

Editori: Alex Bojneagu și Dan Silva



# 5 ani de urbanizehub în 5 volume

Volumul 2  
ORAȘE VERZI



ISBN 978-973-0-36722-5

Reșița 2022

Editori: Alex Bojneagu și Dan Silva

**Cinci ani de  
UrbanizeHub  
în cinci volume**

**Volumul 2  
ORAȘE VERZI**

Reșița 2022

## CUPRINS

Prefață/3
Care sunt trăsăturile unui spațiu public de succes?/5
Soluții de la cetățeni pentru orașe verzi și prietenoase/12
Cum poate infrastructura verde-albastră să îți ofere o viață urbană mai fericită/16
Cum se poate folosi inteligent energia clădirilor/22
Cum reducem amprenta de carbon?/24
Cum ar putea companiile să contribuie la dezvoltarea sustenabilă?/27
Situația energiei regenerabile în România/32
Ghiduri care contribuie la dezvoltarea urbană din România/35
Energie și mașini electrice – iepurele și broasca țestoasă/41
Acordul European Green City/43
Clasamentul eficienței împotriva poluării – România/46
Ecuatia europeană pentru viitor: un sistem economic nou, sustenabil și de durată! Miliarde de euro vor merge spre tranziția verde/52
Urban Talks: Cum devin orașele mici sustenabile și verzi?/55
PNRR, o șansă pentru dezvoltarea orașelor inteligente emoțional/62
Brașovul caută calea de scăpare din epoca mașinii/66
Cum clădim comunități împotriva schimbărilor climatice?/71
Care sunt cele 5 strategii prin care orașele pot reduce consumul de energie?/78
Copacii pot să salveze 43.000 de vieți în fiecare an/82
Mega-proiect de reconversie în Cluj-Napoca marca Iulius! Ce au în plan dezvoltatorii?/84
Cum devin orașele din România tot mai verzi/88

## PREFAȚĂ

Orașele verzi au devenit un termen care, la fel ca și dezvoltarea, reunește mai multe segmente. Nu putem vorbi de un oraș verde dacă ne referim doar la spații verzi și la panourile solare de pe școli la fel cum nu putem vorbi despre dezvoltare dacă ne raportăm strict la mediul de business dintr-o anumită regiune. La UrbanizeHub focusul nostru este pe orașe smart, pe cum vor arăta comunitățile urbane de mâine și acest lucru va fi 100% verde.

Fiind membri EIT Climate-KIC, nu putem să neglijăm componenta de mediu aferentă orașelor. Încă de la început ne-am gândit și am scris despre cum pot orașele să devină tot mai verzi. În acest volum, am reunit articolele publicat din 2019 până în prezent care sunt strict legate de soluții, concepte, acțiuni și politici de mediu. Avem propuneri venite din partea competitorilor de la Urban Innovation Hackathons, ghiduri scrise de experții UrbanizeHub, dezbateri organizate cu parteneri și stakeholderi cu subiecte pe ecosisteme și povești ale orașelor din România care și-au asumat mindsetul Green Deal.

În legătură cu primul volum, trebuie să subliniem că **orașele verzi țin de obiceiurile verzi ale oamenilor**. Tocmai din acest motiv am conceput volumul al doilea pe baza conceptelor de sustenabilitate. Schimbările climatice necesită acțiunea colectivă a întregilor comunități urbane. Nu o spunem doar noi, o spun atât experții citați în articolele noastre cât și Uniunea Europeană. Deceniul acesta va fi unul al schimbărilor structurale care vor avea efecte atât de ordin comportamental, structural cât și economic. Uniunea Europeană și-a asumat traseul spre un continent verde și țintește ca toate orașele să fie verzi până în 2050.

Acest țel creează nevoia unei mase critice de experți și oameni implicați în generarea schimbărilor.

Sperăm că articolele organizate în acest volum să vă inspire să acceptați misiunea de a trăi cât mai sustenabil posibil și să meditați cum acțiunile noastre zilnice impactează mediul nostru înconjurător. Noi vom continua să generăm proiecte care să ofere suport orașelor care vor să devină verzi.

**Împreunăm conturăm viitorul orașelor!**

Alex Bojneagu

## Care sunt trăsăturile unui spațiu public de succes?

Articol realizat de către un contributor UrbanizeHub

Publicat pe 25 aprilie 2019

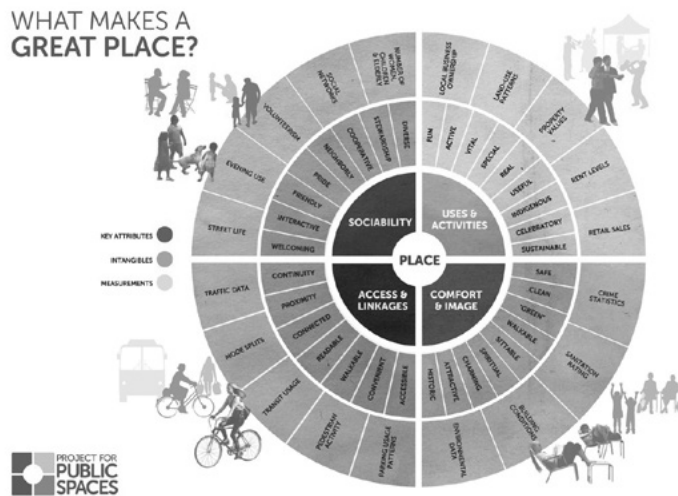


**Spațiile publice de calitate sunt acele spații unde se organizează evenimente, unde au loc interacțiuni sociale și schimburi economice, unde oameni se întâlnesc întâmplător și culturile se amestecă. Acestea sunt „verandele” instituțiilor publice – biblioteci, facilități sportive, școli – unde interacționăm noi , ca și comunitate și cu guvernul. Când aceste spații funcționează bine, îmbunătățesc viața noastră și spațiul public. Dar ce determină ca anumite spații să fie de succes și altele să eșueze?**

În evaluarea a mii de spații publice din jurul globului, PPS (Project for Public Spaces) a aflat că pentru a fi de succes, în general

acestea împărtășesc patru calități: -sunt accesibile; -implică oamenii în activități, -spațiul este confortabil și are un aspect plăcut; -este un spațiu unde are loc interacțiune socială, oamenii se întâlnesc, iar alții vin să viziteze locul respectiv. PPS a dezvoltat Diagrama spațiului pentru a ajuta oamenii să decidă dacă un spațiu e bun sau rău.

## Diagrama spațiului



Imaginați-vă că centrul diagramei este un loc specific pe care îl cunoașteți: un colț de stradă, un loc de joacă, o piațetă. Puteți evalua acel spațiu în funcție de cele patru criterii din inelul portocaliu. În inelul exterior, aceste patru criterii sunt un număr de aspecte calitative sau intuitive după care spațiul poate fi evaluat; următorul inel exterior indică aspectele cantitative care pot fi măsurate prin statistici sau cercetare.

## Acces și conexiuni

### Sundance Square



Poți judeca accesibilitatea unui loc prin conexiunile lui cu împrejurimile, atât din punct de vedere vizual cât și fizic. Un spațiu public de succes este ușor accesibil și ușor de parcurs; este vizibil atât de la distanță cât și de aproape. Marginile spațiului sunt și ele importante. De exemplu, o stradă cu un șir de magazine de-a lungul ei este mai interesantă și mai sigură de parcurs decât o stradă cu un calcan sau un teren gol. Spațiile accesibile au un rulaj mare al parcărilor și este ușor de tranzitat.

Întrebări de considerat pentru acces și conexiuni:

- Poți vedea spațiul de la distanță? Este interiorul vizibil din exterior?
- Are o conexiune bună cu clădirile adiacente sau este înconjurat de calcane? Locuitorii clădirilor adiacente folosesc spațiul respectiv?

- Pot oamenii accesa ușor spațiul pe jos? Întâlnesc obstacole pe drum – sunt nevoiți să facă „slalom” printre mașini?
- Te conduc trotuarele către și dinspre zonele adiacente?
- Este adaptat și pentru persoanele cu nevoi speciale?
- Te conduc drumurile din interiorul spațiului către locurile în care dorești să ajungi?
- Pot oamenii folosi modalități diferite de transport -autobuz, tren, mașină, bicicletă, etc.- pentru a ajunge la spațiul respectiv?
- Sunt stațiile de tranziț localizate convenient, în apropierea bibliotecilor, a poștelor, intrările parcurilor, etc.?

### Confort și imagine

#### Parcul Bryant, New York



Dacă un spațiu este prezentabil – are o imagine bună – este cheia succesului. Confortul include percepția asupra siguranței, a curățeniei, a existenței locurilor de stat – importanța dată oferii oamenilor alegerea de a sta unde doresc este în general subestimată.

Întrebări de considerat pentru confort și imagine:

- Oferă locul respectiv o primă impresie bună?
- Sunt mai multe femei decât bărbați?
- Sunt destule locuri de stat? Sunt poziționate convenabil? Au oamenii opțiunea de a sta în umbră sau la soare?
- Este locul curat? Cine este responsabil de întreținere? Ce fac acești oameni?
- Pare locul sigur? Există vreo prezență ce oferă securitate? Dacă da, ce fac acești oameni? Când sunt la datorie?
- Fac oamenii poze? Sunt multe oportunități de a face poze valabile?
- Domină spațiul autovehiculele în locul oamenilor sau îi încurcă în a accesa spațiul?

### Funcțiuni și activități

#### Proiecție de film la Discovery Green, Houston



Activitățile constituie baza de funcționare a unui loc. A avea ceva de făcut oferă oamenilor un motiv de a veni în locul respectiv și de a se întoarce. Când nu este nimic de făcut, spațiul va fi gol și în general asta indică faptul că ceva nu funcționează optim.



Principii de reținut atunci când funcțiunile și utilizările unui spațiu sunt evaluate:

- Cu cât mai multe activități au loc și cu cât mai mulți oameni au posibilitatea de a participa, cu atât mai bine
- Există un echilibru între femei și a bărbați
- Oameni de vârste diferite folosesc spațiul (pensionari și părinți cu copii tineri pot folosi spațiul ziua când alții lucrează)
- Spațiul este folosit pe parcursul întregii zile
- Un spațiu folosit atât individual cât și în grup este mai bun decât unul folosit doar individual. Înseamnă că există spațiu pentru a sta cu prietenii, are loc mai multă socializare și este mai distractiv
- Ultimul factor determinant în succesul unui loc este modul în care este gestionat

Întrebări de considerat pentru funcțiuni și activități:

- Este spațiul folosit de oameni sau este gol?
- Este folosit de oameni de vârste diferite?
- Este folosit de grupuri de persoane?
- Câte activități diferite poți întreprinde în spațiul respectiv – oameni plimbându-se, mâncând, jucând baseball, șah, relaxându-se, citind?
- Care părți sunt folosite și care nu?
- Există opțiuni pentru lucrurile ce le poți face?
- Există vreo prezență ce gestionează spațiul sau poți identifica pe cineva responsabil de el?

Este o calitate dificil de obținut, dar odată dobândită, e greu de pierdut. Când oameni văd prietenii, se întâlnesc și își salută vecinii și se simt confortabil să interacționeze cu străini, au tendința de a avea un simț al spațiului sau de a se atașa de comunitatea lor – și de locul care încurajează aceste activități sociale.

## Sociabilitate

### Centru imaginației în parcul Burnside, Providence



Întrebări de considerat pentru sociabilitate:

- Este un loc pe care l-ai alege pentru a îți întâlni prietenii? Sunt alți prietenii în acel loc sau te întâlnești cu ei acolo întâmplător?
- Sunt persoane în grupuri? Vorbesc unul cu celălalt?
- Lumea se cunoaște după față sau după nume?
- Își aduc oamenii prietenii și rudele pentru a vedea locul sau scot în evidență anumite trăsături cu mândrie?
- Oamenii zâmbesc? Fac contact vizual unul cu celălalt?
- Folosesc spațiul regulat sau este o alegere?
- Este comunitatea de acolo reflectată de un mix de vârste și grupuri etnice?
- Au oamenii tendința de a ridica deșeurile atunci când le văd?

**Un spațiu public de calitate, ține cont de aceste trăsături. Un spațiu public de calitate ajută oamenii să se conecteze și să interacționeze, să formeze o comunitate mai unită. Un spațiu public de calitate reprezintă orașul care oferă calitatea vieții, orașul care este construit pentru oameni.**

Sursă: Archdaily

## Soluții de la cetățeni pentru orașe verzi și prietenoase

Articol realizat de către un contributor UrbanizeHub

Publicat pe 8 decembrie 2019



Acest articol propune câteva soluții pentru un oraș verde și prietenos cu cetățenii săi. Într-un articol anterior se prezenta Radiografia parcurilor din Timișoara, o analiză obiectivă și sistematică a spațiilor verzi principale din orașul de pe Bega. Topul conținea parcuri de una, două sau 3 stele, calificativele fiind acordate fiecărui parc în funcție de infrastructură, curățenie și aspect estetic, calitatea spațiului verde, multifuncționalitatea parcurilor, elementele culturale – artistice – turistice și integrarea activităților economice.

Conform acestui top, Timișoara are 4 parcuri de 3 stele, 3 parcuri de 2 stele și 5 parcuri de o stea. Nici unul din parcurile analizate nu a atins punctajul maxim de 4 stele. Marea majoritate a parcurilor din zona centrală a Timișoarei se află într-un stadiu precar, iar problemele frecvent întâlnite la acestea, desprinse în urma analizei parcurilor și a evaluării generale, sunt lipsa curățeniei, lipsa întreținerii spațiilor verzi și lipsa diverselor elemente de mobilier urban.

Din punct de vedere al infrastructurii, spațiului verde și al curățeniei, multe parcuri sunt deficitare, iar din punct de vedere al elementelor multifuncționale, culturale, artistice, turistice și al integrării activităților economice, doar un număr limitat de parcuri prezintă aceste aspecte.



Parcul Rogelor, unul dintre cele mai îndrăgite parcuri de timișoreni ce găzduiește o serie de evenimente. A primit 3 stele în topul Parcurilor din orașul de pe Bega.

Sursă foto: Eye in The Sky

**Soluțiile propuse de unii dintre cetățeni sunt soluții de ansamblu (cum ar fi realizarea unui masterplan de parcuri) dar și soluții specifice ce țin individual de parcurile din Timișoara.**



### **Soluție de ansamblu: Masterplan parcuri**

Se pot aduce o serie de pachete de soluții pentru fiecare parc în parte, fără a se ține cont de specificul parcului în cauză sau de cel al parcului vecin, dar această abordare este una greșită și ineficientă, deoarece nu face altceva decât să „peticească” lucrurile. Parcurile zonei centrale trebuie să reprezinte un simbol, devenind veritabile atracții turistice atât la nivel național, cât și la nivel internațional, iar pentru această reușită este necesar și imperativ crearea unui masterplan integrat al celor 12 parcuri centrale. Parcurile centrale reprezintă o moștenire impresionantă motiv pentru care acestea trebuie să devină o adevărată emblemă a Timișoarei, locuri care să fie vizitate atât de cetățenii orașului, cât și de turiști.

Ca acest brand să devină realitate, nu este îndeajuns să existe doar un grup de funcționari publici sau un birou de arhitectură care să conceapă, să redacteze și să implementeze un masterplan integrat. Noul concept trebuie să aducă laolaltă specialiști de design integrat, specialiști în design de mobilier urban, de peisagistică, de arhitectură, de horticultură, de biodiversitate, de marketing, de branding, de publicitate, de reabilitare, de turism și de fonduri europene. Master planul va avea rolul de a combina armonios atât elementele de infrastructură, de estetică, de mentenanță, de spațiu verde, de culturalitate, de turism, de artă, cât și cele multifuncționale și economice, realizând totodată o interconectivitate a parcurilor și creând astfel o poveste frumoasă a unui brand puternic. Fiecare parc trebuie să exprime o poveste proprie, oferindu-i vizitatorului șansa de experimentare.

### **Soluții specifice**

Există posibilitatea să mai treacă ceva timp până la întocmirea unui masterplan integrat, realizat de către specialiștii domeniilor. În acest sens, sunt necesare lucrări de reabilitare care să ducă parcurile problematice ale zonei centrale la un nivel acceptabil. Soluțiile specifice care pot fi aplicate rapid la captoarele infrastructură, curățenie și spațiu verde sunt ușor de dedus din radiografia realizată. Infrastructura tuturor parcurilor, exceptând Parcul Justiției, are nevoie de o intervenție rapidă de reparații, de igienizare și de vopsire a băncilor, a coșurilor de gunoi, a sistemului de iluminat, a căilor de acces și a zonelor albastre, îndeosebi a celor din Parcul Botanic.

La capitolul curățenie, administrația publică trebuie să aibă în vedere întocmirea unui dosar cu fișe a tuturor lucrărilor de curățenie specifice fiecărui parc. Deși soluția este relativ simplă, administrația întârzie cu implementarea acesteia, chiar dacă e vorba de o soluție eficientă și realizabilă cu un minimum de efort.

Parcurile au nevoie de curățenie săptămânală și sezonieră. În spațiile verzi unde iarba a crescut foarte mult, trebuie intervenit cu diverse lucrări de grădinarit, intervenție necesară și în cazul tufelor de pe marginea aleilor. Totodată, trebuie intervenit cu lucrări de eradicare a buruienilor și de aplicare a tratamentelor horticole, iar peticele de gazon care lipsesc trebuie să fie completate cu iarbă de același fel și de aceeași calitate.

Din punct de vedere al multifuncționalității, al elementelor culturale, artistice, turistice și economice, se poate întocmi o listă foarte lungă a elementelor ce pot fi dispuse în parcuri, dintre care amintim doar câteva, și anume: aparate de fitness, șezlonguri, mese de șah, de table sau de ping pong, perete de cățărare, piste de alergat, zone pentru skating, foșoare sau scene pentru evenimente, spații multifuncționale, hamace, locuri de citit, tururi turistice, cafenele, galerii de artă și/sau diferite tipuri de spații economice ș.a.m.d.

Considerăm că ar fi greșit să propunem direct elemente funcționale, culturale, artistice, turistice și/sau economice în parcuri. Propunerea și implementarea elementelor trebuie să survină în urma unei analize realizate de către specialiștii din cadrul masterplanului integrat. Aruncarea aleatorie a elementelor în fiecare parc încalcă principiul integrării interdisciplinelor de specialitate menționate anterior. Putem propune anumite soluții, care sunt pertinente într-o oarecare măsură la momentul de față, dar riscul ar fi ca acestea să fie scoase cu totul din circuit în urma masterplanului.

**Acest gen de abordare integrată ar putea fi realizat pentru toate parcurile din orașele din România, astfel încât cetățenii să se bucure de orașe verzi și prietenoase.**

*Sursă foto: [AventuresLikeYou.wordpress.com](https://www.ventureslikeyou.com)*

## Cum poate infrastructura verde-albastră să îți ofere o viață urbană mai fericită

Articol realizat de către un contributor UrbanizeHub

Publicat pe 19 aprilie 2019



Infrastructura verde și albastră reprezintă un concept care prinde din ce în ce mai mult teren. Municipality-urile din multe orașe europene încep să conștientizeze faptul că spațiile verzi și apele nu ar trebui privite doar din punct de vedere al valorii estetice pe care o aduc vieții urbane.

Infrastructura albastră se referă la apele din mediul urban (piscine, iazuri, bășini artificiale, cursuri naturale de apă etc).

pe când cea **verde** cuprinde multe elemente cum ar fi tufișuri, parcuri naturale, garduri vii, livezi, grădini, acoperișuri verzi etc. Toate acestea la un loc ar trebui să nu mai fie văzute separat, ci ca parte dintr-un ansamblu mai larg, un ecosistem urban denumit "infrastructură verde-albastră".

Curentele cele mai recente sunt în direcția interpretării infrastructurii verzi-albastre ca generatoare de beneficii multiple în mediul urban. Ea începe să nu mai fie asociată doar cu ideea de recreere, ci și cu altele, legate de sănătate, reziliență climatică, durabilitate urbană. **Infrastructură verde-albastră** bine configurată și conectată poate avea un impact semnificativ într-un oraș, contribuind la perceperea acestuia ca un **mediu locuibil, sănătos și atractiv**.



Un consorțiu format din câteva institute de cercetare din Olanda a realizat studiul numit "**Adaptive Circular Cities**", în care, printre alte teme de interes, s-au numărat infrastructura verde-albastră, utilizarea sustenabilă a resurselor naturale și ecosistemele din mediul urban.

Una dintre premisele de la care a plecat acest proiect de cercetare este faptul că "**locuibilitatea**" orașelor și **atractivitatea** acestora pot fi crescute în mod semnificativ prin **valorificarea inteligentă a ecosistemelor** disponibile. Totodată, cercetătorii sunt de părere că această valorificare are potențialul de a genera o sumedenie de beneficii și în plan economic.

Planificarea coerentă a infrastructurii verzi-albastre își aduce aportul în procesul de adaptare a orașelor la schimbările climatice care se prefigurează la orizont. Spre exemplu, cu ajutorul unor elemente naturale se poate **îmbunătăți calitatea aerului**, se poate **reduce zgomotul urban**, se pot **regla temperaturile atmosferice**. Infrastructura verde-albastră contribuie la reducerea emisiilor de carbon.

Pentru copii și persoane în vârstă, categorii sociale care de obicei au o mobilitate urbană mai redusă, spațiile verzi situate în apropierea locuinței sunt foarte importante. Totodată, prin utilizarea frecventă și încurajarea populației spre a petrece timp în aer liber, infrastructura verde-albastră determină creșterea gradului de coeziune socială.

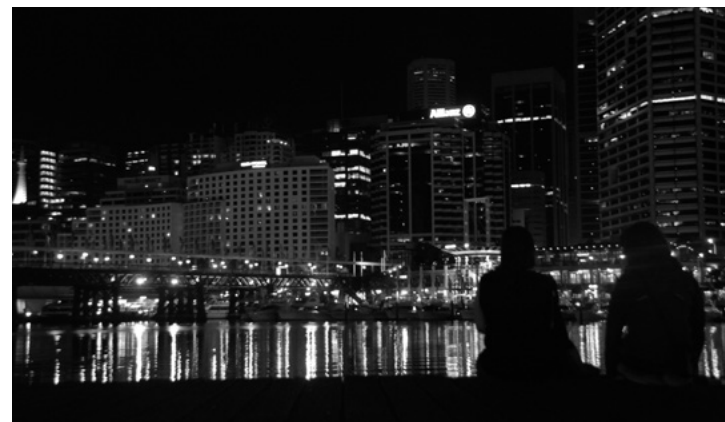


În ceea ce privește apa, este esențial ca infrastructura albastră să aibă o abordare integrată, prin intermediul căreia să creeze o rețea bine gândită, care **să prevină inundațiile și secetele**, având în același timp o **calitate ridicată a apei** de consum.

**În viziunea autorilor studiului menționat, rolurile infrastructurii albastre în orașe ar trebui să fie următoarele:**

1. Menținerea sănătății, prin expunerea populației la apă.
2. Încurajarea unui stil de viață sănătos, prin crearea de posibilități pentru a practica sporturi și diverse exerciții (înot, vâslit, plimbări pe malul apei etc).
3. Menținerea sănătății mintale, cu ajutorul aspectului estetic al apelor urbane, care ne pot induce o stare de relaxare.

Așa cum precizează studiul realizat de consorțiul olandez, sunt necesare "*principii de proiectare care vizează relația directă dintre infrastructura verde-albastră și impactul schimbărilor climatice (riscuri de inundații, inundații, căldură, apă și secetă), dar și relația dintre calitatea ecosistemului (inclusiv a apei, a solului și a aerului) și sănătate (creșterea mortalității datorate poluării și căldurii nesănătoase, răspândirea agenților patogeni, reziduurile de medicamente și hormonii, salubritate, contribuția infrastructurii verzi și albastre la calitatea mediului).*"





## Concluzii

În urma lecturilor și informărilor legate de acest domeniu, pe care le-am realizat în ultimul timp, am ajuns la următoarele concluzii:

- 1. În primul rând, de acum înainte va fi nevoie de viziune de ansamblu asupra acestor resurse naturale. Respectiv, este necesară generarea unor informații și a unor cercetări despre importanța infrastructurii verzi-albastre în orașe, dar mai ales despre modalități de a le conecta într-un ecosistem urban fluid și coerent.**

Așa cum spune și studiul olandez: „este nevoie de o traducere a cunoștințelor științifice privind funcționalitatea infrastructurii verzi și albastre în principii de proiectare și apoi de integrarea acestor principii în proiectarea infrastructurii multifuncționale verde și albastră.”

- 2. După ce avem ”knowledge-ul” mapat și adunat la un loc, ar fi necesară educarea populației și încurajarea conectării cu acest ecosistem verde-albastru din orașe.**

Oricum, la nivel global se observă o tendință din ce în ce mai accentuată de revalorizare a naturii și de reconectare cu ea, inclusiv în mediul urban.

Există trenduri despre care se poate spune că deja devin adevărate mișcări sociale, cum ar fi educația în natură pentru copii, care a luat o amploare remarcabilă în țări precum SUA sau UK. Este normal să fie așa, deoarece majoritatea studiilor științifice și a altor publicații legate de beneficiile timpului petrecut în natură au venit pe filiera acestor țări.

Încet, încet, mișcarea se extinde și în alte zone ale lumii. Pe blogul meu derulez campanii care promovează conectarea copiilor cu natura, inclusiv cu cea din mediul urban. Avem și ateliere în offline, cu același obiectiv: o mai bună conștientizare a rolului pe care îl are natura în oraș.



- 1. Trebuie să acordăm naturii importanța cuvenită, să învățăm să conviețuim cu ea, nu doar să ne folosim de resursele ei.**
- 2. În tot acest context, infrastructura verde și albastră va deveni un domeniu din ce în ce mai vizibil, căruia e necesar să i se acorde atenția cuvenită.**

Sursă foto: Adaptive Circular Cities

## Cum se poate folosi inteligent energia clădirilor

de Toda Oana

Publicat pe 4 iunie 2019



**Clădirile consumă mai multă energie decât industria sau mobilitatea. Indiferent dacă sunt zgârie-nori sau case unice, clădirile au un impact incontestabil asupra mediului înconjurător. Clădirile consumă mai mult de 40% din toată energia generată la nivel global.**

Totuși, folosind **tehnologii inteligente**, eficiente din punct de vedere energetic, putem reduce consumul de energie al clădirilor cu 30-40%. Energia pe care nu o folosiți este energia pe care nu trebuie să o generați. Dacă în clădiri este nevoie de mai puțină energie, **centralele electrice** nu trebuie să producă atât de mult. Aceasta va reduce, de asemenea, **emisiile** provenite de la centralele electrice, precum și cantitatea de resurse naturale arse pentru producerea de energie electrică.

Cum să realizăm acest lucru? **Legislația este esențială.** Țările și orașele pot acționa cu îndrăzneală și pot implementa legislația care încurajează transformarea clădirilor existente în structuri de economisire a energiei, asigurându-se în același timp că cele viitoare vor fi construite cu tehnologii inteligente în primul rând.

S-a demonstrat că tehnologia clădirilor se poate plăti în sine în termen de doi ani și ajută proprietarii să realizeze economii după aceea. **Ele creează, de asemenea, medii mai bune pentru persoanele care trăiesc sau lucrează în ele.**



Același concept se poate aplica la **centralele electrice**. Deși ponderea surselor regenerabile de energie este în creștere la nivel global, se așteaptă ca totalitatea combustibililor fosili să reprezinte un procent important din mixul energetic, în timp ce trecem la o energie mai curată. Prin modernizarea centralelor electrice și înlocuirea turbinelor vechi cu modele noi, eficiente din punct de vedere energetic, putem face o **mare diferență în ceea ce privește consumul de combustibili fosili și producția de emisii.**

Acum avem o tehnologie cu turbină cu gaz care poate genera electricitate la niveluri de eficiență de peste 63%. Cu toate acestea, multe țări din întreaga lume au încă centrale electrice îmbătrânite care funcționează cu eficiență de 40% sau mai mică. **Pentru a obține rezultate semnificative, trebuie să implementăm inovații pe scară largă, introducând în legislație măsuri de eliminare a centralelor electrice cu emisii scăzute și cu grad ridicat de poluare.**

*Surse: WorldEconomicForum*

*Foto: WorldEconomicForum, SmartEnergy, PhysicsWorld*



## Cum reducem amprenta de carbon?

de Florea Andreea Alexandra

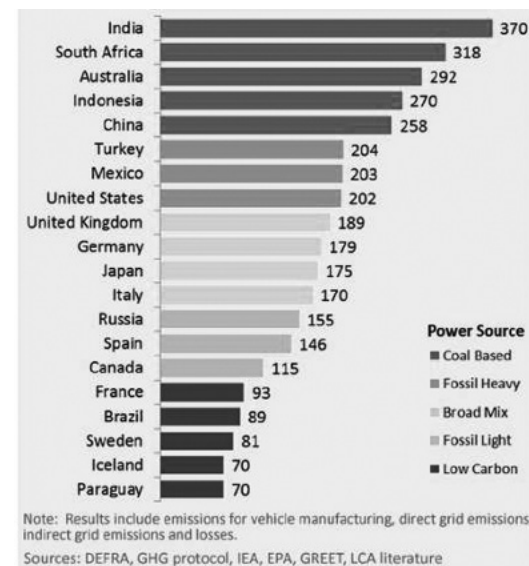
Publicat pe 19 iunie 2019



**Problema intermitenței energiei regenerabile este una cunoscută. Ea duce la necesitatea găsirii unor mecanisme de stocare iar indisponibilitatea acestora în toate zonele locuite, generează necesitatea transportului pe distanțe lungi, implicit la costuri ridicate. Acest articol analizează amprenta de carbon a automobilelor electrice și a celor tradiționale, și propune două instrumente de reducere a impactului negativ asupra mediului înconjurător, din punct de vedere al curentului.**

Dacă ne gândim la situația automobilelor, vehiculele electrice au 0 emisii, dar manufactura acestora este un proces mult mai poluant decât al mașinilor cu care am fost obișnuiți până

acum. Comparând amprentele celor două, trebuie luată în considerare proveniența curentului electric folosit. Însă în cele mai multe cazuri, arderea carburilor pe durata de viață a mașinii, compensează impactul negativ al producției celor electrice.



*(Emisiile autovehiculelor electrice în g CO2e/km, incluzând impactul manufacturii, emisiile din rețea directe, indirecte, precum și pierderile. Culoarele reprezintă sursa predominantă a electricității)*

Nu putem răspunde la aceasta problema cu negru pe alb. Dar sigur, cu ajutorul reglementărilor cu privire la mediu, curentul devine din ce în ce mai "curat", iar cercetătorii studiază alternative ecologice a combustibililor existenți. Este important să conștientizăm toți factorii implicați în producerea energiei, pentru a putea diminua efectul negativ pe care îl avem asupra mediului.

**Impactul poate fi redus prin activitățile noastre zilnice, prin stilul de viață și alegerile făcute. Există deja unelte ce ne pot ajuta în acest sens, însă voi menționa două în ceea ce privește subiectul de astăzi, curentul.**

**electricityMap** este o harta tip opensource, care **indică în timp real amprenta de carbon a consumului de curent și a producției curentului**. Clasamentul este realizat în funcție de intensitatea carbonului și a electricității consumate ((gCO<sub>2</sub>eq/kWh)). Informația oferită de aceasta platformă nu are doar rol de creștere a conștientizării, ci are rol de **ghidaj**, astfel încât consumul de curent să fie făcut în perioada optimă.

Tomorrow invită pe oricine să introducă noi date folositoare, date a căror veridicitate este verificată.

**Harta electricității este o inițiativă Tomorrow**, start-up danez. Tânara companie tech, se concentrează pe probleme de mediu, considerând schimbările climatice ca fiind **cea mai urgentă problemă a generației noastre**. Scopul lor este de a cuantifica impactul pe care oamenii îl au asupra mediului înconjurător. Harta vă așteaptă la adresa: <https://www.electricitymap.org/>

O hartă similară este disponibilă și pentru **Statele Unite ale Americii**, inițiativă guvernamentală. Pe platformă se pot găsi tabele ale diferitelor emisii nocive din rețele, precum și tabele în care se observă sursele de producere a curentului electric.

**În funcție de zona în care consumatorul locuiește, poate genera un profil energetic. Cu ajutorul acestei platforme, consumatorul poate face o alegere mai informată a furnizorului de curent. Harta o găsiți la adresa: <https://www.epa.gov/energy/power-profiler>**

**Surse:** LinkedIn, Tomorrow, GreenTransp

**Foto:** Buildup, ElectricityMap, SierraClub

## Cum ar putea companiile să contribuie la dezvoltarea sustenabilă?

de Toda Oana

Publicat pe 30 octombrie 2019



**Orașele și comunitățile sustenabile este obiectivul numărul 11 din cele 17 obiective de dezvoltare sustenabilă. Pentru ca acest obiectiv să fie atins e nevoie de implicarea sectorului privat, a companiilor și nu doar a decidenților din administrație. In articolul următor preluat de pe Harvard Business Review, demonstrăm cum companiile au de câștigat financiar și ca imagine, în cazul în care se implică în dezvoltarea sustenabilă.**

Datorită situației politice din întreaga lume și circumspecției cu care dezvoltarea sustenabilă e privită, sectorul privat s-ar putea să fie sectorul decisiv în rezolvarea schimbărilor climatice, prin implicare. Această cerere pentru asumarea unui rol mai mare poate apărea nu doar în cadrul grupurilor de advocacy și celor de supraveghere și control, ci și în cadrul clienților, investitorilor, partenerilor și angajaților.

Problema este că sectorul privat nu este un mediu ușor de organizat pentru a crea sau a consolida bunurile publice. În ciuda apelurilor pentru responsabilitatea socială corporativă și a argumentelor pentru crearea valorii partajate, companiile nu s-au mișcat foarte repede pentru a-și spori activitatea în acest spațiu, cu excepția câtorva actori care au luat acțiune mai repede, dar din păcate sunt prea puțini.

Obiectivele de Dezvoltare Durabilă ale ONU (SDG) au potențialul de a oferi, pentru prima dată, un cadru pentru mobilizarea companiilor să investească în dezvoltarea sustenabilă într-un mod continuu și scalabil, urmărind în același timp și propriile lor interese de afaceri. Iar unele companii au preluat deja conducerea. Unilever, de exemplu, a constatat că mărcile sale durabile cresc cu 30% mai repede decât restul, iar în 2015 au adus aproape jumătate din creșterea totală a companiei. La fel ca Unilever, există companii din alte industrii care formează o avangardă a inovatorilor, care își îmbină obiectivele de afaceri cu dezvoltarea sustenabilă. Această nouă rasă de companii sunt numite „inovatori inclușivi”.

### **Navigarea prin SDG-uri: de unde să începeți?**

Una dintre primele provocări pentru orice companie să se familiarizeze cu cele 17 SDG (enumerat în graficul de mai jos) este pur și simplu să lupte cu amploarea lor pură. Lista obiectivelor și a materialelor publicitare de la ONU arată ca o placă de joc colorată și include idei mari precum „fără sărăcie”, „viața pe uscat” și „pace și dreptate”.

Desigur, SDG-urile sunt destinate să fie cuprinzătoare, printr-o abordare sistemică a problemelor complexe ale dezvoltării durabile la nivel planetar. Dar, atunci când se confruntă cu o construcție de genul acesta, companiile se pot lupta cu ideea de unde să înceapă. Încercarea de a acoperi totul ar fi una copleșitoare din punct de vedere operațional și o pierdere de resurse. Unele obiective pot fi prea largi sau prea îndepărtate. De exemplu, „fără sărăcie” este

ușor de anulat, deoarece este prea îndepărtat de lanțul de afaceri și de valoare al unei companii. În timp ce lățimea este o virtute pentru un public de politici publice, managerii având nevoie de modalități de a acorda prioritate și de a concentra resursele.

E imposibil ca și o companie să acopere tot spectrul SDG-urilor. De exemplu, Southwest Airlines s-a concentrat asupra consumului responsabil și asupra acțiunilor climatice; Johnson & Johnson / Janssen au ales o sănătate bună și parteneriate pentru obiective; iar MasterCard a ales locuri de muncă bune și creștere economică, inegalități reduse și parteneriate.

Unii lideri se îngrijorează când vine vorba de concentrarea pe obiective specifice care ar putea duce la alți „orfani”. Ericsson, de exemplu, a atribuit fiecărui membru al echipei executive un campion al unuia dintre SDG. Cu toate acestea, cercetările sugerează că o astfel de dispersie a eforturilor nu este recomandabilă, deoarece are tendința de a împărți resursele, de a îndepărta investițiile de SDG din strategia companiei și de a avea efectul paradoxal de a face orfani din toate SDG, deoarece niciunul nu primește investițiile strategice susținute.

Pentru ca managerii companiei să aibă preocupări practice înainte de a cădea de acord asupra deciziei de „unde să înceapă”, vă propunem trei pași, pe baza experienței inovatorilor inclușivi:

- 1. Segmentarea SDG-urilor.** În primul rând, se segmentează SDG-urile relevante pentru afacerea dvs. într-o „poveste” care ajută la stabilirea unei ierarhii și surprinde o parte din logica despre care sunt cele mai relevante pentru dvs. O modalitate de a face acest lucru este de a organiza SDG-urile în trei domenii principale: oamenii, planeta și principiile politicii. Este util să clarificăm care sunt obiectivele de stat final și care sunt obiective intermediare concepute pentru a atinge obiective mai mari. Puteți vedea aceste zone de focalizare în graficul de mai jos. (În raportul nostru pentru inovatori inclușivi, am organizat

SDG-urile într-o piramidă pentru a reprezenta tipurile de prioritizare necesare, unde fiecare strat al piramidei reprezintă SDG-uri care susțin colectiv SDG-urile de stat care formează vârful piramidei.)

## 2. Identificarea locului în care se potrivește compania.

Următorul pas implică identificarea obiectivelor care se intersectează cu o parte a companiei sau cu activitățile lanțului valoric al acesteia. Acestea sunt locuri în care compania poate avea un impact semnificativ și care, la rândul său, poate avea cel mai larg și cel mai profund impact în societate. De exemplu, Coca-Cola și-a organizat activitățile în trei domenii: apă, femei și bunăstare. Agroindustria Olam a declarat oficial că foamea zero este prioritatea sa și caută parteneriate potrivite pentru a-și implementa inițiativele. Cercetările noastre au arătat că au avut un impact asupra apei curate, locurilor de muncă bune și creșterii economice, precum și inovației și infrastructurii.

## 3. Crearea cazului de afacere.

Ultimul pas este identificarea factorilor de caz de afaceri care stabilesc argumentul comercial pentru unde se joacă și de ce. Motivația cea mai frecvent citată a fost reducerea riscurilor de afaceri din cauza perturbării potențiale a operațiunilor sau a riscului de daune reputaționale, de motivația de a respecta normele industriei de transparență, trasabilitate, responsabilitate de mediu. La nivel macro, SDG-urile reprezintă cel puțin 12 miliarde de dolari de oportunități de piață în doar patru domenii: alimente și agricultură, orașe, energie și materiale, sănătate și bunăstare.

La nivel de companie, țeserea cazului de afaceri și a cazului pentru sustenabilitate este una complexă. Inovatorii incluzivi pe care i-am studiat au dezvoltat acel caz integrat și o narațiune despre el. Pentru o eficiență maximă, proveniența trebuie să vină din partea leadershipului companiei.

„Investițiile noastre în sustenabilitate se bazează pe filozofia că suntem cu toții conectați, iar acțiunile pozitive pe care le luăm pentru îmbunătățirea vieții oamenilor și a planetei sunt de asemenea esențiale la conducerea unei afaceri bune. Când oamenii care ne fac haine funcționează în condiții sigure și corecte, ei sunt mai productivi și ne ajută să creăm produse mai bune. Când reducem emisiile de gaze cu efect de seră și reducem deșeurile, contribuim la un mediu în care afacerile noastre pot prospera.”

### Art Peck, CEO Gap

Este necesar ca o gamă mult mai largă de companii să recunoască alinierea sustenabilității afacerilor cu dezvoltarea durabilă, întrucât sectorul privat este chemat să completeze un gol creat de retragerea sectorului public pe obiective globale pe termen lung. Având în vedere că SDG-urile oferă un cadru puternic companiilor să se mobilizeze, să se organizeze atât intern, cât și cu parteneri și să ia măsuri, primul pas este să încetați să încercați să vizualizați întreg cadrul SDG și să-l încadrați ca o ierarhie a obiectivelor conectate. Acest lucru ajută la prioritizarea și construirea unei logici de alegere și la integrarea strategiei de construire a unei afaceri durabile cu strategia companiei de implicare în dezvoltare durabilă. Companiile care fac acest prim pas se pot alătura ligii inovatorilor incluzivi.

**UrbanizeHub dorește să atragă companiile interesate într-o astfel de abordare cu focus pe SDG numărul 11 de Orașe și Comunități. Ne-am bucura să găsim parteneriate sustenabile, în mediu privat, companii care să transforme comunitățile urbane și orașele în locurile sustenabile, în care noi, cetățenii, ne dorim să trăim.**

*Sursă: Harvard Business Review*

*Sursă foto: Global Giving, ISGlobal*

# Situația energiei regenerabile în România

de Matei Idu

Publicat pe 16 noiembrie 2020



**Promovarea utilizării surselor regenerabile de energie reprezintă o prioritate la nivelul Uniunii Europene, iar alinierea statelor membre este esențială pentru a lăsa în trecut combustibilii fosili și pentru a da viață unei noi economii bazate pe lipsa cărbunelui și predominanța energiei verzi. Acest articol dorește să examineze situația recentă a României în acest sens și își propune să definească gradul de aliniere al țării la nivelul european.**

Toamna anului 2020 a venit cu vești bune pentru domeniul energiei eoliene în România. Mai exact, încă din vara acestui an, Senatul a propus un proiect de lege privind **fermele eoliene off-shore**, iar în momentul de față, se avansează puternic în acest sens, la nivel politic. Vorbim așadar de **prima** lege care permite

și reglementează construirea fermelor de energie eoliană pe apă, practică deja comună în alte țări.

Marile companii **Hidroelectrica** și **Romgaz** au făcut publice, în lunile recente, planurile interne de a-și extinde activitatea înspre zona energiei eoliene. Este încă nevoie de aprobarea unor comisii parlamentare specializate, însă presa națională și **mai ales cea internațională**, se arată optimiste. Legea propusă are un grad avansat de specializare, reglementând cele mai importante detalii pentru construirea unor astfel de mori de vânt pe apă.

Totuși, domeniul energiei regenerabile pare să fie încă unul dominat de **firmе străine**. La finalul lunii octombrie, consorțiul **Macquarie European Infrastructure** a ajuns la un acord pentru preluarea unor facilități energetice de la compania cehă **CEZ Group**. Este vorba despre stații de energii eoliană în principal, dar și de planuri de dezvoltare. Grupul CEZ a avut mereu inițiative energetice interesante pe teritoriul țării noastre, iar consolidarea sectorului energetic pare a fi un scop și pentru grupul Macquarie. Un oficial al Macquarie a declarat că:

*“România reprezintă una dintre cele mai dinamice economii ale Europei, iar infrastructura energetică este esențială în sprijinirea unei tranziții înspre energie regenerabilă și în creșterea economică pe termen lung a țării”.*





Totuși, toamna anului 2020 a adus și critici din partea **Comisiei Europene** pentru situația energiei regenerabile în țara noastră. Comentariile organismului european privesc mai degrabă stimularea introducerii unor obiective mai ambițioase pentru anul 2030. Comisia argumentează faptul că **decarbonizarea** ar trebui să fie una mai rapidă și că este nevoie de o tranziție, de asemenea mai rapidă, către adoptarea energiei regenerabile. În același sens, se menționează necesitatea renovării clădirilor, sporirea eficienței energetice a grilei, facilitarea transportului electric în dauna celui tradițional și chiar stabilirea unui cadru legislativ care să permită impunerea unor taxe de mediu.

**Totul pare a se rezuma, în ultimă instanță, la procentul din energia utilizată la nivel național, provenită din surse regenerabile. România și-a propus să atingă pragul de 30% până în 2030, în timp ce Comisia Europeană este convinsă ca potențialul procentual este mai apropiat de 35%. Există așadar, încurajări ferme din partea Comisiei de a lua măsuri legislative concrete, de a stabili intervale de timp clare, de a prioritiza mai evident anumite proiecte și de a se folosi de mecanisme precum Mecanismul European 10d, în vederea atingerii unor obiective mai ambițioase.**

**Surse:** *Lexology, Renew, Romania-Insider, RenewablesNow*

**Foto:** *Raconteur, Renew, BalkanGreenEnergyNews*

## Ghiduri care contribuie la dezvoltarea urbană din România

de Matei Idu

Publicat pe 30 noiembrie 2020



**UrbanizeHub vă prezintă, prin acest articol, 3 ghiduri care vizează îmbunătățiri inovatoare pentru viața orașelor din România. Primul se concentrează asupra refacerii promenadei din Constanța, al doilea privește reamenajarea curților școlilor, iar cel de-al treilea are de a face cu infrastructura turistică din Mamaia.**

Proiectul care se concentrează asupra promenadei din Constanța a fost gândit de Aurel Basuc și Adrian Țuțuianu și implică conceptul de **platformă verde** și își propune reamenajarea și echiparea acestei platforme verzi în zona Plajei Modern și în zona Portului Turistic. Spațiul este neamenajat și destructurat în

momentul de față, nu dispune de zone de odihnă, zone acoperite sau mobilier urban. Zona neatractivă și chiar nesigură de acum poate fi transformată prin echiparea și valorificarea potențialului uriaș și printr-o abordare concentrată în jurul pietonului.

Zona ar avea mult de câștigat de pe urma generării unor noi căi de acces, alături de spații de odihnă, spații de joacă pentru copii, alei diverse, cafenele, puncte de informare, hărți interactive, spații de închiriat biciclete, trotinete, scutere etc. **Câștigul atât social cât și economic** ar fi unul evident pentru comunitate, având în vedere potențialul zonei. Mai mult, un alt efect ar fi, în ultimă instanță, creșterea calității vieții pentru locuitorii orașului.

Păstrând natura spațiului de platformă verde, precum și identitatea locului, se propune reactivarea și valorificarea spațiului verde existent prin crearea de legături continue și funcțiuni la nivelul spațiului public. Valorificarea platformei verzi actuale se poate face doar prin prezența și din utilizarea acestuia de către oameni. Un spațiu întrebuințat de oameni capătă valoare intrinsecă.



PERSPECTIVA PLAJA MODERN



**Al doilea ghid este unul de reamenajare și utilare a spațiilor din curțile școlilor** și vizează, în mod concret, propuneri efective de amenajare pentru 16 curți de școli din București și Cluj-Napoca. Se propune extinderea spațiilor verzi, echiparea curților cu terenuri multisport, zone de relaxare acoperite și iluminarea tuturor spațiilor exterioare, de exemplu.

Diferențele care există între zonele rurale și cele urbane sunt de asemenea abordate de această propunere, într-un mod exhaustiv, la fel cum este și conexiunea dintre aceste spații și fenomenul

încălzirii globale sau al schimbărilor climatice. Bineînțeles, locul de joacă are de a face și cu dezvoltarea personală a copilului, iar în funcție de bugetul alocat, propunerea vine cu diferite tipuri concrete de intervenții posibile asupra curților.

Există așadar lipsuri în curțile școlilor, zone de sport învechite, spații verzi de cele mai multe ori neîntreținute sau care sunt gândite fără a ține cont de nevoile copiilor. Copiii se joacă în pauze, dar nu se bucură de ceea ce ar putea însemna curtea școlii, susține echipa de elaborare a propunerii, formată din Adrian Țuțianu, Aurel Basuc, Cristian Danciu și Adriana Maria Popa.





Cel de-al treilea ghid este unul de **echipare și dezvoltare**, concentrat pe **infrastructura de turism** din stațiunea Mamaia. Propunerea elaborată de Adrian Țuțuianu, Aurel Basuc, Cristian Danciu, Mihaela Pușnava și Teodor Manea scoate în evidență probleme legate de spații urbane cu o atractivitate turistică deosebit de scăzută. Fiind o atracție turistică importantă, zona are nevoie de creșterea atractivității spațiului public, de dotări publice diverse, spații verzi amenajate, etc.

Ghidul propune numeroase **sugestii de îmbunătățire a infrastructurii, identificând puncte clare în regenerarea urbană** și scoțând în evidență și modalitățile prin care propunerile aduse pot fi implementate. Sugestiile vizează stații de autobuz, spații verzi, semnalistică, parcuri, pontoane și multe altele. Ghidul se remarcă prin fezabilitatea propunerilor sugerate, menținând mereu un echilibru între situația actuală a unui punct urban clar și modul în care acesta poate fi îmbunătățit, dar se remarcă și prin implicarea unui fundament teoretic de principii în regenerarea urbană.



**Dacă doriți să intrați în posesia acestor Ghiduri sau a altor materiale ce țin de dezvoltarea SMART și sustenabilă a orașelor din România, vă rugăm să vă abonați la newsletterul nostru pentru a rămâne conectați cu comunitatea noastră. Intră pe [www.urbanizehub.ro](http://www.urbanizehub.ro) și introdu mailul tău pentru a rămâne informat. Vino alături de noi să modelăm viitorul orașelor împreună.**

## Energie și mașini electrice – iepurele și broasca țestoasă

de Matei Idu

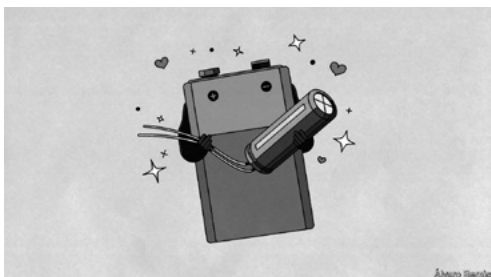
Publicat pe 7 decembrie 2020



**O tehnologie care să folosească puterea bateriilor și super-condensatoarelor poate da mașinilor electrice ceea ce le lipsește în momentul de față. Reticența consumatorilor față de tehnologia mașinilor electrice este una evidentă azi, dar această nouă tehnologie le poate face mai performante, mai accesibile și mai de dorit pentru publicul larg.**

Există deja vehicule electrice care folosesc tehnologia și se bazează nu doar pe o baterie pentru a oferi motorului puterea necesară, ci și pe o sursă secundară de energie, o piesă denumită super-condensator (sau super-capacitor). Bateria reprezintă o sursă care alimentează motorul în mod constant cu energie, iar super-condensatorul este capabil să elibereze în mod rapid o cantitate mare de energie.

Mai mult, **super-condensatoarele pot fi încărcate mult mai repede**, lucru care reprezintă un alt beneficiu deosebit de important, mai ales pentru sistemele de frânare recuperativă. Totuși, **bateria poate stoca mult mai multă energie** față de super-condensator. Având în vedere aceste avantaje și dezavantaje, inginerii lumii au încercat să creeze un **sistem hibrid** care să exploateze capacitatea de scurtă durată a super-condensatoarelor, dar care să folosească și puterea bateriei clasice.



Recent, compania **NAWATechnologies** din Franța a anunțat că a creat un astfel de sistem care poate dubla "rața" actuală a mașinilor electrice, permițând șoferilor să le conducă aproximativ **o mie de kilometri cu o singură încărcare**. Mai mult, compania anunță că reîncărcarea până la 80% din capacitatea maximă se poate face în doar 5 minute.

Bineînțeles, rămân încă multe probleme, legate în primul rând de felul în care energia este stocată de cele două piese – electricitate statică în cazul condensatorului și substanțe reactive în cazul bateriei. Totodată, rămâne de văzut dacă acest mecanism hibrid de stocare va putea să depășească **performanțele bateriile Li-ion convenționale**.

Alte avantaje ale tehnologiei sunt menținerea performanțelor și după încărcări repetate, impactul mai mic asupra mediului decât bateriile Li-ion și absența metalelor rare din compoziție. **Totuși, frica cu privire la autonomia mașinilor, durata de încărcare și costul total îi face pe oameni să nu bage mâna în portofel încă.**

*Surse: TheEconomist, Automarket*

*Foto: TheEconomist, WorldofRenewables*

## Acordul European Green City

de Laura Ticu

Publicat pe 6 aprilie 2021



**Acordul european ne atrage atenția asupra orașelor și zonelor urbane ale Europei. O mare parte din succesul acestui acord va fi determinat de orașele europene, de la Helsinki la Atena, de la Lisabona până la Praga. Orașele vor fi esențiale în realizarea obiectivelor acordului, iar consensul actual arată că dezvoltarea lor implică și o îmbunătățire a calității vieții. În momentul de față, peste 65% din emisiile de CO2 provin din orașe, unde se produce și 85% din PIB-ul Uniunii Europene. Orașele prezintă provocări actuale, dar reprezintă, în aceeași măsură oportunități ce pot fi valorificate. Va putea UE să devină neutră din punct de vedere climatic până în 2050 fără ele?**



Schimbările climatice reprezintă, cu siguranță, cea mai mare provocare din epoca noastră, iar pandemia continuă să sublinieze importanța unui viitor durabil. În timpul pandemiei, urbanizarea nu pare să încetinească la nivel global. **Acoperind doar 3% din suprafața Pământului, sistemele metropolitane găzduiesc în prezent 55% din populație.** Orașele sunt de asemenea, responsabile pentru aproximativ 60% din emisiile de gaze cu efect de seră, 70% din deșeurile solide și absorb aproximativ 70% din energia produsă la nivel global. Pentru a lupta într-un mod eficient împotriva schimbărilor climatice, avem nevoie de sisteme urbane mai sustenabile. **Acordul vizează acțiuni concrete pentru atingerea unei economii circulare care să reducă poluarea și să fie benefică biodiversității.**



### Care sunt obiectivele orașelor europene mai durabile?

Uniunea Europeană își propune să reducă emisiile cu 55% până în 2030. Totuși, multe dintre centrele urbane ale Europei au luat problema în propriile mâini și au propus inițiative inovatoare. **Helsinki**, de exemplu, își propune să devină oraș neutru din punct de vedere al carbonului prin reducerea cu 80% a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2035. **Stockholm** își propune să elimine combustibilii fosili până în 2040, iar **Copenhaga** ilustrează importanța unei tranziții în aprovizionarea cu energie. **Alte orașe europene oferă soluții**

**locale inovatoare care reduc efectele schimbărilor climatice și abordează probleme conexe.** Noua abordare a gestionării apei în **Madrid**, conceptul de *sponge city* implementat la **Berlin**, coridoarele verzi în **Utrecht** și planul de ploaie propus de **Paris** sunt doar câteva inițiative urbane remarcabile.

### Care este impactul pandemiei asupra Acordului European Green City?

În ciuda crizei actuale generalizate, administrațiile orașelor au profitat de moment și au propus schimbări pozitive. **Milano** a stimulat o extindere la nivelul întregului oraș pentru ciclism și pentru mersul pe jos. **Florența** și-a sporit capacitatea sistemului de tramvaie, precum și siguranța acestui sistem de transport. **Budapesta** și-a promovat în mod activ multitudinea de zone verzi mai puțin cunoscute, încercând să evite aglomerația. Mai mult, **Amsterdam** și **Bruxelles** promovează economia de tip *doughnut*, un model economic pentru o dezvoltare sustenabilă. Pentru a vă familiariza cu acest concept, puteți urmări acest video.

**Acordul Green City** a fost lansat recent în cadrul evenimentului European Week of Regions and Cities. Cele peste 20 de orașe semnatare s-au angajat astfel să sporească nivelul de calitate a aerului, să reducă poluarea și să promoveze zonele urbane verzi. Rolul orașelor în dezvoltarea continentului este unul evident, iar modul în care această implicare și colaborare trebuie să aibă loc ia formă prin astfel de proiecte și acorduri. Pentru a cunoaște condițiile de eligibilitate în semnarea acordului și pentru mai multe detalii legate de activitatea proiectului, vă invităm să vizitați [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu).

**Surse:** ISPI, SwitchtoGreen, European-Commission

**Sursă foto:** miasta.pl, Living-architecture-monitor

# Clasamentul eficienței împotriva poluării – România

de Laura Ticu

Publicat pe 23 aprilie 2021



**Poluarea aerului este o preocupare a Uniunii Europene, care ține de sănătatea publică, mai ales în zonele urbane, deoarece aerul nepoluat este vital pentru calitatea vieții și starea de bine a populației. De asemenea, gestionarea calității aerului reprezintă o provocare comună pentru majoritatea orașelor europene, deoarece expunerea populației la niveluri ridicate de poluare a aerului poate duce la cele mai mari costuri aferente sănătății.**

În momentul actual, sectorul transporturilor are o contribuție de aproximativ 40-50% la emisiile totale de NOx și cu 10 până la 15% la emisiile de PM (particule în suspensie). Astfel, ponderea actuală a transportului în concentrațiile ambientale de NO2 este estimată, în medie la 50%, existând, de asemenea, diferențe majore între regiuni și orașe.

Astfel, în urma unui studiu efectuat de Uniunea Europeană, privind efectele poluării asupra țărilor europene, **în România s-ar înregistra cea mai gravă situație.** Astfel s-a ajuns la concluzia că fiecare al cincilea deces ar putea fi pus pe seama factorilor de mediu. În timp ce autoritățile locale din România nu iau încă suficiente măsuri pentru combaterea poluării la nivel local, 29.000 de români mor anual din cauza efectelor poluării.



Astfel, în ultimii 2 ani, **Observatorul Român de Sănătate** a decis să analizeze activitatea autorităților locale din cele mai mari cincisprezece orașe din România, precum și **acțiunile concrete** efectuate de acestea cu scopul reducerii poluării aerului. ORS reprezintă o organizație non-guvernamentală, care are ca misiune contribuirea la îmbunătățirea serviciilor de sănătate din România și estul Europei. Acesta se ocupă cu desfășurarea studiilor de cercetare privind activitatea acestor servicii, integrând de asemenea, evidențele disponibile privind teme de interes, **cu scopul elaborării unor politici de sănătate coerente și eficiente.**

Astfel, Clasamentul realizat de Organizația Română de Sănătate a fost efectuat în contextul celui mai recent studiu CE DELFT. Acesta din urmă analizează efectele măsurilor aferente politicii de transport în orașe și modul în care acestea afectează calitatea aerului. **În prezent, niciuna dintre marile primării din România nu a reușit acumularea a jumătate din scorul maxim posibil acordat. Cu toate acestea, primăriile care acționează cel mai decis și sunt implicate activ în direcția reducerii poluării sunt Brașov, Galați și Cluj-Napoca.** Însă efortul depus de acestea nu este suficient pentru reducerea poluării aerului, ci este nevoie de implicarea tuturor orașelor din România pentru ca această provocare să fie realizabilă. Din păcate, foarte puține orașe sunt preocupate de reducerea poluării și de efectele acesteia asupra sănătății locuitorilor.

CLASAMENTUL EFICIENȚEI ÎMPOTRIVA POLUĂRII	ORAȘ	NOTĂ	STARE
1.	BRAȘOV	4,8/10	★★★★★☆☆☆☆
2.	GALAȚI	4,7/10	★★★★★☆☆☆☆
3.	CLUJ-NAPOCA	4,6/10	★★★★★☆☆☆☆
4.	IAȘI	4,5/10	★★★★★☆☆☆☆
5.	ORADEA	4,2/10	★★★★★☆☆☆☆
6.	BUCUREȘTI	4,1/10	★★★★★☆☆☆☆
7.	TIMIȘOARA	3,9/10	★★★★★☆☆☆☆
8.	ARAD	3,9/10	★★★★★☆☆☆☆
9.	PLOIEȘTI	3,8/10	★★★★★☆☆☆☆
10.	CRAIOVA	3,7/10	★★★★★☆☆☆☆
11.	PITEȘTI	3,6/10	★★★★★☆☆☆☆
12.	SIBIU	3,2/10	★★★★★☆☆☆☆
13.	BRĂILA	2,9/10	★★★★★☆☆☆☆
14.	BACĂU	2,3/10	★★★★★☆☆☆☆
15.	CONSTANȚA	1,3/10	★★★★★☆☆☆☆



Analiza efectuată cu scopul realizării clasamentului eficienței împotriva poluării se bazează pe o grilă de evaluare ce cuprinde 20 de indicatori organizați în 5 Domenii, astfel:

### 1. Intervenții economice pentru reducerea poluării aerului (25% din scor)

- Stimulente financiare pentru renunțarea la mașinile vechi
- Taxă de congestie/aglomerație în zonele cu trafic intens

- Taxe de parcare crescute pentru centrul orașului
- Reduceri/bonusuri pentru tranziția la mersul cu bicicleta
- Reduceri/bonusuri pentru tranziția la transportul în comun

### 2. Intervenții administrative pentru reducerea poluării aerului (25% din scor)

- Introducerea de zone cu emisii scăzute, unde au acces doar vehicule care respectă standarde ridicate de poluare
- Reglementări locale specifice pentru zonele de construcții
- Achiziții publice de autobuze electrice în ultimii doi ani
- Achiziții publice de tramvaie/troleibuze în ultimii doi ani
- Achiziții publice de autobuze diesel în ultimii doi ani (punctaj negativ)

### 3. Intervenții comportamentale pentru reducerea poluării aerului (10% din scor)

- Introducerea de programe de bike sharing sau car sharing
- Campanii de comunicare cu privire la calitatea aerului în ultimii 2 ani

### 4. Infrastructură care face posibilă reducerea poluării aerului (20% din scor)

- Piste de biciclete
- Parcuri și zone verzi
- Rețea de tramvaie/troleibuze
- Număr de stații de tramvai/troleibuze

### 5. Indicatori direcți de poluare a aerului (20% din scor)

- Depășiri peste valoarea limită anuală a PM10 (40 µg/m3) în 2020

- Depășiri peste valoarea limită anuală a NO<sub>2</sub> și NO<sub>x</sub> (40 μg/m<sup>3</sup>) în 2020
- Număr de mașini diesel înregistrate în 2020 / 1.000 de locuitori / județ
- Număr de autobuze diesel înregistrate în 2020 / 1.000 de locuitori / județ



#### DATE ÎNGRIJORĂTOARE ÎN URMA STUDIULUI

- 29.230 de români mor anual din cauza afecțiunilor provocate de poluare
- România se află pe locul 7 la nivel european în ceea ce privește numărul deceselor premature cauzate de poluare la mia de locuitori.
- Poluarea omoară de 15 ori mai mulți români decât accidentele rutiere.
- România se află pe locul 15 în topul celor mai poluate țări din Europa, conformul Raportului Mondial despre Calitatea Aerului din 2020.
- La nivel european, România are cele mai ridicate costuri sociale anuale pe cap de locuitor din cauza poluării (€1.810).

- **Bucureștiul** este orașul european cu cele mai mari costuri sociale pe cap de locuitor din cauza impactului poluării aerului asupra sănătății, astfel **fiecare bucureștean pierde anual €3.004 din cauza poluării.**

În concluzie, pentru a face față acestei provocări cât mai rapid și pentru a combate efectele devastatoare ale poluării aerului asupra sănătății cetățenilor, **Observatorul Român de Sănătate recomandă autorităților locale implicate în acest proces, implementarea cât mai rapidă a următoarelor măsuri:**

- Încurajarea utilizării modurilor active de transport, precum bicicletele sau vehiculele electrice.
- Stabilirea unor zone cu emisii scăzute, unde au acces doar vehicule care respectă standarde ridicate de poluare.
- Scutiri de taxe pentru mașinile care poluează puțin (exemple Belgia sau Franța).
- Modernizarea transportului public în comun prin scoaterea din circuit a vehiculelor vechi și achiziționarea celor care nu poluează.
- Interzicerea folosirii motoarelor diesel în interiorul orașului (exemple Atena, Bruxelles, Berlin, Madrid, Paris).

**Surse:** ORS, ORS2, ORS3, FB, DW

**Foto:** EUObserver, AdobeStock, ORS, Euranetplus



# Ecuția europeană pentru viitor: un sistem economic nou, sustenabil și de durată! Miliarde de euro vor merge spre tranziția verde

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 25 octombrie 2021



**UrbanTalks Brașov a fost urmărit și la Bruxelles! Europarlamentarii Siegfried Mureșan și Nicu Ștefănuță au avut intervenții în care au precizat rolul pe care Uniunea Europeană îl va juca în schimbarea modelului economic în unul sustenabil, verde și neutru din punct de vedere climatic. Totuși, cu mari oportunități vin și mari sacrificii. Ce se întâmplă dacă România pierde trenul verde?**

Uniunea Europeană este tot mai conștientă de pericolul pe care încălzirea globală îl reprezintă. Combaterea schimbărilor de climă, îmbunătățirea eficienței energetice, reducerea poluării și reducerea emisiilor de dioxid de carbon sunt unele dintre principalele priorități pentru următorii ani. Siegfried Mureșan a spus că mandatul dat de cetățenii care au ieșit la vot și au ales partide pro-europene și-au exprimat îngrijorarea față de un viitor afectat puternic de schimbările climatice. Printre votanți s-au remarcat tinerii care au cerut Uniunii un rol mai pronunțat în combaterea efectelor poluării și au cerut ca tranziția spre o economie verde să fie prioritară.

*„Succesul sau eșecul tranziției spre o economie verde ține de finanțarea ei, noi de la nivelul UE putem contribui, dar nu putem face singuri totul. Am decis că 30% din toate fondurile europene care vor fi alocate în următorii ani vor merge în proiecte care au o contribuție pozitivă asupra mediului înconjurător. Avem două mari categorii de fonduri europene. În primul rând, bugetul tradițional al Uniunii Europene, aproximativ 1100 miliarde euro pentru următorii șapte ani, din care România va primi 45-46 miliarde euro. Vorbim de o alocare de 25% pentru proiecte care au o influență pozitivă asupra mediului înconjurător, ne propunem să ajungem la 30% până la finalul exercițiului bugetar în 2027. Pentru a atinge 30%, am stabilit că din cea de a doua mare categorie de fonduri europene, din mecanismul Facilitatea Europeană de Redresare și Reziliență, 37% să meargă către proiecte ce au o influență pozitivă asupra mediului înconjurător. Dar, evident, aceste fonduri nu sunt suficiente. Pentru a realiza obiectivele necesare tranziției spre o economie verde, necesarul de finanțare este mult mai mare, este între 250 și 400 de miliarde de euro pe an la nivelul întregii Uniuni Europene. Este nevoie ca și banii publici de la nivel național, local, bugetele consiliilor județene în România să prevadă contribuții importante în acest domeniu și să mobilizăm domeniul privat”, a precizat Siegfried Mureșan.*

Nicu Ștefănuță este europarlamentar în comisia pentru buget și în cea pentru mediu. În intervenția la UrbanTalks Brașov, alesul românilor în Parlamentul European a vorbit despre șansa istorică

pe care o avem datorită finanțării alocate pentru mediu, dar și despre pericolul pe care status quo-ul îl prezintă în caz în care nu ne folosim la maximum de oportunitatea pe care o avem.

„Europa duce această luptă epocală nu doar pentru un nou proiect de mediu ecologic, ci eu zic pentru un nou sistem economic de durată, pentru un viitor sustenabil. Cine nu vede ecuația aceasta nu înțelege ce se întâmplă în lume pe moment. Subiectul orașelor verzi este unul foarte drag mie pentru că orașele sunt cele care dețin atât puterea economică, cât și concentrarea populației. Am văzut date statistice care spuneau că poluarea generată de orașe poate avea efecte mult mai grave și mult mai dure asupra oamenilor decât întreaga pandemie prin care trecem. Mi se pare foarte important ca toate aceste schimbări politice majore la nivel european să fie conectate cu realitatea de la noi. Eu, în lupta pentru noul Green Deal, am spus mereu că deceniul 2020-2030 este un deceniu al investițiilor sustenabile, care inevitabil vor genera emisii de gaze cu efect de seră și aceste investiții trebuie făcute în așa fel încât după 2030 noi să gândim cum fac statele nordice, care au deja niște investiții care le permit acum să speculeze asupra unor politici care pentru noi ar fi dure. Vă dau un exemplu. Pentru mine este extrem de important ca valul de renovare să se petreacă cât mai repede pentru că în paralel cu fondurile alocate pentru valul de renovare există modificări de politici publice, cum este cea pentru Emission Trading System, care va taxa clădirile care sunt ineficiente din punct de vedere termic, inclusiv cele private și cele publice. Dacă noi, ca țară, nu gândim înainte obligațiile noastre de reducere de emisii și aceste politici care vin peste noi, cum este ETS, noi pierdem o oportunitate istorică. Nici nu ne dăm seama cât putem să câștigăm pe de o parte, dar și să pierdem dacă nu suntem atenți”, a explicat Nicu Ștefănuță.

## Urban Talks: Cum devin orașele mici sustenabile și verzi?

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 4 noiembrie 2021



**Ce investiții se fac în orașele turistice și ce se întâmplă dacă un oraș nu are neapărat un potențial turistic? La UrbanTalks Live am discutat despre investiții și tranziție verde, turism și comunitate, viitor și planuri pentru Sinaia, Techirghiol, Beclean și Băilești.**

Orașele cu nume sonore în zona turismului românesc au făcut investiții în această direcție economică. Totuși, există riscul de a trece interesele cetățenilor pe plan secund și astfel ca orașul să le devină străin celor care sunt acolo permanent, nu doar în sezoanele de vacanță. Sinaia a înțeles cum să echilibreze turismul

cu bunăstarea oamenilor. Din 2010, locuințele sociale au montate sisteme de încălzire a apei pe bază de energie solară, spitalul se încălzește prin aceeași metodă și, în curând printr-un proiect de 10 milioane de euro, școlile vor fi eficientizate energetic. O altă investiție legată de zona de eficientizare energetică este iluminarea zonei centrale prin GPS în funcție de mai mulți factori, cum ar fi numărul de mașini sau pietoni. În cazul în care apare vreo defecțiune, aceasta este semnalizată imediat pe tabletă.

Sinaia este un oraș care înțelege că mersul pe jos este bun atât pentru sănătate, cât și pentru mediul înconjurător. Din acest motiv, sunt în plan de construcție mai multe pasarele pietonale suspendate care să conecteze inima orașului de zona dinspre București. La capitolul trafic, Sinaia a interzis ca mașinile peste 3.5 tone să poată intra în oraș fără autorizație și există un sistem de supraveghere video care atenționează momentul în care o astfel de mașină a intrat în oraș, dacă a fost sau nu plătită taxa de drum și dacă au fost efectuate parcări în zone ilegale. În aceste situații, agenții poliției locale sunt sesizați imediat.

*„Am interzis tranziția în centrul orașului, chiar și transportul comun,, cel județean, nu mai oprește în oraș, doar pe varianta ocolitoare de unde ca cei care doresc să meargă în centru să folosească transportul în comun.*

*Pe de altă parte, am implementat un proiect de 5,5 milioane de euro, se numește EcoBus, prin care am schimbat întreaga flotă de autobuze a orașului. S-a încheiat licitația anul trecut, chiar zilele următoare se împlinește un an de când autobuzele hibrid circulă prin oraș. Nu am cumpărat doar autobuze, am cumpărat un sistem integrat. Autobuzele fac un management al traficului să vadă care traseu este mai eficient, numără călătorii cu o precizie de 98%, fiecare călător își poate cumpăra biletul din stație, din autobuz cu telefonul sau cu cardul. Avem această politică locală de a încuraja oamenii să meargă cu mijloacele de transport în comun și mai puțin cu mașinile pentru că locurile de parcare sunt insuficiente și zona centrală s-a aglomerat foarte mult. Un alt proiect pe care l-am câștigat și care urmează să fie implementat este Park&Ride, realizarea unei parcări supraetajate la intrare în oraș,*

*unde oamenii își pot lăsa mașinile și de acolo pot pleca cu bicicletele, trotinetele electrice sau cu transportul ecologic. După cum știți, Sinaia este un oraș de munte, un oraș unde urci și cobori ca să ajungi în zona centrală din diverse cartiere din oraș. De aceea, urmează să înceapă licitația pentru construirea unor pasarele pietonale suspendate care vor lega cartierele din partea de sud a orașului de centru. Dacă acum faci 20 de minute pe jos până în centru, când vor fi finalizate oamenii vor putea face traseul în 5 minute, pe jos sau cu bicicleta”, a precizat Vlad Oprea, primarul orașului Sinaia.*



Un alt oraș cu un potențial balnear imens este Techirghiol. Locuitorii se bucură de un aer curat datorită suprafeței peste media europeană a spațiului verde pe cap de locuitor, dar resimt tranziția spre energiile verzi și prin alte moduri. Printre investițiile la capitolul eficientizare energetică se clasează și cea de la Liceul Teoretic Emil Racoviță, unde elevii se încălzeau pe cărbuni înainte ca totul să fie modernizat. Legat de lumină, este important de menționat că lămpile de sodiu au fost înlocuite cu cele cu tehnologii moderne și, ca atare, a scăzut factura la lumină. Primarul are planuri mari pentru comunitatea sa, urmând ca orașul să fie legat de Eforie printr-o pistă de biciclete și o promenadă.



Techirghiol

„Ca prioritate, mi-am dorit atragerea de investitori în zona balneară, dar orice investitor care vine din privat își dorește infrastructură.

Primordial pentru mine a fost depunerea de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii, mă refer la apă, canalizare, asfalt, iluminat public, proiecte care sunt în implementare. Bineînțeles, am atins și zona de eficiență energetică pentru că ne-am axat și pe axele de finanțare deschise în acel moment. Techirghiolul are privilegiul de a avea 36 mp spațiu verde per cap de locuitor, suntem foarte mult peste media europeană motiv pentru care și zona aceasta fiind la un nivel de bun a fost tratată pe plan secundar. Zona de infrastructură a fost tratată cu prioritate. Dar, nu am dat-o la o parte. Am reușit să depunem proiecte, unul este deja finalizat. Se numește Îmbunătățirea mediului urban prin transformarea unui teren neutilizat în grădini publică. Este un proiect foarte frumos, deja finalizat, un teren degradat a luat înfățișarea unei grădini publice. Proiectul a avut o valoare mai mică, de 1 milion de lei, dar care se află în interiorul stațiunii și de acest lucru beneficiază locuitorii orașului Techirghiol [...] În acest moment, căutăm să ne adaptăm ghidurilor care încă nu au apărut și probabil că vom vorbi la momentul respectiv, ghiduri vizavi

de următorul exercițiu de finanțare. Pregătim mai multe proiecte în valoare de 150 milioane de lei, proiecte care vor merge în zona de reducere a dioxidului de carbon prin continuarea proiectelor de piste de biciclete. Deja avem o pistă de 1,5 km pe faleză lacului. Venim cu proiecte pentru a lungi aceste piste, dar și cu un proiect comun cu orașul Eforie pentru a uni aceste stațiuni prin pista de bicicletă și o promenadă. Toate aceste proiecte pe care le vom implementa în următorii ani vor face ca orașul nostru să fie o stațiune modernă, cochetă și, de ce nu, să fim mândri că avem această stațiune pusă undeva pe harta stațiunilor balneare din Europa”, a explicat Iulian Soceanu, primarul orașului Techirghiol.

Nicolae Moldovan, primarul orașului Beclean, ne-a povestit la UrbanTalks despre planul de mobilitate pentru viitorul urbei. Beclean are transportul public 100% electric, 15 km de pistă de bicicletă și are în plan să creeze zone de agrement noi prin finanțare europeană.

„Drumul Gării din Beclean este primul proiect de mobilitate pe care l-am implementat, însemnând achiziția de autobuze electrice. Suntem prima localitate cu transport public local 100% electric. Pentru asta, am achiziționat în primă fază opt autobuze electrice de un anumit nivel de confortare. Este pentru noi toți o mare satisfacție că am reușit, punând la punct și infrastructura. Dincolo de transportul public electric, am reușit deja să implementăm 15 km de pistă de bicicletă. [...] Dacă o să vizitați orașul Beclean, veți vedea că este la nivelul la care trebuie să ajungă orice administrație. Dacă mergem mai departe, vom vedea un proiect recreativ, Legacy l-am numit noi, care va avea servicii gratuite recreative, cu bășine de înot, cu sală de gimnastică, yoga pentru oameni de o anumită categorie socială care nu își permit să meargă într-o astfel de locație. [...] Vreau să subliniez aportul Băncii Mondiale, la proiectul turistic pe care l-am avut cu Băile Figa. În 2009, am avut posibilitatea prin Banca Mondială, să putem asigura necesitățile stațiunii care se afla la 10 km de toate utilitățile”, spune Nicolae Moldovan





Beclean

Problemele orașelor mici și mijlocii care nu au prea multe facilități turistice a fost abordată de Costel Pistrițu, primarul Băileștiului. Orașul a reușit să-și creeze un pol de dezvoltare care are misiunea de a opri exodul tinerilor către orașele mari sau către reședințele de județ. Schimbările din oraș sunt cel mai bine resimțite de băileșteni. Dacă au avut până în 1989 transport în comun, după care s-a sistat, acum orașul încurajează transportul public prin achiziția autobuzelor electrice, plasarea bicicletelor electrice în stații și crearea unui sistem integrat de ticketing.

„Suntem singurii, cel puțin ca primar eu am fost al doilea după primarul Craiovei, care am reușit să facem un pol urban funcțional de creștere. Vă sfătuiesc să faceți lucrul acesta și să concurăm cu municipiile reședință de județ pentru că între ele și noi s-a format un hău atât de mare din cauza migrației tinerilor, care s-a făcut zi de zi, clipă de clipă, către municipiile de județ. Noi, am rămas ca o zonă izolată. Dacă nu vom reuși să dezvoltăm administrativ partea aceasta de zonă și să concurăm, nu vom putea să facem nimic. [...] Ce pot să vă spun despre Municipiul Băilești? Suntem printre primii din regiunea noastră care ne-am implicat în accesarea de fonduri europene. De regulă, este foarte greu pentru orașele care nu au turism

sau acces spre zone de turism. În afară de zaibăr și Amza Pellea nimic cunoscut la Băilești, dar prin ceea ce am făcut cred că am reușit să ridicăm lucrurile. Drept urmare, în primul exercițiu financiar 2014-2020, Municipiul Băilești a semnat primul contract de finanțare înaintea Consiliilor Județene ale celor cinci județe. Un proiect destul de mare, peste 9 milioane de lei, este vorba de Axa 5.2 Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, unde noi am reușit să dezvoltăm o zonă de peste opt hectare unde s-au realizat terenuri de sport multifuncționale, gazon, arbori, iluminat, sistem inteligent de irigare. Cum zicea Amza Pellea: dacă printr-un oraș trece o apă este capitală europeană. [...]. Tot municipiul a fost modernizat cu peste 2000 de stâlpi de iluminat. Există un ambient deosebit prin modernizarea acestui iluminat, care are și un sistem de supraveghere video cu un dispecerat comun care prevede atât transportul public cât și partea de supraveghere video. [...] Facilitatea cu iluminatul public ne-a redus factura electrică cu 60%, însă m-a durut foarte tare că nu am fost eligibili în primul exercițiu 2007-2013 să ne facem și câmpuri fotovoltaice unde costurile noastre să fie zero”, a explicat Costel Pistrițu.



Băilești

# PNRR, o șansă pentru dezvoltarea orașelor inteligente emoționale

de Sanda Nicola

Publicat pe 9 noiembrie 2021

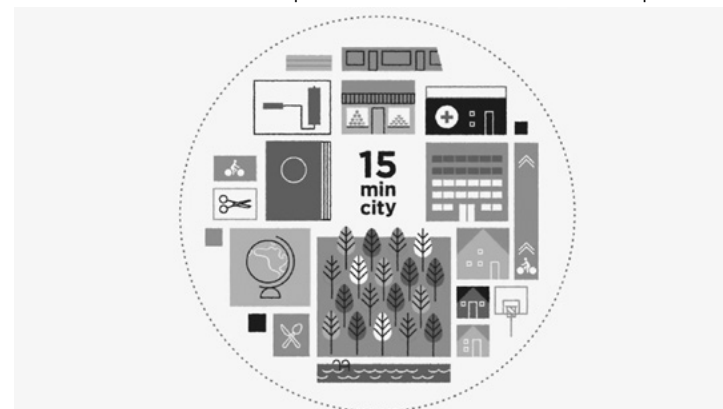


Prin Planul Național de Redresare și Reziliență, România va primi 29,2 miliarde de euro -14,2 miliarde sub formă de granturi și 15 miliarde sub formă de împrumuturi. Teoretic, putem folosi banii pentru orice. Practic, vor fi finanțate doar proiectele care contribuie la reducerea amprentei de carbon și care oferă mai multă justețe spațială în fiecare comunitate. Nu, PNRR nu ar trebui să fie pentru construcția de autostrăzi dar, în cazul României, Comisia Europeană a înțeles că fără scoaterea din izolare a unor comunități, prin interconectare rutieră, nu poate fi vorba nici de dezvoltare durabilă. Și, atunci, Comisia a zis "da, dar să fie autostrăzi verzi". De altfel, cuvintele cheie din discursul Ursulei von der Layen, pe care ar fi bine să nu ne facem că nu le-am auzit, sunt: "**verde**" și "**generațiile viitoare**". Pe românește,

avem bani de investiții, dar suntem obligați să construim pe baze sustenabile, cu obiectivul clar de a le lăsa copiilor noștri orașe în care să aibă un stil de viață sănătos și incluziv. Eu le zic "**orașe inteligente emoționale**", dar pot foarte bine să fie și sate.

## Orașele inteligente emoționale

În orașul care nu e doar "**smart**", ci și inteligent emoțional, conceptul de "**well-being**" stă la baza deciziilor administrației, iar ceea ce se construiește se face pentru cetățeni, nu în dauna lor. Este uimitor faptul că psihologia, disciplina cea mai preocupată de comportamentul uman și de bunăstarea emoțională, a fost aproape absentă până recent din gândirea, politica și practica regenerării urbane. Însă am observat că se dezvoltă tot mai mult o aripă de cercetare a efectelor orașului disfuncțional asupra psihicului. "**Urban malaise**" i se pune în literatura științifică, se referă la stările de rău provocate de situațiile stresante cu care ne confruntăm zilnic, șoferi și pietoni deopotrivă, și nu, nu trece cu medicamente, ci doar cu planificare urbană făcută cu cap.



Orașul inteligent emoțional optimizează problemele de mobilitate, dar se concentrează mult mai mult pe accesibilitate, ținând cont că starea generală de bine a individului e favorizată de mișcarea în aer liber, expunerea la lumină naturală și socializare. Arhitecții și urbanistii preocupați de acest subiect au găsit soluția: "**orașul sfertului de oră**". Acest curent, din ce în ce mai popular inclusiv printre arhitecți și urbanisti români, prevede ca regenerarea urbană

să faciliteze accesul cetățeanului la toate serviciile de care ar avea nevoie, în cel mult 15 minute de mers pe jos sau cu bicicleta. O astfel de amenajare teritorială ar face ca aproape de casa fiecăruia dintre noi să existe parcuri mari cu diverse spații de joacă, creșă, școală primară și gimnazială, liceu, policlinică, secție de poliție, magazin alimentar, piața de legume și fructe, galerie comercială, zonă de *leisure* cu restaurante, cafenele, terase, o bibliotecă, sală de sport, sală de spectacole, coafor, curățătorie chimică, florărie, farmacie etc. Conceptul îi aparține expertului în orașe inteligente Carlos Moreno, profesor de urbanism la Pantheon-Sorbonne, iar primarul Parisului, Anne Hidalgo, și-a asumat viziunea acestuia când și-a propus să demareze transformarea ecologică a orașului.



Acest model de planificare urbană conduce, evident, la o distribuție mai echitabilă de bunuri, servicii și oportunități, însă are și alte virtuți și ar merita o dezbatere mai amplă. Cu atât mai mult cu cât, veți vedea, principiile sale sunt perfect compatibile cu obiectivele PNRR și cu cele ale Mecanismului pentru Tranziție Justă. O parte din banii pentru Planul Național de Redresare și Reziliență vor veni din Fondul pentru Tranziția Justă, care finanțează programe menite să producă acele transformări de practici societale impuse de schimbările climatice și prevăzute în Pactul Verde (Green Deal). Dacă planurile noastre nu întrunesc aceste condiții, atunci nu pupăm banii, în ciuda faptului că suntem nominalizați între marii beneficiari ai acestor alocări bugetare. **E esențial, așadar, să**

**ne astâmpărăm un pic entuziasmul că "vin banii!" și să ne gândim bine la ce înseamnă tranziția justă, în ce măsură ne constrânge și ce șanse de dezvoltare ne așterne înaintea.**

### Tranziția justă și vocabularul ei criptat

Prevederile Green Deal obligă statele, companiile, comunitățile regionale și locale să treacă prin transformări sociale care ar putea fi dificil de gestionat. Așa s-a născut nevoia de "**tranziție justă**", ca o garanție că bunăstarea socială și economică a comunităților va fi protejată când se face trecerea la un alt model economic. Strategiile de dezvoltare trebuie elaborate prin democrație participativă, adică prin consultarea tuturor părților interesate, numite cel mai adesea „**stakeholders**”. Tranziția de succes ar trebui să aducă mai multă democrație, mai multe "**locuri de muncă verzi**", adică în industrii nepoluante, și mai multă "**reziliență**". Dacă rezistența, cu care e confundată uneori, înseamnă să stai drept și să înduri o situație cauzatoare de stres fără să i te opui, reziliența presupune să te îndoi cu flexibilitatea unui copac în bătaia vântului, fără să te lași doborât, și să revii la poziția inițială mai puternic și mai încrezător.

Omenirea a mai trecut în istoria ei prin transformări socio-economice, însă diferența majoră între tranziția justă și revoluțiile industriale anterioare este intenționalitatea. Transformările de acum sunt orientate către o viziune predefinită asupra unei societăți în care fiecare cetățean este "**stakeholder**" când vine vorba despre cum va arăta locul în care trăiește și este încurajat să își revendice dreptul de a trăi sănătos și de a nu fi marginalizat. Planul Național de Redresare și Reziliență aduce României șanse istorice de modernizare dar, pentru a profita cu adevărat de aceste oportunități, e nevoie de guvernanză pro activă la toate nivelurile – național, regional, local, și de un management care să direcționeze tranziția spre rezultate atractive din punct de vedere social și, obligatoriu, durabile din punct de vedere ecologic.

*Articol apărut și în Smart City Magazine.*

**Foto articol:** EuroNews, CarlosMoreno, YesMagazine

## Brașovul caută calea de scăpare din epoca mașinii

Articol realizat de către un contributor UrbanizeHub

Publicat pe 26 noiembrie 2021



**Perceput drept o destinație de vacanță, Brașovul a început să sufere de pe urma traficului auto intens care începe să producă angoase, nicidecum relaxare. Cum poate fi rezolvată problema traficului auto din oraș?**

În vacanțe și în weekend-uri, zona centrală este aglomerată de turiștii care caută un loc de parcare, iar în timpul săptămânii de părinții care își duc sau își iau copiii de la școală. „Eu chiar locuiesc în zonă și sunt afectată direct de situație. În ultimii ani, traficul a crescut exponențial, se stă foarte mult în mașină, durează foarte mult să străbați orașul de la un capăt la altul și începi să ai senzația aceea de oraș metropolitan, cum e Bucureștiul. A fost studentă și acolo și știu cum

e situația, iar uneori am senzația că sunt în București”, spune Maria Monica Luca, doctorand în urbanism. Recent, tânăra a participat la un hackaton organizat de Urbanize Hub la Brașov, cu sprijinul Comisiei Europene. Scopul acestuia? Să îi provoace pe tineri să se gândească la soluții la provocările pe care le întâmpină locuitorii orașului. Echipa din care a făcut parte Maria Monica, *Mobilității cu zâmbete*, care a obținut și un premiu, a considerat că una din cele mai mari probleme ale Brașovului este cea a traficului.

### „Există în oraș o cultură a mișcării”

„Nu doar că sunt multe mașini în zona centrală istorică, dar aceste mașini se și învârt mult timp aici, încercând să vâneze un loc”, spune tânăra. Propunerea echipei sale a fost instituirea unei taxe care să descurajeze accesul în zona centrală istorică. În paralel cu crearea de parcaje de unde să poți lua bicicleta, cu crearea de noduri intermodale și cu încurajarea transportului alternativ. „Nu poți să restricționezi fără să oferi o alternativă. În zonă ar putea avea acces liber doar cei care stau în zonă, mașinile de salvare, poliție etc, în timp ce ceilalți locuitori ar putea primi un număr limitat de intrări gratuite”, arată Maria Monica Luca. Doctoranda în urbanism crede că, dacă li s-ar oferi contextul potrivit, brașovenii ar renunța destul de ușor la mașină. „Există în oraș o cultură a mișcării, oamenii sunt activi, le place să se plimbe, să facă drumeții pe munte”, explică ea.





### **Brașovul este al treilea cel mai poluat mare oraș din țară**

George Boroda, consilier local al orașului Brașov, a decis să participe la hackaton-ul Urbanize hub pentru a putea intra în legătură cu tinerii care au idei pentru oraș. Membru în Comisia pentru organizarea și dezvoltarea urbanistică, amenajarea teritoriului, realizarea lucrărilor publice și conservarea monumentelor istorice și de arhitectură, rezervații naturale și protecția și refacerea mediului înconjurător, George Boroda a făcut înainte parte din societatea civilă, fiind preocupat de calitatea aerului pe care îl respiră brașovenii. Conform măsurătorilor, Brașovul este al treilea cel mai poluat mare oraș din țară. „Eu sunt inginer automatist și mi-a fost destul de ușor să înțeleg tehnic motivele pentru care am ajuns să fim al treilea cel mai poluat oraș mare din România. Acum vreo 4 sau 5 ani am avut o primă întâlnire cu Allen Coliban și povestea cum a instalat un prim senzor care face parte din rețeaua locală de senzori și a că are niște date care deja arătau foarte rău. Datele erau susținute și de cele din rețeaua națională de monitorizare a calității aerului. Așa că am zis: Hai să găsim o soluție. Dacă reușim să le mărim rezoluția prin număr vom avea o imagine chiar și dinamică a modului în care Brașovul e poluat. Am preluat acest demers, am vorbit cu oricine am putut să vorbesc, am încercat să finanțăm extinderea acestei rețele de senzori, inclusiv în societatea civilă ca să ne ajute să interpretăm aceste date și acum există și un soft care interpretează în mod dinamic datele”, spune George Boroda.

### **Traficul auto, între marile surse de poluare**

Potrivit lui, în Brașov există trei mari surse de poluare, care sunt, în ordine, industria, traficul auto și încălzirea. „Chiar dacă, din punct de vedere cantitativ, Brașovul nu e atât de poluat ca alte orașe, există un handicap geografic, reieșit din faptul că ne aflăm într-o depresiune și această depresiune suferă de fenomenul inversiunii termice. Atunci când acest fenomen are loc deasupra unei depresiuni, orașul se ventilează mult mai greu”, explică consilierul.

Reducerea traficului auto ar avea un impact nu doar asupra calității aerului, ci și asupra calității vieții locuitorilor în general. Soluția la această problemă nu poate fi reprezentată însă de taxare, spune el. De-a lungul timpului, deși au fost colectate taxe de la poluatori, acestea nu s-au întors în proiecte care să crească calitatea vieții oamenilor.



**„După 3 decenii de automobilizare națională, ne dăm seama că, în arealuri mici, automobilizarea nu e confortabilă și nu e utilă”**

„Taxarea nu e atât de eficientă, modalitatea asta de a restricționa nu este neapărat cea mai bună. Dar trebuie să găsim acele soluții prin care costul decontat al fiecărui individ să i se întoarcă. Să ajungă înapoi la el. Mie îmi place foarte mult să fiu pieton și am încercat de-a lungul timpului tot felul de experimente care să-mi valideze opiniile legate de felul în care trebuie să ne deplasăm prin oraș. Și de foarte multe ori am ajuns mai repede pe jos decât folosind autoturismul personal. Dacă restricționezi accesul auto și pietonul va avea de câștigat. Noi suntem victimele politicilor publice care au fost aplicate până acum și încercăm să schimbăm direcția. După 3 decenii de automobilizare națională, ne dăm seama că în arealuri mici automobilizarea nu e confortabilă și nu e utilă”, a declarat George Boroda.

Potrivit consilierului, în acest moment trebuie făcută o alegere între sănătatea oamenilor și mașini, iar aceasta ar trebui să se reflecte în infrastructură. „Deja biciclistul nu e confortabil cu infrastructură actuală, pietonii la fel, sunt bombardați cu zgomote și poluare. O administrație ar trebui să pună în balanță nu categorii de oameni, ci felul în care aceștia se deplasează. Într-o zi, poți fi pieton, poți fi biciclist, poți fi șofer. E treaba ta ce alegi și nu e normal să introducem oameni în categorii. Dar este obligatoriu ca cele 3 moduri de deplasare plus transportul public să fie în mod egal la fel de confortabile”.

**„În momentul în care începi să aloci în mod corect spațiu, obții rezultate”**

Cum se poate rezolva situația?

„În primul rând ar trebui să alocăm spațiu. În momentul în care începi să aloci în mod corect spațiu, obții rezultate. Din păcate, aproape tot spațiul public e alocat transportului cu mașina personală. Atunci când începi să faci piste de biciclete, zone dedicate pentru transportul în comun, zone pietonale. deja schimbi fața orașului. Schimbăm obiceiuri, schimbăm modul în care trăim. Nu putem să ne deplasăm toți în același timp cu mașina peste tot. Dacă am reușit să înțelegem asta, deja am făcut un mare pas în față. Până anul trecut nu a fost această intenție. Dar și înainte mulți cetățeni au cerut la primărie să se deplaseze în siguranță”, a afirmat George Boroda.

Deja, în societatea civilă sunt mulți oameni care se implică pentru a crește calitatea vieții locuitorilor Brașovului. „Datoria celor care au fost aleși este să-i asculte. De-a lungul timpului, am văzut de foarte multe ori lucrul ăsta: aleșii se urcă pe un pedestal și rămân acolo. Eu mi-am dorit dintotdeauna să mă implic spre a schimba lucrurile”, spune el.

**Maria Monica Luca și George Boroda au făcut parte din echipa câștigătoare a Brasov Urban Innovation Hackathon, Mobilizării cu zâmbete. Premiile au fost susținute de partenerii noștri de la NHOOD și de Asociația Română pentru Iluminat.**

## Cum clădim comunități împotriva schimbărilor climatice?

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 27 ianuarie 2022



UrbanizeHub continuă seria de discuții online despre cum clădim comunitate! La cea mai recentă emisiune ne-am concentrat pe comunitățile Climate KIC din România. Despre cum putem să ne unim împotriva schimbărilor climatice, care este ajutorul Uniunii Europene pentru combaterea încălzirii globale, ce se întâmplă cu orașele în tranziție de la o economie la alta, cum se implică mediul universitar și ce înseamnă un mediu de business verde am discutat cu Cristina Bădulescu, Delia Gligor, Daniel Matei, Georgiana Vieru și Adina Vințan.

Întâlnirea membrilor comunității Climate-KIC a început prin intervenția Cristinei Bădulescu, care ne-a spus cu ce se ocupă organizația pe care o coordonează. „Suntem un program care are mai multe sub-proiecte prin care încercăm să atingem punctele grele ale schimbărilor climatice prin eforturi diversificate, prin eforturi diverse pentru a câștiga timp și a face proiecte și activități diverse orientate către același scop și cu aceeași viziune. Există mai multe KIC-uri, noi primim finanțare de la EIT, Institutul European pentru Inovare și Tehnologie, care primește fonduri direct de la Comisia Europeană. Noi suntem KIC-ul de Climate, prezenți în România din 2014, dar de anul trecut am simțit nevoia creșterii comunității, să fim mai mulți parteneri diverși, cu activități complementare, dar cu aceeași dorință de a atenua schimbările climatice. De anul trecut suntem șase parteneri în acest hub [...] Noi avem componenta aceasta de capacity building și cred că munca dificilă este ca lumea să înțeleagă că trăim într-un sistem, ne afectăm unii pe alții și deciziile noastre au impact asupra altora. Odată ce înțelegem ce înseamnă un sistem și cum funcționează, putem lucra împreună pentru transformarea sistemelor. Cred că primul pas este înțelegerea faptului că transformarea este pe termen lung și doar dacă decidem împreună cum vrem să arate un loc peste douăzeci de ani, ne uităm în urmă și vedem care sunt pașii pentru a ajunge acolo. Cred că felul acesta de înțelegere poate să aducă pași constructivi. Schimbarea nu este ceva ușor și specific oamenilor”, ne-a povestit Cristina Bădulescu, Project Manager la Camera de Comerț, Industrie și Agricultură Timiș & Coordonator EIT Climate KIC RO Hub.



Pentru că una dintre armele împotriva schimbărilor climatice este educația, Delia Gligor, conferențiar doctor la Universitatea de Vest din Timișoara, ne-a vorbit despre cum folosește componenta de

mediu în cursurile pe care le predă. „EIT întotdeauna a pus în centrul tuturor triunghiul cunoașterii, acesta fiind reprezentat de universități, de mediul de business și de cercetare. Cred că resimțim din ce în ce mai tare aceste influențe negative pe care schimbările climatice le au. Aș spune că o componentă destul de importantă în a reuși a face ceva pe viitor este educația. Până să ajungem la economie, educația este foarte importantă din punctul meu de vedere. Îmi face o deosebită plăcere să spun că la nivelul Universității de Vest din Timișoara au fost identificate schimbări semnificative în acest sens. Pentru că astăzi cuvântul cheie este comunitate, am început în ultimii ani să dezvoltăm o comunitate a cadrelor didactice, a cercetătorilor, a studenților orientată în jurul acestui context de climă pentru că schimbarea ar trebui să înceapă de la nivelul fiecărui individ, de la propriile sale percepții și cunoștințe. Nu știu dacă este prea târziu, îndrăznesc să spun că este cam târziu să spun la nivelul României că este cam târziu să facem acest lucru, dar dacă ne uităm la contextul național cred că ar fi momentul oportun acum. Studenții mei sunt preocupați pentru că îi «ajut» să fie preocupați în acest sens. «Am furat» destul de multe metode și tehnici pe care le aplicăm la nivelul activităților desfășurate prin intermediul EIT Climate KIC și le implementez atât eu cât și colegii mei la nivelul activităților didactice, de curs, de seminar sau chiar extracurriculare. În acest fel îi împingem să fie preocupați de aceste aspecte. Poate ar fi important ca aceste activități să înceapă a fi desfășurate de la o vârstă destul de mică pentru ca fiecare potențial student să aibă contextul creat și să poată contribui la combaterea schimbării climatice cu un gest oricât de mic”, a spus Delia Gligor.



Daniel Matei a discutat problematica legată de impactul tranziției economice de la mentalitatea conform căreia profitul este rege la o economie în care considerăm succesul unei companii bazat pe cifra de afaceri, impactul social și sustenabilitate. „Antreprenoriatul rămâne la fel, dezvoltarea unui business de încadreață în aceeași termeni, însă ce se schimbă este felul în care ne gândim afacerile, obiectivele pe care ni le impunem și felul în care ne raportăm la utilizarea resurselor și consecințele unei afaceri. Poate acum câțiva zeci de ani principala metodă de a măsura succesul unei afaceri era impactul financiar al acelui business. Acum ne uităm la trei piloni. Ne uităm la impactul financiar, impactul social și impactul de mediu. Lucrăm pe trei paliere, zona de informare și educare atât a antreprenorilor cât și a consumatorilor, apoi partea de colaborare și participare, zona de hackathoane și ideathoane prin care încurajăm atât publicul larg cât și antreprenorii să vină cu soluții noi la probleme vechi, precum și partea de acceleratoare, așa cum este flagshipul nostru în Black Sea ClimAccelerator, un program de accelerare dedicat exclusiv start-upurilor verzi [...] Așa cum într-o comunitate ai nevoie de o diversitate de actori, și în ceea ce înseamnă tranziția justă și noua economie a unei zone avem nevoie de diversitate. S-au făcut de curând niște analize pe implementarea unor proiecte de fonduri pe businessuri în zone rurale și tocmai pentru că nu au fost criterii legate de diversitate s-a ajuns în situația în care în comune cu potențial turistic nu foarte mare să fie aprobate 10 businessuri de închiriat ATV-uri și 10 pentru închiriat biciclete. Sustenabilitatea economică a unui astfel de proiect va fi foarte scăzută. Se vor plăti niște salarii doi ani, se vor cumpăra niște produse și, doi ani mai târziu, iată-ne cu 200 de biciclete și 200 de ATV-uri de închiriat într-o zonă în care vin 200 de turiști pe an. De asta este foarte important să ne uităm și la viabilitatea economică a soluțiilor pe care le propunem. Este foarte important să ne asigurăm că această tranziție justă vine la pachet cu dimensiunea de mediu, dimensiunea socială și o dimensiune a sustenabilității economice. Nu putem asigura bunăstarea oamenilor dacă la sfârșitul zilei ei nu au un venit minim decent care să le asigure un trai minim decent”, a intervenit Daniel Matei, Business Development Manager la Impact Hub București.



Rubik Hub demonstrează de patru ani cum se poate clădi o comunitate de oameni cu o viziune și o dorință comună. Situat într-o locație de basm, echipa își propune să inspire, educe și să accelereze crearea de start-upuri cu potențial de succes global. „Noi, la Rubik Hub, suntem o mână de oameni care lucrăm de la poalele Muntelui Petricica din Piatra Neamț și suntem îndrăgostiți de locul acesta. Am început acum cinci ani activitatea, dorindu-ne să creăm o comunitate care să sprijine start-upurile să crească, să dezvolte sistemul antreprenorial din regiunea de Nord-Est și, de ce nu, la nivel de țară. Ne-am dat seama că nu o putem face singuri și am construit în mod organic o comunitate în jurul nostru pentru că ne-am dat seama că sunt mai mulți oameni care simt nevoia să crească acest sistem, dar în același timp noi suntem niște oameni îndrăgostiți de natură și mulți dintre colegii mei sunt oameni care s-au întors din diverse colțuri ale lumii sau ale țării tocmai pentru această nevoie de a se apropia de natură și a trăi acolo. Ne-am dat seama că schimbările climatice ajung la noi, ne afectează, și ne-am pus întrebarea ce putem face ca ai noștri copii să se poată bucura de ce noi avem azi. Atunci, am pus pe masă cele două instrumente cu care noi am lucrat și am văzut că sunt foarte valoroase: comunitatea și inovația. Astfel, în 2020 a luat naștere inițiativa The Climate Vertical prin care ne ducem către oameni, vedem care sunt provocările pe care le întâmpină din perspectiva schimbărilor climatice și construim împreună soluții. Discutăm de consumul mare și cantitatea de deșeuri pe care le aruncăm, nevoia de transport



alternativ și, în general, provocările pe care le întâmpinăm în România și la nivel global le întâmpinăm și în regiunea noastră. Credem că găsim problemele în comunitate și tot în comunitate găsim și resursele ca să le rezolvăm. Noi ne-am așteptat în programul de anul trecut să se înscrie 50 de soluții și au fost 200, asta înseamnă că avem cu ce lucra pornind de la firul ierbii”, ne-a vorbit Georgiana Vieru, community builder, despre ce se întâmplă în Piatra Neamț.



Din Valea Bistriței ajungem în Valea Jiului, unde Adina Vințan lucrează activ cu oamenii pentru a aduce transformarea reală de care comunitatea are nevoie. Zona are un real potențial turistic datorat cadrului natural superb care o înconjoară. Fondatoarea ONG-ului Valea Jiului Implicată ne-a vorbit despre coaliția formată împreună cu diverse organizații și grupuri civice, ce perspective sunt pentru comunitățile de acolo și cum vede tranziția justă. „Suntem 21 de organizații acum în Valea Jiului Implicată. Scopul acestei coaliții a fost tocmai de a întări comunitatea locală, de a consolida societatea civilă pentru că, așa cum se tot vorbește de tranziție justă, Valea Jiului a început această tranziție și, din păcate, nu a avut parte de o tranziție în adevăratul sens al cuvântului. Acum, cu Pactul Verde și cu oportunitățile care vin din nou înspre noi și care sunt oferite de Uniunea Europeană avem șansa să transformăm această tranziție în una echitabilă, în una bună pentru comunitățile noastre. Noi credem foarte mult în puterea fiecăruia dintre noi și credem că cu cât de implicăm mai mult cu atât rezultatul va fi mai bun pentru întreaga comunitate. Poate că schimbările climatice nu sunt așa de vizibile momentan pentru Valea Jiului, suntem înconjurați de parcuri naționale și suntem foarte norocoși din acest punct de vedere, dar ce este foarte important este să păstrăm ce avem, să fim conștienți de valorile și comoara naturală care ne înconjoară și să

avem grijă de ea pentru fiecare dintre noi în parte [...] Ce s-a făcut până acum în Valea Jiului: începem să stăm din ce în ce mai bine pe partea de planificare strategică. Din 2019 încoace, cu ajutorul Uniunii Europene, avem strategia pentru tranziție justă a Văii Jiului, planul județean de tranziție justă, am început să gândim proiecte și ce trebuie să facem acum este să ne punem pe treabă și să implementăm lucrurile la care toți am contribuit. Trebuie să ne gândim că rezultatele vor fi pe termen lung, însă cetățenii înțeleg foarte greu. Și ghidul acesta lansat recent de UrbanizeHub spune că oricât de puțin ar face fiecare dintre noi, lucrurile vor apărea. Avem rezultate mici pe termen scurt, care dau încredere cetățenilor că rezultatele mari și care o să se reflecte în calitatea vieții cetățenilor vor fi tot mai vizibile. Valea Jiului este cel mai frumos loc din lume, m-am întors acasă pentru că am posibilitatea să lucrez de oriunde și sunt cu atât mai fericită că sunt mai mulți care au ales să facă asta, dar întâlnesc și alte persoane din alte zone ale țării care lucrează remote de aici. Suntem o comunitate de peste 200.000 de locuitori, avem o universitate, suntem la două ore de cel mai apropiat aeroport, la o oră de autostradă și suntem în mijlocul naturii. Am încercat să creăm un brand ca Valea Jiului să fie o destinație pentru investitori și vrem să atragem investitori mai puțin pe industria grea și mai mult pe locurile de muncă cu valoare adăugată”, a spus Adina Vințan.



**Vă invităm să urmăriți pe larg întreaga discuție pe canalul nostru de Youtube. De asemenea, puteți citi ghidul nostru pe [www.urbanizehub.ro](http://www.urbanizehub.ro).**



# Care sunt cele 5 strategii prin care orașele pot reduce consumul de energie?

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 7 februarie 2022



**Rata de urbanizare este într-o continuă creștere și implică tot mai multe resurse pentru susținerea vieții la oraș. Există soluții prin care orașele pot să-și reducă amprenta de carbon. Noi am găsit cinci și le-am rezumat mai jos.**

Ne putem aștepta ca până în 2030 aproximativ 60% din populația lumii să trăiască în zone urbane. În termeni de consum energetic, cifrele se vor ridica la 81% din consumarea globală de energie electrică. Națiunile Unite sunt conștiente de cerințele pe care urbanizarea le impune alocării de resurse, motiv pentru care au inclus la punctul 11 din Obiectivele Dezvoltării Sustenabile (Sustainable Development Goals) transformarea orașelor și așezărilor în zone inclusive, reziliente și sustenabile. Un raport bazat pe adoptarea țintelor SDG de către orașe care s-a concentrat pe 167 de orașe din toată lumea arată că 77% au inclus țintele în planificarea urbană.

## Trenduri către transformare

Trendurile care impactează orașele pornesc de la planificarea verde până la servicii destinate incluziunii. Deși toate sunt esențiale, câteva tendințe care se concentrează pe provocările mari ale schimbărilor climatice și utilizarea tehnologiei digitale au potențialul de a consolida și susține obiectivele la nivel general. Mai jos avem strategiile care pot ajuta comunitățile urbane să pună bazele creării de orașe sustenabile.

### Clădirile și infrastructura

Clădirile sunt în prezent responsabile pentru 30% până la 40% din emisiile totale ale orașului. Pentru a atinge obiectivul de a menține creșterea temperaturii sub 1,5 grade Celsius până în 2050, emisiile de la clădiri trebuie să fie cu 80% până la 90% mai mici decât sunt în prezent. Clădirile vor trebui să profite la maximum de tehnologia digitală care poate îmbunătăți eficiența clădirilor, precum și să permită colectarea și partajarea datelor care pot fi utilizate pentru a dezvolta soluții durabile. Orașele ar trebui, de asemenea, să stimuleze și să acorde prioritate renovării, construcției și restaurării durabile pentru a asigura reducerea emisiilor de carbon și a încuraja utilizarea materialelor durabile.

### Mobilitate

Soluțiile inovatoare de mobilitate și planificare urbană ajută la crearea unui viitor urban convenabil, conectat, ușor de utilizat și durabil. COVID-19 a evidențiat această nevoie, cu cererea de mai multe spații pentru mers pe jos și cu bicicleta, care să permită distanța fizică, precum și lecția foarte reală că mai puține mașini pe șosea înseamnă o poluare și congestie mai reduse. Dar orașele trebuie să ia în considerare câțiva factori critici pentru a asigura o tranziție de succes către o mobilitate mai curată. Aceasta include înțelegerea complexității legate de mobilitate și găsirea unor modalități de gestionare a întregului sistem de transport, precum și investițiile în infrastructura necesară și adoptarea de noi tehnologii, cum ar fi vehiculele autonome.



### Inteligența artificială

O gamă tot mai mare de operațiuni ale orașelor pot fi efectuate și alimentate de automatizarea proceselor și inteligența artificială (AI), promovând atât eficiența operațională, cât și îmbunătățirea procesului decizional. De exemplu, asistenții de chat bazați pe inteligența artificială, care pot gestiona întrebări și sarcini simple pentru public, le pot oferi angajaților orașului mai mult timp pentru a se concentra pe furnizarea de servicii sociale și de mediu mai eficiente. Învățarea automată și gemenii digitali – replici dinamice ale activelor fizice ale unui oraș – pot fi utilizate în scopuri de planificare urbană, anticipând și măsurând impactul fiecărei decizii asupra mediului și a durabilității generale. Pentru a implementa cu succes, totuși, orașele trebuie să echilibreze IA cu protecția libertăților civile și să instituie măsuri care să creeze încrederea publicului în ceea ce privește utilizarea datelor cu caracter personal.

### Cybersecurity

Odată cu utilizarea sporită a tehnologiilor digitale, așa cum este descris mai sus, securitatea cibernetică și confidențialitatea datelor vor fi de o importanță capitală pentru orașe. Consecințele unui incident cibernetic sunt semnificative și s-ar putea extinde mult dincolo de pierderea de date pentru a include impactul financiar, încrederea socială redusă și serviciile și infrastructura orașului perturbate. Pentru a dezvolta reziliența critică pentru sistemele digitale complexe și integrate, orașele trebuie să dezvolte o abordare profesională, metodică și pe termen lung a securității

cibernetică. De asemenea, ar trebui să răspundă atacurilor răufăcătorilor bazându-se pe informațiile oferite de nenumăratele persoane și dispozitive conectate.



### Economie circulară

Deșeurile din orașe sunt un delict major atunci când vine vorba de durabilitate: în medie, o mașină este parcată mai mult de 90% din timp, un birou folosit doar 35-50% din timp. Treizeci la sută din alimente sunt risipite. Pentru a combate această risipă, orașele adoptă modele circulare bazate pe o circulație sănătoasă a resurselor și pe principiile de partajare, reutilizare și restaurare. Orașele pot încuraja o economie circulară finanțând investițiile în energia produsă local prin obligațiuni municipale și verzi sau oferind stimulente prin reglementări, cum ar fi tarifele pentru deșeurile nereciclabile.

**La nivelul Uniunii Europene, Misiunea 100 de Orașe Neutre Climatic până în 2030 încearcă să asiste administrațiile publice care ținesc reducerea emisiilor de carbon. România are oportunitatea de a accesa fonduri dedicate combaterii schimbărilor climatice și există deja orașe care aplică principiile de mai sus în proiectele pe care le desfășoară.**

*Sursă foto: The Smart City Journal, Fiaregion1, Techopedia*

**Ideile din acest articol au fost preluate din Forbes (Planning With A Purpose: Urban Transformation And Sustainability, de Miguel Eiras Antunes)**

# Copacii pot să salveze 43.000 de vieți în fiecare an

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 10 februarie 2022



**Spațiul verde este capital pentru sănătatea noastră mentală și generală, dar nu se bucură de importanța pe care o merită. Avem zeci de mii de vieți care ar putea fi salvate în fiecare an dacă am aplica niște principii simple, cum este regula 3-30-300.**

Dacă Europa ar construi mai multe parcuri, mii de oameni ar putea să fie salvați, o spun cercetătorii care au analizat peste 1000 de orașe de pe bătrânul continent. Ce au găsit, mai exact? Aproximativ 43.000 de decese care au loc anual pot fi evitate dacă orașele ar urma ghidurile care să permită accesul oamenilor în parcuri, păduri și lacuri. Este un fapt bine cunoscut că petrecutul timpului în spații verzi are beneficii pentru sănătatea mintală și reduce riscul problemelor cardiace. Cercetătorii au comparat expunerea cetățenilor la spațiul verde din diverse orașe și au tras o concluzie clară: mai mult verde înseamnă mai puține decese în rândul cetățenilor.

Organizația Mondială a Sănătății spune că fiecare casă nu ar trebui să fie mai departe de 300 de metri de un spațiu verde în mărime de minimum jumătate de hectar. Din nefericire, 62% dintre rezidenții orașelor nu se bucură de acest acces, mai ales cei din cartierele sărace. Trebuie să mai menționăm că 75% din populația Europei trăiește în orașe, într-o rată cu un trend ascendent care poate ajunge chiar și mai sus în următorii ani, motiv pentru care trebuie să ne gândim serios cum vom îmbina natura cu viața urbană.

Expertul în silvicultură, Cecil Konijnendijk, recomandă regula 3-30-300 pentru cei care planifică spațiile urbane. Fiecare cetățean ar trebui să vadă trei copaci din propria casă, 30% din cartiere să fie spații verzi și nimeni să nu trăiască la mai mult de 300 de metri de un parc. Copacii ne oferă chiar și prin simplul fapt că îi vedem o stare de bine. Pandemia ne-a demonstrat cât de mult înseamnă spațiul verde pentru sănătatea noastră mentală. Mergând la procentul de 30% pentru spații verzi, acesta are o semnificație colosală în privința răcoririi orașului, reducerii poluării aerului și fonice. Barcelona, Bristol și Seattle sunt doar câteva exemple de orașe care ținesc să ofere minimum 30% spațiu verde în fiecare cartier. În sfârșit, distanța de 300 de metri de cel mai apropiat parc poate fi înțeleasă și ca o plimbare de 10 minute care să aducă oamenii într-un loc destinat relaxării împreună cu ceilalți membri din comunitate.



**Informațiile au fost preluate din The Lancet**

**Sursă foto: Central Park**

## Mega-proiect de reconversie în Cluj-Napoca marca Iulius! Ce au în plan dezvoltatorii?

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 6 aprilie 2022



**Cluj-Napoca va fi destinația celui mai mare proiect de reconversie demarat de Iulius. Investiția de peste jumătate de miliard de euro a unei hale într-un spațiu dedicat artei și businessului are o componentă de consultare a cetățenilor cu privire la proiect și se va baza pe conceptul walkable city.**

Iulius este prezent în Cluj-Napoca de 15 ani, timp în care a fost martor al schimbărilor derulate în mediul local și a putut crea un plan pentru cel mai amplu proiect autohton de reconversie urbană. Ca urmare a unei investiții de peste 500 milioane euro, platforma industrială Carbochim va fi convertită într-o destinație

a orașului și un loc iubit de comunitate. După realizarea metroului din Cluj-Napoca, proiectul Iulius va fi al doilea cel mai important proiect din Transilvania.

Platforma Carbochim aparține celui mai mare producător de abrașive profesionale din România și are o suprafață de 14 hectare, dintre care cea utilizată pentru producție este de sub 30%. Având în vedere întinderea mare nevalorificată sau reziduală, fabrica va fi relocată în zona industrială a orașului în fosta hală Tricotaje Someșul. Aproximativ 5 milioane de euro vor fi investiți în relocarea, modernizarea și re tehnologizarea unității de producție, cu mențiunea foarte importantă că activitatea nu va fi întreruptă.

*„Ne dorim să redăm orașului o parte a sa, transformând platforma Carbochim într-un spațiu al întregii comunități. Investiția de reconversie a zonei industriale va fi de mare anvergură, aliniată strategiei generale de dezvoltare urbană a Clujului. Este un proiect gândit în prezent, dar și pentru generațiile următoare. Reprezintă viziunea noastră de a fi recunoscători trecutului, continuând activitatea industrială, dar și de a crea viitorul, printr-un proiect sustenabil și rezilient”, a declarat Iulian Dascălu, președintele companiei IULIUS.*

Implementarea proiectului va ține cont de bunele practici internaționale din domeniul integrării patrimoniului cultural-industrial. Astfel, două clădiri monument de pe platforma Carbochim vor fi convertite în spații culturale și de experiențe, cu scopul de a fi redade comunității. În premieră pentru România, proiectul Iulius este integrat unui spațiu independent dedicat artelor performative, ca parteneriat cu sectorul cultural. Așadar, hala va fi convertită într-un centru de live-arts gestionat de unele dintre cele mai importante organizații culturale și de festivaluri din Cluj-Napoca. Spațiul va putea fi folosit pentru concerte, teatru, dans contemporan, evenimente de modă, design și arte media. Pe lângă centrul de live-arts, va fi construit un amfiteatru și spații pentru evenimente în aer liber, o sală de teatru, cinematograful, cafenele cu tematică internațională și restaurante concept.





La nivel de facilități pentru afaceri, a doua clădire, Uzina fabricii, va fi transformată într-un spațiu care va reuni atât coworkingul cât și spații pilot de promovare a antreprenorilor, încurajarea talentelor și a inițiativelor locale. De menționat că suprafața de retail va fi cea mai mare din România, cu peste 115.000 mp închiriable și 23.000 mp de spații de birouri verzi inteligente care vor contribui la consolidarea prezenței locale a unor companii multinaționale.

Lulius va amenaja și o grădină de peste 4 hectare care va fi conectată printr-un traseu velo-pietonat cu Parcul Armătura și Parcul Feroviarilor. În total, vederea panoramică a zonei verzi va fi de 12 hectare. Totodată, malul râului Someș va fi reamenajat în porțiunea cuprinsă între Parcul Armătura și Podul Porțelanului pentru a deveni o zonă de agrement, cu facilități sportive în aer liber, care va fi în legătură cu proiectul prin pasarele pietonale.

La nivel de zonă rezidențială, noi locuințe (aflate în etapa de proiectare) orientate către Someș și către zonele integrate de parc și grădini sunt prevăzute în plan. „Locuințele vor fi realizate după principii care vizează calitatea vieții și sustenabilitatea, cu suprafețe generoase, peste standardele actuale ale pieței, fațade vitrate, terase

*individuale ample, care transferă atenția de la economia de spațiu la flexibilitate și îmbinarea activităților indoor-outdoor. Cei care vor locui aici vor petrece mai puțin timp în trafic și vor beneficia de mai mult confort, prin accesibilitatea la servicii, facilități, funcțiuni sociale și de entertainment, apropierea de natură, toate integrate în aceeași dezvoltare”, transmite Lulius.*

Dezvoltarea se axează pe deplasarea pietonală, implementând principiile „walkable city”, cu facilități de încurajare a transportului public. Parcarea subterană va avea o capacitate de 6000 de locuri și vor fi peste 3500 de spații pentru biciclete și stații de încărcare a mașinilor electrice. Investiția va fi realizată în parteneriat cu Atterbury Europe. Proiectul se află în fața de analiză, consultare și autorizare, demararea lucrărilor fiind estimată pentru începutul anului 2023.

**Un alt lucru foarte important este că lulius va ține cont de dorințele clujenilor printr-un proces de planificare consultativ. Comunitatea locală este invitată să-și spună părerea despre cum vede dezvoltată reconversia platformei industriale pe [www.partedincluj.ro](http://www.partedincluj.ro).**

**Sursă foto:** Lulius

## Cum devin orașele din România tot mai verzi

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 6 iunie 2022



**Suntem pe drumul cel bun, dar drumul rămâne unul lung. Orașele românești au înțeles că viitorul este verde și administrațiile publice cu viziune au început să construiască planurile de dezvoltare pe acest trend. În acest articol, ne-am uitat la câteva dintre municipiile reședință de județ care au derulat proiecte semnificative pentru ceea ce înseamnă tranziția verde, promovarea sustenabilității, trecerea către surse de energie regenerabile și educația cu privire la importanța protejării mediului.**

**Primăria Sectorului 1 București** a anunțat extinderea programului „Termoficare de la Soare”, care țintește ca încă 2000

de apartamente să beneficieze de încălzire din surse regenerabile. Astfel, bucureștenii își vor încălzi locuințele din surse verzi și vor avea acces la apă caldă din aceleași surse. Prima fază a programului a prevăzut 400 de apartamente dintr-un cartier al sectorului, dar planul este ca numărul să crească cu 8000 în 2023 și 10.000 în 2024. Proprietarii apartamentului vor plăti doar 10% din costul sistemului fotovoltaic, restul fiind cofinanțat de Primărie. Costul total pentru un apartament este de 3000 euro, dar există posibilitatea ca oamenii să achite acel cost în rate pe o perioadă de 10 ani, adică un maxim de 2 euro pe lună per apartament. Ansamblul de panouri va încărca pompele de căldură ce oferă apă caldă și energie termică și timp de opt luni pe an acest sistem generează necesarul fără emisii de gaze cu efect de seră.

**Primăria Sectorului 2 București** va fi un pionier în Europa datorită participării la programul „100 de orașe neutre-climatic până în 2030”. Sectorul 2, alături de Cluj-Napoca și Suceava, va beneficia de fonduri europene atribuite doar acestui program ținut să reducă emisiile de gaze cu efect de seră și realizării tranziției verzi. Astfel, cele trei orașe intră în echipa Misiunii creată de Comisia Europeană și beneficiază de transfer de know-how, consultanță și fondurile necesare derulării proiectelor cu impact de mediu. Este important de menționat că Sectorul 2 are pe 2022 cea mai mare sumă investită reabilitării termice din București. Alte inițiative verzi derulate de administrație se referă la crearea unei hărți a colectării deșeurilor, reabilitarea parcurilor și încurajarea micromobilității.

**Primăria Sectorului 6 București** s-a axat pe regenerarea urbană a spațiului din proximitatea unei linii de cale ferată dezafectată. Proiectului Liniei a adus împreună comunitatea prin procesul de co-design al viitorului parc de 25.000 mp. Lucrările deja au început, în primă fază fiind prevăzuți primii 5000 mp. Având în vedere lipsa spațiilor verzi și poluarea aerului de pe teritoriul sectorului, Proiectul Liniei este binevenit și parcul va funcționa ca o insulă urbană menită să reducă emisiile de gaze cu efect de seră.

**Alba Iulia** este membru al clubului select al comunităților sustenabile începând din 2021. Orașul folosește 99% din energia electrică din surse regenerabile, dintre care 96% din hidrocentrale, 2% din panouri solare și 1% eoliană. Recent, administrația publică a achiziționat 13 autobuze electrice și a depus proiect pentru încă 21.

**Arad** conduce de mai mulți ani topurile în privința spațiilor verzi, cu peste 1000 hectare împădurite. Recent, orașul a implementat un proiect pilot nemaivăzut în România, anume înverzirea liniilor de tramvai. Administrația publică depune eforturi continue pentru reabilitarea clădirilor și anveloparea blocurilor astfel încât să reducă emisiile de gaze cu efecte de seră și să respecte strategia pentru un oraș verde gândită încă din 2017.

**Bacău** va avea în viitorul apropiat o pistă de biciclete care va ajunge până la aeroport, complementat de un sistem inteligent al managementului traficului. Aceste două proiecte sunt menite să reducă utilizarea mașinii proprii și oferirea contextului ca cetățenii să se poată deplasa cu transportul în comun la standarde calitative.

**Brașov** este primul oraș din România care folosește 100% energie regenerabilă în toate cele 500 de puncte de consum din subordinea Primăriei. Cea mai mare parte din energie, aproximativ 99%, este produsă prin surse hidroenergetice, restul fiind biomasă. Instituțiile de învățământ, cele de cultură, administrative și punctele termice, piețele, parcurile multietajate, bazele sportive, iluminatul public și sistemul de semaforizare din oraș, energia electrică necesară domeniului schiabil, inclusiv sistemele de producere a zăpezii artificiale sunt alimentate cu ajutorul energiei verzi. Mai mult, orașul are o flotă de 51 de troleibuze electrice care, după aproximativ 2 milioane km, au redus deja poluarea cu 3.300 tone CO2 până în 10 ianuarie 2022.

**Bușău** semnează mai multe proiecte la capitolul orașe verzi.

pornind de la achiziționarea autobuzelor electrice, pietonizarea zonei centrale, reabilitarea parcurilor și a străzilor, dar de departe cel mai interesant și unic în România este „Școala circulară”. Clădirea de învățământ este alimentată electric prin panouri solare, apa meteorică este captată în trei bazine și utilizată pentru seră sau pentru uțul casnic după ce este tratată. Totodată, școala a fost prinsă într-un plan de modernizare astfel încât consumul energetic să fie cât mai mic.

**Cluj-Napoca** este un oraș campion la capitolul mobilitate verde. Aproximativ jumătate din flota totală de 370 de vehicule sunt electrice și 2/3 din flotă este formată din autoturisme noi. Până în 2026, municipalitatea și-a propus ca 100% din flotă să fie electrică. Pe lângă impactul pentru mediu, administrația s-a gândit și la sănătatea populației, motiv pentru care a instalat un aparat care contorizează câte genuflexiuni face un cetățean pentru ca în schimbul a 20 să îi fie oferit un bilet de transport gratuit. De asemenea, orașul și-a propus ca până în 2030 să planteze 100.000 de arbori. După cum am menționat mai sus, Cluj-Napoca va fi unul dintre cele 100 de orașe pioniere care ținesc să reducă la zero emisiile de gaze cu efecte de seră.

**Craiova** s-a implicat recent în regenerarea spațiului urban cu focus pe terenuri insalubre care urmează să devină parcuri cu promenadă și spații de joacă, precum și pe revitalizarea Parcului Cornițoiu. Orașul și-a lărgit flota de transport în comun cu 16 autobuze electrice și 20 de stații de încărcare, ceea ce arată interesul municipalității de a face pași concreți către tranziția verde.

**Drobeta Turnu-Severin** este unul dintre orașele cu cea mai înaltă calitate a aerului din România. Suprafața de spațiu verde per capita este de 40 mp, peste media europeană de 26 mp. Administrația publică și-a propus să investească în regenerarea suprafețelor de teren degradate pentru a oferi o mai bună calitate a vieții pentru cetățeni, fiind în mare parte vorba de parcuri.



Acțiune de plantare copaci Cluj-Napoca

**Iași** a desfășurat un proiect prin care cetățenii înscriși pe o platformă puteau adopta un copac. În momentul în care în cartierul sau zona selectate de ei copacul a fost plantat, aceștia primeau o notificare și copacul era introdus pe harta și în baza de date a primăriei. Proiectul menit să educe populația cu privire la importanța mediului este unul de bune practici, mai ales dacă sunt implicați și copiii.

**Oradea** a încheiat un parteneriat cu Norvegia prin care va crea un parc de panouri fotovoltaice care va alimenta stația de energie geotermală. Acest parc va fi amplasat în parcarea Polivalentei, cu panouri sub care vor putea parca mașinile. Aproximativ 80% din energia necesare stației va fi furnizată din sursa regenerabilă prin cele 1500 de panouri amplasate.

**Piatra Neamț** este un oraș care a înțeles importanța tranziției verzi și care încearcă să iasă din epoca mașinii. Una dintre soluțiile implementate este sistemul de bike sharing prin care au fost create 22 de stații cu 160 de biciclete care permit tranziția prin oraș într-un mod ecologic. Tot la Piatra Neamț a fost scos la licitație un proiect ce vizează 16 străzi din oraș care urmează să fie iluminate cu LED și controlate printr-un sistem inteligent care să prevină risipa și să reducă consumul energetic.

**Reșița** a început recent lucrările pentru modernizarea și reintroducerea tramvaiului. Totodată, administrația locală a anunțat că urmează să achiziționeze o serie de autobuze electrice care vor fi folosite pe rutele unde nu va circula tramvaiul. Deoarece consumul de energie electrică va crește, primarul orașului a anunțat pe scena UrbanTalks intenția de a crea un parc al panourilor fotovoltaice care să alimenteze orașul.

**Sibiu** a gândit o linie verde de transport public în centrul orașului pe care vor circula cinci minibuze electrice. Orașul și-a creat un brand de centru cultural, dar reușește să pună accent pe micromobilitate și păstrarea specificului local.

**Sfântu Gheorghe** sprijină de 10 ani asociațiile de locatari care vor să îngrijească spațiile verzi din jurul blocurilor. Arbuști, răsaduri, garduri vii sau bănci în valoare de până în 1500 lei pot fi solicitate către Primărie, care se obligă să cofinanțeze 80% din valoarea cererii, 20% fiind suportat de către proprietari. Anul acesta au fost depuse aproape 80 de cereri, ceea ce arată că nu este nevoie de sume uriașe ci doar de participarea comunității pentru a contribui la regenerarea urbană.

**Slatina** a înființat în trecut propria firmă care administrează zonele verzi și efectele se văd. Parcul Tineretului și Parul Eugen Ionescu sunt zone îndrăgite de oamenii care vor să se bucure de spațiul verde. Orașul a pus accent și pe zonele dintre blocuri, ceea ce a contribuit la creșterea metrilor pătrați de spațiu verde per capita.

**Suceava**, al treilea oraș pionier din cadrul Misiunii 100, a început munca pentru tranziția verde din timp. Flota de autobuze este aproape în totalitate electrică, suvenii au la dispoziție scutere și biciclete electrice pentru a se deplasa prin oraș, iluminatul public a fost modernizat în lămpi de tip LED, deșeurile sunt colectate după model finlandez prin platforme subterane și peste o sută de hectare sunt prevăzute să fie transformate în parcuri.





Biciclete puse la dispoziție cetățenilor din Piatra Neamț

**Faptul că avem trei orașe membre ale Misiunii 100 de orașe neutre-climatic până în 2030 este un semn bun pentru ceea ce înseamnă tranziția și viitorul sustenabil. Există contexte pentru ca toate zonele urbane din România să poată accesa fonduri pentru proiecte cu impact real pe mediu, însă pentru acest lucru este nevoie atât de eficiența administrației publice cât și de implicarea cetățenilor. Nu trebuie să uităm că mediul înconjurător este foarte mult influențat de obiceiurile fiecăruia dintre noi și cu toții jucăm un rol în sănătatea orașelor noastre.**

**Împreună conturăm viitorul orașelor!**

*Sursă foto: BrașovulTău, MonitorulCluj, RealitateaMedia, CNB*