



**POLITICA URBANĂ**  
A ROMÂNIEI

# **SINTEZĂ CHESTIONAR**

## **NEVOILE ȘI PROVOCĂRILE**

### **ADMINISTRAȚIILOR PUBLICE LOCALE**

### **DIN ROMÂNIA URBANĂ**

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin  
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!

**Titlul proiectului:** Elaborarea politicii urbane ca instrument de consolidare a capacității  
administrative și de planificare strategică a zonelor urbane din România

**Codul proiectului:** SIPOCA 711/MySMIS 129720

**Denumirea beneficiarului:** Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației

**Data publicării (luna și anul):** Noiembrie 2020

Conținutul acestui material nu reprezintă în mod obligatoriu  
poziția oficială a Uniunii Europene sau a Guvernului României.



MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE,  
DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIEI



În cadrul procesului de elaborare a Politicii Urbane a României a fost demarat un CHESTIONAR adresat celor 319 municipii și orașe din România. Scopul acestui chestionar a fost de a înțelege mai bine problemele cu care se confruntă administrațiile urbane în activitatea lor de zi de zi, precum și alte aspecte legate de guvernare, participare cetățenească și cooperare în domeniul dezvoltării urbane.

## METODOLOGIE

Chestionarul a fost aplicat în perioada 11 februarie - 31 martie 2020 și a constat în 27 de întrebări (15 deschise și 12 închise) privind nevoile și perspectivele orașelor mari și mici, deopotrivă. Au fost colectate răspunsuri de la 259 din totalul de 319 administrații urbane din România, echivalând cu o rată de răspuns de 80%, după cum urmează:

- Capitala (administrația generală și 3 sectoare)
- 41 de reședințe de județ (inclusiv cei 12 poli regionali)
- 49 de municipii
- 165 de orașe

Clasificarea localităților urbane a avut la bază proiectul revizuit al Legii nr. 351/2001, care le definește după cum urmează:

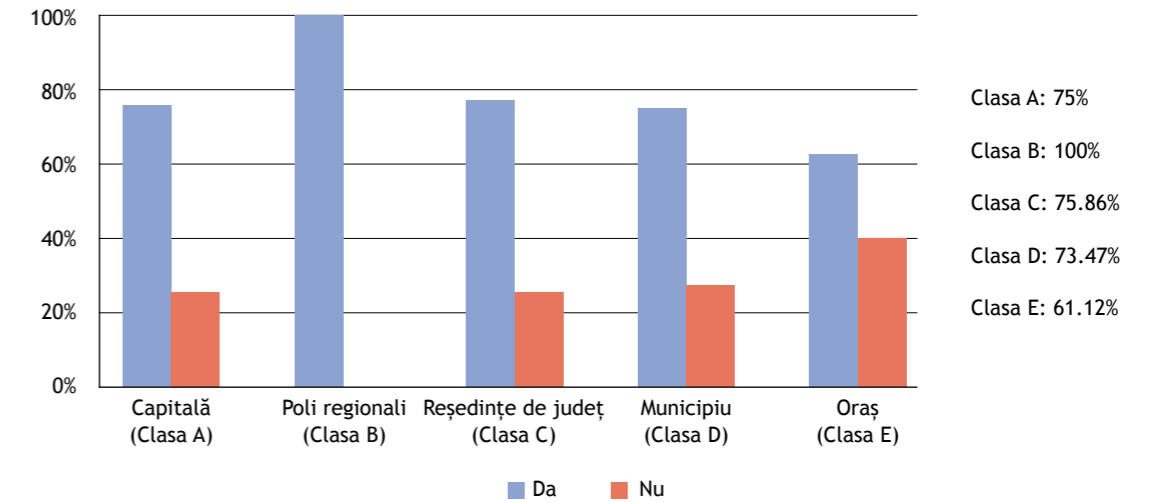
- Clasa A: capitala României (București)
- Clasa B: poli regionali (Arad, Brașov, Cluj-Napoca, Craiova, Constanța, Galați, Iași, Oradea, Ploiești, Pitești, Sibiu, Timișoara)
- Clasa C: reședințe de județ, altele decât cele definite la clasele A și B
- Clasa D: municipii, altele decât cele definite la clasele A, B și C
- Clasa E: orașe

## GUVERNANȚĂ ȘI PARTICIPARE

Care sunt cele trei legi sau regulamente care au cel mai mare impact asupra activităților zilnice ale administrației?

ACT LEGISLATIV	FRECVENȚĂ
OUG 57/2019 privind Codul administrativ	201
Legea 98/2016 privind achizițiile publice	89
Legea 50/1991 pentru autorizarea executării lucrărilor de construcție	84
Legea 227/2015 privind Codul Fiscal	56
Legea 273/2006 privind finanțele publice locale	39

La nivelul administrației locale funcționează un mecanism de implicare cetățenească permanentă și de colaborare cu cetățenii în luarea deciziilor administrative? (Dacă da, vă rugăm descrieți.)



- 67% dintre respondenți au declarat că există un mecanism pentru implicarea cetățenilor și colaborarea cu aceștia în luarea deciziilor la nivel local
- În timp ce majoritatea localităților urbane utilizează cel puțin un mecanism pentru implicarea cetățenilor în luarea deciziilor, instrumentele mai semnificative sunt utilizate în principal de orașele din clasele A-D (de exemplu: înființarea de consilii de consultare a cetățenilor, bugetare participativă, grupuri de acțiune locale sau facilitarea implicării cetățenilor prin intermediul aplicațiilor digitale)
- 39% dintre orașe (clasa E) se limitează la a-i implica pe cetățeni în procesul decizional prin simpla informare sau organizarea de consultări, impuse implicit prin legea privind transparența și accesul la informații.

### Diferitele niveluri de participare a cetățenilor la procesul de luare a deciziilor



Sursa: Codul bunelor practici pentru participarea cetățenilor la procesul de luare a deciziilor. Conferința Organizațiilor Neguvernamentale Internaționale din cadrul Consiliului European

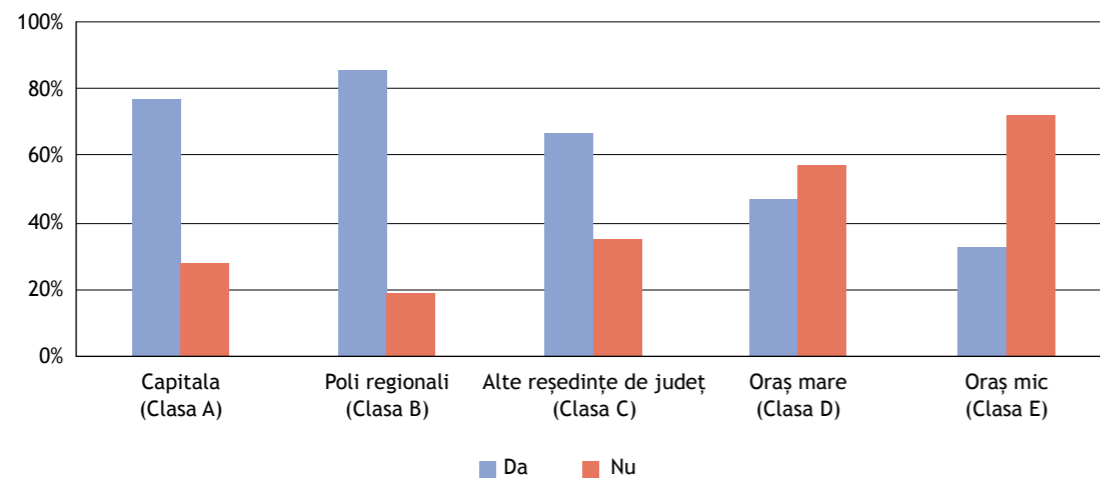
Cu privire la gradul de implicare a cetățenilor, respondenții la chestionar au indicat că interesul cetățenilor față de implicarea activă este redus, în ciuda eforturilor care s-au făcut în această direcție.

## BUGETAREA PARTICIPATIVĂ

Bugetarea participativă a fost adoptată tot mai multe administrații publice din mediul urban în ultimii ani, după ce, în 2013, la Cluj-Napoca a fost lansat un program pilot pentru unul dintre cartierele orașului. În 2017, procesul a fost extins pentru întregul oraș și, de atunci, multe alte municipii și orașe au adoptat inițiative similare de bugetare participativă. Chiar dacă au reușit unele limitări (lipsa sau numărul insuficient al dezbaterilor publice, încurajarea concurenței individuale între proiecte în locul propunerilor de colaborare, procentul scăzut de alocări bugetare), există o tendință pozitivă de creștere a nivelului de guvernare participativă în întreaga țară.

Având în vedere criza actuală cauzată de COVID-19 și măsurile de distanțare socială, digitalizarea instituțiilor publice reprezintă o necesitate urgentă ce poate contribui și la creșterea participării cetățenești prin instrumente online.

**Folosiți indicatori cheie pentru a măsura dacă acțiunile administrației au avut un impact pozitiv asupra comunității pe care o reprezintă?**



- Rezultatele arată că un număr relativ scăzut, 40%, din administrații au confirmat că folosesc indicatori cheie pentru a măsura progresele făcute (104), iar majoritatea dintre acestea sunt localități din Clasele A-C. Astfel, sprijinirea îmbunătățirii capacității de monitorizare și evaluare este necesară cu precădere pentru localitățile din clasele C-E.
- Mai mult, analiza Strategiilor Integrate de Dezvoltare Urbană a relevat faptul că doar 56% din cele 259 de localități care au răspuns la chestionar au oferit și o listă a indicatorilor care trebuie analizați la monitorizarea și evaluarea implementării strategiei.

## NEVOI ȘI PROVOCĂRI ALE ADMINISTRAȚIILOR URBANE

PLÂNGERI DIN PARTEA CETĂȚENILOR	NECESITĂȚI DE INFRASTRUCTURĂ	NEVOI DE EXPERTIZĂ INTERNĂ	PROIECTE IMPLEMENTATE	PROVOCĂRI PE CARE SĂ LE ADRESEZE POLITICA URBANĂ
servicii publice și infrastructura de utilități 23%	infrastructura rutieră (de interes local) 35%	capacitate administrativă, elaborarea documentațiilor tehnice, planificare strategică 21%	infrastructura rutieră (de interes local) 23%	probleme de guvernare (în special planificare strategică) 16%
infrastructura rutieră 16%	infrastructura de utilități (apă și canalizare, distribuție gaze) 27%	infrastructura rutieră 8%	infrastructura de utilități 11%	infrastructura conectivă (în special de transport rutier) 11%
urbanism 13%	infrastructura de educație 10%	urbanism 8%	infrastructura de educație 8%	probleme legislative și reforme (descentralizare și regionalizare) 8%
				reducerea impactului asupra mediului 7%
				urbanism 5%

### Care sunt ariile problematice la nivelul cărora primiți cele mai multe plângeri (formale sau informale) din partea cetățenilor?

- Administrațiile din București au primit plângeri în principal cu privire la aspecte legate de guvernare (**lipsa de coerență legislativă, transparență**), precum și legate de **salubritatea spațiilor publice**.
- Pentru reședințele de județ și poliile regionale, **drumurile** intra-urbane și **parcărilor** sunt cele mai frecvente zone problematice, urmate de serviciile publice și protecția mediului.
- Municipiile (altele decât reședințele de județ) și orașele au menționat cel mai des plângeri privind **serviciile publice și infrastructura de utilități**. De asemenea, **gestionarea animalelor fără stăpân** este un subiect important de plângeri din partea cetățenilor pentru aceste două tipuri de localități urbane.

## Care sunt principalele trei nevoi de infrastructură ale orașului dumneavoastră?

- Cele mai importante necesități de infrastructură de pe agenda administrațiilor urbane sunt predominant legate de **infrastructura rutieră și de utilități**, urmate de infrastructura de **învățământ și sănătate**. Infrastructura rutieră (atât construcția, cât și întreținerea) acoperă 35% din totalul nevoilor identificate, majoritatea fiind reprezentată de drumurile urbane de interes local. A doua cea mai importantă necesitate este infrastructura de utilități (27%), în care cel mai des se menționează rețeaua de apă și canalizare, urmată de cea de gaz. Acestea două constituie 62% dintre răspunsuri, urmate de infrastructura de învățământ (6%) și infrastructura de sănătate (3%).
- **Infrastructura de utilități** este cea mai importantă nevoie pentru orașe (clasa E). Deși este o problemă importantă și pentru celelalte tipuri de localități urbane, ea ocupă de obicei locul al doilea, după infrastructura rutieră.
- Municipiile și orașele cu un declin demografic important arată un interes semnificativ pentru **conectarea la localitățile înconjurătoare**. În cadrul infrastructurii rutiere, acestea prioritizează spațiile de parcare și drumurile care leagă orașul de localitățile vecine, mai degrabă decât dezvoltarea drumurilor locale.

## Care sunt principalele proiecte care au fost implementate în orașul dumneavoastră în ultimii 3 ani?

- Proiectele cele mai importante care au fost implementate în ultimii trei ani sunt aproape identice cu necesitățile identificate, indicând faptul că aceste zone necesită investiții majore. Este necesară sprijinirea primăriilor în domeniul **infrastructurii rutiere** (infrastructura de drumuri locale și de transport deopotrivă), al **infrastructurii de utilități și de învățământ**, cu accent pe sustenabilitate.
- Polii regionali și celelalte reședințe de județ au implementat proiecte de infrastructură rutieră și de **eficiență energetică a clădirilor**, în special ale instituțiilor educaționale.
- Proiectele desfășurate de orașele din clasele D și E se referă la infrastructură rutieră, urmată de infrastructura de utilități (referindu-se în mai mult de 77% din cazuri la infrastructura de **apă și canalizare**).

Proiecte implementate în ultimii 3 ani (2017-2019) de către administrațiile urbane din România



## La nivelul administrației locale, credeți că este nevoie de expertiză și competențe externe în vreunul din domeniile care vizează dezvoltarea urbană? Dacă da, listați principalele 3 domenii, în ordinea priorității.

- Marea majoritate (72%) a administrațiilor urbane consideră că, la nivel local, se confruntă cu o expertiză limitată, mai mult de jumătate optând pentru dezvoltarea capacității la nivel local în locul serviciilor externe. Ariile cel mai des menționate pentru dezvoltarea capacității sunt (1) **planificarea strategică** (elaborarea SIDU), planificarea și implementarea proiectelor, în special elaborarea documentațiilor tehnice; (2) **infrastructura rutieră** (cel mai probabil corelată cu competențele în domeniul planificării și implementării de proiecte); (3) **planificarea urbană și problemele de cadastru**. Mobilitatea urbană durabilă, reducerea efectelor nocive asupra mediului, accesarea fondurilor europene și turismul au fost și ele menționate.

## Care este o problemă, provocare sau dificultate pe care credeți că ar trebui să o adreseze Politica Urbană a României?

Administrațiile locale consideră că problemele legate de guvernare (în special **planificarea strategică**) ar trebui să fie cele mai importante obiective ale Politicii Urbane (menționate în 16% din cazuri), urmate de **infrastructura conectivă** (11%) și de aspectele și reformele legislative (8%), în special **descentralizarea și regionalizarea**.

- Bună guvernare - 16%
- Infrastructură rutieră - 11%
- Probleme legislative și reforme - 8%
- Reducerea impactului asupra mediului - 7%
- Urbanism - 5%

Probleme și provocări pe care ar trebui să le adreseze Politica Urbană



„dezvoltare urbană, înțelegerea conceptului”, „digitalizare completă”

### București (Clasa A)

Pentru administrația capitalei, au fost menționate trei probleme și provocări pe care să le adreseze Politica Urbană: definirea conceptului de **dezvoltare urbană, digitalizare și protecția mediului**.

### Clasa B

„dezvoltare coerentă, unitară”, „coordonarea proiectelor de infrastructură”

Cea mai importantă problemă pe care polii regionali (Clasa B) consideră că ar trebui abordată de Politica Urbană este legată de planificarea strategică, și anume asigurarea unei „dezvoltări coerente, unitare” și sprijinirea **coordonării proiectelor de infrastructură**. Polii regionali au acordat, de asemenea, prioritate reducerii impactului asupra mediului prin **reducerea emisiilor de carbon**, soluționarea aglomerării traficului și **extinderea zonelor de spații verzi**.

### Clasa C

„corelarea legislației comunitare și naționale”, „corelarea accesului finanțării europene cu realitatea locală, concretă”

Conform reședințelor de județ, altele decât polii regionali, Politica Urbană ar trebui să încurajeze mai multă coerență în ceea ce privește legislația („corelarea legislației comunitare și naționale”) și accesul la finanțare („corelarea accesului finanțării europene cu realitatea locală, concretă”), dar și să reflecte prioritățile administrațiilor urbane, deoarece „de cele mai multe ori, strategiile și politicile naționale nu pot fi transpuse în practică sau nu au o corespondență locală în toate regiunile de dezvoltare ale României”. Alte subiecte legate de guvernare includ **reducerea disparităților dintre regiuni** printr-o politică de coeziune eficientă, dar și „**smart city**” și **digitalizare**.

### Clasa D

„modificarea frecvenței a legislației”, nevoia de „reglementare unitară”, „simplificarea legilor”, „politici și legi coerente și care au aplicabilitate practică”

**Legislația** privind urbanismul a fost menționată frecvent de către municipii (Clasa D), deoarece a suferit multe modificări, reglementările actuale fiind considerate în același timp, foarte rigide. Soluțiile propuse includ adoptarea unei abordări deschise și flexibile pentru planurile urbane generale, astfel încât corecțiile să poată fi făcute mai ușor, în conformitate cu modificările spațiale. Pentru municipii, **infrastructura rutieră** este considerată a doua cea mai importantă provocare care trebuie abordată de Politica Urbană.

### Clasa E

„orașele mici au fost lăsate pe dinafară”

Per ansamblu, orașele din Clasele D și E prezintă un număr ridicat de similarități și percep Politica Urbană ca pe un instrument pe care îl pot folosi pentru a crește economic și a rezolva discrepanțele socio-economice dintre orașele din țară. **Coeziunea** (sprijinirea orașelor de dimensiuni mici și medii, reducerea discrepanțelor dintre regiuni) este tema cea mai importantă pentru orașe: „**reducerea discrepanțelor regionale**”, „**dezvoltarea orașelor mici înființate după anul 2000**” și „**introducerea de măsuri care să susțină cât mai concret localitățile urbane de mici dimensiuni**”. În mod notabil, răspunsurile au subliniat orașele mici ca centre de dezvoltare zonală și locală, îndeplinind o varietate de funcții pentru localitățile din jur.

**Gestionarea deșeurilor** este semnificativ mai importantă pentru orașele cu caracteristici rurale și este considerată subiectul principal care ar trebui adresat de Politica Urbană.

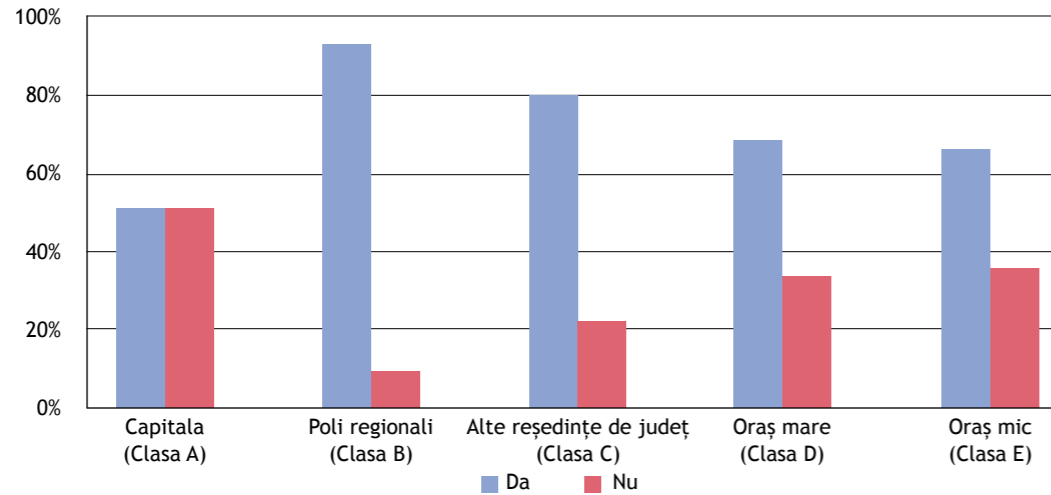
A - Capitală	B - Poli regionali	C - Reședințe de județ	D - Municipii	E - Orașe
1. Guvernare (67%)	1. Guvernare (37%)	1. Guvernare (52.5%)	1. Guvernare (38%)	1. Guvernare (37%)
<b>Dezvoltarea urbană</b> Digitalizarea instituțiilor publice	<b>Planificarea strategică</b> Transportul metropolitan, Zonele metropolitane (Legislația), Transportul public Reforma administrativă (descentralizarea, regionalizarea), Accesarea de finanțare (pregătire proiecte)	<b>Planificarea strategică</b> Digitalizarea instituțiilor publice, Guvernare participativă, Coeziunea (sprijinirea orașelor mici și mijlocii, reducerea discrepanțelor dintre regiuni)	<b>Legislația</b> Coeziunea (sprijinirea orașelor mici și mijlocii, reducerea discrepanțelor dintre regiuni)	<b>Coeziunea (sprijinirea orașelor mici și mijlocii, reducerea discrepanțelor dintre regiuni)</b> Planificarea strategică Reforma administrativă (descentralizarea, regionalizarea)
2. Mediul (33%)	2. Mediul (21%)	2. Mediul (22.5%)	2. Spațial și construit (24%)	2. Mediul (23%)
Protecția mediului	<b>Poluarea aerului (reducerea emisiilor de dioxid de carbon)</b> Spațiile verzi, Decongestionarea traficului, Protecția mediului	<b>Mobilitatea urbană</b> Mediul (în general) Dezvoltarea durabilă	<b>Infrastructura rutieră</b> Planificarea spațială	<b>Mediul (în general)</b> Gestionarea deșeurilor solide Poluarea aerului (reducerea emisiilor de dioxid de carbon)
	3. Spațial și construit (17%)	3. Spațial și construit (12.5%)	3. Mediul (18%)	3. Spațial și construit (20%)
	<b>Spațiul public - reconversia terenurilor nefolosite, Spațiul public - regenerarea cartierelor rezidențiale, Aspecte legate de proprietatea publică, Planificarea spațială</b>	<b>Infrastructura rutieră, transportul public, cadastrul, drepturi legate de proprietatea publică, regenerarea urbană a cartierelor rezidențiale.</b>	<b>Mediul (în general)</b> Gestionarea deșeurilor solide	<b>Infrastructura (în general)</b> Infrastructura rutieră Planificarea spațială
	4. Economia (12.5%)	4. Economia (7,5%)	4. Economia (16%)	4. Economia (12%)
	<b>Infrastructura de transport (în general), Infrastructura de transport (câi ferate), Dezvoltarea economică</b>	<b>Transport - infrastructura drumurilor extra-urbane (autostrăzi, drumuri, șosele de centură, poduri extra-urbane)</b> Atragerea investitorilor	<b>Transport - Infrastructura de drumuri extra-urbane (autostrăzi, drumuri, șosele de centură, poduri extra-urbane)</b> Crearea de locuri de muncă	<b>Transport - Infrastructura de drumuri extra-urbane (autostrăzi, drumuri, șosele de centură, poduri extra-urbane)</b> Infrastructura de transport (în general)
	4. Social (12.5%)	5. Social (5%)	5. Social (4%)	5. Social (8%)
	<b>Infrastructura de sănătate, Infrastructura educațională, Educația (în general)</b>	<b>Educația (în general), Activitățile educaționale</b>	<b>Activitățile educaționale, Migrația</b>	<b>Social (în general)</b> Sănătate (în general)

Sursa: Chestionar privind Politica Urbană, martie 2020, Banca Mondială



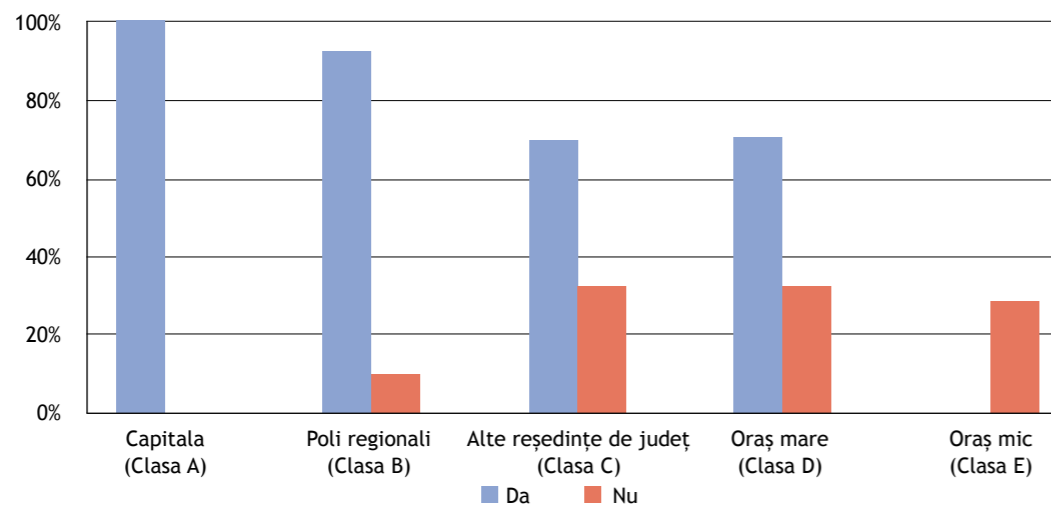
## COOPERARE ÎN DEZVOLTARE URBANĂ

### Cooperați în mod formal cu alte localități din jur?



- 68% dintre orașele care au răspuns la chestionar cooperează formal cu alte localități din jur, majoritatea prin acorduri juridice (141 mențiuni), acorduri de parteneriat sau cooperare (40 mențiuni), respectiv grupuri de acțiune locală (17 mențiuni)
- În ceea ce privește rezultatele, 102 orașe (73%) au răspuns că a rezultat și un proiect concret din această colaborare (indiferent de existența unui acord formal)
- Principalele trei arii de colaborare au fost **infrastructura de utilități** (în special rețelele de apă, canalizare și gaze), **gestionarea deșeurilor** și **serviciile publice**.
- Ratele de cooperare formală sunt mai mari pentru poli regionali și reședințele de județ.

### Dacă cooperați în mod formal cu localitățile din împrejurimi, a rezultat vreun proiect din această colaborare?



### COOPERAREA INTERJURISDICȚIONALĂ

Polul regional Brașov a menționat numărul cel mai mare de teme de cooperare inter-jurisdicțională: infrastructura de transport metropolitan, infrastructura de utilități (apă și ape uzate), dezvoltare durabilă, mobilitate urbană, poluarea aerului (reducerea emisiilor de dioxid de carbon), protecția mediului, transportul public. Alte localități care au realizat proiecte de cooperare din care au rezultat proiecte concrete sunt Sibiu (6), Oradea (5), Târgu Jiu și Timișoara (4), Buzău, Cluj-Napoca, Constanța, Focșani, Ploiești (3).

Nivelul de cooperare interjurisdicțională a crescut tot mai mult în ultimii câțiva ani, mai ales ca vehicul de accesare a fondurilor UE, dar există tendințe pozitive care indică extinderea bazei cooperării dincolo de acest stimulent. Apa, canalizarea, salubritatea și transportul sunt domeniile cele mai frecvente ale cooperării dintre administrațiile urbane, tot mai multe orașe aderând la asociațiile de dezvoltare intercomunitare (ADI) dedicate fiecăruia dintre aceste sectoare.

În cazul unora dintre modelele de cooperare inter-jurisdicțională existente în România cooperarea include și dezvoltarea unor instrumente financiare proprii, împărtășirea de experiență tehnică între membrii asociației și menținerea unei cooperări continue între localitățile membre. (Oradea, Iași, Cluj-Napoca, Brașov, Constanța, Ploiești, Alba Iulia)

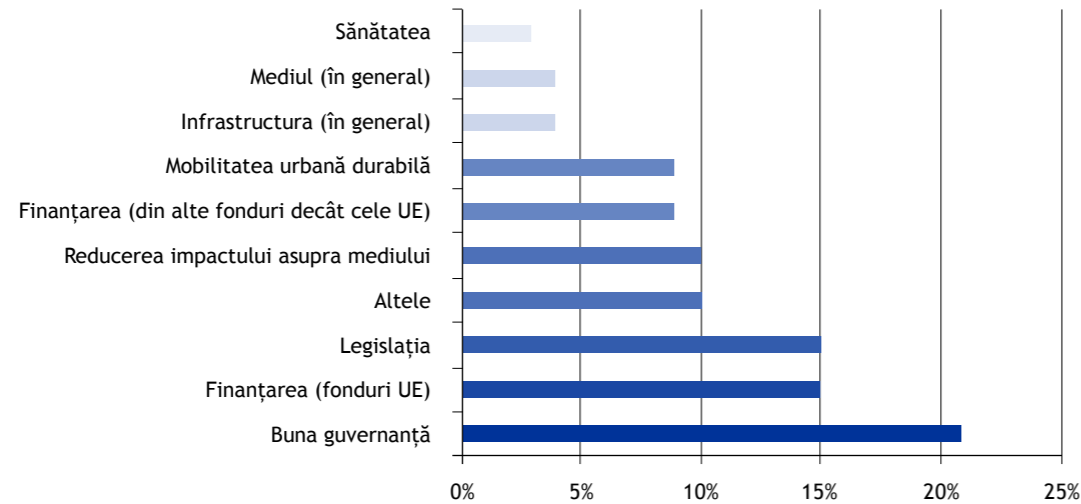
### Reprezentanți ai instituției dumneavoastră participă frecvent la schimburi de experiență, ateliere de lucru, întâlniri cu alte administrații urbane din România, pentru a discuta despre provocările și problemele din domeniul dezvoltării urbane?

- La nivel național, gradul de interacțiune cu alte administrații urbane sub formă de schimburi de experiență, ateliere sau alte întâlniri este unul mediu. Aproximativ 47% dintre orașele care au răspuns la chestionar participă în mod frecvent la astfel de evenimente pentru a discuta provocările și problemele de dezvoltare urbană.
- municipiile și orașele din Clasele D și E au participat cel mai puțin, cu doar 38% și, respectiv, 43%. Rata de participare cea mai ridicată au avut-o poli regionali (100%), urmați de reședințele de județ, cu 76%.

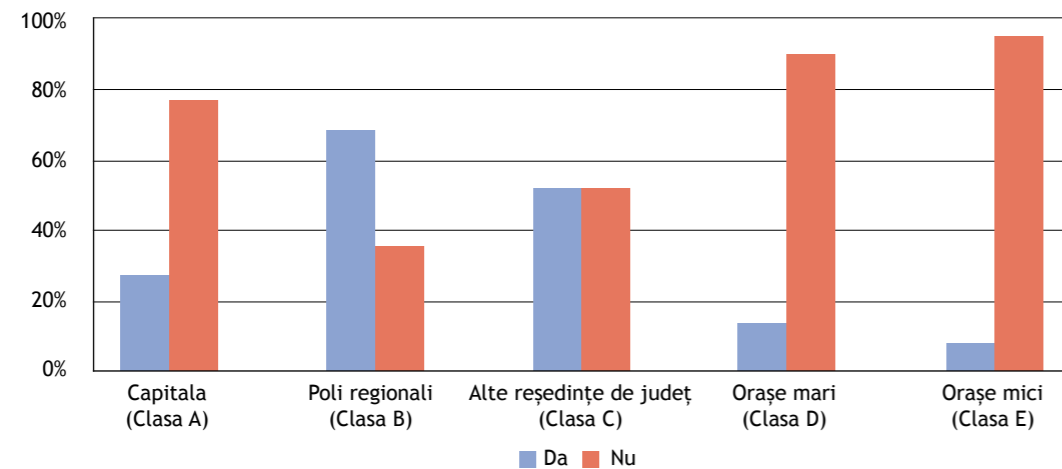
Cele mai importante entități care organizează aceste reuniuni sau întâlniri ale administrațiilor sunt:

1. Asociația Municipiilor din România (AMR): 29%
2. Agențiile de Dezvoltare Regională (ADR): 14%
3. Asociația Orașelor din România (AOR): 12%

## Care sunt cele mai discutate teme în atelierelor și reuniunile de la nivel național ale administrațiilor urbane?



## Participați sau ați participat în ultimii 5 ani la vreun proiect de cooperare cu alte orașe europene în domeniul dezvoltării urbane?



- Doar 35 (16%) dintre administrațiile urbane chestionate au participat la diferite proiecte de dezvoltare în cooperare cu alte orașe europene. Aceste programe includ: URBACT, Horizon 2020, Interreg și altele.
- Majoritatea tipurilor de orașe care se implică în cooperarea internațională au fost poli regionali (67%) și reședințe de județ (50%), în timp ce numai 6% dintre orașe au participat la proiecte de cooperare europeană

### Ariile principale de cooperare cu alte orașe europene au fost:

- mobilitatea urbană (10.3%)
- smart city (8.6%)
- dezvoltare durabilă (6.9%)

### MUNICIPIILE CELE MAI ACTIVE DIN PERSPECTIVA COOPERĂRII

Următoarele orașe cooperează formal cu alte localități, au avut cel puțin un proiect care a rezultat din această cooperare și au participat atât la evenimente și proiecte naționale, cât și internaționale legate de dezvoltarea urbană: *Alba Iulia, Alexandria, Arad, Baia Sprie, Băilești, Botoșani, Brașov, București, Buzău, Cluj-Napoca, Constanța, Focșani, Iași, Oradea, Orăștie, Sebeș, Sfântu Gheorghe, Suceava, Timișoara, Vaslui, Vulcan.*

Deși nu au stabilit o cooperare formală, următoarele orașe au implementat proiecte comune și au participat la diferite schimburi, reuniuni și grupuri de lucru la nivel național pe tema dezvoltării urbane: *Carei, Isaccea și Simeria.* Proiectele rezultate sunt în domeniile: protejarea mediului (zonelor naturale), îmbunătățirea nivelului de ocupare a forței de muncă, transport transfrontalier, gestionarea integrată a deșeurilor, rețeaua de apă și canalizare sau gestionarea animalelor fără stăpân.

Cadrul european de finanțare oferă perspective pozitive pentru cooperarea inter-jurisdicțională și abordările trans-sectoriale. Pentru perioada de programare 2021-2027, Comisia Europeană a simplificat structura obiectivelor politicii, cu abordări teritoriale integrate sprijinite în cadrul PO5 - *Europa mai aproape de cetățeni.* Vor fi folosite stimulentele pentru a încuraja parteneriatul, guvernarea pe mai multe niveluri și abordările integrate la nivel local.

„Valoarea reală a instituțiilor multi-jurisdicționale nu se regăsește numai în integrarea proiectelor dincolo de limitele administrative, ci și în suprapunerea sa cu integrarea trans-sectorială”[1]

[1] *Romania Catching-up Regions: Modele de cooperare interjurisdicțională*, Banca Mondială, 2020