de vedere acesta este cel mai realist scenariu, cu condiția ca toate deciziile politice să fie luate pentru a permite implementarea integrală al Planului Cadru ERGO. În plus acest lucru nu numai că poate fi realizat în mod realist până în 2040/50, ci doar după 10-15 ani dacă este implementat un program complet de Proiecte Prioritare.

- **Scenariul 3: „Lovitura norocoasă.”** Toate lucrurile existente în cel de-al doilea scenariu, însă volumul producției industriale de la locație poate fi dublat; cererile de transport și locuințe sunt furnizate simultan.

Poate că acest scenariu reprezintă doar o gândire pozitivă. Totuși toate sugestiile iau în considerare posibilitatea unei rate de creștere mai rapide decât cea așteptată, pentru a preveni orice obstacol în acceptare și suport.

#### 4.2.4 Structurile de Implementare

Care să permită implementarea optimă, structurile specifice și întreprinderile corespunzătoare solicitate conform cerințelor multiple de la diferite nivele; ce pot fi rezumate în felul următor:

- Departamente ale administrației municipale;
- Comitet director comun la nivel municipal (și poate provincial);
- Unități de management externalizate ale municipiilor Ruse și Giurgiu (împreună și/sau individual);
- Companii externalizate cu obiective specifice;
- Companii mixte împreună cu parteneri privați;
- Participarea minorității în cadrul proiectelor de infrastructură foarte mari;
- Instituții private sau companii.

Responsabilitatea principală la nivelul **administrației municipale** constă în dezvoltarea și construirea departamentelor acestora. La început acestea trebuie să adapteze toate planurile de dezvoltare existente la recomandările Planului Cadru ERGO pentru a genera deciziile corespunzătoare ale Consiliilor Municipale cu privire la noile standarde.

Drept urmare, reglementările trebuie să fie realizate în conformitate cu noile planurile de dezvoltare și procedurile de aprobări în construcții trebuie să fie puse în aplicare, fără niciun fel de excepție. În plus, trebuie să fie realizat un concept de implementare pentru toate utilitățile publice care să evidențieze obiectivele de dezvoltare.

Departamentele europene/internaționale împreună cu cele responsabile de investiții trebuie să găsească cea mai bună modalitate pentru a sprijini întregul proces de dezvoltare.

În plus, există o nevoie suplimentară de a evalua în mod continuu și de a supraveghea toate activitățile de dezvoltare pentru a le sprijini în cel mai bun mod posibil, prevenind în același timp încălcarea regulilor stabilite.

Un **comitet de coordonare** comun nu trebuie să fie o entitate legală. Acesta este mai degrabă o conferință structurată cu întâlniri regulate cât și curente cu o ordine de zi clară. Acest comitet este prezidat de către primarii orașelor Ruse și Giurgiu (poate împreună cu guvernatorii provinciilor) pentru a implementa acțiunile Planului Cadru ERGO.

Comitetul coordonator este totodată responsabil pentru deciziile legate de problemele cu privire la: promovarea guvernelor naționale, instituțiile europene sau companiile mari cu privire la proiectele mari de infrastructură (transport); constituirea de instituții/companii comune (turism, porturi, etc.); prioritizarea sarcinilor; și finanțare.

Cu cât pot fi clarificate mai multe probleme la acest nivel, cu atât va exista un impact mai pozitiv asupra implementării Planului Cadru ERGO.

**Unitățile de management** comun pentru Ruse și Giurgiu ar trebui să fie constituite în toate domeniile în care concurența ar avea un impact negativ asupra ambelor municipii. Cele mai importante domenii sunt:

- Turismul (ce ar include poate operarea Centrelor pentru Vizitatori din ambele orașe);
- Porturile (toate porturile administrative, cât și porturile de marfă operaționale); și
- Podurile peste Dunăre împreună cu alte modalități de transport ce fac legătura de transport peste Dunăre.

Astfel de unități sunt de obicei structurate sub forma companiilor. Având în vedere probabilitatea existenței diferitelor cadre legale în Bulgaria și România, o platformă comună organizată sub forma unui ONG reprezintă o alternativă, cât și constituirea de companii separate, care să fie integral deținute de către Ruse și respectiv de către Giurgiu.

Trebuie să fie înființate **companii cu destinații speciale** la o scară mai mică pentru incubatoarele de afaceri transfrontaliere sau unitățile de proiecte similare. Cele mai solicitate și cele mai mari unități în acest domeniu sunt companiile de dezvoltare imobiliară numite pentru implementarea proiectelor de locuințe ambițioase (pentru a clarifica: vorbim despre aproximativ 2000 și 750 de apartamente noi pentru Ruse și Giurgiu, respectiv, pe an – 50% reprezintă construcții noi în zone deschise sau eliberate, și 50% reprezintă apartamente sau case în stare defectuoasă, renovate).

Deși ar exista totodată o opțiune de a avea acționari privați în cadrul companiilor anterior menționate, acest lucru nu este absolut necesar. Pentru toate zonele de dezvoltare, unde volumul principal de investiții este așteptat să fie furnizat de către partenerii privați, ar trebui să fie înființate **companii**



**mixte** ce reprezintă Parteneriatul Public Privat (PPP). Deși nu există un impediment pentru utilizarea unui altfel de model de afaceri, acest tip de cooperare s-a dovedit a fi eficient în special în ceea ce privește domeniile industriale și de transport public.

**Proiectele de infrastructură** foarte mari, precum al podului peste Dunăre și al căii ferate de mare viteză depășesc influența exclusivă a municipiilor Ruse și Giurgiu. Totuși, trebuie stabilit dacă poate fi obținută o participație minimă a unui acționar pentru a avea cel puțin acces continuu la informațiile referitoare la evoluția și deciziile aferente acestor proiecte. Există posibilitatea obținerii unei participații majoritare în cadrul companiei operaționale pentru noul pod peste Dunăre, ca și exemplu.

**Comaniile private** mari, în special cele cu unități industriale, trebuie să fie sprijinite de către entitățile politice și trebuie să primească îndrumări cu privire la prevederile cadru. Destul de des, astfel de companii mari oferă la locație un loc în cadrul comitetului director unuia din reprezentanții municipali. Câteodata acest lucru este o condiție premergătoare pentru a furniza sau organiza subvenții municipale.

Toate aceste structuri organizaționale trebuie să fie realizate cu mare atenție pentru a obține toate rezultatele așteptate.

#### 4.2.5 Documente

Procesul de implementare al Planului Cadru ERGO necesită o serie de documente, fiecare prezentând o etapă specifică de dezvoltare – în general sau a unui proiect specific. Aveți mai jos descrierea documentelor indispensabile în ordine cronologică:

##### **Planurile de Dezvoltare Municipale**

Un prim pas, recomandările Planului Cadru ERGO trebuie să fie adaptate la planurile de dezvoltare municipale existente. Doar după ce aceste documente adaptate au fost aprobate de către Consiliile Municipale se va stabili o bază cu caracter obligatoriu pentru viitoarele activități. Fără o astfel de confirmare oficială, activitatea realizată în Planul Cadru ERGO este pur și simplu o recomandare fără un angajament.

##### **Planul de Acțiuni**

Acest catalog de activități necesare cuprinde în special constituirea diferitelor entități, cum ar fi companii de tip platformă sau unități externalizate. În paralel, elaborarea tuturor documentelor și acțiunilor necesare viitoarei implementări (a se vedea mai jos) este descrisă în acest Plan de Acțiuni. Acesta trebuie să fie aprobat totodată de către Consiliile Municipale din Ruse și Giurgiu.



### Studiile de Fezabilitate

Una din primele acțiuni necesare va fi aceea de a solicita studii de fezabilitate pentru toate Proiectele Prioritare identificate. În funcție de structura proprietății proiectului, fie doar municipiile (individual sau împreună) sau în colaborare cu parteneri de proiect, trebuie să asigure în primul rând disponibilitatea respectivelui proiect și să furnizeze finanțarea necesară costurilor studiului.

Rezultatul unui studiu de fezabilitate este așa numitul „Profil de Bonitate al Proiectului,” ce este prezentat tuturor băncilor sau altor instituții financiare ce pot evalua proiectul și structura corespunzător modelele de finanțare adecvate.

### Planurile de Implementare

Ca urmare a rezultatelor studiilor de fezabilitate, trebuie să fie realizate în următoarea etapă planurile detaliate de implementare. Acest lucru are loc de obicei în etapa de dezvoltare, atunci când companiile specializate în managementul proiectului sunt deja constituite. Tocmai de aceea aceste companii - indiferent de cine sunt deținute sau finanțate - trebuie să organizeze o licitație cu privire la elaborarea planurilor de implementare.

În anumite situații specifice, atât planul de fezabilitate cât și planul de implementare poate fi înlocuit cu un mix de competiție arhitecturală împreună cu un plan de afaceri (care, în toate celelalte situații, ar face parte din studiul de fezabilitate). În special în ceea ce privește Ruse și Giurgiu, dezvoltarea și schițele aferente zonelor riverane pot fi gestionate într-o astfel de modalitate.

Sunt necesare și alte documente, însă acestea nu sunt la fel de importante pentru implementarea bună a Planului Cadru ERGO.

#### 4.2.6 Cerințele Bugetului și Managementul Finanțării

Pașii necesari ai implementării inițiale (adaptarea planurilor de dezvoltare existente; constituirea unui comitet coordonator comun la nivel municipal) sunt acțiuni ce sunt încadrate în structurile administrative existente și nu necesită bugete suplimentare.

Constituirea de unități comune de management (Turism și Zone Verzi; Porturi și Centre Logistice; operațiunile Podului peste Dunăre) va necesita anumite bugete furnizate de către companiile operaționale în cauză (sau vor fi finanțate din venitul turismului, în ceea ce privește turismul sau dezvoltarea Zonelor Verzi).

Conform profilurilor proiectelor similare, fiecare oraș va trebui să acopere volume de investiții de aproximativ 5 milioane Euro pentru implementarea noilor Centre pentru Vizitatori și renovarea/structurarea zonelor riverane.



Costurile operaționale anuale ale Centrului pentru Vizitatori vor fi de aproximativ 120.000 Euro și aproximativ 500.000 Euro pentru mentenanța zonelor riverane ale fiecărui oraș. În plus dezvoltarea Zonelor Verzi nu trebuie să fie finanțată separat.

Companiile cu Activități Specifice sunt necesare pentru

- Trenurilor din Oraș (companii bulgare și române independente care dețin totuși un Comitet de Supraveghere comun);
- Societățile de locuințe (dezvoltarea cartierelor de locuințe);
- Dezvoltarea industrială (în special pentru pregătirea potențialei(lor) Mega Locații);
- Incubatorare de Afaceri Transfrontaliere;
- Gestionarea energiei (inclusiv generarea de energie din resurse regenerabile)

Aceste unități trebuie să fie structurate independent fie la nivel municipal sau împreună cu partenerii publici sau privați. Este nevoie de bugetare separată.

Planul de Acțiuni general trebuie să fie realizat de către consultanți specializați. Un buget de aproximativ 100.000 Euro ar trebui să fie suficient în acest sens.

Costurile studiilor de fezabilitate trebuie să fie calculate independent pentru fiecare proiect. De obicei o rată de 1% din volumele întregului proiect pot fi estimate în acest sens.

Managementul finanțării ar trebui să fie responsabilitatea platformelor de proiecte corespunzătoare sau companiilor. Atunci când este solicitat sprijinul din partea unei instituții publice, acesta va fi furnizat tuturor instituțiilor, publice sau private.

#### 4.2.7 Beneficiari și Managementul Resurselor Umane (HRM)

După ce au avut loc dezbateri publice pentru a discuta despre diferitele probleme referitoare la Planul Cadru ERGO, am putut identifica un număr destul de mare de grupuri de beneficiari. Lucrând împreună cu municipiile Ruse și Giurgiu, acești beneficiari au fost ulterior definiți ca:

- Primarii orașelor Ruse și Giurgiu și Adjuncții acestora;
- Membrii Consiliilor Municipale din Ruse și Giurgiu responsabile de problemele de dezvoltare;

- Departamentele Municipale ale orașelor Ruse și Giurgiu asociate dezvoltării infrastructurii, în special arhitecturii orașului;
- Guvernatorii și/sau reprezentanții Județelor Ruse și Giurgiu;
- Reprezentanții probabil implicați/interesați ai Ministerelor din Sofia sau București;
- Companiile implicate;
- Cetățenii interesați;
- ONG-uri potențial implicate.

Fiecare beneficiar ar trebui să fie reprezentat în cadrul forumurilor regulate constituite în Ruse și Giurgiu. Un proces de discuție structurată, continuă ar garanta contribuția tuturor părților implicate, generând astfel sustenabilitate pentru fiecare din Proiectele Prioritare.

Un nou tip de „manager public” este necesar pentru anumite funcții din diferite instituții sau companii. În primul rând, profilurile specifice activității ar trebui să fie proiectate – nu numai pentru conducere, ci și pentru întreaga forță de muncă necesară noilor unități.

Este recomandat să se lucreze alături de agențiile specializate din ambele zone ale Dunării sau să se constituie birouri HRM independente în Ruse și Giurgiu, pentru acest scop. Un argument în favoarea celei din urmă este acela că, companiile ce doresc să își desfășoare activitatea în regiune trebuie să aibă garantată disponibilitatea muncitorilor calificați. Capacitatea de a oferi serviciile corespunzătoare ar putea să reprezinte un argument convingător pentru întreaga decizie.

Pentru a completa astfel de servicii HRM este indispensabilă constituirea unei unități de formare profesională puternice, care să sprijine calificările necesare. Cursurile regulate pot fi combinate cu seminarii specifice pe teme individuale.

#### 4.2.8 Monitorizare și Supraveghere

Pentru a garanta implementarea cu succes a tuturor recomandărilor din Planul Cadru ERGO și pentru a asigura sustenabilitate cu toate acțiunile necesare, trebuie mai întâi implementat un sistem de monitorizare bun pentru toate activitățile diferite.

Deși nu ar fi necesară constituirea unei entități specifice acestui scop, unii oficiali ai administrației municipale (probabil asistați de către consultanți contractați) ar trebui să aibă responsabilitatea verificărilor regulate a evoluției activității.



Ca baza a acestei activități, două aspecte au fost clarificate și puse la dispoziție:

- Lista completă a indicatorilor și parametrilor pentru măsurarea progresului și performanței;
- Acces la puncte de verificare definite în cadrul diferitelor Planuri de Implementare pentru proiecte individuale.

Această informație permite elaborarea de proceduri de monitorizare structurate. Ar putea fi considerată ca definind o normă ISO specifică acestui obiectiv.

Comitetele de supraveghere trebuie să fie constituite pentru toate proiectele importante. Singura diferență între proprietatea publică sau privată va fi aceea a originii corespunzătoare a reprezentanților. Pentru a transforma comitetele de supraveghere în instrumente eficiente și nu doar platforme pentru discuții plăcute, se recomandă numirea persoanelor ce dețin o experiență profesională.

Mai presus de orice, trebuie constituit un „Comitet de Coordonare Comun la nivel Municipal” care are funcția unui comitet superior de supraveghere. Toți delegații comitetelor de supraveghere individuale ale diferitelor proiecte ar raporta acestui organism. Acest lucru trebuie să fie obligatoriu, chiar și în ceea ce privește proiectele ce aparțin separat fie municipiul Ruse, fie municipiului Giurgiu. Astfel, încrederea comună poate fi creată cu ușurință iar experiența în ceea ce privește provocările paralele sau similare poate fi împărtășită și utilizată.

Forumurile publice, anterior menționate, ce permit accesul tuturor cetățenilor, ar trebui să fie reunite în Ruse și Giurgiu cel puțin de două ori pe an. În cadrul fiecărui forum, un raport cu privire la activitatea finalizată trebuie să fie urmat de discuții detaliate. Poate o pagină de internet dedicată, ce furnizează un forum online, ar putea fi totodată elaborată pentru a asigura faptul că întregul program ERGO beneficiază de un sprijin public mare, cât și pentru a deschide un canal pentru idei și reclamații.

Implementarea Planului Cadru ERGO este un proces ce durează un deceniu. Datoria vremurilor prezente este aceea de a permite buna funcționare în anii ce urmează.

## 5 Proiectele de Investiții

Prin intermediul analizei cuprinzătoare a tuturor materialelor și documentelor relevante referitoare la subiectele implicate, împreună cu o evaluare detaliată a opțiunilor și oportunităților pentru întreaga dezvoltare a regiunii europene Ruse-Giurgiu, experții noștri de planificare urbană și regională au evaluat ghidurile generale pentru toate activitățile dezvoltării viitoare.

Un principiu cheie în cadrul acestui proces, unul care determină toate problemele de dezvoltare în general, este presupunerea realistă a potențialelor economice și obiectivelor principale ce trebuie atinse în viitor. Tocmai de aceea, analiza posibilelor tendințe economice a fost și va continua să reprezinte cea mai mare prioritate.

Conform rezultatelor procesului descris mai sus, sarcina noastră suplimentară a fost aceea de a selecta 10 Proiecte Prioritare și de a pregăti o modalitatea prin care implementarea putea fi începută imediat. Atunci când se analizează caracterul urgent al diferitelor acțiuni dintr-o listă lungă de măsuri generale necesare în cadrul regiunii europene Ruse-Giurgiu, o condiție critică a fost aceea a selectării proiectelor care sprijină reciproc ambele orașe.

Urmând această abordare, toate proiectele selectate se orientează mai mult sau mai puțin către infrastructură și sunt oarecum de scare mare. Acest lucru nu reduce importanța activităților culturale, de exemplu – ci se axează pe acele proiecte care își asumă responsabilitatea pentru viitorul prosper al orașelor și provinciilor ce aparțin de Ruse și Giurgiu.

Deoarece dezvoltarea economică determină toate nevoile de infrastructură a orașelor și regiunilor, cele mai importante cerințe din cadrul acestui sector au devenit cei mai decisivi factori pentru aspectele ce urmau să fie evaluate în primul rând.

Având în vedere faptul că cel puțin jumătate din toate investițiile în infrastructură sunt dedicate diferitelor sectoare de transport, un interes a fost alocat celor mai importante probleme de transport.

Energia, în calitate de resursă principală și factor determinant al inițiativelor industriale cât și private, a reprezentat următorul subiect al proiectelor cu cerere ridicată.

Următoarea prioritate a fost alocată activităților de turism, inclusiv culturale, naturale și de mediu.

Nu în ultimul rând, un proiect pentru sectorul imobiliar a fost definit pentru a furniza locuințe de calitate înaltă, la prețuri accesibile și în același timp renovarea clădirilor existente.

## 5.1 Lista Proiectelor Prioritare

Cu cât am avut mai mult de-a face cu Proiectul Cadru Ruse-Giurgiu, cu atât au apărut mai multe subiecte importante pentru dezvoltarea bună a orașelor la diferite niveluri. Tocmai de aceea, a existat necesitatea de a selecta acele proiecte ce aveau o influență directă și un impact asupra procesului de dezvoltare. Pentru a sublinia faptul că nu am uitat problemele principale, am furnizat câteva exemple de elemente importante ce trebuie să fie structurate în cadrul unui program viitor:

- Probleme importante deja subliniate și localizate în mod clar; un plan cadru pentru structurarea optimă a porturilor din Ruse și Giurgiu sau poziționarea și structurarea centrelor logistice reprezintă exemple ale acestei secțiuni
- Probleme importante și necesare ce trebuie să fie evaluate prin intermediul procesului de dezbatere publică; cum ar fi proiectarea sensibilă a zonelor riverane din Ruse și Giurgiu împreună cu soluții convingătoare cu privire la modul în care trebuie realizată o conexiune atrăgătoare peste Dunăre
- Probleme importante ce necesită în primul rând clarificarea determinării subiectelor ce reprezintă baza; toate subiectele de infrastructură socială precum educația, serviciile de sănătate și cultura

Cu toate acestea, toate Proiectele Prioritate descriese mai jos împreună cu construirea unei baze pentru viitoarele inițiative și acțiuni. Oamenii sunt în general influențați de griji individuale; a fost obligația noastră să păstrăm un punct de vedere strategic (= superior).

### 5.1.1 ECONOMIA

#### 5.1.1.1 Mega-Locație(i)

pentru unitățile industriale la scară mare. Pentru a furniza nucleul dezvoltării economice prospere continue, trebuie să fie constituită o întreprindere în regiunea europeană Ruse-Giurgiu.

#### 5.1.1.2 Incubatoare de Afaceri Transfrontaliere

pentru întreprinderile mici implicate în activități transfrontaliere. Spre deosebire de marile concerne industriale, întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri) trebuie să fie sprijinite prin intermediul unui program structurat de

ajutor orientat către întreaga regiune Ruse-Giurgiu, sau chiar către exportul în afară.

## 5.1.2 TRANSPORT

### 5.1.2.1 Noul pod peste Dunăre

Un element indispensabil care să permită dezvoltare pozitivă a regiunii europene Ruse-Giurgiu

### 5.1.2.2 Trenul de mare viteză

Acest proiect internațional are o influență foarte pozitivă asupra municipiilor Ruse și Giurgiu, furnizând acces rapid la destinațiile importante (în special către București) și un acces mai facil către regiunea europeană Ruse-Giurgiu.

### 5.1.2.3 Trenul / Tramvaiul de oraș

Magistralele de transport trebuie să fie completate cu rețele de Transport Public competente. Căile ferate existente în municipiile Ruse și Giurgiu permit realizarea unui astfel de sistem fără probleme.

## 5.1.3 ENERGIE

### 5.1.3.1 Eficiența Energetică / Cartiere Active Energetic

Economisirea energiei înseamnă economisirea banilor. Îmbunătățirea standardelor de construcție permite reducerea semnificativă a cererii de încălzire sau răcire.

### 5.1.3.2 Managementul Energetic / transformarea Deșeurilor în Energie

Managementul corespunzător al energiei oferă posibilitatea reducerii consumului în sectorul public și privat. De exemplu, eliminarea deșeurilor solide nu reprezintă cu siguranță ultima discuție cu privire la acest subiect. Deșeurile trebuie să fie privită ca o resursă de energie.

## 5.1.4 TURISM

### 5.1.4.1 Noul (noile) Centru (Centre) pentru Vizitatori

În special acei turiști ce călătoresc de-a lungul Dunării trebuie să fie atrași pentru a rămâne în această regiune. Prima impresie determină dacă respectiva cerere poate fi creată.

### 5.1.4.2 Zonele Verzi

Până în momentul de față parcurile, pădurile și natura în general au fost considerate ca reprezentând un lucru ce trebuie privit însă nu și utilizat. Zonele verzi în calitate de centre recreaționale trebuie să fie dezvoltate.



## 5.1.5 IMOBILIARE

### 5.1.5.1 Renovarea Zonelor Centrale ale Orașului

Condițiile de viață atractive reprezintă un argument puternic pentru alegerea unei locații în calitate de bază. Spre deosebire de a lăsa domeniul imobiliar din zona centrală în stare defectuoasă și relocarea către suburbii, revitalizarea zonelor centrale ale orașului poate furniza reședințe și poate crea oportunități de muncă semnificative pentru firmele de construcții.



## 5.2 Dezvoltarea Proiectului

Evaluarea profesională a proiectului urmează de obicei un proces standardizat:

Profilurile Proiectului elaborate în Proiectul Cadru ERGO sunt „Studiile de Prefezabilitate,” constând în toți pașii etapei de „Definiție”.

Pe baza „Definiției,” următorii pași de evaluare pot fi obținuți prin solicitarea unui „Studiu Complet de Fezabilitate,” ce ar stabili „Cerințele de pregătire”.

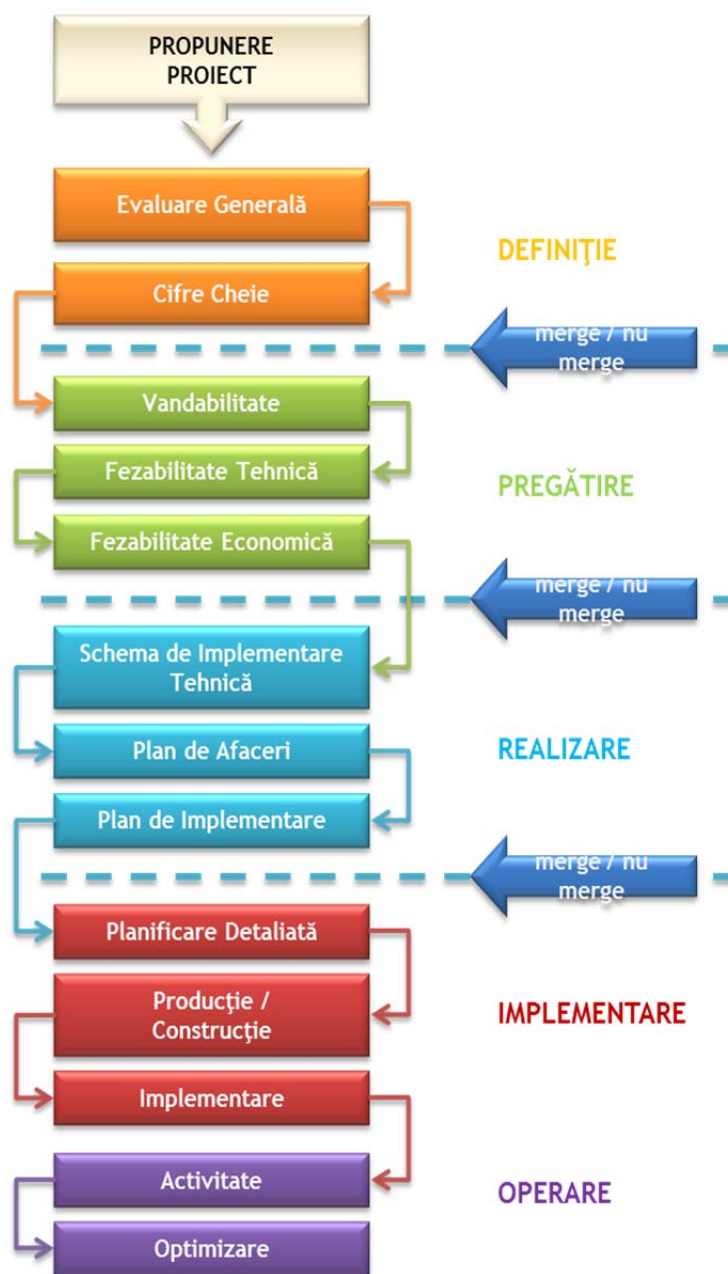


Diagrama 2: Procesul Evaluării profesionale a proiectului

### 5.3 Profilurile Proiectului

Fiecare din Profilurile Proiectului ce urmează să fie dezvoltate pentru Proiectele Prioritare oferă informațiile complete necesare pentru a lua o decizie clară, cât și elemente complete pentru implementarea imediată.

Trebuie să fie clar faptul că pentru întregul Plan Cadru trebuie să furnizăm doar două concluzii pentru fiecare Proiect Prioritar:

- Este această idee fezabilă în principiu? (Evaluare Generală)
- Care sunt elementele generale care să permită realizarea proiectului? (Descriere)

Pentru a furniza o bază corespunzătoare pentru începerea următoarei etape de dezvoltare (Pregătirea), sunt definiți următorii parametri cheie:

- Dimensiuni și Volume
- Locații și Poziții
- Calități și Performanță

Aceste Studii de Prefezabilitate individuale furnizează toate informațiile necesare, într-o formă condensată, îndeplinind toate cerințele specifice definite în TOR și oferind o orientare optimă, o capacitate de comparare bună și cu o structură clară:

- Bază
- Cerere
- Dimensiuni
- Poziționare
- Model de Afaceri
- Finanțare
- Cerințele aferente forței de muncă
- Efectele ocupării forței de muncă
- Implementare
- Management

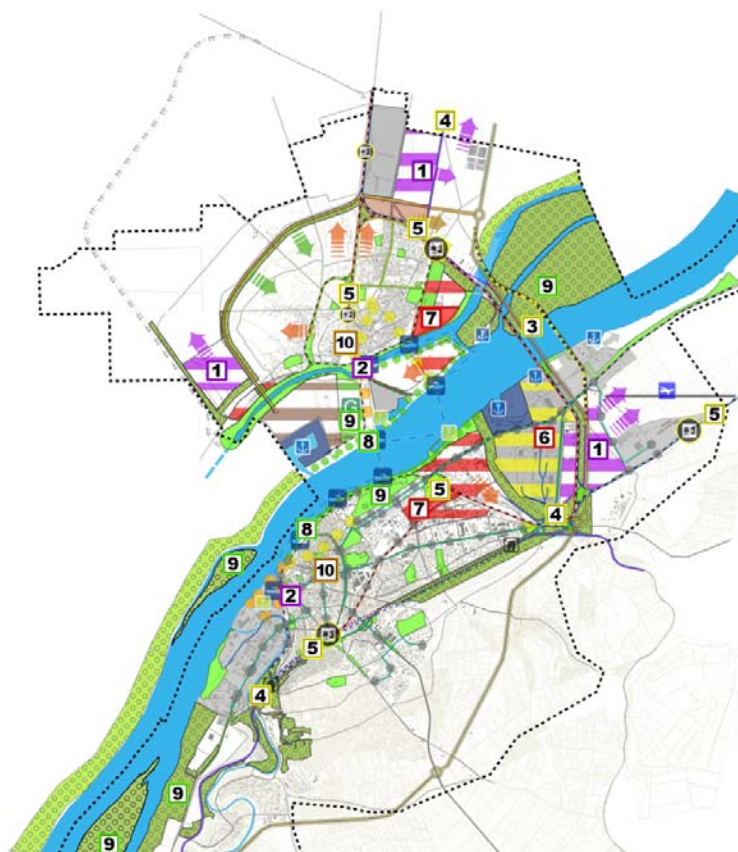
Pe baza acestor factori se poate începe cu ușurință licitația aferentă următorului pas de evaluare („Studiu de Fezabilitate”).



# ERGO

## Plan Cadru Partea a 2-a

## 6 Proiectele Prioritare



- 1** Economie; Mega-Locație(i)
- 2** Economie; Incubatoarele de Afaceri Transfrontaliere
- 3** Transport; Noul pod (noile poduri) peste Dunăre
- 4** Transport; Tren de Mare Viteză
- 5** Transport; Tren / Tramvai Integrat în Oraș
- 6** Energie; Managementul Energetic / Transformarea Deșeurilor în Energie
- 7** Energie; Cartiere Active Energetic
- 8** Turism; Centre pentru Vizitatori
- 9** Turism; Zone Verzi
- 10** Imobiliare; Renovarea Zonelor Centrale ale Orașelor



# ERGO

## Proiectul Prioritar

### 1

## 6.1 Mega-Locație(i)

### 6.1.1 Fundament

Regiunea europeană Ruse-Giurgiu se confruntă cu o scădere a populației, în special în ceea ce privește tinerii (a se vedea „Dezvoltarea Demografică”). Această tendință este cauzată în primul rând de lipsa locurilor de muncă în general și de lipsa locurilor de muncă atractive în special. Această tendință evidentă trebuie să fie oprită sau inversată.

Conform principiului de bază al dezvoltării industriale, acest lucru funcționează de obicei de sus în jos și nu de jos în sus. Cu alte cuvinte, constituirea de companii mari generează o cerere destul de mare a forței de muncă și stimulează creșterea economică și cerințele de muncă ale furnizorilor locali. Un element de referință tipic evidențiază faptul că numărul de locuri de muncă suplimentare create de către furnizori și serviciile locale dublează numărul de angajaților în cadrul unității de producție în sine.

Tocmai de aceea, soluția cea mai urgentă pentru problemele de bază ale regiunii europene Ruse-Giurgiu ar fi aceea de a atrage constituirea a cel puțin două companii mari în această regiune, pentru a putea genera și susține dezvoltarea comercială sustenabilă în întreaga regiune.

### 6.1.2 Cerere

Pentru a realiza un asemenea impact așteptat, un producător de top trebuie să fie convins să vină în Ruse sau Giurgiu. O asemenea întreprindere ar trebui să dețină potențialul de a angaja în cele din urmă aproximativ 5.000 de lucrători având calificări diferite. Implementarea unei asemenea unități de producție - conform calculelor de mai sus - crează între 10.000 și 15.000 locuri de muncă în total.

O analiză de pieței în cauză evidențiază faptul că doar câteva sucursale operează astfel de unități mari în întreaga regiune. În plus, singura motivație a acestora pentru implementarea noilor unități de producție este aceea de a urma o cerere de piață evidentă, cum ar fi cererea regională pentru un produs existent sau o cerință de a oferi produse noi solicitate de către piețele regionale și /sau internaționale înconjurătoare.

Rezultatele evaluării noastre intensive identifică sectorul auto ca fiind cea mai promițătoare opțiune pentru unitățile industriale în regiunea europeană Giurgiu-Ruse. După o scădere evidentă a pieței ca urmare a crizelor financiare globale din perioada 2008-09, diferiți producători (cum ar fi Volkswagen) sau asamblorii (cum ar fi MAGNA) sunt în momentul de față, în grade diferite, în căutarea locațiilor pentru fabrici (Sud-)Estul Europei.



Deși majoritatea producătorilor de automobile europeni și-au atins capacitatea sau chiar au depășit-o (cum ar fi PSA), aceștia doresc să se pregătească în continuare pentru a putea acoperi cererea restantă anticipată pentru autovehiculele din întreaga regiune. Pentru a ilustra acest lucru, câteva din ratele curente de aprovizionare pot fi comparate:

- Germania 580 de vehicule / 1.000 de locuitori
- Austria 500 de vehicule / 1.000 de locuitori
- Bulgaria 340 de vehicule / 1.000 de locuitori
- România 170 de vehicule / 1.000 de locuitori
- Albania 70 de vehicule / 1.000 de locuitori

Având în vedere faptul că în 20 de ani România și Bulgaria ar trebui să ajungă la o rată de 1 autovehicul la 2 locuitori, și că ciclul de viață mediu al unei mașini este estimat la 10 ani, putem estima că cererea pentru cele două țări poate atinge nivelul de 2 milioane de unități până în 2030.

Corespunzător acestor dimensiuni evidente și conform dimensiunilor obișnuite ale unităților de producție de autovehicule (ce au un randament de producție de aproximativ 120.000 unități/an), producătorii mari ar trebui să se pregătească pentru a constitui o fabrică complet echipată în mai puțin de un an. Tocmai de aceea, aceștia caută o locație unde totul este pregătit pentru a începe activitatea, imediat după obținerea unei decizii strategice de la comitetele executive.

Pentru a îndeplini cerințele minime corespunzătoare (a se vedea mai jos), o zonă trebuie să dețină următoarele avantaje:

- Disponibilitatea întregii regiunii este evaluată astfel încât să poate fi acordat imediat dreptul de proprietate sau concesiune unui producător.
- Conexiunea la rețele rutiere sau feroviere până la locația deja constituită.
- Asigurarea nivelului suficient de aprovizionare cu energie și apă.
- Lucrătorii calificați și potențialii sub-furnizori sunt disponibili la locație.
- Disponibilitate condițiilor de operare și de trai la standarde bune.
- Sprijinul politic și financiar (subvenții de stat, reducerea impozitelor, etc.) sunt la îndemână.

### 6.1.3 Dimensiuni

Pentru producerea a 120.000 de vehicule pe an (cu condiția ca întreaga producție să fie pusă în funcțiune; dacă este nevoie doar de asamblare, cererea ar fi mai mică), este necesară o locație de 300-400 ha ("Mega-Locație"). Această parcelă de pământ ar trebui să fie dintr-o singură bucată sau ar trebui să ofere cel puțin o conexiune directă între cel mult 2-3 diviziuni. Trebuie să poate fi verificată ca fiind lipsită de contaminare și



trebuie să ofere sustenabilitate suficientă pentru configurarea producției industriale.

Constituirea unei fabrici producătoare de automobile în condițiile anterior menționate necesită o investiție de 300-500 milioane Euro. Companiile de automobile cunosc foarte bine reglementările europene, în special opțiunile pentru sprijin financiar. Trebuie să fie cel puțin clar faptul că acestea așteaptă 100% din sprijinul prevăzut de către reglementările UE (nu uitați faptul că competitorii dumneavoastră se regăsesc în principal în Turcia dar posibil și în Germania de Est, sau din motive evidente, poate în Grecia).

#### 6.1.4 Poziționare

Un nou pod peste Dunăre între Ruse și Giurgiu împreună cu conexiuni feroviare puternice vor oferi un avantaj foarte mare locației; indiferent pe ce parte a Dunării va fi situată Mega-Locația.

Pentru a evita generarea de trafic local, o cerință principală viitoare este reprezentată de către accesul direct la o autostradă ce trece peste Podul peste Dunăre. În plus - așa cum a fost deja menționat - sunt necesare conexiunile feroviare directe. Accesul direct către Dunăre, posibil un avantaj, nu pare să fie factorul decisiv în ceea ce privește locația. Pe de altă parte, transportul public bun va sprijini cu siguranță clasificarea locației.

Un alt aspect este reprezentat de către aprovizionarea cu electricitate. Cerința minimă pentru o Mega-Locație este definită cu 50 MW (Megawatt), ce satisface probabil întreaga cerere prezentă a orașului Giurgiu.

Luând în considerare toate aspectele, putem stabili că zonele din Ruse sau Giurgiu îndeplinesc toate cerințele prevăzute. Acestea sunt prezentate în locațiile de mai jos:



Imaginea 3: Pozițiile evaluate și posibile sugerate pentru Mega-Locațiile din Ruse și Giurgiu



### 6.1.5 Model de Afaceri

Acest proiect deține în același timp multiple șanse și riscuri. Pe de o parte regiunea europeană Ruse-Giurgiu îndeplinește toate cerințele unei „Mega-Locații” în maniera definită de către producătorii de automobile. Pe de altă parte sunt necesare investiții semnificative pentru a fi pur și simplu inclus în „concursul de frumusețe”, iar unul din producători mari de automobile poate decide să își desfășoare activitatea într-o altă locație în regiune.

Pentru că astfel de zone mari deschise nu sunt disponibile pretutindeni, șansele de a fi selectat par să fie destul de bune. În plus, exemplele din SUA arată faptul că disponibilitatea unei Mega-Locații atrage nu doar producătorii de automobile ci și alte întreprinderi. Tocmai de aceea, echilibrul dintre oportunitate și risc se înclină în mod clar într-o direcție pozitivă.

Costurile totale pentru achiziționarea a 300-400 ha de teren, potrivite pentru deschiderea și eliminarea unei potențiale contaminări vor necesita o investiție totală cuprinsă între 40 și 100 milioane de euro. Ca și în cazul „Zonelor Libere” existente în Ruse și Giurgiu, o societate de drept privat ar trebui să preia această investiție asistată integral de către toate entitățile publice. Chiar și forma legală de societate pe acțiuni poate fi luată în considerare oferind opțiuni pentru investiții directe oamenilor la nivel local, asigurând astfel viitorul țării.

Datorită faptului că se așteaptă o creștere economică după 2 sau 3 ani, nu trebuie pierdut timpul în ceea ce privește constituirea unei astfel de companii. Este evident faptul că diferite concernuri de automobile sunt deja în căutarea posibilelor locații pentru viitoarele unități de producție. Tocmai de aceea ar trebui să ținem minte faptul că „cine se scoală de dimineață, departe ajunge”.

Este deja dovedit faptul că o unitate de producție calificată va crea cel puțin aproximativ 10.000 de locuri de muncă. Doar acest obiectiv merită orientarea atenției asupra unui astfel de proiect. În cazul implementării cu succes va fi generat un venit foarte mare nu numai pentru angajați ci și pentru municipii, prin intermediul diferitelor taxe și impozite.

### 6.1.6 Finanțare

Implementarea unei Mega-Locații reprezintă un proiect privat sprijinit de către toate instituțiile publice. Tocmai de aceea, deși toate investițiile ar trebui să fie obținute din domeniul privat, sunt necesare diferite subvenții din partea sectorului public.

Obiectivul principal pentru această primă etapă va fi acela de a identifica și de a convinge un investitor cu privire la finanțarea achiziției și de a deschide

o zonă cu o dimensiune corespunzătoare. O asemenea întreprindere trebuie să fie cu siguranță sprijinită de către instituții precum BEI (Banca Europeană de Investiții) sau de către fondurile private.

Cu cât o companie decide mai devreme să își înceapă activitatea în această locație, cu atât aceasta își asumă mai repede responsabilitatea pentru întregul management al finanțării. Pentru acestea este o activitate obișnuită.

### 6.1.7 Cerințele forței de muncă

Producția tuturor tipurilor de vehicule necesită forță de muncă calificată și cu experiență. Educația de înaltă calitate oferită de Universitățile din Ruse și București împreună cu implementarea unui centru specific de instruire vor garanta disponibilitatea unei forțe de muncă având un nivel de calificare adecvat.

La fiecare 5.000 de lucrători, va fi necesar ca aproximativ 10% să aibă studii superioare și aproximativ 1% sau 2% să provină din afara regiunii. Nu mai trebuie menționat faptul că, de exemplu, o școală internațională pentru copiii străinilor ar crea un avantaj suplimentar pentru acest proiect.

În special în ceea ce privește sub-furnizorii locali sau furnizorii de servicii, trebuie să înțelegem faptul că trusturile ce acționează la nivel global urmează o filozofie mondială specifică. Mai precis, acest lucru înseamnă faptul că, respectarea strictă a unor condiții cadru este o cerință indispensabilă pentru participarea în cadrul activității.

### 6.1.8 Efectele angajării

A fost deja demonstrat faptul că Mega-Locațiile de producție vor angaja în mod direct în jur de 4.000-5.000 de lucrători și vor crea un număr egal de locuri de muncă prin intermediul (sub-) furnizorilor și furnizorilor de servicii. Un număr suplimentar de aproximativ 1.000-2.000 locuri de muncă vor fi generate de către numeroase întreprinderi mici – începând de la taxiuri, hoteluri sau restaurante până la servicii personale precum frizeri, doctori, etc.

Acesta este un impact sustenabil datorită perspectivei pe termen lung a unei astfel de afaceri. În plus, trebuie luat în considerare faptul că prezența unei companii de top atrage cu siguranță alte companii care să își desfășoare activitatea în Ruse cât și în Giurgiu.

Desigur, cel mai important lucru este acela că implementarea a cel puțin unei Mega-Locații va împiedica în mod sustenabil emigrarea tineretului din regiune. Dimpotrivă, o perspectivă pozitivă îi va încuraja pe mulți dintre



aceștia să își înceapă propria afacere, creând astfel locuri de muncă suplimentare, nu numai pentru ei înșiși.

### 6.1.9 Implementare

Sunt necesare acțiuni imediate pentru a găsi investitori privați pentru pregătirea inițială a unei Mega-Locații. Pentru a sprijini această etapă ar putea fi stabilită o companie platformă corespunzătoare ce ulterior poate fi predată unuia sau mai multor investitori.

Acest lucru necesită definirea planurilor de amenajare urbană și mai presus de toate elaborarea unui plan de afaceri corespunzător, împreună cu materiale promoționale și o pagină de internet specifică orientată către părțile interesate ale proiectului.

Simultan, părțile potențial interesate trebuie să fie abordate cu informații și trebuie să conștientizeze faptul că o oportunitate perfectă pentru acestea este deja în curs de dezvoltare.

În momentul în care o companie mare decide să își înceapă activitatea în regiunea europeană Ruse-Giurgiu, aceasta își va administra mai departe procedurile în propriile condiții. Totuși, trebuie să fie clar faptul că reglementările conforme prezentului Plan Cadru ERGO trebuie să fie respectate chiar dacă acestea sunt în contradicție cu anumite idei ale investitorului.

### 6.1.10 Management

Întregul management al acestui proiect trebuie să fie furnizat de către sectorul privat, în primul rând prin constituirea unei Mega-Locații, și ulterior în momentul în care producătorul își începe activitatea în această locație. Singura obligație a sectorului public este aceea de a găsi modalitatea corectă pentru a furniza sprijinul integral, pe de o parte, și de a urma cu strictețe regulile de dezvoltare ale Planului Cadru ERGO, pe de altă parte.

Pentru sarcinile publice, trebuie constituită o unitate specifică în cadrul anumitor administrații municipale. Cel mai bine ar fi să existe un organism administrativ comun pentru Ruse și Giurgiu în vederea asigurării locațiilor competitive pentru diferitele oferte ale acestora fără a declasa sau face excepții de la condițiile cadru aplicabile.



# ERGO

## Proiectul Prioritar 2

## 6.2 Incubatorul(Incubatoarele) de Afaceri Transfrontaliere

### 6.2.1 Fundament

Spre deosebire de afacerile industriale mari, IMM-urile (întreprinderile mici și mijlocii) nu acționează de obicei la nivel global. Tocmai de aceea piața acestora este limitată la țara de origine sau doar la nivel local. Depășirea granițelor în ceea ce privește aceste companii, reprezintă o barieră foarte mare pe de o parte și pe altă parte conduce la o situație de a nu putea atinge volumul minim de activitate aferent dezvoltării prospere.

Ca urmare a unei astfel de dezvoltări, antreprenorii tineri dau greș destul de des în încercările de a înființa o companie nouă. Doar câțiva dintre aceștia vor începe aceeași activitate încă o dată. Majoritatea își vor sista cariera de antreprenori în timp ce ceilalți se vor orienta către o piață mai mare (precum București sau Sofia, în cazul nostru) pentru a reîncepe, așteptând o piață de afaceri mai bună aici.

Pentru a păstra inițiativele tinerilor și de actualitate în regiunea europeană Ruse-Giurgiu, activitățile de afaceri trebuie să fie sprijinite în orice situație. În ceea ce îi privește pe cei care furnizează produse sau servicii interesante, însă nu pot accesa o piață mai mare ce oferă venituri suficiente, Incubatoarele de Afaceri Transfrontaliere specifice ar trebui să îi asiste în cadrul acestor eforturi apreciate.

Doar pentru a compara: o privire orientată către situația destul de bine dezvoltată din Austria: Din numărul total de aproximativ 400.000 de companii, în jur de 90% au mai puțin de 10 angajați; 50% din afaceri sunt construite de către o singură persoană. În timp ce cea mai mare companie austriacă (OMV) are o cifră de afaceri anuală de peste 30 de miliarde Euro, compania ce ocupă poziția 1.000 se bucură de o cifră de afaceri de aproximativ 60 de milioane de Euro. Cei trei cei mai mari angajatori au peste 70.000 de angajați fiecare (evidențind faptul că doar aceste trei companii răspund pentru un procentaj al forței de muncă similar cu 50% din toate companiile ce se află pe ultimele locuri).

Totuși, majoritatea companiilor sunt destul de mici ca dimensiune. Acest lucru dovedește faptul că există o interacțiune între industria mare și IMM-uri, ceea ce înseamnă că ambele sectoare au nevoie, în egală măsură, unul de celălalt.

În ceea ce privește exporturile, în jur de 10% din companiile din Austria desfășoară activități transfrontaliere - o pondere mai mult sau mai puțin independentă de dimensiunea companiei. Corelat la regiunea europeană



Ruse-Giurgiu acest lucru ar însemna că, în ceea ce privește companiile nou înființate, ar trebui să existe un potențial destul de bun pentru inițiativele corespunzătoare.

## 6.2.2 Cerere

Care sunt elementele necesare care să le permită companiilor mici desfășurarea activităților transfrontaliere?

- Acestea trebuie să fie bine orientate către segmente de piață specifice în cadrul regiunii sau țării vizate.
- Acestea trebuie să dețină o strategie cu privire la modul de accesare al acestei piețe noi.
- În acest sens acestea trebuie să identifice partenerii corespunzători din piețele noi.
- Pentru a permite comunicarea este nevoie de anumite competențe lingvistice.
- Orientarea bună cu privire la mediile legale (inclusiv cu privire la regulile și standardele de impozitare) este la rândul ei necesară.
- Destul de des este recomandată sau chiar obligatorie intrarea pe piață prin intermediul unui consorțiu; o altă barieră pentru cei care exportă pentru prima oară.

Un incubator de afaceri specific trebuie să asiste astfel de companii în depășirea tuturor acestor potențiale obstacole. Tocmai de aceea, un program adecvat pentru Incubatoarele de Afaceri Transfrontaliere trebuie să cuprindă (cel puțin):

- Acces la informațiile specifice și cunoștințe cu privire la diferitele regiuni țintă și sectoarele de piață;
- Oportunități de formare diferite, inclusiv subiectele specifice de export și limbajele;
- Evenimente regulate ce furnizează informații cu privire la diferite piețe și exemple de bune practici de succes ale activităților transfrontaliere;
- Consiliere autohtonă pe probleme legale și de impozitare cu experiență internațională;
- Consultanță cu privire la diferite licitații și cereri de oferte;
- Asistență în ceea ce privește marketingul, comunicarea și aspectele de relații publice (PR).

Împreună toate acestea ar trebui să fie adăpostite într-o clădire atractivă care să îi invite pe oameni să își constituie o întreprindere orientată către depășirea granițelor.



### 6.2.3 Dimensiuni

Atunci când se analizează o structură a unei clădiri a unor Incubatoare de Afaceri Transfrontaliere specifice, în maniera descrisă mai sus, s-ar putea presupune faptul că în momentul de față în jur de 100 de companii (majoritatea nou înființate) sunt interesate de o asemenea ofertă în Ruse, aproximativ 40 în Giurgiu. Din numărul total 20%-30% vor reprezenta candidați reali care să își desfășoare activitatea în cadrul unui Incubator de Afaceri Transfrontalier.

Estimând un spațiu de birouri necesar de 50m<sup>2</sup>, în medie, pentru fiecare companie și presupunând faptul că după 5 ani o serie de companii își pot dubla dimensiunea, putem estima faptul că cererea pentru spațiile de birouri va ajungi până la 3.000 m<sup>2</sup> pentru Ruse și până la 1.200 m<sup>2</sup> pentru Giurgiu. Doar 10% din companii vor avea nevoie de spațiu suplimentar pentru cercetare și / sau producție având o dimensiune aproximativă de 100 m<sup>2</sup> fiecare, ceea ce înseamnă încă 600 m<sup>2</sup> pentru Ruse și 240 m<sup>2</sup> pentru Giurgiu. Spațiul suplimentar va fi necesar pentru depozitare; poate o suprafață suplimentară în ceea ce privește spațiul de birouri. Se estimează că în următorii 5 ani este necesară o suprafață utilă totală de până la 6.600 m<sup>2</sup> pentru Ruse și 2.640 m<sup>2</sup> pentru Giurgiu.

Managementul și personalul de servicii (indiferent dacă aceștia sunt angajați direct în cadrul incubatorului de afaceri sau, de exemplu, în cadrul unei firme de avocatură rezidente) pot fi estimate, luând în considerare toate elementele, la 10-12 pentru Ruse și 4-5 pentru Giurgiu. În acest sens, spațiul suplimentar de aproximativ 200m<sup>2</sup>/80 m<sup>2</sup> este necesar pentru Ruse și respectiv Giurgiu.

În plus, trebuie adăugate săli de conferințe și evenimente, o cafenea/cantină cu încă 300 m<sup>2</sup>/120 m<sup>2</sup> pentru Ruse/Giurgiu. În plus trebuie adăugate zone auxiliare (20% din 7.100 sau 2.880 = 1,420 m<sup>2</sup>) pentru Ruse și 580 m<sup>2</sup> pentru Giurgiu. Ca urmare a acestor calcule putem estima realist o cerere totală pentru zonele diferite de aproximativ 8.000 m<sup>2</sup> pentru Ruse și 3.500 m<sup>2</sup> pentru Giurgiu.

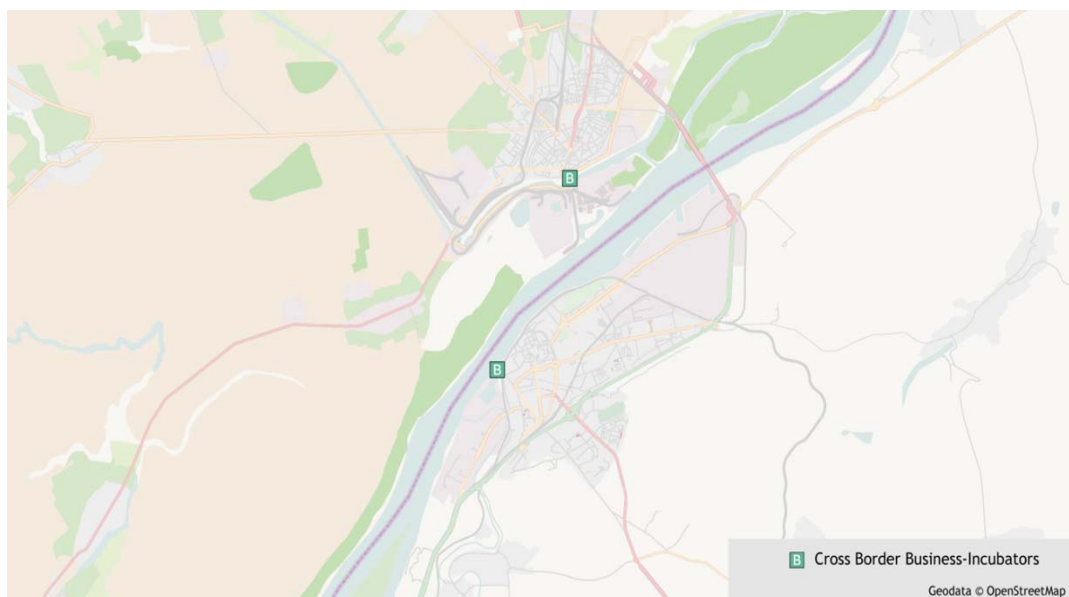
În plus în jur de 100 de locuri de parcare sunt necesare în Ruse și 40 în Giurgiu. Alocând 30 m<sup>2</sup> pentru fiecare spațiu, vor fi necesare zone de parcare de 3.000/1.200 m<sup>2</sup> pentru Ruse/Giurgiu.

Presupunând faptul că clădirile au 4 etaje, o parcelă de teren de cel puțin 5.000 m<sup>2</sup> trebuie să fie alocată acestui proiect în Ruse și o parcelă de aproximativ 2.000 m<sup>2</sup> în Giurgiu.

## 6.2.4 Poziționare

Ca orice altă clădire publică nouă din regiunea europeană Ruse-Giurgiu Euroregion, ambele incubatoare de afaceri transfrontaliere din Ruse și Giurgiu trebuie să devină puncte de referință. Proiectul bun și cel mai înalt standard de calitate al construcției (în special în ceea ce privește parametri de eficiență energetică) îi vor conferi un profil unic cu creșteri doar moderate al costurilor, însă toate persoanele ce locuiesc în oraș ar trebui să știe imediat care sunt clădirile excepționale și unde sunt acestea situate.

O locație ar trebui să ofere acces atât la străzile principale cât și la transportul public. Iar acestea ar trebui să fie situate aproape de oraș și nu la o distanță foarte mare. În Ruse o locație convenabilă poate fi la gara de vest (Pristanishna; în calitate de punct cheie pentru dezvoltarea orașului Alexandrovska) acolo unde trebuie să fie situată o stație a Trenului de Oraș. În Giurgiu o locație care să evidențieze începutul dezvoltării clădirii de-a lungul Șoselei Portului este un potențial candidat în acest sens.



Imaginea 4: Incubatoarele de Afaceri Transfrontaliere ce se află în apropierea centrelor orașelor cu acces la străzile principale și transportul public.

## 6.2.5 Model de Afaceri

Pentru ambele incubatoare de afaceri transfrontaliere trebuie constituite companii private responsabile de dezvoltarea, construirea și operarea acestor unități. Astfel de „companii platformă” trebuie să fie deținute integral de către municipiile Ruse și Giurgiu. Trebuie să existe un management eficient care să raporteze unui comitet de supraveghere obligatoriu.

Ideea principală în această situație este aceea de a acoperi cota principală de investiții necesare, prin intermediul subvențiilor și sponsorilor. Deprecierea redusă va permite costuri de închiriere mai mici pentru companiile deservite. Drept urmare costurile de operare pentru companiile nou-înființate pot fi menținute la un nivel scăzut ceea ce reprezintă un sprijin în natură enorm pentru acestea.

Pentru a preveni companiile deja înființate să profite de această ofertă, în ciuda faptului că acestea ocupă deja o poziție profitabilă pe piață, fiecare candidat trebuie să parcurgă o procedură de evaluare strictă pentru a asigura faptul că efectul dorit poate fi obținut.

În principiu, un incubator de afaceri găzduiește o companie pentru un anumit număr de ani, nu pentru totdeauna. De obicei 4-5 ani sunt suficienți pentru ca o companie nou înființată să atingă dimensiunea care să îi solicite mutarea la propria locație. Tocmai de aceea, trebuie să fie luată în considerare o procedură de ieșire concretă și în timp util.

Totuși, conducerea incubatoarelor de afaceri transfrontaliere trebuie să creeze un echilibru între bugetul propriu și venitul general de către tarifele de închiriere, taxele de servicii și subvenții (finanțare). Un asemenea proiect nu are sens atunci când este necesară contribuția financiară permanentă după etapa de implementare inițială.

În ceea ce privește volumul total al investiției, un calcul în mare evidențiază următoarele cifre:

### RUSE

Achiziția de teren (5000 m <sup>2</sup> )	€	0
Deschiderea terenului (realizat de către municipii)	€	0
Construirea clădirilor (8000 m <sup>2</sup> )	€	9.600.000
Mobilier	€	1.600.000
Parcări (3000 m <sup>2</sup> )	€	600.000
<b>Investiție totală</b>	<b>€</b>	<b>11.800.000</b>

## GIURGIU

Achiziția de teren (2000 m <sup>2</sup> )	€	0
Deschiderea terenului (realizat de către municipii)	€	0
Construirea clădirilor (3500 m <sup>2</sup> )	€	4.200.000
Mobilier	€	700.000
Parcări (1200 m <sup>2</sup> )	€	240.000
<b>Investiție totală</b>	<b>€</b>	<b>5.140.000</b>

Următoarele elemente de cost pot fi definite (anual):

- Deprecierea investițiilor (5%)
- Înlocuirea investițiilor (1%)
- Dobândă (2% la investiții)
- Energie
- Mentenanță
- Cheltuieli de exploatare (echipe de management și servicii)

Poate fi estimat un echilibru al acestor costuri din venituri, cu condiția ca 70% din investiție să poată fi acoperită prin intermediul subvențiilor de stat iar diferența să poată fi finanțată pe baza unei amortizări pe o perioadă de 20 de ani.

În ceea ce privește venitul, pare să fie o ofertă atractivă pentru toate companiile interesate, utilizând următoarele tarife (inclusiv toate cheltuielile de exploatare cum ar fi serviciile de încălzire, curățare și recepție, etc.):

- € 5 / m<sup>2</sup> / lună Spațiu de birouri
- € 3-4 / m<sup>2</sup> / lună Unități de producție / cercetare
- € 1 / m<sup>2</sup> / lună Spațiu de depozitare

Un studiu de fezabilitate suplimentar este necesar pentru a determina dacă venitul la acest nivel este suficient pentru a acoperi toate costurile sau dacă ponderea costurilor de investiții acoperite prin intermediul subvențiilor de stat trebuie să fie majorată.

### 6.2.6 Finanțare

Așa cum a fost deja prezentat, obiectivul este acela de a limita costurile într-o manieră care în final, să conducă la acoperirea acestora prin intermediul diferitelor surse de finanțare. În cazul în care este luată o decizie politică de către Bulgaria și România pentru a furniza diferite măsuri specifice unui asemenea proiect – nu doar pentru a acoperi investițiile necesare și serviciile specifice – acest lucru ar putea realiza programul oferit tinerilor antreprenori pe teritoriul regiunii Ergo Ruse-Giurgiu.

Nu există nicio îndoială asupra faptului că volumul mai mare de investiții trebuie să provină din surse publice. Pasul următor ar fi un plan de implementare care să definească etapele necesare. Tocmai de aceea ar trebui să fie evidențiat un concept de clădire modulară care să ofere posibilitatea realizării unui proiect complet în 2 sau 3 etape, conform cererii și punctelor de verificare de succes.

### 6.2.7 Cerințele forței de muncă

În maniera calculată mai sus, vor fi necesari 10-12 angajați în Ruse, 4-5 în Giurgiu, pentru a furniza toate serviciile solicitate.

Obiectivul participării a peste 80 de companii găzduite de către Incubatoarele de Afaceri Transfrontaliere va avea ca rezultat aproximativ 400 de angajați în Ruse și Giurgiu.

Un alt efect pozitiv este acela că, construirea clădirilor incubatoarelor va furniza contracte de muncă companiilor regionale și chiar locale, generând astfel o serie de locuri de muncă secundare.

### 6.2.8 Efectele angajării

Pe baza premizei că 20% din companiile găzduite de către Incubatoarele de Afaceri Transfrontaliere din Ruse și Giurgiu se vor dezvolta într-o manieră foarte pozitivă, 60% vor crește moderat, iar cele 20% rămase vor eșua, pot fi făcute următoarele afirmații cu privire la dezvoltarea ocupării forței de muncă:

Companiile cu dezvoltare moderată începând cu 2 FTE-uri (angajați cu normă întreagă) vor avea în medie 3 ani mai târziu 4 FTE-uri, și 6 FTE-uri în momentul mutării (după 4-5 ani).

Companiile care se dezvoltă mai repede vor crește de două ori mai repede decât cele anterior menționate, totuși unitățile fără de succes vor dispărea cel mai probabil în termen de 3 ani.

Un calcul estimativ evidențiază faptul că ambele Incubatoare de Afaceri Transfrontaliere vor avea capacitatea de a crea un număr suplimentar de 300 de angajați (net) pe o perioadă de 5 ani.

Calculată pe o perioadă de 20 de ani (perioada de amortizare a unei clădiri), investiția rezultată pentru fiecare loc de muncă nou creat este de aproximativ doar 14.000 Euro. Trebuie menționat faptul că - în conformitate cu reglementările UE – Germania de Est, în comparație, furnizează subvenții de stat de până la 500.000 Euro per loc de muncă creat.



Acest scenariu convingător evidențiază caracterul impetuos al implementării Incubatoarelor de Afaceri Transfrontaliere în Ruse și Giurgiu.

### 6.2.9 Implementare

Datorită cererii evidente și efectelor pozitive mai sus descrise, pregătirea unui studiu de fezabilitate concret are un caracter urgent. Simultan, trebuie evaluate toate opțiunile de finanțare, în special cele prin intermediul diferitelor subvenții.

Pentru ca acest proiect să fie mai tangibil și vizibil – nu doar pentru abordarea potențialelor companii cât și a cetăținilor din Ruse și Giurgiu – trebuie să fie începută o competiție arhitecturală bazată pe cifre clar definite.

Pentru a genera în prealabil rezultatele bune, locațiile trebuie să fie definite finalmente în Ruse și Giurgiu, și trebuie să fie demonstrată disponibilitatea integrală a respectivelor loturi de pământ. Chiar și înainte de a avea un proiect optim pentru clădiri, terenul poate fi pregătit (inclusiv posibila decontaminare necesară) pentru începerea imediată a construcției.

De îndată ce sunt clarificați parametri de bază, companiile platformă mai sus menționate trebuie să fie puse în aplicare și trebuie să primească răspundere deplină cu privire la întreaga dezvoltare, construcție și operare ulterioară.

### 6.2.10 Management

În cadrul etapei inițiale, un comitet comun al municipiilor Ruse și Giurgiu poate organiza pregătirea principală a proiectului. După obținerea deciziilor de continuare sau sistare, poate fi angajat fie un consultant specific care să furnizeze într-o manieră profesională toate serviciile necesare punerii în practică, sau companiile platformă mai sus menționate sunt deja constituite în această etapă. În situația din urmă, conducerea nou înființată ar trebui să fie sprijinită și de către experiența consultantilor.

Toate obligațiile viitoare trebuie să fie preluate de către companiile platformă nou înființate și de către conducerea special calificată, îndrumată de către comitete de conducere puternice.





# ERGO

## Proiectul Prioritar

### 3

## 6.3 Noul Pod peste Dunăre

### 6.3.1 Fundament

Având în vedere cererea evidentă pentru transport atât în sectorul rutier cât și în sectorul feroviar de-a lungul Coridorului European de la Kiev (Moscova) către Istanbul, este clar faptul că podul peste Dunăre de la Ruse/Giurgiu nu mai poate deservi volumele de trafic existente. Luând în considerare efectul direct al transferurilor de marfă, România și Bulgaria vor participa la Acordul Schengen cât și creșterea acută permanentă a transportului public și de marfă pe această rută, un nou pod la acest punct de intersecție de trafic majoră este necesar imediat, aliniat la dezvoltarea întregii regiuni.

Bulgaria și România, împreună cu Uniunea Europeană, au convenit să acorde acestui proiect cea mai mare prioritate. Tocmai de aceea, pe baza punctelor principale evaluate mai jos, trebuie începută o licitație cu privire la întregul proiect cât mai curând posibil.

### 6.3.2 Cerere

Noul pod Giurgiu-Ruse trebuie să dețină linii de conexiune de mare viteză în ceea ce privește domeniul rutier și feroviar. O autostradă (două sensuri pentru fiecare direcție de mers) și un Tren de mare viteză (două linii) ar furniza capacitatea adecvată. Evaluarea ulterioară va stabili dacă ar fi recomandat un pod pentru ambele modalități sau poduri separate pentru autovehicule și trenuri.

Trebuie evidențiat faptul că în ciuda eforturilor posibile și sprijinului acordat de către toate părțile implicate, implementarea acestui pod necesită în mod realist în jur de 10 ani, eventual, la un nivel accelerat de aproximativ 7 până la 8 ani.

Odată ce podul este construit, un altul va fi construit de-a lungul legăturii directe dintre București și Sofia (la nord de Pleven). În momentul finalizării acestei treceri peste Dunăre, o altă trecere poate fi plasată pe ruta directă de la București către Varna (la Silistra). Ambele poduri vor utiliza cel mai probabil hidrocentrale poziționate la aceste puncte precise în calitate de rută de bază.

Atunci când sunt puse în practică toate aceste capacități (în aproximativ 25-30 de ani) trebuie luat în considerare un al doilea Pod la Giurgiu/Ruse, care să acopere cererea suplimentară.

### 6.3.3 Dimensiuni

Presupunând că lungimea noului pod este egală cu cea a celui existent, poate fi presupusă o prelungire de aproximativ 3,5 km. Din acea lungime, doar 900 m vor fi peste apă (750 m peste râul principal, 150 m peste brațul lateral). Lățimea poate fi estimată la în jur de 30 m (pentru 2 x 2 sensuri de mers și 2 linii de cale ferată).

Este evident faptul că pe ambele părți ale Dunării trebuie să fie adăugați kilometri suplimentari de autostradă și linia de cale ferată de mare viteză. Și în România este necesară o nouă gară.

### 6.3.4 Poziționare

În maniera indicată mai sus, noul pod (noile poduri) ar trebui să fie poziționat(e) cel mai probabil exact paralel și în partea de est a celui existent. Poziționarea oferă diferite avantaje:

- Locația podului actual are o poziție optimă pe ruta de nord-sud.
- Conexiunile de alimentare existente pot fi utilizate pentru noul pod într-o anumită măsură.
- Potențialul impact asupra mediului înconjurător poate fi redus.
- Vechiul pod poate servi drept paravan vizual și pentru reducerea zgomotului pentru un pod nou.
- Potențialele probleme cu vârtejurile pot fi evitate utilizând grinzi de legătură.

În orice caz, ar trebui definită o poziție alternativă pentru podul rutier din vestul orașului Ruse. În următoarele decenii trebuie să fie definite liniile de acces pentru ambele părți și nu trebuie să existe construcții în aceste locații.

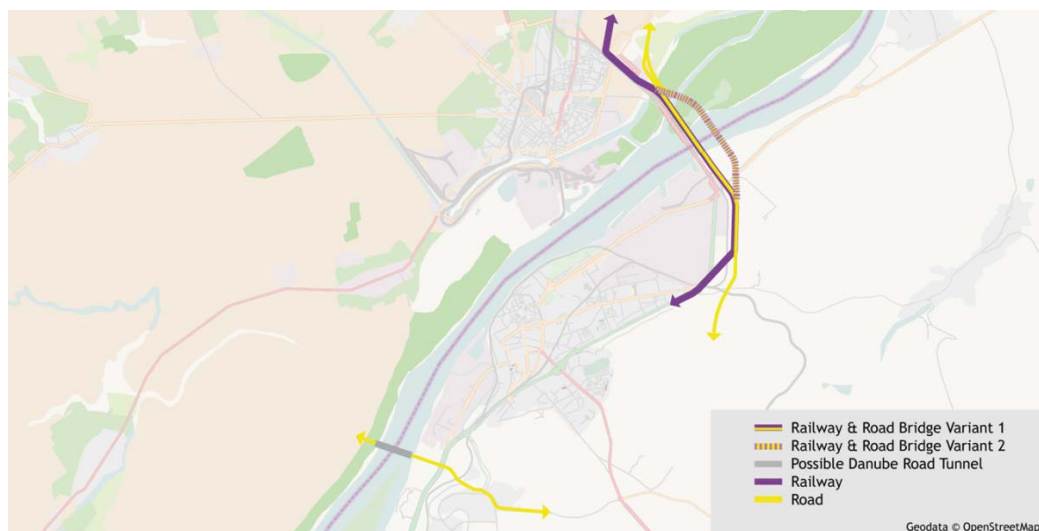
O nouă autostradă la ieșirea de nord-est a orașului Giurgiu ar trebui să fie poziționată într-o manieră care să garanteze accesul direct la șoseaua de centură deja definită și parțial existentă în jurul orașului Giurgiu. În partea de nord a podului poate fi poziționată o nouă gară care să ofere opțiunile de conectare între trenul de mare viteză și trenul local (tramvai) și pot fi stabilite și facilități de parcare și călătorie.

În ceea ce privește orașul Ruse, este necesară o ieșire de pe autostradă chiar după pod pentru a oferi accesul ușor către diferitele zone industriale aflate în împrejurimi. Mai departe, o derivație est-sud va fi necesară pentru reducerea traficului intens în oraș. Pentru a transforma gara existentă din Ruse într-o stație a trenului de mare viteză, este necesară o altă derivație feroviară în sudul orașului Ruse.

Podul existent în momentul de față trebuie păstrat nu doar în calitate de monument istoric, tehnic ci și în calitate de linie de conexiune pentru pietoni, cicliști, trenuri regionale (conectând Giurgiu și Ruse înainte de București cât și Sofia și Varna) și Trenul sau Tramvaiul local al Orașului, oferind un schimb facil în cadrul întregii regiunii europene.

Pe lângă nevoile anterior menționate pentru implementarea unei gări în Giurgiu și unei derivații feroviare în sudul orașului Ruse, vor exista diferite provocări în momentul dezmembrării diferitelor pachete de șine și drumuri în partea de sud a noului pod.

Ca și alternativă, poate fi luată în considerare soluția unui tunel pe sub Dunăre care să fie totodată foarte bine evaluată.



Imaginea 5: Noul pod (noile poduri) ar trebui să fie poziționat exact paralel cu cel existent și în partea de est a acestuia.

O decizie finală cu privire la poziționarea noii (noilor) derivații peste (sau probabil pe sub) Dunăre poate fi luată doar atunci când are la bază un studiu de fezabilitate corespunzător.

### 6.3.5 Modelul de Afaceri

Prin comparație cu podul deja finalizat de la Vidin/Calafat, volumul total al investiției pentru o derivație peste Dunăre la Ruse/Giurgiu ar putea avea un cost estimativ de aproximativ 300 de milioane de Euro. Luând în considerare bugetul inițial calculat în 2000 pentru podul Vidin/Calafat, acesta a avut o valoare totală de jumătate din această sumă, iar perioada de implementare a durat mai mult de 20 de ani, există posibilitatea reducerii acestui sume prin utilizarea unei orientări spre funcționare.

Aproximativ 500.000 de vehicule trec podul în fiecare an. Pentru a compara este interesant să observăm faptul că *Nordbrücke* din Viena (ce nu este nici măcar cel mai mare pod din punct de vedere al volumului al celor 5 derivații de Dunăre ce trec prin Viena) este străbătut de 100.000 de vehicule pe zi. Acest lucru demonstrează faptul că în momentul finalizării noului pod, volumul de vehicule ce îl străbat ar trebui să fie de douăzeci de ori mai mare!

Estimând în linii mari, anual, aproximativ 10 milioane de vehicule vor trece Dunărea la Ruse-Giurgiu. Presupunând o taxă de pod medie de 5 Euro, se estimează faptul că va fi încasat un venit anual de aproximativ 50 de milioane de Euro. Un astfel de venit ar furniza un ROI (rentabilitate a investiției) de aproximativ 17%. Acest lucru înseamnă că, și în momentul dublării venitului generat de către taxa de pod din municipiile Ruse și Giurgiu (în momentul de față în jur de 3 milioane de Euro împreună) și luând în considerare costurile de mentenanță constante, există posibilitate finanțării acestui pod nou exclusiv din taxa de pod specifică.

### 6.3.6 Finanțare

Pe baza rezultatelor de mai sus, finanțarea prezentului proiect nu ar trebui să fie greu de obținut. Împrumuturile pe termen lung (preferențiale) furnizate de exemplu de către BEI (Banca Europeană de Investiții) cu o dobândă moderată pot fi combinate cu un portofoliu de fonduri diferite (publice sau private) sau prin investiții directe din sectorul privat.

O asemenea finanțare nu ar avea un efect asupra bugetului de stat și nu ar bloca o cantitate semnificativă de fonduri ale UE. În cadrul contractelor pe termen lung există posibilitatea să nu fie solicitată nici măcar garanția de stat.

### 6.3.7 Cerințele forței de muncă

Presupunând că cerințele aferente forței de muncă pentru noul pod ar fi similare cu cele ale forței de muncă implicate în prezent în podul Vidin/Calafat, se poate estima faptul că un număr permanent de cel puțin 1000 de angajați va fi necesar pentru o perioadă de 3 până la 5 ani în cadrul perioadei de implementare. Până la 90% din aceștia vor proveni din Bulgaria și România.

Deși Ruse în special, cât și Giurgiu, pot oferi o un număr de muncitori calificați, trebuie luat în considerare faptul că o anumită cerere pentru sudori, instalatori, etc., foarte calificați ar putea să fie neadecvat satisfăcută. Tocmai de aceea, în același timp cu etapa de planificare trebuie

să fie început un program de recrutare a forței de muncă specifice pentru a evita întârzierile neașteptate în ceea ce privește implementarea.

### 6.3.8 Efectele ocupării forței de muncă

Atunci când este luată în considerare nevoia finală de 4 poduri peste Dunăre în întreaga regiune, ar avea sens ca acestea să fie privite sub forma unui program regulat, inaugurat unul după celălalt la o diferență de 5-6 ani. Un asemenea program ar garanta 1000 de locuri de muncă permanente și sustenabile pentru regiune timp de peste 20 de ani.

Noul pod va necesita personal direct pentru colectarea taxelor, controlul și managementul traficului cât și pentru inspecția tehnică permanentă. Împreună, în jur de 200 de angajați cu normă întreagă, vor fi necesari pentru toate aceste sarcini.

Indirect, o cantitate și mai mare de personal va fi pregătită pentru mentenanță (un standard pentru investiția în mentenanță este de aproximativ 1% din investiția inițială, ceea ce înseamnă 2-3 milioane de Euro anual, echivalentul a 500 de angajați cu normă întreagă) sau activitate suplimentară, cum ar fi operarea caselor/restaurantelor de pe marginea drumului, pe ambele părți ale podului.

### 6.3.9 Implementare

În mod tipic, perioadele de avans necesare pentru proiectele de infrastructură sunt subestimate sau chiar ignorate. Tocmai de aceea este absolut necesar să luăm în considerare că odată cu data începerii în 2012, inaugurarea unui pod înainte de 2020 nu este realistă. Următoarea diagramă ilustrează acest lucru în general:

#### Programul de luare a deciziei cu privire la finanțarea infrastructurii







În această situație specifică, se presupune faptul că o decizie politică de bază a fost deja adoptată de către guvernele din Bulgaria și România împreună cu Uniunea Europeană. Acum depinde de cât de repede poate fi realizat un studiu de fezabilitate, pot fi obținute diferite aprobări (evaluarea riscului de mediu, etc.) și poate fi alocată finanțarea.

Se recomandă în general ca responsabilitatea aferentă acestui proiect să fie alocată unei entități private independente, sprijinită integral de către toate forțele politice implicate. În cazul în care un asemenea proiect este implementat de către guverne și/sau municipii, se poate aștepta o soartă similară cu cea a podului Vidin/Calafat.

### 6.3.10 Management

O companie special destinată pentru acest proiect necesită o conducere puternică și experimentată. În momentul în care decizia politică finală este asigurată, comitetul director al companiei trebuie să stabilească pașii necesari realizării. Din acel moment, nu mai există nicio nevoie sau posibilitate pentru influența ce rezultă din cerințele din afara domeniului de principal de aplicare a proiectului.

Pentru a evita conducerea defectuoasă și pentru a obține rezultate optime, trebuie constituit un comitet de supraveghere puternic pentru monitorizarea și conducerea consiliului de administrație, astfel încât acest sarcini să fie separate în mod corespunzător.

În vederea realizării planului de afaceri final, studiilor de fezabilitate și planificării ulterioare, ar trebui să fie numiți consultanți internaționali pentru diferite sarcini. O astfel de asistență ar garanta o bază de date corectă, soluții optime și cele mai bune proceduri de licitație, urmate de către lucrări de construcții orientate către obiective. Drept urmare, conducerea are disponibilitatea de a se concentra asupra sarcinilor specifice.

Privind mai departe la operațiuni, trebuie luat în considerare faptul că administrarea unui proces de implementare este mult mai diferit decât operațiunile de management. Destul de des, personalul de conducere trebuie să fie schimbat în momentul în care construcția finală este operațională.



# ERGO

## Proiectul Prioritar

### 4

## 6.4 Tren de Mare Viteză

### 6.4.1 Baza

Linii diriguitoare de tranzit feroviar ale UE 2011 cu privire la TEN (Rețelele Trans-Europene) detaliază următoarea structură cu privire la regiunea europeană Ruse-Giurgiu:

- O conexiune principală nord-sud, via București-Giurgiu-Ruse-Stara Zagora, către Dimitrovgrad/Haskovo. În Ploiesti o legătură începe în Transilvania (Brasov), o altă conexiune din estul Munților Carpați (Buzău).
- La limita sudică, rutele în cauză ajung la coridorul principal Sofia-Istanbul.
- Nu este prevăzută o prelungire către sud, conectând direct Haskovo (către Alexandropolis). Un coridor vest-Balcanic este complet ignorat, în special o rută prin Belgrad – joncțiunea principală a întregii regiuni.
- O conexiune către Varna nu pare a fi prevăzută la nivel european.

O altă inițiativă din partea UNECE TER (Comisia Economică a Națiunilor Unite pentru Europa - Proiectul Feroviar Trans-European) sprijină crearea unei rute a unui Tren de Mare Viteză de la București la Istanbul. Acest proiect este sprijinit de către Turcia în ceea ce privește linia de mare viteză de la granița dintre Istanbul și Bulgaria.

Din punctul de vedere Giurgiu/Ruse, un astfel de proiect oferă multe avantaje:

- În ceea ce privește călătoriile în interior, o joncțiune de mare viteză confortabilă către regiunea Ruse-Giurgiu pentru o piață de aproximativ 3 milioane de oameni (București) și un mega oraș la doar 550 km depărtare (Istanbul). Aceasta va genera o creștere foarte mare a numărului vizitatorilor și clienților.
- Pentru călătoriile în afară de la Ruse-Giurgiu, o rută puternică de acces va fi deschisă în două orașe importante, ce nu sunt doar destinații turistice ci și piețe comerciale destul de mari.
- Este important să ținem minte faptul că șinele pentru viteză mare sunt construite nu doar pentru trenurile de pasageri ci și pentru transportul de marfă. Ar putea elibera cel puțin o parte a cererii transportului aerian.

Toate acestea sunt motive bune pentru a recomanda ca cea mai mare prioritate să fie orientată către calea ferată de mare viteză prin Giurgiu și Ruse.

## 6.4.2 Cerere

Poziționarea unui tren de mare viteză urmează reguli clare:

- Sunt prevăzute opriri doar în orașele mari sau la joncțiunile de trafic importante. În aceste puncte, conectarea la nevoile de transport regional sau local trebuie să fie disponibilă. Desigur mai puțin opriri conduc la trenuri mai rapide.
- Pentru a activa integral avantajele unei conexiuni a unui tren de mare viteză, stațiile din orașele mari trebuie să fie situate în apropierea zonelor centrale ale orașelor. În plus, în zonele urbane unde nu este planificată nicio oprire ar trebui să se fie ocolite pentru a evita reducerea vitezei și zgomotul.
- Aeroporturile trebuie să fie accesate direct (în cazul nostru: București Otopeni este absolut necesar; aeroportul prevăzut în zona de sud a Bucureștiului, în momentul în care acesta este realizat; un potențial aeroport nou în Ruse; și desigur Istanbul Atatürk).
- Porturile bazinelor portuare (Giurgiu, Ruse și Istanbul) trebuie să fie și ele conectate.

Urmând această metodă, opririle de-a lungul rutei de aproximativ 700 km ar trebui să fie situate la:

- Ploiești
- Aeroportul Bucucurești Otopeni
- București Gara de Nord
- București Sud (fie o unitate de Parcare sau o Unitate de transport în Jilava sau un aeroport nou)
- Giurgiu
- [Aeroportul Ruse]
- Ruse
- Veliko Tarnovo
- Stara Zagora
- Haskovo
- Edirne
- Aeroportul Atatürk din Istanbul

Pentru Giurgiu este necesară o nouă gară (la nord de podul peste Dunăre, care să ofere transferul direct către/de la noul tren de oraș sau unitatea de parcare și transport), ce necesită o platformă cu o lungime de 450m pentru un tren de lungime normală (locomotivă + 16 vagoane).

În Ruse Gara Principală poate fi utilizată și trebuie să fie utilizată datorită poziției sale foarte bune în cadrul orașului. Totuși este necesară o rută de ocolire a orașului pentru această secțiune cuprinsă între joncțiunea Lipnik și Gara Principală. Ar putea fi considerată o altă potențială oprire în cadrul unui



terminal fezabil – cel mai probabil noul Aeroport Ruse, în sudul unui nou pod peste Dunăre.

### 6.4.3 Dimensiuni

„Viteză mare” în ceea ce privește trenurile înseamnă o viteză continuă maximă de 200-250 km/h. Pe întreaga distanță, viteza medie de aproximativ 150 km/h poate fi obținută (chiar și luând în considerare timpul pierdut pentru opriri și limitele de viteză), drept urmare o călătorie cu un tren de mare viteză de la Aeroportul București la Ruse ar dura mai puțin de o oră.

În plus față de transportul de pasageri, infrastructura unei linii de cale ferată noi pentru trenul de viteză mare poate fi utilizată și în alt scop. Cu o bună administrare a liniei, trenurile de transport marfă pot fi operate pe aceste șine pe perioada pauzelor de program, în special noaptea.

Noua rută necesită două linii de cale ferată paralele, bi-direcționale complet electrificate. Joncțiunile cu drumurile sau alte căi ferate nu pot fi realizate pe această rută.

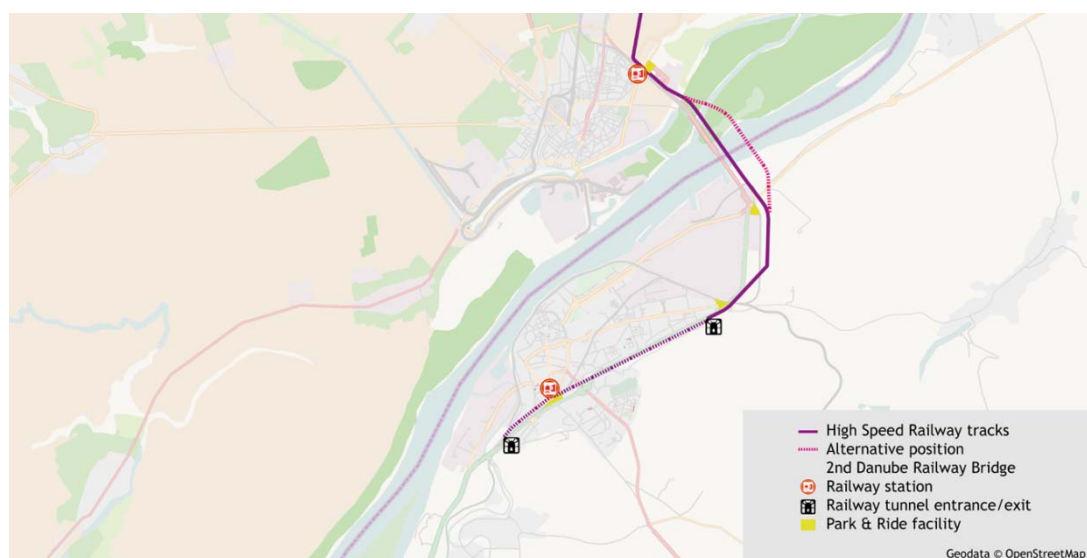
Un element crucial pentru poziționare este reprezentat de către ruta prin București. Linia de cale ferată existentă între Jilava și Piața Danny, care în momentul de față este scoasă din funcțiune, ar trebui să fie reactivată prin poziționarea în subteran, utilizând o metodă de construcție deschisă și eficientă din punct de vedere al costurilor. După închiderea acestui șant, noua suprafață poate fi utilizată pentru orice construcție supraterană și poate fi menținută deschisă în calitate de spațiu deschis.

Între Piața Danny și Gara de Nord, poate fi realizat un tunel de 2 km. Apoi pentru câțiva kilometri poate fi utilizată calea ferată existentă și poate fi lățită. Spre nord, începând de la Aviației, o nouă cale ferată trebuie să meargă către Aeroportul Otopeni înainte de a continua în zonele de câmpie către Ploiești.

#### 6.4.4 Poziționare

În ceea ce privește poziționarea și cerințele din cadrul regiunii europene Ruse-Giurgiu, potențiala rută peste un nou Pod peste Dunăre împreună cu drumul ocolitor necesar între Joncțiunea Lipnik și Gara Principală a fost deja menționată anterior.

O nouă stație pentru Giurgiu trebuie să fie combinată prin toate mijloacele necesare cu o oprire pentru trenul/tramvaiul de oraș. Același lucru este recomandat pentru gara principală din Ruse.



Imagina 6: Noua rută necesită două linii de cale ferată paralele, bi-direcționale și complet electrificate.

#### 6.4.5 Modelul de Afaceri

Linia de cale ferată propusă de 700 km, cuprinsă între Ploiești și Istanbul se întinde peste câmpii (în jur de 500 km), peste munții Balcani (în jur de 150 km), și prin zonele urbane (aproximativ 50 km). O estimare în mare stabilește faptul că, pe întreaga distanță, tunelele și secțiunile subterane de aproximativ 20 km pot fi realizate. În plus față de un pod peste Dunăre corespunzător, vor fi necesare și o serie de poduri mai mic sau viaducte.

Toate acestea împreună au un volum al investițiilor estimat la 3 miliarde de Euro pentru întregul proiect ce acoperă întreaga distanță. În ceea ce privește secțiunea de la Aeroportul Otopeni din București către Ruse, doar 20-30% din bugetul anterior menționat este suficient (excluzând costurile de dezvoltare pentru noul pod peste Dunăre).



O companie de proiect, modelată sub forma un Parteneriat Public-Privat (PPP) ideal, ar trebui să fie responsabilă de implementarea acestei colaborări. În ceea ce privește regiunea europeană Ruse-Giurgiu, prezentul proiect nu este atrăgător pur și simplu într-un mod superficial, ci este un element important pentru întreaga dezvoltare. Tocmai de aceea fondurile publice ar trebui să fie alocate pentru a profita de investiția privată și implementarea acestei linii de transport.

#### 6.4.6 Finanțare

Deși acest proiect are o relevanță foarte mare în regiune europeană Ruse-Giurgiu, deciziile vor fi luate la nivel național și internațional. Acest lucru se reflectă esențial în finanțarea generală.

Pentru a acoperi suma de până la 3 miliarde de Euro, un consorțiu de bănci de dezvoltare (Banca Mondială, BEI, etc.) împreună cu bănci private specializate pe finanțarea infrastructurii (cum ar fi Macquarie) și fondurile mari de investiții (Fondurile de Stat din Qatar sau Abu Dhabi, etc.) vor acoperi cel mai probabil finanțarea întregului proiect.

Datorită faptului că o astfel de întreprindere mare este de obicei împărțită în mai multe parcele de activitate mai mici, un nivel de muncă corespunzător va fi contractat de către companiile locale și regionale. Există posibilitatea ca furnizorii să fie totodată invitați/obligați să participe la o asemenea finanțare.

#### 6.4.7 Cerințele forței de muncă

Pe baza presupunerii implementării integrale, ruta trenului de mare viteză între Ploiești și Istanbul va fi finalizată în termen de 10 ani, în medie trebuind să fie construiți aproximativ 70 km anual. Calculând de la volumul de investiții așteptat, o sumă anuală de 300 milioane de Euro este necesară pentru forța de muncă.

Aceasta poate fi dedusă din cifrele aproximative și anume că va fi nevoie de cel puțin 1000 de lucrători în mod direct pentru a realiza activitatea previzionată în timp util. În plus, un număr similar de personal va fi contractat de către sub-furnizori și furnizorii de servicii ai acestei companii.

Estimând că un procent de aproximativ 10% din toate activitățile este necesar în cadrul regiunii europene Ruse-Giurgiu pentru implementarea activității corespunzătoare și un anumit număr de muncitori calificați din afara regiunii va fi contractat (nu doar pentru această secțiune ci și pentru cele din nord și sud) se poate estima că în jur de 200-300 persoane vor fi



angajate în cadrul acestui proiect pentru cel puțin 3-4 ani, poate chiar până la 10 ani.

#### 6.4.8 Efectele ocupării forței de muncă

Se va crea un efect sustenabil al ocupării forței de muncă prin intermediul etapei operaționale a acestui proiect. Presupunând un program orar ce furnizează trenuri la fiecare 2 ore între 06:00 și 22:00 pe întreaga distanță, împreună cu trenuri de frecvență dublă pentru secțiunile specifice (în special București -Giurgiu/Ruse), 10 trenuri complete ar fi operate simultan de-a lungul liniei de cale ferată.

La bord personalul împreună cu întregul personal de securitate și siguranță, va ajunge la un nivel de peste 1000 de persoane. Angajații suplimentari sunt necesari pentru echipele de administrare și vânzare cât și pentru diferiți furnizori.

10 sau 12 trenuri de mare viteză necesită mentenanță regulată. Este fezabilă poziționarea unei unități de service corespunzătoare în Ruse, utilizând opțional facilitățile de mentenanță a trenurilor existente. Doar pentru aceste trenuri este nevoie de un număr suplimentar de 50-100 lucrători calificați.

#### 6.4.9 Implementare

Primarii orașelor Ruse și Giurgiu ar trebui să constituie o inițiativă de cooperare pentru acest proiect. În septembrie 2012 va avea loc o conferință a rețelei „Trenurilor de Mare Viteză din Europa de Est în Timișoara – o ocazie perfectă pentru a începe această colaborare importantă.

După încheierea unui acord multilateral între Uniunea Europeană, Bulgaria, România și Turcia, trebuie realizat un studiu de fezabilitate detaliat care să prezinte toți parametri necesari procedurii de atribuire a diferitelor parcele pentru implementarea eficientă.

Conform unui plan cadru corespunzător, partenerii proiectului vor avea obligația de a contribui la deciziile politice, furniza finanțarea și managementul implementării pentru a finaliza cât mai repede.



#### 6.4.10 Management

Așa cum a fost deja menționat, trebuie constituită o unitate specializată (SPU) care să își asume întreaga responsabilitate pentru dezvoltarea și implementarea întregului proiect. Această companie platformă trebuie să aibă capacitatea de a lua toate măsurile și deciziile necesare garantării finalizării unei linii de mare viteză.

Există o posibilitate foarte mare ca toate operațiunile să fie predate ulterior unei alte companii care se ocupă de administrarea trenurilor. Separat, trebuie evaluat dacă această întreprindere ar trebui să investească în materialul rulant sau să îl închirieze prin intermediul unei unități specializate pe închiriere.

Ambele organisme trebuie să fie conduse de către un comitet de supraveghere puternic compus din reprezentanți din țările și municipiile situate de-a lungul întregii rute. Această instituție nu trebuie să fie condusă în niciun caz în temeiul unui interes politic pe termen scurt care să pună presiune asupra unităților de operare; monitorizarea ar trebui să fie unica sa sarcină.

Absolut necesare sunt cooperarea și coordonarea îndeaproape cu construirea noului pod peste Dunăre la Ruse/Giurgiu. În același timp, aceasta ar putea fi o obligație pentru comitetele directoare ale ambelor organisme de dezvoltare.



# ERGO

## Proiectul Prioritar 5

## 6.5 Tren / Tramvai de Oraș

### 6.5.1 Fundament

Ar fi în beneficiul ambelor orașe Ruse și Giurgiu să coordoneze rețele de trenuri în interiorul orașului. Aceste rute trebuie să fie structurate ca element central al unei rețele de transport public puternice combinând trenurile, tramvaiele și (troleibuzele) autobuzele. Un astfel de sistem bine structurat, împreună cu opțiunile de parcare și călătorie, ar ajuta la controlarea traficului în creștere rapidă.

Exemplul Vienei indică faptul că, ecartamentul european standard (1.435 cm) ar trebui să fie utilizat universal pentru toate tipurile de linii ferate pentru a permite utilizarea acestora pentru trenuri cât și pentru tramvaie. De fapt, tramvaiele sunt mult mai flexibile decât trenurile în ceea ce privește înclinarea sau raza de întoarcere. Cu toate acestea, cel puțin o parte din liniile ferate alocate trenurilor de oraș ar trebui să deservească trenurile mari. Aceste caracteristici pot fi utilizate împreună pentru a implementa un sistem optimizat.

Trenurile de oraș ar trebui să ofere cu orice preț tranzitul în interiorul orașului cât și o conexiune între orașele Ruse și Giurgiu. Tocmai de aceea trebuie elaborat un concept integrat de cale ferată la toate cele patru niveluri:

- Linia ferată internațională de mare viteză (a se vedea profilul proiectului în cauză);
- Trenurile între orașe (de la București către Giurgiu/Ruse și mai departe către Sofia, Varna sau Stara Zagora);
- Trenurile regionale (de la Giurgiu via Videle către vest; de la Ruse de-a lungul Dunării către Silistra, etc.);
- Trenul/tramvail municipal (inclusiv conexiunea de-a lungul Dunării).

Toate aceste trenuri se vor intersecta la Gara Principală din Ruse. În Giurgiu, un tren de mare viteză va necesita o gară separată, acolo unde se poate realiza schimbul cu trenurile între orașe și regionale, cât și cu trenurile locale. Unitățile de parcare și călătorie ar trebui să fie constituite capetele rețelei, sau cel puțin direct în ambele gări principale.

În ceea ce privește diferitele rute pentru Trenurile Municipale, ar trebui să fie acordată prioritate anumitor bucle (linii inelare), operate în ambele sensuri, suplimentate de către liniile directe atunci când acest lucru este necesar sau convenabil.



## 6.5.2 Cerere

Nevoile de transport public trebuie să fie structurate sub forma unei rețele complete pentru toți utilizatorii. Experiența pe termen lung la nivel global evidențiază faptul că soluțiile feroviare sunt cele mai apreciate datorită independenței acestora de condițiile de trafic. Acest lucru se aplică tramvaielor la nivel de stradă ce utilizează linii dedicate.

Cel mai important lucru este acela că toate modalitățile sunt interconectate și furnizează oportunități de transfer eficiente și punctuale, spre deosebire de a fi pur și simplu linii independente de punctele A și B. Așa cum am menționat anterior, anumite facilități de parcare și călătorie ar trebui să fie dezvoltate la capetele rețelelor feroviare pentru a-i încuraja pe navetiști să își lase mașinile acolo în momentul în care aceștia intră în orașe.

Stațiile bine proiectate și atractive de la joncțiunile principale sunt necesare pentru a-i face pe pasageri să se simtă confortabil și satisfăcuți de sistemul de transport public. Unele din cele mai importante stații ar putea deveni centre de comunicare și cumpărături și pot totodată găzdui unități ale administrației publice, centre medicale, etc.

Tramvaile-trenurile ar trebui să fie corespunzătoare din punct de vedere estetic și să fie confortabile, și să ofere inclusiv aer condiționat. Atunci când este implementat un sistem nou, echipamentul la mână a doua nu ar trebui să fie considerat ca fiind de ajuns pentru inaugurare. În etapa inițială în special, utilizatorii vor accepta sau iubi această ofertă sau o vor refuza. Această oportunitate nu trebuie irosită.

În principiu, alinierea curentă a liniilor ferate din interiorul orașelor Ruse și Giurgiu ar trebui să fie poziționată pe linii ferate separate independente de străzi. Atunci când este posibil și util, acest ghid trebuie urmat și completat conform unui concept de transport public clar, ce trebuie realizat cât mai repede și simultan pentru ambele orașe.

Pentru fiecare rută, frecvența precisă a trenurilor trebuie să fie definită conform cerințelor evidente. În centrul orașului, tramvaile ar trebuie să plece la fiecare 5-8 minute. Conexiunea peste pod între orașe nu pare să fie necesară mai des decât o dată la o oră.

Trenurile, tramvaiele (troleibuzele) și autobuzele vor constitui un sistem cuprinzător de transport public ce va satisface cererile tuturor cetățenilor și altor pasageri.



### 6.5.3 Dimensiuni

Toate rutele existente trebuie să fie însoțite de către o a doua linie iar conexiunile lipsă trebuie să fie construite de la zero cu două linii. Acestea fiind spuse, sistemele din orașele Ruse și Giurgiu vor fi constituite din căi ferate simple cu o extensie de aproximativ 40 km și respectiv 30 km.

Luând în considerare o viteză medie de 20 km/h (inclusiv opriri), un tren poate parcurge aproximativ o tură pe oră în Ruse și două ture în Giurgiu. Presupunând că la orele de vârf intervalul de plecare în ambele direcții ar fi la fiecare 5 minute, acest lucru ar însemna că sunt necesare 25 de vagoane sau trenuri în Ruse, 13-14 în Giurgiu, pentru a opera liniile inelare. Suplimentate cu liniile peste Dunăre și conexiunile directe, vor fi necesare per total aproximativ 50 de unități de tren.

Determinarea celei mai bune poziționări și structuri a stațiilor conform situației de trafic evidente face obiectul unui studiu de fezabilitate separat, cuprinzător și detaliat.

### 6.5.4 Poziționare

Principalul circuit inelar al unui Tren de Oraș în Ruse va avea o lungime de aproximativ 12 km. Acesta va utiliza linia existentă de-a lungul Dunării (în jos de la Bulevardul Pridunavski); întoarcerea către est (la începutul Bulevardului Tutrakan), acolo unde necesară conectarea cu terminalul actual de transport marfă; continuă până la gara principală; coboară de aici pe o linie separată paralelă cu cea existentă; și de aici virează dreapta pentru a fi din nou conectată cu liniile ferate existente.

Pot fi definite 16 stații, fiecare marcând puncte de transfer cu alte modalități de transport public. Trei (la început doar două, ulterior încă una) dintre stații pot fi definite ca stații reale poziționate în gara principală, în fața Hotelului Riga (viitoarea locație a Centrului pentru Vizitatori), și terminalul feroviar actual de transport marfă.

Anexele feroviare pot fi ușor realizate dinspre est (conform cererii evidente, chiar spre Marten) și spre vest către magazinul METRO. Cel mai important parametru pentru succes va fi reprezentat de stabilirea unui program cuprinzător optim pentru transformarea transportului public într-o opțiune atrăgătoare pentru pasageri.

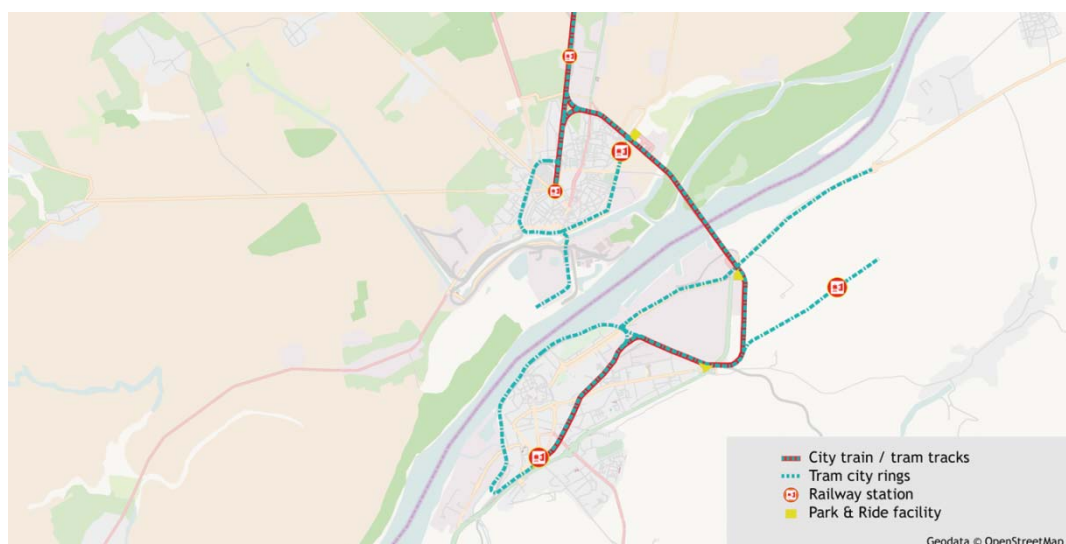
În Giurgiu, un circuit feroviar inelar ar urma căile ferate existente de la nord către sud-est; pentru a fi conectat la joncțiunea Parcel Alley (unde ar începe conexiunea directă către Dunăre); merge mai departe de-a lungul liniilor existente către fosta fabrică de zahăr; de aici este conectată cu o nouă gară (unde se va intersecta cu un tren de mare viteză); iar apoi bucla este

închisă cu linia de nord-sud care utilizează calea ferată existentă. Gările actuale de-a lungul acestei linii în partea centrală de nord și trebuie să fie totodată integrate.

Linia inelară Giurgiu va avea o lungime de aproximativ 9 km și se va întinde către Dunăre pe o distanță de peste 3 km. 14-15 opriri pot fi constituite de-a lungul acesteia, incluzând a nouă gară principală.

O linie dedicată va lega zonele centrale ale orașelor Ruse și Giurgiu la un interval orar regulat.

Privit ca un întreg, acest sistem de tranzit satisface toate cerințele pe termen scurt și conturează totodată căi favorabile de dezvoltare pentru viitoarele locuințe. Un astfel de sistem integrat va permite regiunii europene Ruse-Giurgiu să devină o destinație extraordinară atât pentru rezidenți cât și pentru vizitatori.



Imaginea 7: Trenurile de oraș oferă tranzit în interiorul orașului cât și o conexiune între orașe rapidă și ușoară între Ruse și Giurgiu.

### 6.5.5 Model de Afaceri

Din diferite motive practice, este recomandat ca societățile private să își asume responsabilitatea transportului public, dar căile ferate să rămână 100% în proprietatea municipiilor. În ciuda faptului că transportul public în regiunea europeană Ruse-Giurgiu poate fi operat conform unei

mărci/entități, vor fi necesare două companii independente pentru orașele Ruse și Giurgiu, respectiv, cel puțin la început.

Învestiția pentru construirea sau renovarea a aproximativ 35 km de linie feroviară dublă, aproximativ 40 de stații și până la 50 de trenuri speciale va fi de aproximativ 200 de milioane de Euro, presupunând faptul că implementarea este coordonată în mod corespunzător de către o singură entitate.

Dacă această investiție poate fi acoperită prin subvențiile de stat, ar trebui să existe posibilitatea încasării unui venit satisfăcător din vânzarea de bilete pentru a acoperi costurile de operare și mentenanță aferent liniilor ferate și materialului rulant.

În timp, poate fi luată în considerare predarea treptată a activităților către operatorii privați. Totuși liniile ferate în sine nu trebuie să fie privatizate niciodată.

#### 6.5.6 Finanțare

Trebuie clarificat faptul că investiția de bază necesară nu poate fi finanțată prin veniturile din exploatare. Tocmai de aceea, întreaga investiție alocată nevoilor de transport trebuie să fie acoperită din banii contribuabililor, fie că aceștia provin din bugetele municipale, naționale sau ale UE. Este un avantaj destul de mare faptul că operațiunile nu vor necesita o cotă mare din bugetele municipale alocate în momentul de față.

Pentru a demonstra faptul că această investiție este orientată către viitor, trebuie menționat faptul că durata de viață a unui tren este de minim 20-25 de ani și maxim 40 de ani. Totuși liniile ferate trebuie să fie de obicei înlocuite nu mai des decât o dată la 30 (sau chiar 50) de ani. O linie de calitate înaltă este extinsă chiar la nivel de durabilitate.

Totuși poate fi o opțiune de a considera cel puțin aranjamentele de leasing pentru a reduce nivelul total al investiției (trei sferturi din investiția totală sunt necesare pentru achiziționarea trenurilor).

#### 6.5.7 Cerințele forței de muncă

Implementarea noilor căi ferate și renovarea celor existente vor necesita aproximativ 100 de lucrători care să asiste tangențele mecanice specializate. Întreaga rețea, incluzând pregătirea șinei, a ambelor orașe poate fi realizată în decursul unui an.

### 6.5.8 Efectele ocupării forței de muncă

50 de trenuri necesită aproximativ 200 de șoferi. Serviciile pentru călători și managementul de personal ar angaja 60 persoane în Ruse și Giurgiu. Mentenanța căilor ferate (în special în ceea ce privește semnalizarea, sistemele de urgență, etc.) necesită un personal de aproximativ 30 de persoane.

Mentenanța trenurilor necesită un atelier complet echipat cu specialiști tehnici calificați și (nu trebuie trecut cu vederea) un anumit număr de personal de curățenie bine instruit.

### 6.5.9 Implementare

Așa cum a fost recomandat anterior, responsabilitatea pentru implementarea acestui proiect ar trebui să fie predată companiilor special constituite cu conducere cu experiență. Această conducere trebuie să furnizeze în primul rând studii de fezabilitate complete, care să aibă drept rezultat planuri de afaceri și implementare.

După aceasta, trebuie să fie clarificat dreptul de proprietate asupra liniilor de cale ferată. În același timp, finanțarea investițiilor trebuie să fie organizată în colaborare cu toate organismele politice responsabile. Comandarea trenurilor în timp util este de importanță primordială, și nu trebuie să fie subestimată. Perioadele de livrare de până la 3 ani sunt realizabile. Această comandă necesită cea mai mare prioritate și are un impact semnificativ asupra costurilor rezultate.

Construcția căilor ferate este o atribuție simplă a companiilor specializate, selectate într-o manieră transparentă printr-o licitație specifică. Angajarea forței de muncă locale ar putea fi o condiție utilă pentru Termenii de Referință corespunzători.

### 6.5.10 Management

În acest caz specific, nu pare a fi necesar să se facă o diferență între provocările conducerii în ceea ce privește construcția și operarea. Managerii trebuie să se concentreze asupra celor mai eficiente și eficace servicii ce urmează să fie furnizate oamenilor.

Datorită faptului că finanțarea întregii investiții este conectată cu asistența din partea politicianilor la mai multe nivele, această obligație nu necesită o calificare de management specifică.



Totuși, satisfacția generală a pasagerilor în conformitate cu limitele stricte de cost va reprezenta cea mai necesară abilitate a directorilor executivi ai companiilor de Trenuri de Oraș în Ruse și Giurgiu.

Ulterior se poate lua în considerare ca aceste companii să fie responsabile de transportul public din orașe. Un astfel de regim ar elimina acțiunile redundante și ar putea simplifica coordonarea indispensabilă a orarelor în cadrul modalităților de transport.



# ERGO

## Proiectul Prioritar

### 6



## 6.6 Eficiență Energetică / Cartiere Active Energetic

### 6.6.1 Fundament

O Zonă Prioritară a „Strategiei Europene pentru Regiunea Dunării ” necesită „încurajarea unei energii mai sustenabile” și se axează pe dezvoltarea generării de energie din resursele regenerabile. O inițiativă specifică a Ruse (Cartier, Municipiu, Universitate, Agenție de Energie) preia acest obiectiv ce a pregătit deja un proiect corespunzător („District cu Zero-Emisii de Carbon”), sprijinit integral de către guvernul bulgar și instituțiile aferente.

În România, activitățile similare sunt în curs de dezvoltare – totuși, acestea nu se concentrează în primul rând pe generarea energiei ecologice ci mai degrabă pe îmbunătățirea eficienței energetice prin implementarea programelor de management al energiei. Orașul Giurgiu sprijină toate aceste activități și este dornic să transforme regiunea europeană Ruse-Giurgiu într-un exemplu la nivel european cu privire la cele mai bune practici în domeniul energetic.

Vorbind la modul general, trebuie să facem o diferență între energia generată din surse regenerabile, pe de o parte, și măsurile de eficiență energetică, pe de altă parte. Ambele activități au drept obiectiv reducerea surselor de carbon pentru aprovizionare cu energie. Ambele domenii trebuie să fie combinate și trebuie să se lucreze simultan asupra acestora, în vederea obținerii unei game complete de sinergii și interoperabilitate.

Sursele de energie regenerabilă includ opțiunile „clasice” precum hidroenergia, energia solară și eoliană; cât și cele suplimentare precum biomasa/biogazul sau energia geotermică. O procedură destul de nouă utilizează CO<sub>2</sub> din centralele termice pentru a alimenta alegele verzi, convertind astfel gazele de seră în energie curată. Trebuie clarificat faptul că hidrocentralele și centralele eoline au șanse destul de reduse în Ruse și Giurgiu. În plus, trebuie făcută o diferență între opțiunile urbane și rurale în interiorul și în jurul ambelor orașe. Atât inițiativa Ruse și de exemplu centrala solară planificată pentru Giurgiu sunt orientate în direcția corectă.

## 6.6.2 Cerere

Cererea de energie provine în primul rând de la industrie, serviciile publice și locuințe. Ca atare cererea de la întreprinderile industriale mari este de obicei doar un factor de cost iar interesul ar trebui să fie alocat ultimelor două grupe. Pentru aceste grupe, reducerea costurilor reprezintă un element important al acestei inițiative. Acesta indică faptul că aspectele ecologice ale utilizării energiei sunt respectate cel mai bine atunci când sunt generate de către avantajele economice.

De fapt, reducerea consumului este responsabilă pentru majoritatea „venitului” din energie. Analiza indică faptul că ponderea cea mai mare de utilizare a energiei ține de încălzire și răcire (în special în regiunile continentale având o temperatură de +/- 80° C). Drep urmare, o orientare către eficiența energetică este necesară pentru toate lucrările de construcții viitoare (atât pentru utilizare publică cât și privată). În consecință, această abordare ar fi sprijinită de către campaniile de conștientizare împreună cu o opțiune (chiar o obligație) de a obține Certificatul de Performanță Energetică ca și condiție pentru primirea aprobării de construcție.

Managementul energetic ar trebui să fie obligatoriu pentru toate municipiile. Iluminarea stradală, transportul public sau chiar uzinele de apă consumă volume foarte mari ce pot fi reduse într-o oarecare manieră prin acțiunile corespunzătoare.

Pentru toate proiectele, generarea de energie din surse regenerabile trebuie să fie integrată cu centralele termice mari și în soluții individuale la fiecare locație. Deși este evident faptul că întreaga cerere de energie va fi convertită prin surse alternative, soluțiile tehnice curente (în special fotovoltaicele) necesită o investiție mult mai mare comparativ cu aprovizionarea convențională încât, fără subvențiile semnificative prin intermediul tarifelor fixe, producția corespunzătoare nu este profitabilă.

Scenariul prezentat mai sus conduce la o situație în care (în Germania, de exemplu) oamenii nu utilizează electricitatea generată de către panourile solare de pe acoperiș pentru propria aprovizionare, ci mai degrabă vând electricitatea către rețeaua publică și o cumpără ulterior la un preț mai mic (la tarife de 0,30 Euro/kWh și respectiv 0,20 Euro/kWh). Tocmai de aceea, pentru a obține cele mai bune rezultate trebuie să fie luate în considerare toate opțiunile necesare în cadrul unui concept cuprinzător.

Totuși, chiar și în zonele urbane, energia geotermică poate fi utilizată în mod semnificativ pentru a reduce cererea de energie pentru încălzire și răcire. Soluțiile complete pentru unitățile structurale oferă oportunități bune de utilizare a energiei solare, cel puțin pentru încălzirea apei.

### 6.6.3 Dimensiuni

Prezentând dorința clară a ambelor municipii Ruse și Giurgiu de a se axa pe inițiativele energetice orientate către viitor, un program corespunzător poate cuprinde următoarele elemente:

- Măsurile de eficiență energetică cu privire la construirea noii clădiri sau post-echipării locuințelor existente;
- Producerea materialelor de izolație și /sau ferestrelor / ușilor la standarde înalte necesare în regiunea europeană Ruse-Giurgiu ar putea fi luată în considerare, pe baza cererii periferice aferente programului anterior menționat;
- Un întreg cartier rezidențial ce oferă case pasive sau chiar standarde de energie superioară, ce utilizează întreaga energie regenerabilă disponibilă (geotermică, etc.), ar trebui să fie implementat în Ruse și Giurgiu.
- Generarea energiei din energie solară (încălzire și electricitate prin intermediul fotovoltaicelor) ar trebui să fie luată în considerare pentru a fi utilizată la scară largă cât și local.
- În zonele rurale, ar trebui să fie implementate locațiile cu aprovizionare proprie (în urma unui proiect pilot în Ruse) pentru a evalua și demonstra opțiunile pentru utilizarea biomasei și biogazului alături de toate celelalte opțiuni.
- Ar trebui să fie implementată o centrală de incinerare pentru întreaga regiune europeană Ruse-Giurgiu în calitate de unitate de transformare a deșeurilor în energie, poate alături de un proiect de emisii CO<sub>2</sub> - ce absorb algele verzi.
- Managementul energiei ar trebui să fie constituit la nivel municipal pentru a reduce consumul energetic al sectorului public. De obicei, simpla reechipare a iluminatului stradal cu unități de tip LED împreună cu reînnoirea rețelelor electrice principale (tensiune de mijloc și înaltă) oferă economii de cel puțin 30%.
- Ca parte a unei asemenea abordări, un program definit pentru schimbarea dispozitivelor ce conduc la pierderea energiei (în special unitățile de aer condiționat) pot fi luate în considerare pentru sectoarele publice și private.
- Un program de conștientizare cuprinzător trebuie să fie dezvoltat și implementat în școli, evenimente publice și prin diferite medii.

Per total, acest program cuprinzător și ambițios va conduce în primul rând la conștientizarea integrală (în special în rândul persoanelor) asupra faptului că economisirea energiei conduce la economisirea de bani; și în al doilea rând, va demonstra faptul că generarea de energie din sursele regenerabile nu este pur și simplu o viziune de viitor, ci este deja un element prezent și un avantaj.

#### 6.6.4 Poziționare

Pentru Cartierele Active Energetic, au fost identificate următoarele locații optime:

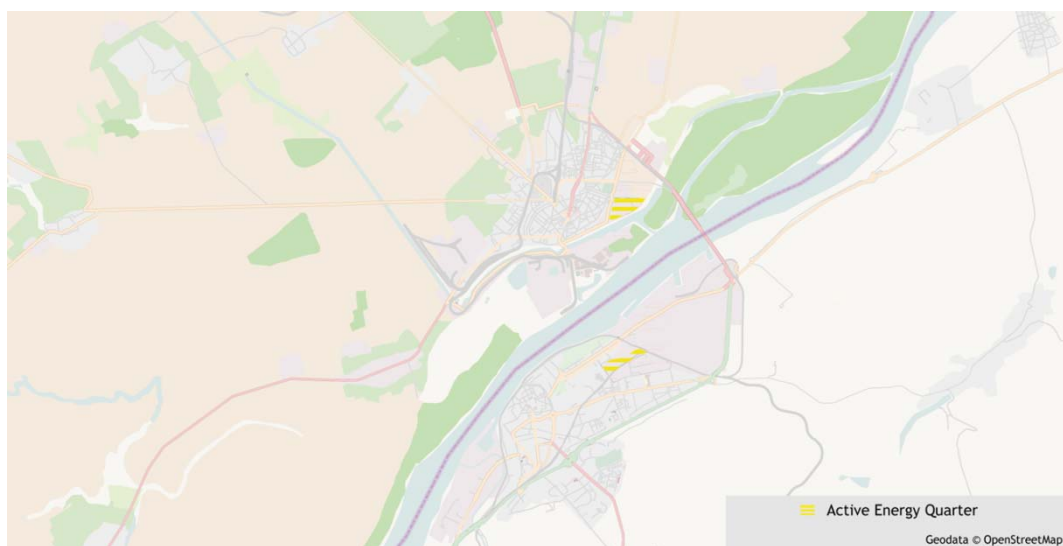
- **Ruse:** Zona actuală a terminalului feroviar de transport marfă, mai mult sau mai puțin în curs de dispariție pe străzile Tulcha și Tsvetnitsa, ce cuprinde aproximativ 25 ha;
- **Giurgiu:** Zona Aleea Plantelor / Strada Unirii, inclusiv fosta fabrică de zahăr, ce cuprinde mai mult de 30 ha.

Aceste locații sunt „câmpuri maro” ceea ce înseamnă că unitățile abandonate sau solurile posibil contaminate trebuie să fie curățate ca o condiție prealabilă pentru viitorul cartier de locuințe. Conexiunea bună cu viitoarele sisteme de transport public a fost totodată luată în considerare.

Consortiul Energetic Ruse, dedicat proiectului „Cartier cu Zero Emisii de Carbon”, a identificat deja o locație potrivită pentru implementarea unui sat model, la aproximativ 5 km sud-est de Ruse. În momentul de față o locație similară în zona Giurgiu nu este luată în considerare.

Totuși, Giurgiu, a decis deja să sprijine implementarea unui centrale termice fotovoltaice. O locație potrivită (6-8 ha) ar trebui să fie poziționată aproape de viitorul port pe Dunăre la sud-vest de Giurgiu.

Toate celelalte activitățile nu sunt legate în general de o anumită locație.



Imaginea 8: Locațiile optime ar putea fi - în Ruse zona actuală a terminalului feroviar de transport marfă, mai mult sau mai puțin în curs de dispariție pe străzile Tulcha și Tsvetnitsa, ce cuprinde aproximativ 25 ha; în Giurgiu zona Aleea Plantelor / Strada Unirii, inclusiv fosta fabrică de zahăr, ce cuprinde mai mult de 30 ha.

### 6.6.5 Modelul de afaceri

Dezvoltarea, implementarea și operarea Cartierelor Active Energetic în Ruse și Giurgiu ar trebui să fie predate companiilor de proiect corespunzătoare. Această recomandare este valabilă și pentru Satul Energetic. Aceste companii platformă își vor asuma responsabilitatea pentru toate acțiunile necesare referitoare la deschiderea terenului (inclusiv decontaminarea) și construirea clădirilor conform celor mai înalte standarde de eficiență energetică.

Pentru prima etapă de pregătire a locației de construcție, este absolut necesară asistența din partea municipiilor Ruse și Giurgiu. Ulterior, construcția și vânzarea (sau închirierea) unităților individuale ar trebui să fie realizate de către sectorul privat. Subvențiile individuale pot fi oferite pentru a atrage oamenii în aceste locații, ca parte a unui politici sociale generale orientată către îmbunătățirea condițiilor de trai.

Există două opțiuni de a aborda drepturile de proprietate a terenului în sine: Fie companiile platformă achiziționează terenul; sau poate, o soluție mai bună, îl închiriază pe baza contractelor de construcție pe termen lung de la unitate de drept de proprietate separată. Oferta din urmă generează risc suplimentar de diversificare.

Centrale electrice alternative ar trebui să fie operate conform aceleași baze organizaționale. Tarifele fixe garantate de către stat (nu de municipiu) reprezintă o condiție prealabilă pentru majoritatea părților din cadrul acestui sector de afaceri.

Programale specifice de conștientizare și stimulare trebuie să fie organizate de către municipiile sau prin intermediul ONG-urilor ce au experiență în domeniul energetic, cum ar fi „Agenția Regională pentru Energie - Ruse”. Finanțarea trebuie să provină din bugetele publice, prin acordarea din respectivele programe (-UE) sau prin intermediul sponsorizărilor.

În cele din urmă, acest subiect general nu va mai trebui să fie condus din exterior ci va fi de la sine înțeles de către toate persoanele și instituțiile implicate. Acesta este momentul în care obiectivele sunt atinse iar misiunea este încheiată.

### 6.6.6 Finanțare

Într-o oarecare manieră, achiziția de teren trebuie să fie finanțată prin intermediul capitalului privat, sau terenul public poate fi întrebuițat pentru utilizare. Ulterior, în cadrul etapei de implementare, terenul poate deservi drept garanție pentru împrumuturi sau poate fi considerat drept finanțare în natură în momentul implicării instituțiilor de finanțare



internaționale. Leasingul imobiliar poate fi considerat ca o altă opțiune de finanțare.

Întreaga finanțare standard este orientată către rentabilitatea ce poate fi măsurată; indiferent dacă aceasta provine din venitul obținut din vânzare sau închiriere. Toate opțiunile diferite trebuie să fie evaluate cu grijă conform cerințelor și oportunităților fiecărui proiect individual.

Într-o etapă inițială, campaniile de conștientizarea și stimulare ar trebui să ajute la atingerea obiectivelor generale. Aceste acțiuni necesită fonduri publice, completate probabil prin intermediul sponsorizărilor.

### 6.6.7 Cerințele forței de muncă

Este nevoie doar de o echipă mică de specialiști cu o experiență foarte mare pentru a redacta și pune în aplicare procesele de implementare. Totuși un program specific de investiție referitor la Cartierele Active Energetic va crea cu siguranță 100 de locuri de muncă sustenabile în cadrul companiilor de construcții locale sau regionale (predominant cele specializate în construcțiile eficiente din punct de vedere energetic).

### 6.6.8 Efectele ocupării forței de muncă

În plus față de cerințele anterior menționate cu privire la forța de muncă, o cantitate destul de mare de angajați va fi necesară pentru activitățile regulate de servizare și mentenanță în cadrul tuturor unităților și dispozitivelor tehnice specifice, indiferent dacă panourile fotovoltaice și materialele de izolare sunt luate în considerare.

Efectele ocupării forței de muncă suplimentare pot fi obținute prin constituirea producătorilor specializați de materiale de izolare și ferestre și uși de calitate înaltă. Doar pentru a acoperi cererea în regiunea Ruse și Giurgiu, companiile ar avea nevoie de o capacitate de peste 100 de muncitori calificați.

### 6.6.9 Implementare

Întregul Program de Energie Activă cuprinde diferite activități, fiecare necesitând o abordare unică pentru a fi puse în aplicare. În ceea ce privește Cartierele Active Energetic din Ruse, disponibilitatea zonelor identificate trebuie să fie aprobată, deoarece acestea sunt deținute de către sectorul public. În ceea ce privește Giurgiu ar putea fi util în primul rând să se găsească un investitor capabil să achiziționeze o locație destul de mare în zona vizată.





Ca un pas următor, respectivele companii platformă, trebuie să fie constituite și toate obligațiile viitoare trebuie să fie predate conducerii acestora. Chiar înainte de a lua în considerare finanțarea, un profil clar al proiectului (inclusiv planurile arhitecturale) trebuie să fie elaborat ca reprezentând bonitatea de bază în cadrul tuturor discuțiilor despre finanțare.

Pentru pregătirea optimă, trebuie organizată o conferință internațională pentru a determina cele mai bune metode de implementare. Exemple de cele mai bune practici din diferite țări ar trebui să fie prezentate și comparate la situația din regiunea europeană Ruse-Giurgiu.

În paralel, activitățile referitoare la generarea de energie din surse regenerabile pot fi începute, până la un anumit punct, urmând schema prezentată mai sus.

#### 6.6.10 Management

Sunt necesari diriginți de șantier experimentați și puternici. Toate problemele de eficiență energetică reprezintă pur și simplu aspecte de lucrări de construcție și trebuie să fie considerate în termeni de factori de cost și valoare adăugată.

La nivel municipal, unitățile puternice trebuie să fie structurate furnizând informații actualizate către politicieni, personalul administrativ și cetățeni sau companii. În cazurile specifice, aceștia vor acționa în calitate de interpreți sau consultanți ale grupurilor de beneficiari anterior menționate.



# ERGO

## Proiectul Prioritar 7

## 6.7 Managementul Energiei / de la Deșeuri la Energie

### 6.7.1 Fundament

Serviciile municipale sunt puternic influențate de către aspectele energetice, cu atât mai mult atunci când aprovizionarea sau transmiterea de energie prin intermediul rețelelor este responsabilitatea acestora. Acest lucru este valabil nu doar pentru electricitate ci și pentru gazul natural și termoficare (destul de des subestimată). Unitățile de producție ineficiente (cum ar fi centralele termice învechite) sau rețelele electrice slabe (rezultând în pierderi de până la 70%!) au cel mai mare impact negativ.

În calitate de consumator de energie, un municipiu furnizează diferite servicii care, atunci când sunt luate în considerare împreună, au un impact enorm asupra bugetelor municipale. De obicei aceste cheltuieli sunt generate de către activități precum iluminarea stradală și transportul public. Surse mai puțin evidente de consum energetic includ uzinele de apă, clădirile publice prost izolate (spitale, școli, clădiri administrative, etc.) cu sisteme de încălzire și răcire ineficiente și utilizarea echipamentului ineficient ce generează pierderi de energie.

Este clar faptul că, conservarea energiei reprezintă o sarcină critică pentru fiecare municipiu ce ar dori să controleze creșterea continuă a costurilor energetice. De obicei, o primă încercare a unei soluții nu îmbunătățește calitatea unităților sau echipamentului, ci încearcă mai degrabă să facă economii din punct de vedere al achiziției și tarifelor mai mari din punct de vedere al vânzării. Prima abordare ar putea să aducă rezultate minore doar o singură dată. Abordarea din urmă crează lipsa satisfacției populației.

Pentru a reduce în mod sustenabil consumul energetic la toate nivelele, un concept de management general oferă o opțiune pentru mobilizarea capitalului în investițiile necesare. De obicei un astfel de sistem este un model de PPP (Parteneriat Public-Privat) model, ce oferă limitarea costurilor în același timp cu îmbunătățirea tuturor sectoarelor municipale de energie.

### 6.7.2 Cerere

Managementul energetic poate fi implementat pentru sectoarele individuale (cum ar fi iluminatul stradal sau încălzirea clădirilor), însă este necesară o abordare întregată pentru a maximiza toate sinergiile posibile.

Prima sarcină a unui astfel de plan cuprinzător trebuie să fie reprezentată de către implementarea unor sisteme optime de monitorizare (prin intermediul

contoarelor inteligente) instalate în cadrul fiecărei unități consumatoare, indiferent dacă aceasta funcționează cu electricitate sau gaz natural, furnizează încălzire sau răcire. Un astfel de sistem monitorizat central permite: măsurarea exactă a consumului într-o unitate de timp; stabilirea tarifelor corespunzătoare; și, în paralel, consumatorul cunoaște consumul energetic general.

Schimbarea iluminatului stradal de la becuri ineficiente la unități de tip LED oferă o reducere semnificativă (mai mult de 50%) a cererii de electricitate alături de un ciclu de viață mai mare al modulelor (10, în loc de 2 ani, în medie). Acest domeniu oferă avantajul suplimentar datorită impactului vizibil asupra tuturor.

Cele mai mari investiții sunt necesare pentru renovarea rețelelor de alimentare. În plus față de structuri principale mai puternice – pentru linii electrice de tensiune înaltă pentru a reduce pierderile de transmisie – cablurile aeriene pentru vehiculele de transport public sau iluminarea stradală oferă un potențial foarte mare pentru economisirea energiei.

Un prim pas pentru diferite clădiri publice ar fi aceea de a înlocui unitățile de încălzire și răcire – o inițiativă ce ar scădea imediat consumul energetic. Ulterior, renovarea pereților, acoperișurilor, ferestrelor și ușilor ar trebui să fie luată în considerare pentru a reduce scurgerile de energie.

A fost stabilit faptul că standardele de construcție mai bune cu privire la izolație (până la standardele energetice superioare) vor conduce la eliminarea nevoii rețelelor de încălzire municipală după 40-50 de ani. Între timp, investițiile corespunzătoare vor avea capacitatea de crea efectele relevante de economisire a energiei.

Per total implementarea managementului energetic este recomandată municipiilor Ruse și Giurgiu, pentru că făcând acest lucru calitatea se va îmbunătăți semnificativ la toate nivelurile, reducând în același timp costurile aferente.

### 6.7.3 Dimensiuni

Un program de Management Energetic cuprinzător ar trebui să fie realizat în etape modulare, fiecare cuprinzând parcele de lucru specifice. Managementul general ar trebui să fie acordat companiilor platformă din Ruse și Giurgiu ce au responsabilitatea implementării tuturor acțiunilor necesare.

O primă etapă ar include următoarele elemente:

- **MONITORIZARE.** Începând cu specificațiile unui inventar detaliat al contoarelor și punctelor de măsurare, urmat de instalarea contoarelor moderne inteligente, conducând la monitorizarea continuă a întregului consum energetic.
- **REȚELE ELECTRICE.** Această chestiune necesită în primul rând definirea structurii viitoare opime în calitate de obiectiv general. După aceasta, stabilirea capacității de utilizare a rețelelor electrice actuale; urmată de renovarea sau înlocuirea instalațiilor actuale; până la (probabil cel mai bine) soluționarea construcției sub forma unui rețele electrice noi pentru toate nevoile municipale.
- **ILUMINAREA STRADALĂ.** Din nou, un inventar al tuturor stâlpilor și lămpilor de-a lungul străzilor pe baza hărților detaliate, este necesar ca bază de intervenție. Începând de la o astfel de orientare clară a situației actuale, un schimb pas cu pas al lămpilor cu LED-uri standard ar urma un plan de implementare corespunzător.

După (sau în paralel cu) punerea în aplicare a proiectelor principale anterior menționate, trebuie să fie îndeplinite următoarele categorii de activități:

- **TRANSPORTUL PUBLIC.** Pot fi identificate două zone principale: îmbunătățiri ale diferitelor linii de alimentare cu electricitate, pe de o parte și a vehiculelor motorizate pe de altă parte.
- **EFICIENȚA ENERGETICĂ.** În timp ce toate activitățile din cadrul Programului de Management Energetic au drept obiectiv economisirea energiei, această categorie de activitate are drept obiectiv specific îmbunătățirile aduse aparatelor electrice din toate tipurile de clădiri și unități de servicii.
- **STANDARDELE DE CONSTRUCȚIE.** Această zonă deține un potențial enorm de reducere a costurilor atât în domeniul electric cât și în ceea ce privește sistemele de răcire și încălzire termice – nu doar pentru clădirile noi (municipale) ci și pentru cele existente. Aspectele principale în acest domeniu sunt reprezentate de către izolare și etanșarea, cât și de către diferite opțiuni pentru generarea energiei.

Programul poate fi completat în consecință prin abordarea:

- **ÎNCĂLZIRII MUNICIPALE.** Majoritatea instalațiilor existente sunt în urma ciclului de viață obișnuit. Opțiunile respectabile pentru economisirea energiei pot fi localizate prin renovarea rețelelor de conducte și unităților de încălzire.

- **GENERAREA DE ENERGIE** (din surse regenerabile). Opțiunile corespunzătoare ar trebui să fie evaluate pentru Ruse și Giurgiu. Ar putea exista o opțiune de a participa în cadrul proiectelor de termocentrale fără emisii de carbon. Se poate presupune faptul că, centralele termice fotovoltaice pot fi realizate în apropierea sau chiar în interiorul orașelor. Participarea în cadrul parcurilor eoliene (aproape de Marea Neagră în Dobruja) sau poate stațiile hidroelectrice (de-a lungul Dunării) pot fi totodată luate în considerare.
- **ACHIZIȚIA CENTRALIZATĂ.** Activitatea cu privire la această sarcină poate fi începută în momentul constituirii unei companii platformă sau chiar mai devreme. După o evaluare a tuturor contractelor de aprovizionare curente, va trebui să fie structurată și implementată o nouă înțelegere pentru achiziția în colaborare a electricității (în principal).

#### 6.7.4 Poziționare

Energia nu este un obiect de sine stătător, tocmai de aceea unitățile de generare energie pot fi poziționate doar adiacent rețelelor de aprovizionare și rețelelor electrice. Recomandată în special pentru regiunea europeană Ruse-Giurgiu este implementarea unui program de transformare a deșeurilor în energie ca reprezentând o opțiune fezabilă. O astfel de tratare a deșeurilor utilizează deșeurile reziduale (după ce acestea au fost separate de componentele reciclabile) și realizează procesul prezentat în diagramă:

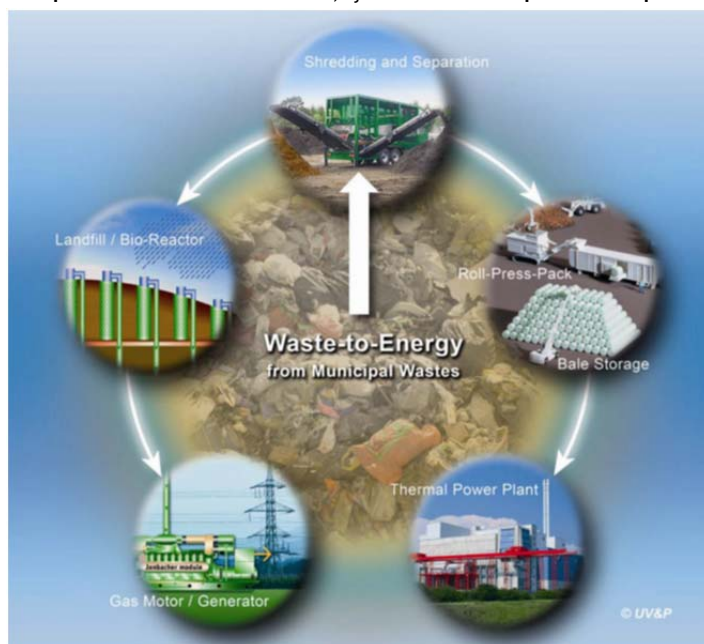


Diagrama 4: UV&P 2010: Sugestia introducerii unui Management al Deșeurilor sustenabil. Neubacher & Partners



Opțiunea ideală pentru transformarea deșeurilor în energie (pe baza standardelor curente) este incinerarea alături de o termocentrală. Diferite incineratoare - unul operat cu cărbune sau gaz, celălalt cu deșeuri - aprovizionează același generator al turbinei. O unitate de cicluri combinate oferă cel mai înalt nivel de eficiență și este extrem de recomandat. Un nou format pentru termocentrala Ruse ar putea include o asemenea opțiune.

De obicei, unitățile de incinerare necesită volume minime de deșeuri pentru a obține profitabilitate. Această cifră este în jur de 150.000-160.000 (preferabil 200.000) tone/an. Profitabilitatea unei astfel de soluții de transformare a deșeurilor în energie depinde deci de posibilitatea colectării cantităților suficiente de deșeuri (reziduale) pe o rază de 50 km.

Este remarcat faptul că în ambele orașe, Ruse și Giurgiu, au fost deschise între timp gropi de gunoi destul de moderne unde sunt depozitate toate deșeurile colectate. Soluția de transformare a deșeurilor în energie mai sus menționată nu ar face ca aceste unități să fie învechite. În primul rând, vor fi necesari câțiva ani înainte ca o unitate de transformare a deșeurilor în energie să devină funcțională. În plus, chiar și atunci când este implementată incinerarea optimă, va fi necesar un spațiu minim pentru o groapă de gunoi în vederea depozitării cenusei obținută din procesul de incinerare.

În orice caz, trebuie evaluate opțiunile potrivite pentru a determina ce deșeuri solide din întreaga regiune europeană Ruse-Giurgiu pot fi reciclate și/sau transformate în energie prin intermediul reactorului de depuneri sau incinerării. Pentru optimizarea viitoare, piroliza poate fi considerată ca fiind o îmbunătățire viitoare.

### 6.7.5 Modelul de Afaceri

Principalul model pentru soluțiile PPP este reprezentat de către „contractare.” Baza acestuia este reprezentată de către un acord de parteneriat în cadrul căruia:

- Partenerul privat contribuie cu informații și capital.
- Partenerul public oferă partenerului privat exclusivitate asupra unui anumit sector și garantează venitul stabilit.

De obicei, partenerul public garantează un procent din bugetul său aferent unui domeniu specific, pentru o perioadă stabilită (între 5 și 20 de ani), acoperind astfel creșterea cotei de buget alocate. Partenerul privat reduce costurile prin investițiile sale și le recuperează prin intermediul veniturilor obținute din reducerea costurilor.

### 6.7.6 Finanțare

Avantajul unei soluții PPP specifică municipiilor Ruse și Giurgiu ar fi acela că acestea nu ar mai avea nevoie să organizeze finanțarea cât și faptul că toate aceste obligații aparțin partenerului privat. Este clar faptul că modelul descris nu este doar teoretic ci a fost deja implementat cu succes de foarte multe ori. În ultimele decenii, câteva exemple au fost implementate în Bulgaria cât și în România.

Pentru a obține o orientare clară cu privire la volumele investiției necesare, un studiu de fezabilitate ulterior trebuie să stabilească mai întâi situația curentă în detaliu. Pe baza unui profil complet, necesitățile de investiție pot fi definite și stabilite în concordanță cu venitul rezultat din potențialele reduceri de costuri. Drept rezultat, potențialii parteneri/investitori pot fi identificați și atrași pentru a se alătura unui PPP alături de Municipiile Ruse și Giurgiu.

Pentru simplul obiectiv al orientării inițiale, volumul investiției poate fi totuși estimat în linii mari. Pentru o primă etapă – cuprinzând instalarea contoarelor inteligente (fără venit), modificarea iluminării stradale și renovarea rețelelor electrice – este necesară o investiție de 500 de Euro pe cap de locuitor. Aceasta este transpusă în investiții necesare de aproximativ 80 de milioane de Euro pentru Ruse și 30 de milioane de Euro pentru Giurgiu.

### 6.7.7 Cerințele forței de muncă

În cadrul domeniului de aplicare a primei etape, este clar faptul că implementarea contoarelor inteligente va necesita recrutarea de echipe specializate. În plus, camerele de control centrale necesită forța de muncă calificată.

Renovarea firelor și cablurilor va necesita 100 de muncitori calificați pe o perioadă de 3-5 ani, iar majoritatea pot fi recrutați la nivel local. Schimbarea unităților de iluminat stradal cu unități de tip LED va necesita un număr suplimentar de 40-50 de specialiști care să fie responsabili de aceasta pe o perioadă de câțiva ani. Schimbul sau implementarea noilor stâlpi necesită o echipă separată având o dimensiune similară.

### 6.7.8 Efectele ocupării forței de muncă

Putem presupune în mod realist că îmbunătățirea calității rețelelor electrice și luminilor stradale va reduce activitatea de mentenanță continuă. Acest lucru va influența numărul de personal angajat permanent. De-a lungul unui perioade generale de implementare de aproximativ 10 ani, vor fi totuși necesari toți muncitorii calificați în cadrul diferitelor etape de implementare și operare.



## 6.7.9 Implementare

În funcție de contractele PPP specifice încheiate de către municipiile Ruse și Giurgiu, implementarea unui program complet de management al energiei, inclusiv toate modulele posibile, va necesita cel puțin 8-10 ani. O primă etapă descrisă mai sus, va dura 2-4 ani. Etapele următoare vor avea propria structură individuală și poate fi realizată consecutiv sau în același timp.

Disponibilitatea volumelor de investiții va reprezenta un parametru decisiv în ceea ce privește viteza implementării. Desigur, se va materializa finanțarea prin intermediul programelor de sprijin ale UE specifice infrastructurii (ERDF, etc.). Totuși trebuie remarcat faptul că utilizarea acestei opțiuni încetinește managementul finanțării datorită nevoilor administrative ample.

## 6.7.10 Management

Managementul calificat reprezintă un element cheie pentru succesul întregului program de gestionare a energiei în Ruse și Giurgiu. Se așteaptă ca investitorii privați să includă o mare parte din companiile platformă mixte, drept urmare responsabilitatea selectării directorilor executivi aparține investitorilor.

Pentru a asigura rezultatele așteptate, trebuie să fie constituite comitete de supraveghere puternice, prezidate de către reprezentanții fiecărui municipiu. În plus, personalul specializat din administrațiile municipale este necesar pentru a audita toate procedurile de implementare și operare.



# ERGO

## Proiectul Prioritar 8

## 6.8 Noul Centru (noile centre) pentru Vizitatori

### 6.8.1 Fundament

Orașele Ruse și Giurgiu doresc să devină atracții turistice. Un concept precis ce definește atracțiile convingătoare pentru vizitatori și îi face să își dorească să oprească (și chiar mai bine, să rămână un pic) în Ruse și Giurgiu, necesită un program de dezvoltare corespunzător.

Ambele orașe funcționează sub forma punctelor de trecere către destinații turistice apropiate: Parcul Național Rusenski Lom din Bulgaria și orașul București din România, alături de alte câteva atracții, sunt motive importante pentru ca turiștii să vină sau cel puțin să treacă prin Ruse și Giurgiu.

Majoritatea (potențialilor) vizitatorilor vin cu vaporul pe Dunăre. Un număr mai mic intră în regiune cu avionul prin București sau Sofia. Un alt grup ajunge cu autobuzul sau mașina. Indiferent de modalitatea de transport, atracția principală este reprezentată de către Dunăre.

Tocmai de aceea este evident faptul că persoanele ce vizitează Ruse sau Giurgiu trebuie să fie bine primite pe malurile Dunării, atât în partea de nord cât și în partea de sud. Drept urmare, a existat un plan lung de a constitui Centrele pentru Vizitatori corespunzătoare pe malurile Dunării în Ruse cât și în Giurgiu.

În ceea ce privește Ruse, trebuie luat în considerare un Centru pentru Vizitatori separat la intrarea în Parcul Național Rusenski Lom. Un Centru pentru Vizitatori bine definit, ce furnizează informații optime cu privire la toate caracteristicile și punctele de atracție ale Parcului Național (ce oferă un mix ieșit din comun de patrimoniu natural și cultural), este indispensabil pentru ca vizitatorii să fie impresionați și mulțumiți. O soluție convingătoare ar putea fi folosită ca un magnet pentru întreaga regiune.

Între Mănăstirea din Piatră Basarbovo și intrarea în Parcul Național, se poate lua în considerare constituirea unei unități de agrement/hoteliere aproape de râu. O astfel de unitate ar putea fi utilizată împreună cu Centrele pentru Vizitatori anterior menționate.

### 6.8.2 Cerere

Un Centru pentru Vizitatori funcționează ca un punct de trecere, iar în cazul nostru către un oraș. Acesta trebuie să furnizeze informațiile de bază cu privire la lucrurile la care o persoană se poate aștepta în interior. Trebuie să



ofere informații cu privire la locațiile istorice, problemele curente, punctele de atracție și programele evenimentelor, cât și informații cu privire la hoteluri, restaurante și transportul public (inclusiv taxiuri). Totodată trebuie să existe liste cu privire la punctele de informare sau rutele asistate de un ghid.

Trebuie să fie pus la dispoziție materialul informațional (fie că acesta gratuit sau nu), în special hărțile orașului și ghidurile.

Pot fi oferite băuturi, pachete de gustări (alune, etc.) și dulciuri (înghețată). Trebuie să fie furnizate totodată toaletele igienice, de înaltă calitate.

În special în ceea ce privește Centrul pentru Vizitatori al Parcului Național, acesta ar putea să dețină o cameră media pentru prezentarea videoclipurilor sau filmelor. Aceasta nu este necesară pentru centrele din Ruse sau Giurgiu.

Centrele pentru Vizitatori din orașe ar trebui să funcționeze totodată ca puncte de oprire pentru liniile de transport public (navele de croazieră pe Dunăre, Trenul/Tramvaiul de Oraș din Ruse și Giurgiu, telecabină). În Ruse, trebuie furnizat accesul ușor (cu liftul sau scara rulantă) către zonele centrale ale orașului la nivel de stradă.

De obicei, turiștii petrec între 5 și 20 de minute într-un Centru pentru Vizitatori. Ofertele suplimentare precum cafenelele, facilități interesante ale muzeelor și magazine de cadouri atrăgătoare pot contribui la prelungirea duratei vizitelor.

De obicei un Centru pentru Vizitatori oferă o sală mare cu toate facilitățile de servicii poziționate în interior. Chiar și atunci când mai mult de o sută de pasageri coboară simultan de pe un vas de croazieră, aceștia trebuie să se simtă confortabil în spațiul disponibil. Pentru cei care doresc doar să tranziteze, ar trebui să existe o rută separată fără bariere.

Centrele pentru Vizitatori din Ruse și Giurgiu trebuie să constituie atracții turistice și potențiale obiective turistice de-a lungul malurilor Dunării.

### 6.8.3 Dimensiuni

Vasele mari de croazieră pe Dunăre au o capacitate maximă de 200 de pasageri. Atunci când acestea ajung într-un oraș precum Ruse sau Giurgiu, majoritatea pasagerilor coboară în grupuri și intră în oraș. Tocmai de aceea, astfel de grupuri mai mari - atunci când sunt invitate/obligate să treacă printr-un Centru pentru Vizitatori - rămân de obicei în interior doar din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile. În majoritatea cazurilor aceștia sunt orientați mai departe de către ghizi.



Luând în considerare acest lucru, împreună cu faptul că doar unul sau două vase vor ajunge zilnic, o capacitate zilnică pentru 100 de vizitatori (echivalentul a 2 autocare) ar fi suficientă pentru ca aceștia să se simtă confortabil și bineveniți.

Acest lucru ar însemna că sala Centrului pentru Vizitatori ar trebui să aibă o suprafață de cel puțin 200-300 m<sup>2</sup>. Va fi necesară, cel puțin, o zonă suplimentară de aceeași dimensiune pentru toate celelalte elemente, începând de la toalete până la birouri. În cazul în care centrul este extins cu unități suplimentare (cafenea, magazin de cadouri, etc.) va fi necesar un spațiu adecvat.

Un aspect foarte important este reprezentat de către posibilitatea de a fi accesat de către persoanele cu dizabilități sau în vârstă: centrul ar trebui să nu aibă trepte sau bariere; balustradele ar trebui să fie instalate acolo unde este necesar; lifturile sau scările rulante ar trebui să fie puse la dispoziție în cazul în care este necesară o unitate cu mai multe etaje. Serviciile speciale ce oferă scaune cu roțile sau cărucioare electrice ar putea ajuta pentru a prezenta o impresie perfectă de servicii pentru clienți.

Trebuie ținut minte faptul că vizitatorii sunt nu numai din străinătate, ci și din plan intern sau din țările vecine. Sunt așteptați foarte mulți copii care să vină să viziteze, fie în grupuri școlare fie împreună cu familiile. Serviciile specifice trebuie luate în considerare.

Pe scurt, se estimează faptul că, fiecare Centru pentru Vizitatori în Ruse sau Giurgiu va necesita zone adecvate de aproximativ 500 m<sup>2</sup>, sau mai mult. Acestea trebuie transformate în puncte de atracție extraordinare prin intermediul unei așezări perfecte și unui proiect arhitectural. De ce să nu transformăm Centrele pentru Vizitatori în sine în atracții turistice?

#### 6.8.4 Poziționare

Centrele de Vizitatori atât pentru Ruse cât și pentru Giurgiu trebuie să fie plasate mai întâi direct la punctele de debarcare ale navelor de pasageri de pe Dunăre. Accesul de pe chei (fără trepte) este obligatoriu. Un alt criteriu este acela de a facilita accesul la zonele centrale ale orașelor (fie pe jos sau prin intermediul transportului public). Este important să fie inclus și accesul prin intermediul autocarelor.

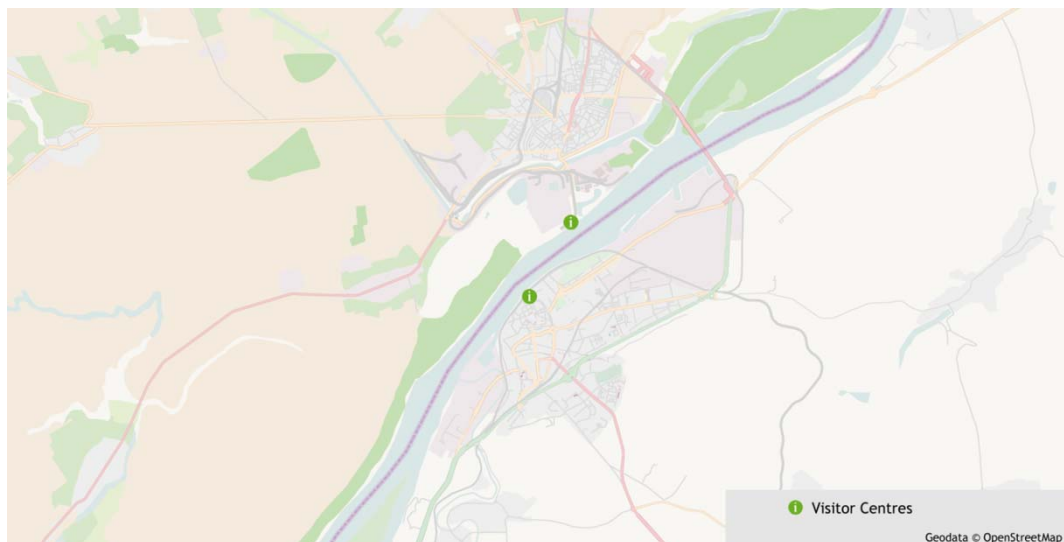
Conform evaluării acestor cerințe, următoarele locații sunt considerate ca fiind cele mai bune:

### Ruse

Zona unde este extins Bulevardul Pridunavski prin intermediul Străzii Tsarkovna Necavisimost pare să fie poziția optimă. Este disponibil accesul din navele fluviale, cât și accesul către o facilitate de parcare din apropiere (doar pentru autocare!). O viitoare stație de Tren de Oraș poate fi poziționată aici. Trebuie depășită bariera unei terase de 10-12 m către oraș prin intermediul unui lift sau unei scări rulante. Zona vizată este destul de mare. Terasa poziționată deasupra Străzii Tsarkovna Necavisimost poate fi transformată într-o zonă pietonală, ce oferă acces direct la piața principală. Muzeul de Case Kaliopa nu trebuie să fie omis dintr-un pachet de proiectare specifică.

### Giurgiu

Punctul unde Șoseaua Portului ajunge la Dunăre și virează spre vest (echipamentele parcului acvatic curent) pare să fie o poziție perfectă pentru un Centru pentru Vizitatori în Giurgiu. Este disponibil accesul navelor fluviale cât și accesul către unitățile de parcare din apropiere (doar pentru autocare!). O viitoare stație de Tren de oraș ar putea fi totodată poziționată aici. În plus, o conexiune pentru o telecabină peste Dunăre către Ruse poate fi plasată în această locație. Zona vizată este destul de mare. O unitate de tip restaurant învecinată poate fi totodată integrată. Ca urmare a recomandărilor noastre de a transforma zona riverană într-o „Faleză” și de a integra pasarelele verzi de-a lungul Dunării, poziția selectată ar deservi ca punct central.



Imaginea 9: Centrele pentru Vizitatori atât pentru Ruse cât și pentru Giurgiu trebuie să fie poziționate mai întâi direct la punctele de debarcare ale navelor de pasageri pe Dunăre.



### 6.8.5 Model de Afaceri

De obicei, un Centru pentru Vizitatori nu generează venit. În cazul nostru acesta ar reprezenta un element de cheltuielă pentru ambele municipii. Tarifele de intrare (pentru orice asociații afiliate) nu ar fi considerate ca venit al centrului, ci aferente activității specifice. Veniturile din achiziții sau de la cafenele nu sunt înregistrate în contabilitatea Centrelor pentru Vizitatori. Tocmai de aceea, toate investițiile și costurile operaționale provin de obicei din bugetul public.

În cazul în care un centru poate fi transformat într-un punct de atracție în sine, prezentând o imagine foarte pozitivă, există posibilitatea atragerii sponsorilor care să contribuie (cel puțin parțial) la bugetul anual. Există posibilitatea găsirii sponsorilor care ar investi în astfel de asociații.

Pe baza calculelor este necesar un personal complet timp de 8 luni/an, iar pentru celelalte 4 luni/ani ar fi necesar în medie doar 40% din personal, putând fi estimat faptul că 4-5 angajați cu normă întreagă sunt necesari pentru funcționarea fiecărui Centru pentru Vizitatori propus în Ruse și Giurgiu.

O investiție de aproximativ 1 milion de Euro este previzionată pentru construirea integrală și mobilarea fiecărui centru. Calculând la o perioadă de amortizare de 20 de ani, dobânzile moderate ale investiției, și costurile de personal și de operare, este necesar un buget anual total de aproximativ 200.000 Euro pentru a finanța integral Centrele pentru Vizitatori. Atunci când este posibilă acoperirea investițiilor în numerar dintr-o sursă de finanțare specifică, costurile anuale de operare ar fi doar de 100.000-120.000 Euro pentru fiecare unitate.

### 6.8.6 Finanțare

Finanțarea unui Centru pentru Vizitatori poate fi realizată din bugetul public sau din taxele turistice, ca de exemplu 1 Euro pentru fiecare ședere peste noapte la un hotel sau o pensiune în Ruse și Giurgiu. Alternativ cheltuielile pot fi acoperite de către bugetele municipale.

Nevoile de investiții ar putea fi eficientizate prin intermediul subvențiilor publice sau private, din bugetele municipale sau de la sponsori. Ca și alternativă la potențialele subvenții de stat, poate fi luată în considerare finanțarea prin leasing sau împrumuturi.



### 6.8.7 Cerințele forței de muncă

Două contracte de 1 milion de Euro pentru o companie de construcții locală ar contribui la asigurarea forței de muncă regionale. Menținerea echipamentelor va necesita o anumită sumă ce trebuie investită anual.

Personalul pentru Centrele pentru Vizitatori ar trebui să dețină înainte de toate competențe lingvistice. În general personalul de informații pentru turiști ce lucrează în Centrele pentru Vizitatori necesită competențe similare cu cele ale personalului ce lucrează la recepția unui hotel.

### 6.8.8 Efectele ocupării forței de muncă

Personalul angajat va avea între 3-5 poziții cu normă întreagă pentru fiecare Centru pentru Vizitatori din Ruse sau Giurgiu. Serviciile suplimentare (cafenelele, etc.) vor necesita personal suplimentar.

### 6.8.9 Implementare

După aprobarea de către Consiliile Municipale, proiectul poate fi început. Cea mai bună soluție de implementare ar fi aceea de a înființa o companie mixtă sub forma unei platforme ce deservește împreună Ruse și Giurgiu. Această abordare neutră ar ajuta la evitarea competiției dezastruoase între cele două orașe, care în alte circumstanțe ar putea conduce la o luptă pentru o cotă mai mare de turism.

Această companie, sprijinită puternic de către municipalități ar trebui să evalueze în primul rând conceptele optime, și ulterior să organizeze finanțarea, supravegherea construcției și finalmente să opereze Centrele pentru Vizitatori din Ruse și Giurgiu.

### 6.8.10 Management

Un director executiv activ pentru compania platformă trebuie să fie identificat și implicat pentru a realiza toate activitățile mandatate.



# ERGO

## Proiectul Prioritar

### 9

## 6.9 Zonele Verzi

### 6.9.1 Fundament

O sarcină definită a planului cadru pentru Ruse și Giurgiu este aceea de a crea un echilibru între cartierele de locuințe din zonele centrale (pentru a crea un caracter și o atmosferă mai urbană); pentru a reduce scăderea zonelor deschise sau deformarea peisajului și în același timp pentru a reduce nivelul liniilor de aprovizionare; și de a maximiza potențialul enorm al zonelor verzi recreaționale din ambele orașe, pentru a le face la fel de atractive pentru vizitatori și locuitori.

Malurile Dunării reprezintă punctul central al tuturor activităților aferente acestei direcții. „Verde,” în această situație nu înseamnă doar natură pură, ci și un proiect anume recunoscut de către observatorii ce navighează pe Dunăre, de către cei trec râul, sau de către cei care se află deja în interiorul acestor zone. Zonele riverane ce urmează să fie dezvoltate sub aceste auspicii, se regăsesc începând de la portul de vest până la Portul de iarnă din Ruse, și de la actualul Pod peste Dunăre până la viitorul port în partea de sud-vest a orașului Giurgiu.

În plus față de aceste zone atent definite, este cunoscut faptul că ambele orașe sunt orientate către Dunăre (și unul către celălalt desigur), tocmai de aceea trebuie să facem o diferență între:

- Zonele naturale pure, în special cele protejate;
- Zonele de agrement pentru recreere, sport, etc.;
- Parcurile din interiorul orașului, bulevardele încadrate de copaci, grădini, etc.

Pentru a transforma toate aceste elemente într-o realitate funcțională și utilizabilă, trebuie planificată o gamă completă de măsuri, conținând toate elementele verzi individuale într-o simfonie generală de plăcere și bună-stare atât pentru vizitatori cât și pentru rezidenți.

Rezervațiile naturale din afara orașelor trebuie să fie totodată incluse în cadrul general. Pe lângă Parcurile Naționale (cum ar fi Rusenski Lom), există zonele recreaționale frumoase de pretutindeni. O frumoasă pădure în nord-vestul orașului Giurgiu este doar unul din exemplele importante.

Împreună, Zonele Verzi din Ruse-Giurgiu trebuie să fie constituite pentru a demonstra faptul că dezvoltarea comună se bazează și pe o abordare echilibrată asupra naturii.



## 6.9.2 Cerere

Un concept complet al Zonelor Verzi pentru regiunea europeană Ruse-Giurgiu pornește de la ideea că o centură verde reală de zone agricole, păduri și păduri de luncă înconjoară ambele orașe. În plus, așa cum a fost explicat anterior, Dunărea și malurile acesteia pot fi identificate ca parte centrală a Zonelor Verzi dintre Ruse și Giurgiu. Toate celelalte proiecte cu accente verzi (cum ar fi parcurile din interiorul orașului) sau podurile de legătură dintre diferitele zone verzi - sunt subordonate unei soluții generale ce constituie o punte emoțională a Dunării, cât și o integrare lină și o tranziție la natura înconjurătoare.

Deși Ruse și Giurgiu nu sunt situate exact opus unul față de celălalt de-a lungul Dunării și doar o parte mică a orașului Giurgiu este poziționată direct pe râu, există opțiuni de interacțiune de-a lungul Dunării - vizuale, reale și emoționale.

În Ruse accentul trebuie să cadă pe lungimea zonei riverane începând de la portul de vest până la Noul Port de Iarnă. Întreaga lungime a țărmului ar trebui să fie dedicată în principiu unei „zone urbane recreaționale.” Ghidurile pentru elaborarea și implementarea unei soluții convingătoare ar trebui să respecte următoarele reguli:

- Fără construcții de niciun fel pe această porțiune, excepție făcând unitățile de servicii pentru utilizatori.
- Modificarea scopului liniei feroviare existente pentru a fi utilizată pentru un Tren de Oraș (a se vedea descrierea separată a proiectului), ce ar oferi accesul optim al transportului public la întreaga zonă riverană.
- Un Centru pentru Vizitatori (a se vedea descrierea separată a proiectului) pentru Ruse ar trebui să fie poziționat în apropierea locației actuale a hotelului Riga.
- Ar trebui luată în considerare o conexiune cu telecabina către Giurgiu peste Dunăre.
- O vedere liberă către Dunăre - la punctul de-a lungul Străzii Slavianska, acolo unde centrul orașului întâlnește cheiul - ar trebui să fie luată în considerare.
- Portul de vest ar putea fi transformat într-un punct de interes al activității orașului, în special în momentul implementării unui mix de oferte de divertisment, unui nou Incubator de Afaceri (a se vedea descrierea separată a proiectului), un port de agrement cu întreaga structură aferentă și poate o viitoare unitate de expoziții comerciale/ centru de conferințe.

În Giurgiu zona riverană are un caracter intrisec diferit. O sarcină principală ar fi aceea de a găsi o structură optimă pentru diferite zone ce pot fi utilizate între Dunăre și canalele riverane abandonate. Sugestiile cu privire la un concept absolut necesar și o implementare ulterioară sunt:

- Este planificat un nou port important ce urmează să fie poziționat în partea de sud-vest a orașului. În cazul în care o evaluare detaliată confirmă o justificare economică rațională pentru un asemenea proiect, poziția propusă pare să fie adecvată.
- Începând de la intrarea în viitorul port, o porțiune cu o lungime de 1,5 km de-a lungul malului Dunării (până la intrarea în Zona Liberă a portului existent) ar trebui să fie dezvoltată sub forma unei faleze de promenadă, cu restaurante, un hotel mic, un cinematograful, etc.
- Un Centru pentru Vizitatori (a se vedea descrierea separată a proiectului) ar trebuie să fie poziționat acolo unde promenda virează nord, către oraș.
- Un teren de golf ar trebui luat în considerare pentru a fi realizat în fosta zonă industrială de-a lungul Șoselei Portului, incluzând Lacul Veriga.
- Zona Liberă actuală ar trebui să fie dezindustrializată pas cu pas până când va rămâne doar sectorul șantierului naval pentru uz industrial. Accesul direct din centrul orașului ar trebui să fie deschis prin extinderea Străzii Dan Barbilian până la zona riverană. În partea de nord-est a acestei linii, zona ar trebui să fie dedicată unui agrement la nivel înalt (care să includă eventual un centru complet de agrement). Pe cealaltă parte a acestei linii, unitățile Zonei Libere ar putea fi transformate treptat în locuințe de înaltă calitate.
- O parte din insula Ostrovul Mocanasi până la Dunăre ar trebui să fie păstrată sub forma unei zone de agrement ce poate fi accesată cu ușurință de către oricine.
- Navele de marfă ar trebui să aibă accesul interzis pe canalele riverane abandonate, ce ar trebui să fie dedicate înotului, plimbării cu barca sau iahtul.
- Diferitele maluri ale acestor canale trebuie să fie păstrate fără construcții și ar trebui să fie transformate într-o zonă recreațională urbană perfectă.
- Rămășițele vechii fortărețe Giurgiu (fiind una din puținele atracții istorice ale orașului) ar trebui să fie transformate într-o locație culturală, protejată estetic împotriva obiectelor înconjurătoare vizibile prin intermediul unei „perdele” de copaci verzi.

Pentru parcurile și grădinile din interiorul orașului, trebuie dezvoltat un concept separat pentru fiecare oraș în cauză. Fiecare plan ar trebui să sublinieze imaginea și caracterul orașelor Ruse și Giurgiu. Aceasta este una din zonele ce necesită diferențiere.

Pentru toate rezervele naturale pure, singura orientare ar trebui să fie de a nu le pune în pericol (cu străzi, clădiri, etc.) decât dacă acest lucru este absolut necesar. Totuși, căile de acces pentru pietoni sau bicicliști pot fi furnizate.

### 6.9.3 Dimensiuni

O porțiune de 5 km din zona riverană a orașului Ruse trebuie să fie dezvoltată cu mare grijă. Jumătate din această distanță necesită un proiect ceva mai detaliat. O secțiune de 700 de metri între stația de nave curentă și hotelul Riga reprezintă partea cea mai critică a întregului mal. De-a lungul întregii lungimi, porțiunea de-a lungul Dunării nu este mai lată de 80 m - un avantaj și o limitare în același timp.

În Giurgiu, lungimea zonei riverane este de aproximativ 5 km. Interesul alocat unei secțiuni de 1,5 km (așa cum este menționat mai sus) necesită o investiție mult mai mare decât în Ruse deoarece trebuie să fie dezvoltate o serie de clădiri care să acopere într-un final o zonă de 5-8 ha. Activitatea de implementare a Zonei Libere curente poate fi comparată cu acțiunile propuse pentru portul de vest din Ruse.

### 6.9.4 Poziționare

Toate pozițiile relevante au fost deja prezentate mai sus. În plus sugestia pentru o potențială conexiune cu telecabina ar trebui să fie definită între viitorul Centru pentru Vizitatori din Giurgiu și un punct de malul din Ruse, ce poate fi definit ca porțiunea Străzii Tulcha/Străzii Yarebichna până la Dunăre, trecând astfel prin Parcul Mladezhki.



Imagina 10: Potențialul enorm al zonelor recreaționale verzi din ambele orașe trebuie să  
Operațiunile utilizat la capacitate maximă pentru a le face la fel de atractive pentru vizitatori și locuitori.

### 6.9.5 Modelul de Afaceri

Dezvoltarea zonei riverane este un subiect foarte sensibil pentru toți cetățenii, drept urmare și pentru primari și Consiliile Municipale. Pentru a determina soluțiile optime este recomandată o competiție arhitecturală internațională pentru Ruse cât și pentru Giurgiu, poate chiar realizată în comun. Participarea publicului în selectarea celei mai bune soluții ar trebui să fie luată în considerare pentru a obține sprijinul integral din partea cetățenilor.

Investițiile directe în măsurile de renovare și proiectare pot aduce satisfacție însă nu venit. Totuși, implementarea diferitelor unități menționate ar trebui să fie realizată de către investitorii privați. Acest lucru va genera venit pentru municipii. Cel mai important aspect din punctul de vedere al politicii comerciale sunt desigur încasările generate de către acest program.

### 6.9.6 Finanțare

Pentru a finanța în mod optim o competiție arhitecturală internațională pentru proiectarea zonelor riverane din Ruse și Giurgiu, premiul în valoare 60.000 Euro (3 câștigători), pentru fiecare oraș, ar trebui să fie bugetat. O sumă suplimentară de 15.000-20.000 Euro este necesară pentru managementul la nivel internațional. Există posibilitatea acoperirii sumei totale de 75.000-80.000 Euro (pentru fiecare oraș) din diferite programe de dezvoltare.

Costul implementării proiectelor atribuite va depinde de ce va include. Trebuie stabilit dacă elementele individuale (cum ar fi Centrele pentru Vizitatori) vor fi dezvoltate împreună cu o schiță și un proiect al zonelor riverane, sau separat.

Toate investițiile cu bază economică ar trebui să fie finanțate din domeniul privat.

### 6.9.7 Cerințele forței de muncă

O echipă mică este necesară pentru a asista municipiile Ruse și Giurgiu în cadrul competițiilor arhitecturale. Ulterior, implementarea ar trebui să fie predată unui departament special creat din cadrul fiecărui municipiu.

Diferitele activități de construcție vor crea desigur locuri de muncă în cadrul companiilor contractate.

### 6.9.8 Efectele ocupării forței de muncă

Echipele executive necesare în ambele orașe vor fi în număr mic. Totuși acestea trebuie să fie asistate nu numai de către consultanții din sectorul privat, ci și de colegii din alte municipii (precum Viena), care au experiență pe termen lung în cadrul competițiilor arhitecturale și implementării optime.

Efectele majore ale ocupării forței de muncă vor fi câștigate din furnizarea personalului pentru unitățile implementate privat. Per total pot fi create aproximativ o sută de locuri de muncă noi doar în cadrul acestui proiect.

### 6.9.9 Implementare

În momentul în care sunt disponibile rezultatele competițiilor arhitecturale și sunt aprobate în cadrul audierilor publice și consiliilor municipale, departamentele municipale relevante din Ruse și Giurgiu trebuie să își înceapă activitatea. Conform conceptelor corespunzătoare, contractorii generali pentru lucrările de renovare și proiectare trebuie să fie identificați și numiți, după organizarea finanțării integrale.

Ca o sarcină separată - sau probabil administrată de către același personal - investitorii privați trebuie să fie atrași iar proiectele acestora trebuie să fie puse în aplicare rapid și lin.

O recomandare potrivită ar fi aceea de a prelua o platforma legală existentă (cum ar fi companiile Zonei Libere curente) în municipiile Ruse sau Giurgiu și de a le atribui toate obligațiile aferente implementării viitoare.

### 6.9.10 Management

Pe lângă echipele municipale propuse asistate de către consultanți (internaționali) sau colegi din alte orașe, este necesară o echipă puternică pentru dezvoltarea locației. Această cerință poate fi realizată utilizând conceptul de implementare prezentat mai sus.



# ERGO

## Proiectul Prioritar 10



## 6.10 Renovarea Zonelor Centrale ale Orașului

### 6.10.1 Fundament

Zonele centrale din Ruse și Giurgiu au o imagine similară: aspecte destul de impresionante ce cuprind un mix de clădiri vechi și noi în diferite stadii de reparații (destul de des, necorespunzătoare). Câteva clădiri mai vechi au fațade renovate ce maschează structurile ce nu sunt reparate sau sunt de natură brută din beton.

În general, clădirile construite după anul 1990 au o calitate a arhitecturii și construcției redusă. Unele dintre acestea se află într-o stare vizibil defectuoasă în ciuda faptului că au fost construite relativ recent. În plus, locațiile de construcții pe jumătate terminate și proprietățile abandonate sunt poziționate uniform pretutindeni în zonele centrale.

În lipsa marcării unui peisaj urban sunt situate central blocuri cu 2-6 depozite situate în apropiere. Tocmai de aceea, structurile actuale nu oferă ideea de oraș ci mai degrabă a unui sat rezidențial.

Un concept clar de reglementări în construcție pentru noile construcții nu poate fi determinat. Destul de des liniile de construcții nu sunt acceptate sau sunt chiar ignorate; balcoanele sau proeminențele, ies în afară în stradă sau chiar depășesc trotuarele. Standardele de izolare sunt cu mult în urma celor existente în Europa de Vest. Condițiile aferente persoanelor cu dizabilități sau în vârstă sunt în majoritatea cazurilor absente.

Atunci când urmați recomandările noastre, relocați în primul rând toate unitățile industriale în afara zonelor centrale și în al doilea rând condensați structurile din zonele centrale în blocuri urbane compacte, obținând astfel spațiu nou liber pentru construirea blocurilor rezidențiale sau clădirilor de birouri (împreună cu unitățile locale de infrastructură), având astfel o abordare modernă în ceea ce privește dezvoltarea urbană. Ca parte a unui program de schimb, rezidenții pot fi invitați să se mute din locațiile actuale în apartamentele nou construite. Ulterior, clădirile eliberate pot fi renovate sau înlocuite cu construcții de calitate înaltă.

### 6.10.2 Cerere

Ca urmare a deciziilor consiliilor municipale din Ruse și Giurgiu, trebuie să fie structurat un program de construcții rezidențiale cuprinzător și ulterior acesta trebuie să fie implementat. Există în jur de 80.000 de locuințe în Ruse și aproximativ 30.000 în Giurgiu. În mod realist, locațiile pentru trei sferturi dintre acestea trebuie să fie înlocuite în următorii 30 ani, cel puțin. Acest

lucru înseamnă că minim 2000 de apartamente noi în Ruse și 750 în Giurgiu trebuie să fie implementate în fiecare an! Acest lucru pare să fie o cerință destul de provocatoare având în vedere situația actuală.

În jur de 10% din această cantitate ar satisface în mod realist cererea de piață pentru clădiri cu o calitate mai mare (deoarece sunt planificate în cadrul Cartierelor Active Energetic - a se vedea descrierea proiectului separat) și pot fi finanțate prin prețuri de vânzare care să acopere costurile. Cele 90% rămase trebuie să aibă totodată o calitate bună, însă la un preț semnificativ mai mic. În ceea ce privește persoanele cu un venit mic, sunt necesare subvenții speciale pentru locuințe.

Una din posibilitățile ce poate fi luată în considerare pentru satisfacerea cererii evidente ar fi aceea de a implementa sistemele de construcții modulare. Această abordare permite construcția foarte rapidă utilizând standarde bune la prețuri accesibile. Ar putea fi luată în considerare plasarea unei unități de producție pentru piese prefabricate în Ruse sau Giurgiu, oferind un anumit număr de locuri de muncă noi.

Toate aceste clădiri necesare ar trebui să utilizeze arhitectură de calitate înaltă și metode de construcție moderne. Nu trebuie uitat faptul că, pe lângă clădirile rezidențiale, sunt necesare în același timp și multe clădiri comerciale și clădiri de birouri municipale, completate de hoteluri și magazine locale.

Trebuie ținut minte faptul că străzile trebuie să fie renovate împreună cu (de obicei) întreaga infrastructură de conducte și cabluri pentru apă, canalizare, electricitate, gaz și/sau telecomunicații. Acest lucru furnizează un motiv suplimentar pentru a planifica dezvoltarea blocurilor sau cartierelor, în locul unităților individuale, pentru a reduce costurile indirecte cât mai mult.

Acestea fiind spuse, o cerere clar definită asupra volumului de construcții este evidentă de la an la an și aceasta trebuie să respecte un plan de implementare detaliat, realist și eficient.

### 6.10.3 Dimensiuni

Atunci când luăm în considerare numărul total de 2750 de apartamente pe an, trebuie să definim mai întâi dimensiunea și capacitatea medie a acestora. Statisticile curente evidențiază faptul că în medie locuințele din regiunea europeană Ruse-Giurgiu sunt ocupate doar de către 2 persoane. Comparând cu regiunile similare, poate fi presupus faptul că spațiu locuibil per cap de locuitor a acestora ar crește de la aproximativ 20 m<sup>2</sup> în prezent la aproximativ 30 m<sup>2</sup> după atingerea standardelor din Europa de vest. Astfel, se estimează că indiferent de tipul de unitate structurală aleasă, aproximativ

110.000 m<sup>2</sup> de spații rezidențiale curente trebuie să fie înlocuite de către clădiri cu cel puțin 165.000 m<sup>2</sup> anual în Ruse și Giurgiu, împreună.

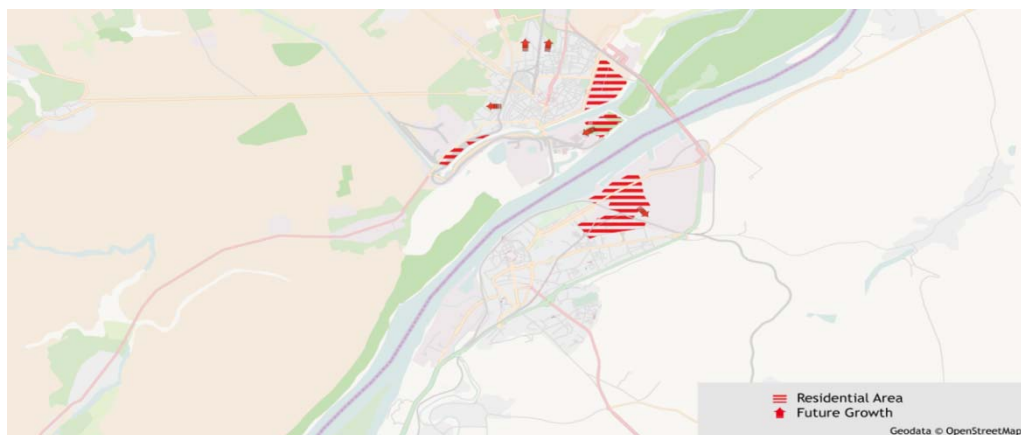
Costurile totale (gata pentru a fi preluate) per m<sup>2</sup> vor varia între 600 Euro și 1800 Euro. Luând în considerare faptul că majoritatea unităților ce urmează să fie construite vor fi mai accesibile, se poate estima un preț de construcție mediu de aproximativ 1000 Euro per m<sup>2</sup>. Drept urmare investiția anuală necesară pentru un program de locuințe adecvat va fi de aproximativ 120 de milioane de Euro în Ruse și aproximativ 45 de milioane de Euro în Giurgiu.

#### 6.10.4 Poziționare

Planul de renovare prezentat mai sus se axează pe zonele centrale ale orașelor. Acest lucru se datorează faptului că programele de construcție corespunzătoare vor începe prin a folosi zonele disponibile între zonele centrale și cartierele periferice. Drept urmare, locuințele eliberate din zonele centrale vor fi renovate treptat. Un program similar în Austria este cunoscut sub numele „Renovarea Cartierelor” (“Stadtteilsanierung”).

Pe lângă clădirile de locuințe și unitățile aferente, anumite clădiri publice sunt situate (în principiu) în zonele centrale ale orașelor. Un program de renovare adecvat ar trebui să fie structurat simultan pentru a îmbunătăți imaginea generală a zonelor centrale din orașele Ruse și Giurgiu. Drept urmare Ruse și Giurgiu vor deveni din ce în ce mai atrăgătoare atât pentru vizitatori cât și pentru cetățeni.

Proiectul zonelor publice deschise și spațiilor verzi din cadrul centrelor orașelor este o altă sarcină ce trebuie abordată în consecință. O gamă largă de activități coordonate va avea drept rezultat o dezvoltare prosperă a centrelor orașelor Ruse și Giurgiu.



Imaginea 11: Structurile din zonele centrale ar trebui să fi condensate în blocuri urbane compacte.

### 6.10.5 Modelul de Afaceri

Luând în considerare limitările evidente ale bugetelor municipale și cantitatea foarte mare de resurse necesare pentru diferitele programe de reabilitare a zonelor centrale ale orașelor, ar putea fi o idee bună constituirea de companii platformă care să își asume responsabilitatea pentru toate cerințele de implementare. Managementul finanțării va reprezenta totodată o sarcină specifică a acestor companii.

Deși există un obicei destul de scăzut de a închiria apartamente, modelul vienez ar trebui să fie luat în considerare în ceea ce privește acest subiect. În ultimii 90 de ani, municipiul Viena a devenit cel mai mare proprietar european de unități de locuințe. În fiecare an, apartamentele noi sunt construite sub forma proprietății municipale. Acestea sunt închiriate persoanelor calificate, majoritatea dintre aceștia plătesc tarife de închiriere subvenționate social. Un sistem similar ar putea funcționa la nivel privat, iar municipiile ar fi responsabile doar pentru subvențiile sociale.

### 6.10.6 Finanțare

Convenția nevoilor de investiții private trebuie să fie constituită pentru a permite finanțarea din partea sectorului privat pentru construirea integrală a blocurilor de apartamente sau cartierelor. Companiile specializate pot emite totodată obligațiuni speciale pe care le pot oferi fondurilor de pensionare internaționale. Acestea sunt câteva din opțiunile de administrare a finanțării la nivel privat.

Totuși, atât municipiul Ruse cât și municipiul Giurgiu au alocat un anume buget pentru infrastructura necesară sau pentru subvențiile sociale individuale. Nu există niciun dubiu că, în timp, o astfel de investiție publică va transforma regiunea europeană Ruse-Giurgiu într-un punct de atracție prosper în Europa.

### 6.10.7 Cerințele forței de muncă

Investițiile anuale cumulate de aproximativ 200 de milioane de Euro în construcțiile din domeniul imobiliar se reflectă în sumele contractate de către companiile de construcții. Acest volum de investiții ar genera o forță de muncă permanentă de cel puțin 2000 de angajați; o cantitate ce sprijină enorm obiectivul creării de locuri de muncă semnificative.

Nivelul administrației municipale nu trebuie să fie majorat, însă este necesar un număr suplimentar de aproximativ 50-100 de angajați pentru companiile platformă anterior menționate.



### 6.10.8 Efectele ocupării forței de muncă

Datorită faptului că vorbim despre un program permanent și sustenabil, nivelurile forței de muncă anterior menționate pot fi privite ca fiind sustenabile pentru următorii ani.

### 6.10.9 Implementare

Imediat după ce programele corespunzătoare pentru Ruse și Giurgiu au fost structurate și stabilite, trebuie să fie constituite companiile platformă anterior menționate și trebuie să le fie alocate sarcinile de implementare, monitorizate la nivel municipal.

Cu asistență din partea consultanților cu experiență, proiectele trebuie să fie în primul rând identificate, iar finanțarea acestora trebuie să fie organizată. În paralel utilizatorii viitori de obiecte trebuie să fie abordați și trebuie să fie convingși să profite de avantajul ofertelor corespunzătoare.

Lucrările de construcție vor fi atribuite contractorilor generali care vor finaliza toate clădirile la cheie. Ulterior, unitățile vor fi vândute sau închiriate utilizatorilor privați.

### 6.10.10 Management

Pe lângă echipele municipale asistate de către consultanți (internaționali) sau colegi din alte orașe, este necesar managementul puternic pentru companiile platformă. Identificarea și selectarea managerilor trebuie să fie realizată de către acționarii acestor întreprinderi.



## Anexa 1

# Dezvoltarea Zonei Verzi





## Anexa 2

# Analiza SWOT



# ERGO

## Master-Plan Partea a 3-a

Un dosar complet cu diferite hărți la scara respectivă, furnizând diferite informații și ghiduri pentru amenajarea teritorială și poziționarea proiectelor decrise mai sus, conform TOR.



# ERGO

## Master-Plan Partea a 4-a

Un GIS (Sistem de Informare Geografic) electronic care să permită utilizarea interactivă a Planului Cadru ERGO. Accesul direct este furnizat de către serverul (serverele) specific.