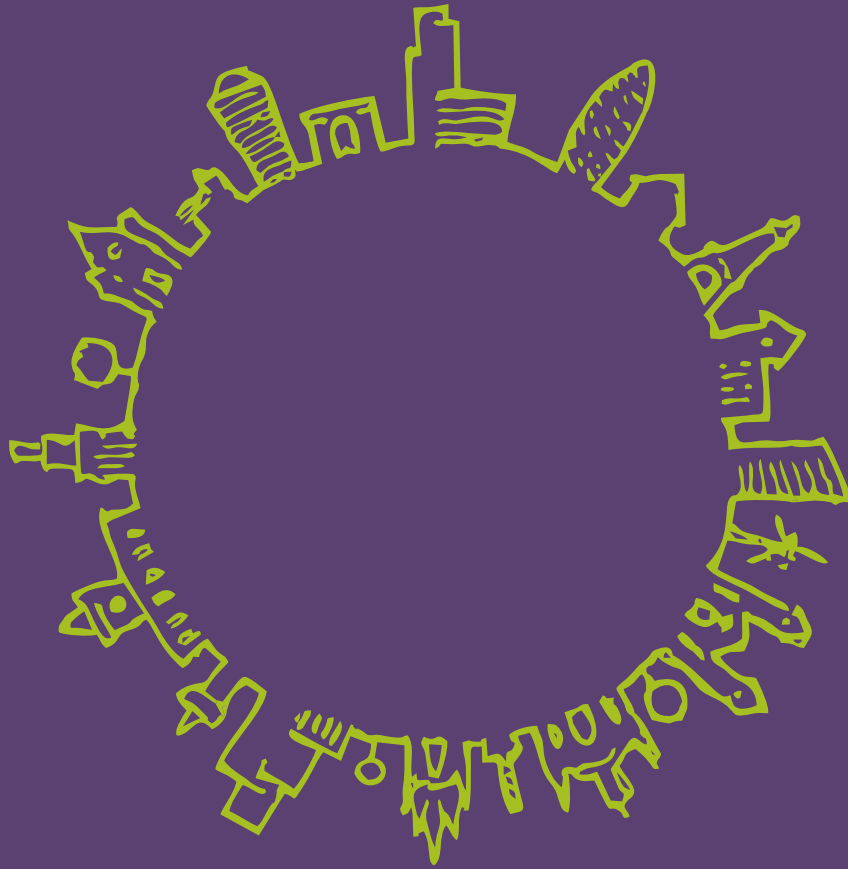


Editori: Alex Bojneagu și Dan Silva



# 5 ani de urbanizehub în 5 volume

Volumul 5  
PROIECTE ȘI ORAȘE



ISBN 978-973-0-36728-7

Reșița 2022

Editori: Alex Bojneagu și Dan Silva

**Cinci ani de  
UrbanizeHub  
în cinci volume**

**Volumul 5  
PROIECTE ȘI ORAȘE**

Reșița 2022

## CUPRINS

Prefață/3
Proiectul Sharing Cities – gândire globală, acțiune locală/5
Yplan – cum au refăcut tinerii bucureșteni 4 spații publice/7
Petrila: Cum renaște un oraș post-industrial prin inițiative culturale/14
Arta stradală și spațiile sociale trăite: idei din Craiova/18
Proiect unic între orașele din Vest anunțat la Urban Talks/23
UrbanizeHub trimite la Viena 10 soluții de mobilitate urbană românești/27
Infrastructura verde-albastră – De ce avem nevoie de ea la scară largă?/32
Analiză: Cum pot orașele românești să inoveze?/37
Soluțiile de la Urban Mobility Lab Galați/44
„Orașul-șevalet”: Bune Practici din Sibiu pentru organizarea unui festival de artă stradală/47
Studiu – Ce își doresc administrația publică și societatea civilă de la orașe?/55
Cum pot orașele smart să aducă la 0 decese de pe drumurile publice/59
UrbanTalks: ONG-uri care fac orașe juste și incluzive/63
Ce înseamnă regenerarea urbană prin ochii investitorilor și ai comunității?/69
Cum pot orașele să faciliteze naveta?/77
Sectorul 2 București, Cluj-Napoca și Suceava alese de Comisia Europeană pentru misiunea 100 Green Cities/81
Grațian Mihăilescu despre „Cum să modelăm orașele din România”/88
Cum pot nomazii digitali și orașele să producă schimbare și calitatea vieții?/94
Cum pot mediul de business și administrația publică să construiască orașele viitorului?/98
Administrația și comunitatea vor modela împreună orașele viitorului/103

## PREFAȚĂ

Proiectele sunt punctul de intersecție al oportunității și inițiativei. Raportat la orașe, se poate spune că tot ceea ce se face într-un oraș este un proiect. Fie că vorbim despre cele la scară mare sau cele la scară mică, aceste idei aplicate la nivel local sau regional creează contexte pentru dezvoltare.

Ultimul volum al acestei serii este un amestec de proiecte și inițiative proprii și din spațiul european. Enumerăm câteva dintre lucrurile cu care ne mândrim, printre care faptul că am trimis 10 soluții de mobilitate urbană la HiReach în Viena pentru a fi introduse într-un program de accelerare de start-upuri, proiectul *People Shaping Cities for the People* prin care am obținut sprijinul DG Regio în organizarea a două hackathoane și două UrbanTalks și lansarea primei cărți dedicată orașelor din România, *Cum să modelăm orașele din România* de Grațian Mihăilescu. De menționat: nu trebuie să uităm nici că Alianța Vestului a fost anunțată pe scena UrbanTalks Timișoara. Anul 2022 marchează o victorie pentru trei orașe din România selectate să fie parte a Misiunii 100 de orașe neutre-climatic până în 2030. Noi ne-am asumat rolul de partener informat al Comisiei Europene, promovând inițiativa prin canalele noastre și oferind asistență unor orașe în procesul de aplicare. Vorbim în carte despre focusul unui oraș ca Sibiu pentru dezvoltarea sectorului cultural, eforturile depuse de Valea Jiului pentru regenerarea zonelor urbane, modele de bune practici despre cum putem atinge zero decese în accidentele de pe drumurile publice și cum poate administrația să lucreze cu mediul de business pentru modelarea viitorului orașelor.

După cum veți vedea, primul articol din acest volum este despre 'orașele far' și cum proiectele care urmau să fie implementate în ele trebuiau să atingă un anumit set de obiective. Ținând cont că București (Sectorul 2), Cluj-Napoca și Suceava sunt cele trei orașe far ale Misiunii Comisiei Europene, vom vedea și la noi în țară aceste tipuri de proiecte. Așadar, cunoscând comunitatea UrbanizeHub, vă invităm ca atunci când citiți să vă puneți întrebarea noastră preferată cu care începem majoritatea articolelor: „Cum ... ?”; și să vă gândiți dacă puteți gândi proiecte pentru propriile voastre comunități. Noi încercăm să vă inspirăm prin exemple de bune practici și să vă echipăm cu setul de concepte pentru viitor de care să țineți cont când meditați la ce ați vrea să faceți.

În încheiere, nu putem să vă urăm decât lectură plăcută! Sperăm să venim cu următoarea serie la 10 ani de UrbanizeHub (posibil în 10 volume). Până atunci, țineți aproape de UrbanizeHub, urmăriți-ne activitatea pe [www.urbanizehub.ro](http://www.urbanizehub.ro) și paginile noastre de Facebook/Instagram/LinkedIn. Vă dorim gânduri bune și să rămâneți cu gândul cu care am plecat la drum: **Împreună modelăm viitorul orașelor!**

Alex Bojneagu

## Proiectul Sharing Cities – gândire globală, acțiune locală

de Anca Alexe

Publicat pe 15 martie 2017



**Proiectul Sharing Cities este o platformă pentru o mai bună abordare comună a scopului de a face orașele inteligente o realitate. Prin încurajarea colaborării internaționale între industrii și orașe, proiectul încearcă să dezvolte soluții inteligente accesibile pentru orașe. Rezultatul va fi integrarea soluțiilor comerciale cu un potențial mare pe piață.**

Districtele demonstrative în orașele 'far' Lisabona, Londra și Milano vor implementa soluții digitale urbane replicabile și modele de colaborare. Aceste zone vor adapta clădirile, vor introduce servicii de mobilitate electrice, vor instala sisteme pentru administrarea energiei, stâlpi de iluminat inteligenți și o platformă urbană de sharing care se va conecta cu cetățenii.

Orașele 'pereche' Bordeaux, Burgas și Varșovia vor participa la dezvoltarea, validarea sau implementarea acestor modele.

Proiectul va servi drept bază de testare pentru noi modele de business digital, ceea ce va face ca orașele, industriile și cetățenii să poată colabora fără a ține cont de granițele geografice sau culturale.

Atenția va fi îndreptată către următoarele măsuri: schimbarea atitudinilor privind consumul de energie prin măsuri de eficiențizare și conservare; implementarea și testarea soluțiilor sustenabile de e-mobilitate; reducerea emisiilor poluante pentru aer și apă; creșterea ofertei de locuințe sociale accesibile prin noi construcții și adaptarea celor existente.

Prin aceste măsuri, proiectul va atinge cele 10 obiective:

1. Evaluarea cererii și dispunerea soluțiilor inteligente
2. Livrarea de modele inovatoare comune și replicabile
3. Atragerea investițiilor externe
4. Accelerarea adoptării soluțiilor pentru orașe inteligente
5. Proiecte pilot pentru districte eficiente din punct de vedere al consumului de energie
6. Orientarea permanentă a gândirii către surse locale de energie regenerabilă
7. Promovarea unor noi modele de e-mobilitate
8. Formarea de conexiuni de succes cu cetățenii
9. Exploatarea la maxim a datelor despre orașe
10. Cultivarea inovării la nivel local, crearea de noi afaceri și locuri de muncă

Aceste planuri ambițioase ridică și întrebări, cum ar fi: pot cele șase orașe să ajungă la aceste performanțe în cinci ani? Ca de obicei, progresul nu are loc automat. Însă aceste șase orașe au cele mai bune șanse de a reuși, atâta timp cât învață să lucreze împreună.

**Sursa și foto:** CityMetric, Sharing Cities

## Yplan – cum au refăcut tinerii bucureșteni 4 spații publice

de Matei Idu

Publicat pe 23 martie 2017



**Calitatea spațiilor publice reprezintă unul dintre criteriile care arată întârzierea orașelor României, în comparație cu cele din Vest. Spațiul public este un aspect esențial al oricărui oraș și ar trebui să acopere cel puțin 30% din aria totală, conform UN-Habitat. Mai mult, el are un rol central în succesul unor orașe deja celebre ca Barcelona, Copenhaga sau Berlin.**

În centrele urbane românești, spațiul public este deseori neglijat și este mai degrabă văzut ca un loc de parcare, fie că vorbim despre trotuare sau despre un mic spațiu verde. Bucureștiul nu este deloc

diferit – câteva parcuri și grădini sunt folosite de cetățeni, în timp ce altele astfel de spații publice sunt abandonate sau sunt folosite pentru transport. Spațiul public și-a recâștigat însă un loc pe agenda publică în ultimul timp, iar cele mai creative intervenții au rezultat din inițiative pornite de la arhitecți, proiectanți, designeri, antropologi, ONG-uri etc. Unele dintre aceste proiecte au fost chiar considerate ca finaliste în European Public Space Awards.

Yplan – Young Planners Initiative – se adresează nevoii de a redobândi spațiile publice ale Bucureștiului, dar și nevoii de implicare civică a tineretului și de educație urbană. Tineretul poate juca un rol important în dezvoltarea spațiului public și în clădirea unei comunități. Ei se pot implica în reabilitarea propriului cartier prin acțiuni directe (salubritatea unui astfel de spațiu) sau prin cererea unor spații îmbunătățite, de la administrația locală. Ei se pot asocia unor ONG-uri sau alte tipuri de proiecte sau, pe termen lung, pot studia astfel încât să devină proiectanți, arhitecți sau designeri.

Luând aceste lucruri în considerare, o echipă de proiectanți urbani și arhitecți elvețieni și români au decis să învețe și să conducă studenți de liceu, echipându-i cu cunoștințele și uneltele necesare intervențiilor în spații publice. Echipa a organizat prezentări, workshop-uri și dezbateri în nouă licee din București, iar, ca urmare, mai mulți elevi de liceu și studenți din cadrul Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” s-au alăturat proiectului Yplan. Grupul s-a implicat într-o serie de activități și workshop-uri, având ca țintă reproiectarea a opt spații publice – astfel, și studenții de liceu au putut să înțeleagă și să relice procesul de înviere a unui spațiu public abandonat.

Pentru a facilita procesul învățării, selecția celor opt locuri și ideea intervențiilor propriu-zise, s-au implementat două instrumente.

Primul este un ghid care explică procesul intervenției în spații publice și care răspunde la întrebări cu privire la importanța acestor spații, modul de planificare al intervenției, aspecte ale design-ului urban, modul de implicare al comunității și de a face față aspectelor legale și administrației locale. (link)

Al doilea este o platformă de crowdsourcing folosită pentru a puncta pe hartă spațiile publice abandonate din București cu un potențial ridicat pentru intervenții. **Yplan Geoblog** a fost de asemenea folosit pentru a alege locațiile propunerilor.

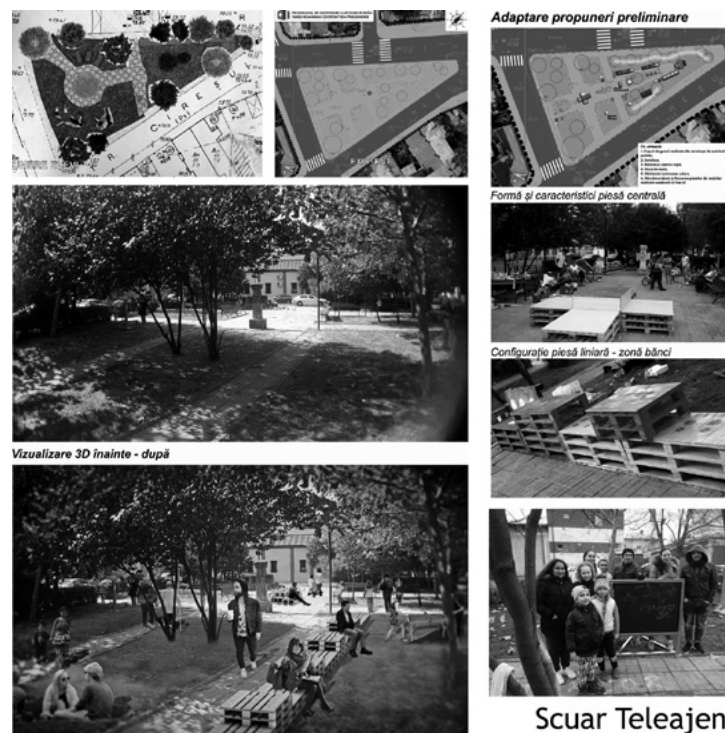
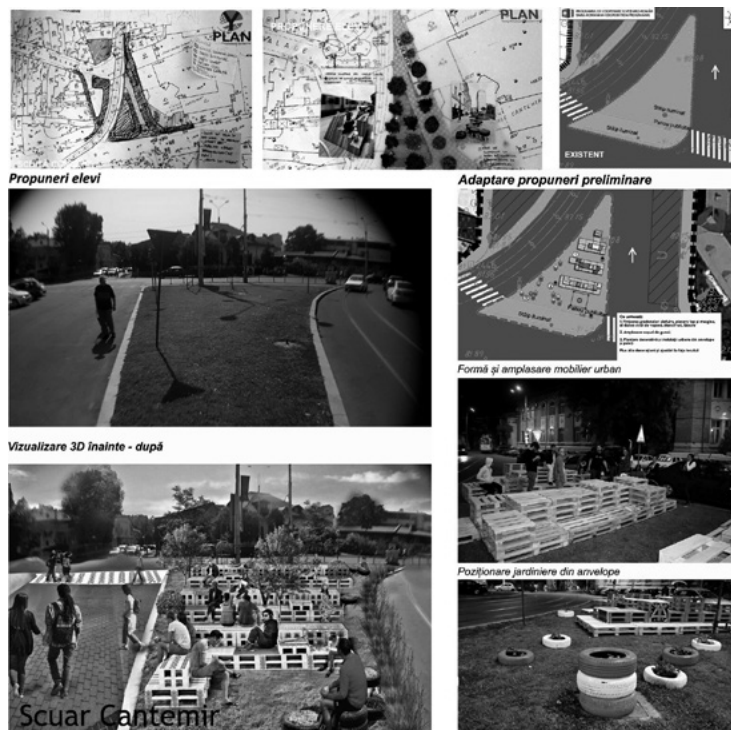


În primul proiect Yplan, 4 spații publice au fost selectate pentru a fi reproiectate. După trei weekend-uri de muncă intensă și datorită ajutorului comunității locale, spațiile au primit un nou design și sunt gata pentru a fi folosite. Mai jos puteți observa pozele evoluției fiecărui spațiu, de la schițe, la procesul în sine și la implementare.

Ca urmare a acestui proiect, peste 550 de elevi de liceu au primit cunoștințe de bază în ceea ce privește rolul spațiilor publice în orașele noastre, dintre care 30 au înțeles procesul revitalizării unor astfel de spații publice abandonate. Bucureștiul dispune acum de patru locuri reproiectate pentru comunitate și de idei și proiecte reale pentru cel puțin încă patru intervenții urbane. Aceste opt spații reprezintă doar începutul scopului pe termen lung al echipei Yplan, care își propune să redobândească și să reabiliteze în final peste o sută de locuri publice în București.







Cu toate acestea, intervențiile de până acum au un caracter temporar, având în vedere metodologia Lighter – Quicker – Cheaper implementată de către PPS. Principalul lor obiectiv este ca mai multe spații publice să devină folosibile și atractive pentru comunitate, informând totodată oamenii în legătură cu problemele existente, astfel încât administrația locală să recunoască nevoia unui proiect de regenerare urbană mai larg.



## Petrila: Cum renaște un oraș post-industrial prin inițiative culturale

Articol realizat de un contributor UrbanizeHub

Publicat 26 aprilie 2018



**Petrila este unul dintre orașele aflate în declin economic și demografic, denumite în literatura internațională de specialitate *shrinking cities*, care se confruntă cu probleme rezultate din consecvența unor abordări nefaste, punctuale, necoordonate și cu efecte pe termen scurt. Majoritatea acestor orașe sunt rezultatul unor politici anterioare (coerente de cele mai multe ori), fără posibilitate de continuare în prezent.**

Cu sau fără posibilități de reprofilare, acestea pierd etape importante prin concurența orașelor poziționate mai bine în economia de piață. Statutul de centru (regional, județean sau local) devine important, arealele proxime centrelor fiind favorizate față de cele mai îndepărtate.

Așadar, în zona intermediară dintre centre se formează periferii de grosimi variabile, medii propice pentru declinul economic și social.

În această situație se află și Petrila de astăzi. Periferie prin excelență, parte a sistemului urban Valea Jiului, localitatea se confruntă cu aceleași probleme pe care le au zeci de orașe din țară și mii din străinătate.

În acest caz, oportunitatea vine din acele resurse care pot genera o nouă identitate, post-industrială, care poate să înlocuiască cel puțin din punct de vedere perceptiv confortul psihologic oferit de societățile care gestionau anterior minele și fabricile. Valorificarea resurselor caracteristice înseamnă, în fapt, demonstrarea rezilienței.

În Petrila, procesul de refacere a identității locale a fost inițiat odată cu primele ateliere de urbanism, organizate de profesioniști în domeniu în 2012. Resursa creativă locală este, în acest caz, Ion Barbu – caricaturist, artist și activist de renume.

Împreună cu acesta, o serie de profesioniști și actori locali au contribuit la crearea unui demers care acum poate fi integrat sub conceptul *Planeta Petrila*.

Momentele cheie, până în prezent, sunt clasarea minei Petrila (2016) – așadar inclusiv oprirea demolării acesteia – și lansarea documentarului *Planeta Petrila* (2017). Ca urmare a acestor reușite, în 2018 se pune problema inițierii procedurii de regenerare a fostului sit industrial și transformarea acestuia în nou centru administrativ, cultural și economic al orașului.



Primul eveniment de amploare, celebrând trecerea ansamblului din patrimoniul Societății de Închideri de Mine în cel al Orașului Petrla, va fi organizat de 1 Mai. Ziua Minelor Deschise înseamnă 12 ore de acțiuni culturale și sportive desfășurate pe strada Minei și pe platoul de la intrarea în Mina Petrla.

Prin acest eveniment este testată capacitatea de a găzdui funcțiuni culturale în clădiri și spații ale fostei mine, dar și posibilitatea de pietonizare a străzii de legătură între oraș și mină: strada Minei.

Toate acestea pun în valoare capitalul cultural local, prin promovarea foștilor angajați ai minei în calitate de ghizi, valorificarea creativității lui Ion Barbu sau itinerarea unei expoziții prezentată anterior la MNAC București (*Shrinking Cities in Romania*, curator Ideilagram coordonată de Ilinca Păun Constantinescu).



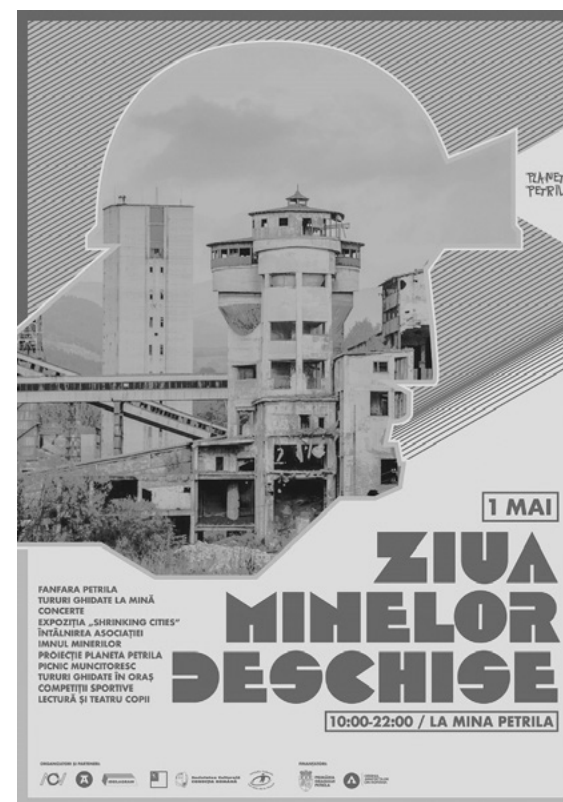
În spațiile de la mină se va desfășura întâlnirea membrilor Asociației Planeta Petrla, Andrei Dăscălescu va proiecta din nou documentarul Planeta Petrla, iar Ana Dubyk va susține un concert de jazz.

De asemenea, petrlenii și oaspeții vor cunoaște mai bine etapele evoluției urbane printr-un Tur de arhitectură realizat în parteneriat cu O.A.R. Timiș și PACT (ghid Gabriela Pașcu), vor asista la o piesă de teatru și lectură din Ion D. Sîrbu din partea unui operator cultural local (Asociația Culturală Les Amis de la France) vor putea participa la competiții sportive (badminton, atletism) și vor asista la inaugurarea unui muzeu informal (Galeria Viitorului).

StartUp Petrla, 2014, organizator: Asociația Plusminus. Autor: Andrei Dăscălescu

De 1 Mai, prin Ziua Minelor Deschise, Petrla testează o posibilitate: aceea de conversie a identității locale prin inițiative culturale și adaptare la trendurile contemporane pentru refacerea după minerit. În acest caz, cultura conturează cadrul general în care urmează să se desfășoare toate activitățile care vor înlocui, pe termen lung, activitatea industrială anterioară.

Evenimentul este organizat de ACV Petroșani în colaborare cu o serie de actori locali și naționali, prin finanțarea Ordinului Arhitecților din România și Orașului Petrla.



Ziua Minelor Deschise. Autor: Alex Iliescu

## Arta stradală și spațiile sociale trăite: idei din Craiova

Articol realizat de către un contributor UrbanizeHub

Publicat pe 6 septembrie 2019



În ultimii ani, Craiova a dezvoltat un program extins de artă stradală – de la decorarea tablourilor electrice de către elevi ai liceului de artă, la picturi murale realizate de artiști recunoscuți în genul artei stradale precum Kero, Krom sau Irlo, realizate pe calcanele clădirilor din centrul istoric și fațadele blocurilor din cartiere.

Aceste proiecte au adus Craiova pe harta orașelor cu galerii de artă în aer liber, care funcționează atât ca atracție turistică, oferind un circuit alternativ și încurajând descoperirea orașului dincolo de centrul istoric, cât și ca puncte de interes și reflecție

identitară pentru localnici. Aceste picturi murale nu sunt receptate în mod unitar de către comunitate, însă creează o identitate care poate fi recunoscută și reconstruită. În aceeași măsură, arta stradală generează comunicare, micșorând distanțele sociale și poate contribui la dezvoltarea aceluși „spațiu social trăit” înțeles de filosoful francez Henri Lefebvre ca unul social și imaginativ în același timp. De asemenea, astfel de intervenții susțin creșterea atractivității unui oraș prin **crearea de spații interactive și promovarea dimensiunii culturale a acestuia.**

Primele inițiative dedicate artei stradale în Craiova au avut loc după 2012 când, în colaborare cu Primăria, elevii de la Liceul de Artă „Marin Sorescu” au decorat panourile de electricitate din oraș prin creații proprii, care pot fi observate ușor la o plimbare prin oraș.

Implicarea administrației locale în susținerea artei de tip stradal a continuat în 2014, în cadrul unui plan amplu de intervenție la nivelul întregului oraș pentru titlul de Capitală Culturală Europeană 2021. În perioada aprilie – mai 2014, au fost realizate principalele intervenții de pictură murală, prin proiectele „Povestea ta este povestea cartierului tău” și „Redescoperim Craiova prin arta stradală”.

Proiectul „Povestea ta este povestea cartierului tău” a avut o **componentă participativă puternică**, locuitorii cartierelor fiind încurajați să contribuie alături de artiștii invitați la conturarea proiectului artistic. Pentru realizarea picturilor murale de pe fațadele blocurilor au fost invitați artiști recunoscuți din domeniul *street art* din afara Craiovei, precum Vlad Rusu (Kero) – Cluj-Napoca, Krum Baldzhigski (Krom) – Londra, Laurențiu Alexandrescu (Irlo) – București, Ovidiu Platon (Allan Dala) – Bacău. Aceștia și-au început lucrările printr-un tur al cartierelor, precum și discuții cu locuitorii interesați de proiect. Cartierele vizitate au fost, în primă fază, Brașda lui Novac și Craiovița Nouă, și au continuat până la sfârșitul verii în toate cele 11 micro-centre culturale din oraș. Realizarea acestor picturi a avut la bază atât vizibilitatea imediată, cât și pe termen lung. Dimensiunea, dar și locul în care au fost amplasate au fost alese având în vedere includerea acestor lucrări într-o galerie urbană de artă stradală, ca parte a turului turistic al orașului.



Conceptul de „micro-centru cultural” a reprezentat un element-cheie al candidaturii Municipiului Craiova pentru titlul de Capitală Culturală Europeană, implementarea și consolidarea acestuia având ca finalitate dezvoltarea comunităților urbane, „prin identificarea problemelor cu care se confruntă locuitorii și rezolvarea lor prin intermediul actului social-cultural”, se arată în Dosarul de Candidatură.



Foto: Legenda lui Baba Novac

În completarea activităților din micro-centre, proiectul „Redescoperim Craiova prin arta stradală” a avut ca obiectiv punerea în valoare a străzilor și creșterea interesului cetățenilor pentru cultură și artă contemporană, dar și pentru oraș în sine. În Piața Bugești din centrul istoric pot fi văzute lucrările artistului plastic Lucian Irimescu, dar și tineri artiști precum Andrei Tonița, realizate în colaborare cu Primăria Municipiului Craiova și Casa de Cultură „Traian Demetrescu”.

O altă inițiativă de susținere a artei stradale de către administrația locală craioveană a fost proiectul „3D Illusion”, realizat în anul 2018 prin colaborarea dintre Casa de Cultură „Traian Demetrescu” și Primăria Municipiului Craiova. Acesta a constat în realizarea a trei lucrări interactive tridimensionale dedicate fotografiei cu telefonul mobil, de către doi tineri artiști locali – Andrei Tonița și Bianca Stancu, absolvenți ai Liceul de Artă din oraș. Prima dintre lucrările tridimensionale din cadrul proiectului „3D Illusion” a fost amplasată pe terasamentul parcarii subterane din centrul orașului, având ca scop **transformarea acesteia într-un spațiu interactiv**, cu care tinerii care își petrec timpul liber aici se pot identifica.

Datorită acestor proiecte complementare, în Craiova există astăzi un muzeu de artă urbană în aer liber ce se întinde pe suprafața întregului oraș, stimulând astfel descoperirea acestuia într-un mod alternativ și promovând cultura în spațiul public.

„Ne dorim încurajarea genul artei stradale care va conduce la apariția unor spații publice coerente, la coagularea unei vieți civice precum și la dezvoltarea unor preocupări urbanistice.”

**Ghidul de bune practici în domeniul dezvoltării urbane va fi lansat la Timișoara, în cadrul #UrbanTalks. Veniți să aflați mai multe despre soluțiile pentru orașele din România, de la Viorela, autorul Ghidului.**



Foto: Tribut opereii lui Marin Sorescu în Valea Roșie

## Proiect unic între orașele din Vest anunțat la Urban Talks

Articol realizat de către un contributor UrbanizeHub

Publicat pe 3 octombrie 2018



**Ce facem noi pentru orașele în care trăim? Ce soluții există pentru problemele cu care ne confruntăm în mediul urban? Cum poate fi administrat un oraș într-un mod mai eficient? Pentru a găsi răspunsuri la aceste întrebări, UrbanizeHub a organizat la Timișoara, pe 28 septembrie, cea de-a treia ediție a conferinței Urban Talks, în cadrul căreia 15 speakeri din 6 țări au vorbit despre orașele viitorului.**

Urban Talks este un concept unic în România, având o perspectivă integrată ce include conceptul de „smart city”, însă trece și dincolo de el. Conferința de la Timișoara a fost structurată pe trei teme principale: orașe sustenabile, orașe creative și orașe inteligente. Evenimentul a reunit liderii administrației publice, experți în dezvoltare urbană din România și din străinătate, de la Banca Mondială și Comisia Europeană, și membrii ai mediului de business din România.





În cadrul mesei rotunde cu primarii din Arad, Timișoara și Oradea (Gheorghe Falcă, Nicolae Robu și Ilie Bolojan), aceștia au făcut un anunț în premieră: o colaborare între aceste orașe, la care se adaugă și Clujul, prin care administrațiile locale vor încerca să lucreze la proiecte mari care vor avea impact asupra întregii zone de vest a României.

Nicolae Robu a numit parteneriatul „Patrulaterala Vestului”: „E o structură informală, menită să ne permită, pe de-o parte, să facem schimb de idei între noi, de experiență, dar și să inițiem împreună proiecte mari, care ies din matca fiecărui oraș și au un impact regional și răsfrângere națională și europeană. Ce ar însemna să avem o legătură rapidă între cele patru orașe sau o autostradă între acestea? Pentru că relațiile dintre ele sunt foarte strânse la nivelul mediului privat”, a declarat acesta, subliniind însă că strategia celor patru primari nu intră doar în infrastructura, ci și cultura, educația, sănătatea și alte domenii. Edilul a spus că prin intermediul parteneriatului s-ar putea atrage fonduri direct de la Uniunea Europeană.

„Noi vrem ca în această echipă să dăm și un exemplu național de cooperare pentru abordarea de proiecte mari, care sunt inaccesibile fiecăruia în parte. În primul rând pentru că nu ai cum să obții o sursă de finanțare dacă vii cu o bucătică dintr-un astfel de proiect mare, trebuie să vii cu întregul. Uniunea Europeană are și proiecte majore, de impact larg, și se pot obține bani și direct de la Bruxelles. Sunt mai multe surse de finanțare și noi vrem să ajungem să accedem la ele și vom începe să lucrăm efectiv în cadrul acestei patrulaterale a vestului”, a adăugat Robu.



Conform primarului din Arad, Gheorghe Falcă, cele patru orașe au semnat un document de lucru, iar parteneriatul este deschis și pentru alți primari. „Sunt patru mari teme, una este Capitala Culturală Europeană. Cultura se poate întinde pe tot ceea ce înseamnă zonele turistice din zonă”, a spus acesta.

Ilie Bolojan, primarul din Oradea, a declarat: „Parteneriatul cu cele trei orașe este foarte important pentru Oradea din punct de vedere al conectivității pentru că există o legătură puternică între aceste orașe.”



Urban Talks Timisoara a fost un real succes, participanții și speakerii s-au simțit bine la eveniment, s-au format unele legături pentru proiecte viitoare, iar comunitatea de oameni care doresc să modeleze viitorul orașelor crește.

Foto: Iustin Negru

## UrbanizeHub trimite la Viena 10 soluții de mobilitate urbană românești

Articol realizat de către un contributor UrbanizeHub

Publicat pe 23 noiembrie 2019



Startup-urile românești cu idei noi pentru îmbunătățirea accesului la transport al cetățenilor din Europa pot obține 20.000 euro pentru a realiza un prototip al soluției la care lucrează, accelerare la Viena, precum și acces la Conferința Europeană ITS de la Lisabona și la Demo Day în Bruxelles. UrbanizeHub a incubat soluții de mobilitate urbană în cadrul evenimentelor desfășurate în Timișoara și București în 2019. Care sunt soluțiile propuse de noi?

În cadrul evenimentului de la **București**, ce a avut loc în data de **11-12 Mai la Mindspace Pipera**, următoarele soluții de mobilitate urbană au fost premiate de echipa **UrbanizeHub** cu sprijinul **Ambasadei Olandei**.

**1. Be On Time**, care oferă data analytics din teren pentru administrația locală, iar pentru cetățeni aduce o soluție integrată pentru mai multe tipuri de transport, cu accept pe transportul în comun, prin care să achiziționeze bilete prin aplicație și să vadă programul curselor în timp real.

**2. TIPE**, un proiect de carpooling care oferă stimulente pentru această activitate prin intermediul business-urilor (oferirea de locuri de parcare gratuite, punerea la dispoziție de mașini de serviciu, etc.). În a doua etapă, după ce carpooling-ul devine mai popular, se propune crearea unor benzi speciale de circulație și a unor spații speciale de parcare pentru aceste mașini:

**3. The Motioneers** – propune soluții de tip „urban hacks” și urbanism tactic prin care pietonii să poată beneficia de trasee pietonale continue, sigure și interactive printre clădiri, dar și de spații publice de calitate. De asemenea, echipa a propus semnalezarea zonelor ce creează probleme pentru pietoni cu ajutorul unor baloane roșii:

**4. miriaHUB** – echipa a venit cu ideea unui miriaPOD, un pod pentru biciclete și pietoni peste zonele cu trafic intens, care ar putea fi susținut financiar printr-o comunitate (miriaCOM) formată din oameni care sunt dispuși să plătească o contribuție lunară pentru a-și asigura condiții mai bune de mobilitate în zonele în care petrec cel mai mult timp.

**Proiectele pe mobilitate urbană câștigătoare la Timișoara Urban Innovation Hackathon desfășurat la Vox Technology Park în 5 și 6 Octombrie și premiate de echipa UrbanizeHub au fost:**

#### **5. Smart move by RaMa team**

Echipa formată din două arhitecte, propune o strategie de transformare a infrastructurii orașului printr-o abordare fizică – acțiuni la nivelul străzilor și a spațiului public și virtuală – introducerea unui sistem AI de monitorizare și adaptare a traficului în timp real. Astfel, propunerea are la bază patru piloni: conexiune, transformare, respiro, adaptare.



*(Cele cinci echipe câștigătoare de la București Innovation Hackathon 11-12 Mai Pipera Mindspace, alături de mentori, organizatori și parteneri)*

#### **6. Park Land by TeMiriCe**

Cea mai tânără echipă, formată din Rareș din clasa a 10-a, respectiv Paul clasa a 9-a, a venit cu o aplicație ce se adresează problemei locurilor de parcare. Cetățenii își vor putea da spre chirie locul de parcare atunci când nu este utilizat. Oricine poate să își creeze un cont pe platformă, să posteze un loc de parcare fie că este în curtea proprie sau garaj și să îl dea spre închiriere. O soluție simplă dar cu mult potențial pentru a utiliza spațiul cât mai eficient.

#### **7. Healthy Paths**

Ideea de bază a fost una colectivă a studenților UVT și prezentată de soții Albu. Cei doi au fost echipa tech, ce a venit cu o aplicație bine gândită și cu potențial de a fi lansată în curând. Aplicația se

adrează pietonilor, bicicliștilor dar și e-scooter users pe viitor. Astfel, utilizatorii pot alege ruta din punctul A în punctul B prin zonele cel mai puțin poluate din oraș. Va exista de asemenea și un sistem de ranking pentru a evita sugerarea unor trasee inaccesibile. Aplicația poate fi dezvoltată pe viitor cu diverse filtre pentru a crea rute personalizate în funcție de interesele fiecărui user.



(Cele cinci echipe câștigătoare de la Timișoara Innovation Hackathon 5-6 Octombrie Vox Technology Park, alături de mentori și organizatori)

### 8. Eco Freaks

Eco Freaks propun o aplicație de tip carpooling ce va fluidiza traficul prin reducerea numărului de mașini ce transportă angajați ale aceleiași companii. Ideea a pornit de la numărul mare de mașini existente și încearcă să promoveze o utilizare a lor cât mai eficientă. Astfel 5 oameni vor putea veni și pleca cu o singură mașină la locul de muncă, pasagerii oferind și o mică sumă celui ce deține automobilul. Pentru a susține acest serviciu, companiile vor oferi stimulente angajaților. Rezultatul final este un număr redus de mașini în orele de vârf, reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și crearea unor noi comunități.

### 9. #staulNSTatie

Un proiect propus de 4 studenți la Facultatea de Arhitectură. Proiectul propune îmbunătățirea design-ului stațiilor de autobuz pentru a le face mai sigure și mai atractive. Modernizarea acestor spații unde ne petrecem timp așteptând este un prim pas pentru a influența pozitiv percepția despre transportul în comun și va avea ca rezultat atragerea mai multor utilizatori. Ca soluție concretă, s-au propus inițiative bottom-up pentru a implica și

responsabiliza cetățenii. Acestea includ construcția unor stații prototip modulare, ce vor fi echipate cu prize, panouri solare, spații de joacă pentru copii (în zonele unde spre exemplu există o grădiniță), hartă interactivă etc. Proiectul este de impact și considerăm că această inițiativă poate fi aplicată și în alte țări. De aceea această propunere va fi promovată la conferința de mobilitate urbană din Amsterdam din aprilie.

**10. ReactiveBoards** O altă soluție propusă de UrbanizeHub pentru acceleratorul din Viena este cea a celor de la **ReactiveBoards**, cei care au fost pe scena Urban Talks la Timișoara și au prezentat **cele mai intuitive longboard-uri electrice de pe piață**. Utilizarea Reactive Boards va revoluționa modul în care oamenii se vor deplasa prin oraș.



**Conform colegilor de la Start-up.ro HiReach este un proiect Horizon 2020 derulat în colaborare cu Impact Hub Vienna, iar în România sunt căutați 15 antreprenori cu idei inovatoare** pentru a deveni parte a programului de accelerare HiReach, program ce abordează subiectul accesibilității la un transport facil pentru grupurile vulnerabile în Europa. Ne bucurăm că soluțiile găsite în cadrul evenimentelor Urban Talks și Urban Innovation Hackathons dezvoltate de UrbanizeHub au șansa să crească la nivel european prin prezența pe lista soluțiilor din România.

Pentru 2020 UrbanizeHub pregătește evenimente în mai multe orașe din România și de asemenea își propune realizarea primului Incubator de soluții pentru orașe smart și sustenabile, venit din partea cetățenilor.

Pentru că **Împreună modelăm viitorul orașelor**

Sursă foto: Medium by Allianz



# Infrastructura verde-albastră – De ce avem nevoie de ea la scară largă?

de Mihai Ioniță

Publicat pe 7 iulie 2020



În ultimii ani a devenit clar faptul că, în urma schimbărilor climatice și a accentuării problemelor de mediu, de natură economică sau socială, dezvoltarea durabilă a devenit o problemă vitală pentru orașele din Europa și din întreaga lume. Din păcate, deși acestea încă domină în planificarea urbană, soluțiile bazate exclusiv pe tehnologie și dezvoltarea infrastructurii tradiționale s-ar putea să nu fie de ajuns. Însă dezvoltarea infrastructurii verzi-albastre poate reprezenta o unealtă de mare ajutor în abordarea cu succes a acestor provocări.

Termenul „infrastructură verde-albastră” a fost conceput inițial la nivelul Uniunii Europene și face referire la o **serie de abordări care utilizează natura pentru a crea medii urbane sustenabile, cum ar fi amenajarea de spații verzi, restaurarea râurilor, servicii ecosistemice și adaptarea bazată pe ecosisteme specifice.**



Sursa: Connecting Nature 2018

## Beneficii

Dezvoltarea infrastructurii verzi-albastre poate aduce mai multe beneficii orașelor, cum ar fi:

- **costurile reduse** în comparație cu soluțiile care implică infrastructura tradițională – prin elaborarea de soluții inovative, adaptate la ecosistemele locale;
- posibilitatea oferită orașelor de a **prospera** prin stimularea simultană a revitalizării economice, a îmbunătățirii mediului înconjurător și automat a creșterii nivelului de trai;
- **creșterea nivelului de reziliență** în fața fenomenelor provocate de schimbările climatice – de exemplu secete și inundații – prin protejarea și refacerea ecosistemelor din mediul urban;

Un bun exemplu vine din București. Un teren viran insalubru de 1.96 de hectare din cartierul Creangă din Sectorul 2 a fost transformat într-un parc modern de utilitate publică printr-un proiect finanțat cu fonduri europene. Pe lângă beneficiile aduse mediului înconjurător, proiectul a urmărit reducerea decalajului nivelului de trai dintre cartierul în cauză și celelalte zone ale



Bucureștiului, precum și oferirea unor oportunități de socializare și integrare comunității de romi din zonă. În 2013, Proiectul parcului „Ion Creangă” a fost selectat în primele 100 de proiecte regionale ca exemplu de bună practică la nivel european.



Înainte de transformare

**Sursa:** REGIO-ADRBI



După transformare

**Sursa:** URBACT

### Provocările implementării la scară largă

În ciuda potențialului lor, utilizarea soluțiilor bazate pe infrastructura verde-albastră este departe de a fi intrat în „mainstream”. Pentru a permite adoptarea la scară largă a acestora, trebuie abordate câteva aspecte esențiale, și anume:

În primul rând, **cunoștințele** privind potențialul abordărilor care utilizează natura lipsesc adesea autorităților competente. Pentru a răspunde acestei provocări, trebuie dezvoltată o **întreagă serie de noi indicatori și instrumente** care să faciliteze implementarea acestui gen de soluții. Într-o etapă ulterioară va fi esențial cum se gândește integrarea acestor instrumente în sistemul de date deja existent și în cadrul proiectelor de dezvoltare urbană.

Totuși, chiar și atunci când beneficiile infrastructurii verzi-albastre sunt bine cunoscute, atragerea de investiții poate reprezenta o problemă. Uneori este greu de distins între avantajele oferite publicului larg și actorilor privați.

Pentru a permite implementarea la scară largă, este necesară dezvoltarea unor **modele de business** care să prezinte clar beneficiile și coordonarea tuturor părților interesate.



**Sursa:** Stadt Wien

Acesta reprezintă unul dintre motivele pentru care vedem că design-ul și dezvoltarea infrastructurii verzi-albastre necesită din ce în ce mai mult moduri de **governare participativă**. Autoritățile locale interesate să pună în aplicare asemenea soluții vor constata probabil că dezvoltarea unor parteneriate puternice cu actorii relevanți din mediul privat, precum și cu grupurile comunitare și ONG-uri reprezintă cheia succesului.

Nu în ultimul rând, este importantă conștientizarea faptului că dezvoltarea infrastructurii verzi-albastre ar putea implica **consecințe negative**. Unul dintre cele mai importante este acela că, prin creșterea valorii proprietăților din cartiere, există riscul de a crea forme de excluziune socială și economică.

Prin urmare, implementarea la scară largă a proiectelor care utilizează natura trebuie să meargă mână în mână cu forme de **incluziune** care să permită tuturor locuitorilor din mediul urban să aibă un cuvânt de spus în ecosistemele urbane și viitorul pe care le dorim pentru orașele noastre.

### Soluții

Un proiect conceput special pentru rezolvarea acestor aspecte cheie este NATURVATION. Finanțat prin programul “Horizon 2020 Sustainable Cities and Communities Program” al Uniunii Europene, obiectivul principal al NATURVATION este acela de a ne informa

asupra modului în care proiectele de infrastructură verde-albastră pot fi implementate cu succes. Atlasul lor de Natură Urbană ne arată cum asemenea proiecte sunt puse în aplicare în 100 de orașe europene.



NATURVATION – Atlasul de Natură Urbană

Sursa: NATURVATION 2020

Un lucru este sigur. Beneficiile aduse de dezvoltarea infrastructurii verzi-albastre sunt greu de ignorat. Totuși, numai printr-un efort susținut al tuturor părților implicate de a înțelege cum acest tip de soluții pot fi concepute și folosite la scară largă vom reuși să utilizăm potențialul imens pe care acestea îl au de a contribui la dezvoltarea orașelor reziliente și sustenabile în care ne face plăcere să trăim.

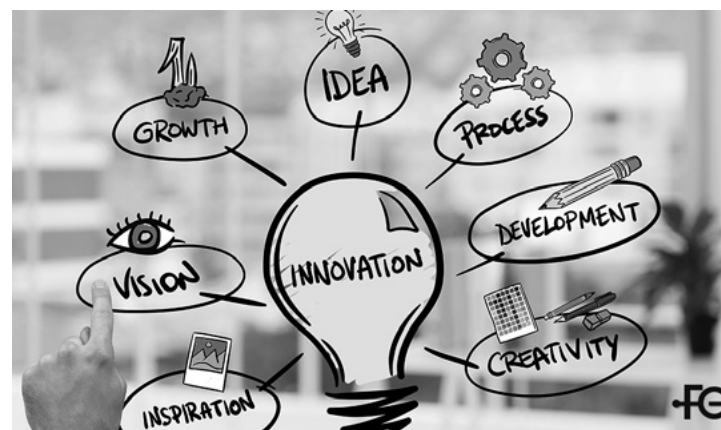
Sursă Cover Foto: ESCI upf News

Surse Text: Comisia Europeană, Universitatea din Lund, NATURVATION – Atlasul de Natură Urbană

## Analiză: Cum pot orașele românești să inoveze?

Articol realizat de către un contributor UrbanizeHub

Publicat pe 19 august 2020



Se vorbește de câțiva ani de orașe smart, inovative și antreprenoriale în România. Mânați de o schimbare a priorităților la nivelul Uniunii Europene și stimulați de alocări generoase (aproximativ 6 miliarde Euro pentru perioada de programare 2021-2027) pentru o Românie mai “smart” (prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijin pentru IMM-uri), tot mai multe administrații publice și-au asumat ca țel un/o oraș/județ/regiune mai smart.

În sine, această nouă dinamică este laudabilă. Are nevoie însă de o abordare mult mai concretă și de un focus pe inițiative ce pot cu adevărat un impact pozitiv. Momentan, eforturile în acest domeniu seamănă cu eforturile unui pescar de a prinde pești aruncând câte un pumn de nisip în râu. Se propun digitalizări ale administrației fără o estimare clară a impactului pozitiv pentru

cetățeni; se pun senzori peste tot fără o strategie de mentenanță a lor pe termen mediu și lung; se alocă fonduri pentru IMM-uri fără a estima riguros impactul pentru economia locală. De asemenea, se aruncă în discursul public o pleiadă de termeni neclari și țeluri vagi – nu e clar, de exemplu, cum arată un oraș mai “smart”, sau un oraș mai inovativ.

În cele ce urmează, vom încerca să aducem mai multă claritate în ceea ce privește potențialul inovativ al orașelor românești. Mai întâi trebuie menționat că mai toate entitățile inovează. De exemplu, într-un an, o firmă poate adopta mai multe schimbări de proces cu impact pozitiv pe eficiența operațională (de ex. digitalizarea contabilității). Astfel de inovații sunt necesare și binevenite, dar eforturi mai mari trebuie depuse pentru a stimula inovații cu impact de piață.

Un exemplu de **inovare cu impact de piață** este ceea ce a făcut Dacia cu conceptul de mașină de 5000 Euro. Acest concept, combinat cu programe de tip “rabla” din mai multe țări UE, a ajutat Dacia să își crească vânzările de la aproximativ 28.000 unități în 2005 (aproximativ 0.18% din piața auto europeană) la peste 576.000 unități în 2018 (aproximativ 3.7% din piața auto europeană). Mai mult, în iunie 2020, Dacia Sandero era a patra cea mai populară mașină din Europa (ca volum absolut al vânzărilor), dintr-un total de 347 modele de mașini. Acestea sunt genul de inovații de care România are cea mai mare nevoie acum.



Mai căutate decât inovațiile cu impact de piață sunt **inovațiile disruptive**. Aceste inovații sunt acelea care creează o piață complet nouă. Internetul, de exemplu, a creat o multitudine de noi piețe – cu bunuri și servicii noi, ce au schimbat viața fiecăruia dintre noi. De la cel de al doilea Război Mondial încolo, singura țară ce a generat inovații disruptive, și a dat astfel tonul pentru dezvoltarea lumii, a fost SUA. Motivele sunt relativ simple. Mai jos listăm câteva dintre acestea:

- **INOVATORII.** Pentru a produce o inovație disruptivă, ai nevoie de un număr cât mai mare de oameni implicați în activități de cercetare și dezvoltare. În Shanghai University Ranking, 15 din primele 20 universități din lume sunt universități americane. Stop-joc. Aceste universități nu numai generează cercetare de calitate dar și oferă o pepinieră mare cu oameni bine pregătiți pentru firmele din America. Singura universitate românească în primele 1000 din lume e Babeș-Bolyai.
- **ADAPTORII.** O inovație, pentru a avea succes de piață, trebuie testată mai întâi. Mai exact, trebuie să existe un număr suficient de mare de oameni interesați de tehnologii noi, dispuși să testeze astfel de tehnologii și să ofere input pentru a le îmbunătăți. Nici o inovație nu se naște perfectă, ci este perfectată în mod continuu în funcție de nevoile și doleanțele clienților. SUA are avantajul că are cea mai mare piață integrată de oameni ce adaptează și testează noi inovații. De exemplu, firma Apple își introduce noile produse, la un preț subvenționat, în toate campusurile universitare din SUA, știind că acești studenți sunt clasa de mijloc de mâine. UE este o piață, teoretic mai mare, dar barierele de limbă, cultură și birocratice fac relativ dificilă testarea unei inovații generate în România pe piața germană.
- **CONECTORII.** Inovațiile disruptive sunt în general inovații ce aduc la un loc idei din mai multe domenii. iPad-ul a adus la un loc o inovație în domeniul electro-tehnic cu o inovație

în domeniul muzicii (suportul electronic pentru melodii). SUA are avantajul că este o piață mare (consumă 25% din tot ce se consumă în lume) și coerentă ce permite mai ușor legături între diferite sectoare economice. UE, ce consumă la rândul ei 25% din ce se consumă în lume, poate mai greu să conecteze un sector din Spania cu unul din Finlanda.

- **REZILIENȚA.** Inovațiile disruptive creează piețe noi dar anihilează în paralele alte sectoare sau sub-sectoare. iPhone-ul a îngropat industria telefoanelor mobile și firme până atunci considerate inovatoare (precum Nokia, Ericsson, Motorola sau BlackBerry). Per ansamblu, economia SUA a crescut însă, căci noua piață creată a fost mai mare decât ce distrusă. La nivel de UE, acest lucru nu ar merge la fel de ușor însă. Gândiți-vă la implicațiile politice dacă iPhone-ul ar fi fost inventat în Spania și ar fi dus la șubrezirea economiei Finlandei (Nokia genera în perioada de glorie 7% din PIB-ul Finlandei).

**Citește și** Orașele SMART au ca obiectiv apropierea de nevoile cetățenilor

Șansele ca România să genereze inovații disruptive pe termen mediu, sunt minime, și ne trebuie o doză bună de realism în acest sens. Putem să visăm frumos dar e important să alocăm resurse și energie acolo unde ne putem și aștepta la un impact pozitiv. Includem mai jos câteva recomandări pentru o alocare mai judicioasă a celor 6 miliarde Euro meniți să facă din România o țară mai smart și mai inovatoare:

1. **CONEXIUNI cu SUA.** SUA dă tonul schimbării la nivel global și cu cât firmele, universitățile și administrațiile din România sunt conectate la această piață, cu atât mai bine. În felul acesta, putem adapta mai repede ideile noi generate acolo. Avem avantajul unei diaspore mari și implicate în piața din SUA, iar această diasporă ar trebui capacitată. Pentru o primărie nu este mare brânză să facă pagină

de Facebook unde să solicite cetățenilor de pretutindeni idei pentru îmbunătățirea anumitor procese. Firmele din România pot ține legătura cu angajați plecați în SUA pentru oportunități mai bune. Universitățile din România sunt obligate să construiască parteneriate cu universități din SUA. Ele pot fi susținute în acest demers și de către administrația publică centrală și administrațiile publice locale, dar eforturile trebuie în primul rând întreprinse de către cercetători și administratorii acestor universități.

2. **EDUCAȚIA VOCAȚIONALĂ.** Șansele de a genera inovații cu impact de piață țin inerent de ce anume cer piețele noastre principale în acest moment. Cam 80% din exporturile României pleacă către alte țări UE cu o pondere mare în următoarele trei sectoare: producție auto, electrice și electro-tehnice, chimice. Inovațiile în aceste sectoare, la nivelul UE, sunt de obicei marginale nu disruptive (de exemplu, o piesă auto este îmbunătățită și ajută la un consum de benzină mai scăzut) și sunt de obicei generate de oameni cu aptitudini tehnice nu teoretice. Pe termen mediu, o școală vocațională are șanse mai mari să genereze o inovație cu impact de piață decât o universitate. Pentru perioada de programare 2021-2027 este important să adoptăm modelul german al școlilor vocaționale și să investim agresiv în acest sistem. Asta presupune și un exercițiu de PR mult mai puternic, pentru a convinge părinții că nu își vor trimite părinții la dat la pilă ci într-un sistem educațional legat direct cu piața de muncă, unde copiii lor vor deprinde aptitudini tehnice de înaltă specializare și vor avea un job aproape sigur după terminarea studiilor.

3. **ATRAGEREA de MULTINAȚIONALE.** Bineînțeles că noi toți dorim să avem cât mai multe firme de genul UiPath – pornite și administrate de antreprenori români. Avem însă șanse mult mai mari să generăm inovații românești în laboratoarele unei multinaționale. Aceste multinaționale

au avantajul că sunt bine conectate la piețe internaționale, au o rețea mare de cercetători la nivel mondial, și pot testa o inovație în mai multe țări deodată. Mai mult, datele arată că orașele cu cea mai mare rată de antreprenoriat au întotdeauna și multe multinaționale. Gândiți-vă numai la exemplu Dacia, și la cât de succes ar fi fost "mașina de 5.000 Euro" fără accesul la rețeaua logistică și de distribuție a Renault, fără accesul la tehnologii dezvoltate deja (Daciile sunt mai toate echipate cu motoare Renault) și fără accesul la rețeaua globală de clienți a Renault. Fiecare primărie, inclusiv cele mici, ar trebui să aibe un departament de atragere a investitorilor. Ajunge o persoană cu cunoștințe de limbi străine (engleza e de bază) și o înțelegere a avantajelor comparative ale localității respective (de cele mai multe ori ajunge să ști cine a investit deja acolo). Parte din fondurile pentru o Românie Smart, ar trebui să meargă către susținerea eforturilor primăriilor din România de a atrage investitori străini. Irlanda, a atras 5 firme mari (Google, Microsoft, Facebook, Dell, Oracle) ce produc la un loc dublul PIB-ului României.

**4. UNIVERSITĂȚI mai COMPETITIVE.** Vor exista alocări generoase pe 2021-2027 pentru noi departamente de cercetare academică, centre de transfer tehnologic și pentru clustere. Aceste fonduri ar trebui să fie condiționate de existența unor legături mai strânse între universități și firmele private (de exemplu, mai multe cursuri ar trebui predate de către reprezentanți ai firmelor private, pentru ca studenții să afle ce cere piața efectiv, nu ce știi să predea profesorii acelei universități).

**5. FOCUS pe SECTOARE ce Aduc Plus Valoare** Chiar dacă, ne place sau nu ne place, economia românească va arăta similar cu piețele de care depinde acum (mai exact piața comună UE), e important să existe și un focus pe domenii cu valoare adăugată mare. Mai exact, o mașină, un frigider,

sau o pastilă, o produci odată și o vinzi totodată. Pe de altă parte, un produs soft inovativ, o melodie, o carte, o idee, este produsă odată și ulterior poate fi vândută de miliarde de ori. E important să existe sprijin pentru aceste sectoare creative cu potențial mare, dar în același timp trebuie cultivate legăturile cu piețele mari. UiPath este produsul unor români, dar afacerea e crescută acum în SUA.

**6. ADOPTAT MODELUL CLUJEAN.** Majoritatea românilor s-au săturat să tot audă de Cluj dar meritul administrației de acolo este că a creat un ecosistem ce funcționează. Există un dialog viu între diferiții actori din economia locală și se leagă zilnic idei și proiecte. Rețeta succesului nu e foarte complicată – practic administrația locală a învățat să asculte de oameni, să lucreze împreună cu ei, și să creeze o platformă unde diferiți actori pot conlucra. De exemplu, la ExpoReal, cel mai mare târg pentru investitori, Primăria Cluj merge să promoveze Clujul împreună cu Consiliul Județean, împreună cu clustere de la nivel local, și, foarte important, împreună cu firme private. Țasta e unul din principalele motive pentru care Clujul are cea mai mare rată de antreprenoriat din țară, și este un exemplu că o administrație publică locală poate juca un rol primordial în încurajarea inovării la nivel local.

Pot orașele românești să inoveze mai mult? Sunt damnate să o facă. România a devenit în 2019 țară dezvoltată și pe măsură ce se aproprie de restul țărilor dezvoltate, va trebui să inoveze din ce în ce mai mult pentru a-și susține creșterea. Trebuie însă să știm să învățăm de la cei mai buni în domeniu, să ne conectăm bine la piețe globale și să ne pregătim riguros pentru momentul când vom putea produce și noi inovații disruptive.

**Surse Foto:** *Turism Istoric, PlayTech*



## Soluțiile de la Urban Mobility Lab Galați

de Matei Idu

Posted on 17 noiembrie 2020

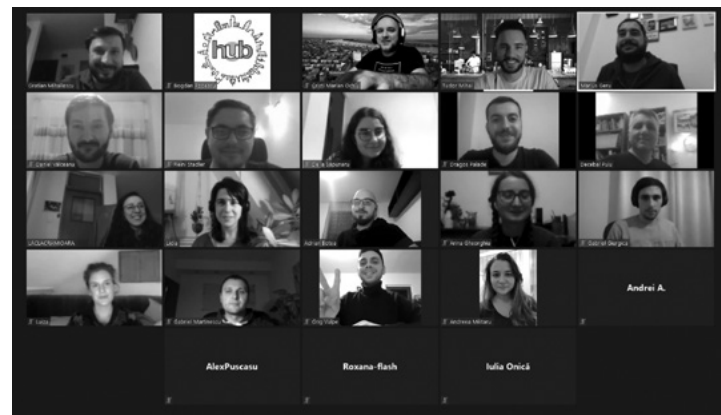


În cadrul concursului național de soluții de mobilitate urbană, a avut loc Urban Mobility Lab Galați. Echipele au avut timp să lucreze la proiecte inovatoare, inițiativele au fost prezentate, iar cele mai bune proiecte au fost deja premiate. Acestea sunt soluțiile de mobilitate care au potențialul de a schimba fața orașului Galați în următoarea perioadă.

**Greenway** este o inițiativă care vizează optimizarea și prioritizarea transportului public în Galați. Timpul din trafic, poluarea, consumul de combustibil și alte efecte negative ale lipsei de optimizare a transportului public pot fi rezolvate printr-o prioritizare a mijloacelor de transport public. Traficul în sine poate fi mult îmbunătățit dacă se creează o undă verde pentru transportul în comun și dacă intersecțiile sunt gândite pentru a facilita mobilitatea mai rapidă a acestora. Proiectul pilot vizează un traseu cu 4 semafoare, între Judecătoria Galați și Blvd. Siderurgiștilor.

Echipea **EasyToGo** propune, de asemenea, o soluție de eficientizare a sistemului de transport în comun. Soluția vizează o colectare de date, analizate mai apoi tocmai pentru eficientizarea transportului public. Satisfacerea nevoilor călătorilor, reorientarea oamenilor către acest mod de transport, precum și o îmbunătățire generală a calității serviciilor pot fi efecte ale analizării datelor. De asemenea, transportul în comun poate fi promovat cu ușurință printr-o aplicație mobilă care să permită și acordarea unor recompense călătorilor.

**4cities** își propune să aducă o soluție inovatoare pentru problema lipsei de spații adecvate mijloacelor alternative de transport. Poluarea și impactul atât psihologic cât și economic al suprautilizării mașinilor trebuie contracarate prin introducerea unui nou tip de spații publice. O rețea de noduri intermodale inter-conectate ar putea oferi o conectivitate și o accesibilitate superioară cetățenilor. Astfel, spațiile pietonale, spațiile comune, pistele de biciclete, trasee speciale în cadrul anumitor cartiere și eficientizarea parcarilor reprezintă spații și metode destinate formelor alternative de transport și îmbunătățirii mobilității urbane.



Proiectul echipei **Quasar** s-a concentrat asupra unei modalități de a rezolva problema lipsei de comunicare între cetățeni și autoritățile locale. Această lacună are drept consecință scăderea calității spațiului pietonal de exemplu. Spiritul comunitar și implicarea societății civile pot avea loc prin plasarea unui totem

digital, care să permită facilitarea unei comunicări autentice și consistente din partea cetățeanului. Implementarea unui astfel de dispozitiv care invită cetățeanul să își facă ideea cunoscută poate fi benefică atât societății civile, cât și administrației publice în sine, care ar avea de câștigat de pe urma feedback-ului venit din partea comunității.

**EduTime** abordează problema deplasărilor cu scop educațional care au loc în spațiul intra-urban. Există o lipsă de informații centralizate cu privire la aceste deplasări, iar colectarea unor date în acest sens este primul pas pentru implementarea unor soluții urbane benefice, cum ar fi decalarea programelor unor instituții (școli, licee) cu 15 minute. Astfel, traficul intra-urban ar avea de câștigat de pe urma unei cartografieri participative a mobilității și de pe urma unei documentări cu privire la nevoile cetățenilor. Fluidizarea traficului poate avea loc, astfel, prin armonizarea orelor de studiu.

Problema decongestionării traficului urban se poate rezolva și prin inovația ideii de "car-sharing". Echipa **Flash** propune implementarea unei soluții de acest fel, concentrată pe populația studentească a orașului Galați. Mașinile ar fi mai pline, autobuzele mai goale, iar economia de combustibil este evidentă. O aplicație mobilă poate facilita folosirea unui serviciu de "car-sharing" de către studenți, aceștia putând fi chiar beneficia de numeroase recompense. Productivitatea oamenilor ar crește de asemenea, efectul de decongestionare ar fi vizibil, iar serviciul poate ajunge să fie folosit și de alte instituții de învățământ.

**În urma prezentării acestor proiecte, juriul a decis că echipa 4Cities merită premiul 1, în valoare de 2000 de euro. Quasar și-a adjudecat premiul al doilea, în valoare de 1000 de euro. Cele două proiecte au șanse să devină un proiect pilot pentru orașul Galați, deoarece reprezentanții Primăriei și-au arătat interesul pentru a implementa conceptele propuse. Mulțumim tuturor participanților și celor implicați în desfășurarea acestui concurs de soluții privind mobilitatea urbană**

## „Orașul-șevalet”: Bune Practici din Sibiu pentru organizarea unui festival de artă stradală

de Eva Viorela Sfârlea

Publicat pe 2 februarie 2021



Obiectivul principal asumat de festivalul SISAF este **revitalizarea spațiului urban prin artă**. Fațade deteriorate și calcane inestetice au devenit centre de animare a comunității locale, dar și obiective de interes pentru turiști. În condițiile actuale, în care răspândirea COVID-19 ne-a obișnuit să petrecem tot mai mult timp în case, inițiativele care sprijină intervențiile artistice în spațiul public sunt binevenite și pot contribui la reîntărirea sentimentului de apartenență la comunitate.

Festivalul SISAF (Sibiu International Street Art Festival) este unul dintre cele mai importante festivaluri din țară care promovează arta stradală, în parteneriat cu administrația locală. Începând

din 2015, zidurile școlilor, blocurilor și diferitelor clădiri din oraș au fost obiectul unor intervenții însumând peste 9000 mp de pictură murală. Pe parcursul celor șase ediții, artiști români și internaționali realizat în Sibiu un număr de 96 de lucrări. Succesul festivalului se bazează și pe faptul că Programul SISAF propune o gamă variată de activități adiacente deschise către toate vârstele: expoziții de lucrări, ateliere creative pentru copii, momente de street dance, întâlniri-dialog cu artiști etc.

Festivalul este organizat de către Asociația Art Factory Transilvania, beneficiind de co-finanțare din partea Primăriei Sibiu și Consiliului Local Sibiu, prin Agenda Culturală. Și în 2020, festivalul s-a desfășurat în condiții de siguranță, respectând măsurile de sănătate publică, fiind alocată suma de 150.000 lei. Administrația publică reprezintă un actor cheie deoarece facilitează atât dialogul cu instituțiile publice unde urmează să fie realizate desenele (școli, licee, alte spații publice), cât și dialogul cu cetățenii și asociațiile de proprietari.



„Intervențiile artistice în spațiul public sporesc calitatea vieții și, implicit, adaugă valoare zonei, făcându-l astfel vizibil și atractiv pentru rezidenți, turiști, beneficiari și potențiali investitori”. (Un-Hidden Street Art in Romania, 2019)

Arta stradală murală, la care ne referim în acest context, poate oferi un spectru larg de beneficii pentru orașe. Pe lângă îmbunătățirea aspectului zonelor alese, sprijinirea și promovarea artiștilor locali, aceste intervenții au un impact direct asupra comunității pe termen lung, oferind oportunități pentru reflexie, comunicare, implicare și cultivare a unui gust estetic. În plus, astfel de intervenții aduc vizibilitate orașelor, oferind un circuit turistic alternativ și promovând orașul ca centru cultural-artistic.

Originile artei stradale pot fi identificate în perioada anilor 1960 și 1970, în New York, când cultura grafitti-ului s-a dezvoltat puternic. Atât grafitti (scriere stilizată), cât și arta stradală murală (picturi) au la bază o componentă neoficială, fiind adesea asociate cu vandalismul. În cadrul unui festival, permisiunea proprietarilor clădirii oferă posibilitatea deschiderii unor discuții în spațiul public cu privire la rolul artei stradale, dincolo de respingerea acestora ca pe un fenomen de vandalism. Printre cele mai înfloritoare scene ale artei stradale se numără New York, Melbourne, Lisabona, Buenos Aires, Berlin, Paris, Cape Town sau Istanbul, găzduind adevărate galerii în aer liber și organizând festivaluri pentru artiști stradali din întreaga lume.

Conform autorilor proiectului editorial *Un-Hidden Street Art in Romania* (2019), realizat cu sprijinul AFCN, „intervențiile artistice în spațiul public sporesc calitatea vieții și, implicit, adaugă valoare zonei, făcându-l astfel vizibil și atractiv pentru rezidenți, turiști, beneficiari și potențiali investitori. Programul se străduiește să încurajeze conexiunile locuitorilor cu orașul și simțul locului vizitatorilor, facilitând dialogul și co-participarea în spațiul public.

Proiectul își propune să crească calitatea spațiului public prin generarea și promovarea intervențiilor artistice, concepute la scară umană. Arta activează memoria colectivă și umanizează orașul, care este adesea degradat și segmentat de garduri sau mesaje publicitare. Astfel, beneficiile regenerării urbane prin artă revin comunității, care dezvoltă obiceiul de a semnaliza și interveni în zonele în care nu există servicii și produse culturale”.

Catalogul *Un-Hidden Street Art in Romania* (2019) poate fi achiziționat în format digital sau print, aici. De asemenea, pe Harta Un-hidden au fost cartate peste 248 de intervenții artistice independente din spațiul public din București, Sibiu, Brașov, Cluj-Napoca, Iași și alte localități din România, alături de 3 picturi murale din Moldova și una din Transnistria. Lista festivalurilor de artă stradală include Festival Vîgual (Brașov), Street Delivery București (și o ediție în Oradea), Sibiu International Street Art Festival [SISAF], Strad'Art (Târgu Jiu), Timișoara International Street Art Festival [FISART], ZidArt (Bacău), Urban Vibes (Chișinău, Moldova), dar există comunități importante de artiști stradali și în orașe precum Baia Mare sau Craiova.

Printre bunele practici care ar trebui luate în considerare de către autoritățile locale care decid să susțină un astfel de festival se numără asigurarea unei finanțări anuale suficiente, mai ales pentru fee-urile artiștilor, o deschidere pro-activă și asumarea rolului de facilitator în relația cu alte instituții publice, asigurarea unei bune promovări a festivalului și integrarea acestuia într-o viziune pe termen mediu și lung.



Lucrarea „Loop life”, realizată de artistul Lucian Sandu-Milea, pe sediul companiei publice Urbana din Sibiu. Foto: Funky Photography – Sergiu Pavălă

## Care sunt pașii pentru organizarea unui festival de artă stradală?

**Pentru administrațiile locale care doresc să se implice în susținerea unui astfel de festival, experiența Sibiului în organizarea SISAF poate fi utilă.** Astfel, detaliem principalii pași, dar și provocări și soluții pentru dezvoltarea culturii street art în România, împărtășite de către **Andrei Oltean, președintele Asociației ART Factory Transilvania.**

### Alegerea locațiilor

Primul pas constă în alegerea spațiilor ce urmează a fi incluse în festival. La prima ediție a festivalului, organizatorii au convenit cu Primăria să realizeze picturile murale pe zidurile școlilor și liceelor din oraș. Pentru a implica școlile, e necesară o informare către Serviciul responsabil din cadrul primăriei, care ajunge către directorii școlilor, urmând ca aceștia să își dea acordul pentru participarea în festival.

Următoarele ediții ale SISAF au adus arta stradală și pe calcanele blocurilor, ganguri, diferite clădiri din oraș, inclusiv din zona istorică. Echipa a realizat o listă a clădirilor care ar putea fi incluse, cu fotografii, un aspect important în evaluarea acestora fiind tipul tencuielii (dacă absoarbe multă vopsea) și dacă necesită alte lucrări de pregătire.

### Stabilirea tematicii

Odată stabilită colaborarea cu administrațiile locale, Asociația ART Factory Transilvania este cea care propune o temă generală a festivalului. În 2020, SISAF a avut ca temă *Origins*, revenirea la origini și punerea în oglindă a societății actuale, marcate de poluare și consumerism.

**Participarea comunității.** Participarea comunității pe parcursul festivalului este un element definitoriu, prin implicarea școlilor și



liceelor din oraș, dar și prin organizarea de workshop-uri, diverse evenimente și prin activitatea de voluntariat. În 2020, în cadrul SISAF au activat 40 de voluntari, în afara echipei de 12 oameni a Asociației ART Transilvania.

### **Atragerea artiștilor**

Atragerea artiștilor locali sau internaționali se realizează prin organizarea unui open call. Tema, mesajul sunt descrise în open call, urmând ca acesta să fie promovat pe toate site-urile de specialitate, comunități pe facebook, diferite rețele precum I support Street Art, Street Art Cities. Call-ul este deschis aproximativ o lună. Diferite schimburi culturale pot fi facilitate de ambassade, cu susținere din partea autorităților locale. Lucrările sunt analizate de către o echipă de curatoriat, în vederea selecției finale. Se contactează apoi artiștii selectați pentru stabilirea condițiilor, negocierea prețului în funcție de bugetul festivalului, dar și de experiența artistului (o lucrare e estimată la 60-100 euro/mp, în funcție de complexitate).

### **Costuri**

Costurile pentru realizarea unui mural de aproximativ 100 mp sunt estimate la 10.000 euro, calculate incluzând un fee al artistului de 60 euro/mp, materiale (30 euro/mp), costuri de promovare. În Sibiu, suma alocată festivalului din partea administrației locale a fost în 2020 de 150.000 de lei (aprox. 31.000 euro).

Finanțarea festivalului îmbină surse publice și private, însă cetățenii, reprezentați de administrațiile locale, sunt principalii beneficiari ai revitalizării spațiilor urbane. Co-finanțarea de către Primărie și Consiliul Local reprezintă o înțelegere a acestui fapt, dar și a faptului că, spre deosebire de un concert în cadrul zilelor orașului, adesea foarte costisitor, un festival de artă stradală lasă în urmă valoare adăugată pe termen lung, picturile rămânând în comunitate pe o perioadă de cel puțin 5 ani.

În ceea ce privește finanțarea privată a festivalurilor de artă stradală, este importantă diferențierea dintre lucrările publice și cele comisionate de către o companie privată. Dacă festivalul este finanțat din bani publici, promovarea companiilor private poate crea complicații, astfel că o soluție practică este ca sursele private de finanțare adiționale să fie utilizate pentru lucrări separate de cele incluse în bugetul Primăriei, cu sigla companiei.

O altă oportunitate de finanțare privată a unor lucrări murale cu vizibilitate largă este realizarea de picturi pe clădirile sediilor unor companii, astfel încât să poată fi văzute și de către cetățeni, nu doar de angajați. Cea mai mare pictură murală din țară a fost realizată pe sediul unei bănci din Sibiu, în cadrul SISAF 2020. Aceasta e situată într-o locație centrală, cu un total de peste 525 metri pătrați și o înălțime de 25 de metri.



Cea mai mare lucrare de artă murală din România, semnată Sweet Damage Crew, a fost realizată la SISAF 2020. Foto: InSTITUTE.ro



### Obținerea avizelor

Urmează apoi obținerea avizelor, fiecare zonă având o anumită încadrare, necesitând de la 2 până la peste 30 de avize. În cazul blocurilor, dacă există o asociație de proprietari, este necesar acordul a 75 plus 1 dintre proprietari. Dacă nu există asociație, se merge din ușă în ușă pentru a obține semnăturile tuturor proprietarilor, care dețin cotă-parte din zid.

În zona istorică sunt necesare mai multe avize, incluzând Direcția Județeană de Cultură, Arhitectul-Șef, Direcția de Patrimoniu ș.a.

**Pregătirea zidurilor.** În funcție de starea acestora, se pregătesc zidurile pentru a putea fi pictate, costurile adiacente trebuind evaluate în prealabil.

**Logistică – organizarea locației.** Montarea schelelor, lifturilor, asigurarea vopselelor necesare. Spray-urile se comandă după selectarea lucrărilor, fiind necesară combinarea culorilor conform acestora. Necesarul e centralizat cu cel puțin o lună înainte.

**Căzare-mâncare-transport.** Asigurarea acestor servicii pentru artiștii selectați reprezintă un cost separat ce trebuie avut în vedere la planificarea bugetului.

## Studiu – Ce își doresc administrația publică și societatea civilă de la orașe?

de Matei Idu

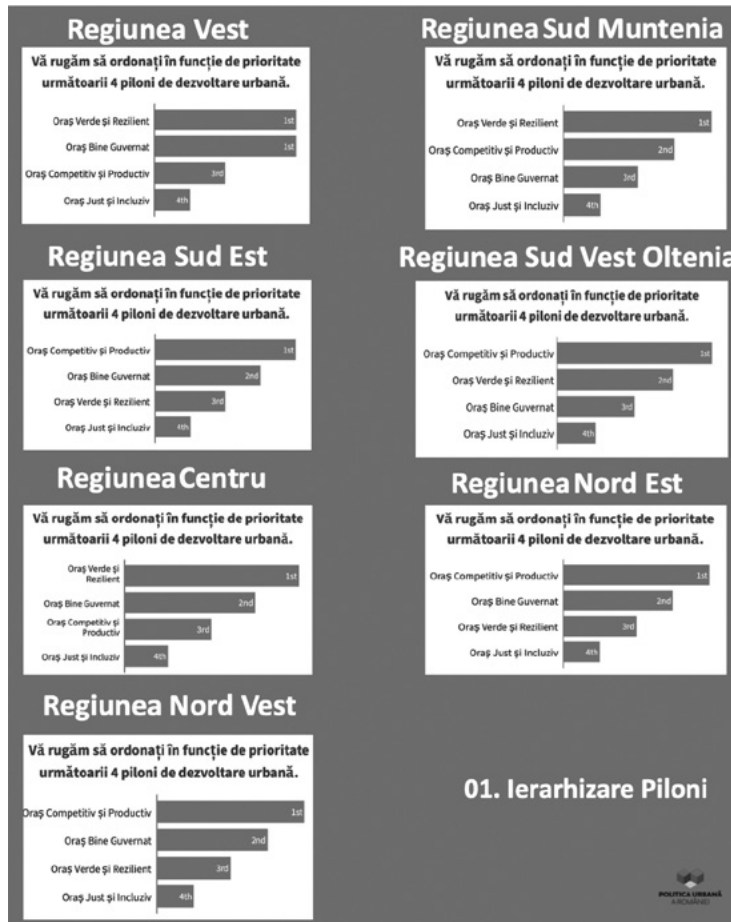
Publicat pe 10 mai 2021



**În contextul mai larg al elaborării și implementării Politicii Urbane a României, colaborarea dintre administrația publică și societatea civilă este esențială. Pentru ca această colaborare să poată avea loc într-un cadru bine precizat – și mai important, pentru a putea da roade – este important să știm care sunt dorințele celor două părți. Ce vrea administrația publică de la orașele României? Ce își dorește societatea civilă?**

Pe de o parte, în ceea ce privește **administrația publică**, importante par a fi două obiective majore: orașul verde și rezilient, dar și orașul competitiv și productiv. Ierarhizarea obiectivelor depinde de zona țării și de nevoile regionale, așa cum o arată imaginea de mai jos. De asemenea, o a doua ierarhizare a unor piloni prinde contur. Amintim aici câteva dintre prioritățile predominante ale administrației publice sub egida orașului verde și rezilient: mobilitatea urbană durabilă, reducerea poluării aerului sau alinierea la normele europene de management al deșeurilor.

Pentru orașul competitiv și productiv, prioritățile se îndreaptă spre calitatea infrastructurii publice, valorificarea resurselor pentru investiții strategice, dar și încurajarea inovației și startup-urilor.



Alți piloni strategici predominanți pentru orașul just și incluziv par a fi accesul tuturor la servicii publice, implicarea societății civile și asigurarea unor costuri accesibile. Orașul bine guvernat se bazează pe piloni precum stabilitate și eficiență bugetară, reducerea birocrăției și digitalizarea administrației. Guvernanța participativă nu se numără printre prioritățile de top ale administrației.



**Societatea civilă**, pe de altă parte, consideră că orașul bine guvernat este pilonul principal, alături de orașul verde și rezilient. Ierarhizarea obiectivelor depinde, din nou, de regiunea în cauză, așa cum o arată poza de mai jos. La fel ca în cazul administrației, există o convergență a obiectivelor orașului verde și rezilient, ierarhizarea fiind una similară cu cea a administrației publice. Infrastructura publică de calitate eclipsează toate celelalte obiective ale orașului competitiv și productiv iar incluziunea, implicarea societății și accesul la servicii se remarcă în cazul orașului just și incluziv.

De asemenea, în cazul orașului bine guvernat, ierarhizarea obiectivelor este foarte similară celei realizate de administrația publică. Divergențe considerabile au apărut, totuși, cu privire la ierarhizarea metodelor de informare a cetățenilor – opțiunile au variat de la transmiterea ședințelor pe internet și colaborarea cu mass-media, la informarea directă a grupurilor de interes, comunicarea prin pagina web a instituției sau prin diverse publicații. Spațiile de afișaj din instituție au reprezentat mereu ultima opțiune, lucru care arată dorința pentru digitalizare – precum și potențialul acestui fenomen.

Consensul cel mai evident poate, a fost definirea contribuției cetățenilor printr-un singur termen, apărut în mod predominant

și recurent – **implicare**. Dezvoltarea urbană, rolul ONG-urilor sau nevoile punctuale ale societății civile au reprezentat alte aspecte relevante, iar răspunsurile pot oferi o imagine de ansamblu precisă și exhaustivă asupra modului în care societatea civilă vede evoluția urbană a țării noastre. **UrbanizeHub salută astfel de inițiative și studii remarcabile, menite să analizeze situația și percepțiile actuale – lucru care poate conduce doar spre o planificare strategică benefică a dezvoltării urbane.**



Sursă + Foto: WB

## Cum pot orașele smart să aducă la 0 decese de pe drumurile publice

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 6 ianuarie 2022



**Viața este mult mai sigură în orașele smart! Era automobilului nu a fost prea blândă când vine vorba de poluare, trafic și accidente. Oslo ne arată soluția și oferă modele de bune practici recunoscute chiar și peste Atlantic.**

Capitala Norvegiei, Oslo, a atins performanța de a avea zero decese în rândul pietonilor și bicicliștilor în anul 2019. Mai mult, singurul decedat într-un accident rutier s-a produs după ce victima a intrat cu vehiculul într-un gard. În același an, Londra înregistra 73 de pietoni și șase cicliști decedați. New York stă mult mai prost, cu 218 decese în trafic, dintre care 121 de victime au fost pietoni și 28 au fost bicicliști.

„Vižiunea Zero”, care se referă la idealul de a elimina decesele din cauza accidentelor pe drumurile publice, este la un singur pas distanță de Oslo. Cum au reușit? Lecția norvegiană este un exemplu de bune practici pentru managementul mobilității urbane. Administratorii publici ai orașului au eliminat peste o mie de locuri de parcare din zona centrală, au încurajat oamenii să folosească mijloacele de transport în comun, s-au asigurat că autobuzele oferă flexibilitate și prețuri accesibile, și au extins numărul de benzi de biciclete și trotuare. „Inima orașului”, zonele din apropierea școlilor și alte spații importante interzic total accesul autovehiculelor. „Dorința de a «pietoniza» orașul nu este o politică nouă, dar s-a accelerat în prezent. Mașina a devenit stăpâna orașelor, dar reaşezăm lucrurile în ordine”, spune Rune Gjøs, directorul Departamentului de Mobilitate al Orașului Oslo.



Exemplu de îmbunătățiri multimodale în Oslo

### Care sunt efectele „pietonizării”?

Una dintre principalele provocări ale „pietonizării” capitalei a fost opoziția din partea oamenilor care nu își pot imagina viața fără mașina personală. Ideea incorectă potrivit căreia spațiile pietonale rănesc afacerile locale a fost principalul argument. Totuși, fenomenul

pietonal Oslo demonstrează că mai multe spații pietonale salvează vieți și ajută afacerile locale. După ce s-a redus numărul de mașini, numărul de pietoni din centru a crescut cu 10%. Mai mult, valoarea imobilelor a crescut multumită nivelului scăzut de trafic și poluare. „Centrul orașului este acum o zonă prosperă și toate magazinele de top vor să își deschidă sedii pe străzile libere de mașini. Acest lucru arată că pentru un consumator străzile fără autovehicule sunt mai atractive și sunt dispuși să plătească la fel de mult pentru servicii ca și atunci când circulau cu mașina”, mai spune Rune Gjøs.

Pandemia COVID-19 a catalizat fenomenul pietonizării și în alte orașe. Kölnul din Germania și Calgary din Canada sunt printre orașele care au interzis traficul în zone extinse pentru a permite pietonilor să păstreze distanța socială. Administratorii orașului Bogota din Columbia au extins ideea de zi fără mașini, care era duminica, la săptămâna fără mașini. Primarul Parisului, Anne Hidalgo, a interzis mașinile private pe faimoasa stradă Rue de Rivoli și nici nu îi trece prin gând să permită capitalei franceze să fie dominată din nou de mașini odată cu încheierea lockdownului. În Italia, Milano va pietoniza 35 km de drum.



Rue de Rivoli, Paris



## Ce pot face restul orașelor?

Eliminarea totală a mașinii probabil nu este rețeta potrivită pentru toate orașele din lume. Persoanele în vârstă și cele cu handicap vor avea nevoie de mașini pentru a-și asigura necesarul zilnic. Totuși, bunele practici din Europa ne arată că zonele pietonale aduc un plus calității vieții. Chiar și în Statele Unite, unde orașele au fost construite după cum au dictat mașinile, trendul de pietonizare este recunoscut pentru importanța sa. Janette Sadik-Khan, fost comisar al Departamentului de Transport al Orașului New York, spune că remodelarea străzilor este ca și când rescrii limbajul de codare al unei străzi: „Cred că suntem într-un moment de cumpănă. Cele mai inteligente orașe nu vor fi cele cu tehnologiile cele mai inteligente, ci vor fi orașele în care nu ai nevoie de o mașină de la bun început”.



New York Plaza

**Orașele din România au făcut deja demersuri pentru a încuraja mobilitatea pietonilor și bicicliștilor. Exemple demne de menționat la acest capitol sunt Cluj, Timișoara și Oradea. În acest sens, UrbanizeHub pregătește un proiect alături de alți 18 parteneri europeni pentru siguranța pietonilor și a bicicliștilor.**

Sursă: [www.wired.co.uk](http://www.wired.co.uk)

Sursă foto: *Global Designing Cities, New Statesman, Sortir Paris, The City Fix, Oslo Kommune*

## UrbanTalks: ONG-uri care fac orașe juste și incluzive

de Alexander Bojnegu

Publicat pe 11 noiembrie 2021



**Cum intervin ONG-urile și asociațiile internaționale în proiecte de interes pentru societate? De la spitale construite până la proiecte din zona socială, am discutat la UrbanTalks cu Oana Gheorghiu și Carmen Uscatu din partea Dăruiește Viață, Voichița Tomuș din partea UNICEF, Adrian Răulea de la Zona Metropolitană Cluj și Iulia Nicolae din partea FDP.**

Una dintre piedicile întâlnite de cei care vor să facă să se întâmple lucruri în România este legislația învechită și neadaptată la condițiile actuale ale vieții. Asociația Dăruiește Viață a plecat cu gândul că vor face un spital, dar, de fapt, legislația le cerea să echipeze unitatea și cu un buncăr antiatomic. Cu toate că Ronald Reagan și Mihail Gorbaciov au oprit cursa înarmării acum mai bine de 30 de ani, România construiește spitale cu frica unui război



nuclear. Având în vedere că Oana Gheorghiu și Carmen Uscatu construiesc spitalul 100% pe baza donațiilor, prețul plătit de oamenii cu dorința de a vedea o schimbare este mult mai mare din cauză că statul refuză să se modernizeze. „Ne lovim de norme neactualizate de 30 de ani care reglementează domeniul construcțiilor de spitale. În permanență, am avut această provocare de a încerca să introducem tehnologie de ultimă oră pe normative de 30 de ani. Este extrem de dificil. Construim la Marie Curie și, bineînțeles, a trebuit să obținem autorizația de construire. Am aflat că trebuie să facem un buncăr antiatomic în secolul XXI! Asta ne obliga normativele, deși în nicio țară din Europa de Vest nu mai necesar pentru că nu mai există acest pericol. Vrând-nevrând, am îngropat 200.000 de euro în niște betoane în pământ, într-un spațiu care nu va fi utilizat niciodată, dar care nu poate fi transformat în depozit și nici folosit. [...] Am încercat să semnalăm autorităților aceste normative și nevoia de a le aduce în zilele noastre. Știm că există proiecte de spitale regionale, dar dacă se vor construi pe niște normative de acum 30 de ani nu vom avea spitale ale viitorului, vom avea spitale din trecut”, ne-a explicat Oana Gheorghiu la UrbanTalks.

Asociația Dăruiește Viață are planuri mari pentru a schimba și paradigma de la puterea dată de decizia unui medic la plasarea pacientului în centrul atenției. Modelul medical este aplicat în Vest, cerut de foarte mulți membri ai comunității medicale din România, dar necesită în primul și în primul rând stabilitate politică. „Vrem să propunem autorităților un proiect medical în care pacientul să fie în centrul atenției, în care transformarea să fie de la secțiile în care medicul este principalul actor la centre de excelență în care medicii se adună și îi stabilesc un diagnostic și un tratament. Este un model care se aplică de 20 de ani în țările occidentale, pune accent și pe eficiență pentru că presupune ca aceleași asistente medicale să poate fi folosite din mai multe specialități într-un centru. În momentul în care vom avea o stabilitate politică, ne vom duce din nou spre autorități cu această propunere despre care noi știm că va fi acceptată, pentru că este voința unei comunități de peste 350.000 de oameni și mii de companii care susțin acest proiect. În pandemie, am reușit tot cu sprijinul comunității să facem două spitale modulare, singurele funcționale pentru pacienți COVID și care vor fi funcționale și în viitor pentru că sunt niște secții moderne, occidentale, la standarde actuale de terapie intensivă. [...] Încă mai sperăm ca autoritățile să se uite către ceea ce noi am făcut

cu specialiști, către niște proiecte care chiar contează pentru viețile oamenilor și să le finanțeze. Noi ne-am dorit să le finanțeze și pe ale noastre, dar nu am fost incluse în fondurile PNRR și nici în cele europene, pe motivul cunoscut, care ne-a șocat, că ONG-urile nu au capacitatea de a construi spitale. Asta ni s-a spus în față, în condițiile în care noi eram cu construcția spitalului de la Marie Curie destul de avansată și cu spitalele modulare începute. E o adevărată provocare să lucrezi cu autoritățile. Nu este un dialog, este un monolog surd și cei care pierd sunt oamenii”, a spus Carmen Uscatu.



Din zona intervențiilor în sănătate mergem spre cea de incluziune socială, unde situația la nivel național nu este deloc îmbucurătoare. Datele UNICEF arată că 40% dintre copiii României se află în risc sărăcie sau excluziune socială. Având în vedere că Legea asistenței sociale obligă toate UAT-urile să asigure servicii sociale, este nevoie de o strategie eficientă pentru ca resursele investite să producă rezultate vizibile și de lungă durată. Voichița Tomuş, specialist P.C. în cadrul UNICEF România, a vorbit despre o soluție integrată și care poate fi scalată la nivelul mai multor comunități din țară pentru a combate efectele acestui risc. „Soluția pe care am propus-o noi este foarte simplă: fiecare primărie să angajeze o echipă multidisciplinară, care să aibă în centru asistentul social. Acesta lucrează cu asistentul medical comunitar, cu mediatorul școlar și alți profesioniști astfel încât

să asigure munca de teren, să identifice problemele timpurii și să vină cu soluții care se pot aplica la nivelul comunității prin participarea tuturor profesioniștilor, respectiv al medicilor, personalului didactic, forțelor de ordine, poliției comunitare și cu toți ceilalți lideri ai comunității, fie că vorbim de preot, lider al societăților comerciale sau chiar poștașul care vizitează cele mai multe persoane prin natura meseriei. Această echipă comunitară utilizează instrumente de management al cazului, de administrare al serviciilor de bagă pentru fiecare copil, personalizate pentru fiecare copil și familie, și poate să evite situații complicate. [...] Acest pachet minim de servicii a performat prin evaluări ale echipelor de cercetare independente de noi, care au demonstrat că pot aduce rezultate în câțiva ani. Ca să vă dau un exemplu, în localitățile unde noi am sprijinit autoritățile publice locale să implementeze un astfel de model am reușit să reducem la 0 numărul de persoane fără act de identitate, am înregistrate toate persoanele (copii, femei gravide, adulți) la medicul de familie, rata abandonului școlar a scăzut semnificativ, în câteva locații am reușit să o aducem la zero, am adus rata vaccinării la 100% pentru fiecare copil, am scăzut gradul de violență în fiecare familie și am contribuit la reducerea sărăciei. Deși profesioniștii nu au oferit transferuri bănești, dar pentru că au fost identificate multe cazuri care ar fi avut dreptul la prestații financiare și au fost introduși în sistemul de asistență socială, am reușit să scădem rata sărăciei monetare de la 30% la 0,6% în rândul copiilor”, a prezentat Voichița Tomuş.



Tot în zona asistenței sociale, mergem la Cluj-Napoca, unde Adrian Răulea, director Zona Metropolitană Cluj, a dezvoltat un proiect prin care asigură locuințe persoanelor din medii defavorizate. „Am mers de la mic la mare în demersurile noastre încă de acum șase ani. Am pornit de la o inițiativă privind locuirea socială pentru grupurile cele mai defavorizate. De acolo, am mers mai departe și dorim să ne axăm pe politicile legate de affordable housing și ne dorim să promovăm aceste politici publice naționale în acest domeniu. Ca organizație, suntem puțin diferiți. Nu suntem, de fapt, o administrație locală, suntem un ONG de drept privat dar de utilitate publică. Poate din acest motiv am avut o flexibilitate mai mare în a promova anumite proiecte care nu cred că ar fi putut fi făcute de o autoritate mai rigidă. Ceea ce ne-am dorit să facem împreună cu municipiul Cluj-Napoca a fost să desegregăm comunitatea de la Pata-Râț și de a avea o abordare integrată, de a le oferi anumite servicii sociale, dar și posibilitatea de a se muta din acea zonă. Am demarat un proiect în care am bugetat 35 de locuințe sociale, dar care au venit împreună cu un pachet de măsuri și servicii sociale acordate beneficiarilor noștri înainte de mutarea din Pata-Râț în diferite zone comunitare. Serviciile au continuat și după ce au mutat, pentru a putea merge la muncă, pentru ca copiii să poată să meargă în continuare la școală. În orașele mari din România, una dintre marile probleme cu care ne confruntăm este lipsa locuirii decente și locuințe la un preț decent pentru membrii comunităților noastre. [...] A fost un proiect pilot care poate fi scalat și replicat la nivel național. Avem și o metodologie de evaluare a cererilor pentru locuință socială, realizat împreună cu Facultatea de Sociologie și Asistență Socială din cadrul Universității Babeș-Bolyai. Acest model poate fi adaptat nevoilor locale, dar care reprezintă și o bagă pentru alte comunități”, a povestit Adrian Răulea.



Componenta educațională din zona asistenței sociale este, de asemenea, foarte importantă. La București, Iulia Nicolae, coordonator proiecte FDP, ne-a spus despre lucrurile care se întâmplă la Școala Sportivă Real Madrid. Școala nu încearcă să producă jucători profesioniști, ci să educe copiii prin sport astfel încât să își continue studiile. „Avem o școală socială sportivă, este un program implementat încă din 2013 de Asociația FDP împreună cu Fundația Real Madrid din Spania. Programul este de prevenire a abandonului școlar prin activități sportive, deci nu practicăm sport de performanță. Este un program educațional prin care încercăm să ținem copiii în școală cât de mult se poate. Ne adresăm copiilor care provin din grupuri vulnerabile, din cartiere mărginașe din București. Avem intervenții deja în cinci din cele șase sectoare. În prezent, avem 115 copii înscriși în sezonul actual. Sezonul actual se referă la structura unui sezon, noi mergem pe structura anului școlar. Încercăm să oferim atât activități sportive cât și activități educaționale, dar încercăm să oferim copiilor și părinților atât partea de consiliere atât socială cât și psihologică. Spunem noi că este un program integrat. Pe lângă activitățile menționate, pentru o parte din copiii care au diferite dificultăți oferim servicii de specialitate, ma refer aici la copiii cu CES (Cerințe Educaționale Speciale). [...] Ne mândrim cu faptul că am avut peste 250 de copii care au făcut parte din programul nostru din 2013 și pot să spun că niciunul dintre aceștia nu a abandonat școala. Avem 0% rata abandon școlar și acest lucru ne motivează să mergem mai departe”, ne-a spus Iulia Nicolae.



## Ce înseamnă regenerarea urbană prin ochii investitorilor și ai comunității?

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 11 februarie 2022



Despre cât de importantă este să câștigi încrederea comunității când dezvolți un proiect, despre cum putem construi sustenabil, despre ce așteptări au dezvoltatorii de la comunitățile și administrațiile unde generează proiecte, despre Nebunul pe persoană fizică sau colectiv, despre orașele în tranziție și despre cum putem face zonele post-industriale mărețe din nou am vorbit cu Tatian Diaconu, Raluca Munteanu și Mihai Danciu.



Proiectele de regenerare urbană nu merg imediat în zona de arhitectură și urbanism. Proiectele pornesc de la oameni, de la societatea civilă, cei care se adună în jurul mesei și discută despre ce vor să se întâmple într-o anumită zonă. Tatian Diaconu, CEO Nhood pe care îl cunoașteți din interviul pe care ni l-a acordat, crede că o legătură de calitate bazată pe încredere cu comunitatea locală, dezvoltatorii și-au făcut deja 50% din treabă.



Cartierul Coresi, dezvoltat de Nhood în Brașov

*„Nu te poate privi lumea cu maximă încredere atunci când tu «ai distrus» o platformă industrială pe care lucrau 20.000 de oameni. Nu te poate privi nimeni cu încredere când ai demolat bazinul olimpic sau ștrandul din Iași. Evident că oamenii sunt atașați de aceste lucruri! Sigur, în spate este o dezbatere dacă uzina mai era performantă, de ce s-a închis, cine a închis-o, dar pleci cu acest pasiv al comunității care este greu și ar fi cea mai mare eroare să îl ignori. E o rană sângerândă pe fața comunității. Nu ai cum să ignori că acolo s-au făcut avioane și tractoare, nu ai cum să ignori că acolo câteva generații în care bunicii, părinții, verișorii lucrau și că în ștrandul acela se bălăceau bunicii și își aduc aminte. Ce putem face este să punem toate aceste subiecte în mod transparent pe masă, să începem să discutăm despre ele, să începem să discutăm despre viitor și despre cum viitorul va fi în beneficiul comunității și va fi unul sustenabil. Atunci se creează elementele de încredere și așa demarează*

construirea unei comunități în jurul unui proiect. Dar, fără aceste etape, cred că riscul este să pleci cu un proiect fisurat în plan comunitar și, pe românește, ți se vor pune în permanență bețe în roate și se vor găsi oameni care vor arunca pete de gri pe proiectul tău. Și este păcat, pentru că dincolo de partea economică îți asumi o enormă responsabilitate comunitară. Am simțit-o la Brașov, o simt mai tare la Reșița, sigur că te încarci și cu o foarte mare bucurie dar de acolo pleacă construirea comunității: de la ascultare și de la încredere”, ne-a povestit Tatian Diaconu, CEO Nhood.

Mihai Danciu, din partea Planeta Petrila, a povestit despre problemele cu care se confruntă orașele în tranziție justă și cum societatea civilă face ca lucrurile să se întâmple în Valea Jiului. Prin lobby inteligent și advocacy, Planeta Petrila reușește să angreneze dorințele, speranțele și visurile comunității printr-o abordare bottom-up care ține de aproape un deceniu.

*„Sunt 10 ani de experiență, dar venind dinspre comunitate. Comunitatea se uită, vede ce se întâmplă în altă parte și vrea cam același lucru, atât din punct de vedere al dezvoltării economice sau al revitalizării zonei, cât și din punct de vedere cultural sau social. Aici ar fi punctul forte al proiectului Planeta Petrila, pentru că este vorba de o regenerare urbană pe un teren amplu de aproximativ 20 de hectare, care pornește bottom-up și în care, ce am încercat să facem a fost să adunăm atenția arătând exemple și mergând până la Bruxelles să spunem că astfel de terenuri nu trebuie să fie demolate complet. Într-adevăr, există anumite zone care trebuie să fie demolate pentru că sunt probleme mari de mediu, sunt probleme mari în ceea ce privește stabilitatea rezistenței, dar, totuși, aici oamenii au lucrat și au amintiri plăcute cu privire la aceste clădiri. De aici și-au câștigat o pâine și acele clădiri sunt vectorul care a dus la toate acele mișcări care au adus oamenii în Valea Jiului. Hai să încercăm să facem altceva în aceste clădiri și, pe lângă ele, să atragem dezvoltarea [...] Ce am avut noi în vedere în relația dintre comunitate și proiectele de regenerare urbană a fost să încercăm un fel de mediere între ce am observat că este de succes la nivel mondial în privința reconversiei cu ceea ce își dorește comunitatea locală să vadă, și apoi problemele financiare, tehnice și administrative”, a explicat Mihai Danciu.*



Mina din Petrita

Raluca Munteanu, Business Developer Manager IULIUS, a dezvoltat temele pe care le-am discutat în interviul pe care ni l-a acordat și a vorbit despre cum proiectele pe care le dezvoltă urmăresc să pună în valoare zonele odată îndrăgite de comunitate și ulterior abandonate. Când proiectul Palas de la Iași se afla în primele stadii între 2008 și 2009, chestiuni ca așteptările comunității sau regenerarea urbană erau concepte de pionierat. IULIUS este un exemplu de succes despre cum înveți făcând dacă păstrezi o atitudine proactivă, știi să ascuți și, probabil cel mai important, să te adaptezi.

*„La finalul zilei, nevoile oamenilor transcend nevoile de conveniență. Oamenii își doresc să aibă un sentiment de apartenență la un proiect. Proiectul Palas a pornit de la ideea de a valorifica o zonă în centrul orașului, care la momentul respectiv nu era bine scoasă în evidență. Proiectul a însemnat relocarea tuturor funcțiilor care erau acolo, a implicat un efort destul de amplu în regândirea zonei atât din punct de vedere peisagistic cât și al amenajării efective urbanistice [...] Fie că vorbim de o zonă industrială sau un parc care nu e foarte bine valorificat, în esență vorbim de locuri unde oamenii au trăit, au muncit, au iubit și care la momentul la care noi am startat acele dezvoltări erau ale nimănui. Am pornit la drum cu un principiu destul de simplu: locurile*

*sunt ale nimănui, dar ar trebui să fie ale tuturor din nou. Atunci, intenția a fost de a găsi o soluție ca acele locuri să redevină un loc al tuturor și un loc al amintirilor. Orașele în care noi suntem prezenți unesc oamenii din acele locații. Avem toate demersurile care sunt specifice procesului de real estate, facem sondaje, vorbim cu ONG-urile, vorbim cu comunitățile locale. Chiar și acum am făcut în Iași un studiu cantitativ pornind de la nevoile orașului, care ne-a dat extrem de multe insighturi legat de ce ar trebui să adăugăm în dezvoltările noastre. De fapt și de drept, pornim de la ideea că trebuie să facem un loc în care oamenii se simt bine, chiar dacă uneori e mai scump, chiar dacă uneori ne vin greu, mai facem un drum, mai facem un pasaj, dar, când ne uităm în spate, ajungem la acea viziune sustenabilă pe care o interpretăm ca dorința de a crea ceva care va rămâne generațiilor care urmează”, a spus Raluca Munteanu.*



Palas Iași, dezvoltat de IULIUS

Probabil că la șah cea mai importantă piesă este Regele, dar când vorbim de viitorul orașelor Nebunul joacă rolul principal. Totuși, tabla este puțin diferită și fiecare mișcare pe care o face Nebunul trebuie construită pe comunități puternice. Cei care construiesc din birouri fără să cunoască specificul local vor afla că au proiecte clădite pe nisip. „Proiectele mari încep cu un nebun. Nebunul poate fi un om sau o echipă. Nebunul crede că se pot întâmpla lucruri și se proiectează cu 10-15 ani în față fără să aibă neapărat imaginea de la sfârșit bine conturată, dar el crede că se poate. Proiectul demarează cu acest nebun, pe persoană fizică sau colectiv, și sfârșește prin a fi



proiectul comunității. De fiecare dată! De ce? Pentru că atunci când comunitatea prinde încredere, prinde curaj, vede masterplanul, vede o machetă frumoasă în holul Primăriei și apar primele blocuri sau elemente în teren atunci comunitatea spune că se întâmplă. Din momentul acela, proiectul devine proiectul comunității și este infinit mai ușor. Revin la Reșița, dacă este să compar Brașovul cu Reșița nu poți. Nu poți compara din punct de vedere economic, din punct de vedere al demografiei, aș putea să compar din punct de vedere geografic pentru că sunt două zone superbe. Am mai avut un punct în minus pentru Reșița: când am venit în oraș am descoperit acest sentiment, să mă ierte reșițenii, de depresie colectivă. Sunt orașe căzute în ele. Oamenii nu mai cred pentru că în ultimii 30 de ani sau poate mai mult acolo nu s-a întâmplat nimic. Reșița avea în anii 1985-1986 aproximativ 135.000 de locuitori. Mai are 76.000, au plecat jumătate, care la Timișoara, care în Austria, care în alte părți. Primul lucru pe care încerci modest să îl faci este să generezi sentimentul de încredere, reșițenii să aibă încredere în ei. Locul respectiv are o istorie fabuloasă în spate. Nu este simplu, dar nu este imposibil. Fiecare ar trebui să își asume propria responsabilitate pentru că dacă noi suntem uneori nebuni, nu suntem Dumnezeui. Atunci, dacă orașul, comunitatea și Primăria își asumă responsabilitatea și investitorul privat la sfârșit, lucrurile pot să meargă în sensul potrivit. Da, e complicat. Da, suntem nebuni. Da, o să facem proiecte frumoase și la Reșița, și la Petrila și în alte locuri”, a punctat Tatian Diaconu.



Proiectul Nhood care va fi dezvoltat la Reșița

Raluca Munteanu a explicat ce este important pentru un dezvoltator și ne-a ajutat să înțelegem la ce se uită cineva când își dorește să facă o investiție majoră într-un oraș, indiferent de mărime și fără să fie cu ochii doar pe marja de profit: „Când vorbim despre interesul unui dezvoltator față de un oraș, nu vorbim doar despre interesul aceluia dezvoltator ca și companie, cât interesul tuturor stakeholderilor și al companiilor pe care acest dezvoltator țintește să le atragă în proiect. Dacă vorbim despre parte comercială, vorbim despre o serie de branduri, cu magazine și servicii care se uită la potențialul, dimensiunea și puterea de cumpărare a orașului respectiv. Dacă vorbim de mediul corporate, de funcțiunea de birouri, ne uităm la mediul academic și potențialul de resursă umană. Pornind de la aceste premise, clar vorbim și despre o implicare a municipalității sau a mediului academic. De asta noi am investit doar în orașe academice, pentru că ne-a permis atragerea funcțiunii de birouri. De asta ne-am concentrat pe Iași, Cluj și Timișoara. Acesta este primul aspect pe care am vrut să îl menționăm. Doi, dacă discutăm de lucruri efectiv punctuale care ne-ar face nouă munca mai ușoară, ne uităm la anumite orașe care au o proactivitate extraordinară din punctul de vedere al atragerii investițiilor în orașul respectiv prin faptul că au demarat anumite inițiative. Noi, de exemplu, ne-am uitat să există în orașe niște zone clar reconfigurate pentru dezvoltări imobiliare ca să știi când te uiți la un oraș care este zona comercială, care este zona pentru parcuri logistice. În momentul în care există niște zone clar reconfigurate și gândite din start la nivel urbanistic pentru o anumită destinație, ție, ca dezvoltator, ți-ar fi mult mai ușor să vii cu investiții acolo. Ar fi extraordinar dacă municipalității și-ar asuma aplicarea legislației, să realizeze anumite exproprieri astfel încât tu venind să ai o infrastructură pe care, deși tu ți-ai dori să o faci, îți afectează mult mai ușor rentabilitatea proiectului dar, repet, nu e o chestiune de profit mult mai mic. E posibil să nu ți-o permiți. A treia idee pe care noi o promovăm oricând avem ocazia este că ar fi extraordinar să existe niște divizii în cadrul administrațiilor publice de mari investiții, astfel încât atunci când te apuci să faci un proiect să ai un fel de customer service, să îți operaționalizezi tot procesul de obținere a avizelor și, în general, o proactivitate mai mare din partea orașelor respective”.



Iulius Town Timișoara

Mihai Danciu a vorbit despre Valea Jiului din punctul de vedere al modului în care investitorii sunt atrași și susținuți să aibă încredere în zonă: „În comunitatea noastră, cel mai mare beneficiu care poate fi adus este din exterior. Ne uităm la noi înșine, ne recunoaștem statutul de zonă în tranziție, înțelegem că lucrurile nu sunt cum erau odinioară, chiar dacă toți parametrii din punct de vedere al salariilor și a felului cum s-au dezvoltat orașele sunt mult mai buni ca înainte. Ce cred eu că ne ajută este să vedem un foarte bun raport din exterior. Vin foarte mulți către noi, nu neapărat din punct de vedere turistic, dar din punct de vedere al celor care au o vizibilitate bună în media sau în zona artelor și ne ajută să confirmăm acele lucruri pe care noi le bănuiam sau aveam nevoie de o validare [...] Ce încercăm prin platforma Invest in Jiu Valley este un demers de jos în sus, dar care este și mai greu de înțeles pentru că feedbackul este al administrațiilor locale, care trebuie să preia un astfel de demers, și să îl susțină prin promovare continuă astfel încât atunci când vine cineva interesat să poți oferi informațiile de care are nevoie. Mă bucur că am reușit să coagulăm comunitățile locale într-un astfel de demers, primul demers conjugat pentru atragerea investitorilor. Rezultatul este această platformă, actualizată periodic, și suntem întrebați cu privire la anumite relații care se pot da în zonă, cine ar putea da informații legate de anumite terenuri sau să transmită mai departe către administrațiile locale responsabile”.

## Cum pot orașele să faciliteze naveta?

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 23 februarie 2022



**Mobilitatea urbană este sursa cheie pentru încurajarea interacțiunilor dintre oameni și pentru asigurarea echității sociale. Cele mai mari orașe ale lumii au implementat soluții care să asiste persoanele cu venituri mici, cu dizabilități și care să îi convingă să renunțe la mașina privată pentru a călători cu transportul în comun.**

Naveta zilnică, adică deplasarea de la domiciliu la locul de muncă și în zonele unde socializăm, a suferit o serie de modificări în ultimii doi ani. Faptul că munca în sistem remote, shoppingul online, posibilitatea parcurgerii unor cursuri la distanță și promovarea platformelor care facilitează comunicarea la distanță sunt din ce în ce mai prezente în viețile noastre ne arată că aceste schimbări vor continua chiar și după încheierea pandemiei. Un raport scris de către World Economic Forum, Boston Consulting Group și University of St. Gallen arată cum un grad ridicat de mobilitate ajută la depășirea barierelor și promovarea integrării între grupuri sociale diferite.

Revenim la întrebarea din titlu și oferim patru soluții prin care orașele pot facilita naveta



### 1. Beijing (China) a implementat un sistem online de booking pentru trenuri

Megaorașul chinezesc oferă un transport public utilizat de peste 13 miliarde de oameni în fiecare an. Una dintre problemele rezolvate de sistemul de booking este eliminarea coșilor unde navetiștii trebuie să aștepte peste 20 de minute pentru a cumpăra un bilet. Din cauza statului la coadă, mulți aleg să meargă cu mașinile personale în loc să călătorească în comun cu trenul. Datorită sistemului, timpul de așteptare pentru validarea biletelor a scăzut cu 80% și coșile s-au redus cu 40%.



### 2. Los Angeles (S.U.A.) oferă servicii de transport la cerere pentru persoane cu dizabilități

În august 2021, Hyundai a lansat serviciul EnableLA prin care cetățenii sunt asistați să depășească barierele legate de mobilitate. Programul pilot folosește vehicule modificate pentru a permite scaunelor cu rotile să fie introduse și astfel persoanele cu dizabilități locomotorii să poată fi transportați în condiții de siguranță. Mașinile erau echipate cu lumină antibacteriană pentru a crește gradul de salubritate. De asemenea, șoferii sunt antrenați în acordarea primului ajutor. Schema de mobilitate este un plus în asigurarea incluziunii sociale și este axată tocmai pe nevoile cetățenilor.



### 3. Chicago (S.U.A.) promovează sistemul bike-to-work

Mersul pe bicicletă până la muncă este din ce în ce mai obișnuit în rândul celor care nu vor să stea blocați în trafic. Totuși, mai este un efect care sprijină enorm persoanele cu venituri mici. Stațiile de biciclete din Chicago oferă pentru doar 5 cenți o bicicletă cu care oamenii pot călători timp de 45 minute. Există, de asemenea, un tarif anual de 5\$. Recent au fost adăugate biciclete electrice care pot atinge viteze de 30 km/h, care asistă oamenii să ajungă în mai multe cartiere din oraș.



#### 4. Berlin (Germania) a dezvoltat o aplicație de ridesharing

Aplicația funcționează în zona de est a Berlinului încă din 2018 și oferă pasagerilor posibilitatea să împartă curse cu până la șase oameni care merg în aceeași direcție. Serviciul se numește Berkönig și este diferit de altele pentru că nu vine până la ușa celor care rezervă călătoria. Dubița pentru pasageri are diverse puncte de unde călătoria începe și permite scurte abateri de la traseu pentru a acomoda nevoile clienților. Totodată, persoanele în scaun cu roțile sunt ajutate să ajungă în diferite zone ale orașului. Serviciul contribuie la reducerea congestiei din trafic, la reducerea emisiilor gazelor de eșapament, asistă persoanele cu venituri mici și aduc un plus în dezvoltarea economică.



*Informațiile din acest articol au fost preluate din  
World Economic Forum*

**Sursă foto:** Hyundai, Erasmusu, The New York Times, Handelsblatt

## Sectorul 2 București, Cluj-Napoca și Suceava alese de Comisia Europeană pentru misiunea 100 Green Cities

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 28 aprilie 2022



**Trei orașe din România vor deveni neutre-climatic până în 2030! București (Sectorul 2), Cluj-Napoca și Suceava poartă emblema mission cities. Ce înseamnă misiunea pentru viitorul comunităților urbane de pe continent?**

UrbanizeHub a promovat inițiativa chiar din prima fază când a fost anunțată pe scena UrbanTalks Brașov de către Laura Hetel, policy officer în cadrul Comisiei Europene. Putem spune că am fost un partener informal al DG Regio Innovation, departamentul Comisiei



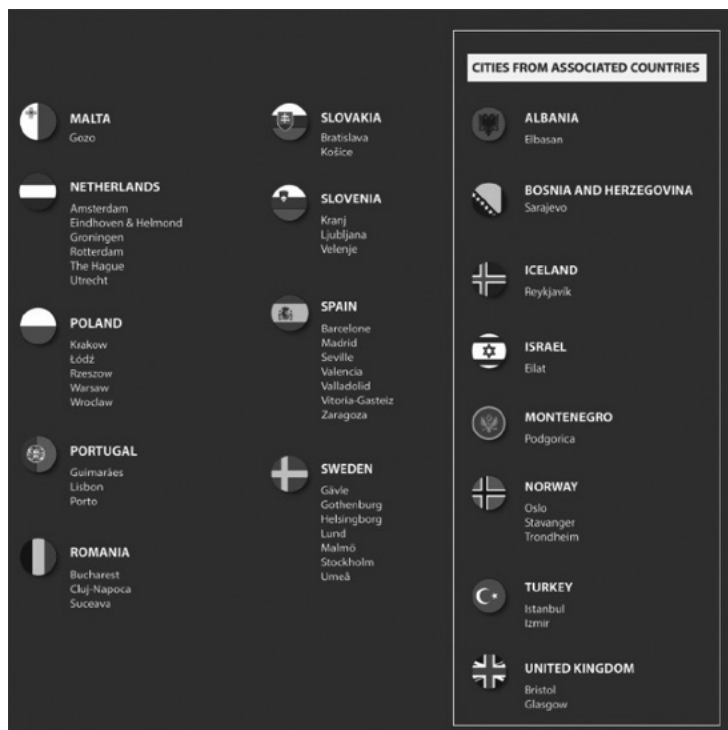
Europene care derulează această misiune Am susținut demersul prin articole dedicate Misiunii 100 de orașe neutre-climatic până în 2030 și subiecte conexe reducerii emisiilor de gaze cu efecte de seră, aducerea experților în fața cetățenilor pentru a discuta aplicat despre soluții pentru orașe și lobby informal, la care putem adăuga și suport, către administrațiile publice din România.

Din cele 11 municipii aflate pe lista scurtă a Comisiei Europene, trei au fost acceptate pentru finanțare. Faptul că orașe din toate părțile țării, vorbim de Alba-Iulia, Bistrița, Brașov, Buzău, Cluj-Napoca, Piatra Neamț, Râmnicu Vâlcea, Roman, Suceava, Timișoara și Tulcea, și-au asumat prin aplicația către misiune că vor să devină verzi este un lucru încurajator pentru viitorul României. Acest lucru arată că există dorință, există interes pentru dezvoltarea sustenabilă și a tehnologiilor viitorului, se conștientizează problema schimbărilor climatice și orașele din România doresc o transformare.

Numărul total de aplicații eligibile era de 362. Distribuția emblemelor de mission cities arată interesul crescut al Comisiei Europene ca Uniunea să se dezvolte sustenabil. În Europa de Est, România, Ungaria și Slovenia au fiecare trei orașe misiune, cele mai multe fiind în Polonia (cinci orașe). Bulgaria are două și Croația unul. O surpriză vine dinspre Austria, unde doar Klagenfurt a fost selectat să devină unul dintre primele orașe verzi ale Europei. Continentul nostru are șansa istorică să meargă într-o direcție verde și să fim primii care am luptat eficient și efectiv împotriva schimbărilor climatice. De menționat, pentru că numărul orașelor care au dorit să participe la misiune a fost atât de mare, Comisia pregătește suport pentru cele care nu au fost selectate, adică acces la sprijin prin platforma misiunii și oportunități de finanțare prin Cities Mission Work Programme. Totodată, pe lângă cele 100 de orașe ale Uniunii Europene, încă 12 orașe din țări non-UE vor participa la misiune. Cele 12 țări sunt Albania, Bosnia și Herțegovina, Islanda, Israel, Muntenegru, Norvegia, Turcia și Regatul Unit.



Orașele Uniunii Europene care fac parte din misiune



În dreapta, cele 12 orașe din țări non-UE participante la misiune

### Ce înseamnă orașe neutre-climatic?

Prin orașe-neutre climatic înțelegem acele orașe care reduc emisiile de gaze cu efect de seră la minimum și compensează pentru emisiile care nu au putut fi eliminate. Diferența dintre climate neutral și carbon neutral este că nu se referă strict la dioxidul de carbon, ci la toate gazele care contribuie la încălzirea globală. Zonele urbane din Uniunea Europeană sunt cămin pentru 75% dintre cetățeni. La nivel global, zonele urbane consumă 65% din energia totală și produc 70% din totalul de emisii CO<sub>2</sub>. Este nevoie de o schimbare și să regândim rolul pe care orașele îl vor juca în viitor pe scena mondială.

### Cum beneficiază orașele parte a misiunii?

Cele 100 de orașe vor primi sfaturi și asistență din partea consorțiului NetZeroCities ca să ajungă la zero emisii de carbon până în 2030. Pentru a realiza transformarea mediului în unul sustenabil, sume importante vor fi alocate pentru a sprijini tranziția. Vorbim de 360 de milioane de euro alocați doar pentru partea de cercetare și inovare, care sunt gestionați de Horizon Europe pe perioada 2021-2023. Comisia lucrează în continuare pentru a alocă și mai multe fonduri care să meargă către misiune. Una dintre problemele care întârziu măsurile dedicate reducerii emisiilor de carbon era lipsa de fonduri. Din acest motiv, acțiunile pentru mediu erau punctuale și nu rezolvau nici măcar 20% din problema dintr-un sector, cum ar fi eficiența energetică. Misiunea 100 de orașe neutre-climatic până în 2030 rezolvă problema fondurilor și permite o abordare sistematică.

Pentru a facilita transferul de know-how, există oportunități de networking și schimburi de experiență în cadrul orașelor care fac parte din misiune. Aceste orașe beneficiază și de un profil mai atractiv pentru investiții și atragerea resursei umane specializate.

Nu în cele din urmă, cetățenii, societatea civilă și liderii urbani vor fi implicați în procesul de luare a deciziilor pentru ca orașul lor să devină neutru-climatic. Pe lângă implicarea comunității în stabilirea traiectoriei de viitor, apare și chestiunea de predictibilitate. Astfel, dezvoltările unui oraș nu vor mai fi planificate pe termen de patru ani, cât ține un mandat de primar sau consilier local, ci pe termen lung, cu o abordare integrată și multidisciplinară.

### Ce rol îl va juca societatea civilă?

Cetățenii vor fi implicați în procese participative de identificare a problemelor și elaborare a soluțiilor pentru acestea. Uniunea Europeană a stabilit direcția către accesibilizarea procesului de

luare a deciziilor pentru oamenii obișnuiți. Cetățenii, organizații din domeniul cercetării și domeniul privat își vor angrena energiile pentru a rezolva chestiunile din sectorul energetic, construcțiilor, managementului deșeurilor și transportului. ONG-urile sunt binevenite să își ofere expertiza în implementarea misiunii, să mobilizeze societatea civică, să co-creeze contractele Climate City și să faciliteze procesul de networking în domeniul schimbului de bune-practici. Putem să menționăm două proiecte proprii UrbanizeHub prin care am angrenat energiile comunității în procesul de co-design de spații publice. La Lugoj am organizat concursul de idei Proximity prin care studenții de la arhitectură au conceput planuri pentru zone din oraș. Cetățenii au ales spațiile supuse concursului și tot ei au fost cei care au ales soluția câștigătoare în primul proces de elaborare colaborativă a unui PUG din România. Al doilea proiect de impact este Proiectul Liniei, unde cetățenii din apropierea unei foste căi de cale ferată au venit cu idei despre ce și-ar dori să facă în viitorul parc liniar amplasat de-a lungul șinei.

### **Ce exemple practice există pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră?**

UrbanizeHub a vorbit și a scris de foarte multe ori despre bunele practici din afară. Amintim de promovarea conceptului de oraș de 15 minute, asigurarea unui procent de 30% de spațiu verde din arealul orașului, folosirea resurselor de apă pentru răcorirea și încălzirea termică a clădirilor, încurajarea mersului pe bicicletă, dezvoltarea economiei circulare, îmbunătățirea gradului de absorbție a apei și utilizarea ei pentru parcuri, utilizarea dronelor pentru a identifica sursele de poluare. Alte soluții pot fi termoizolarea clădirilor publice și rezidențiale, interzicerea accesului mașinilor cu o anumită normă de poluare în zone circulante, pietonizarea zonelor (a se vedea proiectul Străzi Deschise), dotarea clădirilor publice cu panouri solare, colectarea selectivă a deșeurilor, crearea unor stații de captare a dioxidului de carbon etc.

### **Care este următorul pas?**

Misiunea 100 de orașe neutre-climatic până în 2030 se bazează pe un contract între Comisie și oraș, reprezentat de primar. Contractul este unul simbolic, fără sancțiuni în cazul în care nu sunt îndeplinite angajamentele, dar cu o importantă valoare simbolică. Astfel, orașele sunt motivate să conceapă strategii realiste pentru a atinge obiectivele propuse. Climate City Contracts acoperă sectorul energetic, managementul deșeurilor, transportul și clădirile, unde se adaugă planul de investiții relevante pentru diminuarea emisiilor de gaze cu efecte de seră.

Misiunea va asigura primele 100 de orașe neutre-climatic până în 2030, dar așteptările sunt ca până în 2050 să avem toate orașele europene fără emisii de gaze cu efect de seră.

**UrbanizeHub va fi alături de orașele care își doresc să devină sustenabile, să implice comunitatea în procesul de luare a deciziilor și să își canalizeze energiile către inovare, guvernare locală și dezvoltare smart. Împreună putem să conturăm viitorul orașelor!**

## Grațian Mihăilescu despre „Cum să modelăm orașele din România”

de Alexander Bojneagu

Publicat 2 mai 2022



„Cum să modelăm orașele din România”, cartea dedicată dezvoltării urbane și scrisă de inițiatorul UrbanizeHub, a fost lansată în cadrul unui UrbanTalks online. Grațian Mihăilescu vorbește pe larg despre cartea sa proaspăt lansată, ce trebuie înțeles prin dezvoltare, de ce regionalizarea prin reforma administrativă este o soluție pentru România și cum implicarea produce calitatea vieții.

**Ce te-a motivat să scrii „Cum să modelăm orașele din România”?**

Bașa cărții a fost teza mea de doctorat la care am lucrat continuu timp de aproape trei ani. A fost un proces prin care am învățat foarte multe despre orașele din România dar m-am

descoperit și pe mine în același timp. Să fii la doctorat în timp ce conduci un ONG care a crescut organic în ultimii ani prin eforturi susținute și să generezi proiecte adresate administrațiilor publice și comunităților din România nu este deloc simplu. Pentru că nu am vrut ca efortul meu de cercetător să rămână doar în sfera academică, am decis că ar trebui să împart din cunoștințele dobândite cu oamenii pasionați de urban care, la urma urmei, sunt motorul orașelor. Am mai avut nevoie de doi ani să elaborez cartea pentru că am selectat informația și am scris totul într-o manieră cât mai accesibilă pentru publicul larg. Ceea ce am lansat este un produs educațional și cred că oamenii care vor citi vor înțelege mai bine evoluția lor și felul cum acestea ar trebui să se transforme în anii ce vin.

**Cum ai rezuma cartea în câteva cuvinte?**

Vižiune, acesta este cuvântul cheie care stă la baza cărții. Fără o vižiune clară, stabilită și urmărită pas cu pas nu vom ajunge departe. Putem să ne uităm la orașe care au creat această vižiune și deja au adus-o la realitate. Putem să vorbim de Cluj-Napoca, un oraș care dintr-un mediu foarte conservator cum era în era Funar a devenit un adevărat mediu multicultural în care inovația este la ea acasă. Ne putem uita la Oradea, unde administrația publică a înțeles foarte bine oportunitățile pe care le oferă fondurile europene și astfel orașul se dezvoltă la nivel comparabil cu municipii din Vest. Sunt multe de spus și vorbesc pe larg în carte, dar cert este că orașe ca București, Sibiu, Timișoara, Constanța, Buzău, Sinaia, Iași, Brașov, Reșița și altele au capacitatea de a genera schimbări reale pentru cetățeni. Asta mi-am dorit să scriu și să analizez în „Cum să modelăm orașele din România”.

**Cine sunt experții care te-au sprijinit cu cercetarea?**

Am gândit cartea pe patru capitole, înainte de care există o introducere și la final un epilog. Fiecare capitol pornește de la întrebări pe care le-am adresat celor zece experți citați în carte. Din 20 de întrebări am reușit să ating chestiunile ce țin de



dezvoltarea urbană. Cei care și-au adus inputul și au contribuit la crearea acestei cărți sunt: Prof. Dr. Călin Hințea, Barbu Mateescu (sociolog), Marius Cristea (consultant și expert în dezvoltare regională și fonduri europene), Prof. univ. Dr. Dumitru Sandu, Victor Giosan (consultant internațional în managementul public și planificare strategică), Paul Moldovan (city manager al Primăriei Sectorului 6 București), Bogdan Nadolu (sociolog), Cristian Neculai Șurubar (cercetător în științe politice), Alexandru F. Ghiță (urbanist și data analyst) și Reinhold Stadler (urbanist specializat în mobilitate urbană).

### Ce înțelegi prin dezvoltare urbană?

Eu înțeleg și cred că așa ar trebui mai mulți să se raporteze la dezvoltare drept un fenomen care implică resurse din mai multe domenii. Nu putem să vorbim despre dezvoltare dacă ne raportăm strict la partea economică, așa s-au raportat comuniștii și vedem cum arată orașele construite după o industrializare forțată. Am folosit două noțiuni în carte pentru a explica dezvoltarea orașelor: subsidiaritate verticală și subsidiaritate orizontală. Subsidiaritatea verticală se referă la relația de putere dintre orașe și autorități naționale, dintre local și central. Subsidiaritatea orizontală se referă la angrenarea energiilor și actorilor de la nivelul local, adică sectorul public, mediul privat, universitățile și comunitatea pentru a se implica în procesul de dezvoltare locală.

În primul capitol discut „Despre Cluj și orașele din Transilvania”, chiar acesta este și titlul. Cred că toți am observat că în ultimii ani Cluj-Napoca a câștigat teren chiar și în fața Capitalei. Acest lucru se datorează unei administrații publice eficiente și calității politicilor locale implementate în municipiu. Aici aș menționa o concluzie la care au ajuns toți experții: o comunitate implicată în procesul de luare a deciziilor la nivel local oferă atât resurse pentru administrații cât și expertiză, ceea ce produce calitatea vieții în acel oraș.

### Ai dedicat un întreg capitol regionalizării și creării polurilor de putere locală. Ce înseamnă descentralizarea procesului de luare a deciziilor pentru România?

Unii spun că s-ar rupe România dacă regiunile ar avea mai multă putere. Nimic mai fals! Totuși, nu pot să uit cum s-a creat un scandal uriaș prin 2018 după ce Alianța Vestului a fost anunțată pe scena UrbanTalks. Din păcate, descentralizarea este văgăută ca relație win-lose în România. Din acest motiv am abordat tema descentralizării în al doilea capitol. România, membră UE de 15 ani, funcționează în anul 2022, după o divizare administrativă realizată în 1968, pe timpul comuniștilor. Fragmentarea deciziilor împiedică dezvoltarea. Uniunea Europeană oferă fonduri europene iar experiența din ultimii ani ne arată că tot administrațiile publice manageriază cel mai eficient resursele. Aici este vorba de întâlnire a nevoilor cu soluțiile și, până la urmă, orașele cunosc cel mai bine care sunt carențele și ce trebuie făcut ca să atingă prosperitatea.



Alianța Vestului anunțată pe scena UrbanTalks în 2018

### Subiectul care te pasionează foarte mult și pe care te-ai specializat este guvernarea locală. Cum ai aprecia gradul de implicare al cetățenilor în viața orașelor?

Am descoperit că parteneriatele între stakeholderii locali generează o mai mare încredere a cetățenilor în propriile forțe. Aici vin cu sugestii ale experților pentru administrație și societatea civilă

asupra modului în care pot angrena energiile locale și analizez situația actuală a guvernantei locale în orașele din România. Evident, guvernanta locală este diferită ca fenomen dacă ne uităm la orașe mari ca Brașov, Timișoara sau Cluj în comparație cu Slatina, Petroșani sau Buzău. Tocmai de aceea am abordat și ce putem face ca să schimbăm soarta orașelor shrinking, post-industriale și care se confruntă cu un exod al forței de muncă. Pot să mai punctez aici o problemă pe care am întâlnit-o în turneul făcut cu UrbanizeHub în 2020. Nu avem o cultură a dialogului, nu vedem colaborarea în modul în care toți cei implicați să câștige și încă avem durerea fantomă a comunismului care îi face pe cetățeni să își exprime opiniile doar în cercuri restrânse și după să nu fie mulțumiți de cum arată orașul lor. Revin la ideea principală pe care aș vrea să o desprindă cititorii cărții: implicarea aduce dezvoltare.

În al patrulea capitol, sintetizez modul în care orașele trebuie văzute: ca organisme vii prin care viitorul economic al unei țări este modelat. Pornind de la acest adevăr și ținând cont de subsidiaritatea verticală și orizontală, ține de noi să modelăm orașele viitorului și astfel să ne implicăm în bunul mers al țării.

### **Ce le-ai transmite celor interesați de carte?**

Toate întrebările din această carte au fost chestiuni pe care le-aș numi personale. Nu există o întrebare la care să nu fi meditat de-a lungul anilor, fie că mă aflam în postura de student, stagiar, doctorand, expert sau ong-ist. Toate întrebările începeau la fel: „de ce...”. Am căutat răspunsuri și am găsit în dialogul pe care l-am purtat cu experții. Mai departe, am trecut răspunsurile prin filtrul meu și am început să scriu ceea ce eu cred că este unic în România. Literatura de specialitate în domeniul dezvoltării orașelor abordată într-un mod interdisciplinar este destul de restrânsă și nu cred că mai există o astfel de lucrare la noi în țară. În orice caz, vreau să lansez o invitație către persoanele interesate de viața orașelor și de crearea de comunități urbane. Îi invit să citească această carte și să se implice, să devină responsabili și să pună umărul la modelarea orașelor. Împreună putem modela viitorul orașelor

### **Unde te va întâlni lumea?**

Pe 4 Mai voi fi la FSPAC la Babeș Bolyai la Cluj-Napoca, pe 6 Mai la Urban Talks la Oradea, iar pe 9 Mai la Brașov. De asemenea doresc ca în următoarele 2-3 luni să avem o lansare și la Timișoara și București. Îmi doresc să participăm și la Bookfest București însă vedem cum se așează lucrurile.



**Toate profiturile generate din vânzări vor fi redirecționate către cauze care se implică în gestionarea crizei din Ucraina și cauze umanitare.**

## Cum pot nomazii digitali și orașele să producă schimbare și calitatea vieții?

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 11 mai 2022



**Tinerii cu un rucsac în spate și un laptop pot produce beneficii de milioane de euro pentru comunitățile din care aleg să lucreze. Nomazii digitali pot contribui la redresarea orașelor mici dar pitorești, atâta timp cât le sunt întâlnite nevoile pentru a putea trăi și lucra acolo unde doresc.**

Cum lucrăm, cum suntem plătiți și cum ne pregătim pentru joburile viitorului? Acestea sunt chestiunile de bază pe care se concentrează conceptul de nomad digital. Ideea că vom putea de oriunde din lume atâta timp cât avem un laptop și o conexiune stabilă la internet va încuraja oamenii să călătorească și să își

aleagă orașele unde vor să trăiască conform altor cerințe decât cele ale ofertelor de locuri de muncă. În momentul când venitul minim garantat va fi introdus în toate țările din lume și sistemul educațional va fi reformat, putem vorbi despre fluxuri mai de migrații dintr-o zonă în alta a lumii fără să mai țină seama de barierele geografice.



Spațiu de coworking în aer liber

*„Dacă în România am asistat începând cu anii '90 la fenomene de depopulare a comunităților care nu au putut rămâne relevante la testul timpului și la răspunderea nevoilor cetățenilor săi, vom vedea cum fenomene similare vor apărea atunci când orașe mari ale lumii din societăți mult mai dezvoltate economic se vor confrunta cu același lucru. Atunci va depinde de noi, ca orașe și ca țară, să putem să ne adaptăm foarte rapid astfel încât să putem găzdui un număr cât mai mare de cetățeni internaționali, de nomazi digitali”, spune Alexandru Popescu.*

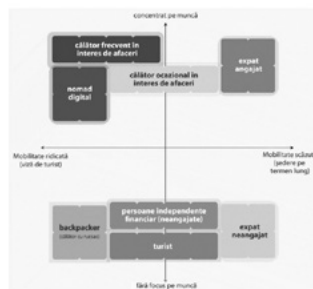
Exemple de bune practici în domeniul atragerii nomazilor digitali există deja în lume. Putem vedea cum zonele pitorești dar depopulate și-au creat o a doua șansă prin politicile lor față de crearea unui cadru atractiv pentru nomazii digitali. Ponta do Sol,

un sat abandonat din Portugalia este un exemplu emblematic. Autoritățile portugheze au crea o infrastructură pentru freelanceri și nomazi digitali prin care au atras 4500 de persoane și încă 10.000 sunt în procedurile de obținere a vizei de ședere.

## nomadul digital un scurt profil



### Tendențe ale nomazilor digitali în Statele Unite ale Americii



Datele ne arată că 1.7 milioane români au potențial de lucru în regim de telemuncă, față acum 10 ani doar 0.1% lucrau în telemuncă. Condițiile pandemice ne-au forțat să regândim piața de muncă. Americanii sunt primii când vine vorba de adoptarea unui nou stil de muncă și viață. Ceea ce a prins în Statele Unite va fi din ce în ce mai mult exportat în toată lumea odată ce beneficiile telemuncii vor fi tot mai mult promovate.

Alexandru Popescu a punctat oportunitatea pe care o are România dacă decide să devină un popas pentru nomazi digitali. Pași au fost făcuți în această direcție, existând un proiect de lege în Parlament prin care se dorește să faciliteze accesul nomazilor digitali prin introducerea unor vize. În expunerea de motive, se arată că 2000 de nomazi digitali aduși anual în țară aduc beneficii economice de 50 milioane de euro. Totodată, studiul Circle Loop a creat un index unde România se află pe locul trei din punct de vedere al atractivității pentru nomazi digitali datorită calității internetului și costului redus al vieții: „Ține de noi să gândim modalități în care putem să explorăm această oportunitate

și să atragem nomazi digitali. Pot exista parteneriate public private pentru crearea spațiilor de coworking, se pot pune la dispoziție zone sau cartiere unde se pot aduna nomazi deoarece studiile arată că le place să stea împreună și așa mai departe. Fiindcă am discutat atât de mult despre nomazi digitali, mai e un alt concept pe care aș vrea să îl vorbim: funcționarul digital. Nu ideea de a angaja funcționari digitali în telemuncă, ci schimbarea mentalității astfel încât să putem atrage talente digitale, experți care să schimbe profund modul în care administrația publică interacționează cu cetățenii”.



Orașele românești pot să schimbe paradigma dacă aleg să își pună în valoare potențialul și să creeze contexte pentru nomazi digitali. O rețea de broadband de încredere, spații de coworking, stimulente cum ar fi transportul gratis sau tichete de cazare, un serviciu de asistență pentru a găsi chirii, dezvoltarea unui cartier sau a unei zone destinată nomazilor digitali și gândirea unor programe culturale sau a unor zone care să atragă nomazi digitali sunt câteva sugestii.

**Cei care doresc să afle mai multe informații despre nomazi digitali sunt invitați să acceseze siteul nostru pot găsi cartea „Orașul Românesc 4.0” în format digital.**

Sursă foto: Adventure Journal, Wanderlust Movement



## Cum pot mediul de business și administrația publică să construiască orașele viitorului?

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 24 mai 2022



**Orașele viitorului au nevoie de antreprenori și lideri urbani care să gândească proiecte sustenabile pe termen lung. Raluca Munteanu, Business Developer Manager IULIUS, și Alina Silaghi, directorul Agenției de Dezvoltare Locală Oradea, au discutat despre nevoile investitorilor și proactivitatea administrației publice, ce urmăresc marile companii și ce strategii fac orașul mai atractiv pentru mediul de business.**

Discuția din cadrul UrbanTalks Oradea a pornit de la rolul pe care administrația și investitorul îl joacă în dezvoltarea sustenabilă a unui oraș și impactul pe care îl doresc să îl aibă în comunitate. Cum ar trebui înțeleasă contribuția mediului de business în creionarea orașelor viitorului?

„Noi încercăm să ne aliniem cu nevoile comunităților în care suntem prezenți și dacă vorbim de un oraș al viitorului cu siguranță este un oraș despre oameni. Observăm că aceste nevoi se schimbă. În zece ani, timp în care și noi am făcut shiftul de la un dezvoltator axat pe centre comerciale, ne-am dat seama că nevoile comunității nu mai sunt doar lucruri de conveniență. Dacă vorbim despre birouri, toți cei care lucrează într-o companie nu se uită doar la remunerația financiară, ci la calitatea jobului, își doresc un sentiment de apartenență, de calitate a locului de muncă. Pe partea de retail, vorbim despre destinații mai degrabă decât simple locații în care ți-ai făcut cumpărăturile și ai plecat. Vorbim despre locații care sunt integrate cu orașele. Ce este foarte specific în proiectele noastre este faptul că sunt investiții foarte amble. Când discuți despre investiții de sute de milioane de euro, deja nu mai discuți doar despre tine pentru că în mod inevitabil trebuie să găsești o aliniere cu strategia orașului. Noi așa pornim, de la analiza nevoilor orașului și încercarea să ne sincronizăm cu ele. Obiectivul când construim ceva este să fie cât mai bine integrat și să nu simți că este un proiect. Orașele viitorului sunt orașe despre oameni, în care fiecare lucrează indiferent de domeniu având ca principal reper nevoile și tendințele care se întâmplă în societate”, spune Raluca Munteanu, Business Developer Manager IULIUS.

Orașele care știu să încheie parteneriate la nivel local între toți stakeholderii au un plus în ochii unui investitor care dorește să dezvolte afaceri în zonă. Cum sprijină Oradea investitorii și cum îi atrage?

„În primul rând, suntem sinceri. Niciodată nu prezentăm situații care nu sunt în conformitate cu realitatea și care nu pot fi verificate de investitor. Întotdeauna le recomandăm să verifice toate informațiile pe care noi le furnizăm. Întotdeauna suntem concentrați pe parteneriate. Cred că ce a reușit Agenția de la Oradea să facă și poate într-un mod diferit față de alte autorități locale este deschiderea pe care am avut-o pentru parteneriate pentru a fi atenție o dată la ce se întâmplă cu mediul educațional din Oradea și județ, cum putem să lucrăm împreună, cum

putem să conectăm mediul educațional cu mediul antreprenorial, care sunt nevoile companiile, cum facem retenția forței de muncă. Aici sunt câteva întrebări la care nu sunt niște răspunsuri ideale, nu sunt niște criterii care funcționează de fiecare dată. Aplicăm mai multe metode, mai multe strategii și încercăm să facem retenția forței de muncă. Ce am observat în anii de când conduc agenția este că majoritatea tinerilor din Oradea nu cunosc care sunt posibilitățile pe care orașul le are. Legat de cum atragem investitorii, prezentăm o dată o infrastructură bine pusă la punct, încercăm să fim o echipă de profesioniști care răspunde la toate întrebările și încercăm să prezentăm mediul în care ei vor activa așa cum este el. Spunem că există o lipsă a forței de muncă în Oradea, dar spunem și că există programe pentru învățământ dual, programe pentru educație integrată, programe care sunt împreună cu Universitatea din Oradea, programe care se desfășoară în parteneriat cu companii locale. Sigur, poate că rezultatele nu sunt extraordinare și surprinzătoare, dar ele există și an de an vedem că numărul elevilor, parteneriatelor, companiilor locale care doresc să de dezvolte crește. Cred că suntem pe direcția bună, învățăm în fiecare zi, suntem axați mereu pe a învăța și a fi deschiși la idei și soluții noi. Asta le recomand întotdeauna autorităților locale: să aibă deschidere, curiozitate și aplecare spre a cunoaște și a ști”, a explicat Alina Silaghi, directorul Agenției de Dezvoltare Locală Oradea.



Investițiile de milioane de euro nu sunt doar despre generarea unui profit, sunt despre integrarea proiectelor cu tipologia și viziunea de viitor a orașelor. Totodată, un investitor trebuie să fie atent la competiția cu ceilalți antreprenori la nivel internațional când dorește să ofere un serviciu sau să vândă un produs către firmele care activează la nivel global. „Suntem prezenți în Iași, Cluj, Timișoara. Valoarea proiectului Palas are peste 300 milioane euro, Timișoara la fel, în Cluj am lansat o investiție de 500 milioane euro. Sunt valori foarte mari, este aproape cât tot bugetul municipalității într-un proiect. Noi nu putem să le facem singuri, lucrăm foarte aproape cu administrația și ca în orice relație lucrurile sunt uneori mai lente, alteori mai rapide. Per total, lucrurile merg într-o direcție bună, am avut susținere peste tot pe unde am fost. Nu putem aduce ca reproș pretenția ca o administrație publică să se miște la fel de repede ca un investitor privat. Pentru noi, cea mai mare presiune este legată de timp. Este important ca partea de avizare să se întâmple într-o manieră fluidă astfel încât să poți să construiești și să livrezi chiriașului în termenul solicitat de el. Dacă ne gândim la Palas Campus în Iași, unde chiriașul este compania Amazon, vorbim de un contract de 35.000 mp, un astfel de contract când chiriașul alege deja nu mai compară Timișoara cu Cluj, Iași, Oradea, Brașov... el se uită la toată Europa Centrală și de Est, se uită care sunt orașele cu universități puternice, care sunt costurile pentru real estate, ce costuri de salarii ai și competiția nu mai este la nivel național. Noi, ca să putem atrage și securiza un astfel de client, trebuie să dovedim că avem proiecte de calitate, universități puternice și o administrație care ne susține ca să putem livra proiectul în timpul pe care ei ni-l cer”, spune Raluca Munteanu.

Alina Silaghi a menționat că succesul în atragerea investitorilor ține de colaborarea între diferitele organisme ale administrației publice și crearea de contexte astfel încât resursa umană să se poată dezvolta profesional și să dorească să trăiască în oraș: „Cea mai importantă resursă este întotdeauna omul. La toate conferințele la care am participat, focusul a fost pe centrarea asupra nevoilor utilizatorului, cetățeanului. La Oradea încercăm să fim atenți la aceste nevoi. Investitorii vin din punct de vedere economic așa cum spuneam

pentru infrastructură, locație, viteză de lucru, eliberarea autorizației de construcție în șapte zile, proiecte de infrastructură majoră, un intermodal, un terminal cargo, proiecte de centru de transfer tehnologic cu universitatea... acestea sunt niște puncte cheie care arată că orașul are o strategie. Strategiile de creștere a mobilității prin care urmărim conectarea Oradei cu tot ce înseamnă zonă metropolitană arată că ne dorim ca tot ceea ce facem să fie pe termen lung și sustenabil. De ce vorbesc de sustenabilitate? Pentru că ne gândim cum să construim panouri de energie solară pe terenuri acoperite de cenușa de la CET 2, ne gândim cum să utilizăm apa geotermală, cum să folosim resursele pe care le avem și colegii mei care scriu proiecte cu finanțare europeană iau în calcul această componentă de sustenabilitate. Fiecare dintre noi încearcă să pună umărul”.



## Administrația și comunitatea vor modela împreună orașele viitorului

de Alexander Bojneagu

Publicat pe 7 iunie 2022



Dezvoltarea comunităților urbane din România se confruntă cu o serie de probleme ce țin de arhitectura statului, lipsa de viziune și slaba colaborare între autoritățile de la toate nivelurile. Primarii orașelor din Vest și Nord-Vest, președintele Consiliului Județean Bihor, directorul Direcția Programare și Coordonare Sistem și unul dintre experții în dezvoltare urbană prezenți la UrbanTalks au făcut radiografia provocărilor din administrație, au discutat despre oportunitățile viitorului și cum putem să conturăm împreună viitorul orașelor.

Președintele Consiliului Județean Bihor, **Ilie Bolojan**, a vorbit despre cum administrațiile publice sunt constrânse să își creioneze strategiile de dezvoltare în funcție de resursele pe care le pot accesa. Soluția pentru orașele medii și mici este să

creeze parteneriate cu ceilalți decidenți ca să poată să genereze prosperitate pentru comunitatea care i-a ales. „Acum câțiva ani de zile, un mall din Oradea avea o reclamă: Mărimea contează. Și în dezvoltare, și în prosperitatea unei comunități mărimea contează. Gândiți-vă că o Primărie de oraș din România are la dispoziție resurse foarte diferite în funcție de mărimea orașului cu care poate să creeze condiții ca oamenii și companiile să prospere. Sectorul 1 București, peste 9000 lei anual per capita, Cluj-Napoca peste 2600 lei, Oradea peste 1600, Reșița peste 1000 lei, Vaslui peste 700 lei per cap de locuitor pe an. Oricât am fi de înțelegători, nu poți să judeci ce face primarul din Vaslui oricât s-ar zbate pentru că bugetele pe care le are la dispoziție sunt incomparabil mai mici, de 14 ori față de o Primărie de Capitală! Politicile de dezvoltare pe care le urmăresc diferite orașe sunt foarte diferite în funcție de mărimea lor pentru că nu poți să faci la Reșița ce poți să faci la Cluj sau nu poți să faci la Vaslui ce poți să faci la Arad. În comunitățile mici este mult mai greu să rezolvi problemele, nu înseamnă că este imposibil, dar trebuie să ții cont când devii primarul acestei comunități și ai o mare responsabilitate să creezi condiții. La Oradea suntem într-o situație privilegiată pentru că după foarte mulți ani există o coaliție pentru dezvoltare care funcționează. De obicei, există o competiție neproductivă, cine vorbește primul, cine vorbește de ziua națională și tot felul de lucruri și de aici încep tot felul de animozități. Primăria Oradea, Consiliul Județean, toate celelalte instituții trag în aceeași direcție. Suntem într-o conjunctură în care încercăm să profităm la maxim de această situație și să livrăm la maxim, profitând de această conjunctură [...] Din punctul meu de vedere, ca să progreseze o comunitate nu te poți baza doar pe bugete care sunt alocate pentru rezolvarea problemelor sociale pentru că socialul nu va genera dezvoltare. Dezvoltarea presupune să ai în fiecare an buget de investiții. Asta a fost o chestiune pe care am avut-o în vedere în toți cei 12 ani cât am fost primar, să avem un buget de investiții pe care îl poți genera prin mai multe feluri. În primul rând, prin economii, pentru că dacă ești o primărie sau un consiliu județean energofag atunci banii cetățenilor îi consumi pe funcționare și există ei pentru tine nu tu ca instituție care să le asiguri servicii. Trebuie asigurați prin a atrage investiții guvernamentale, private, europene, dar trebuie asigurat și printr-un just echilibru între valoarea proprietăților dintr-o comunitate și nivelul de impozitare”, a spus Ilie Bolojan.



Primarul Oradei, **Florin Birta**, a discutat printre altele despre bugetarea participativă și cum înțelege ideea de smart city aplicată la nivel local: „În procesul de bugetare participativă pe care l-am realizat în Oradea la primele două ediții aveam niște sume cuprinse de până la 200.000 euro pentru un proiect. Finanțam aproximativ 10 proiecte, cu 2 milioane de euro în total. Am ajuns la proiecte în valoare de 20 milioane de lei, o parcare supraetajată la Spitalul Județean, care nu se pot implementa într-un an. Aceste proiecte s-au întins pe o perioadă foarte mare de implementare. Bineînțeles, proiectele pe sume mai mici au fost implementate, dar cele care necesită studii de fezabilitate, licitații și așa mai departe sunt în curs de finalizare. Am avut o perioadă de un an în care am oprit această bugetare participativă exact pentru a reuși să finalizăm de implementat celelalte proiecte. Anul acesta am decis să o reluăm, am scăzut suma pentru care se pot depune proiectele și vor fi luate în considerare doar proiectele care se includ în suma respectivă pentru că dorim ca maxim până la finalul anului să și implementăm acele proiecte. Adică să fie sume care să poată merge către o achiziție directă, să nu ne întindem pe doi sau trei ani pentru că cetățenii își pierd încrederea și interesul în această bugetare participativă. Logica ar fi să avem sume mai mici, probabil axate pe cartiere unde oamenii simt și au nevoie de anumite lucruri, o trecere de pietoni, o bancă sau orice lucruri care pot fi implementate rapid. Acesta este un program pe care Primăria Oradea îl va repeta în fiecare an [...] Pentru a deveni într-adevăr



smart mai avem mult de lucru, 10 ani cu siguranță, cred eu, că vor fi necesari să spunem în Oradea că suntem smart. Încă avem de lucru pe partea de investiții, de infrastructură, dar în paralel cu siguranță lucrăm la ceea ce înseamnă a fi un oraș smart. Cred că acesta este viitorul și cred că aici trebuie să tindem să ajungem cu toții”.

**Ioan Popa** a discutat despre dificultățile pe care le întâmpină administrația Municipiului Reșița, inițiativele verzi pe care le generează împreună cu echipa sa și cum încearcă să încurajeze tinerele talente să se afirme: „Noi, administrațiile publice, suntem într-o situație de război. Încercăm din mers să găsim soluții și nu este ușor. Evident, aceeași problemă poate că o are și mediul privat, poate nu într-o măsură la fel de dură ca și la noi. Ceea ce văd la Oradea și mă bucură enorm de mult este că s-a conturat un nucleu destul de matur în care abordările au subiecte interesante, subiecte pe care le are orice oraș european, destul de curajoase și îi felicit pe această cale. Noi suntem puțin în urmă, sperăm să venim și noi [...] Lunile trecute la Primărie am făcut niște calcule. Noi avem trei direcții de consum electric importante: iluminatul public, școlile și transportul urban. Aceste trei direcții însumează un necesar de 15-17 MWh. Am identificat un teren de 30 hectare cu expunere sud pentru că au apărut niște bănuți pe panouri fotovoltaice, 480.000 euro per MW. M-am gândit ce frumos ar fi ca toate orașele din România să își producă curentul electric pe care îl consumă în manieră verde. Dar lucrurile nu sunt atât de simple. S-a deschis axa repede, nu a știut nimeni că se deschide, trebuie repede SF-urile, niște parametri și se închide. Rugămintea mea ar fi ca acest demers, pe care noi îl vom face pentru că îmi doresc ca Reșița să își producă curentul electric din energie regenerabilă, să fie replicat. Nu există Primărie care nu aibă 20-30 hectare de teren extravilan. Astea sunt preocupări pe care le avem acum și apar ca o consecință a impunerilor pe care le are UE pe petrolul din Rusia, adică noi trebuie să găsim soluții, nu avem timp să gândim și să facem nu știu ce strategii [...] La Reșița noi am avut o problemă, după Brașov, Reșița a fost orașul care s-a depopulat cel mai mult procentual în ultimii 30 de ani din cauză că a fost zonă monoindustrială și au plecat oamenii dinamici când s-au închis fabricile. Din cauza asta s-a creat o traumă colectivă. Dacă întrebi pe cineva ce și-ar dori în orașul acesta ar răspunde locuri de muncă. Am hotărât cu un tânăr pe care l-am identificat în piață făcând platforme IT să punem pe o platformă două coloane, una cu cei care oferă joburi

și una cu cei care vor să muncească. Sunt pe cale să am o platformă fenomenală făcută de niște tineri de la noi din zonă. Mă gândeam că dacă această platformă va fi interesantă pentru Oradea sau Cluj o vom vinde noi sau o va vinde puștiul care a făcut-o. Trebuie să mă interesez, s-ar putea să facem și pe platforma aceasta. La Reșița noi încurajăm antreprenoriatul de start-up pentru că nu este ușor”.

**Călin Bibarț**, primarul Aradului, împărtășește omologului său și spune că multe probleme ar putea fi rezolvate dacă autoritățile centrale ar legifera clar unde este nevoie de intervenția aleșilor locali și unde intervine statul: „Noi lucrăm ca la loto. Facem proiecte și nu știm dacă sunt câștigătoare pentru că poate lipsește o virgulă. A doua problemă, pe care unii se fac că nu o văd și eu tare mă tem că se va întâmpla, este lipsa de capacitate a firmelor românești de proiectare și execuție. Sunt realitățile noastre, pe care noi, de aici, le vedem, le simțim și nu le putem îndrepta noi pentru că sunt mai sus. Am dus spre euroregiuni deciziile dar pe PNRR le țineți, dragii noștri colegi de la București, pe ministere și nu se întâmplă nimic. Prin urmare, încercăm să ne deșvoltăm dar lucrurile merg mult prea încet decât ne dorim noi și decât s-ar putea. Și noi pe Valul renovării și pe celelalte proiecte mature stăm și așteptăm în speranța că lucrurile se vor mișca mai repede. Oricum, suntem pe plus, chiar dacă nu atât cât ne-am dori [...] Ca stat, ar trebui să ne hotărâm o dată care sunt politicile naționale și domeniile naționale pe care le reglementează și implementează statul român și care sunt cele regionale și ale administrațiilor locale”.

**Claudiu Buciu**, primarul Lugojului, a povestit despre provocările întâmpinate de un edil la primul mandat și despre ce își dorește să se întâmple în orașul său: „Când am ajuns în Primărie mi-am dat seama că suntem totalmente în aer. Am ajuns într-o Primărie în care nu s-au accesat deloc fonduri europene, o Primărie în care atunci când s-a investit pe componente fundamentale ale funcționării instituției respective s-a investit greșit și n-au putut fi puse în funcțiune acele obiective. Noi a trebuit să rezolvăm probleme pe care s-au cheltuit bani și nu s-au rezolvat, de care nu s-a ocupat nimeni și pentru care ar fi fost bani europeni în atâtea exerciții finanțare. Am găsit un personal total nepregătit și subdimensionat cu salarii mici. Am scos la concurs posturi, am mărit salariile, am angajat 30 de tineri și am reușit să depunem pe PNRR pe Valul renovării proiecte pentru aproape 85% din clădirile publice

din oraș. Pentru că lucrurile nu puteau sta pe loc, noi neavând transport în comun, există un proiect guvernamental, ne-au fost alocate nouă autobuze electrice, sunt și pe PNRR, accesăm cât putem. Cea mai mare problemă pe care am observat-o este comunitatea. Noi am întâlnit o comunitate care se uită la noi ciudat când îi spunem ce vrem să facem pentru că era obișnuită să se facă totul rapid. Să se zăgrăvească rapid, să se toarne covoare asfaltice foarte subțiri, se vedea, se vota, și oamenii nu observau că viața lor se agravează, condițiile de trai fiind tot mai proaste. Lugojul dacă nu avea investitorii privați, majoritatea multinaționale, era un oraș mort astăzi. Ne-am orientat către o totală deschidere pentru investitorii care ne-au salvat și susținere necondiționată și la fel pentru cei care vor să vină. Ajuns în Oradea, mi-am dat seama că o comunitate se schimbă dacă crește încrederea în autorități pentru că această încredere aduce speranța unui viitor mai bun. Am parcat mașina și nu m-am descurcat să plătesc parcare, nu mergea de pe telefonul meu, am întrebat un polițist și acesta a plătit o oră de pe al său. Asta înseamnă o comunitate frumoasă”.



**Teodora Preoteasa**, director general Direcția Programare și Coordonare Sistem, a explicat cum Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene oferă sprijin către unitățile administrative și ce oportunități există pentru proiectele depuse prin PNRR: „Ne dorim ca până la finalul acestui an gradual să aprobăm toate programele operaționale. Eu mă ocup de partea de politică de coeziune,

vorbim de 31 miliarde de euro, din care știm că 8% din alocarea UE sunt pentru dezvoltarea urbană. Eminamente, Programul Operațional Regional este dedicat UAT-urilor. Cam 90-95% merge către zona de administrație publică. Intervențiile pe care le vizează se referă la eficiență energetică în clădiri, într-adevăr obiectivele de politică spre care trebuie să ducem finanțarea sunt cele care se referă la o Europă mai verde și o Europă mai aproape de cetățeni. O altă zonă se referă la promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, acele acțiuni cu privire la dezvoltarea infrastructurii pentru transportări nemotorizate, pietonal și ciclism, dezvoltare și optimizarea a coridoarelor de mobilitate urbană durabilă și așa mai departe. Finanțarea se mai duce și către regenerarea urbană [...] Apropo de partea de social și investiții, pe noua perioadă de programare avem posibilitatea să transferăm o sumă din partea de fond social european către fond european de dezvoltare regională. Evident, regulamentul îți permite ceva, Comisia te constrânge cu alte elemente, dar am reușit după un an și ceva să ajungem să transferăm 11%, aproximativ un miliard de euro, tocmai pentru că noi considerăm că țara noastră are nevoie de investiții”.

**Marcel Ionescu-Heroiu**, Senior Development Expert, și-a exprimat ideea conform căreia este nevoie ca administrațiile publice să schimbe paradigma și să nu se mai bazeze exclusiv pe atragerea de investiții de la diferite organisme, ci pe un parteneriat puternic cu sectorul privat: „Din programele operaționale regionale pe 2021-2030, orașele din România o să aibă undeva la 10 miliarde de euro. Prin PNRR, sunt aproximativ 4.5 miliarde de euro, prin programele de la bugetul central undeva la încă 10 miliarde, din bugetele proprii ies undeva la 18.2 miliarde. Din surse private, că vorbim de firme, oameni privați, turiști, se pot mobiliza undeva la 365 miliarde de euro. Dacă putem toate sumele astea la un loc, ce vine din surse private reprezintă peste 90%. Nimeni nu vorbește de legătura cu firmele private. Câte dintre orașele din România au o agenție de dezvoltare locală? Sectorul privat și oamenii schimbă fața unui oraș. Trebuie să schimbăm un pic paradigma. Fondurile europene, absolut, sunt vitale. Sunt o măsură pentru performanța unei administrații, dar trebuie să dialogăm cu sectorul privat. Cred că este important să vă gândiți (n.r. către primarii de la masa rotundă) să aveți o agenție de dezvoltare locală, să învățați să dialogați proactiv eficient cu mediul privat și să susțineți firmele care vor să dezvolte la nivel local”.



**Programul Național pentru Redresare și Reziliență este o șansă istorică pentru comunitățile urbane din România. Pentru a produce calitatea vieții și asigura prosperitatea, orașele au nevoie de o atitudine proactivă orientată spre viitor, respectând specificul local și cu focus pe cum doresc cetățenii să le arate urbea în viitor, cum ar fi în 2050. La capitolul viziune și concepte, răsfoirea cărții *Orașul Românesc 4.0* este un pas bun pentru cei care aspiră să devină lideri urbani. UrbanizeHub va continua să se implice și să sprijine comunitățile care se concentrează pe rezolvarea problemelor, aplicarea conceptelor sustenabile și crearea orașelor pentru oameni, pentru că doar împreună putem creiona viitorul orașelor.**