“R o m â n i a D u r a b i l ă” (S I P O C A 6 1 3 )

**Analiză**

**„Serviciile publice și dezvoltarea economică”**

RD17 (martie 2021)

Livrabil

luna august 2021

**ACTIVITATEA A9**

**Elaborarea a minim 50 de barometre de opinie periodice realizate prin   
sondarea percepției publice si dezvoltarea unor module pentru analize mixte –   
combinații de indicatori hard si indicatori noi**

SUBACTIVITATEA A9.2. Elaborarea periodică a unei lucrări narative de prezentare și informare bazată pe materialele de tip flash – news.

**Elaborat de:** Costin Ciobanu, Expert analiză indicatori subiectivi de tip economic

Data: 31/08/2021

Locul de desfășurare: București

Denumire proiect: “România durabilă” - Dezvoltarea cadrului strategic  
 și instituțional pentru implementarea   
 Strategiei Naționale pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030”

Cod proiect: SIPOCA 613

În cadrul obiectivului legat de “dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile”, o parte fundamentală ține de “asigurarea condițiilor pentru o viață demnă a cetățenilor din comunitățile urbane și rurale”, prin acces la servicii publice adecvate. Calitatea vieții cetățenilor nu poate atinge standardele așteptate în lipsa unor comunități urbane și rurale în măsură să le asigure cetățenilor confortul necesar atingerii potențialului. Serviciile publice sunt parte a mixului fără de care dezvoltarea economică durabilă a comunităților nu este posibilă. Implicarea statului în furnizarea de servicii publice care să răspundă nevoilor cetățenilor nu este facultativă, nu este un aspect secundar, ci esența trecerii de o creștere haotică a unei societăți la dezvoltare durabilă și inclusivă.

În această analiză, vom investiga legătura dintre serviciile publice cheie la nivel comunitar, creșterea economică și, ca dimensiune integratoare, calitatea vieții. Pentru o perspectivă cât mai corectă asupra relației, vom folosi atât date obiective, cât și subiective. În ceea ce privește datele obiective, vom face apel la Eurostat și ne vom referi la aspecte precum: expunerea la poluarea aerului, rata de reciclare a deșeurilor, expunerea la zgomot, siguranța pe drumurile publice, criminalitatea din comunități, accesibilitatea mijloacelor de transport în comun. În ceea ce privește datele subiective, vom utiliza date de opinie publică, mai exact sondajul de opinie RD17[[1]](#footnote-1) realizat în cadrul proiectului “România Durabilă”. Vom analiza evaluările românilor despre viața din comunitatea/zona în care trăiesc, precum și determinanții acestor evaluări. Mai exact, vom lua în calcul determinanți socio-demografici, evaluări generale despre mersul lucrurilor în România și aspecte obiective privind situația unei comunități.

**Ce spun datele obiective**

Pentru început, ne vom referi la indicatorul care privește expunerea la poluarea aerului, mai exact la particule PM2,5, unele cu impact negativ asupra sănătății; acest indicator, furnizat de către Eurostat[[2]](#footnote-2), măsoară concentrația de particule PM2,5 la stațiile urbane.

**Figura 1 – Expunerea la poluarea aerului (particule PM2,5)**

****

Rezultatele pot fi văzute în Figura 1. În cazul României, valoarea din 2009 era de 19, care s-a redus 16,4 în 2019, ceea ce denotă un progres și deci o scădere a poluării aerului. Polonia este într-o situație mai proastă decât România, având totuși o evoluție pozitivă în ultimii 20 ani: de la 23,8 în 2005 la 19,3 în 2019. În cazul Germaniei, datele arată asemenea un progres mai consistent decât în cazul țărilor est-europene, de la 17,7 în 2003 la 10,9 în 2019. Media UE28 era de 14,4 în 2000 și de 13,8 în 2018. Aceste statistici sunt o invitație pentru România de a-și îmbunătăți performanța în ceea ce privește combaterea poluării aerului cu particule foarte fine și periculoase pentru sănătate precum PM2,5.

**Figura 2 – Rata de reciclare a deșeurilor**

****

Următorul aspect pe care îl vom investiga este cel al ratei de reciclare a deșeurilor municipale, așa cum sunt furnizate aceste date de către Eurostat[[3]](#footnote-3). Figura 2 prezintă evoluția acestui indicator pentru ultimele două decade.

În România, în anul 2000, această rată era practic 0%, pentru a urca la doar 0,4% în anul aderării la Uniunea Europeană. În 2019, ultimul an pentru care avem date, rata era de 11,5%. Este important să privim aceste evoluții și prin prisma a ceea ce s-a întâmplat la nivel european. După cum se poate vedea, Polonia pornește de la un nivel oarecum asemănător – 2,1% în 2000 – și crește rata de reciclare a deșeurilor municipale la 34,1% în 2019. Este o performanță din care România are de învățat și pe care ar fi de dorit să o urmeze în general în ceea ce privește recuperarea decalajelor. Cât despre Germania, diferențele sunt unele considerabile: 52,5% în 2000 și 66,7% în 2019. Referitor la media UE28, ea era de 25,2% în 2000 și a crescut la 46,8% în 2018. Prin prisma acestui indicator de dezvoltare durabilă, România mai are serios de muncă pentru a recicla deșeurile și a genera astfel mai puțină risipă/poluare.

**Figura 3 – Rata celor decedați în accidente rutiere (toate tipurile de drumuri)**

****

Siguranța rutieră este și ea un aspect important al calității vieții, mai ales în societăți în plină dezvoltarea în care mobilitatea devine o valoare esențială. De aceea, următorul indicator la care ne referim este cel al ratei celor decedați în accidente rutiere (toate tipurile de drumuri), pe baza datelor furnizate de către Eurostat[[4]](#footnote-4). Indicatorul măsoară numărul de morți la 100000 locuitori.

Așa cum se poate vedea în Figura 3, situația din România este una foarte îngrijorătoare. În 2000, valoarea pentru țara noastră era de 11, ea a crescut la 14,9 în 2008, pentru ca, în 2019, să fie de 9,6. În cazul Poloniei, deși punctul de plecare a fost chiar mai ridicat decât în România, progresul a fost unul mai important: 16,5 persoane în 2000 și 7,7 persoane în 2019. În Germania, situația este una considerabil mai bună, înregistrând de asemenea o evoluție pozitivă de 9,1 persoane în 2000 la 3,7 persoane la 100000 locuitori în 2019. Cât privește media pentru UE28, ea era de 11,7 persoane în 2000 și de 4,9 persoane în 2019. România are o problemă majoră în privința siguranței pe drumurile publice, una care, cel puțin în parte, poate fi explicată prin subdezvoltarea infrastructurii rutiere adaptate vremurilor în care trăim.

**Figura 4 – Rata celor decedați în accidente rutiere (drumurile urbane)**

****

Pentru a înțelege mai bine acest fenomen, în Figura 4 ne-am concentrat pe același indicator, de această dată pentru drumurile urbane. Aici, încă o dată, se remarcă situația îngrijorătoare a României, considerabil mai proastă decât cea din Polonia sau Germania. În 2000, România era la 8,9, pentru ca până în 2019 să aibă un mic progres, coborând la 6,3 persoane. În cazul Poloniei, evoluția este de la 7,5 persoane în 2000 la 3,1 persoane în 2019, mai puțin de jumătate din valoarea înregistrată de țara noastră pentru același an. Germania era la 2,2 persoane în 2000 și a ajuns până la 1,1 persoane în 2019. Avem, în urma acestor statistici, o confirmare că România trebuie să facă mai mult și mai bine pentru a îmbunătăți siguranța pe drumurile din comunitățile urbane, pe lângă problema mai amplă care privește toate tipurile de drumuri, așa cum am putut observa în Figura 3.

**Figura 5 – Proporția celor care trăiesc în locuințe afectate de zgomot**

****

Ca pas următor, vom investiga proporția celor care trăiesc în locuințe afectate de zgomot, provenit fie de la vecini, fie din stradă, de la trafic. Absența poluării sonore este un aspect important pentru confortul vieții de zi cu zi. Indicatorul este furnizat de către Eurostat[[5]](#footnote-5).

Evoluțiile pot fi văzute în Figura 5. În privința acestui indicator, România a avut progres semnificativ. Astfel, de la 34,4% din populație care avea o astfel de problemă în 2007, ponderea s-a redus la 16,1% în 2020. Pentru Polonia, evoluția a fost de la 21,4% în 2005 la 12,6% în 2020. Germania este într-o situație mai proastă decât aceste două țări est-europene, înregistrând practic o stagnare în ultimii 15 ani, de la 25,3% în 2005 la 26,1% în 2019. Cât privește media UE28, ea era de 20,5% în 2010 și s-a redus la 17,5% în 2019, ușor peste rezultatul din România. În general, este nevoie de o mai mare conștientizare a efectelor poluării sonore, pentru a putea reduce mai departe ponderea celor care raportează că sunt afectați de acest fenomen.

**Figura 6 – Proporția populației care raportează infracțiuni, violențe și vandalism în zona în care locuiește**

****

Nu doar siguranța rutieră este importantă, ci și cât de sigură este zona în care o persoană trăiește. Din această perspectivă, următorul indicator la care ne-am uitat ține de proporția populației care raportează infracțiuni, violențe și vandalism în zona în care locuiește. Datele sunt furnizate din nou de către Eurostat[[6]](#footnote-6) și pot fi vizualizate în Figura 6.

În România, în 2007, 15,4% dintre persoane se confruntau cu acest fenomen, pentru ca ponderea să scadă la 9,6% în 2019 și la 8,8% în 2020. În Polonia, evoluția a fost de la 10,4% în 2005 la 4,4% în 2019, ceea ce denotă o percepție mai ridicată de siguranță în comunități decât în țara noastră. Lucrurile sunt mai problematice dacă ne concentrăm pe Germania și pe media UE28. Astfel, Germania era la 9,8% în 2005, pentru a crește la 13,1% în 2019. Media pentru UE28 era de 14,4% în 2010 și de 12,5% în 2019. Chiar dacă situația infracționalității comunitare este mai redusă decât în Europa de Vest, România poate încă o dată urma exemplul Poloniei și crește percepția de siguranță a cetățenilor.

**Figura 7 – Proporția autobuzelor și trenurilor din totalul transportului de pasageri**

****

Ultimul aspect obiectiv pe care ne-am concentrat este cel referitor la proporția autobuzelor și trenurilor din totalul transportului de pasageri. Așa cum știm, transportul public de calitate este nu doar ecologic, dar și un semn al dezvoltării unei comunități. Pentru acest indicator, folosim datele Eurostat, iar evoluțiile pentru ultimii 20 ani sunt prezentate în Figura 7.

În România, din păcate, avem o scădere a ponderii autobuzelor și trenurilor din totalul transportului de pasageri, de la 28,5% în 2000 la 21,1% în 2019. Evoluția este similară în cazul Poloniei, de la 35,7% în 2000 la 19,3% în 2019 – o scădere chiar mai abruptă decât în cazul țării noastre. În Germania, pe de altă parte, ponderea era de 14,8% în 2000 și de 15,2% în 2019, practic o stagnare, la un nivel inferior României. Media UE28 era de 17,5% în 2000 și de 16,6% în 2020 – o ușoară involuție, din nou sub media României. Este o lecție aici de învățat, în sensul în care, pentru a ajunge la dezvoltare durabilă, nu întotdeauna trebuie să urmăm drumul țărilor care, din perspectiva PIB-ului, sunt astăzi mult mai sus decât suntem noi.

**Figura 8 – Percepțiile românilor despre calitatea vieții în comunitatea în care trăiesc și serviciile publice (sondaj de opinie RD17)**



**Ce spun datele subiective**

Dincolo de perspectiva datelor obiective, este important să vedem care sunt percepțiile cetățenilor și cum pot fi ele explicate. Pentru aceasta, vom folosi datele din sondajul de opinie RD17, colectate în cadrul proiectului „România Durabilă”.

Evaluările pot fi vizualizate în Figura 8. Astfel, putem observa că 92% dintre români sunt mulțumiți de zona în care locuiesc, iar 80% sunt mulțumiți de calitatea aerului din localitatea/zona de rezidență. Pe de altă parte, doar 36% afirmă că, față de acum cinci ani, calitatea vieții lor în localitatea/zona în care trăiesc s-a îmbunătățit.

Cât despre accesul la servicii publice, 81% spun că au acces la transportul public în comun, 78% spun că au strada din fața casei asfaltată, iar 67% afirmă că au suficiente spații verzi în preajma locuinței.

26% se plâng de poluare în zona în care trăiesc – mai mult de un român din patru, deci o proporție semnificativă –, ceea ce reprezintă un element semnificativ de îngrijorare. În ceea ce privește zgomotul, 22% raportează zgomot din trafic și 11% zgomot de la vecini. Conform datelor furnizate de către Eurostat, în 2020, proporția celor care trăiesc în locuințe afectate de zgomot, provenit fie de la vecini, fie din stradă, de la trafic, era de 16,1%. În acest caz, există așadar o concordanță între datele obiective și cele subiective. Referitor la ponderea celor care afirmă că locuiesc în zone afectate de riscul unor infracțiuni, aceasta este de 17% în sondajul de opinie. Potrivit datelor Eurostat, proporția era de 8,8% în 2020, ceea ce arată o diferență de luat în seamă între cele două surse și care, până la urmă, poate arăta deteriorarea recentă a percepției populației privind siguranța personală în comunitatea/zona în care trăiesc.

În fine, ultimul aspect considerat aici ține de ceea ce respondenții consideră că ar trebui să fie prima prioritate a primăriei în localitatea în care trăiesc. Așa cum se poate vedea în Figura 8, oamenii se centrează pe: transportul public (14%), curățenia/gunoiul (13%), modernizarea cartierelor sărace (12%), construcția de locuințe sociale (12%) și consultarea cetățenilor (11%). Vedem aici o agendă destul de diversă, care arată că nu există totuși o temă majoră care să se bucure în mod deosebit de atenția cetățenilor.

Ce se află totuși în spatele acestor percepții, ce explicații pot exista pentru ele? În continuare, ne vom concentra pe trei aspecte: satisfacția față de zona în care o persoană locuiește, satisfacția față de calitatea aerului din localitate/zona de reședință, și susținerea afirmației că viața în localitatea de rezidență este mai bună comparativ cu acum cinci ani.

**Tabelul 1 – Determinanții socio-demografici ai evaluărilor despre calitatea vieții în comunitate (sondaj de opinie RD17)**

****

Într-un prim pas, vom vedea dacă factorii socio-demografici sunt capabili să explice aceste evaluări. Rezultatele pot fi văzute în Tabelul 1. De aici, reies următoarele concluzii: cei cu educație primară sunt cu 10% mai puțin probabil să fie mulțumiți de zona în care locuiesc – modelul 1; femeile (+7%), cei sub 40 ani (+10%), cei cu venit mai mare și cei care spun că trăiesc bine (+24%) sunt mai probabil să raporteze calitate a vieții în creștere în localitatea în care trăiesc față de acum cinci ani, spre deosebire de cei cu educație primară (-14%) și cei cu familie în străinătate (-10%) – modelul 2; în fine, angajații (-7%), cei din urban (-9%) și cei din București – Ilfov (-28%) sunt mai puțin probabil să fie mulțumiți de calitatea aerului în zona în care trăiesc – modelul 3. Chiar și în contextul acestor rezultate, ce putem constata este capacitatea explicativă redusă a modelelor din Tabelul 1.

**Tabelul 2 – Direcția în care se îndreaptă România și evaluările despre calitatea vieții în comunitate (sondaj de opinie RD17)**

****

În acest context, pot opinii mai generale, precum cele legate de direcția în care merge România, explica mai bine aceste evaluări? Rezultatele sunt prezentate în Tabelul 2, iar răspunsul este unul negativ, scoțând în evidență un aspect interesant și anume că evaluările cetățenilor despre comunitatea în care trăiesc sunt distincte de raportarea mai generală pe care o au despre mersul lucrurilor în țară.

**Figura 9 - Determinanții comunitari obiectivi ai evaluărilor despre calitatea vieții în comunitate (sondaj de opinie RD17)**

****

Ca ultim pas al analizei, am căutat să vedem dacă aspecte relativ obiective ale traiului în comunitate/zonă – cele prezente în Figura 8 – pot explica mai bine cele trei evaluări asupra cărora ne-am concentrat în această ultimă parte a analizei. Rezultatele sunt disponibile în Figura 9. Pe baza acestor estimări, putem afirma următoarele: cei care raportează zgomot din vecini, zgomot din trafic, risc de infracțiuni, poluare în zona de rezidență și combaterea poluării ca primă prioritate a primăriei sunt mai puțin probabil să fie mulțumiți de calitatea aerului în localitatea în care trăiesc, spre deosebire de cei care spun că trăiesc într-o zonă cu spații verzi suficiente și care au ca primă prioritate construcția de locuințe sociale. Cei care raportează zgomot provenit din trafic, risc de infracțiuni, mai multe spații verzi ca primă prioritate și prezența poluării sunt mai puțin probabil să spună că este o creștere a calității vieții în ultimii cinci ani în localitatea de rezidență, față de cei care au acces la transportul în comun, care spun că sunt spații verzi multe în zona în care trăiesc și au asfalt pe strada pe care locuiesc. În fine, sunt mai mulțumiți de zona în care trăiesc cei cu acces la transportul în comun, cei care trăiesc în zone cu spații verzi mai multe și cu stradă asfaltată, față de cei care se tem de infracțiuni, raportează poluare și au ca primă prioritate pentru primărie transportul public și protecția celor săraci și vulnerabili. Reies de aici aspecte care pot informa decizia și acțiunea publică atunci când este vorba despre creșterea satisfacției cetățenilor față de zona în care trăiesc.

**Scurte concluzii**

La finalul acestei analize, se impun două scurte concluzii. În primul rând, în privința aspectelor obiective care țin de serviciile publice și de calitatea locuirii la nivel local – poluare, reciclare, siguranță rutieră, lucrurile s-au îmbunătățit pentru România în ultimii 15-20 ani, dar mai sunt încă multe de făcut pentru a reduce distanța față de media UE28 și Germania. În al doilea rând, românii sunt în general mulțumiți de zona în care trăiesc, iar în spatele acestor evaluări nu sunt nici factori socio-demografici (precum cei economici, de venit), nici evaluări mai generale despre mersul lucrurilor în țară (semn că localul și naționalul uneori urmează trasee diferite), ci realități locale obiective, care țin cont de condițiile punctuale și dotările din comunitate. Mesajul pozitiv care rezultă de aici este că intervenția la nivel local poate fi una de succes. Deci, furnizarea de servicii publice mai bune la nivel comunitar se va traduce, în spiritul rezultatelor din această analiză, într-un grad mai ridicat de satisfacție al cetățenilor față de viața în zona/comunitate de rezidență.

1. Sondaj de opinie reprezentativ pentru populația adultă neinstituționalizată a României, realizat pe un eșantion de 1012 persoane, în perioada 8 – 17 martie 2021. Eșantion stratificat bistadial cu selecție probabilistică a persoanelor. Datele au fost culese prin interviuri telefonice (CATI). Eroarea maximă de eșantionare, la un nivel de 95%, este de ± 3,1%. S-a realizat ponderarea proporțională iterativă (Raking/Rim) a datelor pentru corectarea probabilităților inegale de selecție și pentru ajustarea ratelor neuniforme de non-răspuns. Criteriile de ponderare: sex, vârstă, educație, etnie, ocupație, regiune și mărimea localității. [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_11_50/default/table?lang=en> (Accesat: 30/08/2021) [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_11_60/default/table?lang=en> (Accesat: 30/08/2021) [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_11_40/default/table?lang=en> (Accesat: 30/08/2021) [↑](#footnote-ref-4)
5. <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_11_20/default/table?lang=en> (Accesat: 30/08/2021) [↑](#footnote-ref-5)
6. <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_16_20/default/table?lang=en> (Accesat: 30/08/2021) [↑](#footnote-ref-6)