

Transport Durabil și Turism de-a lungul Dunării

www.transdanube.eu

WP3: ANALIZA SISTEMULUI DE TRANSPORT & TURISM SITUAȚIA EXISTENTĂ ÎN JUDEȚUL CARAȘ SEVERIN, ROMANIA REZUMAT



BUCUREȘTI, Str. Apolodor nr. 17, sector 5
Tel. 021-316.25.35; Tel./fax: 021-316.25.65
e-mail: incdt@incdt.ro; www.incdt.ro

Action 3.2.

Partener responsabil

**Autor: Institutul Național de Cercetare și Dezvoltare în
Turism**

Camelia Surugiu, Rodica Trifanescu, Doru Tudorache, Roxana
Astefanoaiei, Alina Carlogea, Adrian Radulescu

11/06/2013



REZUMAT

Județul Caraș-Severin, cunoscut și sub denumirea de “Banatul Muntos”, se află localizat în partea Sud Vestică a țării, ocupând o suprafață de 8,520 km², reprezentând 3,6% din teritoriul național. Fluviul Dunărea realizează granița de Sud și Sud - Vest a țării cu Republica Serbia. Punctul de intrare al Dunării în țară este în localitatea Baziaș.

În județul Caraș Severin există cinci areale cu **potențial turistic** remarcabil:

- Zona Munților Semenic destinată sporturilor de iarnă, situată la o altitudine 1,400 m. și 35 km distanță de orașul Reșița. Zona include stațiunea montană Trei Ape;
- Valea Râului Cerna – parte a Parcului Național Domogled – Valea Cerna. Aceasta include stațiunea Băile Herculane, stațiune balneară de renume internațional recunoscută pentru proprietățile naturale curative;
- Zona Munților Anina ;
- Zona “Porțile de Fier” care cuprinde cea mai mare parte a Defileului Dunării;
- Zona Muntele Mic cu stațiunea montană de schi Muntele Mic și microzona stațiunii Poiana Mărului.

Ariile protejate ocupă o suprafață importantă din teritoriul județului - 21% - 173.881,8 ha (1800.2 km²). Sunt 52 de arii protejate din care 51 de interes național.

- **4 parcuri naționale:** Cheile Nerei – Beușnița, Cheile Semenic – Carașului, Domogled – Valea Cerna cu arii în județele Mehedinți și Gorj, Retezat (cu arii în județul Hunedoara);
- **1 parc natural** – Porțile de Fier (cuprinde o suprafață totală de 1156,55 km², din care 747,74 km în județul Caraș-Severin și restul în județul Mehedinți);
- **47 rezervații naturale** - 22 rezervații naturale localizate în interiorul parcurilor naționale și 25 în exteriorul acestora (botanice, zoologice, paleontologice, geologice, mixte, științifice, zone mlăștinoase).

SISTEMUL DE TRANSPORT

Județul Caraș Severin are o localizare geografică strategică, fiind situat la intersecția drumurilor comerciale care leagă Europa Centrală de țările Mediteraneene de Sud. Județul reprezintă un important nod de transport și beneficiază de două puncte de trecere a frontierei cu Republica Serbia, respectiv Naidăș și Moldova Nouă. De asemenea, Caraș Severin este situat la confluența unor importante căi de comunicație rutiere și fluviale.

Rețeaua de drumuri publice a județului are o lungime totală de 1.944 km, cu o densitate medie de 22,8 km/km². Distribuția rețelei de drumuri este următoarea: 560 km – drumuri naționale; 883 km – drumuri județene; 501 km – drumuri comunale/ satești.

Cu toate acestea, infrastructura de transport înregistrează deficiențe semnificative, cele mai multe fiind date de lipsa de autostrăzi, număr mic de conexiuni inter-modale, capacitate portantă scăzută a drumurilor existente, distribuția inegală a căilor ferate și rutiere pe teritoriul județului. Aceste disfuncționalități limitează dezvoltarea sectorului turistic, precum și accesul în zonele turistice, atât pentru turiștii români, cât și pentru cei veniți din alte țări. O preocupare permanentă a Consiliului Județean Caraș Severin o reprezintă identificarea oportunităților de finanțare a procesului de reabilitare a infrastructurii drumurilor.

Cea mai mare **densitate a rețelei de drumuri** se concentrează în partea de nord și nord-vest a județului, în timp ce sudul este slab dezvoltat din acest punct de vedere. Principalele disfuncționalități se referă la următoarele aspecte:

- Absența autostrăzilor duce la intensificarea traficului pe drumurile existente, ceea ce duce la aglomerarea excesivă a transportului regional și internațional;

- Absența șoselelor de centură în marea majoritate a orașelor duce la îngreunarea traficului intern și creșterea duratei călătoriei;
- Capacitatea portantă scăzută a drumurilor existente generează efecte negative majore asupra calității acestora, degradare accentuată în timp, ceea ce conduce la reducerea posibilităților de accesare a obiectivelor turistice din teritoriu;
- Iluminatul necorespunzător și marcarea defectuoasă, sunt factori care conduc la scăderea vitezei de deplasare, creșterea duratei călătoriei și al consumului de combustibil.



Sursa: realizat de către autori

Figura 1: Noduri inter-modale rutiere pentru Parcul Natural Porțile de Fier

Accesibilitatea între localitățile rurale, majoritatea orașelor din județ și principalele atracții turistice se poate realiza cu ajutorul **rețelei de autobuze și microbuze**. Regiunea este bine deservită de către un număr însemnat de autobuze regionale cu orar de funcționare flexibil. Pe timp de iarnă sau sărbători legale, numărul curselor efectuate cu acest tip de mijloc de transport se diminuează. În general, operatorii de servicii de transport din acest domeniu sunt companii private care asigură, atât legăturile internaționale către marile orașe europene, cât și transportul intern în interiorul județului. Orarele de funcționare ale trenurilor, autobuzelor și microbuzelor nu este însă corelat în mod corespunzător, acest fapt având efecte negative în privința timpilor de transfer. Autobuzele nu beneficiază de platforme pentru transportul bicicletelor.

Regiunea nu dispune de o **rețea de piste pentru biciclete** care ar putea crea legătura cu zona principală sau nodurile inter-modale. Singura pistă pentru cicloturism existentă se desfășoară între Moldova Nouă și Moldova Veche pe o lungime de 5 km. Aceasta nu este echipată corespunzător și nu dispune de spații publice de parcare sau centre de închiriere a bicicletelor.

În județul Caraș Severin, **rețeaua de căi ferate** are o lungime de 344 km, ceea ce reprezintă 18% din lungimea totală a rețelei la nivelul Regiunii de Dezvoltare Vest. Regiunea nu poate fi direct accesată cu ajutorul serviciilor de cale ferată. În partea de vest și nord-vest a județului există șase linii feroviare care facilitează legătura cu aria principală și asigură importante puncte nodale inter-modale de cale ferată. Liniile feroviare, cu excepția rutei Orșova – Caransebeș, oferă un nivel mediu de calitate al serviciilor.

SISTEMELE INFORMAȚIONALE

În zona luată în analiză există trei puncte de informare turistică, un centru de informare și promovare a turismului, patru centre de informare – documentare, trei centre de informare turistică și trei centre de informare și educație sociologică în interiorul celor șapte parcuri naturale.

Diferite website-uri oferă informații despre atracțiile turistice ale României, inclusiv despre cele din județul Caraș Severin. Consiliul Județean Caraș Severin a realizat o platformă pe Internet care cuprinde informații referitoare la traseele turistice, formele de turism ce se pot practica, unități de cazare, hărți, fotografii, toate informațiile fiind valabile în trei limbi: Română, Engleză și Germană - <http://turism.cjcs.ro>.

Unul dintre factorii care nemulțumește turiștii îl reprezintă sistemul informațional slab – panouri, marcaje turistice. Din păcate, nivelul de experiență și pregătirea angajaților din centrele de informare turistică, în ceea ce privește tehnicile de comunicare și tehnicile specifice de informare turistică, este redus. Cu toate acestea, în ultimii ani, s-au înregistrat progrese în acest domeniu, prin crearea de noi centre/puncte turistice conduse de către consiliile locale sau de administrațiile ariilor protejate aferente din regiune.

SECTORUL TURISTIC (DESTINAȚII, INDUSTRIE, CERERE, ETC.)

Județul Caraș Severin beneficiază de resurse naturale și culturale importante care susțin sectorul turistic. Peisajul unic de la Porțile de Fier ale Dunării, care leagă România și Serbia, oferă atracții deosebite cum ar fi: cursul râului, stânci și păduri, situri arheologice. Județul reprezintă un punct important în concentrarea activităților de turism de-a lungul Dunării, și cel mai important punct între județele dunărene sudice și vestice, asigurând servicii de cazare, servirea mesei, ape minerale, facilități de recreere. Cea mai importantă stațiune turistică din zonă este Băile Herculane.

În județul Caraș-Severin sunt consemnate 166 de **structuri de primire turistică** clasificate cu funcțiuni de cazare, cu un număr de 6.275 locuri de cazare¹. Dintre acestea, un număr de 64 de structuri și 3.890 locuri de cazare (62% din total județ) se găsesc în **stațiunea turistică Băile Herculane**. Un aport însemnat la oferta de cazare a județului îl aduc arealele montane **Semenic** (21 structuri și 538 locuri de cazare) și **Muntele Mic** (16 structuri și 398 locuri de cazare), dar și centrele urbane **Caransebeș** (18 structuri și 487 locuri) și **Reșița** (12 structuri și 327 locuri de cazare).

Numărul de turiști cazați în județul Caraș Severin s-a ridicat la 104.956 persoane în anul 2011, reprezentând 1,5% din totalul turiștilor cazați în România și 16,5% din totalul turiștilor cazați în Regiunea de Dezvoltare Vest. Acest indicator a cunoscut o evoluție oscilantă în perioada 2007-2011. După o ușoară creștere în 2007-2008 - (+3,5%), au urmat doi ani de recesiune (-11,0%) și un reviriment considerabil în ultimul an analizat (13,1%). În anul 2011, structura pe tipuri de turiști cazați demonstrează ponderea însemnată a turiștilor români – 94,1% față de cei veniți din alte țări – 5,9%.²

CONDIȚII CADRU RELEVANTE (ORGANIZAȚIONAL, LEGAL, FINANCIAR)

Autoritățile publice naționale și agențiile cu experiență în domeniul mobilității durabile și turismului sunt: Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice și Administrația Fondului pentru Mediu; Ministerul pentru IMM-uri, Mediul de Afaceri și Turism și Autoritatea Națională pentru Turism; Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice; Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

¹ baza de date cu structuri de cazare clasificate de Autoritatea Națională pentru Turism

² Sursa: INS, Frecvența structurilor de primire turistică cu funcțiuni de cazare 2011

Autoritățile locale au rol important în susținerea dezvoltării turismului la nivel local, promovând turismul Dunărean, implicându-se în crearea infrastructurii specifice, realizarea de programe turistice, crearea de branduri locale sau captarea interesului factorilor în crearea de asociații de dezvoltare a turismului. Autoritățile locale joacă un rol strategic în acest domeniu.

Alte instituții competente din domeniul mobilității durabile cu implicare tangențială în activitatea de turism sunt: Clubul Metropolitan, Asociația pentru Tranzitie Urbană, Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România (OPTAR), Asociația Industriei Feroviare din România, Clubul Feroviar, Federația Bicicliștilor din România, Centrul Regional de Mediu pentru Europa Centrală și de Est, Asociația română "Bate Șaua să Priceapă lapa" care a elaborat o serie de inițiative în promovarea unor proiecte privind mobilitatea durabilă și soluții pentru transport alternativ în arealele urbane. În domeniile privind dezvoltarea regională, mediu, transport, turism, aceste instituții lucrează separat sau în cooperare cu autoritățile naționale.

La nivel regional, o serie de asociații sunt implicate în promovarea turismului și a mobilității durabile (ex. Grupul ecologic de colaborare Nera Oravița, Asociația de turism "Prietenii Munților" Reșița, Asociația Bike Attack Reșița). Inițiativele propuse se concentrează, în special pe promovarea unor tipuri particulare de mobilitate soft cum ar fi bicicleta.

Planurile de dezvoltare din domeniul transporturilor și turismului sunt destul de generale, stabilind un cadru larg de dezvoltare. Obiectivele specifice și activitățile referitoare la mobilitatea durabilă în turism sunt izolate și, în special se referă la cicloturism, turismul activ și croaziere nefiind dezvoltat într-o perspectivă integrată.

În strategii lipsesc activitățile concrete de dezvoltare a mobilității durabile cu accent pe turism. Lipsa unor strategii concrete pentru susținerea dezvoltării turismului și a mobilității soft va avea ca rezultat pierderea unor valori potențiale turistice, precum și investiții în proiecte care afectează sustenabilitatea peisajului și a mediului natural.

Turismul cuprinde o mare varietate de produse și destinații și implică autorități publice și private cu arii descentralizate de competență, la nivel regional și local. Succesul dezvoltării turismului în zona Dunării depinde de sprijinul părților interesate implicate cât și de modul de cooperare dintre acestea.

În acțiunile comune ale părților interesate sunt necesare activități specifice, care au ca scop final creșterea competitivității turismului. Părțile interesate trebuie să scoată în evidență piedicile identificate în acest sector, impedimente care duc la stoparea derulării activităților în mod corespunzător.

În domeniul mobilității durabile din turism, implicarea părților interesate este aproape nesemnificativă, concentrându-se în special în susținerea principiilor de mobilitate durabilă la nivel național și local sau promovând forme de turism soft cum ar fi cicloturismul. Efortul autorităților este nesemnificativ și nu poate fi identificată nicio activitate de cooperare în domeniul "mobilității durabile din turism" ca temă distinctă între autoritățile publice, organizații din turism și operatori publici din transport.

Fluviul Dunărea are un potențial turistic și economic deosebit care, din păcate, în România este valorificat în limite restrânse. Autoritățile publice sunt conștiente de această problemă și eforturile lor se îndreaptă spre construirea, în viitorul apropiat de noi porturi în zonă. Porturile reprezintă unul din principalele elemente ale coeziunii în Europa, datorită dezvoltării industriei de croaziere care a transformat unele porturi în centre turistice.

Concluzii

Implicarea operatorilor privați ar putea crește dacă sectorul public indică, prin strategii, planuri, scheme de finanțare, etc., importanța mobilității soft în dezvoltarea locală/regională/națională și oferă posibilități de dezvoltare a acestora.

Succesul dezvoltării turismului în zona Dunăreană depinde de gradul de **implicare, susținere și cooperare al stakeholderilor** din sectoarele turism și transporturi.

Este necesar sprijin inter-sectorial și inter-ministerial în domeniile transport - turism în vederea identificării deficiențelor în dezvoltarea turismului, deficiențe generate de infrastructura deficitară, lipsa conexiunilor din transporturi și lipsa transporturilor inter-modale.

Datorită faptului că infrastructura mobilității soft este slab dezvoltată, ar trebui finalizate studii de fezabilitate în direcția identificării zonelor potrivite dezvoltării rutelor pentru ciclism, conexiunilor inter-modale și a celor de tip transport naval – transport rutier – transport feroviar pentru a evita congestionarea traficului.

Strategiile de marketing dezvoltate în continuare în cadrul proiectului trebuie să aibă o viziune comună și obiective generale de ghidare pentru inițiative strategice locale, venite în sprijinul ofertelor transportului durabil în turism.

Strategiile de marketing ar trebui să fie elaborate la scară regională, să aibă un orizont clar de implementare, în plus să includă acțiuni concrete pentru sprijinirea ofertelor de mobilitate durabilă și sprijinirea mobilității durabile, în general cu accent pe turism.

Instituțiile coordonatoare care implementează strategiile de marketing, trebuie să fie autorități locale, în parteneriat cu ONG-uri care ar trebui să se axeze mai mult pe rezultatele finale măsurabile. Autoritățile locale și cele centrale și-au planificat creșterea activității turistice prin crearea de noi porturi Dunărene în viitorul apropiat. Porturile reprezintă elemente importante ale coeziunii Europene, datorită dezvoltării industriei de croaziere.

Este necesară intensificarea cooperării transfrontaliere în vederea sprijinirii dezvoltării tuturor tipurilor de infrastructură prin Programe de Cooperare Transfrontalieră cu Serbia și Bulgaria.

Centrele de Vizitare și Punctele de Informare dispun de o uniformitate a serviciilor oferite și de un program de lucru cu publicul destul de restrâns. Ar putea fi înființate, cu ajutorul Fondurilor Europene, noi centre de vizitare și locații pentru obținerea de informații, așa cum se menționează în planurile manageriale ale parcurilor naționale și naturale care nu dispun în prezent de astfel de facilități.