

Școala Națională de Studii Politice și Administrative

Facultatea de Administrație Publică

Grupul de cercetare „Dezvoltare și planificare urbană”

SESIUNEA DE COMUNICĂRI ȘTIINȚIFICE

Orasul inteligent

COORDONATORI:

Dragoș Dincă
Cătălin Dumitrică
Cătălin Vrabie

București 2014

Editura  **ECONOMICĂ**

Școala Națională de Studii Politice și Administrative
Facultatea de Administrație Publică
Grupul de cercetare „Dezvoltare și planificare urbană”



Sesiunea de comunicări științifice „Orașul inteligent”

Coordonatori:

Dragoș Dincă
Cătălin Dumitrică
Cătălin Vrabie

Comitet științific

Prof. univ. dr. Vasile BALTAC, SNSPA, București
Prof. univ. dr. Laurențiu TĂCHICIU, ASE, București
Prof. univ. dr. Basile NEACSA, Universitatea din Liege, Belgia
Prof. univ. dr. Eugen PROHOVEANU

Copertă: Adriana POPESCU

Revizie text: Daniela DUMITRESCU

Tehnoredactare computerizată: Nicoleta BOBOCEA

Școala Națională de Studii Politice și Administrative
Facultatea de Administrație Publică
Grupul de cercetare „Dezvoltare și planificare urbană”



Sesiunea de comunicări științifice „Orașul inteligent”



ISBN 978-973-709-701-9

Copyright © Editura Economică, 2014

Autorii sunt responsabili de clarificarea dreptului de utilizare
a informațiilor cuprinse în lucrare.



Editura Economică

010702, BUCUREȘTI, sector 1,
Calea Griviței nr. 21, etaj VII;
tel.: 314.10.12; 319.64.96; 319.64.97;
E-mail: edecon@edecon.ro;
office@edeconomica.com;
http: //www.edecon.ro;
www.edeconomica.com

Comenzi la:

**Editura Economică
Distribuție**



010553, București, sector 1,
Calea Dorobanților nr. 33 A;
tel./fax: 210.73.10; 210.63.07;
http: //www.edecon.ro

Cuprins

Secțiunea I – Aspecte introductive

Moderatori: Prof. univ. dr. Vasile Baltac, SNSPA, București
Prof. univ. dr. Basile Neacsu, Universitatea din Liege, Belgia 9

Europa, încotro?!

Professor. Ph. D. Basile Neacsu
ISIRP – Institute of Studies
in International Relations and Public Policy- Bruxelles, Universite de Liège 11

Un modèle politico-économique suédois pour l'Europe?

Basile Neacsu
Professeur ISIRP Bruxelles et UFB Roumanie..... 13

Conceptul de oraș inteligent

Asist. univ. dr. Cătălin Daniel Dumitrică
Facultatea de Administrație Publică, Școala Națională de Studii Politice și Administrative 25

Orașe din România. O evaluare a stării

Conf. univ. dr. Dragoș Valentin Dincă
Facultatea de Administrație Publică, Școala Națională de Studii Politice și Administrative 33

Istoria evoluției urbei, punct de plecare pentru planificarea dezvoltării orașului viitorului

Lect. univ. dr. Irina Airinei
Sorin Bordușanu, vicepreședintele Comisiei de Atribuire de Denumiri
a Primăriei Generale a Capitalei..... 42

Secțiunea a II-a

Dimensiunea e-guvernării

Moderatori: Prof. univ. dr. Vasile Baltac, SNSPA, București
Asist. univ. dr. Cătălin Vrabie, SNSPA, București 49

E-guvernarea în municipiile României

Asist. univ. dr. Cătălin Vrabie
Drd. Cătălina Antonie
Luminița Iordache
Luise Brosner 51

Tendențe ale e-guvernării în context național și internațional

Asist. univ. dr. Carmen Săvulescu
Facultatea de Administrație Publică, Școala Națională de Studii Politice și Administrative 79

Schimbarea în organizațiile publice în contextul utilizării tehnologiei informației și comunicațiilor

Lect. univ. dr. Corina Georgiana Lazăr 94

Orașele europene și transparența datelor

Cătălina-Mirona Antonie 102

Secțiunea a III-a**Dimensiunea informatică**

Moderatori: Prof. univ. dr. Vasile Baltac, SNSPA, București
Asist. univ. dr. Cătălin Vrabie, SNSPA, București 117

Educația IT pentru funcționarii publici

Marcela Dobre 119

Cum să realizăm orașul inteligent?

Andreea Enciu 125

European Computer Driving Licence – e-Skills pentru sectorul public în România

Irinuca Vaduva 131

Secțiunea a IV-a**Dimensiunea urbană**

Moderatori: Conf. univ. dr. Dragoș Dincă, SNSPA, București
Asist. univ. dr. Cătălin Dumitrică, SNSPA, București 139

Augmentarea spațiului urban – percepție și interacțiune socială

dr. arh. Oana Andreea Căplescu
Asistent Universitar, Facultatea de Arhitectură, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”
dr. arh. Cristina Enache
Conferențiar, Facultatea de Urbanism, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” 141

Fondurile europene, oportunitatea dezvoltării durabile și inteligente a mediului urban

Onescu Lilian
Florescu Daniela 155

Practici de locuire și tipuri de segregare rezidențială în comunitățile de romi din periferiile urbane românești

Lect. univ. dr. Andra Jacob Larionescu
Facultatea de Arhitectură „Spiru Haret”,
cercetător asociat Laboratoire PAVE. ENSAP, Bordeaux, France 167

Mobilitatea inteligentă – integrarea noilor tehnici de mobilitate inteligentă în orașele din România

- PhDc A. C. Sarău
Academia de Studii Economice din București, Facultatea de Marketing
PhDc A. A. Vonțea
Academia de Studii Economice din București, Facultatea de Marketing
PhDc I. Zamfirescu
Universitatea din București, Facultatea de Sociologie..... 183

Bucharest as an European cultural landmark. The birth of an European modern metropola

- Senior Lecturer PhD Sebastian Chirimbu
Senior Lecturer PhD Adina Barbu-Chirimbu
Centre of Research and European Studies AEPEEC/Department of Philology,
„Spiru Haret” University 194

The Innovative Network Lounge «‘Șezătoarea’ Rețelei Inovatoare»
Technology Transfer Opportunities within the Smart Cities Platform
Oportunități de Transfer Tehnologic în cadrul Platformei Orașelor Inteligente

- Wendy Laura Cîința
M. Sc. UrbanPlanning, Urbasofia 199

Arhitectura Bucureștiului – la granița dintre Orient și Occident

- Ruxandra-Ioana Bușneag 215

Secțiunea a V-a**Dimensiunea administrativ-socială**

- Moderatori: Conf. univ. dr. Dragoș Dincă, SNSPA, București
Asist. univ. dr. Cătălin Dumitrică, SNSPA, București..... 223

Studiul evoluției cererii de transport în zona adiacentă intersecției Iuliu Maniu-Virtuții,
comparativ cu intersecția Iuliu Maniu- B-dul Geniului (Leu)

- Dr. Adrian Stoica
Profesor asociat, Academia de Studii Economice din București
Dr. Sorin Burlacu
Lector universitar, Academia de Studii Economice din București
Sonia Andreea Stoica
Alumna, Academia de Studii Economice din București, Universitatea d'Artois, Arras din Franța..... 225

Calitatea serviciului de transport public.**Comparație între București și alte 21 de zone metropolitane**

- Asist. univ. dr. Alexandra Iancu
Facultatea de Administrație Publică – SNSPA 235

Accesul persoanelor vârstnice la oraș

- Irina Zamfirescu 242

Secțiunea I

Aspecte introductive

Moderatori:

Prof. univ. dr. Vasile Baltac, SNSPA, București

Prof. univ. dr. Basile Neacsu, Universitatea din Liege, Belgia

Europa, încotro?!

Professor Ph.D. Basile NEACSA, ISIRP – Institute of Studies in International Relations and Public Policy, Bruxelles, Université de Liege

Cuprinsă de forfota schimbărilor tranzitorii, lumea financiar-materialistă se transformă cu pași rapizi. Europa avea să cedeze locul său incontestabil, până atunci, de călăuză și mentor, unei națiuni mai tinere, dar mult mai viguroase, la Bretton-Woods.

La remarcabila vârstă de 500 ani, Europa încă își etala cuceririle și accesoriile unor state în curs de dezvoltare din Asia, America de Sud și Orientul Mijlociu, state care nu vor întârzia nici ele să o refuze pe bătrâna frivolă.

Pentru a evita un al „n-lea” război fratricid, Europa se readuna într-un soi de grupare meschină și zgârcită făcută în spirit de castă. Momentelor de glorie trecută li se mai adaugă câteva decenii de respiro și revigorare.

Dar secolul XXI aduce din nou la cârma lumii pe cei care au introdus în lume banii ca un fel de răzbunare la ceea ce noi europenii le-am dat „perfecțiune, rațiune și individualism”.

Criza de sistem din Europa de la începutul secolului XXI se transformă într-o criză financiar-bancară din cauza incompatibilității de adaptare la noile condiții mondiale.

Progresul tehnologic este mai mult iluzoriu, demografia este în creștere, iar aparatul administrativ al statelor devine din ce în ce mai opresiv, lăsând loc unui iz de *dictatură a democrației*.

Soluțiile-miracol nu apar decât în nordul continentului, lăsând mai mult impresia unui model miraculos decât al unei diluări în mase. Cele dintâi națiuni europene sau mai îndreptățite, credeau ele, își dispută tipul de adrenalină de administrat muribundeii Europei, de austeritate sau de investiții.

În acest timp, populația europeană emigrează luând cu ea cunoștințe și deprinderi seculare pentru a repopula, revigora și a lansa noi lideri mondiali pe alte continente concurente pentru viitorul Europei..., oare în folosul cui?

Un modèle politico-économique suédois pour l'Europe?

Basile Neacsu

Professeur ISIRP Bruxelles et UFB Roumanie

À son âge vénérable, l'Europe étale ses accessoires et ses bijoux de la couronne pour ceux qui veulent encore la contempler, tout en rattachant son glorieux passé à d'autres nations d'Asie, d'Amérique du Sud et du Moyen Orient qui l'écoutent d'une sourde oreille, pour ne pas froisser cette vieille frivole qui a subi de nombreux liftings. En réalité, en dépit de ses efforts pour plaire, elle n'est plus séduisante! Est-ce que les germes de la décadence de civilisation rongent son système de l'intérieur? Ou, tout simplement, son dernier lifting d'il y a 60 ans est-il un échec? Ce sont des questions que le citoyen européen se pose et la classe politique tente de les interpréter à son avantage à la veille des élections européennes de mai 2014. En outre, l'assemblée de l'Union bat des ailes économiquement depuis bientôt 6 ans, et politiquement et institutionnellement, depuis plus de 20 ans, sans montrer un signe de relance crédible pour la population désabusée par les promesses électorales. Au point que les financiers internationaux commencent à douter de la résorption complète de cette crise, tout en concevant des scénarios catastrophes comme l'éclatement de la zone euro et l'insolvabilité de certains États, avec toutes les répercussions négatives imaginables pour l'économie internationale¹. Dans ce contexte, l'expérience de la Suède durant les années 1990 peut-elle servir d'exemple à ceux qui cherchent à résoudre la double crise bancaire et souveraine, ce pays ayant connu une situation semblable à celle que connaissent actuellement certains pays de l'UEM (l'Union Économique Monétaire)? Voici un débat encore animé sous le signe de l'espoir pour une certaine partie de la classe politique principalement d'origine latine.

Depuis un certain temps déjà, plusieurs leaders européens se chantent que nous sommes sortis de la crise. La dernière nouvelle vient de Pierre Moscovici, Ministre français de l'Economie, qui lance la promesse d'une sortie imminente de la récession, après que la France a enregistré une hausse de son activité économique au quatrième trimestre du 2013 de 0,3%.

¹ Dominique Perrut, *La réforme de l'Union économique et monétaire: l'ambition politique ou la fracture*. Questions de l'Europe nr. 297 du 16.12.2013. p. 1.

"Ceci signifie que l'économie française est non seulement sortie de la récession mais a repris aujourd'hui un rythme de croissance de 1% par an si on extrapole sur l'année 2014", a déclaré le ministre de l'Economie Pierre Moscovici². Monsieur le Ministre fait une déclaration assez optimiste et prématurée, alors que les indicateurs du mois d'août étaient décevants, indiquant une faiblesse persistante de l'industrie française. En tout cas, le lapin qu'il a sorti du chapeau, comme le caractérise l'économiste américain Nouriel Roubini surnommé 'la Pythie', est parmi les derniers; 'Tout a été essayé. Mais ils sont à court de munitions'. Cependant, si nous regardons de plus près, nous allons comprendre comment l'économie française a été tirée vers le haut dans le dernier trimestre. Elle le doit à une consommation solide (+0,5%), qui se base sur des facteurs uniques en cette fin 2013, comme l'achat de voitures avant le durcissement du malus écologique à partir du 01.01.2014, le déblocage de l'épargne salariale par le gouvernement ou encore l'anticipation de la hausse de la TVA pour l'entretien des logements. Mais des voix s'élèvent et clament que l'optimisme des dirigeants politiques contraste comme toujours avec le pessimisme de l'opinion publique. Possible, mais la population européenne continue à vivre mal, voire très mal, car rien ne s'améliore dans leur quotidien. Ils sont loin de retrouver leur niveau de vie d'avant 2009. Bien au contraire, la fiscalité augmente inexorablement, la vie devient trop chère pour une grande majorité de la population, l'emploi continue à se dégrader et les revenus à stagner, la classe moyenne s'appauvrit et tend à disparaître, les entreprises européennes fondent comme neige au soleil et les manifestations de rue sont quasi quotidiennes. Les revendications font l'unanimité: le droit de vivre comme avant et une réforme vers le haut. De plus, il arrive que les manifestations se transforment en révoltes durement réprimées, comme ce fut le cas en Angleterre en 2011, pour nous rappeler une fois de plus que la démocratie se défend en utilisant la violence comme dernier recours³.

Pendant ce temps, le monde politique balance des statistiques indiquant des taux de soi-disant croissance économique – 0,3% (FR) et 0,4% (AI) pour l'année 2013, même si rien qu'en France 62.431 entreprises ont été placées en procédure de sauvegarde, mises en redressement judiciaire ou liquidées, le cas le plus courant.

«C'est un total très élevé, en hausse de 4 % par rapport à la même période de 2012», souligne Jennifer Forest, de Coface⁴.

En termes généraux, l'indicateur principal qui influence aussi bien le baromètre économique et social, que le moral des citoyens européens est le

² Reuters France, 14 déc. 2013.

³ Basile Neacsa, *From Stability and Economic Growth Pact to European Budgetary Pact*, ISIRP review, nov. 2012, p. 11.

⁴ Le Monde, *Les liquidations d'entreprises atteignent des sommets en France*, 21.11.2013.

chômage qui, fin 2013, a touché 12 % de la population active dans la zone euro. Plus alarmant encore est l'écart considérable du taux de chômage entre les membres de la zone euro et entre ces derniers et les membres de la zone non-euro. En Espagne il y a 25,1% de chômeurs, en Grèce 25%, au Portugal 15,9%, en Italie 10,7%, en Irlande 14%, et en Angleterre 7,2%. De l'autre côté, nous trouvons l'Autriche avec 4,4%, les Pays-Bas avec 6,9% et l'Allemagne avec 5,1%. Dans la zone non-euro nous avons la République tchèque avec 7%, la Roumanie avec 7,5%, la Pologne avec 10,4% et la Hongrie avec 10%.⁵ Ces chiffres nous incitent à quelques réflexions. Tout d'abord, nous observons vers où se dirige la migration (drainage de cerveaux), au cas où le choix est de rester en Europe, et quels sont les pays qui érigent des barrières contre la libre circulation en Europe. Mais même si nous savons que:

- Les pays d'Europe centrale et de l'Est ont perdu plus de la moitié de leur production industrielle et une partie considérable de leur production agricole après 1989, à cause de la nécessité d'adaptation à l'économie de marché avec la libre circulation de marchandises, exigence imposée par le processus d'adhésion et la négociation avec l'UE, et d'une classe politique nouvelle et inexpérimentée de travail en démocratie.

- Ces mêmes pays ont également subi une perte en potentiel humain, avec la fuite massive des 'élites' et l'émigration des jeunes.

- Ils ont perdu le contrôle de leur système bancaire et de leurs principales entreprises d'État qui ont été vendues même s'ils enregistraient des profits, ou absorbées par des multinationales pour suivre conseil des grandes institutions financières mondiales.

La zone non-euro, quant à elle, reste plus performante en termes économiques si nous tenons compte d'Eurostat, l'office statistique de l'Union Européenne⁶.

Face à cette dégringolade économique qui dure depuis un bon moment sans signe réel de relance économique, le bégaiement politique des élites européennes sur les mesures appropriées à prendre pour sortir de la crise, agace les citoyens et pèse sur les espoirs de croissance de l'espace européen, prolongeant ainsi le sentiment d'amertume et de désespoir des populations. Premièrement, en 2009 et 2010, l'austérité instaurée par les leaders politiques européens à Bruxelles et ensuite par Bruxelles aux autorités publiques, a entraîné une destruction du pouvoir d'achat et, donc, une réduction supplémentaire de la demande globale, au point que les économies sont entrées dans une récession beaucoup plus importante que celle de 1930. L'Europe s'est trouvée piégée par ses propres mesures prises il

⁵ Commission Européenne – Eurostat 2013.

⁶ Le taux de croissance du PIB de la zone euro est négatif par rapport à la zone non-euro qui est positive, CE-Eurostat.

y a à peine 2 ans. Ensuite, les États européens se sont rendus compte que pour relancer leur économie il serait préférable, cette fois, de relancer les investissements d'État et débloquer les financements opérés par les banques, une approche plutôt classique, keynésienne, pour pousser à la demande et à la consommation afin de stimuler l'activité économique et accroître l'investissement⁷.

Mais dans cette démarche, l'élément principal reste le financement à opérer par les banques. Pas si simple, si nous observons que celles-ci se retirent du marché tout en essayant de se maintenir face à un marché agité et déchaîné. Toutefois, la France décide la création d'une super-banque d'État, Banque d'Investissement Publique qui réunit toute les autres sources de financement de l'État.

Selon le Français Denis Le Bossé, président du cabinet Arc⁸, spécialisé dans le recouvrement de créances des entreprises *"une faillite sur quatre est due à des retards de paiement et non à des difficultés liées à l'activité des sociétés. Leur apporter du cash dans les moments difficiles peut leur permettre de résister le temps qu'elles recouvrent leurs créances"*.⁹ A présent, le nombre d'entreprises qui ne respectent pas les délais de paiement est en train de doubler" a-t-il ajouté un peu plus tard.¹⁰ Mais en contradiction avec la position soutenue par la France, l'Allemagne s'accroche à l'austérité contrôlée par un budget équilibré et une réduction de la dépense publique. L'Allemagne sait que l'Europe n'est pas 'l'hyper-puissance'¹¹ qui achète mensuellement des obligations du Trésor toujours fixées à 85 milliards de dollars¹², et que la transaction de l'euro ne se fait que dans un espace très limité. Elle perçoit l'épée de 'Damoclès' appelée 'inflation' qui à tout moment peut gravement mettre en danger la monnaie unique au point de menacer l'existence de l'Union Européen.

Sur ce fond de discussions houleuses et de quelques timides réformes bancaires et financières, encore sur papier, l'idée d'une possible application du modèle suédois se propage parmi les politiciens et élites intellectuels européens. Car l'expérience de la Suède durant les années 1990 est riche en enseignements. Ce pays connaissait une situation semblable à celle vécue actuellement par certains pays de l'UEM: une crise immobilière et bancaire au début des années

⁷ Ibid. 3, p. 12.

⁸ Le cabinet ARC, fondé en 1989, est un acteur majeur du secteur du recouvrement de créances commerciales et bancaires et de l'optimisation du poste clients. Il figure parmi les 10 leaders français du marché et s'appuie sur une équipe de juristes d'affaires hautement qualifiés.

⁹ Le Monde, 13.11.2013.

¹⁰ www.atlantico.fr, 20.11.2013.

¹¹ Hubert Védrine avait introduit ce terme en parlant de l'Etat Unie dans son livre, *Face à l'hyper-puissance*, Fayard 2003.

¹² Le Figaro, *Le «shutdown» n'a pas plombé l'embauche aux États-Unis*, Dugua Pierre-Yves.

1990 qui a entraîné un quasi doublement de la dette publique à 84,4% du PIB en 1995, à peine inférieure à la moyenne de la zone euro en 2012 (88,7% du PIB).

Y a-t-il un modèle suédois?

Bien avant que l'Europe ne 'tremble' politiquement en 1989, la situation économique de la Suède était décevante par rapport à celle des pays développés. Les chiffres nous parlent dans ce sens. Le taux de croissance était de 1,9% contre 3,1% pour des pays de l'OCDE et l'inflation atteignait les 10%. Par contre, le taux de chômage très bas en Suède (1,4% entre 1980-1989) est dû aux interventions publiques sur le marché du travail plutôt qu'à la bonne santé de l'économie. L'ensemble de l'économie suédoise ne semblait pas fonctionner correctement depuis des années, ce qui a conduit la classe politique suédoise à introduire un nombre de réformes économiques et politiques qu'on appellera plus tard le «modèle suédois», dont une caractéristique principale est l'expansion rapide et continue de l'État providence¹³. Dans ce sens, les gouvernements se sont fixé comme objectif prioritaire de maintenir un faible taux de chômage. Et le seul moyen encore disponible pour atteindre cet objectif était d'accroître les effectifs du secteur public pour faire face au déclin continu de l'industrie suédoise. Donc, malgré la chute de sa production industrielle, au prix d'un haut niveau de dépenses publiques dépassant 71% en 1993, le taux de chômage ne dépasse pas les 1,4% en 1989.

Implicitement, l'absence de chômage, donc de réserve de main d'œuvre, a laissé un avantage indiscutable aux syndicats qui ont mis sous pression les entreprises privées pour augmenter le salaire des ouvriers.

La hausse salariale a eu pour effet une course débridée aux crédits. Entre 1986 et 1990, l'encours aux crédits a fait un bond en avant de 130%, soit un taux de croissance de plus de 20% par an, augmentant le taux d'endettement privé qui passe de 110% du PIB en 1985 à 149% du PIB en 1990. Conditions qui ont amené les banques suédoises à contracter massivement des emprunts libellés en devise à bas taux sur le marché financier international pour financer des prêts libellés aux agents nationaux avec des marges plus élevées, bien entendu.

En effet, les prix de l'immobilier ont presque doublé entre 1983 et 1991¹⁴, suivis de près par la bourse avec une augmentation de 42% uniquement pour l'année 1989. Cette situation ne pouvait évidemment pas perdurer. Plusieurs facteurs sont à la base du déclenchement de la crise suédoise mais le principal reste de loin la réunification de l'Allemagne. Des bonnes nouvelles pour certains, de moins bonnes pour d'autres. L'Allemagne réunifiée avait besoin d'argent frais

¹³ Falkehed, *Le modèle suédois*, Ed Payot, 2005; J.-F. Vidal, "Crisis and changes in the Swedish social-democrat model," *Revue de la régulation: capitalisme, institutions, pouvoirs* 8(2), 2010.

¹⁴ <http://www.scb.se>

pour la reconstruction de l'Allemagne de l'Est. Pour attirer des capitaux afin de financer sa reconstruction, la Bundesbank a augmenté ses taux d'intérêt, ce qui impliquait que l'argent devenait cher sur le marché international. Dans cette nouvelle situation, à partir de mai 1991 la Banque de Suède fait le choix d'augmenter elle aussi les taux d'intérêt. Implicitement, l'accroissement du crédit contracté sur le marché suédois par ses citoyens, additionné d'une inflation galopante, provoque la crise immobilière. Les particuliers ne peuvent plus rembourser leur crédit immobilier! Nous assistons à une réaction en chaîne; le prix de l'immobilier chute de 27% entre 1992 et 1993, les banques se comblent d'actifs et hésitent à accorder de nouveaux crédits, les faillites des entreprises des secteurs de l'industrie et de la construction se multiplient en entraînant dans leur chute d'autres entreprises liées directement ou indirectement à leur activité. Il s'ensuit que la dette des banques, dont une bonne partie est libellée en devises, explose.

L'effondrement de l'économie suédoise devient tangible. En 3 ans, son taux de croissance est passé de 3% (1990) à -1,5% (1993); le taux de chômage est passé de 2% en 1990 à 10% en 1996 et le budget du gouvernement suédois est passé d'un excédent de plus de 3% du PIB en 1990 à un déficit record de 11,2% en 1993.

Les premières mesures prises par le gouvernement se rapportent au secteur bancaire pour stabiliser le système financier qui, à son tour, devait stabiliser l'entière de l'économie suédoise. Sous le slogan 'sauver les banques mais pas les actionnaires' à la fin du 1991, suite à une première faillite bancaire, l'Etat met en place la garantie de tous les dépôts et étend très rapidement la mesure à l'ensemble des banques.

Une nationalisation complète de certaines banques est lancée par le gouvernement de l'époque. (2/7 des banques représentant 90% des actifs bancaires)¹⁵. Il est également décidé de mettre en place une agence de résolution indépendante, et deux structures de liquidations (ou *bad banks*) dotées au total de 34 milliards de couronnes (soit 2,2% du PIB) ayant pour objectif d'écouler et de diluer les mauvais actifs des banques suédoises en évitant de les vendre à prix sacrifié. On estime que les nationalisations, ainsi que la création et la capitalisation des deux *bad banks* ont coûté l'équivalent de 4,7% du PIB. Mais en tenant compte de la vente des actifs bancaires, qui a pris un bon moment, le coût est considéré comme quasi nul aujourd'hui¹⁶. Dans le même temps, le gouvernement décide, pour éviter une crise de la dette souveraine privant son accès aux marchés financiers internationaux, de mettre en place des réformes et

¹⁵ L. Calmfors, "Sweden-from Macroeconomic Failure to Macroeconomic Success," manuscript, IIES, Stockholm University, 2012.

¹⁶ *Ibid.* 15.

mesures politiques, économiques et financières majeures pour dissiper la crainte des marchés quant à l'éventualité d'une crise de la dette souveraine, construisant pas à pas le modèle suédois de gestion des finances publiques.

- Le gouvernement socio-démocrate, dirigé par Ingvar Carlsson, démissionne (1990-1991 et 1994-1996) mais décide de travailler en étroite collaboration avec les conservateurs, dirigés par Carl Bildt de 1991 à 1994 (appelé 'partis bourgeois' en jargon politique suédois) – qui acceptent – pour réformer la sphère publique. La réforme structurelle se rapporte aux secteurs de l'éducation, de l'administration publique, de la santé et du système de retrait qui doivent devenir plus performants.

- Le nombre de ministères est réduit de 27 à 9.

- Le Parlement décide de prolonger la période entre deux élections (passant de 3 à 4 ans) pour permettre aux lois adoptées d'être mise en application et de donner des résultats.

- La Suède rejoint l'Union Européen en 1995 avec tous les avantages qui en découlent (accès non-limité au marché européen).

- Le statut des fonctionnaires publics et du privé sont harmonisés avec la liberté pour les administrations de gérer leur recrutement. En conséquence, les effectifs du secteur public ont connu une baisse de 41% sur la période 1991-1997 et grâce à la généralisation des nouvelles technologies rendant le personnel des administrations publiques public moins indispensable et plus efficace.

- De nombreuses entreprises d'Etat encombrantes qui génèrent des pertes annuelles (service postal, transport, hôpitaux) sont privatisées.

- Des réformes incluant la réduction des taxes sur le revenu du capital pour encourager le travail et l'investissement, stopper et réduire l'inflation pour redonner la confiance aux marchés financiers sont instaurées. En outre, une règle fondamentale s'impose à partir du 1997 entre les partis politiques suédois, obligeant chaque gouvernement à dégager un excédent budgétaire d'au moins 2% du PIB sur un cycle économique.

Toutefois, l'ensemble des réformes structurelles prises par les gouvernements suédois présente quelques spécificités non-négligeables qui méritent d'être mentionnées ci-dessous.

Premièrement, la classe politique dans sa quasi-totalité se donne la main pour sortir le pays du marasme. Il y a une continuation et une concertation entre les gouvernements qui se succèdent (conservateurs et socio-démocrates) pour continuer les tâches entamées mais non abouties. Chaque objectif doit bien évidemment s'inscrire dans le cycle économique proposé et convenu par tous les partis politiques au début de la réforme.

Deuxièmement, après son entrée dans l’UE, la Suède exporte 70% de sa production industrielle, dont 60% uniquement dans l’UE¹⁷. On constate une hausse fulminante de la productivité du travail. L’industrie mécanique fournit plus de la moitié des exportations, l’industrie électronique, les communications et l’informatique 15%. Ce qui fait que son PIB/habitant en 2012 est de 44.091 \$ avec une croissance annuelle de 0,3%¹⁸.

Troisièmement, dans le cas de la Suède nous avons un seul budget qui doit être soumis au contrôle du gouvernement. Dans le cas de l’UEM, nous avons 18 pays, chacun avec sa spécificité budgétaire, parfois en contradiction avec la politique budgétaire appliquée par l’un de ses voisins (austérité versus investissements).

Quatrièmement, le rapport rédigé par l’économiste suédois Assar Lindbeck en 1992, propose 113 mesures (dont 111 adoptées par le Parlement Suédois) pour assainir les finances publiques et tracer le cadre général de la réforme structurale, a suscité la volonté de la part de la classe politique et de la société civile d’avoir un conseil budgétaire composé d’indépendants dont la plupart sont académiciens et économistes, avec pour mission de surveiller la politique budgétaire et d’évaluer la réalisation des objectifs. Cet organe fait définitivement partie intégrante du paysage politico-social du pays à partir de 2007.

Cinquièmement, les mécanismes économique-financiers mis en route ont produit un grand nombre de chômeurs, main d’œuvre qualifiée, ce qui a permis aux entreprises privées d’embaucher pour faire face à une exportation en hausse. Dans le même temps, les taxes sur les entreprises privées sont allégées en vue de stimuler l’investissement. En 6 ans, le personnel de l’administration publique a diminué de 41%.

Sixièmement, La période de 1990 à 2008, connaît des conditions économiques et politiques mondiales sans précédent. Le monde capitaliste a un accès illimité aux marchés des pays inexpérimentés dans l’économie de marché de l’Europe centrale et de l’Est et en partie de l’ex-URSS. L’UE enregistre une forte demande de technologies de la part des pays asiatiques. Elle s’installe dans une période de ‘*dolce vita*’ sans pour autant profiter de cette phase d’ascendance économique caractérisée par une croissance relativement forte, pour assainir ses finances publiques. Dans ce contexte, la crise économique amère traversée par la Suède se fond plus facilement dans une situation de croissance économique mondiale.

¹⁷ www.larousse.fr

¹⁸ www.tradingeconomics.com

L'Union versus Suède

Le modèle suédois pour sortir de la crise économique-financière et politique que connaît à présent l'Europe, ne peut pas être appliqué '*ad litteram*' pour l'UE dans son ensemble pour plusieurs raisons:

- *Du point de vue politique;* Les conditions économiques mondiales sont plus que précaires. La Chine a rattrapé son handicap en matière de Research & Development (R&D) et importe de moins en moins de technologie avancée des pays développés. L'Europe Centrale et de l'Est, qui a perdu plus de la moitié de ses capacités de production industrielle et agricole et qui a été transformée en consommateur, n'a plus les fonds nécessaires pour continuer à consommer en tenant compte de son taux d'endettement auprès des institutions financières internationales.

- Pas d'unité de vue politique de la part de pays membres et partis politiques, pas d'adhésion forte de la part de la population autour d'un projet pour sortir de la crise. Même si par un effort surnaturel, nous trouvons l'unité nécessaire, avant d'élaborer une stratégie articulée pour sortir de la crise, l'UE a besoin d'une réforme institutionnelle d'envergure modifiant le rôle et le fonctionnement de l'organisation.

- Comme je l'avais écrit dans le passé, les instruments de gestion budgétaire et fiscale mis en place par l'Union par le passé ont été abusés par les signataires mêmes des accords (Pacte de Stabilité et Croissance)¹⁹. D'où une crédibilité assez réduite de l'efficacité et le peu de respect vis-à-vis des mécanismes européens adoptés et mis en œuvre.

- Une réforme du système de l'administration publique serait plus que nécessaire afin de diminuer l'inflation des fonctionnaires publics, proportionnellement rémunérés par rapport à leurs collègues du privé et de loin moins efficaces que ces derniers. Max Weber avait conclu "c'est la dictature du bureaucrate, et non pas celle de l'ouvrier, qui est en marche, du moins pour le moment"²⁰.

- *Du point de vue économique-financier;* Les gouvernements des États membres de l'UE ne donnent pas signe d'une possible baisse des impôts sur les entreprises pour stimuler l'investissement. Au contraire, de nouvelles taxes s'ajoutent. Parfois on rabote une côte pour ajouter à l'autre côté. C'est la politique que les États préfèrent mener avec leurs propres citoyens et entreprises. Il y a quelque jours, en France, les représentants du patronat (Medef, CGPME et UMP) et les syndicats (CGT, CFDT, FO, CFTC) se sont réunis pour trouver un accord.

¹⁹ *Ibid.* 3, p. 7 (From 2005 until December 2012, a total of 23 out of the 27 Member States have taken refuge in the excessive deficit procedure, not complying with the recommendations made by the Council. None of the states received any sanction.)

²⁰ François Chazel, « Les Écrits politiques de Max Weber: un éclairage sociologique sur des problèmes contemporains », *Revue française de sociologie*, 4/2005 (Volume 46), pp. 841-870.

Ils se sont séparés sur un constat de désaccord sur l'objet même de ces négociations.

"Il n'y a rien qui se dessine ou alors c'est de l'art abstrait"... "on n'a pas les mêmes conceptions du retour à l'équilibre" a déclaré le négociateur de FO, Stéphane Lardy. "Les syndicats ont rejeté toute dégradation des droits des chômeurs sous prétexte de réduire le déficit du gestionnaire de l'assurance chômage" tandis que "les trois organisations patronales ne signeront pas un accord avec des aménagements à la marge et des coûts additionnels", a averti le négociateur du patronat, Jean-François Pilliard²¹. Pendant ce temps-là, l'État bousculé par les "bonnets rouges" ou des syndicats, lance un plan de soit disant 'résistance économique' qui rabote et rajoute des taxes aux entreprises en fuite.

- Il n'y pas une institution budgétaire supranationale qui pourrait faire un budget fédéral pour l'UE, le suivre dans son application et infliger des pénalités aux les états membres qui contreviennent aux règles budgétaires.

- *Recherche & développement*: Grâce à l'essor de la révolution informatique, le peuple du monde entier espère améliorer sa qualité de vie. Beaucoup ont réussi, plus particulièrement ceux qui habitent en Europe, Amérique du Nord et une certaine partie de l'Asie. Mais en grande majorité ils n'ont pas réussi l'exploit. Si l'époque industrielle a fait sortir de la misère des millions de personnes et procure du travail à des centaines de millions d'ouvriers, l'ère informatique a échoué dans cette tâche. Le progrès informatique ne peut pas nourrir et tenir le pas avec une croissance démographique galopante (la population mondiale a quadruple dans les 100 dernières années) et les dérivés de l'industrie informatique sont trop maigres pour y arriver. Le reste de l'industrie pratique une obsolescence programmée des produits pour faire tourner leur affaire. 7,2 milliards d'âmes connaissent, dans leur grande majorité, des problèmes existentiels majeurs: pas de nourriture (893.282.190 personés)²², pas d'accès à l'eau potable (749.573.504 personnes)²², pas de travail, pas de maison avec un minimum de confort. La science et le progrès technologique n'ont pas suivi la démographie mondiale, ce qui engendrera des tensions sociales importantes à l'avenir.

- *Du point de vue social*: la population européenne a amélioré constamment son niveau de vie dans les 60 dernières années. Les heures de travail diminuent progressivement (35 h/semaine en France)²³, les loisirs occupent une

²¹ Reuters.

²² FAO –The State of Food Insecurity in the World 2013, www.worldometers.infos

²³ Le PDG de la société américaine Titan, Maurice M. Taylor – un fabricant américain de pneumatiques – a adresse une lettre ouvert à Arnaud Montebourg – ministre français du redressement productif dans laquelle il mentionne, "J'ai visité cette usine plusieurs fois. Les salariés français touchent des salaires élevés mais ne travaillent que trois heures. Ils ont une heure pour leurs pauses et leur déjeuner, discutent pendant trois heures et travaillent trois heures. Je l'ai dit en face aux syndicalistes français. Ils m'ont répondu que c'était comme ça en France".

place importante dans notre existence et le confort s'installe dans la majorité des habitations des pays développés. Nous avons du mal à renoncer à notre standing de vie et à commencer à économiser. Surtout quand une grande partie de la jeune génération ne connaît plus la valeur de l'argent et est tributaire des réseaux sociaux qui les rendent plus timides, introvertis et dépensiers. La société de consommation nous a poussés à bout et nous dépensons souvent au-dessus de nos moyens. Nous attendons un signal et un exemple à suivre de la part de la classe politique mais cela se fait attendre. Comme Godfrey Bloom, Membre de Parlement Européen (MPE), disait à propos des élus et fonctionnaires européens "la Commission et les bureaucrates de la Commission ne paient pas d'impôts. Vous n'êtes pas assujettis à l'impôt au même titre que les citoyens. Vous avez toutes sortes d'avantages. Taux d'imposition convertis, plafond d'impôt sur la grande fortune, retraites non imposables. Vous êtes les champions d'Europe de l'évasion fiscale et pourtant, vous êtes là, à donner des leçons. Mais bon, les gens de l'Union européenne ont compris le message"²⁴.

Toutefois, une lueur d'espoir vient de la part de l'Église. Un nouveau Pape du bout du monde vient d'être élu. Il a vécu très simplement et sa nature exhale un monde de beauté intérieure. Encore une fois, c'est au peuple de se serrer la ceinture et non aux élus! S'il leur est encore possible de le faire!!

Conclusion

L'Europe, dans son ensemble, vit à présent une situation assez semblable à la Suède du début des années 1990. Mais, le modèle suédois de sortie de la crise n'est pas applicable au niveau de l'Union. Connaissant les pays de notre continent et leur nature, le modèle pourrait être suivi par certains pays du Nord et à l'Allemagne. Les *latins* seront plus réfractaires et nettement moins convaincus. Adopter des mesures d'urgence sur des réformes structurelles modifiant la structure publique, le rôle de l'État et le fonctionnement de l'économie c'est difficilement applicable pour les *latins*. Le miracle devra venir des gens qui osent le changement et savent comment s'y prendre, à commencer par la classe politique qui nous dirige.

²⁴ Godfrey Bloom, discours devant le Parlement Européenne à Strasbourg, 21.11.2013.

Bibliographie

- Calmfors L., “Sweden-from Macroeconomic Failure to Macroeconomic Success,” manuscript, IIES, Stockholm University, 2012
- Falkehed M., *Le modèle suédois*, Ed Payot, 2005
- François Chazel, «Les Écrits politiques de Max Weber: un éclairage sociologique sur des problèmes contemporains», *Revue française de sociologie*, 4/2005
- Morel Nathalie, L’Etat providence suédoise comme modèle social-productif, Dossier – Le modèle de protection sociale des pays nordiques. Politique Sociale et Familiale, numéro 112, juin 2013
- Neacsu Basile, *From Stability and Economic Growth Pact to European Budgetary Pact*, ISIRP review, nov. 2012
- Perrut Dominique, *La réforme de l'Union économique et monétaire: l'ambition politique ou la fracture*. Questions de l’Europe nr 297 du 16.12.2013
- Séminaire organisé par D.G.TRESOR sur le thème, La crise nordique des années 1990, Paris, 13 Avril 2012
- Védrine Hubert, *Face à l'hyper-puissance*, Fayard, 2003
- Vidal Jean-François, Crises et transformations du modèle social-démocrate suédois, *Revue de la régulation*, 8, semestre 2, 2010
- Voir Gilbert Koenig, “La zone euro face à une crise existentielle“, *Bulletin de l’OPEE* 25, 2011
- Commission Européenne – Eurostat, 2013
- FAO –The State of Food Insecurity in the World, 2013
- <http://www.scb.se>
- Le Figaro
- Le Monde
- Reuters 2011-2013
- www.atlantico.fr, 20.11.2013
- www.larousse.fr
- www.tradingeconomics.com
- www.worldometers.info

Conceptul de „oraș inteligent”

Asist. univ. dr. Cătălin Daniel Dumitrică
Facultatea de Administrație Publică,
Școala Națională de Studii Politice și Administrative, București
catalin_dumitrica@snsa.ro

Abstract. *Conceptul de „oraș inteligent” presupune o abordare interdisciplinară și o relaționare directă cu o serie întreagă de concepte și dimensiuni care vizează procesul dezvoltării locale, urbane, metropolitane și, nu în ultimul rând, regionale. Dezvoltarea unui „oraș inteligent” reprezintă prin urmare o provocare semnificativă pentru actorii direct implicați, actori care pot fi identificați în cadrul sectorului public, privat, precum și în cadrul sectorului terțiar.*

Problematica „orașului inteligent” poate fi abordată fără însă a ne limita la acestea, din perspectiva unor topicuri precum e-government, educația IT pentru funcționarii publici, dezvoltare și planificare urbană, arhitectură, sociologie urbană, economia orașelor, precum și protecția mediului, fiecare dintre aceste topicuri contribuind la apariția și dezvoltarea conceptului de oraș inteligent (smart city).

Articolul de față își propune, plecând de la topicurile menționate, prezentarea într-o manieră succintă a principalelor dimensiuni care în opinia autorului influențează apariția, dezvoltarea și conștientizarea conceptului de „oraș inteligent”.

Cuvinte-cheie: oraș inteligent, interdisciplinaritate, dezvoltare locală, dezvoltare metropolitană, dezvoltare regională.

1. Dimensiunea economică

În încercarea de a prezenta dimensiunea economică prin raportare la conceptul de oraș inteligent, trebuie menționat faptul că aceasta grupează o serie de activități economice productive, servicii productive, precum și elemente de infrastructură.

Obiectivul de bază al dimensiunii economice îl reprezintă înlăturarea obstacolelor din calea dezvoltării economiei și îmbunătățirea mecanismelor de funcționare eficientă a pieței. Alte obiective se referă la orientarea eforturilor spre oferirea asistenței sectorului de afaceri existent, încurajarea deschiderii de noi afaceri prin identificarea noilor nevoi ale oamenilor, atragerea investițiilor la nivel local și ridicarea nivelului de dezvoltare a infrastructurii. Pentru realizarea acestor obiective și atingerea obiectivului final este nevoie de a opera strict în direcțiile de dezvoltare economică a colectivității locale respective, având ca perspective creșterea economică și îmbunătățirea calității vieții locuitorilor teritoriului dat.

Totalitatea componentele orașului inteligent este influențată de elementul economic. Prin urmare, dimensiunea economică a orașului inteligent include: integrarea proceselor economice cu cele privind protecția mediului¹, dezvoltarea comerțului și a industriei², alternative privind finanțarea dezvoltării³, modificarea comportamentului consumatorilor.

Realizarea dezvoltării economice la nivelul orașelor inteligente înseamnă a ridica competitivitatea economică în scopul îmbunătățirii viitorului economic al acestora. Dezvoltarea economiei orașelor și îmbunătățirea competitivității sunt cruciale, deoarece succesul acestora depinde de adaptarea lor la schimbările care au loc în mediul extern.

Dezvoltarea comunității locale și implicit dezvoltarea unui oraș inteligent presupun evaluarea impactului pe care îl au transformările structurale operate la nivel macroeconomic asupra nivelului microeconomic.

Acest lucru necesită utilizarea anumitor instrumente de lucru, dintre care menționăm facilitățile financiare acordate orașelor aflate în dificultate cu scopul

¹ Documente și rapoarte internaționale: Agenda 21, Capitolul 8 – Integrarea proceselor de adoptare a deciziei cu privire la mediu și dezvoltare, Adunarea Generală a ONU, a 19-a sesiune (1997), Comisia pentru Dezvoltare Durabilă a ONU – a treia sesiune din 1995, a patra sesiune (1996), a șasea sesiune (1998), a noua sesiune (2001).

² Documente și rapoarte internaționale: Agenda 21, Capitolul 30 – Întărirea rolului comerțului și a industriei, Comisia pentru Dezvoltare Durabilă a ONU – a treia sesiune din 1995, a patra sesiune (1996), a șasea sesiune (1998), a noua sesiune (2001).

³ Documente și rapoarte internaționale: Agenda 21, Capitolul 33 – Resurse și mecanisme financiare, Adunarea Generală a ONU, a 19-a sesiune (1997) – Resurse și mecanisme financiare, Comisia pentru Dezvoltare Durabilă a ONU – Report of the Secretary-General: Initial financial commitments, financial flows and arrangements to give effect to the decisions of the United Nations Conference on Environment and Development from all available funding sources and mechanisms.

stimulării investițiilor productive, în acest sens făcându-se apel la: împrumuturi, subvenții acordate pentru investiții sau pentru dobânzile la creditele angajate în acest scop, reduceri și scuturi de impozite, facilități pentru amortizarea capitalului fix, subvenții pentru utilizarea și angajarea forței de muncă.

Administrația publică locală are un rol major în ceea ce privește dezvoltarea economică a orașelor prin conturarea profilului economiei locale și identificarea direcțiilor viitoare de dezvoltare. Autoritățile locale gestionează resurse umane, financiare, materiale și informaționale prin care pot sprijini antreprenoriatul local/regional.

Dezvoltarea unor orașe inteligente nu se poate realiza decât prin dezvoltarea unei dimensiuni economice și implicit prin dezvoltarea unor noi locuri de muncă, reducerea șomajului, creșterea puterii de cumpărare a locuitorilor colectivității locale, creșterea veniturilor provenind din impozitele și taxele locale, reducerea numărului de ajutoare sociale acordate și, totodată, îmbunătățirea condițiilor de viață.

2. Dimensiunea socială

Dezvoltarea unor orașe inteligente nu poate fi concepută fără o analiză atentă a componentei sociale. Modernizarea structurală a activității economice, dezvoltarea performanțelor și a capacității competitive a acesteia nu pot fi realizate fără ridicarea considerabilă a nivelului de calificare a populației, ca forță de muncă și dezvoltarea atitudinii sale în favoarea înclinației antreprenoriale, a abilității de adaptare la economia de piață.

Componenta socială a dezvoltării are în vedere dezvoltarea unui climat de echitate, prin lupta împotriva sărăciei și promovarea identității individuale într-o mare diversitate. De asemenea, dezvoltarea are în vedere eliminarea discriminărilor dintre generații, îndeosebi prin atenția acordată categoriilor defavorizate. Sistemul de protecție socială în cadrul unui oraș inteligent are drept obiectiv susținerea persoanelor, grupurilor sau comunităților care se află în situații dificile și care, din cauza lipsei resurselor proprii, nu pot avea o viață la nivelul unor condiții minime, care să le asigure o funcționalitate normală în contextul social și cultural existent.

Dimensiunea socială presupune un ansamblu de măsuri și mijloace de sprijin și asistență. Serviciile de asistență socială au ca obiective refacerea și dezvoltarea capacităților persoanelor, familiilor, colectivităților de a conștientiza natura problemelor cu care se confruntă, cauzele determinante ale acestora, de a identifica soluții optime pentru rezolvarea situațiilor problematice.

Serviciile de asistență socială pot îmbrăca două forme: asistența în mediul natural de viață (familie, școală, loc de muncă) și servicii în instituțiile de asistență

socială (cămine pentru bătrâni, case pentru copii abandonați, instituții pentru persoane cu dizabilități severe).

Dimensiunea socială presupune o intervenție specializată, în sensul ameliorării sau eliminării deficitelor atât financiare, cât și de capacitate și poate acționa la nivel individual, la nivel de grup și chiar la nivel comunitar.

Pe lângă măsurile de protecție socială, dimensiunea socială presupune astfel dezvoltarea umană și întărirea capacităților individuale, prin educație, aderarea la valorile etice și dezvoltarea socială, care are în vedere relații sociale și culturale, participarea cetățenilor la procesul decizional din cadrul autorităților publice.

Dezvoltarea dimensiunii sociale trebuie realizată în mod conjugat cu cea a dimensiunii economice, în primul rând, dar și a celorlalte dimensiuni menționate ca făcând parte din încercarea de conceptualizare a noțiunii de oraș inteligent, întrucât materializarea acestora este condiționată, într-o măsură semnificativă, de calitatea forței de muncă și de modul în care aceasta este gestionată.

3. Dimensiunea urbană

Conceptul de oraș inteligent este în mod direct asociat cu dezvoltarea urbană. Creșterea competitivității și a calității vieții constituie obiective majore ale politicii economice locale, naționale și mondiale și, în contextul extinderii fenomenului de globalizare, rolul orașelor în economia mondială globală devine tot mai important. Fenomenele din ultimele decenii privind evoluția tehnologică, creșterea demografică și concentrarea urbană la scară mondială au condus la dobândirea de noi dimensiuni a problematicii gestiunii urbane. Amenajarea zonelor urbane poate contribui în mod semnificativ la crearea și dezvoltarea unor areale urbane durabile și echilibrate din punct de vedere economic, social, cultural și teritorial. Toate acestea conduc la necesitatea cunoașterii orașului ca organism complex, cu propriile sale mecanisme de dezvoltare, drept condiție prin care se poate asigura bunăstarea locuitorilor, a unor condiții civilizate de viață și, nu în ultimul rând, a unei armonii între cadrul natural și spațiul construit.

Astăzi, urbanismul este privit în strânsă interdependență cu amenajarea teritoriului ca parte integrantă a acestuia și constituit dintr-un ansamblu de activități prin care sunt urmărite obiective legate de: ameliorarea condițiilor de viață prin eliminarea disfuncționalităților, asigurarea accesului la servicii publice și locuințe convenabile pentru toți locuitorii, crearea condițiilor pentru satisfacerea cerințelor speciale ale copiilor, vârstnicilor și ale persoanelor cu handicap, utilizarea eficientă a terenurilor în acord cu funcțiile urbanistice adecvate, extinderea controlată a zonelor construite, protejarea și punerea în valoare a patrimoniului cultural construit și natural, asigurarea calității cadrului construit, amenajat și plantat din toate localitățile, protejarea localităților împotriva dezastrelor naturale și a riscurilor tehnologice.

Urbanismul se confruntă în prezent tot mai mult cu problemele globale de structurare a orașelor. Asemenea probleme se dovedesc deosebit de complexe, în special când este vorba despre definirea ariei geografice de extindere a localităților, de remodelare sau accentuarea rolului indispensabilului centru urban, de realizarea descongestionărilor necesare îndeplinirii corespunzătoare a funcției orașelor.

Amenajarea teritoriului și urbanismul⁴ sunt ramuri ale aceluiași trunchi. Domeniul de referință îl reprezintă spațiul. Astăzi, asistăm la o nouă abordare a celor două, din perspectiva științelor administrative care accentuează rolul autorităților publice în dezvoltarea și utilizarea instrumentelor de urbanism și amenajare a teritoriului, ca și implicarea cetățenilor în activitățile specifice. Cele două concepte includ totalitatea unor acțiuni succesive de cunoaștere, remodelare și urmărire a evoluției organismului teritorial și presupun:

- activități de investigare, analiză și diagnoză;
- activități de previziune;
- activități de elaborare a deciziilor.

Amenajarea teritoriului și urbanismul, ca discipline teoretice, dar și domenii de activitate practică, reprezintă pârgii de bază în stabilirea strategiilor de remodelare a mediului uman, astfel încât să se stabilească o reală concordanță între interesele și capacitățile mereu amplificate ale omului și posibilitățile oferite de cadrul material de viață.

Dimensiunea urbană a orașului inteligent este necesară pentru a fi asigurată o dezvoltare echilibrată și optimă a teritoriului în încercarea de a se evita o suprapopulare și supradimensionare a unei anumite zone în detrimentul unei alte zone. O astfel de situație ar provoca o serie de dezechilibre structurale care ar contribui la adâncirea discrepanțelor regionale.

4. Dimensiunea serviciilor

Calitatea serviciilor furnizate, gradul de satisfacție socială pe care acestea reușesc să-l determine reprezintă doi dintre principalii indicatori ai orașelor inteligente.

Punctul de pornire în definirea categoriei economice de serviciu îl constituie delimitarea (separarea) acestuia de bunurile materiale. Majoritatea definițiilor întâlnite în literatura de specialitate pun accent pe faptul că serviciile sunt „activități al căror rezultat este nematerial și nestocabil”, nu se concretizează în produse cu existență de sine stătătoare.

⁴ Cele două noțiuni, de urbanism și amenajarea teritoriului, duc la confuzii. Elemente care țin de urbanism se atribuie celeilalte noțiuni de amenajarea teritoriului, acest lucru se întâmplă și atunci când vorbim despre elemente care țin de amenajarea teritoriului. Confuziile au loc atât la nivelul specialiștilor, ale căror domenii de activitate se leagă de cele două noțiuni, cât și al oamenilor, care se întâlnesc cu acești termeni.

În ultimul timp, se vehiculează tot mai mult ideea că separarea între producția de bunuri și cea de servicii este depășită, deoarece serviciile pot aduce o valoare adăugată mare și pot folosi tehnică de înalt nivel (informatică). De altfel, în practică este foarte dificil să se facă distincția între bunuri și servicii, întrucât achiziționarea unui bun include și un element de serviciu, după cum achiziționarea unui serviciu presupune, nu de puține ori, prezența unor bunuri tangibile.⁵

Dimensiunea serviciilor publice în contextul noțiunii de oraș inteligent trebuie analizată în strictă dependență cu o serie de abordări precum: abordarea juridică, economică, managerială.

În ceea ce privește abordarea juridică, elementul central al acesteia este reprezentat de interesul public, binele public, interesul general, văzut ca „nevoia socială specifică unei comunități pe care trebuie să o satisfacă administrația publică sau ca orice necesitate socială, caracterizată ca atare de puterea politică și legiferată, care impune administrației publice activitatea specifică de organizare, funcționare și realizare a serviciilor publice aferente”.⁶

Al doilea element care contribuie la definirea serviciului public în doctrina juridică îl reprezintă autoritatea publică însărcinată cu asigurarea acestuia, existând situația organizării serviciului de autoritatea publică, stabilirii regulilor de funcționare de autoritate și situația prestării efective de autoritate.⁷

Importanța crescândă a serviciilor în economie și ascensiunea lor spectaculoasă din ultimul timp au intensificat preocupările pentru cunoașterea acestui sector de activitate, precum și a impactului generat la nivel regional. În ultimul deceniu, în economia țărilor dezvoltate, serviciile au devenit principalul element dinamizator al competiției economice.

Analiza economică a justificat intervenția puterii publice pentru a furniza bunuri publice deoarece agenții economici nu găseau niciun interes pentru realizarea anumitor bunuri sau servicii de care societatea avea nevoie.

„Abordarea economică a serviciului public este cu atât mai mult justificată cu cât asistăm la o intensificare a activităților administrative în domeniul economic, astfel că se nasc noi probleme care nu s-au pus activității administrative clasice”⁸.

Serviciile publice în cadrul orașelor inteligente trebuie analizate și din perspectiva dezvoltării metropolitane.

⁵ I. Alexandru (2005), *Drept administrativ*, Editura Lumina Lex, București, p. 170.

⁶ D. Dincă (2008), *Servicii publice și dezvoltare locală*, Editura Lumina Lex, București.

⁷ Ibidem, pp. 31-32.

⁸ Ibidem, p. 33

5. Dimensiunea durabilă

În cadrul dimensiunii durabile, un accent deosebit se pune pe integrarea politicilor sociale, ecologice și economice în dezvoltarea social-economică a orașelor, pe acțiunile întreprinse, ca și pe rezultatele obținute. Sunt analizate și o serie de alte aspecte precum cadrul instituțional și eficiența acestuia, mecanismele politicii ecologice și sociale.

Dimensiunea dezvoltării durabile reprezintă ansamblul proceselor și relațiilor din cadrul aparatului format din instituții ale statului create pentru a aplica regulamente, proceduri și politici, acte normative. În acest context, guvernarea durabilă a orașelor inteligente reprezintă o noțiune mai generală, care poate include și administrarea dezvoltării durabile alături de alte modalități, procedee și procese care asigură realizarea obiectivelor dezvoltării durabile.

Dezvoltarea orașelor inteligente trebuie să se realizeze cu respectarea deplină a criteriilor și condițiilor care presupun atingerea unui nivel optim al dezvoltării durabile. Analizând procesul dezvoltării orașelor, trebuie să constatăm că, deși în ultimul timp se manifestă orientarea spre liberalizare în promovarea politicilor de dezvoltare, în special în domeniul economic, guvernele, în speță factorii decidenți, indiferent dacă se află la nivel central, regional sau local, rămân și vor rămâne unii dintre cei mai importanți actori ai dezvoltării durabile, care trebuie să reglementeze și să administreze activitățile în toate dimensiunile dezvoltării durabile și ale integrării acestora.

Rolul orașului inteligent este acela de a crea un mediu pentru dezvoltarea umană și a unui cadru instituțional care pot conduce la creșterea economică, la implementarea politicii de distribuție echitabilă și a politicilor sociale eficiente, cât și în asigurarea stimulentei pentru un comportament ecologic adecvat. Numai unele dintre aceste probleme pot fi soluționate prin intermediul mecanismelor pieței, majoritatea însă sunt în afara capacităților ei. În acest context, orașelor inteligente le revine sarcina dificilă de a folosi eficiența pieței în alocarea de resurse care întotdeauna sunt insuficiente și, în același timp, de a promova justiția socială și compatibilitatea ecologică.

6. Concluzii

Apariția unor orașe inteligente capabile să dezvolte și să aplice singure propriile strategii de dezvoltare reprezintă o necesitate în actualul context al dezvoltării locale/regionale.

Prezentarea celor cinci dimensiuni vine să evidențieze necesitatea unei abordări integrate în ceea ce privește dezvoltarea unor mecanisme și structuri funcționale în cadrul orașelor inteligente, capabile să răspundă cerințelor cetățenilor și așteptărilor acestora în ceea ce privește furnizarea serviciilor publice.

Orașul inteligent reprezintă prin urmare o structură autonomă, capabilă să-și gestioneze singură proiectele de dezvoltare, precum și problemele generate de o serie de disfuncționalități de natură administrativ-economică.

Orașul inteligent nu trebuie să ignore dimensiunea socială, care presupune existența unui climat de echitate, prin lupta împotriva sărăciei și eliminarea discriminărilor dintre generații, în vreme ce prezentarea dimensiunii urbane vine să evidențieze importanța unor procese care țin de amenajarea teritoriului și a urbanismului.

Dezvoltarea unor orașe inteligente presupune astfel o dezvoltare economică, socială, urbană, cu un impact direct asupra calității vieții cetățenilor orașului și asupra așteptărilor acestora în raport cu acțiunile autorităților publice.

Bibliografie

- Alexandru, I., Matei, Lucica, *Servicii publice*, Editura Economică, București, 2000
Andrei, L.C., *Economie europeană*, Editura Economică, București, 2009
Dincă, D., *Servicii publice și dezvoltare locală*, Editura Lumina Lex, 2008
Dumitrică, C., „The local development frame. Applicability within the Romanian administrative space”, în volumul *Analele Universității Eftimie Murgu Studii Economice*, Fascicola II, Editura Eftimie Murgu Reșița, 2009
Dincă, D., Dumitrică, C., *Dezvoltare și planificare urbană*, Editura Prouniversitaria, București, 2010
Ionescu, V.R., *Strategii de dezvoltare comunitară și regională*, Editura Fundației Academice Danubius, Galați, 2006

Orașe din România. O evaluare a stării

Conf. univ. dr. Dragoș Valentin Dincă
Facultatea de Administrație Publică,
Școala Națională de Studii Politice și Administrative, București
dragos.dinca@dragosdinca.ro

Abstract. *„Orașul inteligent” își propune să devină o prezență anuală în peisajul conferințelor științifice, având drept obiectiv identificarea celor mai bune soluții pentru dezvoltarea economică, socială și de mediu a așezărilor umane.*

Fiind prima ediție a conferinței, ne propunem prin această lucrare realizarea unei evaluări a stării prezente a orașelor din România, cu intenția de-a evalua și prezenta anual o astfel de analiză.

Analiza este axată pe direcțiile rangul localităților, sistemul de așezări, populație, activitate economică, mediu, pornind de la datele furnizate de statistica oficială (Institutul Național de Statistică, Oficiul Național al Registrului Comerțului etc.) și legislația în domeniu.

Cuvinte-cheie: rangul localităților, starea orașelor.

1. Tipologia așezărilor umane

Conceptul de așezare umană a fost convenit la Conferința Națiunilor Unite din 1976, de la Vancouver, din Canada. Așezările umane reprezintă toată gama posibilă de organizări stabile ale comunităților umane ancorate fizic în peisajul natural al uscatului, în cadrul sistemelor ecologice naturale. Așezarea umană poate fi sălașul vânătorului de munte, al pescarului din deltă, cătunul sau satul, până la orașe inclusiv megalopolisurile lumii superindustrializate. Toate acestea reprezintă așezări umane, denumite uzual localități.

Satul este prima formă de așezare umană, apărută odată cu agricultura, având **vatra de sat** și **moșia** sau **țarina**. El nu poate fi studiat separat de componenta teritorială, deoarece folosința agricolă a teritoriului moșiei și a funcției sale rezidențiale, ca vatră, reprezintă un singur fenomen social complex. Satul se integrează organic în mediul natural, fiind armonizat ecologic cu acesta, mai mult decât orașul. El primește și menține amprenta teritoriului și a naturii, față de oraș, care modifică mai radical peisajul. Gospodăria rurală constituie nucleul economic de bază al satului, având grădini, livezi, curți cu acareturi pentru animale și produse agricole. Construcțiile apar integrate naturii și peisajului pe care îl potențează. Cea mai mică grupare de case și gospodării formează un **crâng** situat lângă o sursă de apă, apoi urmează **cătunul**, cu 15-40 de case, și satul, care poate număra mii de locuitori. Satele pot fi adunate sau risipite, aglomerate sau înșiruite.

Orașul reprezintă o formă complexă de așezare umană, cu o populație numeroasă. Un oraș îndeplinește, de regulă, funcțiuni multiple, politice, administrative, comerciale, de servicii și culturale. Orașul concentrează, prelucrează și distribuie bunuri. Orașele s-au specializat, existând orașe concentrate – metropole, orașe de transformare (centre industriale), orașe de redistribuire a bunurilor materiale (centre comerciale, porturi, târguri) și/sau spirituale. Un oraș optim asigură una sau cel mult două funcții speciale de producție, transformare sau redistribuire, concentrarea excesivă a ramurilor fiind periculoasă. Orașul este o aglomerare ai cărei locuitori lucrează, de regulă, în domeniul terțiar.

O grupare importantă a orașelor se realizează în raport cu funcțiile lor:

- orașe comerciale;
- orașe culturale;
- orașe balneoclimaterice;
- orașe-porturi;
- orașe cu funcții administrativ-politice.

În funcție de teritoriul pe care îl organizează, există:

- orașe locale;
- orașe regionale;
- orașe naționale;
- orașe internaționale.

Marile aglomerări urbane beneficiază de un regim legal propriu.

În ierarhia urbană, se pot identifica șase niveluri principale:

- metropolele naționale și internaționale sunt la nivelul superior al ierarhiei urbane. Ele dispun de cele mai înalte funcții, printre care funcția de capitale politice naționale (Viena, Budapesta, București etc.). În Germania, sunt reprezentative capitalele marilor landuri occidentale și metropolele Berlin, Hamburg, Frankfurt;
- megalopolisurile – orașe cu peste zece milioane de locuitori;
- centrele urbane regionale sunt metropole regionale dotate cu funcții de alt nivel;
- aglomerările secundare regroupează aglomerări și mari orașe care funcționează drept capitale subregionale;
- centrele urbane intermediare dispun de funcții administrative și de servicii de nivel intermediar (prefectură, diverse servicii, instanțe etc.);
- centrele urbane elementare cu funcții minore.

La nivelurile superioare ale acestei scări de mărime se află **metropolele**.

Este destul de greu de stabilit nivelul de la care un oraș își capătă statut de metropolă. Dacă se pleacă de la etimologie (din greacă: meter = *mamă* și polis = *oraș*, respectiv orașul care are grijă de celelalte), atunci calitatea de metropolă apare în momentul în care un oraș își dezvoltă suficient funcțiile politice, încât să poată ajunge la un rang ierarhic superior, de unde să poată juca un rol decizional important într-un sistem urban. În prezent însă, odată cu descentralizarea atribuțiilor politice, mult mai importantă apare pentru un oraș calitatea sa economică, puterea sa de a atrage și de a emite fluxuri comerciale, financiare și informaționale, de a crea și difuza în teritoriu diferite tipuri de inovații.

2. Rețeaua de așezări din România

Toate așezările se prezintă ca o rețea, cu legături multiple între ele și teritoriu. De aceea, este mai potrivit să privim această rețea de interdependențe ca pe un sistem, și anume să vorbim despre și să operăm cu ideea de **sistem de așezări**, în care putem descifra mai ușor ierarhiile și legăturile dinamice.

Rețeaua națională de localități este compusă din localități urbane și din localități rurale, ierarhizate pe ranguri.

Potrivit Legii nr. 351/2001, ierarhizarea localităților pe ranguri este următoarea:

- a) rangul 0 – capitala României, municipiu de importanță europeană;
- b) rangul I – municipii de importanță națională, cu influență potențială la nivel european;
- c) rangul II – municipii de importanță interjudețeană, județeană sau cu rol de echilibru în rețeaua de localități;
- d) rangul III – orașe;
- e) rangul IV – sate reședință de comună;
- f) rangul V – sate componente ale comunelor și sate aparținând municipiilor și orașelor.

Trecerea localităților de la un rang la altul se face prin lege, la propunerea consiliilor locale, cu consultarea populației prin referendum și a instituțiilor implicate, în condițiile legii, cu respectarea principalilor indicatori cantitativi și calitativi minimali.

Principalii indicatori, elementele și nivelurile de dotare prevăzute de lege pentru ierarhizarea localităților urbane și rurale vor sta la baza criteriilor de stabilire a impozitelor și taxelor.

În zonele lipsite de orașe pe o rază de 25-30 km, guvernul, cu participarea autorităților administrației publice locale, va avea în vedere modernizarea unor localități rurale cu rol de servire în zona de influență și declararea de noi orașe, promovând programe speciale de coparticipare la susținerea financiară a dezvoltării instituționale, necesare în vederea înființării acestor noi orașe.

În vederea dezvoltării echilibrate a teritoriului din zona capitalei României și a municipiilor de rangul I, unitățile administrativ-teritoriale de bază din aceste zone se pot asocia într-un parteneriat voluntar în scopul înființării de zone metropolitane aferente spațiului urban. Asocierea contribuie la întărirea complementarităților între aceste unități și factorii de decizie interesați în dezvoltarea teritoriului.

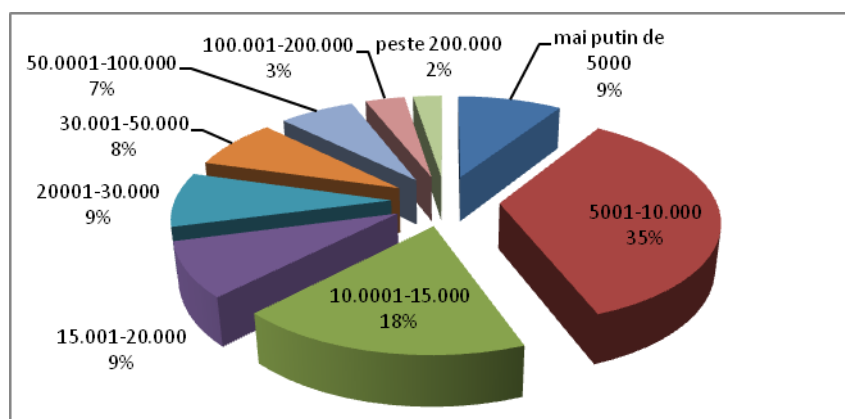
Zonele metropolitane funcționează ca entități independente fără personalitate juridică. Zonele metropolitane pot funcționa pe un perimetru independent de limitele unităților administrativ-teritoriale, stabilit de comun acord de autoritățile administrației publice locale.

Asociația zonei metropolitane, cu acordul consiliilor locale și cu consultarea populației în condițiile legii, în a căror rază teritorială s-a constituit, adoptă programul de dezvoltare a zonei.

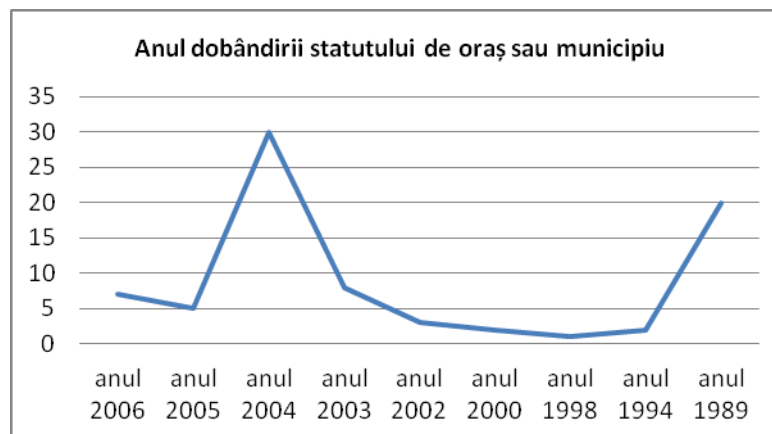
În vederea optimizării evoluției marilor aglomerări urbane, prin lege se pot înființa în cadrul acestora zone de dezvoltare. Legea va prevedea perimetrul, durata de funcționare, cadrul instituțional de administrare, precum și facilitățile acordate.

3. Orașele din România

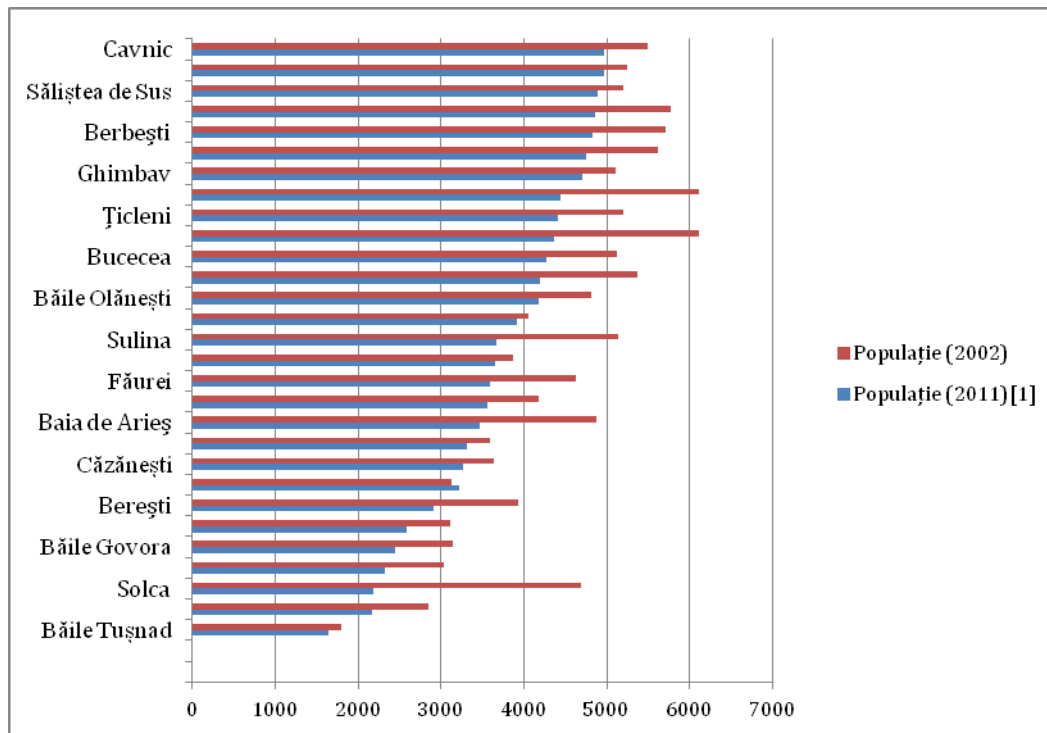
În România există 320 de orașe, dintre acestea 12 fiind municipii de rang I și 94 municipii de rang II. 29 de orașe au mai puțin de 5.000 de locuitori și alte 111 au între 5.000 și 10.000 de locuitori. Așadar, 44% din orașe au sub 10.000 de locuitori.



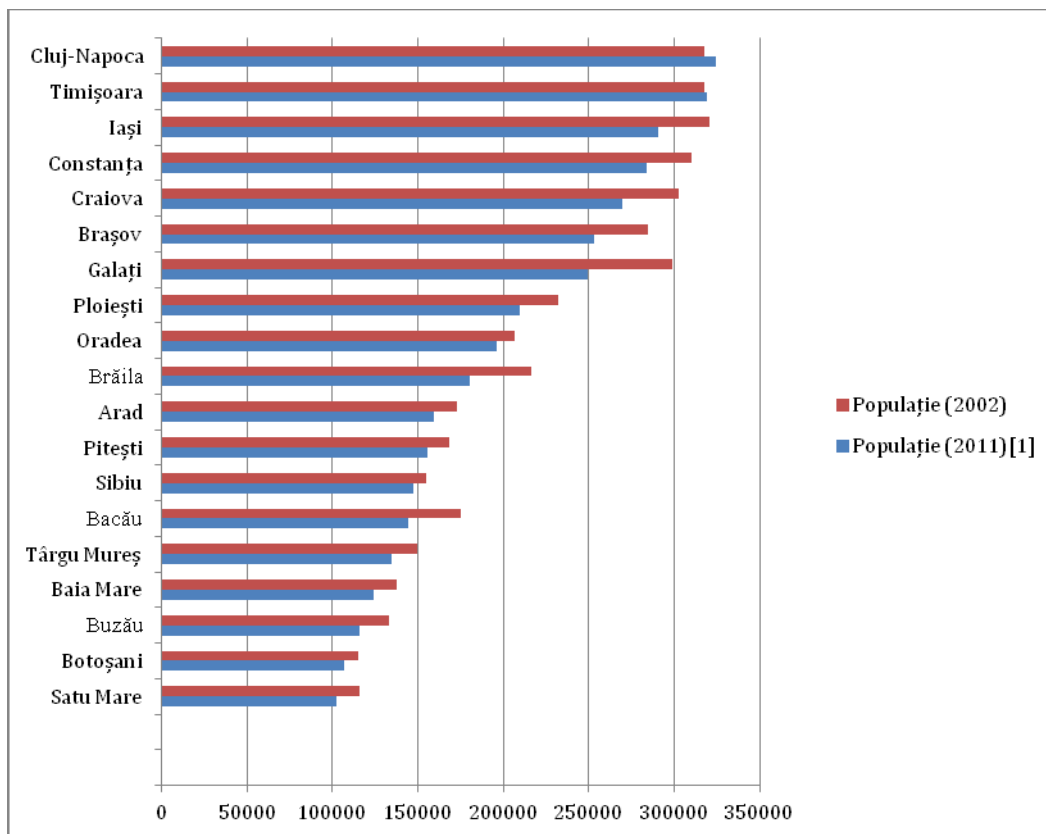
55 de localități au dobândit statutul de oraș sau municipiu după anul 2000, cele mai multe (30) în anul 2004.



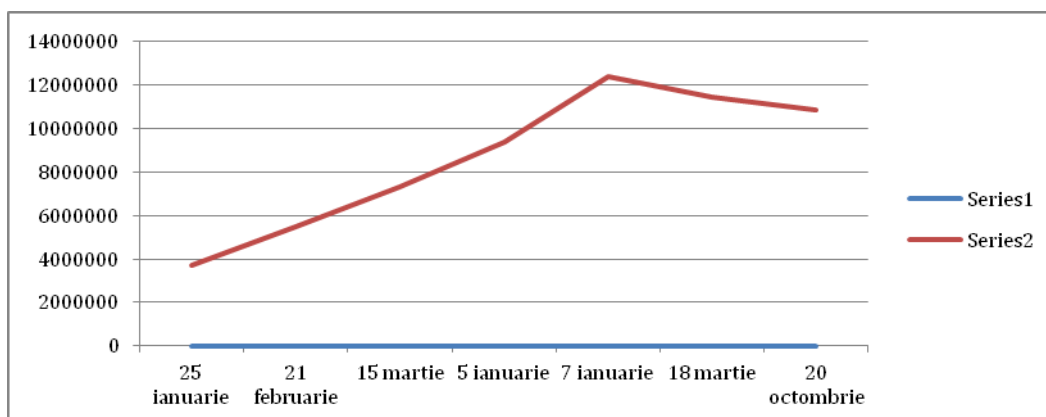
Pentru majoritatea orașelor mici, dar și a celor mari, de peste 100.000 de locuitori, populația a scăzut în intervalul 2002-2011, iar pentru orașele de 10.000-30.000 de locuitori a crescut, asistând de fapt la o migrație a populației din localitățile mici și mari către cele mijlocii. Scăderea numărului de locuitori pentru orașele mici este însoțită de declinul economic al localității.



Grafic – evoluția populației în intervalul 2002-2011 pentru orașele mici

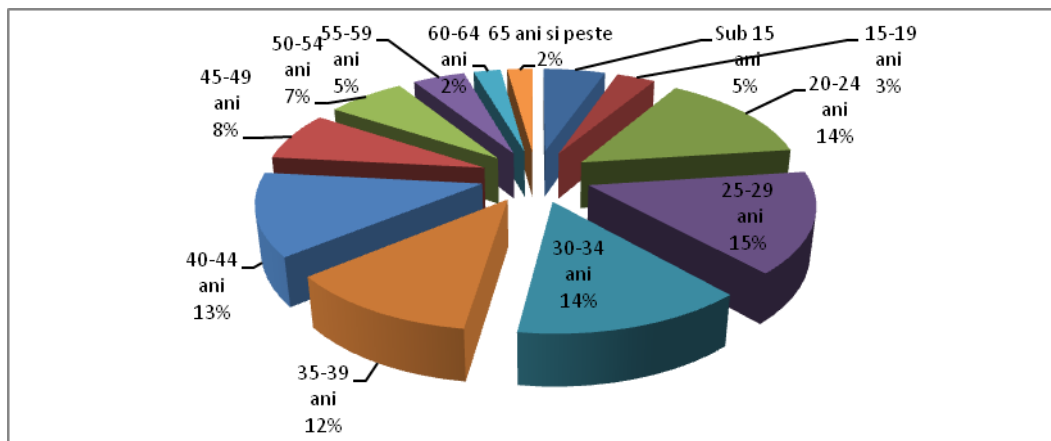


Grafic – evoluția populației în intervalul 2002-2011 pentru orașele mari

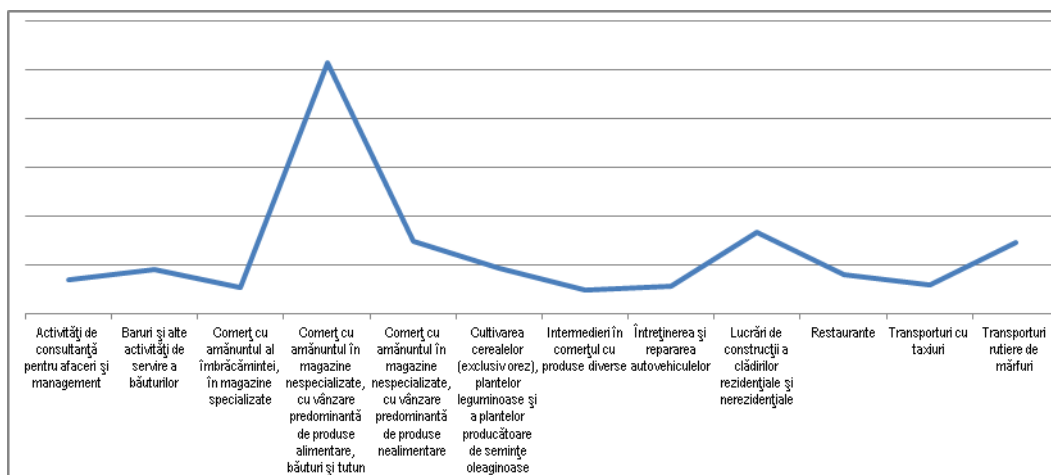


Per ansamblu, se constată o scădere a populației din municipii și orașe în intervalul 2002-2011.

134.363 de persoane din orașe și municipii sunt temporar plecate din țară. Structura acestei categorii este următoarea:



În ceea ce privește mediul de afaceri, în orașele din România funcționează în medie 1.230 de societăți comerciale (una la 27 de locuitori, față de una la 46 de locuitori în mediul rural), la care sunt angajate în medie cinci persoane. Domeniile de activitate majore pentru societățile comerciale sunt următoarele:



Există o importantă activitate în domeniul agricol, majoritatea orașelor având o suprafață însemnată de intravilan și teren agricol (ex. Amara, jud. Ialomița – peste 4.000 de hectare de teren agricol). De altfel, sunt orașe care au în componență sate, cu o structură economică specifică mediului rural, dar care nu sunt luate în calcul în statistica rural-agrară și nu au acces la surse de finanțare destinate nici mediului urban, nici mediului rural.

În ceea ce privește problemele de mediu, tipuri de poluare, se constată că declinul economic a redus și potențialele surse de poluare. Astăzi, principala sursă de poluare a aerului o reprezintă traficul rutier, mai ales că majoritatea orașelor nu au rute ocolitoare, iar în ceea ce privește poluarea solului și a apelor de suprafață, principala sursă este reprezentată de deversări casnice și depozități necontrolate de deșeuri casnice, în contextul unei organizări neadecvate a serviciilor de colectare a deșeurilor menajere.

Rețeaua de drumuri este bine reprezentată din punct de vedere cantitativ, existând o rețea importantă de drumuri europene, naționale, județene, orașenești. Majoritatea acestora, adică 70%, sunt acoperite cu asfalt și 20% cu piatră. Diferența de 10% o reprezintă drumurile acoperite cu piatră cubică, beton sau pământ.

În proporție de 98%, orașele din România au servicii de alimentare cu apă și canalizare, dar care acoperă doar parțial suprafața locuită. Toate orașele sunt dotate cu instalații de iluminat public, care funcționează în medie opt ore pe zi și acoperă cel puțin 60% din suprafața intravilană.

Concluzii

Aparent, majoritatea populației din România locuiește în orașe. Practic, în ultimii ani, am asistat la o urbanizare forțată, fără a exista în toate cazurile dotările minime necesare pentru dobândirea statutului de oraș sau municipiu. Declinul economic, migrarea forței de muncă, subfinanțarea și incapacitatea autorităților locale de a atrage finanțări prin proiecte, lipsa finanțărilor pentru orașele sub 10.000 de locuitori, comportamentul agrar și economia agrară sunt doar câteva dintre problemele cu care se confruntă orașele românești. Dorim o evaluare anuală a stării orașelor dintr-o perspectivă din ce în ce mai complexă, fundamentată pe un număr sporit de indicatori și sperăm la o ameliorare a stării generale a acestora, astfel încât să asigure bunăstare pentru locuitori și atractivitate pentru dezvoltarea și atragerea de investiții. Orașele trebuie să devină poli de creștere.

Bibliografie

- Dincă, D., Dumitrică, C. (2011), *Dezvoltare și planificare urbană*, Editura Prouniversitaria, București
Ionașcu, G. (2004), *Dezvoltarea și reabilitarea așezărilor umane din România*, Editura Tempus, București
Legea nr. 351/2001
Recensământul populației, 2011

Istoria evoluției urbei, punct de plecare pentru planificarea dezvoltării orașului viitorului

(studiu de caz pentru municipiul București – încorporarea localităților limitrofe, parcelarea marilor moșii, evoluția denumirilor arterelor de circulație)

Lect. univ. dr. Irina Airinei
Sorin Bordușanu
vicepreședintele Comisiei de Atribuire de Denumiri
a Primăriei Generale a Capitalei

Orașul este un organism viu, care evoluează odată cu locuitorii săi, odată cu schimbările intervenite în modul de trai sau cu noile descoperiri ale științei. De la primele momente ale apariției unei localități, cei care se stabilesc pentru a munci, a trăi și a-și crește urmașii, încearcă, în limitele cunoștințelor și competențelor lor, să-și creeze cele mai bune condiții de trai.

Fiecare epocă de dezvoltare își pune amprenta pe evoluția orașului, în încercarea de a-l transforma în cea mai bună așezare în care omul își poate duce traiul. Trecerea de la o perioadă în care majoritatea locuitorilor, în special cei din zonele din marginea localității, trăiau din lucrul pământului, la o dezvoltare intensivă a industriei, a transformat orașul într-o zonă aglomerată, puțin prietenoasă sau chiar, uneori, nocivă pentru locuit.

La oricare dintre localitățile care ar face obiectul unei analize a dezvoltării sale se poate observa că dezvoltarea economică este mecanismul care generează expansiunea în toate direcțiile.

Dezvoltarea industrială din ultima jumătate a secolului al XIX-lea și cea mai mare parte a secolului al XX-lea a dus la crearea în imediata vecinătate a localităților a unor mari incinte în care producția era pe primul loc. Această dezvoltare a industriei a creat și necesitatea asigurării unor spații de locuire pentru cei care erau implicați în activitățile productive nou-create. Impactul asupra orașului a fost masiv, ducând la o expansiune spre toate zonele limitrofe și, implicit, la includerea, în localitatea de bază, a micilor sau mai marilor nuclee

locuite din apropiere. S-a ajuns la localități cu un mare teritoriu ocupat de construcții, dar și cu un mare număr de locuitori stabili sau în trafic.

În prezent, cei care gestionează administrarea acestor localități trebuie să aibă abilitatea de a crea pentru viitor cele mai bune condiții pentru un trai modern.

Este apanajul administrației care trebuie să aibă abilitatea ca, pe lângă diminuarea substanțială a consumurilor de energie, a creării posibilităților de deplasare rapidă dintr-o zonă în alta, a asigurării de servicii publice cât mai complexe, să aibă în vedere și informarea promptă a tuturor locuitorilor, precum și o bună colaborare cu aceștia ca fiind singura modalitate de cunoaștere a necesităților acestora.

Și, pentru că evoluția unei localități se poate face numai într-o perioadă mare de timp, programele de dezvoltare trebuie gândite pentru o perspectivă mare de timp comparativ cu viața medie a unui individ.

De multe ori, reconfigurarea unei localități și implementarea unor facilități moderne care să transforme zonele locuite în viitoare zone inteligente fac ca o parte din istoria locului să dispară.

Acesta ar fi motivul pentru care, într-o anumită perioadă, dezvoltarea orașului să se facă în principal în zonele exterioare, pe terenurile care, anterior, erau folosite pentru agricultură. Aici își au locul cele mai avansate idei privind sistematizarea, cele mai moderne curente în arhitectură, coroborate cu cele mai noi tehnici. Aici vor apărea construcțiile care vor încorpora toate inovațiile pe care știința le stăpânește în momentul când sunt realizate acestea.

Fortărea reconfigurării unei localități creează nu numai disconfortul față de locuitori, ci și scăpările care vor surveni prin dispariția unora dintre obiectivele care reprezintă istoria imediată sau chiar istoria veche a orașului.

Este motivul principal pentru care o cunoaștere amănunțită a istoriei localității creează premisele ca toți locuitorii să înțeleagă atât motivele, cât și modalitățile de implementare a propunerilor de dezvoltare făcute de specialiștii în domeniu. O lipsă a cunoașterii face ca să se distrugă atât istoria locului, cât și condițiile normale de trai.

Față de premisele privind apariția unui oraș modern și cât mai aproape de un viitor oraș inteligent, să facem o trecere la istoria expansiunii Bucureștilor, la dispariția unor localități limitrofe, la crearea de mari parcelări sau apariția unor mari cartiere de locuit.

După ce, în anul 1881, România devine regat, Bucureștii devenind capitală, încep să se dezvolte ca zonă urbană și să înflorească. Această etapă reprezintă începutul modernizării localităților românești după standarde europene.

Până la primele reglementări care au făcut trecerea la o etapă modernă de dezvoltare, orașul era subdivizat în mici nuclee în jurul unor biserici, cunoscute cu denumirea de mahalale.

Printre cele mai cunoscute sunt mahalalele având culoare etnică precum cea armenească, cea evreiască și nu putem uita nici mahalaua *Țigănia Mitropoliei*, ori mahalaua *Flămânda* sau cea a *Caimatei* sau de mahalalele cunoscute sub denumirea breslelor care le locuiesc. De toate aceste nuclee ale orașului mai amintesc doar unele clădiri păstrate sau denumirile unor străzi existente.

Sfârșitul secolului al XIX-lea găsește orașul București întinzându-se până la ceea ce astăzi cunoaștem drept Bulevardul Iancu de Hunedoara, Șoseaua Ștefan cel Mare, Șoseaua Mihai Bravu, Șoseaua Viilor, Șoseaua Tudor Vladimirescu, Bulevardul Geniului.

Aceasta perioadă reprezintă și începutul modernizării orașului, respectiv una dintre cele mai mari lucrări edilitare care a influențat și va influența viața locuitorilor Bucureștilor, respectiv regularizarea râului Dambovița. De la Ciurel la Văcărești, orașul se modernizează prin dispariția meandrelor unui râu capricios și crearea unor bulevarde largi care asigură circulația de la nord-vest la sud-est. Este exemplul cel mai elocvent pentru modul în care o administrație efectuează lucrări care se adresează orașului viitor, un oraș inteligent.

În această perioadă, Bucureștii erau împărțiți în cinci subdiviziuni administrative, denumite, pentru facilitate, culori – Roșu, Galben, Negru, Albastru, Verde. Ulterior, numărul subdiviziunilor administrative se reduce la patru și capătă denumirea de sectoare – sectorul I – Galben, sectorul II – Negru, sectorul III – Albastru, sectorul IV – Verde.

În jurul orașului existau mai multe localități, mai vechi sau mai noi, care, în decursul timpului, au fost incluse în teritoriul administrativ al orașului. Denumirile unora dintre aceste localități se mai regăsesc și astăzi în denumirile unor zone/cartiere ale orașului – Colentina, Băneasa, Dămăroaia, Bucureștii Noi, Grivița, Giulești Sârbi, Crângași, Militari, Tudor Vladimirescu, Șerban Vodă, Apărătorii Patriei.

Unele dintre aceste localități au apărut ca urmare a parcelării unor mari moșii care au aparținut în mare măsură mănăstirilor din jurul Bucureștilor și care au fost secularizate. Printre cele mai cunoscute moșii se numără cea a Mănăstirii Cotroceni, pe teritoriul căreia s-a dezvoltat comuna Militari, astăzi cartierul cu același nume, și, ulterior, cartierul Drumul Taberei sau cea a Mănăstirii Văcărești, pe teritoriul căreia s-a dezvoltat comuna Șerban Vodă, astăzi cartierul cunoscut cu numele de Berceni și cel cunoscut cu numele de Apărătorii Patriei.

La începutul secolului al XX-lea, o parte din fosta comună Lupeasca este inclusă în teritoriul orașului, pentru ca, în 1943, să fie preluată și cealaltă parte. Comuna Lupeasca, cu noua ei denumire de Tudor Vladimirescu, căpătată după 1941, se translează pe un teritoriu care a aparținut tot vetrei Mănăstirii Cotroceni.

Același lucru s-a întâmplat și cu fosta comună Șerban Vodă, care este inclusă în teritoriul administrativ al orașului în două etape.

Perioada interbelică a fost perioada cea mai prolifică a transformării Bucureștilor într-o localitate modernă. Mari parcelări au fost create atunci, în urma analizei și aprobării unei administrații conștiente de implicațiile pe care urbanizarea zonelor le va avea asupra localității. Acum apar sau se dezvoltă parcelări precum cele din zona Cotrocenilor sau parcelarea cunoscută sub numele de „Filipescu”, zone unde își fac loc locuințe somptuoase ale protipendadei bucureștene. Dar nu trebuie să uităm de parcelările pentru clasa de mijloc sau cea mai puțin avută, zone care astăzi sunt mult râvnite pentru condițiile foarte bune de locuire.

Parcelări precum cele făcute de Ministerul Domeniilor pentru funcționarii publici, vezi „parcelarea Domenii I” și „parcelarea Domenii II” din imediata vecinătate a Bulevardului Ion Mihalache, sau cele făcute de societatea Căile Ferate Române pentru funcționarii săi, vezi „parcelarea CFR-Muncii” din vecinătatea Bulevardului Pieptănari sau cea din vecinătatea Gării de Nord.

Când discutăm de parcelări, nu putem să nu amintim și de parcelarea „Poligonul de Tragere” din vecinătatea Drumului Sării, de parcelarea „Principele Carol I” din vecinătatea Căii Dorobanți, de parcelarea „Bonaparte” și de parcelarea „Fabrica de Țesătorie” din vecinătatea Bulevardului Iancu de Hunedoara, de parcelările fostei Societăți de Locuințe Ieftine din zona străzii Vatra Luminoasă și a Șoselei Iancului sau de mai puțin cunoscuta parcelare a „Rahovei”.

Aceste operațiuni imobiliare au dus la transformarea orașului în principal prin crearea unor căi de comunicație care facilitau o deplasare mai rapidă, în concordanță cu nevoile vremii, dar care și creau spațiul pentru implementarea unor utilități moderne. Este momentul când se introduc masiv alimentarea cu apă și canalizarea.

După 1950, Bucureștii încep să capete configurația actuală, fiind incluse în teritoriul administrativ al orașului mai multe localități limitrofe. Astfel, sunt introduse comunele urbane Grivița, Băneasa, Herăstrău, Colentina (mai puțin cartierele Pipera și Cetatea Voluntăreasca), Principele Nicolae, Dudești Cioplea, Șerban Vodă, Progresul, Tudor Vladimirescu, Militari, Regele Mihai I/Giulești.

În această etapă, orașul este compus din opt subdiviziuni administrative denumite raioane, cu denumirile: Grivița Roșie, Stalin/30 Decembrie, 1 Mai, 23 August, Tudor Vladimirescu, Nicolae Bălcescu, V.I. Lenin, 16 Februarie/Gheorghe Gheorghiu-Dej.

După 1968, subdiviziunile administrative, ca urmare a apariției Legii nr. 2/1968, revin la denumirile anterioare de sectoare și sunt numerotate inițial de la 1 la 8, pentru ca, mai târziu, numărul lor să fie diminuat la 6.

Succinta trecere în revistă a situației împărțirii administrative a teritoriului orașului București a fost necesară pentru înțelegerea corectă a succesiunii acordării sau înlocuirii denumirilor de străzi.

Așa cum arătam, atribuirea de denumiri pentru arterele de circulație este una dintre atribuțiile administrației locale. Dintotdeauna, alegerea acestor denumiri a creat numeroase neînțelegeri, ținând cont de faptul că, în permanență, s-au atribuit ca denumiri numele unor persoane mai mult sau mai puțin importante, cu toate că, din comisia de specialitate au făcut parte numeroase personalități ale vieții culturale și științifice ale vremii.

Dacă, anterior anului 1945, acordarea de denumiri nu a prezentat un impact deosebit de mare, ținând cont de faptul că acordarea de denumiri sau schimbări s-a făcut în număr mic, după acest an, întâlnim patru perioade de impact asupra nomenclatorului străzilor.

Anul 1948 a reprezentat anul în care, în municipiul București s-au atribuit ori s-au schimbat un număr important de denumiri. Pe lângă implicația politică pe care o reprezenta schimbarea de regim, fiind impuse denumiri care să aducă în prim-plan personalități ale partidului la putere, și schimbările administrative au impus aceste modificări.

În acest an se făceau pregătirile pentru unul dintre cele mai complexe recensăminte ale populației și locuințelor care s-a desfășurat în țară. În funcție de datele acestui recensământ s-au întocmit evidențele pentru ceea ce a însemnat cea mai mare expropriere finalizată prin Decretul de naționalizare nr. 92/1950. De asemenea, se avea în vedere includerea în oraș a localităților limitrofe, localități unde se regăseau denumiri similare cu cele din București. În decursul anului 1948 s-au atribuit ori s-au înlocuit peste 2.000 de denumiri. Dacă, în pachetul majoritar, regăsim numele unor personalități ale mișcării comuniste, nu sunt scăpate din vedere nici numeroase nume ale unor militari care au participat la războiul purtat între august 1944 și mai 1945. Ținând cont de numărul mare de denumiri acordate, au apărut însă și nume de străzi mai puțin semnificative precum strada Tocului, strada Peniței, strada Ghiozdanului, strada Acetonei, strada Eterului.

După 1950, subunitățile administrative ale municipiului București au căpătat o anume independență, care a dus la revenirea unor practici de atribuire de denumiri care se dublează pe teritoriul orașului.

O altă etapă s-a desfășurat la nivelul anului 1962, când sunt înlocuite cele mai multe denumiri prosovietice și sunt eliminate cele mai multe denumiri de artere de circulație care se repetau.

Pentru că, așa cum arătam, factorul politic are un impact deosebit asupra alegerii denumirilor de străzi, anul 1989 a reprezentat o altă etapă în care denumirile de artere de circulație au fost înlocuite. În anul 1990 și ulterior, se înlocuiesc cele mai multe denumiri de străzi care purtau numele unor personalități

ale mișcării comuniste: Bulevardul M.I. Kalinin, strada H. Aroneanu, Piața Gheorghe Gheorghiu-Dej, Bulevardul și Piața Ilie Pintilie, Bulevardul Petru Groza, Aleea Marea Adunare Națională.

În această activitate se include însă și revenirea la vechile denumiri de străzi, în special în zonele vechi ale orașului în care operațiunile de sistematizare nu reușiseră să distrugă vechea tramă stradală – Piața Gheorghe Cantacuzino, strada Doamna Ghica, strada Nicolae Filipescu, strada Ion Dragalina. Se revine și la numele unor mitropoliți ai țării și ai unor sfinți, denumiri care fuseseră înlocuite în ultima perioadă a anilor '80: strada Mitropolit Veniamin, strada Mitropolit Iosif, strada Sfânta Ana.

Ceea ce dorim să remarcăm prin trecerea în revistă a acestei perioade moderne a orașului București este că o cunoaștere a faptelor și evenimentelor trecute le facilitează o analiză coerentă a propunerilor viitoare, în cunoștință de cauză, a tuturor factorilor de decizie și nu numai.

Observațiile pe care fiecare dintre noi le-a făcut în ultimul deceniu trăit în București, sau în oricare dintre localitățile urbane, duc la o singură concluzie, și anume aceea că abilitatea administrației urbei, capacitatea ei de a găsi soluții pentru implementarea unor politici urbane coerente și de viitor, implementarea unor lucrări edilitare importante, dar și folosirea mijloacelor specifice tehnologiei informației pentru comunicarea cu locuitorii pe care îi deservește, creează premisele apariției unui „oraș inteligent”.

Omul informat înțelege și poate lua cele mai coerente decizii.

Bibliografie

- Bălăceanu-Stolnici Constantin, *Amintiri... O viață de poveste în Bucureștiul interbelic*, Oscar Print, București
- Berindei Dan, *Orașul București, reședință și capitală a Țării Românești, 1459-1862*, Pro Universitaria
- Bucarest, Librairie PLON, Paris, 1935
- București, Ghid oficial Fundația pentru Literatură și Artă „Regele Carol II”, București, 1934
- Celac Mariana, Carabela Octavian, Marcu-Lepădat Marius, *București, arhitectură și modernitate*, Simetria
- Filitti Georgeta, *Călătorie în timp prin București*, Do-minor
- Genilie Iosif, *Primii istoriografi ai Bucureștilor*, Fundația Culturală „Gheorghe Marin Spețeanu”
- Giurescu Dinu Constantin, *Arhitectura Bucureștilor încotro?*, Vremea
- Ion Narcis Dorin, *București, memoria unui oraș*, Institutul Cultural Român
- Leahu Gheorghe, *București – Portret în acuarelă*, Vremea
- Mucenic Cezara, *Străzi, piețe, case din vechiul București*, Vremea
- Municipiul București și împrejurimile Institutul Cartografic Unirea Brașov, 1933

Noul plan al Municipiului București, Librăria SOCEC, București, 1943

Papadima Ovidiu, *Anton Pann: cântecele de lume și folclorul Bucureștilor*, Saeculum I.O., București

Pippidi Andrei, *Case și oameni din București*, vol. I, Humanitas, București

Planul orașului București cu indicator alfabetic al stradelor, Librăria SOCEC, București, 1929

Popescu Cristian, *Arhipelag. Demolările anilor '80: ștergeri, urme, reveniri*, Compania

Waldman Felicia, *Istorie și imagini din Bucureștiul Evreiesc*, Noi Media Print

Secțiunea a II-a

Dimensiunea e-guvernării

Moderatori:

Prof. univ. dr. Vasile Baltac, SNSPA, București
Asist. univ. dr. Cătălin Vrabie, SNSPA, București

E-guvernarea în municipiile României

Asist. univ. dr. Cătălin Vrabie
Drd. Cătălina Antonie
Luminița Iordache
Luise Brosser

Abstract. *Analiza de față și-a propus să radiografeze starea web site-urilor oficiale ale tuturor municipaliților din România. Bineînțeles că existența unor platforme web bine întreținute nu înseamnă că ele sunt și folosite de cetățeni sau de mediul de afaceri. Noile metode de administrare nu necesită doar soluții inovative, dar și „cetățeni inteligenți” (Stoica, 2009).*

Pe viitor, analiza se va transforma în una longitudinală, interesul fiind de a o repeta cu regularitate la intervale de timp egale (doi ani) și de a observa schimbările survenite și cauzele care au condus la acestea.

Înainte să trecem mai departe, trebuie să menționez că, deși este a doua astfel de analiză, nu am avut intenția să prezint în dinamică evoluția/involuția scorurilor obținute de municipii, deoarece aceste date vor fi relevante abia după încă două-trei studii.

În completarea acestui studiu s-a realizat un chestionar destinat cetățenilor, prin care încerc să trasez coordonatele unei pagini Web, care să corespundă cerințelor legislative, tehnice și de design, necesară unei primării din România (urmărind evident specificul fiecărui municipiu, precum și practicile internaționale). Invit astfel pe toți cei interesați să răspundă la acesta, urmărind adresa următoare: <https://docs.google.com/spreadsheet/viewform?formkey=dEVuTWFRRHZnNGo4TE83WHYwSW13cmc6MQ>

De asemenea, consider că un element important este și bugetul de care dispune primăria pentru departamentul/direcția IT. În acest sens, am trimis în lunile noiembrie și decembrie 2011 mailuri către toate municipiile din țară, solicitând aceste informații. Din păcate, doar 26 (din 103) au răspuns mailului, nereușind astfel să colectez suficiente date pentru a realiza o corelație relevantă. Intenția însă nu se pierde, sperând că pe viitor interesul din partea oficialităților spre a se deschide cetățenilor să fie din ce în ce mai mare.

1. Introducere

Calculatoarele și internetul au schimbat în mod semnificativ modul în care cetățenii pot avea acces la serviciile publice. Societatea informațională este din ce în ce mai prezentă în toate activitățile sectorului public, inclusiv prin aplicații complexe de guvernare electronică.

Pentru municipiile din România guvernarea electronică este o practică relativ nouă (anul 2003 este anul în care s-a demarat primul proiect național cu această tematică – www.e-guvernare.ro¹) și include atât guvernarea digitală (oferirea de servicii publice prin metode electronice), cât și democrația digitală (participarea cetățenilor la actul de guvernare); (Holzer și Kim, 2005).

Astăzi, pentru a interacționa cu administrația publică este suficient un calculator conectat la internet. Accesarea din browserul Web a paginii instituției căutate este (în principiu) suficientă pentru a obține și trimite informații către și dinspre AP. Literatura de specialitate prezintă cinci pilone de interacțiune a AP cu mediul său (Pardo, 2000; Baltac, 2011; Vrabie, 2009).

Pilonul 1. Afișarea datelor pe paginile web – comunicare unidirecțională.

Aceasta este cea mai simplă formă de interacțiune, postarea informațiilor pe pagina oficială a instituției cu scopul de a informa cetățenii.

Pilonul 2. Comunicarea bidirecțională. Prin această metodă, administrația publică poate colecta date dinspre mediul căreia se adresează, fie prin e-mail, fie prin sisteme mai evolute de transfer al datelor, folosind intraneturi și/sau extraneturi.

Pilonul 3. Servicii financiare și tranzacții web. Site-ul web accesibil în mod public oferă posibilitatea efectuării complete a serviciului public prin intermediul sau, incluzând decizia de utilizare a serviciului și furnizarea efectivă a lui. Pentru solicitant nu este necesară nicio altă procedură oficială prin care să se utilizeze formulare pe suport de hârtie. Acest tip de guvernare este posibilă parțial și prin oferirea accesului la baze de date on-line cetățenilor și mediului de afaceri.

Pilonul 4. Integrarea verticală (interdepartamentală) și orizontală (intradepartamentală) a serviciilor publice disponibile on-line. Acest nivel de interacțiune este dependent de viteza cu care se realizează sincronizarea informațiilor pentru ca sistemele informatice on-line să furnizeze în timp util datele de care utilizatorii au nevoie.

Pilonul 5. Participarea cetățenilor la actul de guvernare. În această fază este promovată participarea prin sisteme electronice precum: forumuri de discuții,

¹ Legea nr. 161/2003 stabilește bazele legale ale Sistemului Electronic Național, cu scopul declarat de a asigura accesul „la informații publice și furnizarea de servicii publice către persoane fizice și juridice.”

bloguri, sisteme electronice de vot (nu neapărat electoral), chestionare electronice, sau orice alte metode de interacțiune directă și imediată.

Cadrul conceptual trasat de acești cinci piloni este necesar doar pentru a înțelege evoluția e-Government-ului. În România, în acest moment, sunt 41 de județe și 103 municipii, din care prezente pe internet în momentul studiului (decembrie 2011-ianuarie 2012), doar 100 (97,09%), dintre acestea foarte puține (vom găsi în paginile care urmează informații mai detaliate) au un web site suficient de dezvoltat pentru a permite comunicarea așa cum este ea descrisă în cadrul pilonilor 3, 4 și 5. Practica a arătat că nu există o evoluție liniară, motiv pentru care putem să ne așteptăm ca la următoarele analize de acest gen numărul de municipalități care să folosească platforme web evaluate să fie mult mai mare.

Concret, elementele de analiză luate în calcul au fost: *prezența elementelor de transparență, managementul documentelor electronice, conținutul util, metodele de comunicare bidirecțională și câteva elemente generale privitoare la web site-ul supus cercetării (interfața grafică, ușurința navigării, bogăția informațiilor legate de municipiul respectiv etc.).*

2. Metodologia de cercetare

Deși există numeroase inițiative românești de a conecta la internet și localități mai mici din Romania, precum orașe mici sau chiar comune (un exemplu ar fi proiectul www.ecomunitate.ro², care are ambiția de a conecta la internet 255 de comune și orașe medii și mici ale României), am ales municipiile datoriti relației pozitive dintre numărul locuitorilor și capacitatea de e-guvernare a administrației publice locale (Moon, 2002; Moon and Leon, 2001; Musso et al., 2000).

Majoritatea elementelor folosite în această cercetare sunt preluate din studii anterioare, adaptate apoi pentru a putea înregistra valori relevante (tabelul 2.1). Putem vedea, spre exemplificare, studiul „Digital Governance în Municipalities Worldwide (2009)” efectuat de Mark Holzer și Min-Bong You și Aroon Manoharan în 2009 (unde Bucureștiul, singurul municipiu din Romania, este prezent pe locul 42, mult mai sus decât în 2005 când era situat pe locul 64, dar mai jos decât în 2007 când ocupa poziția 37) și studiul similar, cel cu care s-a și pornit în această analiză longitudinală, și anume „E-guvernarea în municipiile României 2010. O analiză orizontală a web site-urilor municipiilor din România”.

² Instituțiile implicate în proiect sunt: Ministerul Administrației și Internelor, Ministerul Educației, Cercetării și Inovării, Ministerul Culturii, Cultelor și Patrimoniului Național și Ministerul IMM-urilor, Comerțului și Mediului de Afaceri cu sprijinul Băncii Mondiale și al Uniunii Europene.

Obținerea datelor a fost făcută prin accesarea individuală a web site-ului oficial al fiecărei primării de municipiu din țară, după ce în prealabil acestea au fost găsite pe internet cu ajutorul motorului de căutare Google (a fost nevoie de acest pas intermediar din cauza lipsei unui model standardizat de adresă web; spre exemplu primăria capitalei are adresa <http://www.pmb.ro>, iar primăria municipiului Iași are adresa <http://www.primaria-Iasi.ro>). Întreaga cercetare a fost efectuată în perioada decembrie 2011-ianuarie 2012.

Odată accesat site-ul au fost urmărite elementele prezentate în tabelul 2.1 și atribuite valori după cum urmează:

- pe o scară de la 1 la 5 (conform tabelului 2.1 – secțiunea C5), celor care prezintă un potențial risc de subiectivism din partea observatorului, cum ar fi: *ușurința în navigare, designul plăcut etc.*

- 0 – nu există; 1 – există, în rest, pentru fiecare element supus cercetării, spre exemplu: „*Se pot efectua petiții on-line?*” sau „*Este prezentă harta electronică a municipiului?*” (la secțiunile C1-C4 a se vedea excepțiile descrise în caseta următoare.

Caseta 2.1
Excepții

Există totuși două excepții de la aceste reguli, și anume:

- (1) în cazul capitolului *Transparență*, mai exact la prezența pe site a CV-urilor angajaților primăriei. În cazul în care sunt prezente toate CV-urile angajaților valoarea care trebuia introdusă este 2 ($C14 = 2$), dacă sunt prezente doar CV-urile personalului din conducerea instituției, atunci trebuie introdus 1 ($C14 = 1$), iar dacă nu sunt prezente deloc CV-urile, 0 ($C14 = 0$); (uimitor, dar în acest ultim caz se regăsesc 53 de municipalități din România);
- (2) în cazul capitolului *E-DOC*, dacă pe site erau prezente atât formulare spre completare on-line ($C211 = 1$), cât și în format electronic standardizat .doc și/sau .pdf ($C212 = 1$), atunci C21 va lua în mod excepțional valoarea 3, în orice alt caz C21 va fi egală cu suma C211 și C212, care, în mod evident, va fi 0 sau 1.

Tabelul 2.1

Elementele supuse cercetării

<i>Elementul supus cercetării</i>	<i>Valorile care pot fi înregistrate</i>	<i>Codificarea</i>
TRANSPARENȚA		C1
Declarații de avere	0 sau 1	C11
Organigrama	0 sau 1	C12
Minute/sedințe publicate pe site	0 sau 1	C13
CV-uri angajați	0, 1 sau 2	C14*
Legislație	0 sau 1	C15
E-DOC		C2
Autorizații/certificate/formulare electronice		C21**
Format .pdf, .doc, .rtf	0 sau 1	C211
Completare on-line a acestora	0 sau 1	C212
Urmărirea on-line a cererii depuse fie electronic sau nu (după numărul de înregistrare)	0 sau 1	C22

Petiții on-line	0 sau 1	C23
Anunțuri publice pentru: proiecte de achiziții, concesiuni, închirieri	0 sau 1	C24
COMUNICARE		C3
Posibilitatea de a trimite un e-mail direct primarului (sau cabinetului acestuia)	0 sau 1	C31
Posibilitatea trimerii de sugestii (altele decât referitoare la site)	0 sau 1	C32
Forum de discuții între/cu cetățeni(i)	0 sau 1	C33
CONȚINUT UTIL		C4
Harta electronică a orașului	0 sau 1	C41
Harta mijloacelor de transport	0 sau 1	C42
Opțiunea de căutare în site	0 sau 1	C43
Posibilitatea alegerii între mai multe limbi	0 sau 1	C44
Noutăți/știri primărie	0 sau 1	C45
Web-cam	0 sau 1	C46
GENERALITĂȚI		C5***
Design plăcut	Valori întregi cuprinse între 1 și 5	C51
Navigare ușoară	Valori întregi cuprinse între 1 și 5	C52
Prezintă Info. cu caracter general (nr. taxi, hotel, spectacole etc.)?	Valori întregi cuprinse între 1 și 5	C53

Explicații:

0 elementul nu a fost regăsit pe site;

1 elementul a fost găsit pe site;

* excepția 1 (descrișă la p. 5 – caseta 2.1.);

** excepția 2 (descrișă la p. 5 – caseta 2.1.);

*** a se vedea tabelul 3.8. *Descrierea scalei de evaluare din cadrul clasei 5 – Generalități.*

Studiul a folosit 24 de instrumente pentru radiografierea site-ului³, grupate pe cinci clase distincte (C1, C2, C3, C4 și C5, așa cum sunt prezentate în același tabel), fiecare cu un număr diferit de subclase în funcție de relevanța avută în cadrul analizei. Cele cinci clase au pondere egală în clasificarea finală. Nota pe fiecare clasă este dată de suma ponderilor punctajelor obținute la fiecare subclasă, astfel încât aceasta să aibă valori cuprinse între 1 și 5. În anexa 1 este prezentat un model de calcul pe exemplul primăriei Arad.

În continuare, sunt prezentate formulele de calcul pentru fiecare clasă în parte și pentru rezultatul final:

$$C1 \text{ (TRANSPARENȚĂ)} = \frac{N_{max}}{P_{max}} * \sum_{i=1}^5 C1i$$

$$C2(E - DOC) = \frac{N_{max}}{P_{max}} * \sum_{i=1}^4 C2i$$

³ Preluate și adaptate după *The Rutgers-SKKU E-Governance Survey Instrument*, regăsite și în lucrarea *Digital Governance in Municipalities Worldwide (2007)* (Marc Holzer & Seang-Tae Kim).

$$C3(\text{COMUNICARE}) = \frac{N_{\max}}{P_{\max}} * \sum_{i=1}^3 C3i$$

$$C4(\text{CONȚINUT UTIL}) = \frac{N_{\max}}{P_{\max}} * \sum_{i=1}^6 C4i$$

$$C5(\text{GENERALITĂȚI}) = \frac{\sum_{i=1}^3 C5i}{N_{\text{elem}}}$$

$$P_{\text{final}} = \frac{\sum_{i=1}^5 Ci}{N_{\text{cls}}}$$

unde:

C1, C2, C3, C4, C5 – clasele de analiză (pentru C1 și C2 trebuie avute în vedere excepțiile descrise în caseta 2.1);

C1i, C2i, C3i, C4i, C5i – subclasele (elementele) de analiză, valorile obținute în urma răspunsurilor;

Nmax – nota maximă care poate fi obținută, 5 în cazul analizei prezente;

Pmax – punctajul maxim care se poate obține prin însumarea valorilor maxime ce se pot da fiecărui element;

Nelem – numărul de elemente supuse analizei;

Ncls – numărul de clase, 5 în cazul analizei prezente;

Pfinal – punctajul obținut de site-ul supus analizei

(pe o scară de la 1 la 5).

3. Rezultatele obținute

Au fost analizate toate cele 103 municipii din România, rezultatele obținute putând fi prezentate atât pe fiecare clasă în parte, dar și după rezultatele finale. Municipiul Arad este situat în fruntea clasamentului dacă este să luăm în calcul rezultatul final, el totuși fiind deficitar la capitolele *Transparență*, *E-DOC* și *Conținut util* (detalii în Anexa 1).

Tabelul 3.1

Nivelul de dezvoltare a e-gov pe municipii		
Calificativ	Nr. municipii	%
Foarte bine	2	1,94
Bine	24	23,30
Satisfăcător	48	46,60
Slab	23	22,33
Foarte slab	6	5,83

Din cele 103 municipii doar 100 (97,09%) au avut la sfârșitul anului 2011 o pagină activă pe internet⁴, din care, după rezultatele finale, două au obținut calificativul *foarte bine* (punctaj final cuprins între 4,01 și 5,00), 24, *bine* (punctaj între 3,01 și 4,00), 48, *satisfăcător* (punctaj între 2,01 și 3,00), 23, *slab* (punctaj între 1,01 și 2,00) și 3, la care dacă le adăugăm și pe cele trei care nu aveau în momentul efectuării cercetării pagină on-line, ajungem la un număr de 6, *foarte slab* (punctaj mai mic decât 1,01). În Anexa 2 este prezentat clasamentul municipiilor, așa cum a ieșit în urma analizei efectuate.

Putem vedea astfel ca aproape jumătate din municipiile țării au o pagină de internet *satisfăcătoare* (informație despre care nu putem spune că este satisfăcătoare din punctul de vedere al cetățeanului sau mediului de afaceri) și un sfert abia *bună* și *foarte bună*.

Mai departe s-a trecut la efectuarea unei medii pe fiecare județ în parte și crearea unei hărți cromatice a nivelului de implementare a tehnologiilor web din municipiile respectivului județ, prezentată în figura 3.1.

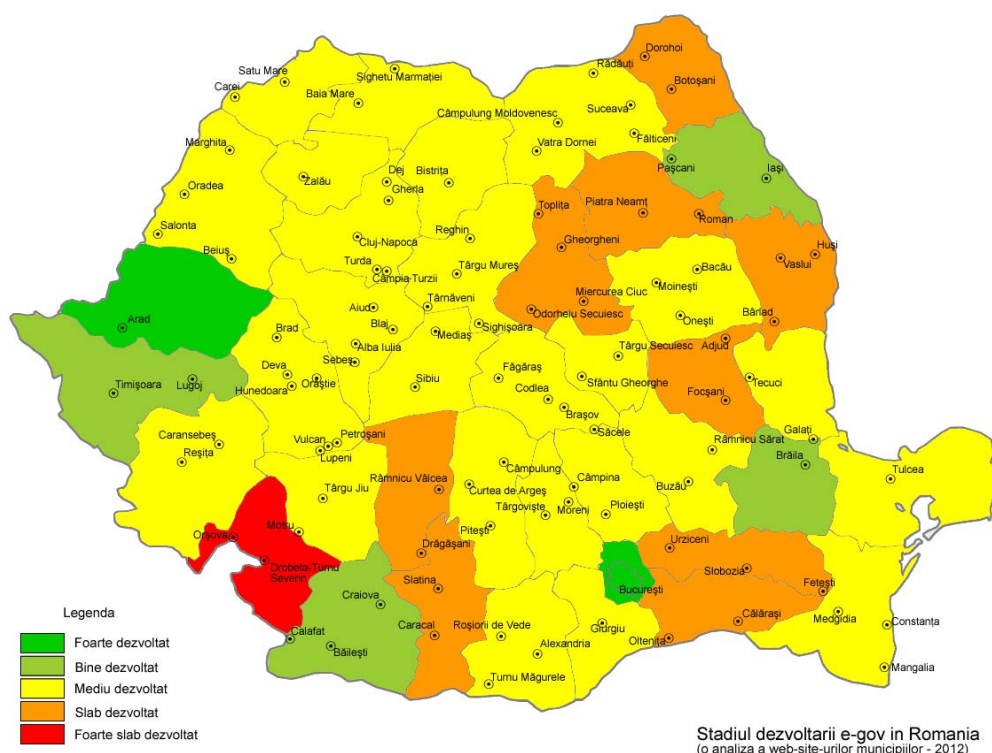


Figura 3.1. Stadiul dezvoltării e-gov în România

⁴ Cele trei municipii lipsă sunt: Orșova, Drobeta-Turnu Severin și Curtea de Argeș.

Vedem că și în urma analizei județelor (tabelul 2.4) nivelul dezvoltării eGovernment-ului la noi în țară este *mediu* – aproximativ 2/3 din județele României au primit calificativul *mediu* (punctaj între 2.01 și 3,00), pe când *foarte bine*, doar 2: București (împreună cu județul Ilfov) și Arad.

Un singur județ a primit calificativul *foarte slab*.

Tabelul 3.2

Nivelul de dezvoltare a e-gov pe județe		
Calificativ	Nr. județe	%
Foarte bine	2	4,88
Bine	4	9,76
Mediu	25	60,98
Slab	9	21,95
Foarte slab	1	2,44

3.1. Elemente de transparență

Legea nr. 52 din 21 ianuarie 2003 privind transparența decizională în administrația publică⁵ reglementează modul în care autoritățile administrației publice locale trebuie să se raporteze la comunitate în procesul legislativ și mai ales să implice părțile interesate, fie că sunt membri ai comunității, asociații sau alte părți interesate (stakeholderi). Actul normativ stabilește ca obiectiv respectarea a trei principii: informarea în prealabil, din oficiu, a persoanelor asupra problemelor de interes public care urmează a fi dezbătute, consultarea cetățenilor și a asociațiilor legal constituite în procesul de elaborare a proiectelor de acte normative, precum și participarea activă a cetățenilor la luarea deciziilor administrative și în procesul de elaborare. (Septimius Parvu)

În cazul procedurilor de elaborare a actelor normative, autoritățile sunt obligate să publice un anunț, cu cel puțin 30 de zile înainte de supunerea spre analiză, avizare și adoptare de către autorități, pe care să-l publice pe *pagina de internet proprie*, să-l afișeze la avizier, într-un spațiu accesibil publicului și să-l transmită către mijloacele de informare în masă. Anunțul trebuie să cuprindă o notă de fundamentare, o expunere de motive sau un referat de aprobare privind necesitatea adoptării actului normativ propus, textul complet al proiectului, precum și un termen limită, locul și modalitatea prin care cetățenii pot înainta în scris propuneri sau recomandări. Proiectele de acte normative se transmit tuturor persoanelor care au depus cerere pentru primirea informațiilor respective.

O parte dintre elementele de transparență se regăsesc în clasa de analiza C4 (*Conținut util*) subclasa C45 (*Noutăți/știri primărie*).

⁵ Emitent: Parlamentul României, publicată în Monitorul Oficial nr. 70 din 3 februarie 2003.

Ponderea acestei categorii de informații (clasa C1) este de 20% în calculul rezultatului final, iar în compoziția ei intră cinci elemente precum: *declarațiile de avere, organigrama, minutele care sunt accesibile prin site-ul instituției, CV-urile angajaților sau legislația prezentă pentru informarea cetățenilor interesați de activitatea aleșilor locali.*

În topul celor mai transparente primării se află cea a municipiului Bacău, care a obținut punctaj maxim, urmată apoi de 22 de municipii care au obținut un punctaj egal (4,17 puncte). Din păcate au existat și opt municipii, la care dacă le adunăm și pe cele 3⁶ care nu aveau site pe internet, ajungem la 11 municipii, al căror punctaj obținut în cadrul acestei clase a fost mai mic de 1).

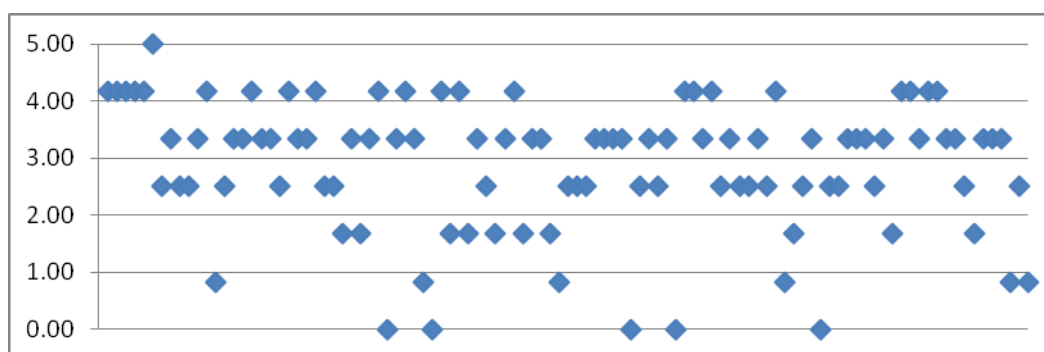
Tabelul 3.3

Situația la capitolul *Transparență* a municipiilor țării

Calificativ	Nr. municipii	%
Foarte bine	23	22,33
Bine	36	34,95
Satisfăcător	23	22,33
Slab	10	9,71
Foarte slab	11	10,68

Dintre toate cele 103 municipii, doar două, Piatra Neamț și Bacău, au avut prezente pe site CV-urile întregului personal, restul, fie nu au avut postate deloc aceste CV-uri, fie doar pe cele ale personalului de conducere.

Media obținută la acest capitol este a doua după cea de la generalități – 2,87; dar, cel mai probabil, punctajul mare este obținut datorită obligațiilor legislative decât datorită interesului oficialităților. Vom vedea că la capitolul E-DOC, unde legislația nu mai este atât de impunătoare, media este net inferioară.

**Graficul 3.1.** Dispersia punctajelor obținute la capitolul „Transparență”

⁶ Idem 4.

Graficul de mai sus ne arată că scorul celor mai multe municipii (și anume 59, adică 57,28% din totalul lor) este situat deasupra mediei.

3.2. Managementul documentelor electronice

Secțiunea E-DOC include documentele la care cetățenii pot avea acces prin mediul digital, fie că acestea sunt destinate descărcării pentru o completare ulterioară, fie pentru completarea acestora direct pe pagina web. De asemenea, a trebuit verificată aici și prezența anunțurilor de achiziții, concesiuni sau închirieri pe care primăria le publică pe site.

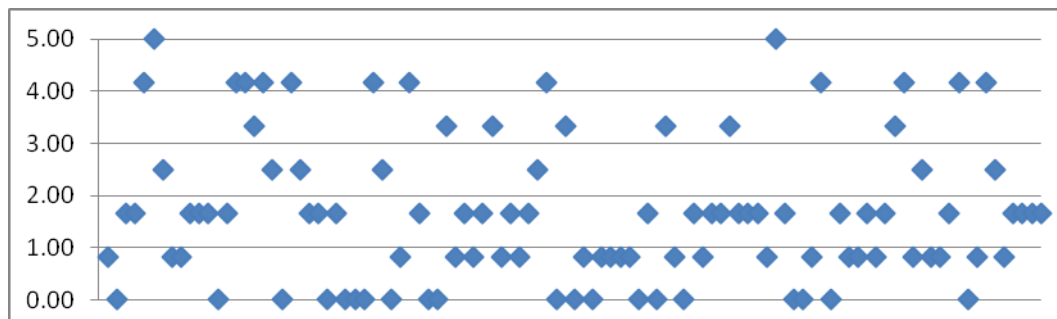
Autorizații/certificare/formulare electronice. Această categorie poate include documente în format .pdf, .doc, .rtf, care pot fi astfel descărcate de pe site-ul primăriei în diverse scopuri, cel mai adesea reprezentând formulare destinate depunerii la o instituție publică după o completare prealabilă. Din cele 103 web site-uri analizate, 73 (70,87%) au avut postate spre descărcare documentele așa cum am spus mai sus, 21 de municipii (20,38%) se bucură de un sistem de completare automată a formularelor – din care doar 17 (16,50%) permit urmărirea traseului on-line, procedură care, din punct de vedere informatic, este ușor de implementat. Spre exemplu primăria capitalei are integrat pe portalul acesteia un modul de urmărire on-line a plății taxelor și impozitelor, precum și de urmărire a petițiilor cetățenilor – în acest caz, este necesară crearea unui cont de utilizator de către fiecare cetățean care dorește să folosească serviciul.

Tabelul 3.4

Situația la capitolul <i>E-DOC</i> a municipiilor țării		
Calificativ	Nr. municipii	%
Foarte bine	14	13,59
Bine	7	6,80
Satisfăcător	7	6,80
Slab	30	29,13
Foarte slab	45	43,69

Portalurile cele mai dezvoltate la acest capitol sunt cele ale primăriilor municipiilor Bacău și Reșița, fiecare dintre acestea au obținut punctajul maxim. Trebuie menționat că sunt 45 de municipii (43,68%) care au obținut un punctaj mai mic de 1, chestiune deloc îmbucurătoare, având în vedere faptul că prin aceste servicii on-line primăria se poate apropia mai mult de cetățeni.

Media pe întregul studiu la acest capitol este cea mai mică – 1,67, ceea ce arată cât de deficitară sunt web site-urile municipiilor țării la furnizarea acestor servicii on-line.



Graficul 3.2. Dispersia punctajelor obținute la capitolul „E-DOC”

În graficul 3.2 vedem că cele mai multe municipii, și anume 75 (72,81%), se situează sub medie. Pentru a evita scăderea și mai mult a acestora, ar trebui ca autoritățile să „forțeze” primăriile printr-un cadru legislativ adecvat să posteze pe web site-urile lor formulare/materiale în format electronic pentru a fi disponibile cetățenilor.

3.3. Metode electronice de comunicare bidirecțională

Tabelul 3.5

Situația la capitolul <i>Contact</i> a municipiilor țării		
Calificativ	Nr. municipii	%
Foarte bine	11	10,68
Bine	40	38,83
Satisfăcător	0	0,00
Slab	37	35,92
Foarte slab	15	14,56

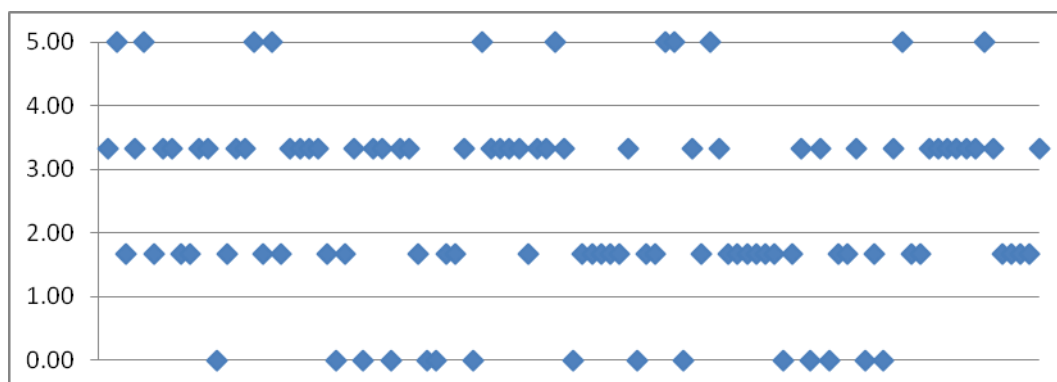
Participarea cetățenilor la actul de guvernare continuă să fie cea mai recentă arie de studiu a eGovernment-ului. Foarte puține agenții publice oferă oportunități on-line cetățenilor de a participa activ la procesul de guvernare. Acest lucru se poate realiza prin prezenta unor formulare de vot electronic atunci când trebuie luată o decizie publică (procedură întâlnită atât de rar, încât, pentru a nu dilua rezultatele, nici nu a fost introdusă în studiu ca element de cercetare), sau prin prezența forumurilor de discuție cu și între cetățeni. Astfel, analiza de față se oprește la cercetarea mecanismelor prin care utilizatorii pot trimite comentarii on-line ori pot realiza feedbackuri instituției sau aleșilor. O primărie poate prezenta pe site-ul său numeroase documente și informații de interes public, dar lipsa unei posibilități de a fi contactată la rândul ei de cetățean, atât pentru nelămuriri, cât și pentru sugestii, viciază comunicarea cetățean-administrație.

Indicatorii folosiți pentru a măsura capacitatea web site-ului de a permite utilizatorilor să interacționeze mai ușor cu administrația au fost: *posibilitatea de a*

trimite un e-mail direct primarului (sau cabinetului acestuia), posibilitatea trimiterii de sugestii (altele decât referitoare la site) și prezența unui forum de discuții între/cu cetățeni(i).

Dacă posibilitatea de a trimite un mail direct primarului sau cabinetului acestuia a fost întâlnită în 67 de cazuri (65,04%) și posibilitatea de a trimite diferite sugestii autorităților, în 56 de cazuri (54,36%), ei bine, doar 27 (26,21%) au implementat un forum de discuții. Am întâlnit instituții care pun la dispoziția cetățenilor chiar și posibilitatea contactării, prin intermediul unor aplicații de mesagerie instant (Yahoo Messenger), a personalului acesteia. De asemenea, am mai întâlnit situații unde se încearcă structurarea diferitelor discuții on-line în jurul unui anumit subiect (politică publică etc.), cu un succes mai mare sau mai mic în funcție de numărul total de participanți (direct proporțional cu populația localității respective).

Media obținută pe acest capitol a fost 2,43. 11 municipii (10,67%) au obținut la acest capitol punctajul maxim – dintre toate cele cinci clase de analiză, doar aici am întâlnit cel mai mare număr de localități care au obținut punctajul maxim. Din păcate însă, acest număr mare este contrabalansat de 12+3⁷ municipii (14,56%) care au obținut 0 (zero) la acest capitol, fapt care a coborât media mult sub așteptări, până la valoarea de 2,43.



Graficul 3.3. Dispersia punctajelor obținute la capitolul „Contact”

Din grafic se observă ușor că balanța este echilibrată, 51 de municipii (49,51%) sunt deasupra mediei, iar 52 (50,49%) dedesubt, echilibru care nu reprezintă deloc o situație îmbucurătoare.

⁷ Idem 4.

3.4. Conținutul util al web site-urilor analizate

Conținutul este o componentă critică a fiecărui web site. Nu contează cât de avansate sunt tehnologiile folosite, dacă elementele din conținut nu sunt actualizate sau dacă este dificil de navigat ori de găsit informații, sau acestea nu sunt corecte, atunci site-ul nu-și îndeplinește scopul.

Tabelul 3.6

Situația la capitolul *Conținut util* a municipiilor țării

Calificativ	Nr. municipii	%
Foarte bine	11	10,68
Bine	26	25,24
Satisfăcător	23	22,33
Slab	24	23,30
Foarte slab	19	18,45

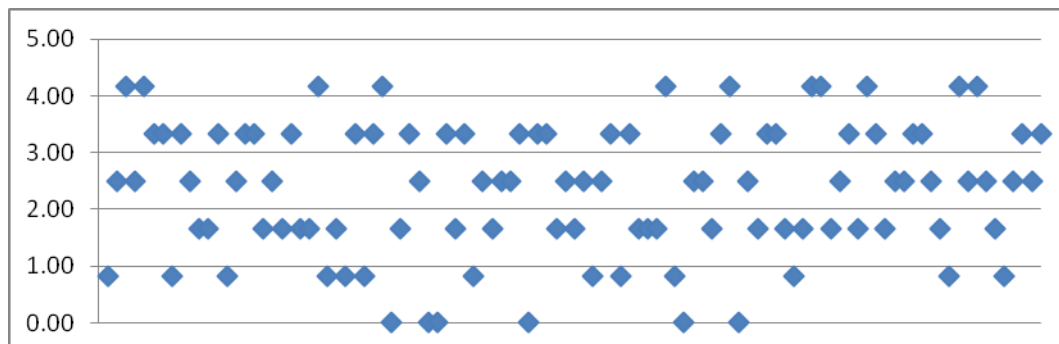
Conținutul util este dat de acele informații prezente pe site-ul primăriei, legate de activitatea acesteia în cadrul comunității pe care o coordonează, prin știri și noutăți despre primărie, oferă cetățenilor informații utile despre orașul în care locuiesc, prin harta electronică a orașului, harta mijloacelor de transport sau prin web cam-uri instalate în punctele importante ale orașului respectiv. Acest conținut nu este legat doar de prezentarea elementelor externe primăriei, ci și de cât de ușoară este accesarea informațiilor prezente pe site, prin posibilitatea alegerii între mai multe limbi și opțiunea de căutare în site.

Din păcate, 16+3⁸ municipii (18,44%) au obținut un scor subunitar, ceea ce înseamnă ca web site-urile primăriilor nu sunt orientate spre a satisface nevoile cetățenilor, ci sunt prezente, în mare parte, pe internet, datorită reglementărilor legislative din domeniu.

Media obținută este de 2,34, ceea ce arată că balanța dintre numărul de municipii care nu prezintă informații despre localitate pe site și cele care prezintă este ușor dezechilibrată. Doar 44 de site-uri (42,71%) oferă posibilitatea alegerii între mai multe limbi, 17 (16,50%) au opțiunea de a vizualiza web cam-uri live. Harta mijloacelor de transport este disponibilă doar pe nouă site-uri (8,73%), iar cea a întregii localități (element de altfel foarte important), pe 72 (69,90% – cu puțin peste jumătate).

O bilă albă aici a fost obținută la subcapitolul *Noutăți/știri despre primărie*; 83 dintre site-urile analizate (80,58%) au o secțiune special destinată acestui lucru. Dar trebuie menționat că această secțiune corespunde în mare măsură și capitolului de *Transparență* și că aici există reglementări legislative care obligă primăriile să posteze astfel de informații pe pagina proprie de internet.

⁸ *Idem* 4.



Graficul 3.4. Dispersia punctajelor obținute la capitolul „Conținut util”

Graficul 3.4 arată o „aglomerare” a municipiilor mai degrabă în partea de jos a lui decât așa cum ar fi fost de dorit, în partea de sus. 66 de localități (64,07%) sunt situate sub medie (care nu este deloc mare). Probabil, o intervenție legislativă care să „forțeze” puțin mâna autorităților locale, sau un interes mai mare al acestora, ar ajuta la o creștere a mediei la această clasă.

3.5. Generalități privitoare la web site-urile analizate

Această cercetare examinează și nivelul de accesibilitate a site-ului, altfel spus, am vrut să aflăm dacă site-ul este prietenos cu utilizatorii. Pentru a măsura acest lucru, am adaptat o serie de practici folosite în special în studierea site-urilor din mediul privat, măsurând cât de plăcut este *designul*, cât de ușoară se face *navigarea* în interiorul paginii, dacă prezintă, și cât de bogate sunt, *informațiile* despre municipiu.

Acest capitol este cel cu cea mai ridicată medie, 2,94. Aceste rezultate arată că există totuși interes din partea municipalităților spre a fi vizibile în spațiul virtual și această prezență să fie totuși una plăcută (pentru turism, de exemplu, web site-ul reprezintă cartea de vizită a localității respective).

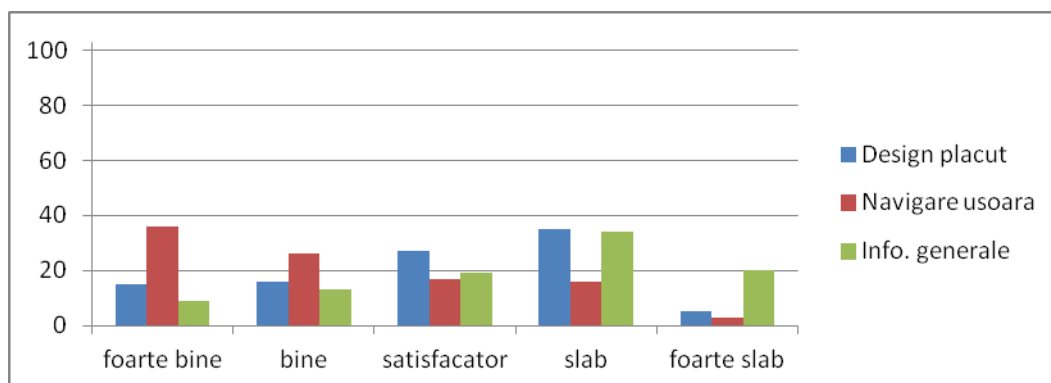
Rezultatele sunt prezentate în tabelul 3.7. Vedem că 15 municipii (14,56%) au obținut punctaj maxim la *design*, 36 la *navigare* (34,95%), și 9 la *informații generale* (8,73%). Cu toate acestea, doar șapte (Arad, Timișoara, Alba Iulia, Brașov, Hunedoara, Miercurea Ciuc și Mediaș) se regăsesc în fiecare subclasă.

Punctajul minim (*Foarte slab – 1 pct.*) a fost obținut astfel:

- la *design*, cinci municipii (Slobozia, Marghita, Urziceni, Focșani și Huși);
- la *navigare ușoară*, trei (Caracal, Marghita și Focșani);
- la *informații generale*, 20.

Tabelul 3.7

Echilibrul rezultatelor capitolului de Generalități						
<i>Calificativ</i>	<i>Design plăcut</i>		<i>Navigare ușoară</i>		<i>Informații generale</i>	
Foarte bine	15	14,56%	36	34,95%	9	8,74%
Bine	16	15,53%	26	25,24%	13	12,62%
Satisfăcător	27	26,21%	17	16,50%	19	18,45%
Slab	35	33,98%	16	15,53%	34	33,01%
Foarte slab	5	4,85%	3	2,91%	20	19,42%

**Graficul 3.5. Echilibrul rezultatelor capitolului „Generalități”**

Scara folosită a fost una de la 1 – foarte slab, la 5 – foarte bine, conform tabelului următor:

Tabelul 3.8

Descrierea scalei de evaluare din cadrul clasei 5 – Generalități	
<i>Valoare</i>	<i>Descriere</i>
1	designul portalului este foarte slab, neprofesionist, executat probabil cu resurse proprii/ navigarea dificilă, site-ul construit în .html nu prezintă dinamism, numărul maxim de click-uri necesare pentru a ajunge la ultima pagină dintr-o ramură este mai mare de 4/ nu prezintă informații cu caracter general (nr. tel. taxi, hotel, etc.) celor care vizitează municipiul
2	designul este slab, executat probabil cu resurse proprii/ navigarea dificilă, site-ul construit în .html nu prezintă dinamism/ prezintă informații prea puține celor care vizitează municipiul
3	design satisfăcător, pagină totuși prea încărcată/ navigare dificilă, meniuri stufoase, greu de identificat exact locul în care se pot regăsi informația/informațiile generale despre municipiu sunt afișate în maniera „să fie acolo”
4	contraste plăcute, pagină aerisită/ navigare ușoară, dar cu meniuri stufoase, chiar dacă acestea sunt executate în limbaje avansate (ASP, PHP etc.)/ informațiile despre municipiu sunt bogate și „la vedere”
5	site-ul este executat într-o manieră profesionistă, aerisit/ navigarea este complet dinamică și intuitivă/ informațiile despre municipiu sunt foarte bogate și ușor de găsit

Ca exemplu, am analizat cât de vizibile sunt link-urile, ori dacă prezența elementelor cromatice nu este obositoare, dacă numărul de click-uri care trebuie efectuate pentru a ajunge la ultima pagină din site nu este prea mare etc.

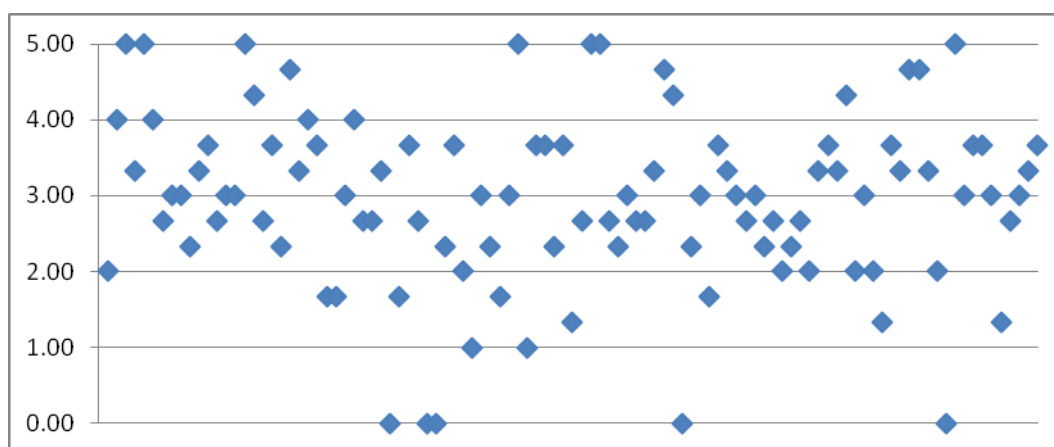
Secțiunea generalități include două categorii de informații. O categorie se referă la site în sine, la gradul de dificultate în utilizare a acestuia și în accesarea informațiilor prezentate, concretizându-se în aprecieri asupra designului și asupra facilității în navigare.

Tabelul 3.9

Situația la capitolul *Generalități* a municipiilor țării

Calificativ	Nr. municipii	%
Foarte bine	14	13,59
Bine	34	33,01
Satisfăcător	30	29,13
Slab	18	17,48
Foarte slab	7	6,80

O a doua categorie face referire la informațiile cu caracter general prezente pe site (ex: nr. taxi, hotel, evenimente/spectacole).

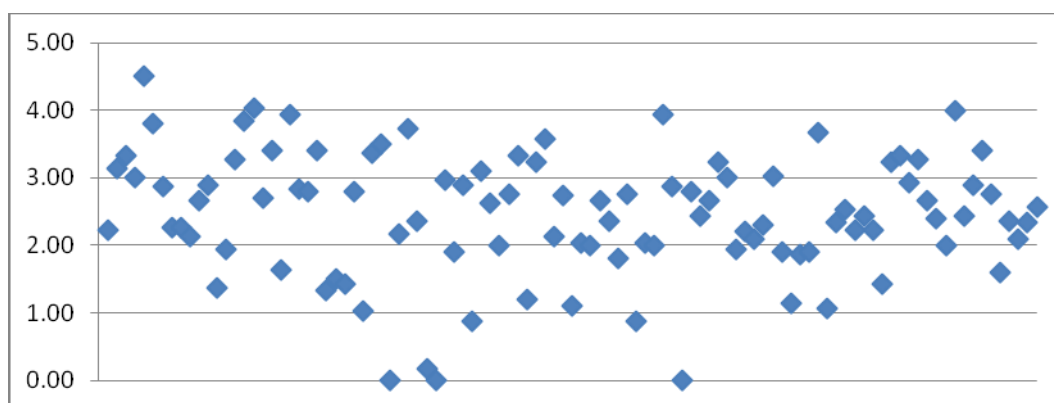


Graficul 3.6. Dispersia punctajelor obținute la capitolul „Generalități”

Din grafic se observă ușor că cele mai multe municipii (48 în mărime absolută, 46,60% în mărime relativă) au obținut un scor superior mediei sau foarte aproape de aceasta. „Aglomerarea”, spre deosebire de capitolul anterior, este în partea de sus a graficului – lucru de altfel îmbucurător – înclinația spre design plăcut, mai mult poate decât spre utilitate, fiind evidentă.

4. Concluzii

Am prezentat în paginile acestui studiu situația actuală (ianuarie 2012) a nivelului implementării eGovernment-ului prin intermediul site-urilor web ale primăriilor municipiilor din România. Așa cum se observă și din hartă (*Fig. 3.1. – Stadiul dezvoltării e-gov în România*) și din tabelele 3.1. – *Nivelul de dezvoltare a e-gov pe municipii* și 3.2. – *Nivelul de dezvoltare a e-gov pe județe*, situația este doar *satisfăcătoare* (schimbările față de 2010 sunt minore și nu pozitive, din păcate), ceea ce înseamnă că mai sunt mulți pași de făcut până când la noi în țară să putem vorbi despre o guvernare electronică, așa cum o întâlnim în alte țări ale Europei (și nu numai). În *Ghidul alesului local*, Septimius Pârvu face, la pagina 48, o prezentare a unor „bune practici” mondiale, pe care le prezintă ca fiind modele de urmat și în România. Le-am redat succint în Anexa 4.



Graficul 4.1. Dispersia punctajelor
obținute pe rezultatele finale ale studiului

Același lucru îl arată și graficul 4.1, și anume că „aglomerarea” este în jurul valorii medii (2,50), cu 51 de municipii (49,51%) cu scor situat deasupra acesteia și 52 (50,48%) sub aceasta.

De teama efectului de diluare de care, probabil, ar fi suferit rezultatele finale, nu am introdus în studiu elemente întâlnite în studii similare făcute în alte țări, cum ar fi: posibilitatea efectuării de plăți on-line (situație foarte rar întâlnită în România), sau participarea cetățenilor la actul de guvernare prin vot electronic sau referendum electronic (de asemenea, foarte rar întâlnite, chestionare on-line menite să colecteze opinia cetățenilor vizavi de o posibilă acțiune a primăriei). De aceea, poate, compararea celui mai bun rezultat obținut (cel al primăriei Arad) cu cele mai bune rezultate din lume sau din Europa nu ar prezenta acuratețe, dar,

pentru diversificare, prezentăm succint în caseta 4.1 câteva elemente prin care primăria București (care, ca și primăria Arad, a obținut calificativul *foarte bine*) se evidențiază.

În mai toate municipiile putem spune că problema cea mai mare întâlnită în acest studiu este participarea civică – aici se evidențiază deficiențe în relația autorităților cu cetățeanul. Motivele pot fi multiple, de la lipsa de cunoștințe IT deținute de cetățeni și/sau funcționarii publici sau lipsa modalităților de comunicare, până la lipsa interesului din partea autorităților sau a calității civice a cetățenilor.

Caseta 4.1
București vs. orașele lumii

Primăria București în 2009 era situată pe locul 42 în lume (mai bine oricum decât în 2005, când ocupa poziția 64, dar mai jos decât în 2007, când ocupa poziția 37), devansând orașe precum Istanbul (poziția 51), Atena (poziția 64), Budapesta (poziția 65) sau Amsterdam (poziția 43). În același studiu, de data asta o clasificare pe continente, Bucureștiul ocupa în Europa poziția 22, după Praga (poziția 1), Madrid, Viena, Paris și Bratislava, dar înaintea capitalei olandeze Amsterdam (poziția 23), sau alte orașe precum Zürich (poziția 25), Roma (poziția 28), Chișinău (poziția 34) etc.

Sursa: *Digital Governance in Municipalities Worldwide* (2009), *A Longitudinal Assessment of Municipal Websites Throughout the World*, 2009, Marc Holzer, Min-Bong You, Aroon Manoharan

Așa cum am afirmat încă de la început, vom repeta acest studiu la fiecare doi ani, pentru a observa modificările survenite și eventual pentru a compara cu alte orașe ale lumii. Ne așteptăm la o îmbunătățire substanțială a scorurilor obținute.

Bibliografie

- Baltac Vasile (2011), *Tehnologiile informației, noțiuni de bază*, Editura Andreco Educational, București
- Digital Governance in Municipalities Worldwide* (2009), *A Longitudinal Assessment of Municipal Websites Throughout the World*, 2009, Marc Holzer, Min-Bong You, Aroon Manoharan
- Holzer Mark și Kim Seang-Tae (2007), *Digital Governance in Municipalities Worldwide*
- Holzer, Mark & Kim Seang-Tae (2005), *Digital Governance in Municipalities Worldwide, A Longitudinal Assessment of Municipal Web Sites Throughout the World*, the E-Governance Institute, Rutgers University, Newark and the Global e-policy e-government Institute, Sungkyunkwan, University

- Moon M. Jae, and P. deLeon (2001), „Municipal Reinvention: Municipal Values and Diffusion among Municipalities”, *Journal of Public Administration Research and Theory* 11(3): 327-352
- Moon M. Jae (2002), „The Evolution of E-government among Municipalities: Rhetoric or Reality?”, *Public Administration Review* 62(4): 424-433
- Musso J. (2000), „Designing Web Technologies for Local Governance Reform: Good Management or Good Democracy”, *Political Communication* 17(1): 1-19
- Pardo, T. (2000), *Realizing the promise of digital government: It's more than building a web site*. Albany, NY: Center for Technology in Government
- Septimiu Pârvu, Pro Democrația; *Ghidul alesului local*
- Sistemul Electronic National: <http://www.e-guvernare.ro/>
- Stoica Virgil și Ilas Andrei (2009), *Romanian Urban e-Government. Digital Services and Digital Democracy in 165 Cities*. Electronic Journal of e-Government, Volumul 7, pp. 171-182
- Vrabie Cătălin*, *Just do IT – Spreading the use of digital services*, EGPA Conference, Malta 2009
- Vrabie Cătălin*, *E-guvernarea în municipiile României 2010. O analiză orizontală a web site-urilor municipiilor din România*

* Cătălin Vrabie, asist. univ. drd., Școala Națională de Studii Politice și Administrative București, Facultatea de Administrație Publică, autor al acestui studiu [e-mail: vcatalin@snsa.ro]

Anexe

Anexa 1: Exemplu de cercetare – Primăria Arad (<http://www.primariaarad.ro/>)

Pagina de start a portalului



Formularul folosit pentru cercetare

Municipiul Arad	
http://www.primariaarad.ro/	
Elementele supuse cercetării	Punctajul obținut
TRANSPARENȚĂ	
Declarații de avere	1
Organigrama	1
Minute/ședințe publicate pe site	1
CV-uri angajați	1
Legislație	1
E-DOC	
Autorizații/certificate/formulare electronice	
Format .pdf, .doc, .rtf	1
Completare on-line a acestora	1
Urmărirea on-line a cererii depuse fie electronic sau nu (după nr. de înreg.)	0
Petiții on-line	1
Anunțuri publice pentru: proiecte de achiziții, concesiuni, închirieri	1
COMUNICARE	
Posibilitatea de a trimite un e-mail direct primarului (sau cabinetului acestuia)	1
Posibilitatea trimerii de sugestii (altele decât referitoare la site)	1
Forum de discuții între/cu cetățeni(i)	1
CONȚINUT UTIL	
Harta electronică a orașului	1
Harta mijloacelor de transport	0
Opțiunea de căutare în site	1
Posibilitatea alegerii între mai multe limbi	1
Noutăți/știri primărie	1
Web-cam	1
GENERALITĂȚI	
Design plăcut	5
Navigare ușoară	5
Prezintă informații cu caracter general (nr. taxi, hotel, spectacole etc.)?	5

Calcularea rezultatelor

$$C1(\text{TRANSPARENȚĂ}) = \frac{N_{\max}}{P_{\max}} * \sum_{i=1}^5 C1i = \frac{5}{6} * (1 + 1 + 1 + 1 + 1) = 4,17$$

$$C2(\text{E - DOC}) = \frac{N_{\max}}{P_{\max}} * \sum_{i=1}^4 C2i = \frac{5}{6} * (3 + 0 + 1 + 1) = 4,17$$

$$C3(\text{COMUNICARE}) = \frac{N_{\max}}{P_{\max}} * \sum_{i=1}^3 C3i = \frac{5}{3} * (1 + 1 + 1) = 5,00$$

$$C4(\text{CONȚINUT UTIL}) = \frac{N_{\max}}{P_{\max}} * \sum_{i=1}^6 C4i = \frac{5}{6} * (1 + 0 + 1 + 1 + 1 + 1) = 4,17$$

$$C5(\text{GENERALITĂȚI}) = \frac{\sum_{i=1}^3 C5i}{Nelem} = \frac{5 + 5 + 5}{3} = 5,00$$

$$P_{\text{final}} = \frac{\sum_{i=1}^5 Ci}{N_{cls}} = \frac{4,17 + 4,17 + 5,00 + 4,17 + 5,00}{5} = 4,50$$

Discuții pe caz

Din cele 103 municipii supuse analizei, Aradul a obținut cel mai mare punctaj, motiv pentru care a și fost luat ca exemplu de calcul aici. Astfel, așa cum am prezentat mai sus rezultatele au fost:

- **Transparență – 4,17.** Devansat doar de Bacău și la egalitate cu alte 21 de municipii din România. Media clasei – 2,87;
- **E-DOC – 4,17.** Devansat doar de Bacău și Reșița și la egalitate cu alte 11 de municipii din România. Media clasei – 1,67;
- **Comunicare – 5,00.** Punctajul maxim împreună cu alte zece municipii. Media clasei – 2,43;
- **Conținut util – 4,17,** la egalitate cu alte zece municipii din țară. Media clasei – 2,34;
- **Generalități – 5,00.** Punctaj maxim împreună cu încă șase municipii din țară. Media clasei – 2,94.
- **rezultatul final – 4,50.** Cel mai mare punctaj obținut în cadrul acestui studiu, urmat de București cu 4,33 și Timișoara cu 4,00 puncte. Media rezultatelor finale – 2,45.

Anexa 2: Clasamentul municipiilor din România după nivelul de dezvoltare a paginii de internet a primăriei

Poziția	Municipiul		Rezultat final
1	Arad	4,50	Foarte Bine
2	București	4,03	Foarte Bine
3	Timișoara	4,00	Bine
4	Câmpia Turzii	3,93	Bine
5	Oradea	3,93	Bine
6	Brașov	3,83	Bine
7	Bacău	3,80	Bine
8	Deva	3,73	Bine
9	Satu Mare	3,67	Bine
10	Lugoj	3,57	Bine
11	Craiova	3,50	Bine
12	Câmpulung Moldovenesc	3,40	Bine
13	Calafat	3,40	Bine
14	Turda	3,40	Bine
15	Constanța	3,37	Bine
16	Alba Iulia	3,33	Bine
17	Hunedoara	3,33	Bine
18	Târgoviște	3,33	Bine
19	Brăila	3,27	Bine
20	Târgu Mureș	3,27	Bine
21	Iași	3,23	Bine
22	Pitești	3,23	Bine
23	Suceava	3,23	Bine
24	Aiud	3,13	Bine
25	Galați	3,10	Bine
26	Reșița	3,03	Bine
27	Alexandria	3,00	Satisfăcător
28	Ploiești	3,00	Satisfăcător
29	Făgăraș	2,97	Satisfăcător
30	Târgu Jiu	2,93	Satisfăcător
31	Fetești	2,90	Satisfăcător
32	Blaj	2,90	Satisfăcător
33	Tulcea	2,90	Satisfăcător
34	Orăștie	2,87	Satisfăcător
35	Baia Mare	2,87	Satisfăcător
36	Campina	2,83	Satisfăcător
37	Pașcani	2,80	Satisfăcător
38	Câmpulung	2,80	Satisfăcător
39	Cluj Napoca	2,80	Satisfăcător
40	Giurgiu	2,77	Satisfăcător
41	Motru	2,77	Satisfăcător
42	Turnu Măgurele	2,77	Satisfăcător
43	Mangalia	2,73	Satisfăcător
44	Buzău	2,70	Satisfăcător
45	Bistrița	2,67	Satisfăcător
46	Miercurea-Ciuc	2,67	Satisfăcător
47	Târgu Secuiesc	2,67	Satisfăcător
48	Gherla	2,63	Satisfăcător
49	Zalău	2,57	Satisfăcător
50	Sibiu	2,53	Satisfăcător
51	Petroșani	2,43	Satisfăcător
52	Sighișoara	2,43	Satisfăcător
53	Toplița	2,43	Satisfăcător

Poziția	Municipiul	Rezultat final	
54	Târnăveni	2,40	Satisfăcător
55	Dorohoi	2,37	Satisfăcător
56	Moinești	2,37	Satisfăcător
57	Vaslui	2,37	Satisfăcător
58	Sfântu Gheorghe	2,33	Satisfăcător
59	Vulcan	2,33	Satisfăcător
60	Reghin	2,30	Satisfăcător
61	Băilești	2,27	Satisfăcător
62	Bârlad	2,27	Satisfăcător
63	Adjud	2,23	Satisfăcător
64	Sighetu Marmatiei	2,23	Satisfăcător
65	Slatina	2,23	Satisfăcător
66	Râmnicu Sărat	2,20	Satisfăcător
67	Dej	2,17	Satisfăcător
68	Beiuș	2,13	Satisfăcător
69	Lupeni	2,13	Satisfăcător
70	Râmnicu Vâlcea	2,10	Satisfăcător
71	Vatra Dornei	2,10	Satisfăcător
72	Oltenița	2,03	Satisfăcător
73	Medgidia	2,03	Satisfăcător
74	Tecuci	2,00	Slab
75	Ghiorghieni	2,00	Slab
76	Medias	2,00	Slab
77	Onești	2,00	Slab
78	Brad	1,93	Slab
79	Rădăuți	1,93	Slab
80	Fălticeni	1,90	Slab
81	Roman	1,90	Slab
82	Salonta	1,90	Slab
83	Săcele	1,87	Slab
84	Moreni	1,80	Slab
85	Piatra Neamț	1,67	Slab
86	Călărași	1,63	Slab
87	Urziceni	1,60	Slab
88	Caransebeș	1,50	Slab
89	Carei	1,43	Slab
90	Slobozia	1,43	Slab
91	Botoșani	1,37	Slab
92	Caracal	1,33	Slab
93	Huși	1,20	Slab
94	Roșiori de Vede	1,13	Slab
95	Marghita	1,10	Slab
96	Sebeș	1,07	Slab
97	Codlea	1,03	Slab
98	Focșani	0,87	Foarte slab
99	Odorheiul Secuiesc	0,87	Foarte slab
100	Drăgășani	0,17	Foarte slab
101	Curtea de Argeș	0,00	Foarte slab
102	Drobeta-Turnu Severin	0,00	Foarte slab
103	Orșova	0,00	Foarte slab

Anexa 3: Clasamentul municipiilor din România pe fiecare clasă de analiză

Transparentă			E-Doc			Contact			Conținut util			Generalități		
Pozitie	Municipiul	Scor	Pozitie	Municipiul	Scor	Pozitie	Municipiul	Scor	Pozitie	Municipiul	Scor	Pozitie	Municipiul	Scor
1	Bacău	5,00	1	Bacău	5,00	1	Arad	5,00	1	Arad	4,17	1	Arad	5,00
2	Arad	4,17	2	Reșița	5,00	2	Turda	5,00	2	Oradea	4,17	2	Timișoara	5,00
3	București	4,17	3	Arad	4,17	3	Târgoviște	5,00	3	Timișoara	4,17	3	Alba Iulia	5,00
4	Câmpia Turzii	4,17	4	Câmpia Turzii	4,17	4	București	5,00	4	Satu Mare	4,17	4	Brașov	5,00
5	Deva	4,17	5	Deva	4,17	5	Oradea	5,00	5	Craiova	4,17	5	Hunedoara	5,00
6	Craiova	4,17	6	Timișoara	4,17	6	Calafat	5,00	6	Câmpulung Moldovenesc	4,17	6	Miercurea Ciuc	5,00
7	Câmpulung Moldovenesc	4,17	7	Brașov	4,17	7	Galați	5,00	7	Tulcea	4,17	7	Mediaș	5,00
8	Alba Iulia	4,17	8	Satu Mare	4,17	8	Piatra Neamț	5,00	8	Ploiești	4,17	8	Oradea	4,67
9	Hunedoara	4,17	9	Lugoj	4,17	9	Orăștie	5,00	9	Alba Iulia	4,17	9	Câmpia Turzii	4,67
10	Târgu Mureș	4,17	10	Constanța	4,17	10	Aiud	5,00	10	Sighișoara	4,17	10	Târgu Mureș	4,67
11	Pitești	4,17	11	Brăila	4,17	11	Lupeni	5,00	11	Salonta	4,17	11	Târgu Jiu	4,67
12	Aiud	4,17	12	Buzău	4,17	12	Câmpia Turzii	3,33	12	București	3,33	12	București	4,33
13	Alexandria	4,17	13	Turda	4,17	13	Deva	3,33	13	Câmpia Turzii	3,33	13	Sibiu	4,33
14	Făgăraș	4,17	14	Târgoviște	4,17	14	Timișoara	3,33	14	Deva	3,33	14	Orăștie	4,33
15	Târgu Jiu	4,17	15	București	3,33	15	Brașov	3,33	15	Brașov	3,33	15	Cluj Napoca	4,00
16	Fetești	4,17	16	Făgăraș	3,33	16	Satu Mare	3,33	16	Lugoj	3,33	16	Bacău	4,00
17	Blaj	4,17	17	Suceava	3,33	17	Lugoj	3,33	17	Constanța	3,33	17	Aiud	4,00
18	Pașcani	4,17	18	Oradea	3,33	18	Constanța	3,33	18	Iasi	3,33	18	Câmpulung Moldovenesc	4,00
19	Petroșani	4,17	19	Ploiești	3,33	19	Brăila	3,33	19	Baia Mare	3,33	19	Câmpulung Moldovenesc	3,67
20	Târnăveni	4,17	20	Gherla	3,33	20	Suceava	3,33	20	Pitești	3,33	20	Tulcea	3,67
21	Adjud	4,17	21	Mangalia	3,33	21	Gherla	3,33	21	Fetești	3,33	21	Deva	3,67
22	Tecuci	4,17	22	Craiova	2,50	22	Mangalia	3,33	22	Zalău	3,33	22	Lugoj	3,67
23	Roman	4,17	23	Târgu Mureș	2,50	23	Craiova	3,33	23	Hunedoara	3,33	23	Iasi	3,67
24	Timișoara	3,33	24	Calafat	2,50	24	Iasi	3,33	24	Motru	3,33	24	Pitești	3,67
25	Brașov	3,33	25	Iasi	2,50	25	Câmpina	3,33	25	Cluj Napoca	3,33	25	Zalău	3,67
26	Satu Mare	3,33	26	Câmpina	2,50	26	Turnu Măgurele	3,33	26	Bacău	3,33	26	Turda	3,67
27	Lugoj	3,33	27	Turnu Măgurele	2,50	27	Baia Mare	3,33	27	Reșița	3,33	27	Calafat	3,67
28	Calafat	3,33	28	Baia Mare	2,50	28	Câmpulung Moldovenesc	3,33	28	Făgăraș	3,33	28	Suceava	3,67
29	Constanța	3,33	29	Câmpulung Moldovenesc	1,67	29	Pitești	3,33	29	Târgu Mureș	3,33	29	Mangalia	3,67
30	Brăila	3,33	30	Alba Iulia	1,67	30	Alexandria	3,33	30	Vatra Dornei	3,33	30	Blaj	3,67
31	Iasi	3,33	31	Pitești	1,67	31	Fetești	3,33	31	Târgu Jiu	3,33	31	Fălticeni	3,67
32	Suceava	3,33	32	Alexandria	1,67	32	Blaj	3,33	32	Moinești	3,33	32	Sebeș	3,67
33	Galați	3,33	33	Fetești	1,67	33	Pașcani	3,33	33	Reghin	3,33	33	Satu Mare	3,33
34	Orăștie	3,33	34	Blaj	1,67	34	Tecuci	3,33	34	Slatina	3,33	34	Craiova	3,33
35	Câmpina	3,33	35	Pașcani	1,67	35	Câmpulung	3,33	35	Sibiu	3,33	35	Ploiești	3,33
36	Cluj Napoca	3,33	36	Tecuci	1,67	36	Giurgiu	3,33	36	Bărlad	3,33	36	Târgoviște	3,33
37	Câmpulung	3,33	37	Roman	1,67	37	Bistrita	3,33	37	Botoșani	3,33	37	Alexandria	3,33
38	Motru	3,33	38	Galați	1,67	38	Zalău	3,33	38	Turda	2,50	38	Târgu Secuiesc	3,33
39	Giurgiu	3,33	39	Câmpulung	1,67	39	Hunedoara	3,33	39	Târgoviște	2,50	39	Vulcan	3,33
40	Turnu Măgurele	3,33	40	Giurgiu	1,67	40	Târnăveni	3,33	40	Calafat	2,50	40	Sfântu Gheorghe	3,33
41	Buzău	3,33	41	Bistrita	1,67	41	Adjud	3,33	41	Galați	2,50	41	Câmpina	3,33
42	Târgu Secuiesc	3,33	42	Piatra Neamț	1,67	42	Motru	3,33	42	Aiud	2,50	42	Bistrita	3,33
43	Miercurea Ciuc	3,33	43	Sighișoara	1,67	43	Târgu Secuiesc	3,33	43	Brăila	2,50	43	Onești	3,33
44	Bistrita	3,33	44	Dorohoi	1,67	44	Băilești	3,33	44	Suceava	2,50	44	Sighișoara	3,00
45	Piatra Neamț	3,33	45	Vaslui	1,67	45	Sighetu Marmatei	3,33	45	Mangalia	2,50	45	Motru	3,00
46	Sighișoara	3,33	46	Rădăuți	1,67	46	Dej	3,33	46	Alexandria	2,50	46	Vatra Dornei	3,00
47	Toplița	3,33	47	Vulcan	1,67	47	Tulcea	3,33	47	Pașcani	2,50	47	Bărlad	3,00
48	Moinești	3,33	48	Sfântu Gheorghe	1,67	48	Ghiorgieni	3,33	48	Giurgiu	2,50	48	Galați	3,00
49	Dorohoi	3,33	49	Râmnicu Sărat	1,67	49	Cluj Napoca	3,33	49	Târgu Secuiesc	2,50	49	Brăila	3,00
50	Vaslui	3,33	50	Beiuș	1,67	50	Toplița	3,33	50	Ghiorgieni	2,50	50	Giurgiu	3,00
51	Reghin	3,33	51	Râmnicu Vâlcea	1,67	51	Săcele	3,33	51	Toplița	2,50	51	Toplița	3,00
52	Băilești	3,33	52	Oltenița	1,67	52	Bacău	1,67	52	Dorohoi	2,50	52	Petroșani	3,00
53	Slatina	3,33	53	Brad	1,67	53	Reșița	1,67	53	Vaslui	2,50	53	Turnu Măgurele	3,00
54	Sighetu Marmatei	3,33	54	CaranSebeș	1,67	54	Buzău	1,67	54	Vulcan	2,50	54	Râmnicu Vâlcea	3,00
55	Dej	3,33	55	Slobozia	1,67	55	Făgăraș	1,67	55	Sfântu Gheorghe	2,50	55	Băilești	3,00
56	Onești	3,33	56	Huși	1,67	56	Ploiești	1,67	56	Râmnicu Sărat	2,50	56	Brad	3,00
57	Rădăuți	3,33	57	Zalău	1,67	57	Târgu Mureș	1,67	57	Beiuș	2,50	57	Carei	3,00
58	Moreni	3,33	58	Vatra Dornei	1,67	58	Alba Iulia	1,67	58	Petroșani	2,50	58	Rădăuți	3,00

Transparență			E-Doc			Contact			Conținut util			Generalități		
Pozitie	Municipiul	Scor	Pozitie	Municipiul	Scor	Pozitie	Municipiul	Scor	Pozitie	Municipiul	Scor	Pozitie	Municipiul	Scor
59	Urziceni	3,33	59	Hunedoara	0,83	59	Dorohoi	1,67	59	Miercurea Ciuc	2,50	59	Constanta	2,67
60	Oradea	2,50	60	Târgu Jiu	0,83	60	Vaslui	1,67	60	Medgidia	2,50	60	Baia Mare	2,67
61	Reșița	2,50	61	Petroșani	0,83	61	Rădăuți	1,67	61	Piatra Neamț	1,67	61	Reșița	2,67
62	Ploiești	2,50	62	Târnăveni	0,83	62	Vulcan	1,67	62	Lupeni	1,67	62	Moinești	2,67
63	Tulcea	2,50	63	Adjud	0,83	63	Sfântu Gheorghe	1,67	63	Gherla	1,67	63	Botoșani	2,67
64	Baia Mare	2,50	64	Orăștie	0,83	64	Râmnicu Sărat	1,67	64	Campina	1,67	64	Dorohoi	2,67
65	Gherla	2,50	65	Motru	0,83	65	Beiuș	1,67	65	Turnu Măgurele	1,67	65	Vaslui	2,67
66	Sibiu	2,50	66	Târgu Secuiesc	0,83	66	Râmnicu Vâlcea	1,67	66	Blaj	1,67	66	Râmnicu Sărat	2,67
67	Vulcan	2,50	67	Miercurea Ciuc	0,83	67	Oltenița	1,67	67	Câmpulung	1,67	67	Medgidia	2,67
68	Sfântu Gheorghe	2,50	68	Moinești	0,83	68	Brad	1,67	68	Bistrița	1,67	68	Săcele	2,67
69	Bărlad	2,50	69	Reghin	0,83	69	Huși	1,67	69	Târnăveni	1,67	69	Buzău	2,67
70	Râmnicu Sărat	2,50	70	Băilești	0,83	70	Vatra Dornei	1,67	70	Sighetu Marmatei	1,67	70	Oltenița	2,67
71	Beiuș	2,50	71	Slatina	0,83	71	Târgu Jiu	1,67	71	Dej	1,67	71	Odorheiu Secuiesc	2,67
72	Râmnicu Vâlcea	2,50	72	Sighetu Marmatei	0,83	72	Petroșani	1,67	72	Săcele	1,67	72	Codlea	2,67
73	Oltenița	2,50	73	Dej	0,83	73	Miercurea Ciuc	1,67	73	Buzău	1,67	73	Făgăraș	2,33
74	Medgidia	2,50	74	Moreni	0,83	74	Moinești	1,67	74	Râmnicu Vâlcea	1,67	74	Reghin	2,33
75	Mediaș	2,50	75	Urziceni	0,83	75	Reghin	1,67	75	Oltenița	1,67	75	Pașcani	2,33
76	Brad	2,50	76	Tulcea	0,83	76	Slatina	1,67	76	Fălticeni	1,67	76	Beiuș	2,33
77	Salonta	2,50	77	Sibiu	0,83	77	Moreni	1,67	77	Onești	1,67	77	Lupeni	2,33
78	Călărași	2,50	78	Bărlad	0,83	78	Urziceni	1,67	78	Călărași	1,67	78	Gherla	2,33
79	CaranSebeș	2,50	79	Medgidia	0,83	79	Sibiu	1,67	79	Roman	1,67	79	Călărași	2,33
80	Slobozia	2,50	80	Salonta	0,83	80	Bărlad	1,67	80	CaranSebeș	1,67	80	Moreni	2,33
81	Caracal	2,50	81	Ghiorgieni	0,83	81	Medgidia	1,67	81	Slobozia	1,67	81	Rosiori de Vede	2,33
82	Marghita	2,50	82	Fălticeni	0,83	82	Fălticeni	1,67	82	Marghita	1,67	82	Salonta	2,00
83	Turda	1,67	83	Focșani	0,83	83	Onești	1,67	83	Sebeș	1,67	83	Fetești	2,00
84	Târgoviște	1,67	84	Aiud	0,00	84	Mediaș	1,67	84	Odorheiu Secuiesc	1,67	84	Slatina	2,00
85	Lupeni	1,67	85	Cluj Napoca	0,00	85	Călărași	1,67	85	Orăștie	0,83	85	Târnăveni	2,00
86	Ghiorgieni	1,67	86	Toplița	0,00	86	Caracal	1,67	86	Tecuci	0,83	86	Sighetu Marmatei	2,00
87	Fălticeni	1,67	87	Onești	0,00	87	Carei	1,67	87	Adjud	0,83	87	Roman	2,00
88	Săcele	1,67	88	Mediaș	0,00	88	Rosiori de Vede	1,67	88	Băilești	0,83	88	Adjud	2,00
89	Carei	1,67	89	Călărași	0,00	89	Roman	0,00	89	Brad	0,83	89	Ghiorgieni	1,67
90	Huși	1,67	90	Caracal	0,00	90	Sighisoara	0,00	90	Moreni	0,83	90	Piatra Neamț	1,67
91	Codlea	1,67	91	Marghita	0,00	91	CaranSebeș	0,00	91	Urziceni	0,83	91	Dej	1,67
92	Focșani	1,67	92	Lupeni	0,00	92	Slobozia	0,00	92	Mediaș	0,83	92	CaranSebeș	1,67
93	Mangalia	0,83	93	Săcele	0,00	93	Salonta	0,00	93	Caracal	0,83	93	Caracal	1,67
94	Zalău	0,83	94	Carei	0,00	94	Focșani	0,00	94	Carei	0,83	94	Slobozia	1,33
95	Vatra Dornei	0,83	95	Codlea	0,00	95	Marghita	0,00	95	Rosiori de Vede	0,83	95	Marghita	1,33
96	Botoșani	0,83	96	Botoșani	0,00	96	Codlea	0,00	96	Focșani	0,83	96	Urziceni	1,33
97	Rosiori de Vede	0,83	97	Rosiori de Vede	0,00	97	Botoșani	0,00	97	Codlea	0,83	97	Focșani	1,00
98	Drăgășani	0,83	98	Drăgășani	0,00	98	Drăgășani	0,00	98	Rădăuți	0,00	98	Huși	1,00
99	Sebeș	0,00	99	Sebeș	0,00	99	Sebeș	0,00	99	Huși	0,00	99	Tecuci	0,00
100	Odorheiu Secuiesc	0,00	100	Odorheiu Secuiesc	0,00	100	Odorheiu Secuiesc	0,00	100	Drăgășani	0,00	100	Drăgășani	0,00
101	Orșova	0,00	101	Orșova	0,00	101	Orșova	0,00	101	Orșova	0,00	101	Orșova	0,00
102	Drobeta Turnu Severin	0,00	102	Drobeta Turnu Severin	0,00	102	Drobeta Turnu Severin	0,00	102	Drobeta Turnu Severin	0,00	102	Drobeta Turnu Severin	0,00
103	Curtea de Argeș	0,00	103	Curtea de Argeș	0,00	103	Curtea de Argeș	0,00	103	Curtea de Argeș	0,00	103	Curtea de Argeș	0,00

Anexa 4: Bune practici mondiale

1. *Internetul este un mijloc de asigurare a transparenței și de reducere a fenomenului corupției. Chile, Columbia, Mexic și, din spațiul european, Austria au publicat on-line procedurile de achiziții. Acestea permit accesul publicului la informațiile legate de achizițiile publice. Sistemul s-a aplicat și în rândul unor orașe mari, cum ar fi Seul (care ocupa locul întâi în aproape toate clasamentele analizate anterior). Deși nu este oraș european, cazul coreean trebuie amintit pentru a sublinia utilitatea unor astfel de sisteme. În cazul municipalității din Seul, acesta se numește On-line Procedures Enhancement for Civil Applications (OPEN). Aplicația, care s-a bucurat de un succes foarte mare, oferă cetățenilor posibilitatea de a monitoriza cererile de aprobări și conferă dreptul de a ridica întrebări în cazul în care sunt sesizate ilegalități. Dacă un cetățean depune o cerere de construcție, de exemplu, aceasta poate urmări toate etapele aprobării sau respingerii cererii de la orice computer conectat la internet. Pagina de web are peste 2000 de vizitatori zilnic⁹.*

2. *Un alt model de bune practici este cel al Programului eTampere¹⁰, implementat în localitatea Tampere din Finlanda. Sistemul de e-guvernare include o platformă de discuții online pe diverse teme, un sistem de consulare a cetățenilor cu privire la prioritățile de dezvoltare, o secțiune care oferă cetățenilor posibilitatea de a comenta planurile administrației și finanțarea acestora, e-cabine, pe sistem întrebare și răspuns, care asigură oferirea unui răspuns în timp de cel mult câteva zile.*

3. *În Bulgaria, a fost lansat în 2006 un proiect de e-servicii¹¹, care s-a materializat printr-un sistem de schimb de documente între administrații și instituții. Parteneri sunt cele 14 municipalități din regiunea Blagoevgrad, administrația regională anonimă și șase instituții centrale reprezentate regional (ex: Inspectoratul regional pentru prevenție și control în sănătatea publică). Proiectul viza unificarea serviciilor administrative separate din municipalități, reducerea timpului în care avea loc schimbul de documente, reducerea cheltuielilor cu taxele poștale, reducerea numărului de contacte dintre cetățeni și multiplele autorități și, prin urmare, reducerea posibilităților de corupție.*

Un alt aspect legat de informarea prin mijloace electronice este prezența cabinelor informative. Acestea pot fi prezente fie în cadrul instituțiilor, fie în locuri publice, și au rolul de a oferi cetățenilor posibilitatea de a se informa asupra practicilor administrației publice, fără a interacționa cu funcționarii publici. Astfel de metodă este aplicată intensiv în Grecia și Portugalia.

⁹ Online Procedures Enhancement for Civil Applications. Prezentarea programului este disponibilă la adresa web <http://english.seoul.go.kr/government/down/OPEN.pdf>

¹⁰ Pentru mai multe informații, consultați pagina proiectului, www.etampere.fi/english

¹¹ „Complex administrative services in the e-Region Blagoevgrad”, <http://www.flgr.bg/en/cms/E-municipality/E-Government/o/914/o/o/1>

4. Metode de bune practici în consultarea cetățenilor pot fi căsuțele de e-mail specializate, unde cetățenii pot trimite opinii sau reclamații cu privire la un anumit domeniu, existența unor surse de informații de tip newsgroup, precum și prin chat. În era new-media, modalitățile prin care autoritățile locale se pot face vizibile sunt extrem de extinse, variind de la postarea de profiluri și informații pe MySpace, Twitter, la crearea de pagini de web și bloguri și transmiterea de informații prin newsletter sau alte forme de abonare electronică. Un instrument folosit deja de câteva autorități ale administrației publice locale din România este transmiterea ședințelor on-line.

5. Proiectul „Împreună pentru transparență”, desfășurat de Primăria Municipiului Timișoara, a implementat un sistem prin care ședințele Consiliului Local sunt transmise la radio. West City Radio transmite ședințele ordinare și extraordinare, precum și evenimente. Cetățenii pot trimite sugestii la adresa forum@westcityradio.ro sau pot transmite mesaje care sunt înregistrate de un robot telefonic. Totodată, consilierii locali sunt invitați săptămânal pentru un dialog în direct cu ascultătorii, în cadrul emisiunii „Castana de foc”, difuzată în fiecare zi de joi, între orele 13 și 14.

Tendințe ale e-guvernării în context național și internațional

Asist. univ. dr. Carmen Săvulescu
Facultatea de Administrație Publică
Școala Națională de Studii Politice și Administrative

1. Introducere

Criza economică și financiară, globalizarea, schimbările climatice și demografice, accentul pe creșterea valorii publice impun ca administrațiile să regândească modul lor de funcționare. În același timp, miliarde de cetățeni doresc o relație mult mai interactivă cu administrațiile publice. În ultimii zece ani, dezvoltarea și aplicarea e-guvernării au reprezentat unele dintre cele mai relevante și importante evoluții pentru administrația publică.

Una dintre cele mai bune investiții pentru dezvoltarea pe termen lung este aceea de a investi în instituții publice eficiente și în procese transparente pentru o bună guvernare. În acest context, aplicațiile de e-guvernare dețin un rol esențial. Majoritatea principiilor bunei guvernări sunt exprimate în rolurile e-guvernării, cu alte cuvinte, accent pe *transparență, deschidere, participare cetățenească, responsabilitate, eficacitate, eficiență, coerență*.

Tehnologia informației și comunicațiilor într-adevăr poate automatiza activitățile, poate permite stocarea, fluxul și accesul la date și informații. *Per se*, nu promovează transparența sau evită corupția, nu împuternicește cetățenii în mod automat. De aceea, modalitatea de utilizare este deosebit de importantă.

În acest context, viziunea, strategia și sistemele pentru aplicarea e-guvernării au o importanță deosebită. Aplicațiile e-guvernării, pe care le putem caracteriza și drept soluții la problemele guvernamentale, pot contribui la determinarea următoarelor funcții:

a) creșterea eficienței activităților administrative

Aceasta înseamnă o mai mare eficiență a activităților administrației publice prin intermediul automatizării/digitizării funcțiilor administrative, cu alte cuvinte,

simplificarea proceselor și îmbunătățirea furnizării serviciilor publice. Resursele se utilizează mult mai eficient, instrumente mai bune sunt disponibile atât pentru funcționarii publici, cât și pentru interacțiunea acestora cu cetățenii și mediul de afaceri;

b) îmbunătățirea transparenței

Tehnologia informației și comunicațiilor poate conduce la îmbunătățirea transparenței și responsabilității în funcționarea organizațiilor publice și permite administrației publice să-și extindă rolul său de furnizor al serviciilor centrate pe clienți, ceea ce reprezintă esența dezvoltării activităților de e-guvernare. Creșterea vizibilității activităților administrative este strâns legată de acțiunile anticorupție. În acest sens postarea pe internet a documentelor care implică tranzacții monetare de către autoritățile/instituțiile/organizațiile publice este deosebit de importantă;

c) modernizarea administrației publice

În ultimele decenii, literatura din domeniul economic evidențiază rolul instituțiilor publice de „factor determinant alături de capitalul fizic, capitalul uman și cunoaștere”^{1 2 3 4 5}. Calitatea administrației publice reprezintă un factor determinant al competitivității unei țări. Conform Strategiei „Europa 2020”, „reforma administrativă trebuie să reducă costul furnizării serviciilor publice și să contribuie semnificativ la consolidarea bugetelor statelor membre UE”⁶. Comisia Europeană (2010) evidențiază faptul că „serviciile publice de calitate reprezintă o precondiție majoră pentru succesul economic al statelor membre, iar o capacitate administrativă și juridică scăzută constituie un impediment în rezolvarea provocărilor privind dezvoltarea economico-socială”. Statele membre trebuie să elimine „poverile birocratice prin reglementări adecvate și servicii electronice performante”⁷.

¹ Knack, S., Keefer, P. (1995), „Institutions and Economic Performance: Cross-Country Tests Using Alternative Institutional Measures”, *Economics and Politics*, 7(3), pp. 207-228.

² Mauro, P. (1995), „Corruption and Growth”, *Quarterly Journal of Economics*, 110(3), pp. 681-712

³ Acemoglu, D., Robinson, J., Johnson, S. (2001), „The Colonial Origins of Comparative Development: An Empirical Investigation”, *American Economic Review*, 91(5), pp. 1369-1401.

⁴ Olson, M., Sarna, N., Swamy, A. (2000), „Governance and Growth: A Simple Hypothesis Explaining Cross-Country Differences in Productivity Growth”, *Public Choice*, 102(3-4), pp. 341-364.

⁵ St. Aubyn, M. (2008), *Modernising public administration and economic growth*, lucrare prezentată la The European Central Bank Public Finance Workshop: „Challenges for government spending in the EU”, Frankfurt, 6 decembrie 2007, Mimeo.

⁶ *Strategia Europa 2020*, http://ec.europa.eu/europe2020/index_en.htm

⁷ European Commission (2010), *Member States competitiveness performance and policies. An integrated Industrial Policy for the Globalisation Era Putting Competitiveness and Sustainability at Front Stage*, Commission Staff Working Document, Accompanying document to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, SEC(2010) 1272, p. 28.

Provocarea modernizării administrației publice constă în îmbunătățirea eficienței și vitezei furnizării serviciilor publice. Activitățile inovatoare ale administrației publice includ „noi servicii și metode pentru furnizarea serviciilor publice în interacțiune cu utilizatorii, reorganizarea activităților, noi sisteme de management”⁸. Un sector public modernizat valorifică oportunitățile tehnologiei informației și a comunicațiilor, îmbunătățește managementul strategic, managementul cunoașterii, managementul resurselor umane bazat pe performanțe, se concentrează pe nevoile cetățenilor și ale mediului de afaceri.

Trebuie evidențiat faptul că proiectele și inițiativele de e-guvernare pot avea un rol esențial în modernizarea administrației publice. Modernizarea administrației publice nu implică doar furnizarea unor servicii publice într-un mod mai eficient, mai rapid și cu costuri mai scăzute. Aceasta implică regândirea proceselor și procedurilor asociate actului de guvernare pe baza utilizării tehnologiei informației și a comunicațiilor. De asemenea, se referă la aplicarea strategiei naționale și a planurilor de acțiune, cu scopul modernizării administrației în societatea cunoașterii. Utilizarea noilor aplicații informatice impulsionează schimbarea în administrația publică prin valorificarea oportunităților și a instrumentelor care conduc la beneficii importante pentru societate.

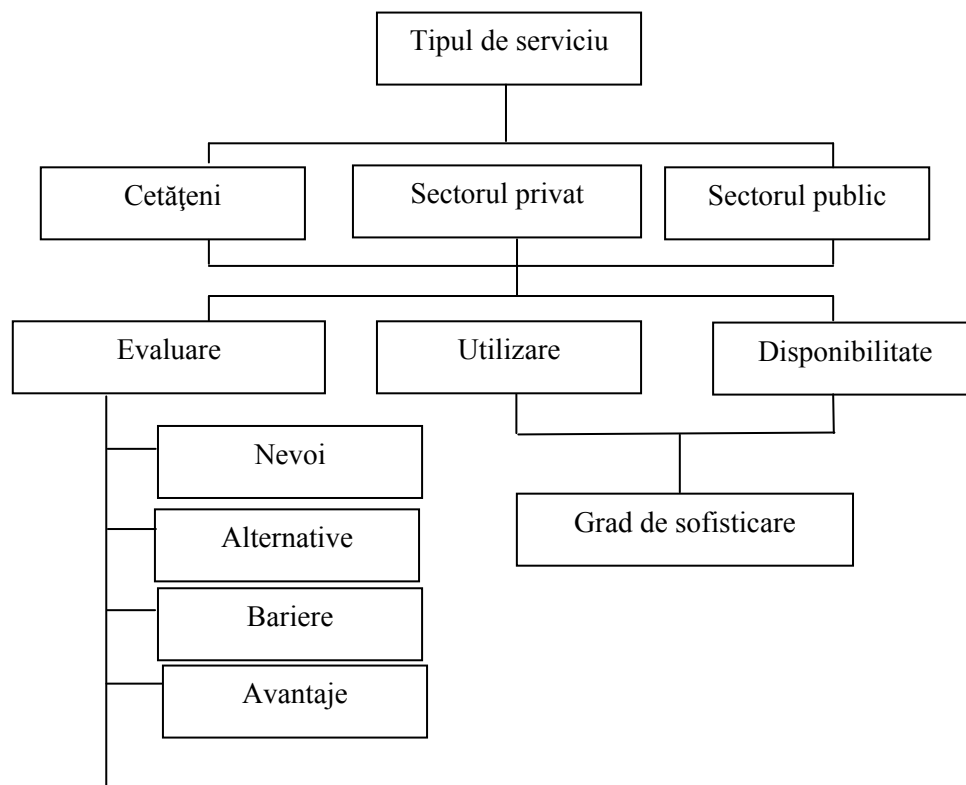
2. Servicii electronice

La data de 11 ianuarie 2012, Comisia Europeană a adoptat Comunicatul privind comerțul electronic și alte servicii on-line menționate în Agenda Digitală și Actul privind Piața Unică, prezentând viziunea Comisiei referitoare la potențialul reprezentat de serviciile on-line, principalele obstacole pentru dezvoltarea acestora⁹.

Realizarea e-guvernării depinde de două aspecte complementare. Pe de o parte, viziunea e-guvernării impune tipurile de servicii care trebuie să fie disponibile în format electronic și nivelul de sofisticare care trebuie realizat. Pe de altă parte, adoptarea e-guvernării de utilizatori este deosebit de importantă. Ideal, dezvoltarea serviciilor de e-guvernare se bazează pe înțelegerea profundă a modului în care utilizatorii percep e-guvernarea, modul în care realizează tranzacțiile electronice și barierele cu care se confruntă. În acest context, figura 1 prezintă factorii de dependență funcțională ai serviciilor publice electronice.

⁸ DG Enterprise (2011), *Innobarometer 2010. Analytical report Innovation in Public Administration*, Flash Eurobarometer 305.

⁹ European Commission (2012), http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-10_ro.htm



Sursa: Adaptare după „Benchmarking e-Government in Europe and US, RAND” (2003), Pittsburgh.

Figura 1. Factori de dependență funcțională ai serviciilor publice electronice

Serviciile publice electronice reprezintă unul dintre cele mai dinamice sectoare ale economiei moderne. Aspectele care sprijină dezvoltarea serviciilor publice electronice în întreaga lume se concentrează pe:

- asigurarea dezvoltării echilibrate, în sensul realizării unui echilibru cantitativ și calitativ între cererea și oferta de servicii publice;
- proiectarea serviciilor electronice, astfel încât să răspundă la nevoile și așteptările utilizatorilor. Aceasta se poate realiza prin aplicarea unor metode creative pentru proiectarea serviciilor;
- dezvoltarea competențelor digitale;
- furnizarea accesului nerestricționat la serviciile digitale.

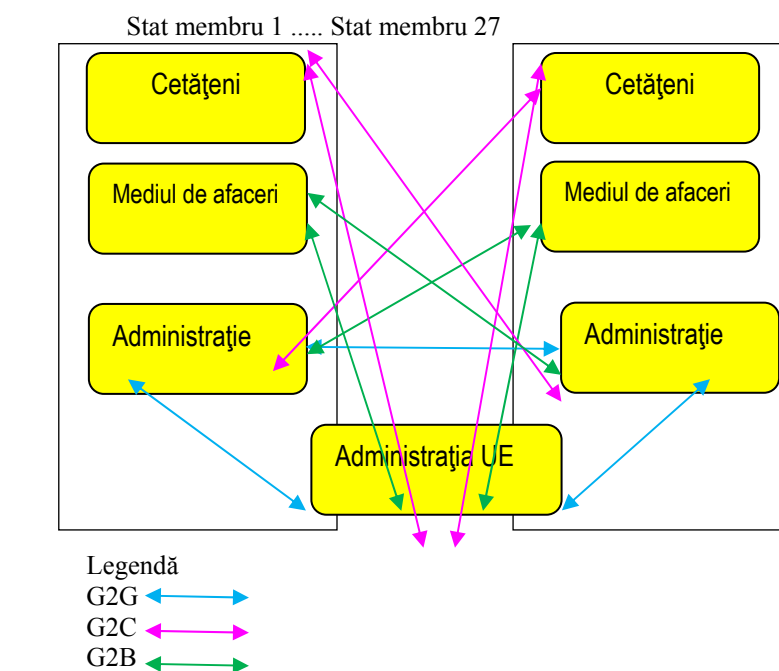
Calitatea serviciilor publice electronice reprezintă un aspect esențial al inițiativelor privind dezvoltarea și îmbunătățirea serviciilor electronice și managementul performanțelor în administrația publică.

3. Factori de succes ai serviciilor electronice

Acțiunile concertate ale Comisiei Europene au ca obiectiv realizarea unei noi generații de servicii electronice, deschise, flexibile, accesibile la nivel local, regional, național pentru cetățeni și mediul de afaceri^{10,11}.

Administrațiile publice din statele europene trebuie să fie deschise, flexibile, receptive în relațiile cu cetățenii și mediul de afaceri, să îmbunătățească eficiența, eficacitatea, performanțele serviciilor electronice pentru a maximiza valoarea publică, astfel încât Europa să fie cu adevărat o societate a cunoașterii.

Figura 2 prezintă interacțiunile între statele membre și între statele membre și administrația UE



Sursa: autorul, pe baza COM(2010) 744 final,
http://ec.europa.eu/isa/documents/isa_annex_ii_eif_en.pdf

Figura 2. Tipuri de interacțiuni între statele membre și între statele membre și administrația UE

¹⁰e-Commission 2012-2015, Communication from VP Šefčovič to the Commission, SEC(2012) 492 final

http://ec.europa.eu/dgs/informatics/ecom/comm/doc/communication_sefcovic_tothecom.pdf

¹¹ The European e-government Action Plan 2011-2015, Harnessing ICT to promote smart, sustainable & innovative Government, COM(2010) 743 final

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0743:FIN:EN:PDF>

Primul tip de interacțiune directă este cel dintre cetățenii unui stat membru și administrația altui stat membru și dintre cetățenii unui stat membru și administrația UE, care furnizează servicii cetățenilor (G2C). Exemplu: cetățeanul din statul membru 1 obține loc de muncă în statul membru 2 și trebuie să completeze formalități. Al doilea tip de interacțiune este între administrațiile statelor membre sau administrația unui stat membru și cea a UE (G2G). Exemplu: statele membre oferă informații și statistici autorității europene competente care diseminează aceste informații. Al treilea tip se referă la interacțiunea dintre mediul de afaceri dintr-un stat membru și administrația altui stat membru și dintre mediul de afaceri al unui stat membru și administrația UE, care furnizează servicii mediului de afaceri (G2B) Exemplu: un furnizor de servicii din statul membru 1 dorește să funcționeze în statul membru 2 și înaintea o solicitare. Pentru a prelucra cererea acestuia, administrațiile celor două state schimbă informațiile direct, ceea ce implică interoperabilitatea între cele două state implicate.

Principalii factori de succes ai serviciilor electronice se concretizează în:

- *acces universal*. Serviciile electronice trebuie să fie disponibile tuturor cetățenilor și companiilor. Accesibilitatea trebuie îmbunătățită și de asemenea trebuie diversificate canalele digitale. Odată cu explozia telefoanelor inteligente, multe persoane utilizează mobile banking și se așteaptă să facă similar și cu serviciile electronice oferite de administrații. Astfel, administrațiile trebuie să dezvolte servicii pentru telefoanele inteligente pentru a răspunde nevoilor cetățenilor;

- *centrare pe cetățean*. Pe de o parte, cetățenii trebuie să cunoască beneficiile utilizării serviciilor electronice. Pe de altă parte, administrațiile trebuie să motiveze cetățenii să le utilizeze. Serviciile electronice trebuie să ofere flexibilitate, transparență și să diminueze costurile. În plus, administrațiile trebuie să consulte cetățenii înainte de proiectarea unor noi servicii;

- *inovare*. Administrațiile trebuie să aplice inovații, să fie chiar ele creative în dezvoltarea unor noi servicii, deoarece beneficiile e-guvernării nu se reduc numai la scăderea costurilor și creșterea eficienței și calității serviciilor;

- *echilibru între simplitate, accesibilitate și securitate*. Administrațiile trebuie să se orienteze spre utilizarea cu succes a cardurilor electronice de identitate, furnizând servicii sigure, simple și accesibile;

- *interoperabilitate*. Administrațiile trebuie să realizeze sisteme integrate pentru serviciile furnizate.

A) Analiza empirică a serviciilor electronice în statele membre ale UE în perioada 2007-2010, pe baza indicatorilor de e-guvernare ai Comisiei Europene

Pentru analiza empirică a serviciilor electronice au fost selectați indicatorii Comisiei Europene.

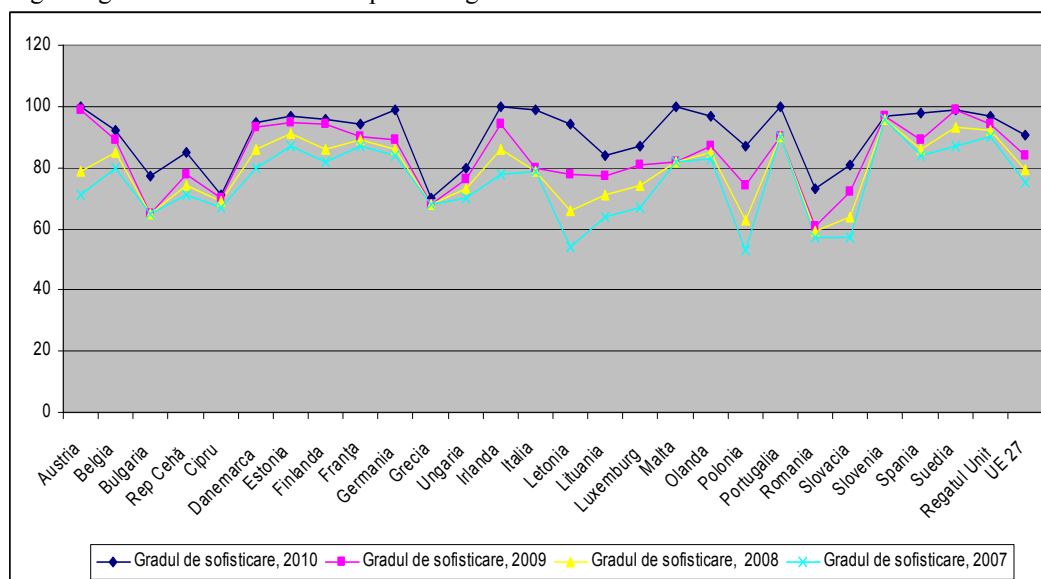
Analiza gradului de sofisticare online și a disponibilității integrale online se bazează pe site-urile furnizorilor de servicii electronice, examinându-se dacă site-urile sunt informaționale, permit interacțiunea uni- sau bidirecțională, sunt tranzacționale sau proactive.

Tabelul 1

**Evoluția gradului de sofisticare a serviciilor electronice
în statele membre ale UE în perioada 2007-2010**

Țara	Grad de sofisticare 2010	Grad de sofisticare 2009	Grad de sofisticare 2008	Grad de sofisticare 2007	Țara	Grad de sofisticare 2010	Grad de sofisticare 2009	Grad de sofisticare 2008	Grad de sofisticare 2007
Austria	100	99	79	71	Letonia	94	78	66	54
Belgia	92	89	85	80	Lituania	84	77	71	64
Bulgaria	77	65	65	65	Luxemburg	87	81	74	67
Rep. Cehă	85	78	74	71	Malta	100	82	82	82
Cipru	71	70	69	67	Olanda	97	87	85	83
Danemarca	95	93	86	80	Polonia	87	74	63	53
Estonia	97	95	91	87	Portugalia	100	90	90	90
Finlanda	96	94	86	82	Romania	73	61	59	57
Franța	94	90	89	87	Slovacia	81	72	64	57
Germania	99	89	86	84	Slovenia	97	97	96	96
Grecia	70	68	68	68	Spania	98	89	86	84
Ungaria	80	76	73	70	Suedia	99	99	93	87
Irlanda	100	94	86	78	Regatul Unit	97	94	92	90
Italia	99	80	79	79	UE 27	90,70	83,74	79,15	75,30

Sursa: Capgemini (2007) eGovernment Benchmark Survey: The user challenge – Benchmarking the supply of online public services; Capgemini (2008) eGovernment Benchmark Survey: From e-government to connected governance; Capgemini (2009) eGovernment Benchmark Survey: Smarter, Faster, Better eGovernment; Capgemini (2010) eGovernment Benchmark Survey: Digitizing Public Services in Europe Putting ambition into action – 9th Benchmark Measurement.



Sursa: Matei, A., Săvulescu, C. (2012) „E-government services. A comparative conceptual framework in the EU 27 in view to substantiate the public marketing strategies”, în *Public and Nonprofit Marketing*, Proceedings, Matei, L., Vazquez-Burguete, J.L. (eds.), Editura Economică, București, pp. 79-109.

**Figura 3. Evoluția gradului de sofisticare a serviciilor electronice
în statele membre ale UE în perioada 2007-2010**

Figura 3 prezintă o comparație a gradului de sofisticare de-a lungul a patru ani, care reliefează gradul de convergență a acestui indicator în statele membre ale UE. Gradul de sofisticare evaluează maturitatea celor 20 de servicii electronice în cele 27 de state membre ale UE, concentrându-se pe interacțiunea dintre furnizorii și utilizatorii de servicii electronice.

Scorul UE-27 pentru acest indicator a crescut la 90,7% în 2010, de la 83,74% în 2009, 79,15% în 2008 și 75,30% în 2007. În medie, creșterea relativă pentru Europa este moderată, de 15,4%, în comparație cu 2007. În această analiză comparativă, cele mai performante țări sunt Austria, Irlanda, Malta și Portugalia (toate cu 100%), obținând gradul maxim de sofisticare, fiind urmate îndeaproape de Germania, Italia și Suedia (toate cu 99%). Slovenia și Estonia sunt statele cele mai performante din Europa de Est. Țările care au înregistrat cele mai slabe performanțe sunt Grecia (70%), Cipru (71%) și România (73%)¹².

Cu toate acestea, discrepanțele între performanțele țărilor sunt destul de moderate, fiind situate într-o marjă de 30%.

Pentru a atinge un grad de sofisticare comparabil cu cel al UE-27, în România ar trebui întreprinse următoarele măsuri:

- informarea și instruirea angajaților din instituțiile publice, precum și a utilizatorilor de servicii electronice. Aceasta înseamnă creșterea gradului de conștientizare privind soluțiile de e-guvernare și furnizarea de informații despre măsurile de securitate și protecție a datelor personale, ceea ce vizează creșterea gradului de încredere în sistemele informatice;
- dezvoltarea campaniilor pentru promovarea e-guvernării pentru angajații din sectorul public și utilizatorii de servicii electronice;
- realizarea unor programe de pregătire pentru utilizatorii TIC, care să includă atât angajați publici, cât și cetățenii, în calitate de beneficiari finali ai soluțiilor de e-guvernare;
- dezvoltarea infrastructurii la nivelul administrației publice centrale și locale și crearea condițiilor pentru ca cetățenii să fie capabili să acceseze informațiile publice;
- adoptarea unei serii de standarde și recomandări privind interconectarea și interoperabilitatea sistemelor de e-guvernare și a bazelor lor specifice de date;
- crearea unor sisteme informaționale flexibile, corelate cu structuri instituționale adecvate;
- reactualizarea constantă a sistemelor informaționale, luând în considerare schimbările de natură juridică, instituțională, tehnică sau economică¹³.

Al doilea indicator, *disponibilitatea on-line* se măsoară de asemenea în raport cu modelul Capgemini.

¹² Matei, A., Săvulescu, C. (2012), “E-government services. A comparative conceptual framework in the EU 27 in view to substantiate the public marketing strategies”, în *Public and Nonprofit Marketing*, Proceedings, Matei, L., Vazquez-Burguete, J.L., (eds.), Editura Economică, București, pp. 79-109.

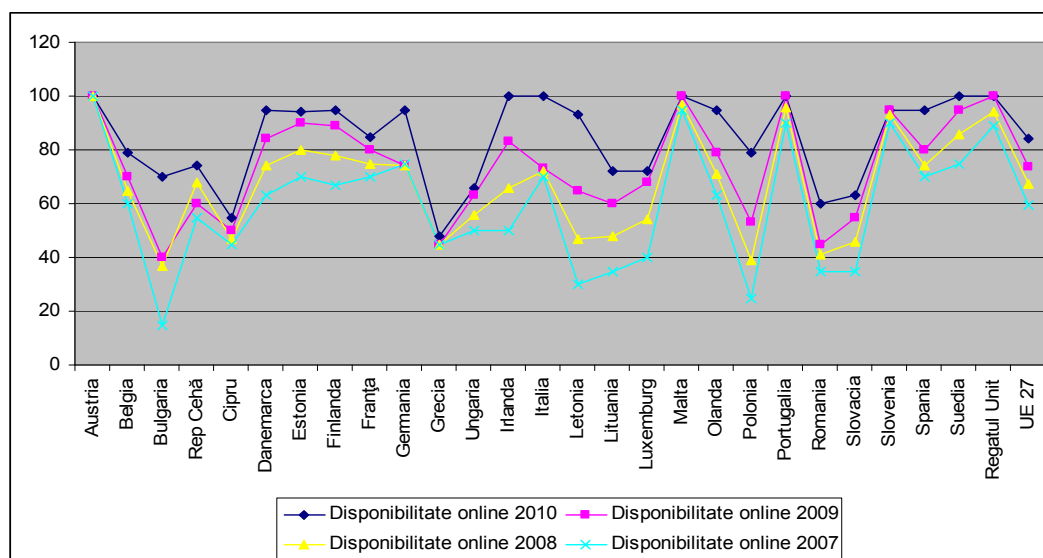
¹³ *Idem*.

Tabelul 2

Disponibilitatea online în statele membre ale UE în perioada 2007-2010

Țara	Disponib. on-line 2010	Disponib. on-line 2009	Disponib. on-line 2008	Disponib. on-line 2007	Țara	Disponib. on-line 2010	Disponib. on-line 2009	Disponib. on-line 2008	Disponib. on-line 2007
Austria	100	100	100	100	Letonia	93	65	47	30
Belgia	79	70	65	60	Lituania	72	60	48	35
Bulgaria	70	40	37	15	Luxemburg	72	68	54	40
Rep. Cehă	74	60	68	55	Malta	100	100	97	95
Cipru	55	50	47	45	Olanda	95	79	71	63
Danemarca	95	84	74	63	Polonia	79	53	39	25
Estonia	94	90	80	70	Portugalia	100	100	96	90
Finlanda	95	89	78	67	România	60	45	41	35
Franța	85	80	75	70	Slovacia	63	55	46	35
Germania	95	74	74	75	Slovenia	95	95	93	90
Grecia	48	45	45	45	Spania	95	80	74	70
Ungaria	66	63	56	50	Suedia	100	95	86	75
Irlanda	100	83	66	50	Regatul Unit	100	100	94	89
Italia	100	73	72	70	UE- 27	84,44	73,93	67,52	59,52

Sursa: Capgemini (2007) eGovernment Benchmark Survey: The user challenge – Benchmarking the supply of online public services; Capgemini (2008) eGovernment Benchmark Survey: From e-government to connected governance; Capgemini (2009) eGovernment Benchmark Survey: Smarter, Faster, Better eGovernment; Capgemini (2010) eGovernment Benchmark Survey: Digitizing Public Services in Europe Putting ambition into action – 9th Benchmark Measurement.



Sursa: Matei, A., Săvulescu, C. (2012) „E-government services. A comparative conceptual framework in the EU 27 in view to substantiate the public marketing strategies”, în *Public and Nonprofit Marketing*, Proceedings, Matei, L., Vazquez-Burguete, J.L., (eds), Editura Economică, București, pp. 79-109

Figura 4. Dinamica disponibilității on-line în statele membre ale UE în perioada 2007-2010

Analiza comparativă a disponibilității on-line în perioada 2007-2010 evidențiază, la fel ca și celălalt indicator, gradul de convergență a performanțelor în acest domeniu pentru statele membre ale UE. Se constată că toate statele membre ale Uniunii Europene au înregistrat o creștere accelerată a disponibilității on-line în perioada 2007-2010.

În 2010, scorul UE-27 pentru acest indicator reprezintă 84,44%, comparativ cu 73,93% în 2009, 67,52% în 2008 și 59,52 în 2007. Figura 4 oferă o imagine sugestivă a progresului înregistrat de statele membre UE, țările cu cele mai înalte performanțe fiind Austria, Irlanda, Italia, Malta, Portugalia, Suedia și Regatul Unit (toate cu 100%), urmate îndeaproape de Danemarca, Finlanda, Germania, Olanda, Slovenia și Spania (95%). Grecia (48%), Cipru (55%) au cele mai slabe performanțe. Diferența dintre performanțele statelor este destul de semnificativă, cu o dispersie de 52%.

Așa cum relevă Figura 4, țările din Europa de Est oferă o imagine mixtă, câteva țări precum Estonia și Slovenia înregistrând performanțe foarte bune. În general, performanța e-guvernării a Europei a fost convergentă sub aspect geografic, odată cu extinderea UE din 2004, deoarece atât „vechile”, cât și „noile” state UE se află printre națiunile lidere în acest domeniu. Austria deține rolul de lider în furnizarea celor 20 de servicii evaluate, la ambele categorii de indicatori (sofisticare și disponibilitate), ceea ce dovedește că platforma de e-guvernare este una de înalt nivel. Deși se observă că România a înregistrat progrese, acest indicator are o valoare de 60% în anul 2010, ceea ce înseamnă că există destul de puține servicii care pot fi considerate complet disponibile on-line¹⁴.

B) Tendințe ale e-guvernării la nivel internațional

Majoritatea administrațiilor europene oferă servicii electronice, dar se confruntă cu probleme legate de infrastructură, competențe digitale, costuri etc. Situația actuală se caracterizează printr-o serie de succese, dar și eșecuri.

Următoarele obstacole au fost identificate:

A) decalajul digital – administrațiile trebuie să găsească modalități pentru ca serviciile să fie disponibile tuturor cetățenilor, indiferent de locația acestora și de veniturile lor;

B) securitate și confidențialitate – cetățenii trebuie să aibă încredere în administrații la fel cum au în bănci sau companii, deci administrațiile trebuie să ofere servicii sigure, să demonstreze capacitatea de a proteja datele personale;

C) competențe – este nevoie de perfecționarea angajaților existenți și de specialiști IT. Deoarece majoritatea specialiștilor IT preferă companiile datorită salarizării, administrațiile trebuie să ofere oportunitatea unei cariere solide în sistemul public;

¹⁴ *Idem* 55.

D) date fragmentate.

Se conturează următoarele tendințe ale e-guvernării la nivel internațional:

▪ **date deschise (*open data*)**

Referitor la „datele deschise”, Uniunea Europeană consideră că accesarea, analiza, reutilizarea, combinarea, prelucrarea datelor din administrație vor produce importante beneficii în două domenii:

- transparență – datele deschise reprezintă un instrument pentru a intensifica transparența în administrația publică, îmbunătățește vizibil informațiile care anterior nu erau accesibile, informează cetățenii și mediul de afaceri privind politicile publice, cheltuielile publice, rezultatele activității administrative; datele deschise pot fi reutilizate în conformitate cu principiul deschiderii;
- furnizarea unor noi servicii și creștere economică: datele sunt combinate în mod inovator, ceea ce conduce la crearea unor noi servicii cu valoare adăugată, impulsionează crearea locurilor de muncă, conduce la îmbunătățirea semnificativă a furnizării serviciilor publice, contribuie la creștere economică;

▪ **guvernare deschisă (*open government*)**

Guvernarea deschisă reprezintă o tendință puternică în diverse țări democratice din lume, care se va consolida în anii viitori. De exemplu, SUA, cu sprijinul președintelui Obama, au publicat memorandumul „Transparency and Open Government”¹⁵, pentru a aplica această inițiativă. Astfel, cheltuielile publice ale guvernului SUA se pot vizualiza la <http://usaspending.gov>

În România, se realizează proiectul [buget.gov.ro](http://www.buget.gov.ro), care indexează informații privind bugetul de stat al României, reflectând astfel transparența administrației;

▪ **cloud computing**

Una dintre cele mai importante tendințe din punct de vedere tehnologic se referă la cloud computing, care constă în delegarea serviciilor legate de managementul informațiilor către terți, care funcționează în spațiul cibernetic, reprezentând rezultatul evoluțiilor tehnologiei informației și a comunicațiilor și ale modului de furnizare a serviciilor publice. Cloud computing va permite administrațiilor să se concentreze în mod strategic pe utilizarea acestor servicii specializate atunci când infrastructura și competențele necesare solicită acest lucru.

Un exemplu este oferit de programul MuNet al Organizației Statelor Americane care derulează proiectul „e-Government Service Centers”, aplicând

¹⁵ Transparency and Open Government (2011), White House, USA
http://www.whitehouse.gov/the_press_office/TransparencyandOpenGovernment

principiile cloud computing pentru realizarea serviciilor electronice la nivel municipal¹⁶;

- **intensificarea utilizării semnăturii electronice**

La data de 4 iunie 2012, Comisia Europeană a propus noi reglementări pentru a facilita tranzacțiile electronice transfrontaliere, pentru ca cetățenii și mediul de afaceri să utilizeze propriile scheme de identificare electronică națională (e-ID) în vederea accesării serviciilor publice ale altor state membre UE, acolo unde aceste servicii sunt disponibile, asigurându-se același statut juridic ca și pentru procesele bazate pe documente tipărite;

- **consolidarea interoperabilității între instituțiile publice**

Interoperabilitatea reprezintă o precondiție și un factor care facilitează furnizarea eficientă a serviciilor publice, reprezentând capacitatea diverselor instituții și organizații de a interacționa în vederea realizării schimbului de informații și cunoștințe pe baza sistemelor tehnologiei informației și a comunicațiilor.¹⁷

Recomandările Comisiei Europene se referă la alinierea cadrului de interoperabilitate a administrațiilor publice la Cadrul European de Interoperabilitate pentru a lua în considerare dimensiunea europeană a furnizării serviciilor publice¹⁸;

- **convergența serviciilor**

Administrațiile trebuie să realizeze faptul că viața cetățenilor devine din ce în ce mai mult digitală și că majoritatea se așteaptă să realizeze tranzacții on-line pentru a nu mai pierde timp și bani. Convergența serviciilor prin ghiseu unic reprezintă o tendință pregnantă la nivel internațional. De exemplu, în Regatul Unit al Marii Britanii, a fost dezvoltat portalul „Public Services all in one place”¹⁹. În Spania, portalul „060” oferă servicii pentru cetățeni și mediul de afaceri²⁰.

C) Noi aplicații ale e-guvernării pe plan național

Inițiativele Guvernului României în acest domeniu se concretizează în realizarea unor portaluri pentru a îmbunătăți transparența activității administrației publice și colaborarea dintre cetățeni, societatea civilă și autoritățile și instituțiile publice²¹:

¹⁶ e-Government Service Centers, SUA.

<http://portal.oas.org/Portal/Sector/SAP/DptodeModernizaci%C3%B3ndelEstadoyGobernabilidad/NPA/CatastroenelCaribe/tabid/1177/language/en-US/default.aspx>

¹⁷ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions 'Towards interoperability for European public services', COM(2010) 744 final, http://ec.europa.eu/isa/documents/isa_annex_ii_eif_en.pdf

¹⁸ Ibidem

¹⁹ „Public Services all in one place”, Regatul Unit al Marii Britanii, <http://www.direct.gov.uk/en/index.htm>

²⁰ 060, Spania, <http://www.060.es>

²¹ Guvernul României, <http://online.gov.ro/index.php/proiecte>

- *angajati.gov.ro* reprezintă unificarea într-un portal unic de acces a trei baze de date cuprinzând informații de identificare ale persoanelor care compun aparatul administrației publice, respectiv demnitarii, funcționarii publici și personalul contractual. Se vor integra informațiile furnizate de Secretariatul General al Guvernului României, Agenția Națională a Funcționarilor Publici și Ministerul Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice;

- *buget.gov.ro* facilitează accesul cetățenilor la informații privind defalcarea bugetului de stat într-un format prietenos și deschis, prin intermediul infograficelor. Proiectul este realizat prin contribuția Ministerului Finanțelor Publice și a ministrului delegat pentru buget. Informațiile furnizate se regăsesc pe platforma OpenSpending.org, un proiect online independent realizat de Open Knowledge Foundation;

- *data.gov.ro* reprezintă punctul central de acces pentru seturile de date deschise (*open data*) furnizate de autoritățile și instituțiile administrației publice, fundamentat pe principiile transparenței, participării și colaborării. Portalul se inspiră din modele similare realizate în Statele Unite ale Americii și în Regatul Unit al Marii Britanii și al Irlandei de Nord;

- *petitii.gov.ro* împuternicește cetățenii pentru a se implica în procesul decizional, atrăgând atenția guvernului cu privire la problemele importante pentru comunitate, solicitând astfel o reacție oficială din partea acestuia. Acest proiect facilitează exercitarea dreptului la petiționare garantat de art. 51 al Constituției României;

- *posturi.gov.ro* cuprinde toate anunțurile de funcții publice și posturi contractuale vacante în autoritățile și instituțiile administrației publice centrale și locale. Baza de date a anunțurilor este actualizată zilnic prin contribuția Agenției Naționale a Funcționarilor Publici și a Regiei Autonome Monitorul Oficial.

Concluzii

e-guvernarea reprezintă o soluție la multiplele probleme generale ale sectorului public: accesibilitate, facilitarea proceselor administrative interne și externe, reducerea poverii administrative, iar tehnologia informației și a comunicațiilor oferă administrației publice noi mijloace pentru a aborda provocările zilnice. Dezvoltarea aplicațiilor e-guvernării reprezintă o caracteristică esențială a majorității reformelor administrației publice. Este esențial să se valorifice integral beneficiile e-guvernării, așa cum se realizează în Austria, Danemarca, Suedia, Regatul Unit al Marii Britanii și al Irlandei de Nord.

Se impune optimizarea serviciilor electronice, dezvoltarea serviciilor de mGuvernare care au beneficii importante pentru administrație prin scăderea costurilor, iar pentru cetățeni și mediul de afaceri, prin creșterea calității serviciilor și reducerea poverii administrative. Dar acest aspect impune

administrației reorganizarea activităților și îmbunătățirea competențelor digitale ale angajaților, o abordare integrată pentru aplicațiile destinate mediului de afaceri, coordonarea instituțiilor publice, colaborare interinstituțională și interdepartamentală, intensificarea conștientizării cetățenilor asupra beneficiilor aplicațiilor de e-guvernare prin promovare, marketing pentru a motiva și îmbunătăți utilizarea serviciilor deja existente.

Bibliografie

- Acemoglu, D., Robinson, J., Johnson, S. (2001), „The Colonial Origins of Comparative Development: An Empirical Investigation”, *American Economic Review*, 91(5), pp. 1369-1401
- Capgemini (2007), *eGovernment Benchmark Survey, The user challenge – Benchmarking the supply of online public services*
- Capgemini (2008), *eGovernment Benchmark Survey: From e-government to connected governance*
- Capgemini (2009), *eGovernment Benchmark Survey: Smarter, Faster, Better eGovernment*
- Capgemini (2010), *eGovernment Benchmark Survey, Digitizing Public Services in Europe Putting ambition into action – 9th Benchmark Measurement*
- Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions 'Towards interoperability for European public services', COM(2010) 744 final, http://ec.europa.eu/isa/documents/isa_annex_ii_eif_en.pdf
- DG Enterprise, (2011), *Innobarometer 2010. Analytical report Innovation in Public Administration*, Flash Eurobarometer 305
- e-Commission 2012-2015, Communication from VP Șefcovič to the Commission, SEC(2012) 492 final
http://ec.europa.eu/dgs/informatics/ecom/dg/communication_sefcovic_tothecom.pdf
- e-Government Service Centers, SUA, <http://portal.oas.org/Portal/Sector/SAP/DptodeModernizaci%C3%B3ndelEstadoyGobernabilidad/NPA/CatastroenelCaribe/tabid/1177/language/en-US/default.aspx>
- European Commission (2010) *Member States competitiveness performance and policies. An integrated Industrial Policy for the Globalisation Era Putting Competitiveness and Sustainability at Front Stage*, Commission Staff Working Document, Accompanying document to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, SEC(2010) 1272, p. 28
- European Commission (2012), http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-10_ro.htm
- Guvernul României, <http://online.gov.ro/index.php/proiecte>
- Knack, S., Keefer, P. (1995), „Institutions and Economic Performance: Cross-Country Tests Using Alternative Institutional Measures”, *Economics and Politics*, 7(3), pp. 207-228
- Matei, A., Săvulescu, C. (2012), “E-government services. A comparative conceptual framework in the EU 27 in view to substantiate the public marketing strategies”, în *Public and Nonprofit*

- Marketing*, Proceedings, Matei, L., Vazquez-Burguete, J.L. (eds.), București: Editura Economică, pp. 79-109
- Mauro, P. (1995), „Corruption and Growth”, *Quarterly Journal of Economics*, 110(3), pp. 681-712
- Olson, M., Sarna, N., Swamy, A. (2000), „Governance and Growth: A Simple Hypothesis Explaining Cross-Country Differences in Productivity Growth”, *Public Choice*, 102(3-4), pp. 341-364
- Public Services all in one place, Regatul Unit al Marii Britanii, <http://www.direct.gov.uk/en/index.htm>
- St. Aubyn, M. (2008), *Modernising public administration and economic growth*, lucrare prezentată la The European Central Bank Public Finance Workshop: „Challenges for government spending in the EU”, Frankfurt, 6 decembrie 2007, Mimeo
- Strategia Europa 2020, http://ec.europa.eu/europe2020/index_en.htm
- Transparency and Open Government (2011), White House, USA
http://www.whitehouse.gov/the_press_office/TransparencyandOpenGovernment
- The European e-government Action Plan 2011-2015, Harnessing ICT to promote smart, sustainable & innovative Government, COM(2010) 743 final
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0743:FIN:EN:PDF>
- 060, Spania, <http://www.060.es>

Schimbarea în organizațiile publice în contextul utilizării tehnologiei informației și comunicațiilor

Lect. univ. dr. Corina Georgiana Lazăr

Abstract. *Utilizarea noilor aplicații informatice au impulsionat schimbarea în sectorul public prin valorificarea oportunităților și a instrumentelor care conduc la beneficii importante pentru societate.*

Structura de funcționare a unei organizații publice trebuie să fie regândită în permanență pentru că aceasta situează acțiunea publică în spațiul-timp dinamic propriu organizației. (Bachir și Tardif, 2008)

Lucrarea își propune să analizeze și să evidențieze printr-un studiu teoretic schimbările care s-au produs în structura și funcționarea organizațiilor din sectorul public în contextul utilizării tehnologiei informației și comunicațiilor (TIC).

Cuvinte-cheie: organizații publice, tehnologie, TIC, schimbare.

Introducere

De la apariția și pătrunderea TIC în viața noastră, începutul anilor '90, guvernele statelor au îmbrățișat potențialul de inovare al internetului, în special pentru a redefini relația lor cu societatea și au investit foarte mult în infrastructura din sectorul public. Organizațiile publice au fost informatizate. Programe legate de inovare au fost etichetate ca „guvernare electronică” sau ca e-guvernare. Definiția OCDE (2003, 63) dată e-guvernării este utilizarea TIC, în special a internetului, ca un instrument pentru a realiza o mai bună guvernare.

Pentru a integra aceste tipuri de programe, organizațiile suferă schimbări și adoptă structuri de funcționare care aderă la propria realitate, respectiv la stadiul misiunii lor, al viziunii lor dominante, al nivelului resurselor proprii, al obiectivelor de atins pe care și le stabilesc, al performanței anterioare și al condiției mediului lor extern. (Bachir și Tardif, 2008)

Factorii care determină schimbări în structura organizației se regăsesc printre componentele managementului organizației. Spre exemplu: dacă se produce o schimbare a strategiei organizației, implicit a obiectivelor acesteia, pentru realizarea noilor obiective se impun alte activități, deci alte funcții, alte posturi, alte relații între acestea, deci o altă structură organizațională; sau dacă se produce o schimbare în sistemul informațional al organizației, acesta va determina schimbări în structura organizațională. (Burduș et al., 2008, 142)

1. Organizația publică și schimbarea

Atunci când vorbim despre organizații publice, ne referim la administrația publică (centrală sau locală) și la instituții economice aflate sub controlul statului. (Hințea et al., 2011, 12)

Organizația publică o definim plecând de la sensul tradițional al organizației, și anume ca „o entitate socială creată cu scopul explicit de realizare a unor obiective specifice”, de realizare a misiunii sale de satisfacere a nevoii publice (Matei, 2006, 154). Organizațiile publice reprezintă grupuri de persoane reunite pentru a realiza anumite sarcini specifice (McNabb, 2009, 42), pentru a rezolva anumite probleme și a lua decizii în conformitate cu cerințele cetățenilor pe care îi servesc. Acestea folosesc și produc informații.

Organizația publică se bazează pe obiective, reguli și reglementări clare care precizează rolul și poziția fiecăruia, furnizează cadrul de acțiune și asigură o funcționare uniformă a structurilor. (Hințea et al., 2011, 7)

Organizarea structurală constă în reprezentarea și dispunerea elementelor organizării procesuale într-o structură organizațională adecvată fiecărui tip de instituție sau autoritate publică integrată în sectorul public. (Androniceanu, 2008, 102)

În ultimele două decenii, problematica schimbării organizaționale a organizațiilor publice a crescut în importanță, existând o preocupare reală din partea guvernelor pentru asigurarea unor structuri organizaționale funcționale, într-un sistem național de legi și norme. (Matei și Lazăr, 2012, 5)

După Grouard și Meston (1998, 98), schimbarea organizațională este „procesul de transformare radicală sau marginală a structurilor și a competențelor punctate în cadrul procesului de evoluție a organizațiilor”.

Pentru Colerette (1997, 20), schimbarea organizațională este „orice modificare relativ durabilă apărută în cadrul unui subsistem al organizației, cu condiția ca această modificare să poată fi observată de membrii săi sau de cei care se află în legătură cu respectivul sistem”.

Van de Ven și Poole (1995) definesc schimbarea organizațională ca un proces care presupune o succesiune de evenimente care duc la apariția unei diferențe de formă, calitate sau stare a uneia dintre componentele sale (munca unui individ, grup, organizație sau relația cu alte organizații) sau a unei funcții a organizației; acest proces are loc într-un anumit interval de timp.

Din aceste definiții reies două aspecte importante. În primul rând, autorii sunt interesați de formele schimbării organizaționale perceptibile de cei care le trăiesc, în mediul înconjurător. În al doilea rând, interesul pentru această schimbare este legat de modul în care cei care trăiesc această schimbare o percep.

Factorii generatori de schimbare pot proveni atât din cadrul organizației, cât și din mediul în care aceasta evoluează. (Lazăr, 2005, 70)

Grouard și Meston (1998) au identificat șase factori externi principali, considerați și motive ale schimbării: piața, inovațiile tehnologice, concurența, evoluția legislației și a reglementărilor, modificarea structurilor și evoluția societății, a modului de viață și a modului de a gândi și doi factori interni numiți și determinanți ai schimbării: (1) dezvoltarea organizației și creșterea sa, și (2) viziunea conducerii.

2. Schimbarea organizațională indusă de TIC

Tehnologia, inclusiv progresele înregistrate în domeniul tehnologiei informației și comunicațiilor, reprezintă unul dintre principalii vectori ai schimbării în cadrul tuturor organizațiilor.

Tehnologia este în primul rând un set de echipamente, instrumente, infrastructură înființată pentru a le permite indivizilor să-și îndeplinească sarcinile. Dar acest set este construit și amenajat în conformitate cu un anumit scop, o anumită logică a întrebuintării care, în practică, va sprijini și constrânge acțiunile indivizilor în cadrul organizației.

Tehnologiile informaționale sunt deci tehnologii care permit transformarea, comunicarea și stocarea informației (pentru cea mai mare parte, pe bază de codare

digitală). Ele apar în organizație sub formă de sisteme de informare: ansamblu de resurse organizate și finalizate (Reix, 2002a), sisteme de lucru în serviciul altor sisteme de lucru (Alter, 1996).

Schimbările cauzate de evoluția în domeniul tehnologiilor presupun utilizarea de către organizațiile publice a unor tehnologii din ce în ce mai sofisticate într-o manieră personalizată; extinderea rețelei internet; apariția unor metode performante de culegere, stocare, transmitere și utilizare a informației care permite o reducere substanțială a costurilor, concomitent cu ridicarea calității produselor și serviciilor; echipamente de producție complexe; utilizarea roboților și a inteligenței artificiale în procesul de producție etc.

Caracteristicile specifice tehnologiei informației sunt în funcție de impactul potențial al acestora în organizație și sunt de patru tipuri (Reix, 2002b, 3):

- comprimarea timpului: viteza operațiunilor de prelucrare a informației prin automatizare;
- comprimarea spațiului: multitudine de rețele de comunicații cu reducere drastică a costurilor de schimb de la distanță;
- creșterea exponențială a volumului de informații stocate și procesate: creșterea capacității de stocare;
- flexibilitatea potențială de utilizare, inerentă folosirii programelor înregistrate (separarea de hardware și software ne permite oferirea de game largi de caracteristici și să le dezvoltăm).

Revoluția produsă de TIC este fundamentală și schimbă modul de derulare a afacerilor și activității administrației. Folosirea TIC devine sursă de avantaj competitiv. (Baltac, 2009-2010, 2)

În acest sens, efortul coordonat de a dezvolta și implementa arhitecturi organizaționale a devenit o direcție strategică majoră pentru administrațiile moderne. (Ross et al., 2006)

Schimbările pe care organizațiile le suferă sunt (Baltac, 2009-2010, 2-3):

- managerii nu mai sunt numai relee de informație, ei sunt mai mult un dirijor decât ca un comandant de oști;
- organizațiile devin mai flexibile și adaptabile;
- organizațiile se aplatizează, echipa, și nu ierarhia, devine importantă;
- informația devine disponibilă în timp real;
- determinarea costurilor aferente diferitelor activități se face eficient.

Transformarea organizației reprezintă un stimulent pentru administrație în vederea utilizării principiilor de management pentru a coordona modul în care aceasta folosește resurse precum oamenii, procesele și tehnologia, pentru a-și îndeplini multiplele sale misiuni în maniere care sunt mai mult bazate pe principiile cost-beneficiu și îmbunătățirea performanțelor. (McNabb, 2009, 39)

Pentru a-și duce la îndeplinire misiunile, organizațiile utilizează combinații diverse de procese și proceduri comune și unice. După cum spuneau Christensen

și Overdorf (2000), aceste procese sunt tipare de interacțiune, coordonare, comunicare și de luare a deciziei, utilizate de angajați pentru a transforma resursele în produse și servicii cu o valoare mai mare. Utilizarea TIC a făcut mult mai ușoară și eficientă aplicarea multor procese și proceduri. Aceste sisteme de procese aflate la dispoziția administrației cuprind (Tonichia și Tramontano, 2004 citați de McNabb, 2009, 120):

- **proces de management.** Sunt acele procese de la nivelul macro al organizației, care coordonează și monitorizează toate procesele importante ale organizației. Acestea includ programe și acțiuni pentru îmbunătățirea eficienței și eficacității, dar și programe prin care organizația trebuie să devină mai centrată pe client, o organizație care învață;
- **proces care țin de lanțul de aprovizionare.** Acestea reprezintă activități de rutină care permit procurarea, elaborarea caietului de sarcini, primirea, stocarea și distribuirea produselor în cadrul organizațiilor și către organizațiile partenere cu care acestea interacționează în cadrul lanțului de aprovizionare;
- **proces de furnizare a serviciilor.** Aceste procese sunt similare vânzărilor din sectorul privat. Ele implică asistența acordată clienților organizației și beneficiarilor finali prin identificarea nevoilor, elaborarea standardelor de calitate, managementul bazelor de date referitoare la relația cu clienții și activități corelate lanțului de valori. Aceste procese mai sunt numite și procese de tranzacționare;
- **proces din sfera serviciilor dedicate clienților.** Aceste servicii sunt strâns corelate cu procesele de furnizare a serviciilor. Ele presupun furnizarea de asistență pentru proiectarea serviciilor, anterior formulării cererilor/a caietului de sarcini; asigurarea unei livrări corespunzătoare; asigurarea instalării, mentinerii și a serviceului, acolo unde este cazul, și alte servicii menite să mențină relații strânse cu clienții în cadrul lanțului de valori;
- **proces referitoare la raportarea efectuată în vederea conformității legislative.** Aceste procese sunt asemănătoare cu activități din sectorul privat precum dezvoltarea afacerilor și managementul performanței. Ele includ gestionarea proceselor de schimbare și inovare, îndeplinirea cerințelor care decurg în urma raportării și dezvoltarea de standarde noi și îmbunătățite pentru procesele de rutină;
- **proces de control și/sau sprijin.** Aceste procese de măsurare a performanței și de raportare sunt proiectate pentru a sprijini toate procesele, pentru a monitoriza progresele făcute în îndeplinirea obiectivelor care țin de misiune și ajustarea proceselor și serviciilor, atunci când este nevoie.

Organizația publică utilizează TIC pentru a sprijini sau redefini relațiile existente și/sau viitoare (de informare, de comunicare și de tranzacție), cu părțile interesate interne și externe, în scopul de a crea valoare adăugată (Moon, 2002; Bekkers și Homburg, 2005 citați de Bekkers, Edelenbos și Steijn, 2011, 12). Părțile interesate includ cetățenii, companiile, organizațiile sociale, alte organizații guvernamentale și funcționarii publici. Valoarea adăugată poate fi găsită în următoarele obiective: creșterea accesului la guvernare, facilitarea livrării de servicii de calitate, stimularea eficienței interne; sprijinirea responsabilității publice și politice, creșterea participării politice a cetățenilor, precum și îmbunătățirea cooperării interorganizaționale.

În concluzie, printre avantajele introduse de utilizarea TIC în administrația publică se numără:

- 1) combaterea birocrăției și a corupției;
- 2) creșterea accesului la guvernare;
- 3) sprijinirea responsabilității publice și politice prin creșterea gradului de transparență a activității administrației;
- 4) îmbunătățirea accesului la informații;
- 5) furnizarea de servicii publice de calitate prin intermediul mijloacelor electronice;
- 6) reducerea și eficientizarea contactului direct dintre funcționar și cetățean sau agentul economic, în sensul facilitării accesului acestora la serviciile și informațiile publice, prin intermediul tehnologiei informației;
- 7) reducerea cheltuielilor publice;
- 8) colaborarea între instituțiile publice pentru furnizarea de servicii publice prin mijloace electronice.

Tehnologiile noi, emergente, sunt introduse pentru a crea un mediu mai flexibil, care să extindă capacitățile IT din sectorul public, facilitând totodată raportarea și transferul de date.

Concluzii

Tehnologia este un factor important care face posibilă transformarea organizațiilor publice și implicit a administrației publice.

Tehnologia informației face posibilă intercalarea relațiilor sociale și extinderea lor dincolo de contextul local (Barrett et al., 1996), ghidează acțiunea umană prin capacitatea sa de a crea, transforma și disemina reprezentări; aceasta este, în același timp, un rezervor de cunoștințe, construit pentru utilizare îndelungată, dar care să poată fi modificat (software, în special). Tehnologia informației este acum parte a mediului cu care interacționează și în același timp transformă natura muncii noastre. Aceasta are potențialul de a distruge toate obstacolele cu care se confruntă cetățenii în relația cu guvernanții.

Tehnologia joacă un dublu rol în administrație: mai întâi, aceasta modifică modalitatea în care este efectuată munca în administrație. În al doilea rând, tehnologia face posibilă implementarea strategiilor de schimbare pe care managerii le vizează în eforturile lor de a deține un control mai bun asupra infrastructurilor de tehnologie a informațiilor.

Bibliografie

- Alter, Steven, *Information Systems: a Management perspective*, Second Edition, Menlo Park, CA: Benjamin/Cummings Publishing Company, Inc., 1996
- Androniceanu, Armenia, *Noutăți în managementul public*, București: Editura Universitară, 2008
- Bachir, Mazouz, Tardif, Marcel J.B., „L’à-propos des structures organisationnelles au-delà de l’organigramme Questionnements des structures organisationnelles à l’ère de la gestion par les résultats”, in Proulx, D. (Editeur), *Management des organisations publiques. Theorie et applications*, 2e édition, Canada: Presses de l’Université du Québec, 2008
- Baltac, Vasile, *Tehnologiile informației și administrația publică*, 2009-2010, xa.yimg.com/kq/groups/18848821/.../name/rol+tic+fara+parola.pdf
- Barrett, Michael et al., „Understanding IT and social transformation: development and illustration of a conceptual scheme”, in Janice I. DeGross, Sirkka L. Jarvenpaa, Ananth Srinivasan (Eds.), *Proceedings of the 16th International Conference on Information Systems*, Cleveland, Ohio, USA, (1996):42-50
- Bekkers, Victor, Edelenbos, Jurian, Steijn, Bram, „Linking Innovation to the Public Sector: Contexts, Concepts and Challenges”, in Victor Bekkers, Jurian Edelenbos and Bram Steijn (Editeurs), *Innovation in the Public Sector. Linking Capacity and Leadership*, New York: Palgrave Macmillan, 2011
- Burduș, Eugen et al., *Managementul schimbării organizaționale*, ediția a treia, București: Editura Economică, 2008
- Collerette, Pierre et al., *Le changement organisationnel: Théorie et pratique*, Canada: Presse de l’Université du Québec, 1997
- Christensen, Clayton M., Overdorf Michael, „Meeting the challenge of disruptive change”, *Harvard Business Review*, 78 (2), (2000):66–76
- Grouard, De Benoît, Francis, Meston, *L’Entreprise en mouvement: conduire et réussir le changement*, Paris: Dunod, 1998
- Hințea, Călin E. et al., *Management și leadership în organizații publice*, Cluj, 2011, http://www.apubb.ro/wp-content/uploads/2011/03/Management_si_leadership_in_organizatii_publice.pdf
- Lazăr, Ioan, „Managementul schimbării organizației”, *Revista Transilvană de Științe Administrative*, 3(15), (2005): 70-77
- Matei, Lucica, *Management public*, ediția a doua, București: Editura Economică, 2006

- Matei, Lucica, Lazăr, Corina, *Changement organisationnel dans les institutions publiques centrales. Cas de la Roumanie*, Saarbrücken, Germania: Les Presses Academiques Francophones, 2012
- McNabb, David E., *The new face of government: How public managers are forging a new approach to governance*, Boca Raton: FL:CRC Press, 2009
- OECD, „The E-Government Imperative”, *OECD Journal on Budgeting*, Vol. 3, No. 1, Paris: OECD, 2003, <http://www.oecd.org/gov/budgeting/43496369.pdf>
- Reix, Robert, „Technologies de l'information et performance de l'entreprise étendue”, in F. Rowe (Editeur): *Faire de la recherche en systèmes d'information*, Chapitre X, Paris: Vuibert Paris, (2002a): 333-354
- Reix, Robert, „Changements organisationnels et technologies de l'information”, (paper presented at the Conférence invitée à l'Université Saint-Joseph, Beyrouth, Liban, 2002b)
- Ven van de Andrew H., Scott, M. Poole, „Explaining development and change in organizations”, *The Academy of Management Review*, Vol. 20, No. 3, (1995):510-539
- Vlăsceanu, Mihaela, *Organizațiile și cultura organizării*, București: Editura Trei, 2002

Orașele europene și transparența datelor

Cătălina-Mirona Antonie

Abstract. *Termenul de oraș inteligent și conceptul de open data se află în strânsă legătură atunci când dorim să descriem succint maniera prin care administrația publică își utilizează datele pentru a construi un mediu favorabil de dezvoltare a serviciilor on-line în interesul cetățenilor. Guvernul își pune la dispoziție informația prin instrumente tehnice moderne și creează platforme ușor accesibile pentru un cetățean european. Provocările la care trebuie să se răspundă nu sunt puține, însă beneficiile nu întârzie să apară.*

Cuvinte-cheie: open data, oraș inteligent, platforme, guvernare electronică.

Introducere

Definiția sintagmei „oraș inteligent” a fost elaborată în urma analizei definițiilor formulate de organizații importante de la nivel mondial precum Națiunile Unite, Uniunea Europeană, OECD, Banca Mondială.

Pentru a avea succes, crearea orașului inteligent necesită o amplă colaborare a municipalității nu numai cu sectorul public, ci și cu sectorul privat, pentru a face astfel posibilă îndeplinirea obiectivelor stabilite prin politicile de la nivel local. Pentru a realiza aceasta, sunt necesare două elemente foarte importante:

- servicii de guvernare electronică eficace și eficiente pe plan intern, structuri interoperabile și funcționale la toate nivelurile;
- participare și includere electronică eficace și eficiente ale cetățenilor în cadrul proceselor și structurilor de la nivelul comunității și crearea unor parteneriate care sunt fundamentale pentru obținerea succesului.

Guvernarea electronică sau eGovernment se afirmă din ce în ce mai mult ca o caracteristică majoră a noii societăți bazate pe informație și cunoștințe (Baltac, 2010, 2). Conceptul cunoaște la nivel european o dezvoltare considerabilă a platformelor care sunt dedicate acestor servicii electronice, ele fiind menite să realizeze multiple conexiuni care să existe între autorități și persoane fizice și juridice din societatea respectivă.

De ce ar trebui să fie un oraș inteligent?

Pe lângă faptul că trebuie să facă față unui context economic tensionat și unor continue schimbări cauzate de globalizare și de procesul de integrare, orașele din Europa trebuie să țină piept provocărilor în materie de competitivitate și dezvoltare urbană sustenabilă. Aceste provocări afectează în mod direct elementele care țin de calitatea mediului de viață, definită prin prisma locuințelor, economiei, condițiilor sociale și de mediu.

Pentru ca un oraș să fie inteligent, acesta trebuie să întrunească șase caracteristici¹, și anume: să aibă o economie inteligentă, o mobilitate crescută, o guvernare propice, un mediu înconjurător favorabil, oameni care să acționeze inteligent și care să trăiască într-o manieră demnă.

Un oraș inteligent integrează tehnologii verzi pentru a crea un loc în care se pot furniza servicii care asigură un nivel ridicat de trai. Acest oraș oferă soluții în infrastructură pentru locuitorii săi, se preocupă de emisiile de carbon, evaluează costurile și ia decizii eficiente și eficace. În același timp, creează un mediu sănătos pentru locuitorii săi, eficient din punct de vedere energetic, utilizează surse regenerabile de energie cât mai mult posibil și este un pionier în dezvoltarea tehnologiilor inteligente avansate. Un oraș inteligent se folosește de soluții tehnologice inovatoare pentru a spori incluziunea socială și pentru a combate

¹ <http://www.smart-cities.eu/model.html>

sărăcia și lipsurile. Concluzionând, un oraș inteligent trebuie să constituie un loc bun de a locui, care conferă cea mai bună calitate a vieții, cu cel mai mic consum de resurse.

Open data – elemente conceptuale

Pentru a putea vorbi despre orașe inteligente prin prisma structurilor informaționale, trebuie să înțelegem o parte din terminologia și procesele elaborate de instituțiile europene care doresc să creeze un cadru optim pentru dezvoltarea platformelor pe care stau orașele inteligente.

Open Knowledge Foundation² a creat un ghid³ pentru a introduce factorul interesat în aspectele legale, tehnice și sociale ale conceptului de open data⁴. Manualul explicativ al conceptului de open data și modul în care ar trebui să opereze o instituție publică pentru a-și deschide datele către public conține trimiteri tehnice și un limbaj informational de specialitate, adresându-se în special dezvoltatorilor, dar accesibil și publicului ce dorește să se informeze.

Datele deschise sunt date care pot fi utilizate în mod liber, reutilizate și redistribuite de oricine, în forma lor inițială, pentru a produce efecte în folosul societății.

Acest ghid vorbește despre aspectele tehnice, sociale și legale ale conceptului de open data. Acesta poate fi folosit de toată lumea, dar este conceput în special pentru cei care vor să facă datele accesibile. Această lucrare vine să răspundă la patru întrebări: Ce? De ce? cum? De ce? ar trebui să fie deschise datele, ce înseamnă conceptul de deschis și care sunt limitele pentru a face acest lucru posibil.

Noile tehnologii fac acum posibilă construirea de servicii desemnate să răspundă acestor întrebări într-o manieră automată. Foarte mult din informația de care este nevoie pentru a răspunde acestor întrebări este generată de instituțiile publice. Totuși, se întâmplă destul de des ca informația cerută să nu fie disponibilă într-o manieră accesibilă. Acest ghid ajută în a debloca potențialul din informațiile oficiale pentru a dezvolta noi servicii care să îmbunătățească viețile cetățenilor și să determine guvernul să colaboreze mai bine cu societatea.

Noțiunea de informație accesibilă sau, mai bine zis, informația accesibilă a guvernului (detalii publice sau de altă natură, pe care fiecare este liber să le acceseze și să le folosească pentru orice scop) este în atenție de ceva vreme. În 2009, informația accesibilă a început să devină vizibilă pentru mase, mai multe guverne (SUA, UK, Canada, Noua Zeelandă) anunțând noi inițiative pentru a-și deschide informațiile cu caracter public.

² <http://okfn.org/>

³ <http://opendatahandbook.org/>

⁴ <http://open-data.europa.eu/>

Această lucrare explică baza conceptului open data, mai ales în relație cu guvernul. De asemenea se reliefează cum aduce informația deschisă valoare adăugată și un impact pozitiv în diverse arii de interes. Mai mult, se relevă și informații concrete despre cum se produce open data.

Audiență:

- se adresează celor care nu au auzit niciodată de open data și celor care se consideră profesioniști ai datelor;
- se adresează funcționarilor publici și activiștilor;
- se adresează jurnaliștilor și cercetătorilor.

Cea mai mare parte din informația furnizată momentan este centrată pe datele conținute de sectorul public.

Open data – o necesitate

Datele conținute de instituțiile publice reprezintă o resursă extraordinară care rămâne încă neexploată. Foarte mulți agenți individuali și organizații colecționează o gamă largă de informații pentru a-și duce la împlinire îndatoririle. Guvernul este important în această privință, mai ales pentru că dispune de o cantitate enormă de date care prin lege are caracter public și, prin urmare, poate fi făcută publică tuturor. De ce ar fi nevoie de acest lucru?

Există multe zone în care ne putem aștepta ca informația deschisă să fie valorificată și unde există exemple de feluri în care a fost deja folosită. Cu toate acestea, este imposibil să se prezică cu exactitate cum și unde va fi adăugată valoarea pentru un univers de timp îndepărtat. Natura inovației este însă aceea că evoluția apare tocmai din locuri neașteptate.

Informația deschisă a guvernului este folosită cu succes în:

- transparență și control democratic;
- participarea cetățenilor;
- autoîmputernicire;
- produse sau servicii private noi sau de o calitate mai bună;
- inovație;
- eficiența crescută a serviciilor guvernamentale;
- eficacitatea crescută a serviciilor guvernamentale;
- măsurarea impactului politicilor publice.

Definiția completă a conceptului oferă detalii precise asupra a ceea ce înseamnă open data. Sumarizarea celor mai importante se descrie astfel:

- valabilitate și acces: datele trebuie să fie valabile ca un întreg și cu un cost rezonabil de reproducere, preferabil prin descărcarea de pe internet. Datele trebuie să fie disponibile într-o formă convenabilă și modificabilă;

- reutilizare și redistribuție: datele trebuie să fie oferite sub termeni care permit reutilizarea și redistribuirea inclusiv combinarea cu alte seturi de date;
- participare universală: toată lumea trebuie să poată să utilizeze, reutilizeze și redistribuie – nu trebuie să existe nicio discriminare împotriva ariilor de cercetare sau împotriva persoanelor sau grupurilor. De exemplu, restricții „necomerciale” care ar preveni utilizarea „comercială”, sau restricții asupra utilizării în anumite scopuri (e.g. doar în educație) nu sunt permise.

Interoperabilitatea denotă abilitatea diverselor sisteme și organizații de a lucra împreună (inter-opera). Aceasta este importantă pentru că permite diferitelor componente să conlucreze. Abilitatea de a componentiza și de a „lega” componente este esențială pentru a construi sisteme complexe și mari. Fără interoperabilitate, aceasta devine aproape imposibilă – după cum este evidențiat în cel mai faimos mit al Turnului Babel⁵ unde (in)abilitatea de a comunica (de a interopera) a rezultat în prăbușirea completă a construcției turnului.

Nucleul unei „comune” a datelor (sau codurilor) este acela că o bucată de material „deschis” conținută poate fi combinată liber cu alte materiale „deschise”. Această interoperabilitate este cheia absolută în realizarea beneficiilor practice principale ale „deschiderii”: abilitatea dramatic sporită de a combina seturi de date diferite și astfel de a crea produse și servicii mai multe și mai bune.

Oferirea unei definiții clare asupra deschiderii asigură că atunci când există două seturi de date deschise din două surse diferite se pot combina și asigură evitarea propriului nostru Turn Babel: multe seturi de date, dar o abilitate scăzută sau inexistentă de a le combina în sisteme mari unde se află adevărata valoare.

Despre ce date este vorba?

Cititorii au văzut deja exemple de tipuri de date care sunt sau ar putea deveni deschise – și vor vedea mai multe exemple în cele ce urmează. Însă va fi util să se enunțe, pe scurt, ce tipuri de date sunt, sau ar putea fi, deschise – și, la fel de important, ce nu va fi deschis.

Punctul-cheie este că, atunci când datele sunt deschise, accentul este pus pe datele nepersonale, adică, date care nu conțin informații despre indivizi specifici.

În mod similar, pentru anumite tipuri de date guvernamentale, restricții privind siguranța națională pot fi aplicate.

Provocări tehnice pentru open data

Pentru a fi dezvoltată o platformă utilizabilă la nivel mare este nevoie de o serie de instrumente tehnice și de concepte arhitecturale pentru a elabora un model ușor de folosit și de implementat. Scopul acestora este de a atinge un nou nivel de

⁵ http://ro.wikipedia.org/wiki/Turnul_Babel

transparență pentru procesele care rulează în sectorul public. Mai departe se va încerca identificarea terminologiei și conceptelor de bază care subliniază o astfel de platformă.

1) Credibilitatea și securitatea datelor

Deși administrarea fiduciară a datelor este considerată o parte din managementul securității, există diferențe notabile atunci când se compară cu abordările convenționale de securitate. Acestea folosesc, de obicei, mecanisme care împiedică utilizatorii să execute anumite operațiuni sau să acceseze anumite informații. Mecanismele bazate pe încredere nu interzic utilizatorilor să efectueze sau să execute anumite funcții, dar evaluează continuu comportamentul ambelor părți, precum și procesele de interpretare, pentru a decide cu privire la credibilitatea fiecăreia dintre acestea. Această informație poate să fie folosită în combinație cu mecanismele de securitate convenționale (de exemplu, accesul rafinat prin folosința unor politici sau a criptării pentru mesajele confidențiale) pentru a atinge niveluri mai ridicate de securitate a sistemului.

Mecanismele bazate pe încredere sunt utilizate mai ales în situații open-world, unde grupul de utilizatori este prea mare sau prea diversificat pentru a putea fi controlat suficient printr-un mecanism închis, sau în cazul în care astfel de abordări ar putea fi considerate ca o intruziune (de exemplu, rațiuni legate de confidențialitate).

2) Service Orientated Architecture (SOA)⁶

Platforma Orașe Deschise va urma probabil o arhitectură SOA. Componentele platformei pot aparține unor organizații separate, pot fi distribuite la nivel global, pot eșua în orice moment, sau poate apărea nevoia de a fi înlocuite. Pentru a sprijini acest stil arhitectural, componentele platformei ar trebui cuplate vag. De exemplu, acest lucru poate cere componentelor să se bazeze pe mesaje în scopul de a comunica sau a schimba informație. Se anticipează că platforma va fi bazată pe tehnologii web și, ca atare, serviciile vor fi accesate utilizând protocoale http⁷. O altă cerință care rezultă din această legătură vagă a componentelor se referă la identificarea propriu-zisă a acestora: piesele sistemului trebuie să se găsească una pe cealaltă (de exemplu, prin căutări într-un registru de servicii sau prin intermediul unor mecanisme construite în modelul de comunicare).

Pe lângă aceste modele, platforma trebuie să mai opereze și cu alte concepte pentru a asigura buna distribuție a datelor și caracterul lor licit. Securitatea informațiilor, transformarea datelor, chestiunile legate de stocarea acestora, aplicațiile care trebuie să ruleze pentru a afișa corect datele reprezintă o suită

⁶ http://www.service-architecture.com/articles/web-services/service-oriented_architecture_soa_definition.html

⁷ <http://www.w3.org/Protocols/rfc2616/rfc2616.html>

întreagă de probleme pe care această platformă le ridică. Ghidul are menirea să ajute dezvoltatorii să țină seama, în elaborarea proiectului, de toate detaliile care pot periclita informația dacă aceste nu sunt luate în calcul.

Procesul de administrare a datelor

S-au identificat nouă procese care trebuie utilizate pentru managementul datelor (Data Management, DM⁸). Majoritatea acestor procese de administrare a datelor a fost deja standardizată (DAMA International, 2009), însă s-a constatat că este necesar să se adauge și alte etape.

1) Controlul

Procesul de control asigură buna funcționare a sistemului de management al datelor. El reglementează comportamentul sistemului în conformitate cu politicile operaționale stabilite de un operator de sistem și de autoritatea juridică responsabilă.

2) Definiția

Procesul de definire cuprinde identificarea surselor de date și explicitarea tipurilor de date, a structurii și a tehnologiilor utilizate pentru a stoca activele informaționale. Ieșirile acestui proces sunt în mod clar structuri definite pentru activele de date și pentru sursele folosite pentru dobândirea noțiunilor brute.

3) Achiziția

În timpul procesului de achiziție, datele brute sunt introduse în structura creată de definirea procesului, rezultând activele de date. În funcție de tipul și sursa datelor brute acest proces folosește operațiuni de conversie pentru a transforma ceea ce este brut într-un format de stocare adecvat. Ieșirile ce rezultă în urma acestui proces reprezintă active de date, stocate în structuri de date predefinite.

4) Organizarea

Procesul de organizare construiește seturi informaționale din activele de date prin crearea de legături semnificative între valorile individuale, sau seturile de valori individuale. Ieșirile acestui proces reprezintă seturile informaționale.

5) Furnizarea

Procesul de furnizare permite o distribuire a informațiilor înlănțuite create în procesul de organizare. Ieșirile acestei etape reprezintă un set informațional disponibil într-un format corespunzător pentru consumul clienților platformei. Acestea mai pot servi ca intrări pentru procesul de achiziție.

6) Arhivarea

Procesul de arhivare este folosit la sfârșitul stabilit pentru durata de viață a informației. Acesta asigură disponibilitatea datelor prin intermediul unui operator

⁸ <http://www.dama.org/i4a/pages/index.cfm?pageid=1>

de sistem, atunci când informația nu se mai află în circuitul direct. Acest proces nu generează nicio ieșire.

7) *Mentenanța*

Procesul de mentenanță cuprinde toate activitățile necesare pentru a garanta buna funcționare a platformei. Acesta include activități de back-up, restaurare și validare a datelor.

8) *Interpretarea*

Procesul de interpretare este un proces vertical, care cuprinde activități în care inputul subiectiv poate influența cinci alte procese de management al datelor, și anume: definirea, achiziționarea, organizarea, furnizarea și arhivarea. Rezultatul procesului de interpretare poate fi utilizat pentru a evalua operabilitatea sistemului.

9) *Analiza*

Acest proces evaluează funcționarea sistemului și evaluează interpretarea activelor stocate și a seturilor informaționale. Rezultatele pot fi folosite pentru a influența procesul de interpretare și, prin urmare, funcționalitatea platformei.

Open data și orașele inteligente

Open Cities este un proiect înființat împreună cu Uniunea Europeană, ca răspuns la ghidul datelor deschise. Programul își propune să valideze modul de abordare a metodologiei Open & User Driven Innovation pentru sectorul public, rezultatul fiind servicii de internet interesante pentru orașele inteligente.

Proiectul dorește să aducă inovația în managementul sectorului public prin acest concept de date deschise și prin punerea lor în folosul comunității sau al altor factori interesați. Pentru a obține aceasta, platformele on-line și arhivele ar trebui să fie contruite și legate prin servicii de internet stabile, astfel încât dinamica acestora, limitele, adecvarea și bunele practici să fie ușor deduse.

Pentru ca un oraș să adere mai bine la aceste inițiative, sectorul public trebuie să investească suficiente resurse și să-și depășească limitele și barierele în privința schimbării. Inovația va trebui să se facă în ceea ce privește conducerea, structura, tipul de instituție publică, părțile interesate și punctele care trebuie să sufere o modificare.

Proiectul People⁹ are drept scop accelerarea absorbției conceptului de oraș inteligent prin adoptarea și implementarea rapidă a serviciilor inovatoare bazate pe folosirea internetului. Acest proiect ajută orașele dezvoltate să se confrunte mai ușor cu principalele provocări care au menirea să le transforme în modele pentru altele, și anume îmbunătățirea calității vieții prin adoptarea acestor concepte și metodologii inovatoare. În acest scop, în cadrul *People*, s-au creat patru programe-pilot de ecosisteme urbane care utilizează inovația de oraș deschis

⁹ <http://www.people-project.eu/portal/>

inteligent, ele urmând să fie model de plecare pentru toate celelalte municipii ce vor adera.

Cele patru programe-pilot create în cadrul proiectului sunt patru orașe europene: Bilbao (Spania), Vitry-sur-Seine (Franța), Thessaloniki (Grecia), Bremen (Germania).

În timpul acestui program-pilot se vor desena, implementa, testa și valida metodologiile¹⁰ necesare pentru a fi disponibile și celorlalte orașe care vor să facă parte din orașele inteligente.

Bilbao

Orașul este situat în nordul Spaniei, fiind cel mai mare din Țara Bascilor și din provincia Vizcaya. Orașul este un port principal și centru industrial, situat pe râul Nervion. Bilbao¹¹ este a șasea cea mai mare zonă metropolitană din țară.

Bilbao pune la dispoziția cetățenilor trei programe prin care încearcă să le îmbunătățească nivelul de trai. Primul dintre ele se numește Hoyrespiro¹², utilizatorii finali fiind persoanele ce suferă de alergii.

Există multe persoane cu o sensibilitate crescută la alergenii din mediu și care au nevoie să cunoască nivelul actual de polen și alte previziuni pentru a-și putea administra corespunzător medicamentele și pentru a evita zonele care le cauzează disconfort. De asemenea, oamenii cu astm au nevoie să cunoască nivelul de calitate a aerului din zona de reședință sau din cea a locului de muncă. Aceste niveluri diferă în funcție de locul în care se află, iar prin intermediul acestui serviciu se dorește a furniza informații exacte cetățeanului pentru a-și proteja mai bine sănătatea.

Serviciul operează cu datele din rețelele de control de mediu ce există de-a lungul orașului și cu indicatorii pe care aceste instituții le furnizează.

Aceste rețele sunt reprezentate de stațiile meteo care contorizează variabilele atmosferice, dar și alte date referitoare la gradul de poluare, nivelul de polen din aer etc. Ceea ce platforma oferă utilizatorului este un set de informații cu privire la calitatea aerului din oraș și din zona cea mai apropiată cetățeanului în cauză, nivelul de polen, alți parametri de mediu, alerte și notificări, alerte personalizate pe telefonul mobil legate de profilul utilizatorului conform cu datele disponibile, sfaturi și trucuri.

3D Walking Tour¹³ este un serviciu care vine în sprijinul activității turistice, astfel că se pune la dispoziția celui care accesează platforma un film 3D care

¹⁰ http://www.people-project.eu/portal/images/stories/PEOPLE_Project_Concept_and_Pilots_Description_for_the_Call_of_Cooperation.pdf

¹¹ <http://ro.wikipedia.org/wiki/Bilbao>

¹² <http://hoyrespiro.people-project.eu/>

¹³ <http://3dwalkingtour.people-project.eu/>

expune bogăția arhitecturală a zonei Abandoibarra¹⁴. Aici există clădiri cum ar fi Muzeul Guggenheim¹⁵, Turnul din Iberdrola¹⁶ etc. Acest film rulează pe parcursul drumului turistului și se poate descărca în formatul necesar de la biroul info-turist.

Vitry-sur-Seine

Vitry-sur-Seine¹⁷ este o comună franceză situată în departamentul Val-de-Marne din Île-de-France, la patru km sud de Paris. Și acest oraș este situat pe un râu mare, Sena, iar acesta este traversat de linia de cale ferată Paris-Bordeaux. Comuna este puternic industrializată începând cu secolul al XX-lea și cunoaște o creștere semnificativă demografică în ultimul secol, având în prezent peste 85.000 de locuitori.

Vitry-sur-Seine propune un pilot „Service d'informations locales”¹⁸ al cărui scop este crearea unei rețele de stații de autobuze inteligente, unde utilizatorul poate avea acces la servicii ce-i cresc mobilitatea, ajută la integrarea socială și la sensibilizarea persoanelor. Toate serviciile vor fi integrate într-un portal al unei rețele sociale care este ușor accesibilă și care permite cetățenilor să caute și să localizeze obiecte de interes, să comunice mai ușor cu cei care le împărtășesc căutările, să publice anunțuri scurte. Aceste servicii vor fi accesibile în principal pentru telefoanele de ultimă generație, tabletele ce se pot conecta în stațiile de autobuz. Față de o rețea socială clasică, această aplicație permite utilizatorului să găsească cu o mai mare precizie în oraș obiecte materiale sau nemateriale (persoane, locuri, servicii). Spre exemplu, se pot localiza pe hartă și se pot vedea obiectivele de interes, locuri de agrement sau chiar prieteni care se află în proximitatea lui. Această hartă interactivă permite comunicarea între doi utilizatori care folosesc platforma, respectându-le totodată viața particulară.

Dacă cetățenii vor totuși să interacționeze cu prietenii lor într-o manieră securizată o pot face pe „VitryHub”, care este o rețea socială a orașului, care oferă informații diverse despre viața citadină, puncte de interes și modalități de ocupare a timpului liber.

„Vitry-sur-Seine – Services”¹⁹ este o aplicație care permite căutări avansate ale persoanelor sau locurilor, făcând legătura între cele două servicii menționate mai sus. Produsul conferă utilizatorului un rezultat personalizat al căutărilor, interactiv.

¹⁴ <http://es.wikipedia.org/wiki/Abandoibarra>

¹⁵ <http://www.guggenheim-bilbao.es/>

¹⁶ http://en.wikipedia.org/wiki/Iberdrola_Tower

¹⁷ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Vitry-sur-Seine>

¹⁸ <https://github.com/PeopleVitry/LocalInformationService>

¹⁹ <https://github.com/PeopleVitry/VitryHub>

Thermi

Thermi²⁰ este capitala regiunii Salonic, Grecia, situată în nordul țării, fiind totodată și port. Orașul a cunoscut o creștere economică viabilă și este un punct industrial puternic pentru agricultură. De asemenea, comerțul este puternic, cele mai mari mall-uri din Salonic concentrându-se aici.

Pentru oraș au fost create de asemenea platforme sociale pentru uzul cetățenilor. „Improve my city²¹” pune la dispoziția oamenilor o modalitate prin care ei pot raporta problemele locale cum ar fi: gunoiul aruncat aleatoriu, becurile nefuncționale din oraș, tabele ilegale de publicitate. Utilizatorii pot de asemenea să propună sugestii pentru a îmbunătăți mediul înconjurător, cartierul lor etc. Prin această formă de activism comunitar, rezidenții sunt încurajați să devină cetățeni implicați în viața civică. Aplicația va fi disponibilă on-line, pe telefoanele de ultimă generație și pe tabletă. Comentariile utilizatorilor vor fi vizibile pentru toată lumea și va exista posibilitatea de a trimite sugestii sau chiar clipuri video cu privire la problema respectivă.

„Parking spaces availability²²” este un alt program care propune găsirea în timp real a unui loc de parcare public. Aplicația poate fi accesată de pe internet prin intermediul dispozitivelor moderne mobile. Vizitatorii vor cunoaște capacitatea fiecărei parări printr-un sistem colorat în verde, galben și roșu și printr-o numerotare reală a locurilor disponibile.

Bremen

Bremen este un oraș în nord-vestul Germaniei. Acest oraș este unul industrial și comercial ce are un mare port la râul Weser. Este considerat a fi al doilea cel mai populat oraș din nordul Germaniei și al zecelea din restul țării.

Obiectivul principal al pilotului realizat în Bremen²³ este de a îmbunătăți calitatea vieții studențești. Un punct de mare interes este acela de a încuraja activitățile de grup pentru studenți.

„Mobile Stud.IP²⁴” este un instrument de management pentru organizațiile studențești și facilitățile educaționale. Acesta permite studenților și profesorilor să organizeze cursuri, seminarii. Participarea la acestea este posibilă doar membrilor din cadrul universității și a celor din cadrul instituțiilor de cercetare. Stud.IP Bremen are în jur de 45.000 de evenimente active și aproape 27.000 de utilizatori înregistrați. Scopul aplicației este să mențină un grad ridicat de transparență în ceea ce privește facilitățile oferite de universitatea respectivă.

²⁰ <http://en.wikipedia.org/wiki/Thermi>

²¹ <https://smartcity.thermi.gov.gr/improve/el/>

²² <https://smartcity.thermi.gov.gr/parking/>

²³ <http://en.wikipedia.org/wiki/Bremen>

²⁴ http://www.people-project.eu/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=140%3Abremen-services-studip-extension-messaging-service&catid=57&Itemid=30

„Location based service”²⁵ pune la dispoziția vizitatorilor, a noilor studenți, instrumente de orientare în campus. Această aplicație oferă localizare cu ajutorul hărților digitale, informații pentru anumite puncte de interes, orare ale cantinelor, orarul tramvaielor și al autobuzelor, apel voce sau email.

Aceste programe sunt dezbătute pe platforma oficială și putem observa că există adevărate progrese pentru fiecare dintre soluțiile propuse de orașe. Acestea au reușit să deschidă resursele informaționale publicului și să confere cetățeanului servicii de calitate ce-i îmbunătățesc viața.

Alte exemple internaționale ale utilizării conceptului de open data

În materie de transparență avem următoarele două proiecte care arată cum cheltuiește guvernul banii din taxe: „Tax tree”²⁶ în Finlanda și „Where does my money go”²⁷, în UK. Accesibilitatea informației a ajutat Canada să salveze 3,2 milioane dolari din fraudele care se făceau prin intermediul actelor de caritate. Mai avem exemple de utilizare a datelor deschise și de danezi; ei supraveghează parlamentul și procesul de întocmire a legilor prin „Folkets Ting”²⁸.

Accesibilitatea datelor guvernamentale poate de asemenea să ajute individul pentru a lua decizii mai bune în viața sa ori să-l determine să fie mai activ în societate. În Danemarca a fost construită o platformă²⁹, prin care s-a arătat tuturor danezilor unde sunt localizate toaletele publice și a contribuit astfel la dezvoltarea vieții sociale a oamenilor care aveau probleme medicale. În Olanda, un serviciu³⁰ te atenționează printr-un mesaj dacă în vecinătatea ta calitatea aerului va atinge cotele normale. În New York, poți găsi cu ușurință locurile în care îți poți plimba câțelul, la fel cum poți găsi și alți oameni care folosesc aceleași parcuri. Mai avem și servicii ca „Mapumental”³¹ în UK și „Mapnificent”³² peste tot în lume, care te ajută să găsești locuri în care să locuiești, având în vedere naveta până la locul de muncă, prețurile caselor, cât de frumoasă este zona. Toate aceste exemple se folosesc de accesibilitatea datelor guvernamentale.

Din punct de vedere economic, accesibilitatea datelor prezintă o mare importanță, de asemenea. Mai multe studii au estimat că valoarea economică a datelor deschise este de câteva zeci de miliarde de euro anual doar în Europa. Companiile re folosesc datele pentru a genera noi produse. Un site danez³³ te ajută

²⁵ <https://play.google.com/store/apps/details?id=de.uni.bremen.estudent.lbs>

²⁶ http://www.vero.fi/en-US/Tax_Administration

²⁷ <http://wheredoesmymoneygo.org/>

²⁸ <http://folketsting.dk/>

²⁹ <http://beta.findtoilet.dk/>

³⁰ <http://www.vervuilingsalarm.nl/>

³¹ <http://mapumental.com/>

³² <http://www.mapnificent.net/>

³³ <http://www.husetsweb.dk/>

să găsești modalități prin care îți poți îmbunătăți consumul de energie acasă. Google Translate folosește un volum enorm de documente ale Uniunii Europene care apar în toate limbile europene pentru a rula algoritmi de traducere, implicit pentru a-și îmbunătăți calitatea serviciilor.

Acesibilitatea datelor este valoroasă și pentru guverne. De exemplu, se poate crește eficiența guvernementală. Ministerul Educației³⁴ din Olanda a publicat toate datele privitoare la educație on-line pentru a fi refolosite. De atunci, numărul de întrebări pe care le primeau a scăzut semnificativ, reducând astfel costurile și volumul de muncă. Departamentul olandez pentru tezaurul cultural³⁵ relevă activ date și colaborează cu societăți istorice de nivel amator, cum ar fi Wikimedia Foundation³⁶, pentru a-și îndeplini sarcinile mai eficace. Acest lucru nu se traduce doar prin îmbunătățiri ale calității datelor, dar va face automat și departamentul mai restrâns, cu un nivel de activ uman redus.

Trendul relaționării orașelor inteligente este unul crescător astfel că platformele on-line care doresc să faciliteze acest lucru sunt o mulțime. „Connected Smart Cities”³⁷ este un alt site care expune bune practici ale rețelei de orașe inteligente care s-a creat cu ajutorul conceptului de open data. Acesta înglobează într-o rețea acele orașe care aderă la acest concept și care vor putea conlucra pentru a oferi servicii de o mai bună calitate în acest domeniu. Schimbul activ de experiențe și cunoaștere va constitui o bază pentru fiecare oraș care dorește să evolueze și să se integreze în acest nou curent. Site-ul este rezultatul proiectului Fireball³⁸, care a adus împreună trei comunități-cheie: laboratoarele vii³⁹, internetul viitorului⁴⁰ și orașele propriu-zise.

Concluzii

Datele guvernamentale deschise publicului pot avea o însemnătate mare și pot ajuta la creșterea eficacității sistemului public, dar și a eficienței operațiunilor. Guvernul simte o presiune din partea societății atunci când își lasă informațiile libere deoarece se angajează direct să-și îndeplinească sarcinile în timp util și într-o manieră eficientă.

Transparența sectorului public crește prin acest fenomen și determină de asemenea o responsabilizare accentuată a guvernului. Pe de o parte, el pune într-un mod proactiv datele la dispoziția publicului, iar pe de alta, vorbim despre o transparență reactivă, care se traduce prin obligația instituțiilor de a furniza aceste

³⁴ Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ocw>

³⁵ Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, <http://www.cultureelerfgoed.nl/>

³⁶ <http://wikimediafoundation.org/wiki/Home>

³⁷ <http://connectedsmartcities.eu/>

³⁸ <http://www.fireball4smartcities.eu/>

³⁹ <http://www.openlivinglabs.eu/>

⁴⁰ <http://www.fi-ppp.eu/>

date ca urmare a nevoilor publice. Există o legătură directă între open data și transparență, cu cât este mai deschisă informația cetățenilor, cu atât mai evidentă este claritatea ei.

Popularitatea conceptului de inovație prin open data este în continuă ascensiune în Europa. Orașele au posibilitatea să cerceteze și să aplice o serie de metodologii pentru a se transforma în modele inteligente și pentru a oferi cetățenilor condiții de viață moderne și calitative. Soluțiile oferite de Bilbao, Bremen sau Thermi reprezintă un răspuns interactiv la nevoile oamenilor și publicul primește cu interes o astfel de platformă, folosindu-se din plin de beneficiile acestora.

Participarea cetățenilor este unul dintre punctele-cheie în dezvoltarea orașelor inteligente. Acest mecanism este inițiat și susținut de administrația publică sau de o firmă privată care dezvoltă o soluție sau un proiect. Derularea procesului și buna lui implementare se bazează direct pe feedbackul primit de la indivizi, organizații nonguvernamentale, mass-media.

Orașul viitorului va fi proiectat să constituie unul care poate oferi cetățenilor acestuia răspuns rapid la întrebările și problemele neașteptate sau, dimpotrivă, uzuale.

Bibliografie

Pagini web

Smart Cities Model, Vienna University of Technology: <http://www.smart-cities.eu/model.html>, accesat 25.11.2013

Open Data Index, St John's Innovation Centre: <http://okfn.org/>, accesat 25.11.2013

Open Knowledge Foundation: <http://opendatahandbook.org/>, accesat 25.11.2013

European Union Data Portal: <http://open-data.europa.eu/>, accesat 25.11.2013

Wikipedia, "Turnul Babel": http://ro.wikipedia.org/wiki/Turnul_Babel, accesat 25.11.2013

Barry and Associates Inc: http://www.service-architecture.com/articles/web-services/service-oriented_architecture_soa_definition.html, accesat 25.11.2013

Anova IT Consulting, S.L.: <http://www.people-project.eu/portal/>, accesat 25.11.2013

"Concept and Pilots Description for the Call of Cooperation", Anova IT Consulting, S.L.: http://www.people-project.eu/portal/images/stories/PEOPLE_Project-Concept_and_Pilots_Description_for_the_Call_of_Cooperation.pdf, accesat 25.11.2013

HTTP, The Internet Society: <http://www.w3.org/Protocols/rfc2616/rfc2616.html>, accesat 25.11.2013

Data Management International Organization: <http://www.dama.org/i4a/pages/index.cfm?pageid=1>, accesat 25.11.2013

Wikipedia, "Bilbao": <http://ro.wikipedia.org/wiki/Bilbao>, accesat 25.11.2013

- Anova It Consulting, S.L., “Hoyrespiro Project”: <http://hoyrespiro.people-project.eu/>, accesat 25.11.2013
- Anova It Consulting, S.L., “3D Walking Tour Project”: <http://3dwalkingtour.people-project.eu/>, accesat 25.11.2013
- Wikipedia, “Abandoibarra”: <http://es.wikipedia.org/wiki/Abandoibarra>, accesat 25.11.2013
- Guggenheim Foundation: <http://www.guggenheim-bilbao.es/>, accesat 25.11.2013
- Wikipedia, “Iberdrola Tower”: http://en.wikipedia.org/wiki/Iberdrola_Tower, accesat 25.11.2013
- Wikipedia, “Vitry sur Seine”: <http://fr.wikipedia.org/wiki/Vitry-sur-Seine>, accesat 25.11.2013
- GitHub Entreprises, “Local Information Service”: <https://github.com/PeopleVitry/LocalInformationService>, accesat 25.11.2013
- GitHub Enterprises, “VitryHub”: <https://github.com/PeopleVitry/VitryHub> accesat 25.11.2013
- Wikipedia, “Thermi”: <http://en.wikipedia.org/wiki/Thermi>, accesat 25.11.2013
- Municipality of Thermi, “Improve my city”: <https://smartcity.thermi.gov.gr/improve/el/>, accesat 25.11.2013
- Municipality of Thermi, “Parking”: <https://smartcity.thermi.gov.gr/parking/> accesat 25.11.2013
- Wikipedia, Bremen: <http://en.wikipedia.org/wiki/Bremen>, accesat 25.11.2013
- Anova It Consulting, S.L., “Mobile Stud.IP”: http://www.people-project.eu/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=140%3Abremen-services-studip-extension-messaging-service&catid=57&Itemid=30, accesat 25.11.2013
- Google apps, “eStudent LBS”: <https://play.google.com/store/apps/details?id=de.uni.bremen.estudent.lbs>, accesat 25.11.2013
- Finish Tax Administration Department: http://www.vero.fi/en-US/Tax_Administration, accesat 25.11.2013
- Open Knowledge Foundation, “Where does my money go”: <http://wheredoesmymoneygo.org/>, accesat 25.11.2013
- Michael Friis production, “Folkets Ting”: <http://folketsting.dk/>, accesat 25.11.2013
- Tine Muller production, “Find a Toilet”: <http://beta.findtoilet.dk/>, accesat 25.11.2013
- Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, “Vervuilingsalarm” <http://www.vervuilingalarm.nl/>, accesat 25.11.2013
- My Society Organization, “Mapumental”: <http://mapumental.com/>, accesat 25.11.2013
- Stefan Wehrmeyer, “The Mapnificent API”: <http://www.mapnificent.net/>, accesat 25.11.13
- Husets Web ApS: <http://www.husetsweb.dk/>, accesat 25.11.2013
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ocw>, accesat 25.11.2013
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, <http://www.cultureelerfgoed.nl/>, accesat 25.11.2013
- Wikimedia Foundation, Inc.: <http://wikimediafoundation.org/wiki/Home> accesat 25.11.2013
- The Connected Smart Cities Portfolio Network: <http://connectedsmartcities.eu/>, accesat 25.11.2013
- Adopting Living Labs, “FIREBALL – Future Internet Research and Experimentation”: <http://www.fireball4smartcities.eu/>, accesat 25.11.2013
- The European Network of Living Labs: <http://www.openlivinglabs.eu/>, accesat 25.11.2013
- Concord Consortium: <http://www.fi-ppp.eu/>, accesat 25.11.2013
- Baltac, Vasile, “eGuvernare”, suport de curs, București, 2010

Secțiunea a III-a

Dimensiunea informatică

Moderatori:

Prof. univ. dr. Vasile Baltac, SNSPA, București
Asist. univ. dr. Cătălin Vrabie, SNSPA, București

Educația IT pentru funcționarii publici

Marcela Dobre
dobre.marcela@yahoo.com
marydobre@gmail.com

Motto:
„Analfabetul secolului XXI nu va fi acela care nu poate citi și scrie,
ci acela care nu poate învăța, care nu poate să uite
ceea ce a învățat în mod voit și care nu poate reînvăța.”
(Alvin Toffler)

Abstract. *Obiectivul principal al acestei lucrări îl constituie un subiect de real interes, și anume, creșterea nivelului cunoștințelor, competențelor și abilităților în domeniul IT ale funcționarilor publici. eGovernment (guvernarea electronică) pune la dispoziția cetățenilor serviciile publice on-line, utilizarea TIC, îmbunătățind evident eficiența sectorului public și participarea activă a cetățenilor la procesul decizional.*

Articolul încearcă să releve unele provocări cu care se confruntă practicienii și aspecte care favorizează educația IT, cresc competiția și conduc la creșterea motivației tuturor actorilor implicați în dezvoltarea societății.

Utilizarea TIC este o tendință necesară pentru evoluția organizațiilor publice și private, a mediului de afaceri în secolul XXI privind înlesnirea accesului cetățenilor la informațiile și serviciile publice.

Folosind o analiză simplă a situației actuale, se observă că apar unele constrângeri în procesul educational. e-Learning-ul poate crea o viziune comună asupra viitorului educației IT la nivel mondial.

Prin adoptarea pe scară largă a standardului ECDL se urmărește creșterea nivelului de competențe IT a funcționarilor publici până la un nivel care să asigure eficiența în stăpânirea mijloacelor informatice.

Cuvinte-cheie: e-government, sector public, tehnologia informației și a comunicațiilor, competențe digitale, funcționar public, educație, e-learning.

1. Introducere

Secolul XXI este caracterizat de apariția noilor tehnologii și promovarea inovației. Atât la nivel mondial, cât și în România, aceasta a dus la apariția societății moderne. O societate bazată pe informație și cunoaștere, caracterizată de utilizarea IT&C de toți oamenii, și nu doar de specialiști în domeniu. Transformările societății au condus la trecerea de la abordarea tradițională a relațiilor autorității publice-societate civilă la generarea unui mediu de interacțiune virtuală între autoritățile administrației publice, cetățeni și sectorul privat. Astfel, s-au impus adoptarea strategiei de guvernare electronică, planuri de management al schimbării și dezvoltarea aplicațiilor eGovernment. Pentru ca transformarea administrației publice să reușească este nevoie să avem cetățeni care au competențele TIC necesare, să înțeleagă beneficiile e-guvernării și să folosească cu încredere serviciile digitale. Practica a ridicat întrebări precum: Există o legătură între educația IT și dezvoltarea e-guvernare? Care este nivelul competențelor IT ale funcționarilor publici? Cât de importantă este educația IT pentru managerii publici și factorii de decizie din administrația publică? Care este nivelul de educație IT al actualilor studenți din facultățile cu profil de administrație publică, viitori funcționari publici? Dar al cetățenilor? Este educația IT motor al dezvoltării societății?

2. Orașe inteligente/oameni inteligenți (smart cities/smart citizens)

Odată cu nașterea lumii digitale, identificăm unele obstacole precum prăpastia digitală, care afectează o mare parte a cetățenilor, o „barieră între cei care au acces la internet și îl pot avea și cei care nu au acces sau nu își pot permite acest acces”¹. Într-o societate în care calculatorul și internetul au un rol tot mai important în viața de zi cu zi, suntem martori la o adâncire a decalajului digital, tot mai mulți oameni nu au abilitățile necesare de a folosi mijloacele electronice pentru a comunica on-line cu autoritățile publice. Este necesară crearea unui nivel minim de cunoștințe, abilități, competențe pentru închiderea prăpastiei digitale. Alfabetizarea digitală este o modalitate de a crește competitivitatea pornind de la nivelul de pregătire a angajaților. Pentru aplicarea noilor metode de administrare, observăm că nu numai funcționarii publici trebuie să aibă educația IT necesară, dar și cetățenii. Mă voi referi la oamenii care folosesc platformele web oferite de autoritățile publice cu sintagma „oameni inteligenți” (*smart people*) care au competențele IT și niveluri de învățământ, dar și la calitatea interacțiunii sociale și vieții publice.

¹ Baltac Vasile, *Tehnologiile informației: Noțiuni de bază*, Editura Andreco Educațional, Euroaptitudini, 2011.

Conducerile instituțiilor publice au creat strategii de dezvoltare a orașelor. Dar nu este suficient dacă acestea nu sunt aplicate în mod coordonat și organizat. Observăm o divergență între promovarea soluțiilor IT în sectorul public de teoreticieni și realitate, multe proiecte e-guvernare eșuează total sau parțial, sistemul este abandonat sau deloc implementat, obiectivele principale nefiind atinse, aceasta din cauza lipsei instruirii IT.

3. Educația IT – pregătirea de bază

În dezvoltarea orașelor, cetățenii bine educați sunt un element-cheie. Populație cu o înaltă educație IT avem acolo unde există cel puțin o universitate în oraș, deoarece acestea au ca prioritate adaptarea ofertei educaționale având în vedere schimbările prin care trece societatea datorită globalizării și dezvoltării de noi tehnologii.

Educația IT include cunoștințe inițiale (liceu, universitate, studii postuniversitare) și formarea continuă – învățarea pe tot parcursul vieții. De o importanță reală este acumularea cunoștințelor IT încă din școala generală, astfel s-a introdus odată cu adoptarea Legii Educației Naționale nr. 1/2011, disciplina tehnologia informației și a comunicațiilor. Ministerul Educației are ca prioritate instruirea asistată de calculator, procesul educațional, dotarea cu tehnică de calcul și folosirea pe scară largă a IT-ului în educație. Conform OUG nr. 97/2009, se introduce în cadrul examenelor de bacalaureat proba de evaluare a competențelor digitale. *Rezultatul evaluării se exprimă prin nivelul de competență în raport cu standardele europene recunoscute în domeniu.*²

Anexa 3 la OMECI nr. 5219/09.09.2010 privind recunoașterea și echivalarea rezultatelor obținute la examene cu recunoaștere internațională prevede: „Se recunosc și se echivalează cu proba de evaluare a competențelor digitale, proba D din cadrul examenului de bacalaureat, rezultatele obținute la examenele ECDL, finalizate cu certificatul ECDL Start sau cu certificatul ECDL Complet”³. Modernizarea sistemului de educație pentru asigurarea unui nivel de bază de cunoștințe IT&C a absolvenților din învățământul preuniversitar s-a făcut prin includerea competențelor IT printre cele opt competențe-cheie. Competențele digitale și de utilizare a noilor tehnologii implică utilizarea critică și cu încredere a mijloacelor media electronice la muncă, în timpul liber și pentru comunicare. Aceste competențe se referă la gândirea logică și critică, la abilitățile de management a informației la standarde înalte și la abilități de comunicare dezvoltate. La nivelul de bază, abilitățile TIC cuprind utilizarea tehnologiei multimedia pentru a primi, evalua, stoca, produce, prezenta și schimba informații și pentru a comunica și a participa în rețele, prin internet.

² <http://www.edu.ro/index.php/legaldocs/12797>

³ http://www.ecdl.org.ro/info_candidati.php?id=112

Programa ECDL corespunde materiei pe care toți elevii de liceu o parcurg în cadrul orelor de TIC din programa școlară pentru clasele a IX-a și a X-a.

4. ECDL – European Computer Driving Licence

Acest program de certificare a aptitudinilor de operare pe calculator recunoscut la nivel internațional este o modalitate de creștere a competitivității instituțiilor publice. Permisul european de conducere a computerului crește gradul de mobilitate profesională și utilizare a calculatorului în mod eficient și productiv, oferă o bază standard de cunoștințe IT necesară în noua societate informațională care se află în continuă dezvoltare.

Includerea ECDL ca o componentă de bază în cadrul programelor de e-Government cu privire la formarea și certificarea competențelor aparatului de administrație publică este o necesitate vitală care completează dezvoltarea serviciilor publice on-line. În baza prevederilor HG nr. 1007/2001 și a Ordinului nr. 252/2003 al Ministrului Administrației Publice, încă din 2002 au demarat la nivel național programe de certificare a funcționarilor publici. Dezvoltarea capitalului uman din administrația publică se face și prin programele de formare organizate de ANFP în parteneriat cu centrele acreditate *ale companiilor din* domeniul IT&C. Formarea profesională este asigurată de cadre universitare, experți cu abilități și competențe *recunoscute* în domeniile de referință, ceea ce va permite beneficiarilor să-și dezvolte aptitudini și competențe cu aplicabilitate în activitățile curente.

e-Learning. Metodele moderne de formare prin utilizarea și dezvoltarea platformei de e-Learning aduc avantaje formării continue și dezvoltării de noi competențe în concordanță cu nevoile pieței muncii, finalizate cu obținerea unei certificări recunoscute național și internațional. Prin ECDL on-line se promovează învățarea pe tot parcursul vieții, aceasta devenind un element important de creștere în dinamica pieței muncii.

5. Cele mai bune practici

Adoptarea celor mai bune practici a devenit evidentă atât pentru sectorul public, cât și pentru sectorul privat. Sistemele de educație europene și instituții de învățământ de prestigiu urmăresc ca absolvenții lor să dețină permisul ECDL (de exemplu, University of Manchester, Oxford Brookes University, University of London, University of Glasgow, University of Malta, University of West of Scotland, University of Pavia Italy).

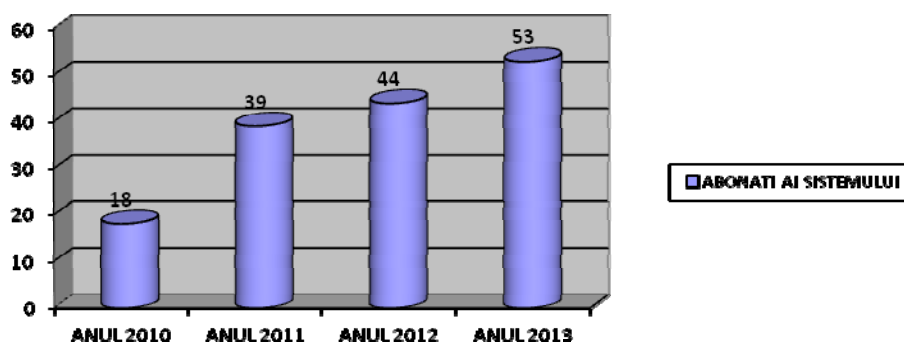
Relevantă pentru acest studiu este situația implementării soluțiilor eGovernment în cadrul Primăriei Slobozia, Ialomița. Prin intermediul site-ului web, administrația publică locală dă posibilitatea cetățenilor de a descărca diferite formulare electronice, efectuarea de plăți on-line a taxelor și a impozitelor.

Oportunitățile oferite de fondurile europene permit accelerarea procesului de informatizare prin programe specifice (un exemplu: „Optimizarea și reducerea timpilor de livrare a serviciilor publice prin utilizarea instrumentelor moderne de control în cadrul Primăriei Slobozia”, cod SMIS 11326, proiect finalizat în anul 2012 și finanțat din FSE prin PODCA pe baza contractului nr. 149 din 18.06.2010, a avut ca obiective: realizarea unui sistem de control managerial, achiziționarea de echipamente informatice, licențe și aplicații software și cursuri pentru pregătirea personalului⁴). Alte proiecte cu fonduri structurale care permit dezvoltarea indirectă privind dezvoltarea instituțională și formarea personalului din instituții publice: contractul de finanțare prin Programul Operațional Regional 2007-2013 Axa prioritară 1 „Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor – poli urbani de creștere” Domeniul major de intervenție 1.1 „Planuri integrate de dezvoltare urbană”, cod SMIS 10887.⁵

Gradul de acoperire cu permisul ECDL a funcționarilor publici în Primăria Slobozia este de 70, din numărul total de 106 angajați.

Raportat la numărul de 45.891 de locuitori, gradul de utilizare de către cetățeni a sistemului de plăți online implementat în anul 2010 a avut până acum:

Abonați în anul 2010	18
Abonați în anul 2011	39
Abonați în anul 2012	44
Abonați în anul 2013	53



6. Concluzii

Componenta-cheie în implementarea noilor metode de guvernare este înțelegerea importanței educației IT a tuturor factorilor implicați. Pe de o parte, educația IT a cetățenilor care trebuie să înțeleagă structura sistemului de guvernare on-line pentru a-l folosi eficient, iar pe de altă parte, importanța

⁴ <http://www.sloboziail.ro/fonduri/11326/11326.html>

⁵ <http://www.sloboziail.ro/lexloc/hotarari/hcl2013/hcl0712013.html>

educației IT a funcționarilor publici care trebuie să cunoască conceptele de bază ale tehnologiei. Aceștia și specialiștii IT trebuie să lucreze în echipă la dezvoltarea sistemelor de guvernare on-line a autorităților publice. Managerii publici sunt factori-cheie în înțelegerea rolului computerului în viața de zi cu zi, oportunităților oferite de rețelele de calculatoare, promovarea educației IT și alocarea resurselor. Într-o organizație modernă, este imperativ necesară introducerea printre condițiile de participare la concursul pentru ocuparea unui post de funcționar public a certificatului ECDL. Sisteme educaționale complementare celui tradițional pot oferi educația IT necesară unui funcționar prin parteneriate între ECDL România și autoritățile administrației publice. Succesul guvernării electronice depinde de competențele și abilitățile umane. Astfel, educația și formarea IT trebuie considerate acțiuni prioritare pentru îmbunătățirea activității sectorului public.

Bibliografie

- Baltac Vasile, *Tehnologiile informației: Noțiuni de bază*, Editura Andreco Educațional, Euroaptitudini, 2011
- Vrabie Cătălin, Digital based society through education – Social and Environmental Dimension Sustainable Development: Alternative Models in Central and Eastern Europe, Collection of Papers from the 6th Forum of Phd Students International Seminar European Parliament, Brussels, October 15-17, 2012
- Vrabie Cătălin, Competence Management and The Adoption of e-Government, First Global Dialog 'Governing good and governing well'; The first global dialogue on ethical and effective governance, 28-30 may 2009, Amsterdam, the Netherlands
- Vrabie Cătălin, Kemal M. ÖKTEM Comparative study on local e-Government
- Tino Schuppan, Skill Requirements for eGovernment, Institute for eGovernment, University of Ptsdam, EGPA Conference 2008, 3-5 September 2008 in Rotterdam (The Netherlands).

Site-uri web

- Agenția Națională a Funcționarilor Publici – Programe de perfecționare
<http://www.anfp.gov.ro/PaginaContinut.aspx?Id=118>
- European Computer Driving Licence Foundation
<http://www.ecdl.org.ro/>
- Primăria Municipiului Slobozia, Județul Ialomița
<http://www.sloboziail.ro/lexloc/hotarari/hcl2013/hcl0712013.html>

Cum să realizăm orașul inteligent?

Andreea Enciu

Introducere

Deși sună oarecum pompos, orașul inteligent poate fi elementul de care societatea noastră are nevoie. Modul în care privim acest „proiect” va influența gradul de implicare a cetățenilor, dar și rezultatul final. Cu cât suntem mai sceptici, cu atât nu vom putea schimba nimic din ceea ce ni se pare defectuos într-o comunitate.

În lucrarea de față, doresc să pun accentul pe următoarele elemente: educația IT pentru funcționari, e-government, sociologia urbană, economia orașelor, dar și elementele care se subordonează acestora. Pentru mine, o tânără de 21 de ani, orașul inteligent se bazează pe o bună organizare, un mediu prielnic atât pentru cetățeni, cât și pentru conducătorii societății, o dezvoltare atât la nivel politic, dar și educațional, și o relație cât mai strânsă între aceste două segmente.

După cum menționam anterior, orașul inteligent nu se poate baza doar pe un singur pilon. Spre exemplu, educația IT pentru funcționari nu se poate realiza fără a avea o economie care să sprijine astfel de programe și care să susțină evoluția cetățenilor. Astfel, putem observa cu ușurință că aceste domenii principale sunt conectate între ele și că toți acești patru piloni pot conduce la construirea orașului inteligent mult dorit.

În prima parte, care vizează educația IT pentru funcționari, voi explica ce înțeleg prin acest termen și ce scopuri are această ramură a orașului. A doua secțiune are la bază e-government și elementele care alcătuiesc această caracteristică de bază a proiectului. A treia secțiune se va axa pe sociologia urbană, iar ultima parte, pe economia orașelor. Prin această structură simplă doresc să mă fac cât mai bine înțeleasă și să evidențiez punctele forte ale unui astfel de oraș.

Așadar, fără alte cuvinte, un astfel de oraș se bazează, din punctul meu de vedere, pe elementele mai sus amintite. Odată explicate, sper ca ideea mea să fie mai repede înțeleasă și, de ce nu, să ofer modelul unui oraș inteligent perfect!

1. Educația IT pentru funcționari – mit sau adevăr?

Fără doar și poate, societățile din zilele noastre pun foarte mare accent pe o cât mai bună pregătire a angajaților, care să conducă la o eficiență sporită a firmelor și întreprinderilor în cadrul cărora aceștia profesează. În momentul de față, un individ care dorește să ocupe un loc de muncă cât mai bun (din toate punctele de vedere) va trebui să se pregătească personal, făcând anumite studii pe domeniile în care dorește să activeze.

Din perspectiva mea, în cadrul orașului inteligent, funcționarii se vor pregăti și forma prin intermediul unor programe speciale. Educația IT pentru această clasă va conduce automat către rezultate mult mai bune, ajutând la dezvoltarea economiei. Aceste programe vor veni în ajutorul funcționarilor care pot studia și pot progresa la nivel profesional, dar și în ajutorul angajatorului, deoarece va avea angajați mult mai capabili și mai eficienți la locul de muncă.

Însă toate aceste programe, care au ca rol instruirea funcționarilor, se vor realiza în mare parte din banii publici. De aici rezultă faptul că aceea comunitate ar trebui să aibă la bază o economie puternică, una care să fie capabilă să susțină toate aceste nevoi ale comunității. Chiar dacă aceste programe ar conduce la dezvoltarea ei, comunitatea ar trebui să se poată baza pe ea și în cazul unui eșec.

Dezavantajele unor astfel de programe pot porni de la premisa următoare. Odată cu evoluția și dezvoltarea într-un domeniu, vor veni și promovările, măririle de salariu și alte beneficii. În acest caz, vor exista foarte mulți funcționari, unii mai puțini buni decât alții, care ar lua parte la astfel de programe, doar pentru avantajul material și fără interesul de a se pregăti în domeniul respectiv. De aici putem observa că există riscul să se investească bani în oameni neinteresați de partea educațională a acestor programe și vor urmări propriul interes.

Trecând peste aceste dezavantaje, educația IT pentru funcționari are un rol central în cadrul orașului inteligent. Deoarece e-government-ul este un pilon de bază al orașului inteligent, educația IT va fi cea care-i va ajuta pe cetățeni să înțeleagă ce este benefic pentru comunitate, cum trebuie să ia deciziile și necesitatea implicării lor în viața politică.

„O administrație modernă și eficientă trebuie să se sprijine, fără îndoială, pe o resursă umană de calitate, pe un corp profesionist de funcționari publici, capabili să ridice nivelul de performanță instituțională și să satisfacă pe deplin interesele cetățenilor.”¹ După cum putem observa, scopul unei administrații moderne este de a fi eficientă și de a veni în ajutorul cetățenilor. Prin intermediul acestor programe propuse de orașul inteligent, acest scop ar fi mult mai ușor de atins, funcționarii publici devenind experți în domeniul în care profesează. Deși aceste programe pot părea un moft al societății, cheia succesului acestora este răbdarea. De ce spun acest lucru? Pentru că rezultatele nu vor fi unele imediate, va fi nevoie de timp și

¹ <http://www.anfp.gov.ro>, accesat în data de 12 noiembrie 2013.

investiții pentru ca aceste programe să demonstreze că sunt utile unei societăți care se îndreaptă spre modernizare.

În încheiere, vreau să accentuez ideea că orice comunitate (indiferent dacă este un oraș inteligent sau o societate din zilele noastre) are nevoie de oameni pregătiți în fiecare domeniu de activitate. Nu poți realiza lucruri mărețe cu persoane care nu au de-a face cu domeniul în care lucrează, sau care își urmăresc propriul interes. Pentru a lucra în administrația publică nu trebuie să fii o persoană egoistă și să pui binele comunității înaintea ta.

Sper că am fost destul de explicită și că punctul meu de vedere a fost bine înțeles. Nu consider că aceste programe sunt un mof pentru societate și că prin intermediul lor se aruncă banii comunității pe fereastră, ci sunt programe care încurajează avansarea în domeniile care au de-a face cel mai mult cu cetățenii.

2. Avem nevoie de e-government?

Tema dezbătută mai sus, în primul capitol, are foarte mare legătură cu ceea ce vom analiza în capitolul de față. E-government-ul, după cum vă puteți da seama, implică într-o oarecare măsură cetățenii în luarea deciziilor sau, mai bine spus, acest pilon își propune ca cetățenii să fie mult mai bine informați cu privire la viața politică a societății din care fac parte.

E-government înseamnă, de asemenea, eliminarea barierelor administrative birocratice și facilitarea accesului la informațiile și serviciile publice.² Într-un oraș inteligent, astfel de modalități care să implice cât mai mult cetățenii sunt mult mai mult decât benefice, sunt chiar necesare. În zilele noastre, faptul că cetățenii nu cunosc viața politică a societății din care fac parte (atât din dezinteres, cât și din lipsă de informații), a condus la multe divergențe în rândul acestora.

În primul rând, după cum am explicat și mai sus, educația IT are un rol central în toată structura orașului inteligent. Astfel, pentru a „experimenta” o astfel de „guvernare on-line”, trebuie să deții cunoștințe în domeniul IT, iar astfel accesul la informație va fi mult mai facilitat. Educația politică este baza unei comunități care se respectă.

Prin intermediul e-government-ului, cetățenii vor primi informații cu privire la deciziile care trebuie luate, la modul în care sunt conduși, vor fi tot timpul în temă cu noutățile care îi privesc și se pot implica mult mai ușor în viața politică, iar astfel, prin nivelul de implicare a oamenilor, se vor ilustra și schimbările în modul de trai al acestora. Nimeni nu cunoaște mai bine nevoile unor cetățeni, decât ei înșiși. Prin intermediul e-government-ului, toate problemele cotidiene vor fi scoase la lumină și se vor căuta soluții pentru ca totul să revină la normal. Cu cât indivizii sunt mai implicați și au habar de ceea ce se întâmplă în jurul lor, cu

² <http://www.e-guvernare.ro>, accesat în data de 13 noiembrie 2013

atât mai ușor vor fi produse schimbările de care au nevoie atât ei, cât și societatea ca întreg.

Așadar, consider că un oraș inteligent ar trebui să încurajeze cetățenii la astfel de implicare, pentru că, de multe ori, indivizii care trăiesc în interiorul comunității au soluțiile problemelor. Ei simt pe pielea lor ce înseamnă o politică sau o decizie prost aplicată, iar dacă aceștia sunt implicați, vor putea gestiona mult mai ușor și mai eficient problemele cotidiene.

Așadar, fără a sta prea mult pe gânduri, în viziunea mea, un oraș inteligent trebuie să includă în structura sa e-government, pentru o bună funcționare și cooperare între cetățeni!

3. Sociologia urbană...

...se numără, de asemenea, printre caracteristicile de bază ale unui oraș inteligent, pentru că, fără studiul vieții sociale, toate caracteristicile prezentate mai sus sunt imposibil de aplicat. Este esențial să cunoaștem societatea și mai ales viața socială a mediului în care trăim, mai ales în cazul în care dorim să-l conducem spre dezvoltare. Interacțiunile dintre indivizi spun multe cu privire la mediul în care aceștia au evoluat, iar sociologia urbană are ca scop evaluarea interacțiunilor dintre aceștia, mai ales în zonele metropolitane, cu o populație mare, dar și cu o viață socială pe măsură.

Bazele unui oraș inteligent pot fi puse în momentul în care ajungem la o cunoaștere a indivizilor care îl alcătuiesc, atunci când le cunoaștem problemele cu care se confruntă și nemulțumirile, modul în care aceștia reacționează la schimbări. Sunt multe elemente care trebuie analizate înainte de a începe instituirea și construirea unui oraș inteligent, iar, după cum știm, oamenii își schimbă părerile, opiniile și credințele de pe o zi pe alta. Atunci când studiem o comunitate, trebuie să ținem seama de caracteristicile de bază, de valorile lor esențiale, pentru a ajunge la rezultatul dorit.

Construirea unui oraș inteligent este dificilă, dar nu imposibilă. Dacă cetățenii sunt deschiși către schimbare și se pot adapta ușor oricărei situații, atunci putem spune că un prim pas a fost făcut. De asemenea, contează și gradul de implicare a acestora în procesul de realizare a acestui oraș.

Sociologia urbană este foarte complexă, având câteva caracteristici de bază precum: zonele rurale, familia, gospodăriile, clanurile, relațiile sociale și tipurile lor, caracteristici sociale, clase sociale, spațiul, comunitățile urbane, spațiul fizic, spațiul personal, spațiul extrapersonal, spațiul economic, populația, cultura, valorile etc.³ După cum puteți observa, toate aceste caracteristici au strânsă

³ <http://urbansociologylectures.blogspot.ro/2010/01/concepts-and-terminology-of-urban.html>, accesat în data de 14 noiembrie 2013

legătură cu interacțiunile dintre oameni, punându-se foarte mare accent pe modul în care aceștia socializează, dar și pe legăturile dintre ei.

Toată această arie vastă pe care o cuprinde sociologia urbană are ca scop doar un singur lucru, și anume, să studieze relația dintre indivizi și să analizeze modul în care aceștia interacționează. Așadar, reușita unui astfel de oraș depinde foarte mult de cei care locuiesc în el.

Pentru mine, spre exemplu, o categorie importantă în contituirea orașului inteligent o reprezintă tinerii. Inițiativa ar trebui să le aparțină, ei fiind viitorul unei țări, fiind tot timpul la curent cu ceea ce se întâmplă în viața cotidiană, deschiși spre noutate, adaptându-se ușor la toate cerințele societății. Tinerii sunt speranța oricărei societăți, indiferent de gradul ei de dezvoltare. Cu cât populația tânără este mai implicată, cu atât societatea va fi mai dezvoltată și mai adaptată la problemele pe care comunitățile le întâmpină în viața de zi cu zi.

Sociologia urbană reprezintă o ramură importantă a unui oraș inteligent. Fără un studiu al interacțiunilor dintre indivizi și fără a fi la curent cu problemele acestora, dar și ale societății, este imposibil de realizat o schimbare în bine a comunității. Cu cât studiem mai amănunțit relațiile dintre membrii comunității, cu atât știm mult mai bine ce schimbări să facem în interiorul comunității.

4. Oraș inteligent-economie inteligentă

Până în momentul de față, am discutat despre elementele tehnice ale unui oraș inteligent. Toate acestea pot fi puse în practică doar prin intermediul unei economii puternice, pe care un astfel de oraș s-ar baza.

Toate programele pentru funcționari, toate studiile aplicate pe populație vor fi realizate cu bani, care pot fi retrași din economia comunității. În primul rând, economia unei societăți, în general, este instrumentul prin care se pot realiza schimbările de care o societate are nevoie. În al doilea rând, pentru a ajunge la o economie puternică, este nevoie de implicarea cetățenilor și investiția acestora în mediul din care fac parte.

O comunitate puternică este reprezentată de membrii săi și de relațiile care stau la baza acesteia. Odată cu aceste caracteristici, va apărea o economie consolidată, puternică și inteligentă, demnă de un oraș inteligent. Cu toate acestea, accesul la partea economică ar trebui să fie restrâns și să se facă, mai ales, cu grijă. Odată risipiți banii publici, cu greu o societate și-ar reveni din criza în care ar intra.

Orașul inteligent trebuie să bifeze toate caracteristicile de mai sus, dar lucrul acesta se poate realiza doar prin intermediul unei economii puternice, care ar putea susține statul și în cazul unor evenimente neplăcute. Spre exemplu, în cazul în care punerea în aplicare a orașului inteligent eșuează, economia ar trebui să fie

capabilă să scoată societatea din impas, iar banii care s-au investit să nu reprezinte un impediment în reconstrucția societății.

Așadar, economia unei comunități care dorește să evolueze până la stadiul de creare a unui oraș inteligent, trebuie să fie stabilă înainte ca orașul inteligent să apară. Ceea ce este și mai important este modul în care banii publici sunt gestionați. Este esențial într-un astfel de oraș să investim în oameni și în formarea lor, pentru că doar așa putem construi societatea pe care ne-o dorim. Așa cum am menționat și mai sus, tinerii reprezintă categoria cea mai potrivită și cea mai adaptabilă la schimbări.

Toate programele și investițiile pe care orașul inteligent le presupune sunt susținute de o economie puternică. De aici rezultă că această ramură a societății trebuie să fie luată în serios și sprijinită prin implicarea indivizilor care trăiesc în interiorul acestor comunități.

5. Așadar și prin urmare...

...orașul inteligent nu este o misiune imposibilă! Depinde foarte mult de modul în care privim lucrurile și cât de implicați suntem în schimbare! Am pus accentul în lucrare pe câțiva termeni-cheie: implicare, tineri, dezvoltare. Toți acești termeni au o strânsă legătură, jucând un rol important în structura orașului inteligent.

Ca și mine, există tineri dornici de schimbare, care sunt conștienți că societatea poate mult mai mult de atât. Recomand tuturor să nu se mulțumească cu puțin, există oameni cu potențial în țara noastră care ar putea realiza nu numai un oraș inteligent, ci o ȚARĂ INTELIGENTĂ, care să-i încurajeze pe mai departe și care să dezvolte un mediu prielnic dezvoltării și evoluției!

Bibliografie

<http://ec.europa.eu/digital-agenda/life-and-work/public-services>
<http://www.w3.org/egov/>
<http://www.oecd.org/gov/public-innovation/>
<http://www.anfp.gov.ro>
<http://www.anfp.gov.ro>
<http://www.e-guvernare.ro>
<http://urbansociologylectures.blogspot.ro/2010/01/concepts-and-terminology-of-urban.htm>

European Computer Driving Licence – e-Skills pentru sectorul public în România

Irinuca Văduva

ECDL

Consiliul European al Societăților Informatiche Profesionale (CEPIS – Council of European Professional Informatics Societies), cea mai importantă asociație europeană de IT&C, a creat European Computer Driving Licence, un standard de certificare a abilităților de utilizare a computerului.

Astăzi, **permisul european de conducere a computerului (ECDL – European Computer Driving Licence)** este cel mai răspândit program de certificare a competențelor digitale **recunoscut la nivel internațional în 150 de țări** și numără până în prezent **13 milioane de persoane înregistrate în program.**

Permisul ECDL este folosit și recunoscut la nivel mondial de companii de renume, în administrație sau în instituții de învățământ de prestigiu, programul fiind cunoscut în afara Europei sub numele de International Computer Driving Licence ICDL.

ECDL în România

ECDL ROMANIA este operatorul național al licenței ECDL (European Computer Driving Licence) și activează de peste 10 ani în România, timp în care a dezvoltat o rețea națională de centre de testare acreditate ECDL, asigurând tuturor candidaților oportunitatea de a obține și de a-și certifica la un anumit nivel competențele digitale. În rețeaua de centre de testare acreditate ECDL se regăsesc instituții de învățământ (universități, licee, școli), centre de pregătire pentru administrație și centre de pregătire profesională din toate orașele mari ale țării.

Misiunea ECDL ROMANIA constă în îmbunătățirea nivelului de cunoștințe de bază privind tehnologia informației, de asigurare a unui nivel ridicat de competență în utilizarea calculatoarelor personale și de instituire a folosirii computerelor în conformitate cu standardele recomandate la nivelul Uniunii Europene.

Obiectivele ECDL Romania:

- să se asigure că toți cetățenii beneficiază de oportunitatea de a obține competențe digitale;
- scăderea numărului de persoane care nu au abilități de utilizare a computerului în mod eficient;
- integrarea competențelor ICT în politicile naționale pentru educație;
- promovarea programelor pentru competențe digitale și perfecționarea și modernizarea sistemului educațional din România;
- luarea de măsuri astfel încât grupurile marginalizate precum șomerii, bătrânii, persoanele cu dizabilități și cei aflați în zone izolate să participe și să se integreze în societatea informațională;
- dezvoltarea de politici care urmăresc îmbunătățirea și dezvoltarea aptitudinilor ICT, utilizând certificarea ca rezultat măsurabil a investiției în programe de aptitudini digitale.

ECDL adoptat de sectorul public din România

După un model a numeroase țări europene, standardul ECDL a fost ales pentru programele de pregătire ale administrației publice din România, prin HG nr. 1007/2001, în care, referitor la pregătirea funcționarilor publici ca utilizatori ai tehnologiei informaționale, se menționează următoarele:

„Cursurile de instruire și perfecționare vor urma modelul «Licenței Europene de Operare pe Computer» (ECDL), care a fost adoptat ca standard de guvernele mai multor țări. Ministerul Educației și Cercetării trebuie să recomande această abordare tuturor liceelor cu profil tehnic; ECDL a fost propus tuturor statelor membre ale UE ca certificat standard pentru calificarea de bază în utilizarea calculatorului. [...] Cursurile vor consta, în mare parte, în practica efectivă pe calculator și vor necesita structuri adecvate pe întregul teritoriu al țării. Centre cu laboratoare pentru instruirea și certificarea ECDL vor fi înființate în toate municipiile reședință de județ și în multe licee, ca și în câteva departamente universitare. În prima fază, în program vor fi implicați aproximativ 250.000 de angajați publici.”

HG nr. 1007/2001 a fost completată cu **Ordinul Ministrului Administrației Publice nr. 252/2003** pentru aprobarea Normelor Metodologice privind instruirea

și specializarea în domeniul informaticii a funcționarilor publici, care prevede folosirea standardului ECDL la nivelul instruirii primare.

Prin urmare, a fost implementată o strategie consistentă de reformă a administrației publice în România, iar ECDL a fost adoptat ca standard de dezvoltare a capacității instituționale din cadrul administrației publice centrale și locale.

Instruire și certificare ECDL finanțate prin intermediul fondurilor structurale

Pe lângă direcționarea sprijinului către grupurile care întâmpină dificultăți specifice în găsirea unui loc de muncă, precum femeile, tinerii, lucrătorii mai în vârstă, migranții și persoanele cu dizabilități, finanțările FSE sprijină, de asemenea, întreprinderile și lucrătorii în vederea adaptării la schimbare. Acest lucru este posibil prin susținerea inovației la locul de muncă, a învățării de-a lungul vieții și a mobilității lucrătorilor. ECDL este un program cu amplă accesare în cadrul finanțărilor nerambursabile europene din fonduri structurale, susținând atât informatizarea resursei umane, cât și a mediului de afaceri și a sectorului public pentru o societate cât mai coezivă și incluzivă.

Aderarea la programul de certificare ECDL și includerea acestuia ca indicator-cheie de performanță pentru funcționarii publici din România, în cadrul strategiei de reformă la nivelul administrației publice din perioada 2007-2013, a decurs din conștientizarea deficiențelor semnificative la nivelul competențelor digitale ale acestora.

Programe de certificare ECDL a administrației publice s-au derulat încă din perioada de preaderare și astfel angajați din diferite instituții publice locale, în special primării, consilii județene, dar și case de pensii, case de cultură, direcții sanitar-veterinare, unități sanitare etc. s-au certificat la standardul european de utilizare a computerului.

În 2009, Agenția Națională a Funcționarilor Publici a inițiat un proiect la nivel național, „Standarde Europene în utilizarea tehnologiei informației în administrația publică – program național de certificare a funcționarilor publici” cod SMIS 2773, care a urmărit dezvoltarea competențelor digitale ale funcționarilor publici din cadrul administrației publice centrale și locale. 12.000 de funcționari publici au fost incluși în program, ECDL fiind standardul de evaluare a competențelor ICT utilizat de Ministerul Administrației Publice din România.

Implementarea programului de instruire și testare ECDL a contribuit semnificativ la îmbunătățirea fluxului de lucru al funcționarilor publici, la finalul proiectului raportându-se o eficiență crescută în administrarea sarcinilor și scăderea timpului necesar în rezolvarea cerințelor de la locul de muncă. Încrederea în abilitățile proprii de utilizare a computerului a crescut: „Îmi aduc

aminte de un citat cu care începe manualul ECDL: „Știi să folosești calculatorul?”. În acest moment, pot să spun cu tărie că da, știu.” – Cosmin Sandu, absolvent ECDL în cadrul proiectului.

„Standarde Europene în utilizarea tehnologiei informației în administrația publică – program național de certificare a funcționarilor publici”

Context

Necesitatea unui proiect larg de dezvoltare și certificare a competențelor digitale pentru funcționarii publici a fost identificată în urma unei analize efectuate de Agenția Națională a Funcționarilor Publici (ANFP) la nivel național.

Astfel, proiectul și-a propus rezolvarea următoarelor probleme:

- pierderi de timp cauzate de operarea inefficientă a computerelor și de gradul scăzut de utilizare a aplicațiilor IT;
- niveluri scăzute de eficiență administrativă și productivitate din cauza slabei pregătiri în informatică a personalului angajat;
- slaba calitate și lipsa promptitudinii serviciilor oferite cetățeanului;
- inexistența unei baze de date unitare și integrate, la nivel național, care să conțină numărul de funcționari publici ce au fost certificați ECDL;
- costuri ridicate prin utilizarea cu preponderență a serviciilor telefonice în relația cu ANFP;
- slaba motivare a funcționarilor publici;
- consum mare de hârtie.

Ca urmare, Agenția Națională a Funcționarilor Publici a inițiat în 2008 proiectul „Standarde Europene în utilizarea tehnologiei informației în administrația publică – program național de certificare a funcționarilor publici”, cod SMIS 2773, care a urmărit sprijinirea măsurilor în vederea implementării reformei administrației publice. Proiectul a atras fonduri destinate dezvoltării unei administrații publice competente și profesionalizării funcției publice, în scopul furnizării de servicii publice de calitate pentru cetățean.

Contractul de finanțare dintre Ministerul Administrației și Internelor și Agenția Națională a Funcționarilor Publici a fost semnat în anul 2009 în data de 26 august.

Proiectul a avut drept scop dezvoltarea abilităților de operare PC, recunoscute la nivel internațional prin Permisul European de Conducere a Computerului (ECDL), a 12.000 de funcționari publici din cadrul administrației publice centrale și locale și îmbunătățirea comunicării/relaționării acestora cu ANFP.

Beneficiarii proiectului au fost 1.287 de instituții și autorități publice centrale și locale:

- 432 de primării de comune;
- 34 de instituții ale prefectului;
- 35 de consilii Județene;
- 151 de primării de orașe și municipii;
- 635 de instituții și autorități publice din cadrul administrației locale și centrale.

Grup-țintă

12.000 de funcționari publici din cadrul administrației publice centrale și locale:

Nivel	Categorie	Număr	Procent
gen	Bărbați	3902	33%
	Femei	8098	67%
vârsta	Vârsta 15-24	38	0,32%
	Vârsta 25-54	10962	91,35%
	Vârsta 55-64	1000	8,33%
studii	Studii superioare	11024	92%
	Studii postliceale	125	1%
	Studii medii	851	7%

Cei 12.000 de funcționari publici au fost instruiți și certificați ECDL Complet pe următoarele module ECDL:

- modulul 1 Conceptele de bază ale tehnologiei informației (IT);
- modulul 2 Utilizarea computerului și organizarea fișierelor;
- modulul 3 Procesare de text;
- modulul 4 Calculul tabelar ;
- modulul 5 Baze de date;
- modulul 6 Prezentări – Power Point;
- modulul 7 Informație și comunicare.

Proiectul și-a propus inițial un procent de certificare de 75% dintre participanți, însă în urma proiectului 97,77% dintre funcționarii publici implicați au obținut certificarea ECDL. Această rată de succes a demonstrat cât de adecvat a fost programul ECDL pentru segmentul vizat.

Indicatori

A fost aplicat, în cadrul fiecăreia dintre seriile de instruire, același tip de test practic, atât înainte, cât și după instruire, în vederea elaborării unei evaluări comparative între stadiul inițial și final:

- 12.000 de funcționari publici instruiți;
- 11.732 persoane certificate ECDL din care 11.266 certificări ECDL COMPLET obținute și 466 certificări ECDL START obținute;

- 7 module de formare;
- 302.523 zile de instruire.
- 167 trainerii;
- 6 serii de instruire;
- 816 grupe de cursanți formate;
- 154 de săli de curs;
- 12.000 de manuale de formare.

În cadrul proiectului s-a evaluat și impactul efectiv al instruirii și certificării prin programul ECDL.

Peste 400 de participanți au fost testați înainte și după sesiunile de training și testare ECDL pentru a se putea urmări evoluția competențelor de utilizare a computerului:

- timpul de prelucrare a informațiilor în format electronic a scăzut cu 62%, ceea ce denotă îmbunătățirea competențelor ITC pentru funcționarii publici, în special cu efecte asupra managementului timpului și a administrării resurselor pentru soluționarea sarcinilor ce implică lucrul cu computerul;
- performanța în lucrul cu calculatorul s-a îmbunătățit cu 92% în rândul participanților ce au fost evaluați, demonstrând creșterea competențelor digitale, dar și a gradului de încredere;
- eficiența, definită ca raport între performanță și timp, s-a îmbunătățit cu 89%;
- comunicarea dintre angajații instituțiilor participante în cadrul proiectului și cetățeni a fost considerată că s-a îmbunătățit de către 74% din personalul de conducere;
- colaborarea cu ANFP în activitatea de elaborare și transmitere a documentației specifice în urma parcurgerii cursurilor de instruire ECDL a fost apreciată în mare și foarte mare măsură că s-a îmbunătățit de 69% dintre personalul de conducere;
- reducerea costurilor administrative;
- capacitate de management îmbunătățită la nivelul instituțiilor și autorităților publice ai căror funcționari publici au beneficiat de instruire.

La finalizarea fazelor de instruire și testare ECDL, participanții au raportat beneficii concrete, precum mai puțin timp petrecut pentru crearea și administrarea documentelor, a foilor de calcul, bazelor de date sau prezentărilor. Obținerea unei certificări importante și recunoscută internațional a fost în mod clar un factor de impuls pentru motivarea și încrederea în sine a funcționarilor publici și s-a regăsit în gradul ridicat de comunicare dintre instituțiile publice și cetățeni.

Instruirea și testarea ECDL au contribuit semnificativ la fluxul de lucru al funcționarilor publici, raportându-se o eficiență crescută în administrarea sarcinilor și mai puțin timp necesar pentru sarcinile administrative. Funcționarii

publici au remarcat o dezvoltare a calității muncii datorită instruirii, testării și certificării ECDL.

Rezultatele proiectului

Prin implementarea proiectului s-a reușit:

- sprijinirea a 12.000 de funcționari publici în vederea însușirii noțiunilor și dezvoltării abilităților pentru a lucra cu aplicațiile informatice;
- continuarea activității de formare a personalului prin organizarea unor sesiuni de instruire adecvate necesităților identificate atât la nivel central, cât și local;
- dezvoltarea mecanismului de coordonare între ANFP și departamentele de resurse umane din instituțiile și autoritățile publice, prin creșterea abilităților de lucru cu computerul și a transmiterii de date și raportarea în format electronic;
- competențe certificate la nivel european – bază pentru evaluarea performanțelor;
- baza de date care conține date privind numărul de funcționari publici certificați ECDL;
- degrevarea instituțiilor ai căror funcționari au beneficiat de instruire și certificare de orice fel de responsabilități în ceea ce privește instruirea;
- proiectul a completat acțiunile derulate și a venit în sprijinul angajaților în vederea creșterii productivității, eficienței acestora și eficacității organizației.

Competențele obținute de funcționarii publici în urma programului de certificare ECDL au dezvoltat capacitatea acestora de a putea lucra cu maximă eficacitate. Datorită reducerii timpului petrecut cu generarea și administrarea documentelor a fost îmbunătățită eficiența în ansamblu a administrației publice din România, ceea ce a dus la o comunicare mult mai bună între cetățeni și instituțiile publice. Acest fapt a avut impact asupra resurselor și costurilor implicate din perspectiva administrației publice și a avut un efect pozitiv asupra timpului și resurselor consumate de companiile și cetățenii din România, de asemenea.

Autoritățile centrale, regionale și locale care se confruntă cu diverse situații din cauza lipsei competențelor digitale de bază în rândul angajaților ar putea lua ca exemplu acest tip de proiect.

Programele ECDL pot determina o persoană să devină complet competentă în lucrul cu computerul și pot fi adaptate la nevoile locale și regionale. Certificările recunoscute internațional dovedesc angajatorului faptul că funcționarii publici dețin aptitudinile necesare pentru a-și îndeplini sarcinile.

Autoritățile administrative și guvernamentale din România ar putea beneficia astfel de instruirea și certificarea ECDL pentru ceilalți funcționari publici care nu au putut fi selectați în cadrul acestui proiect.

Un astfel de proiect implementat cu succes cu cofinanțare din Fondul Social European ar putea fi replicat și în alte țări care urmăresc reforma sectoarelor din administrația publică. Mecanismele schimbării se constituie în primul rând din recunoașterea nivelului de competență digitală foarte slab în rândul funcționarilor publici și apoi din decizia de a declanșa o reformă a administrației publice concentrată în special pe gradul de eficiență a funcționarilor publici.

Certificările ECDL asigură o soluție pentru insuficiențele competențe ITC ale administrației publice. Instruirea funcționarilor publici și dezvoltarea competențelor ITC ale acestora au reprezentat premisele pentru succesul derulării reformei administrative angajate. Instruirea și certificarea funcționarilor publici au reprezentat primul pas în abordarea capitalului uman din administrația publică insuficient calificat și au fost esențiale în continuarea implementării reformei administrative.

Prin adoptarea programelor ECDL, Ministerul Administrației Publice din România a avut succes în continuarea reformelor administrative necesare la nivelul mai multor sectoare guvernamentale, cu o asigurare de înalta calitate încă de la debutul strategiei.

Certificarea ECDL a asigurat o evaluare foarte clară a investiției în instruirea funcționarilor publici și a funcționat ca un indicator al calității trainingului și de asemenea ca un factor de motivare a angajaților pentru a finaliza cu succes etapa de instruire.

Bibliografie

Website ECDL ROMANIA, <http://www.ecdl.ro/>

Website ANFP, <http://www.anfp.gov.ro/PaginaContinut.aspx?Id=327>

Secțiunea a IV-a

Dimensiunea urbană

Moderatori:

Conf. univ. dr. Dragoș Dincă, SNSPA, București

Asist. univ. dr. Cătălin Dumitrică, SNSPA, București

Augmentarea spațiului urban – percepție și interacțiune socială

dr. arh. Oana Andreea Căplescu

andreea.caplescu@uauim.ro

Asistent Universitar, Facultatea de Arhitectură

Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”

dr. arh. Cristina Enache

cristina.enache@uauim.ro

Conferențiar, Facultatea de Urbanism

Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”

Abstract. *Termenul de spațiu augmentat a fost inventat de Lev Manovich în 2002, definindu-l drept un „spațiu fizic peste care se suprapune un schimb dinamic de informație”. Augmentarea spațiilor se întâlnește acum la diverse scări (de la smartphones la fațadele media) și cu predilecție în mediul urban. Fie că avem de a face cu panouri publicitare de mari dimensiuni (integrate sau nu într-o clădire) sau cu mici experimente artistice, peisajul urban primește o infuzie cu media digitală, generând noi interacțiuni și producând noi tipuri de spații sociale.*

În această lucrare sunt discutate exemple notabile de augmentări în spațiul urban, punând în discuție efectele produse de aceste intervenții, dar și măsura în care aceste hibridizări ale spațiului pot îmbunătăți calitatea vieții și interacțiunea socială. Lucrarea își propune să arate marea varietate de abordări și modul în care augmentarea spațiilor poate răspunde la diverse probleme actuale de la formarea de identități și repere la aspecte de conștientizare a populației, de sustenabilitate, de socializare, reintegrare și de conservare a patrimoniului construit.

Cuvinte-cheie: noile media, spațiu augmentat, peisaj urban, fațade media, media arhitectură.

Media, arhitectura și spațiul public

Odată ce metodele de fabricare și diversele tehnologii de afișare au devenit accesibile, arhitectura digitală și experimentele ei încep să părăsească mediul virtual și prind consistență în spațiul fizic. Dacă anii '90 erau orientați către realitatea virtuală ca un loc în care utilizatorul era introdus (timp în care era de cele mai multe ori izolat și imobilizat în spațiul fizic), anii 2000 scot virtualul din cutie și îl inserează prin și peste fizic de cele mai multe ori în mod dinamic – spațiul devine augmentat. Rețelele *wireless* de telecomunicații și tehnologiile mobile fac posibilă desprinderea din fața calculatorului de birou și însoțirea utilizatorului în deplasările lui, estompând tot mai mult granița dintre fizic și virtual; trecerea dintre o lume și alta se face practic continuu, fără efort. *Smartphones*, tabletele și laptopurile, alături de rețelele mobile, ne ajută să avem internetul cu noi oriunde, transformând modul în care trăim spațiul, în care avem experiența locurilor prin care trecem și redefinind felul în care interacționăm.

În același timp, arhitectura și peisajul urban încep să se adapteze la noile tehnologii, acceptând noile media în și pe ele. Orașul a devenit un amestec de arhitectură și media, ecrane de tot felul se suprapun peste clădiri, prin spații publice sau private, în pavaje, în interioare, informația circulă constant și este afișată electronic într-o mulțime de feluri. Spațiul fizic devine augmentat, straturi de informație se așază peste aproape orice; orașul a primit o infuzie de media. Fațadele media reprezintă unul dintre produsele augmentării, fenomen care a luat amploare în ultimii ani, ele aparținând nu doar arhitecturii și urbanismului, dar și media digitale și, nu în ultimul rând, sferei sociale. Se găsesc în zona dintre artă, arhitectură, tehnologie, urbanism, social, media și cultura digitală. Construcțiile vechi se reinventează, ecranele media devin noul ornament arhitectural al secolului XXI.

„Nu este un lucru complet nou de a avea o abundență de informații în spațiul fizic (urban), acesta a fost de mult timp augmentat cu imagini, grafică și text. Ce este însă nou este rezultatul obținut din înlocuirea acestora cu mijloace de afișare electronică ce fac posibilă combinarea de imagini, grafică și text, rezultând imagini dinamice și posibilitatea de a schimba conținutul în mod constant”. (Manovich, 2006)

Integrarea tehnologiilor media în domeniul arhitecturii și urbanismului este un fenomen care începe să ia amploare. Dificultatea care apare se manifestă la nivelul necesității de regândire a metodelor moștenite de perioada pre-informațională și la nivelul integrării spațiale a noilor tehnologii. Dincolo de strategiile teoretice care intenționează o dezvoltare organică și controlabilă a orașului, apar manifestări ale noilor tehnologii în cadrul formeii urbane, rezultate ale nevoii de comunicare ale societății – cel mai bine exprimate la nivelul

spațiului public. Integrate arhitecturii, devin o componentă a culturii urbane, conferind identitate și particularitate spațiului urban.

Fațadele media pot fi considerate și un răspuns al arhitecturii la nevoia de continuă schimbare și adaptare. Clădirile se extind prin intermediul media. „Niciodată până acum nu a existat o interfață între lumea fizică și cea digitală, care să fie publică în asemenea măsură, încât să fie atractivă nu doar pentru utilizatorul individual (ca în cazul computerelor), dar și pentru grupuri întregi sau chiar pentru întreaga populație urbană și, în plus, să permită să i se răspundă, adică permite interacțiunea cu fațada și chiar să îi proiecteze conținutul.” (Tscherteu, 2010, 17).

Dacă în cazul televiziunii sau al cinematografului publicului i se cere acordarea atenției în mod aproape exclusiv, pe o perioadă determinată de timp oferind în același timp posibilitatea selectării programului dorit spre vizionare, lucrurile stau altfel în cazul fațadelor media (în special al celor cu instalație permanentă). Fațadele media temporare funcționează cu un scop precis (fie el eveniment sportiv sau muzical, festival, spectacol, expoziție etc.) și au de regulă un conținut bine structurat, asemănător programelor TV sau cinematografului. Problema conținutului este însă presantă în cazul fațadelor media permanente a căror prezență în spațiul public urban le face o parte integrantă a sferei sociale, oamenii intrând în contact cu ele în mod constant. Pentru acest tip de fațade transmiterea unui program obișnuit publicitar este inadecvată. Nu trebuie scăpat din vedere, atunci când se alcătuieste un conținut de media pentru o fațadă, caracterul de bază al acestor „ecrane” – dimensiunea lor; tocmai datorită mărimii lor, fațadele media au capacitatea de a înlesni noi experiențe în spațiul public, experiențe comune, moduri de socializare și asocierea acestor experiențe cu locații simbolice. Fațadele media sunt promotorii formării de noi spații urbane.

Aceste fațade transformă mediul static arhitectural într-un spațiu dinamic informațional. Construcțiile devin un organism viu, încep să interacționeze prin intermediul programului, devenind o prezență permanentă a peisajului urban, o parte integrantă a spațiului cotidian. Individul este mutat din fața ecranului unui computer personal în spațiul public, unde poate socializa, interacționa cu alte persoane fie direct, fie prin intermediul aplicației media.

Proiectele pe care le vom pune în discuție sunt exemple de abordări critice și experimentale care se depărtează de tipologia ecranelor urbane de mari rezoluții care abundă în spații publice dense precum Times Square din New York, Piccadilly Circus din Londra, sau altele asemănătoare din Tokyo, Singapore, Hong Kong, Shanghai etc. Aceste proiecte investighează relațiile dintre afișaj, arhitectură și spațiul public, chestionând aspecte tehnologice, estetice și de conținut media, oferind răspunsuri personalizate.

▪ **realities: united – SPOTS (2005-2007)**

Fondată în 2000 de frații Tim și Jan Edler, compania *realities:united* este un atelier de artă, arhitectură și tehnologie, care se folosește de noile media și tehnicile informaționale pentru a oferi servicii de consultanță, planificare și cercetare, dar și pentru a realiza proiecte pentru muzee, diverse companii sau alte firme de arhitectură. Un aspect important pentru *realities:united* este explorarea capacităților comunicative ale arhitecturii către exterior, dar și de a asigura calitatea trăirii spațiului interior pentru utilizator prin augmentarea și transformarea acestora cu ajutorul straturilor purtătoare de informație și conținut mediatic. O preocupare importantă a lor este investigarea ecranului, a afișajului, punând sub semnul întrebării și încercând să altereze fiecare dintre proprietățile acestuia pentru a-l putea întrebuința cu adevărat drept element arhitectural.



Foto 1: Instalatia SPOTS, © Bernd Hiepe/Bernd Hiepe Fotografie, prin amabilitatea *realities:united*. Sursa: www.realities-united.de (2005).

Proiectul realizat în Potsdamer Platz, Berlin, denumit *SPOTS*, reprezintă o instalație temporară (18 luni, începând cu noiembrie 2005), cu scopul de a atrage clienți pentru clădirea goală aflată într-una dintre cele mai exclusiviste locații din Berlin. Comanda a fost pentru realizarea celui mai mare afișaj media de artă în spațiul urban. Investiția a făcut parte din campania de marketing a HVB Imobiliare și conținutul media transmis a fost conceput majoritar artistic (șase zile din șapte) și doar în zilele de luni să conțină publicitate pentru asigurarea unei finanțări. Pentru realizarea acestei teme s-a dezvoltat un program curatorial prin care diverși artiști au fost invitați să folosească inedita platformă atât pentru

propriile opere, cât și pentru reinterpretarea alături de companii prestigioase a sloganurilor de marketing ale acestora.

Plecând de la tehnologia BIX, folosită pentru Graz Kunsthaus – lămpi fluorescente controlate individual –, echipa de la *realities:united* a conceput o rețea de pixeli cu dimensiuni mari (aproximativ 40 cm în diametru la 82 cm distanță) dispuși în grupuri asimetrice. Peste această rețea este așezat un strat semitransparent de folii diferite colorate, aplicate pe sticla fațadei-cortină pentru o difuzie mai bună a luminii și pentru a înlesni citirea imaginilor afișate. Ansamblul de pixeli luminoși și ecrane colorate semitransparente cu geometrii și amplasări diferite este prezent în spațiul urban pe tot parcursul zilei, fie că instalația este pornită sau nu. De altfel, una dintre cerințe a fost realizarea unei expresii adecvate și în timpul zilei, când aceasta nu este activă.

Proiectul a chestionat aspecte ale tratării muchiilor (limitelor ecranelor), ale tranziției de la afișaj la clădirea-suport, estetica elementelor vizibile din instalație, precum și calitățile de expresie ale imaginilor de joasă rezoluție. Poziția luată este una aparent anacronică față de valul de ecrane cu LED-uri care abundă până la sufocare cu rezoluții uriașe și o claritate a imaginii și culorilor ce concurează cu cinematograful.

Programul curatorial condus de Andreas Broeckmann a demonstrat puterea de expresie a unei astfel de instalații de mari dimensiuni și totuși de o simplitate neinvazivă și mare sensibilitate artistică. Merită menționată una dintre lucrări, *Sensor* de Nicolai Carsten, care, prin intermediul unui program de calculator, transforma informațiile colectate de diverși senzori amplasați în zonă (precum mișcarea și densitatea populației din piață, nivelul de zgomot, nivelul de lumină etc.) într-un afișaj luminos variabil, devenind o reprezentare abstractă a vieții din Potsdamer Platz; *Sensor* este o reprezentare grafică a pulsului zonei către care este orientat.

Succesul de care s-a bucurat SPOTS vine ca o confirmare a importanței adoptării unui limbaj arhitectural adecvat pentru astfel de proiecte în spații publice și implicarea arhitecților în dezvoltarea lor atât la nivel conceptual, cât și al realizării conținutului.

Lab[au] – Laborator pentru arhitectură și urbanism

Înființat în 1997 în Bruxelles de un grup de artiști printre care Manuel Abendroth, Jerome Decock și Els Vermang, studioul Lab[au] se orientează cu predilecție spre crearea de opere artistice, spectacole și scenografii audiovizuale pentru care își dezvoltă propriile programe și interfețe. Echipa interdisciplinară formată din arhitecți și artiști abordează aspecte legate de interfața dintre arhitectură și iluminatul controlat, dezvoltând algoritmi complecși pentru stabilirea interacțiunii dintre instalații și spațiul urban.

Susținând poziția unei relații strânse dintre arhitectură și tehnologie, Manuel Abendroth afirma că „[...] în societatea informațională, arhitectura trebuie să adreseze aspecte legate de dezvoltarea de software și hardware, precum și de managementul conținutului media ca o modalitate de integrare de noi forme de comunicare, procese informaționale și fluxuri de date în artefacte spațiale. Iar în viitor influența acestor aspecte în proiectarea de arhitectură nu poate decât să crească.” (http://lab-au.com/#/theory/article_algorithm-and-lig/)

chrono.tower și *Touch* – Dexia Tower, Bruxelles

Folosindu-se de lămpi RGB-LED, instalația putea ilumina individual fiecare dintre cele 4.200 de ferestre ale turnului. Atât *chrono.tower*, cât și *Touch* s-au folosit de aceste lămpi pentru programe diferite menite a transforma turnul de birouri într-o sculptură luminoasă urbană pe timpul nopții, bazându-se pe relația parametrică dintre lumina (naturală) și timp – în decurs de 24 de ore lumina apare, se intensifică până la apogeu și apoi se diminuează treptat până la dispariția completă și apoi ciclul se repetă.



Foto 2: Turnul Dexia și pavilionul cu interfața de control a afișajului, 2006, © LAb[au]. Sursa: lab-au.com (2006)

Chrono.tower s-a dorit o transpunere a acestei relații timp-lumină în culori (în loc de intensitate luminoasă) astfel: orele sunt luminate cu roșu, minutele, cu verde și secunde, cu albastru. Rezultatul este un proces prin care trei suprafețe colorate iluminează succesiv fațada, cu fiecare secundă care trece se luminează câte un rând de ferestre cu albastru, cu fiecare minut, unul în verde și cu fiecare oră, unul în roșu; cu trecerea timpului, culorile primare încep să se suprapună, generând suprafețe de culori secundare: galben, cyan și magenta. Suprapunerea continuă și turnul devine din ce în ce mai luminos, culminând cu miezul nopții, când este complet alb după care procesul este inversat. Lumina devine conținutul arhitecturii, devine înseși mediul.

În cazul *Touch*, obiectivul a fost îndepărtarea asocierii fațadelor media cu designul corporatist și

apropierea de artă urbană. Pentru aceasta s-a folosit o interfață specială (de tipul ecranelor senzitive – *touch screen*) într-un pavilion amplasat în piața din fața turnului. Fiecare punct de pe interfață era atribuit unei ferestre, toată suprafața de contact fiind de fapt întreaga fațadă desfășurată. Interfața detectează atingerea și poate interpreta gesturile pentru a defini puncte, linii, suprafețe și să le acorde valori pozitive sau negative în funcție de orientarea gestului (valoarea pozitivă înseamnă o mișcare de la stânga la dreapta sau de jos în sus și este atribuită unei iluminări cu alb, în timp ce valoarea negativă stinge lumina în acel punct) pe ecran și putând imprima mișcare elementelor definite. Totodată, oricine folosește interfața are în același timp și opțiuni de fotografiere a compoziției create și afișate pe clădire, fotografiile care pot fi trimise electronic sub formă de *e-card*. Înălțimea turnului este de 145 m și îl face vizibil în mare parte din oraș, iar o astfel de personalizare a prezenței sale nocturne influențează imaginea orașului proiectată pe cerul nopții.

Utilizarea tehnologiei și a internetului în cazul acestui proiect transformă experiența și modul de identificare cu și în spațiul public – definește arhitectura ca interfață.

Ag4 Mediatecture company ©

Cu sediul în Köln, *ag4* realizează de la începutul anilor '90 proiecte care îmbină arhitectura, media și designul, fiind implicați în toate fazele de realizare a fațadelor media, a instalațiilor și a sistemelor tehnice (de la concept, proiectare, execuție și dezvoltare tehnică). Tot ei sunt responsabili pentru formarea denumirii de *mediatectură* și a discursului legat de aceasta. O invenție importantă a companiei este realizarea în 2004 a primei fațade media transparente, idee pe care au urmărit-o de peste zece ani, dar pe care nu au putut-o concretiza decât odată cu avansarea și perfecționarea tehnologiei LED-urilor. Ag4© a dezvoltat de asemenea și un sistem generativ de afișaj pentru fațadele media, denumit *Interactive Media Pool Platform* sau pe scurt IMPP®.

Fațada media transparentă, Mediamesh® și Illumesh®

Realizată prima dată în 2004 pentru T-Mobile în Bonn, fațada media transparentă a fost alcătuită dintr-o plasă de oțel și baghete de aluminiu în care au fost inserate LED-uri, plasa fiind așezată peste fațada de sticlă. Spre deosebire de ecranele tipice dispuse pe fațade care acoperă clădirea până la estompă și care uneori devin dominante în detrimentul arhitecturii, fațada media transparentă de la ag4© are subtilitatea de a se contopi cu arhitectura. Un fenomen decisiv este dat de zonele negre din imagine, care sunt complet transparente datorită lipsei luminii și astfel arhitectura din spate devine vizibilă și trece în prim-plan. În mod similar, dacă spațiul din spatele imaginii are același grad de iluminare ca cel emis de LED-uri, acesta devine vizibil. Aceste efecte transformă sistemul într-o adevărată

mediatectură, unde clădirea și stratul de imagini devin țesute, lizibile simultan, generând o nouă estetică asemănătoare în mare măsură cu tehnica din *photoshop*, de așezare a straturilor cu transparențe diferite unele peste altele. Totodată, privirea din interior spre exterior este în mare parte neobstrucționată, aspect foarte important pentru calitatea spațiului și confortul celor care își desfășoară activitatea acolo.

Pornind de la experiența primei fațade media transparente, ag4© a început colaborarea cu GKD (*Gebrüder Kufferath Duren* – producător printre altele de plase din inox folosite atât pentru protecție solară, cât și pentru designul de fațade) și a dezvoltat un sistem de integrare a bucăților metalice cu secțiuni rotundă în plasa de inox, bucăți în care sunt amplasate LED-urile permițând în același timp înlocuirea lor cu ușurință; sistemul a primit denumirea de Mediamesh®. Folosirea acestui sistem a dus la câteva observații ale modului în care plasa de metal reflectă lumina emisă de LED-uri: reflecția se face pe distanțe mari, dar în același timp este puternic asimetrică, direcția verticală fiind cea purtătoare de reflexii, în timp ce reflexia orizontală lipsește aproape în totalitate. Speculând această particularitate, a fost dezvoltat Illumesh®, fiind, în mod evident, mai ieftin în comparație cu Mediamesh®, dar care însă nu poate fi aplicat decât pe suprafețe mari pentru a putea forma imagini lizibile, efectul formându-se pe înălțimi de minimum 15 m. Indiferent de sistemul adoptat, fațadele media transparente de la ag4© oferă o dinamică sensibilă a clădirilor pe care sunt întrebuințate, fiind o îngemănare aproape poetică dintre arhitectură și media, fiind *mediatectură*.

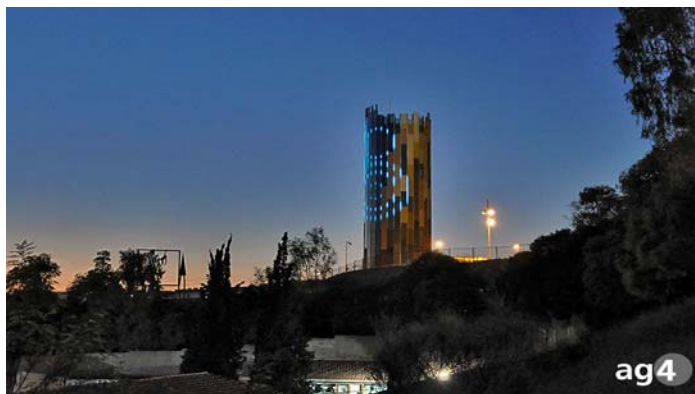


Foto 3: Balance Tower, 2009, © ag4 mediatecture company.

Sursa: www.medienfassade.com

Balance Tower – Barcelona

Unul dintre primele proiecte sustenabile de media arhitectură, turnul de apă aparținând unei noi stații de pompare a fost realizat cu scopul conștientizării populației la problemele de mediu și al consumului de energie. Dacă în mod

curent fațadele media sunt mari consumatoare de energie, abordarea acestui proiect a pornit de la a genera energie, astfel încât rezervorul de apă este îmbrăcat în panouri fotovoltaice și LED-uri monoculare acumulând energie în timpul zilei și folosind doar o mică parte din aceasta pentru afișajul simplu care funcționează de la asfințit până în zori; surplusul de energie este distribuit în rețeaua publică. Afișajul propriu-zis are o grafică simplă, inspirată din efectele picăturilor de apă. În 2010, ag4© a primit premiul iF *Communication Design Award* pentru Balance Tower.

La Vitrine Culturelle – Montreal

Realizată de *Moment Factory Company*, împreună cu diverși colaboratori pentru centrul de informare din Montreal, instalația s-a vrut un experiment urban inedit, având drept scop obținerea unei experiențe unice. Vitrina afișează un comportament diferit printr-o mare varietate de animații ce reacționează la prezența și mișcarea trecătorilor prin fața ei.

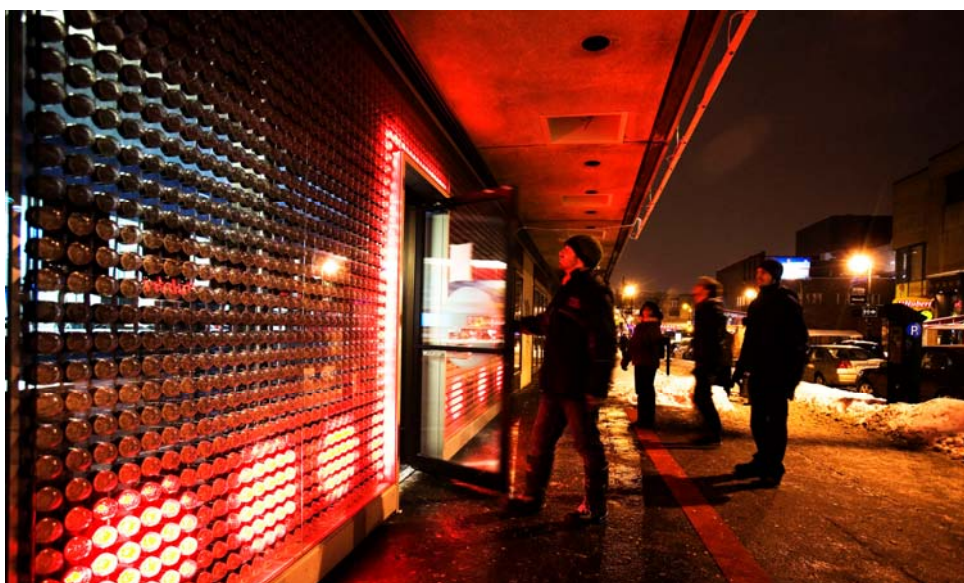


Foto 4: Fațada media interactivă – La Vitrine, Montreal, Canada, 2008, © Moment Factory.

Sursa: www.momentfactory.com(2008)

Jucăușă și ademenitoare, instalația invită la interacțiune și la vizitarea punctului de informare pentru a descoperi Montrealul. Gândită inițial pentru o perioadă scurtă de timp, instalația s-a bucurat de un real succes atât printre turiști, cât și printre rezidenți, devenind astfel permanentă. Afișajul este unul de dimensiuni reduse (23 metri pătrați) și este alcătuit din becuri cu LED-uri dispuse într-o rețea de mică rezoluție, fiind controlată de un calculator care primește

informații de la un număr de senzori de mișcare exteriori. Animația ce include text și o grafică abstractă (multicoloră) are o dinamică inspirată de la jocul mașinilor de *pinball*.

Blinkenlights – Berlin

În 2001 grupul CCC – *Chaos Computer Club* aniversa 20 de ani de la înființare și pentru celebrarea evenimentului au realizat instalația numită *Blinkenlights* (denumire inspirată de luminițele pâlpâitoare de la computerele vechi) în clădirea *Haus des Lehrers* (casa profesorilor) din Alexanderplatz, Berlin. Principiul instalației este de a transforma fiecare fereastră într-un pixel prin intermediul unor proiectoare controlate independent de un computer. Rezultă astfel imagini de joasă rezoluție (8 x 18 pixeli) cu un grad mare de abstractizare, dar cu un efect simbolic accentuat. Fațada devine astfel o interfață de comunicare și de joc pusă la dispoziția tuturor, utilizatorii putând interacționa atât prin intermediul telefonului mobil, cât și prin internet, trimițând imagini, animații, text sau jucând clasicul *PONG* cu calculatorul sau cu alți utilizatori. Notabil este modul în care instalația transferă puterea de decizie și control de la curatorul sau administratorul clădirii la practic oricine cu un telefon mobil sau acces la internet; acest transfer este caracteristic pentru Web 2.0 și ale sale rețele de socializare, în care utilizatorii generează conținutul media, dezvoltatorii oferind doar platforma/interfața pentru aceasta.

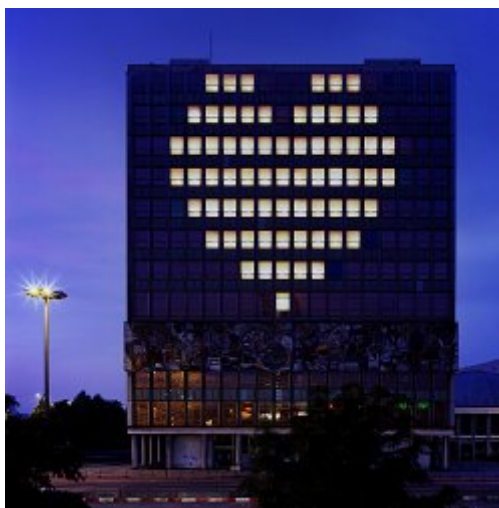


Foto 5: Instalația Blinkenlights, Berlin, Germania, 2001, © Dorit Günter, Nadja Hannaske.

Sursa: www.blinkenlights.net (2001)

Datorită afișajului de joasă rezoluție (144 pixeli), Blinkenlights a produs unele dintre imaginile devenite iconice pentru cultura digitală actuală, cât și pentru ceea ce reprezintă redefinirea interacțiunii sociale și comunicarea în spațiul arhitectural urban, fiind nu doar una dintre primele fațade media, dar și prima fațadă interactivă și cu conținut generat complet de utilizatori.

Efecte spațiale/sociale

Fără discuție, efectele aplicării tehnologiilor media în arhitectura fațadelor are un efect remarcabil asupra peisajului urban, cu implicații notabile în viața social-urbană și în comportamentul indivizilor. Mediatizarea din interiorul urbanului aduce cu sine o altă dimensiune a spațiului, dar și un alt mod de interacțiune, o interacțiune care aparține societății informației.

Lefebvre afirma că „*toate noțiunile și nivelurile spațiului sunt produse sociale. Fiecare mod de producere are o relație proprie cu spațiul și produce tipul lui unic de spațiu.*” (Lefebvre, 1974). El delimitează spațiul urban ca produs social complex definit de practicile spațiale pe care le cuprinde. În acest context, Lefebvre aduce în discuție spațiul diferențial (istoric delimitat urmând spațiului absolut, spațiului istoric sau relativ și spațiului abstract) – spațiu caracterizat de paradoxuri și contradicții – ce corespunde societății actuale – mobilității excesive, exploziei informaționale și comunicaționale care modifică însuși conceptul de spațiu.

Relația dintre individ, spațiu și peisaj capătă noi semnificații, în ideea în care peisajul urban are rolul de a prelua problemele apărute în cea mai mare parte în orașul contemporan – spațiile lipsite de identitate, de limite identificabile, cărora li se adaugă paradoxurile societății informației. Spațiul public urban este necesar a satisface nevoile individului de informare permanentă, de comunicare și accesibilitate (ca o consecință a mobilității), dar și de a deveni nod în cadrul peisajului urban care se va constitui ca rețea de locuri memorabile, identitare.

Tehnologiile media se suprapun într-o mare măsură peste această nevoie a societății contemporane de a produce propriul tip de spațiu, care să corespundă emoțional, afectiv, informațional. Ecranele media transformă spațiul urban în reper local, ancorat în contextul tehnologic global. Fie că vorbim despre spații care au deja valoare arhitectural-urbană, fie despre spații lipsite de atractivitate, arhitectura media aduce acel element de dinamicitate cerut de societatea contemporană pentru consumul de spațiu. Paradoxul este acela al comunicării și interacțiunii – în lumea informației, comunicarea chiar în spațiul fizic se produce prin intermediul aplicației și ecranului media.

Consumul de spațiu urban se întâmplă astfel prin aducerea ecranului computerului de acasă în spațiul public, urmărind și o conștientizare a societății în ceea ce privește orașul, peisajul, cadrul arhitectural și viața social-urbană.

Câteva dintre caracteristicile noului fenomen denumit media-arhitectură pot fi sintetizate astfel:

- **transformare** – Web 2.0 nu are efecte doar în modul în care folosim internetul, ci schimbă și modul în care interacționăm în spațiul urban prin hibridizare/augmentarea spațiului public;
- **custom made** – abordări variate, personalizate, în funcție de context și probleme locului (tehnologii de la lămpi la LED-uri, rezoluții de la 144 pixeli la peste 240.000, de la cele monocrome până la o profunzime a culorii de 16 biți etc.);
- **creativitate media** – reclamele sunt doar unul dintre conținuturile media ale fenomenului; forme de publicitate creativă ce ating latura culturală și artistică produc alte efecte;
- **tipuri de comportamente**: preprogramat complet (film), secvențe cu alternate după un algoritm (*random*) = preprogramat, dar nepredictibil, cu conținut reactiv la factori externi (parțial programat) și cu conținut realizat integral de utilizatori = le este pusă la dispoziție doar platforma = asemenea youtube/ instagram/ facebook/ soundcloud etc.

Concluzii

Dezvoltarea arhitecturii din ultimii ani dovedește o nevoie crescândă pentru complexitate. Nevoia de mișcare, de dinamizare și flexibilizare a spațiilor devine posibilă prin infuzia de media, clădirile se extind (virtual) cu ajutorul noilor media.

„În anii '60 Marshall McLuhan afirma că îmbrăcămintea și adăpostul nostru sunt forme extinse ale învelișului nostru (al pielii). De timpuriu, arhitectura a servit ca mijloc de a ne adapta la mediul natural. Arhitectura contemporană trebuie să funcționeze, în plus, și ca un mijloc de adaptare la mediul informațional. Trebuie să funcționeze în același timp ca o formă extinsă a învelișului nostru în relație cu natura, dar și în relație cu informația. Astăzi, arhitectura trebuie să fie o îmbrăcămintă de media.” afirma Toyo Ito într-un interviu pentru site-ul *designboom*. (http://www.designboom.com/eng/interview/ito_statement.html)

Integrarea tehnologiilor media în spațiul public, în obiectul de arhitectură, stabilește o relație între individ și mediul urban, armonizând nevoile utilizatorilor în materie de comunicare cu situl, punând în valoare identitatea locului. Este de fapt nașterea unui mediu urban adaptat universului puternic influențat de internet și de celelalte mijloace de comunicare.

Mai mult decât atât, tehnologiile media aplicate în cadrul urban-arhitectural încearcă o conștientizare a societății în vederea consumului de spațiu public. Într-o lume în care viața este o permanentă plimbare între mai multe ecrane – de computer, tv, smartphone –, aceste tehnologii propun o reîntoarcere către oraș, o

recunoaștere a valorilor urbane și arhitecturale într-un mod nou, informațional, adaptat noilor cerințe și tendințe ale individului care aparține acestei societăți în continuă transformare. Mediul static este remodelat, primește o nouă dimensiune – dinamică, evolutivă, interactivă – caracteristică și necesară într-o lume din ce în ce mai tehnologizată.

Suprapunerea conceptelor implicate, introduse în dialogul real-virtual specific tehnologiei informaționale care domină funcționarea lumii contemporane, determină caracteristicile necesare entităților urbane în această perioadă de tranziție – *competitivitatea* și *atractivitatea*. Imaginea urbană, susținută de fenomenul în care societatea își aproprie spațiul pe care-l locuiește, devine marca, brandul acesteia, iar continuitatea spațială devine o calitate esențială a peisajului urban, care trebuie înțeles, memorat, apropiat.

Bibliografie

- Abendroth M. – Algorithms and light – articol publicat pe http://lab-au.com/#/theory/article_algorithm-and-lig/ (accesat în martie 2010)
- ag4 mediatecture company – MEDIA FACADES – daab gmbh, Koln, Germania 2006
- Kronhagel C. (ed.)- MEDIATECTURE – The Design of Medially Augmented Spaces – Springer-Verlag, Vienna, p. 39, p. 45, 2010
- Lefebvre, Henri – La production de l'espace, ed. Anthropos, Paris, 1974
- Manovich L. – “The poetics of urban media surfaces”, Special Issue #4: Urban Screens: Discovering the potential of outdoor screens for urban society, 2006 <http://firstmonday.org/htbin/cgiwrap/bin/ojs/index.php/fm/issue/view/217> (accesat în februarie 2011)
- McCullough M – Digital Ground – Architecture, Pervasive Computing, and Environmental Knowing, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts 2005
- McQuire S. – THE MEDIA CITY, Media Architecture and Urban Space – SAGE Publications, Londra 2008
- McQuire S., Martin M., Niederer S. (editori) – URBAN SCREENS READER (INC READER #5), Institute of Network Cultures, Amsterdam 2009 (online pe <http://www.networkcultures.org>)
- Struppek M. – Urban Screens, The Potential of Screens for Urban Society <http://urbanscreens.org/2006/10/who-is-architect-of-this-media-facade.html> (accesat în februarie 2011)
- Tierney T. – Abstract Space: Beneath the Media Surface, Taylor & Francis, New York, 2007
- Tscherteu G. & Tomitsch M. – Media Architecture Biennale 2010 Exhibition Catalogue – Media Architecture Institute, Vienna, p. 17, 2010

Referințe proiecte

- realities:united – <http://www.realities-united.de/>
- SPOTS – <http://www.realities-united.de/#PROJECT,81,1>
- Lab[au] – <http://lab-au.com/>
- chrono:tower – <http://lab-au.com/#/projects/chrono-tower/>

touch – <http://lab-au.com/#/projects/touch/>

ag4 mediatecture company – <http://www.ag4.de/>

fațada media transparentă T-mobile – <http://www.ag4.de/index.php?id=58>

Mediamesh – <http://www.ag4.de/index.php?id=383>

Illumesh – <http://www.ag4.de/index.php?id=384>

Balance Tower – <http://www.medienfassade.com/index.php?id=133&L=1>

La Vitrine – http://www.momentfactory.com/en/project/street/La_Vitrine/_/_/

Blinkenlights – <http://blinkenlights.net/blinkenlights>

Fondurile europene, oportunitatea dezvoltării durabile și inteligente a mediului urban

Lilian Onescu
Daniela Florescu

Abstract: *Secolul XXI, caracterizat prin ample modificări tehnologice, a determinat schimbarea balanței în favoarea mediului urban. Astăzi, aproximativ 75% din populația Europei locuiește în zonele urbane, iar începând cu 2020, se preconizează că proporția va fi de 80%. Drept urmare, dezvoltarea orașelor pe orizontală, dar mai ales pe verticală, devine o problemă acută, regăsită tot mai des pe prima pagină a agendei politice, întrucât această extindere va conduce la reconturarea peisajelor și la creșterea presiunii asupra ecosistemelor zonelor limitrofe în următoarele decenii, ceea ce în final se va reflecta într-o calitate scăzută a vieții. Prezenta lucrare își propune să evidențieze oportunitățile create de Uniunea Europeană prin intermediul instrumentelor structurale în favoarea unei dezvoltări durabile și inteligente a sistemelor urbane.*

Cuvinte-cheie: cercetare, dezvoltare durabilă, inovare, instrumente structurale, programe operaționale.

Deși orașele sunt recunoscute drept motoarele progresului socioeconomic, care stau la baza inovațiilor noastre culturale, educaționale, intelectuale și tehnologice, totuși consumul crescut de resurse, cantitățile tot mai mari de ape uzate și de emanații de gaze cu efect de seră, alături de poluarea fonică, deseori depășind limitele legale sau limitele de siguranță umană recomandate (într-un studiu al Organizației Mondiale a Sănătății realizat în 2010, se arăta că anual, ca urmare a poluării aerului, se înregistrează 100.000 decese)¹, constituie un iminent obstacol în calea unei dezvoltări durabile a mediului urban.

Tot în acest sens, într-un raport al Agenției Europene de Mediu **privind extinderea urbană**², se arăta că mai mult de un sfert din teritoriul Uniunii Europene a fost afectat în mod direct de utilizarea terenurilor urbane, mai exact între 1990 și 2000 o suprafață de cinci ori mai mare decât cea a Londrei Mari (Greater London) a fost dedicată extinderii urbane. Extinderea a avut loc pe foste terenuri agricole, prin scoaterea acestora din circuitul agricol în vederea creării infrastructurii necesare, a gospodăriilor de apă, a depozitării deșeurilor sau evacuării de ape menajere; ceea ce a condus la diminuarea producției alimentare și a diversității biologice, precum și la distrugerea ecosistemelor create împotriva inundațiilor.

Pentru perioada de programare 2014-2020, Uniunea Europeană are în vedere anihilarea tuturor acestor efecte negative astfel încât, prin intermediul unei abordări integrate, succesul în materie de dezvoltare urbană, cu toate provocările inerente cu care se confruntă în prezent orașele europene, să poată fi atins.

1. Dezvoltarea integrată a orașelor europene în perioada de programare 2014-2020

Una dintre prioritățile politicii de dezvoltare urbană durabilă a Uniunii Europene pentru perioada următoare de programare o constituie sprijinirea orașelor mari întrucât acestea reprezintă pe de o parte centre de polarizare pentru orașele și comunele învecinate; iar pe de altă parte, prin statutul lor de nuclee ale economiei inteligente (prin valorificarea inovației și a cercetării aplicate), o legătură permanentă cu mediul academico-științific din celelalte universități europene.

În ultima perioadă, în România, dacă orașele cu nivel ridicat de dezvoltare reprezintă într-adevăr poli de atracție pentru orașele și comunele din vecinătate, având o influență directă în dezvoltarea economică și socială a zonei, orașele mici și mijlocii se confruntă cu dificultăți în procesul de dezvoltare durabilă, datorită în special procesului de restructurare economică după 1989, care a afectat în special orașele monoindustriale.

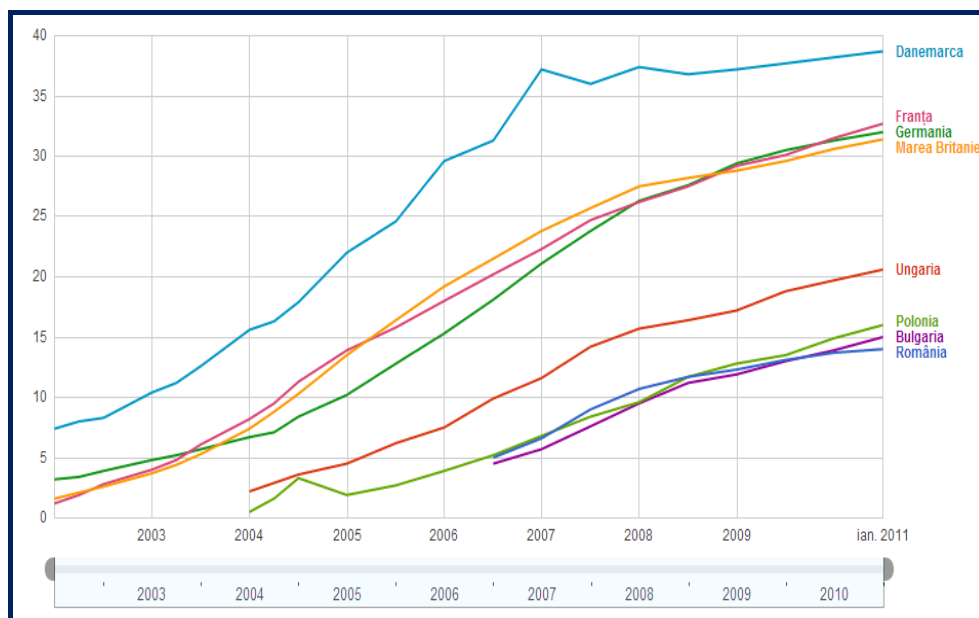
¹ The World Health Organization report – World Health Statistics 2010: http://www.who.int/whosis/whostat/EN_WHS10_Full.pdf

² EEA Report Urban sprawl in Europe, No. 10/2006: http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10

Drept urmare, procesul de coeziune teritorială în perioada de programare 2014-2020 se va axa pe regenerarea urbană a orașelor mici și mijlocii, cu precădere a celor monoindustriale, pe susținerea zonelor și a cartierelor mai sărace, prin creșteri inclusive, pe promovarea orașelor verzi, susținerea transportului urban sustenabil, dezvoltarea iluminatului public, eficiența energetică a clădirilor și amenajarea spațiilor pentru agrement. Toate acestea având la bază o dezvoltare inteligentă a economiei, prin stimularea inovației și a cercetării aplicate în special în orașele mari și a centrelor universitare.

Între obiectivele specifice vizate de politica de coeziune a Uniunii Europene, coroborate cu strategiile de dezvoltare durabilă și inteligentă ale mediului urban vizate de autoritățile din România, regăsim:

- promovarea dezvoltării orașelor mari ca poli de atracție pentru zonele învecinate și motoare ale creșterii economice inteligente;
- susținerea dezvoltării policentrice și echilibrate a teritoriului în vederea realizării coeziunii teritoriale și implicit a competitivității teritoriale;
- reconfigurarea orașelor mici și mijlocii, cu precădere a celor monoindustriale, prin dezvoltarea de soluții de dezvoltare urbană integrată și incluziune socială;
- promovarea orașelor verzi, a transportului urban sustenabil și a eficienței energetice a clădirilor și iluminatului public;
- reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri rutiere în vederea asigurării unui transport cât mai eficient;
- modernizarea sau construirea, acolo unde este cazul, a centurilor ocolitoare în vecinătatea orașelor, în vederea fluidizării transportului rutier;
- extinderea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii tehnico-edilitare în perspectiva dezvoltării durabile și administrării cât mai eficiente a teritoriului;
- dezvoltarea infrastructurii de comunicații, în special pentru accesul populației la conexiuni în bandă largă, în vederea eficientizării transferului de date și informații și implicit facilitarea accesului la serviciile de e-Learning, e-Educație, e-guvernare, e-Mediu, e-Sănătate. Rapoartele arată că România ocupă ultimul loc în Uniunea Europeană în ceea ce privește rata de pătrundere a conexiunilor de mare viteză (figura 1);
- dezvoltarea infrastructurii de sănătate. Pentru cele mai multe unități sanitare sunt necesare lucrări de reabilitare a clădirilor, precum și lucrări de înnoire a echipamentelor existente și de achiziționare de noi echipamente medicale performante și utile derulării activităților specifice;
- continuarea demersurilor privind dezvoltarea infrastructurii sociale. Cu toate că acest sector a cunoscut o dezvoltare relativ ridicată în perioada de programare 2007-2013, încă sunt necesare alocări financiare pentru extinderea, reabilitarea, amenajarea, modernizarea și echiparea infrastructurii de servicii sociale;

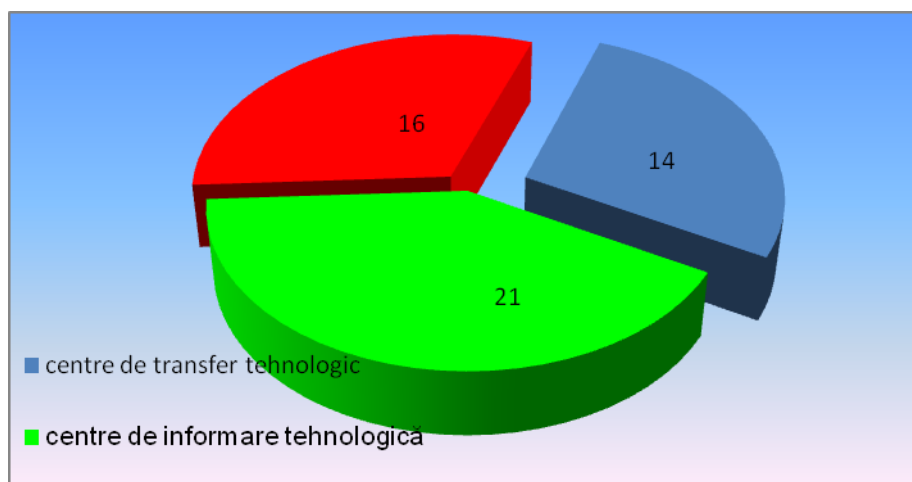


Sursa: Prelucrare proprie pe baza datelor furnizate de Eurostat.
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/competitiveness/index_en.htm

Figura 1. Evoluția ratei de pătrundere a conexiunilor de bandă largă în țările membre ale Uniunii Europene, în perioada 2002-2011

- modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de învățământ, în special a componentei cercetare-dezvoltare-inovare, prin reabilitarea, amenajarea, extinderea și modernizarea acesteia;
- implementarea unei infrastructuri adecvate de transfer tehnologic între mediul de cercetare și mediul de afaceri și susținerea procesului de dezvoltare a inovării. Întrucât dezvoltarea sectorului cercetare-dezvoltare-inovare reprezintă unul dintre factorii care pot potența competitivitatea, se impune întărirea legăturii dintre mediul de cercetare și cel de afaceri în perspectiva dezvoltării economiei bazate pe cunoaștere, în prezent aceasta fiind aproape inexistentă. Rețeaua de inovare și transfer tehnologic (ReNITT) numără numai 51 de entități, dintre care 45 sunt acreditate, la care se adaugă patru parcuri științifice și tehnologice autorizate, situate în toate regiunile de dezvoltare, în centre care dispun de capacitate de cercetare și de absorbție a rezultatelor; (figura 2)

Uniunea Europeană militează pentru ideea potrivit căreia statele membre trebuie să identifice specializările cognitive cele mai adecvate pentru potențialul lor de inovare, în baza atuurilor și capacităților lor. Totodată, principalul obiectiv al investițiilor va reflecta nivelul de dezvoltare, dacă regiunile cele mai dezvoltate pe plan tehnologic se vor concentra pe menținerea acestui avans, în timp ce regiunile periferice vor încerca să recupereze decalajul și să se angajeze pe calea excelenței.



Sursa: Prelucrare proprie pe baza datelor furnizate de Autoritatea Națională pentru Cercetare Științifică: <http://www.ancs.gov.ro/>.

Figura 2. *Rețeaua de inovare și transfer tehnologic (ReNITT)*

Pentru perioada 2014-2020, nu se mai aplică o strategie de sus în jos, ci se pune accent pe procesul de descoperire antreprenorială, care implică întreprinderile-cheie, centrele de cercetare și universitățile într-un proces de colaborare pentru a identifica cele mai promițătoare zone de specializare dintr-un stat membru sau dintr-o regiune, precum și dezavantajele care împiedică inovarea în acele teritorii.

2. Surse de finanțare nerambursabilă pentru o dezvoltare inteligentă a orașelor în perioada 2014-2020

În vederea atingerii tuturor acestor obiective, Uniunea Europeană a creat instrumente structurale menite să vină în sprijinul centrelor urbane, investițiile teritoriale integrate (ITI) reprezentând noul mod de punere în aplicare, ce oferă un pachet de finanțare provenind de la mai multe axe prioritare ale unuia sau ale mai multor programe de intervenții multidimensionale și intersectoriale. ITI este

instrumentul ideal pentru susținerea acțiunilor integrate în zonele urbane, întrucât acesta oferă posibilitatea combinării finanțării în funcție de diferite obiective tematice, inclusiv combinarea finanțării provenind de la acele axe prioritare și programe operaționale sprijinite din FEDR, FSE și fondul de coeziune³.

Orice zonă geografică care are caracteristici teritoriale specifice poate face obiectul unui instrument ITI, de la anumite cartiere urbane cu multiple condiții defavorabile, până la nivel urban, metropolitan, urban-rural, subregional sau interregional. De asemenea, un instrument ITI poate determina realizarea de acțiuni integrate în unități geografice independente, având caracteristici similare în cadrul unei regiuni (de exemplu, o rețea de orașe de dimensiuni mici sau medii).

Pentru perioada 2014-2020, Uniunea Europeană consideră a fi oportună coordonarea investițiilor în jurul unor zone de dezvoltare identificate la nivel regional cum ar fi diferitele categorii de „poli” sau centre urbane finanțate prin actualul Program Operațional Regional, orașele monoindustriale sau zonele periferice:

- *dezvoltare urbană durabilă* – un procent de minimum 5% din resursele FEDR alocate se va concentra pe dezvoltarea de strategii care să răspundă provocărilor economice, de mediu, de context și sociale, axate pe anumite orașe și localități și puse în aplicare prin intermediul instrumentului de investiții teritoriale integrate (ITI);
- *investiții teritoriale integrate (integrated territorial investments)* – care să utilizeze resursele alocate pentru mai multe axe prioritare ale programelor operaționale în vederea dezvoltării urbane durabile și dezvoltarea de strategii integrate care să aibă ca obiectiv alte zone definite;
- *dezvoltare locală* plasată sub responsabilitatea comunității, abordare de jos în sus în zone geografice limitate, cu grupuri locale de acțiune similare inițiativelor leader/urban.

Pe lângă acestea, în scopul încurajării soluțiilor noi și inovatoare în materie de dezvoltare urbană durabilă, FEDR poate sprijini, la inițiativa Comisiei, acțiuni inovatoare în limita unui plafon de 0,2% din contribuția totală a FEDR. Acțiunile inovatoare în mediul urban vor consta în proiecte urbane pilot, proiecte demonstrative și studii aferente de interes european.

Aceste orientări strategice sunt însoțite de obligația României de a investi în cercetare 2% din PIB, 1% din surse publice și 1% din sectorul privat.

³ Articolul 99 din propunerea de regulament de stabilire a unor dispoziții comune privind fondurile CSC 2014-2020.

3. Stadiul implementării proiectelor cu finanțare nerambursabilă destinate dezvoltării sustenabile a orașelor în perioada de programare 2007-2013

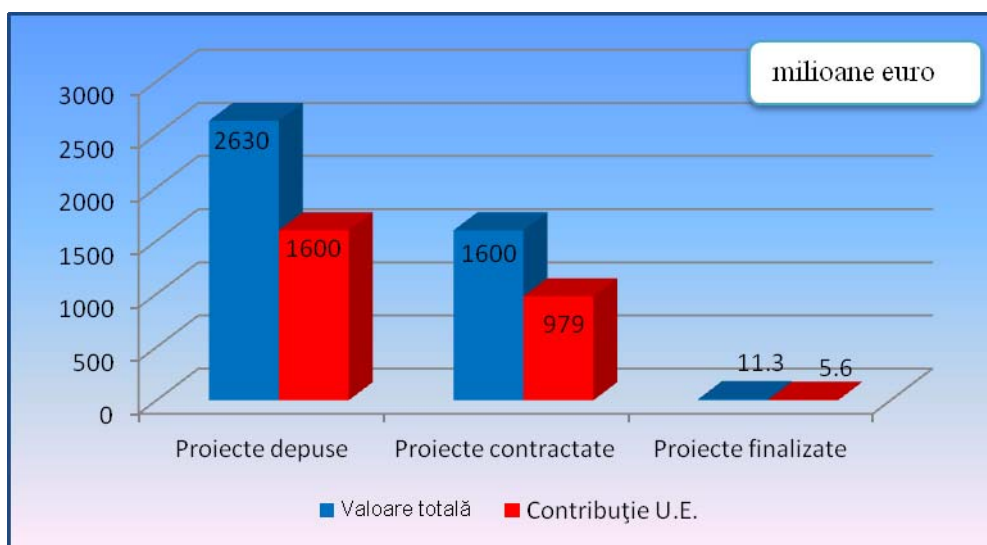
Pentru perioada de programare 2007-2013 Uniunea Europeană, prin politica de coeziune, a pus la dispoziția autorităților publice locale, agenților economici, ONG-urilor, instituțiilor de învățământ și centrelor de cercetare o serie de instrumente structurale în vederea atingerii obiectivelor sale.

Drept urmare, proiectele de investiții destinate dezvoltării orașelor, demarate și implementate în actuala perioadă de programare, care au vizat o creștere armonioasă a laturilor economice, sociale și de mediu, au beneficiat de finanțare nerambursabilă în cadrul mai multor programe operaționale. Între acestea ponderea cea mai mare au avut-o:

a) Programul Operațional Regional

Domeniul major de intervenție 1.1: Planuri integrate de dezvoltare urbană

- proiecte depuse – 635, cu un grad de depunere de 143%;
- proiecte contractate – 415, cu un grad de contractare de 88%;
- proiecte finalizate – 17, ceea ce reprezintă 0,5% din alocarea FEDR.



Sursa: Prelucrare proprie pe baza datelor furnizate de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice.

Figura 3. Stadiul implementării proiectelor în cadrul Domeniului major de intervenție 1.1: Planuri integrate de dezvoltare urbană

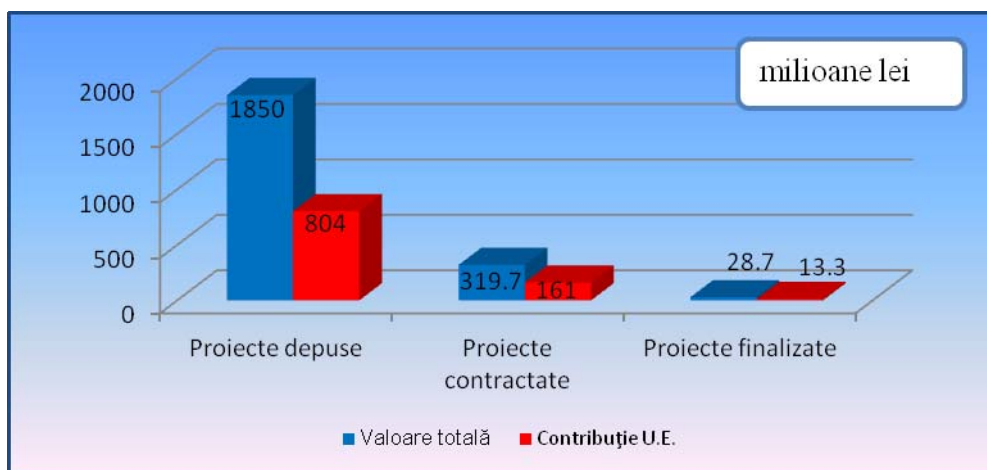
Prin finalizarea celor 17 proiecte, s-au obținut următoarele rezultate:

- achiziționarea și montarea a 12 sisteme de monitorizare video a zonelor cu infracționalitate ridicată în orașele: Roman, Botoșani, Huși, Suceava, Filiași, Râmnicu Vâlcea, Băilești, Sânnicolau Mare, Lipova, Petroșani, Petrila și Hunedoara;
- trei parcuri și zone de agrement reamenajate/reabilitate în municipiile Slatina, Arad și Timișoara;
- reabilitarea sistemului de iluminat public în municipiul Suceava;
- reabilitarea unui cămin pentru persoane vârstnice în municipiul Alba Iulia;
- peste 700.000 de beneficiari ai implementării celor 17 proiecte mai sus menționate.

Axa prioritară 4: Sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri regional și local

Domeniul major de intervenție 4.1: Dezvoltarea durabilă a structurilor de sprijinire a afacerilor de importanță regională și locală

- *proiecte depuse* – 279 cu un grad de depunere de 326%;
- *proiecte contractate* – 68, cu un grad de contractare de 65%;
- *proiecte finalizate* – 8, ceea ce reprezintă 5,4% din alocarea FEDR.



Sursa: Prelucrare proprie pe baza datelor furnizate de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice.

Figura 4. Stadiul implementării proiectelor în cadrul Domeniului major de intervenție 4.1: Dezvoltarea durabilă a structurilor de sprijinire a afacerilor

Prin finalizarea celor opt proiecte s-au obținut următoarele rezultate:

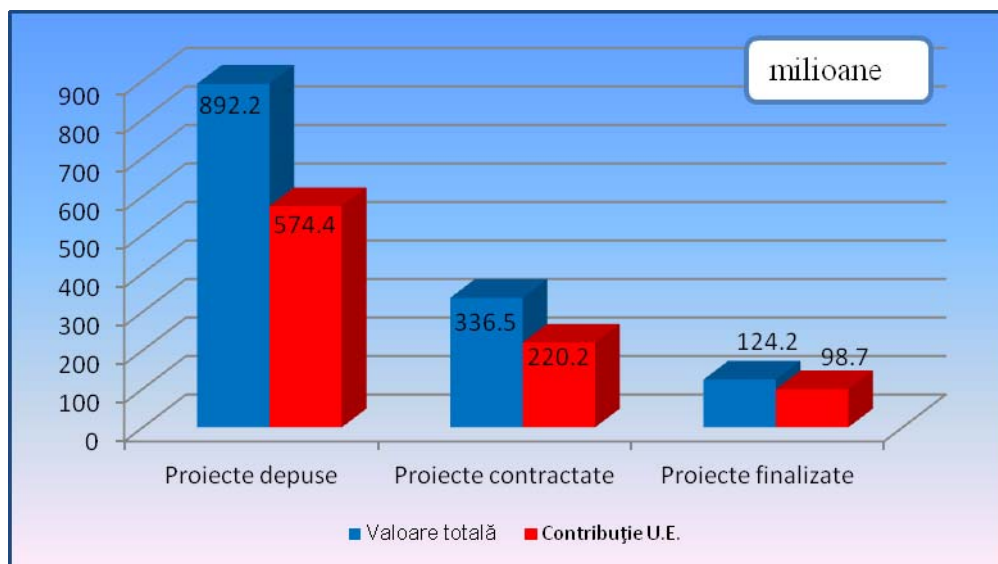
- opt structuri de sprijinire a afacerilor realizate/extinse;
- 386 de locuri de muncă create în structurile de sprijinire a afacerilor, dintre care aproximativ 44% pentru femei și 56% pentru bărbați.

Domeniul major de intervenție 4.2: Reabilitarea siturilor industriale poluate și neutilizate și pregătirea pentru noi activități

- *proiecte depuse* – 9, în valoare totală de 70,9 milioane euro, din care contribuția comunitară solicitată era de 36,3 milioane euro (grad de depunere de 133%);
- *proiecte contractate* – 6, în valoare totală de 60,4 milioane euro, din care contribuția comunitară a fost de 31,0 milioane euro (grad de contractare de 114%).

Domeniul major de intervenție 4.3: Sprijinirea dezvoltării microîntreprinderilor

- *proiecte depuse* – 4.451, cu un grad de depunere de 251%;
- *proiecte contractate* – 1.674, cu un grad de contractare de 96%;
- *proiecte finalizate* – 865, ceea ce reprezintă 43,2% din alocarea FEDR.



Sursa: Prelucrare proprie pe baza datelor furnizate de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice.

Figura 5. Stadiul implementării proiectelor în cadrul Domeniului major de intervenție 4.3: Sprijinirea dezvoltării microîntreprinderilor

Prin finalizarea celor de 865 proiecte s-au obținut următoarele rezultate:

- sprijinirea financiară a 865 de microîntreprinderi;
- 3.855 locuri de muncă create în microîntreprinderile sprijinite financiar, dintre care aproximativ 40% pentru femei și 60% pentru bărbați.

Analizate prin prisma structurii agenților economici, cele mai multe proiecte finalizate aparțin domeniilor: *industria prelucrătoare, sănătate și asistență socială și construcții*, care împreună concentrează 65% din numărul de proiecte finalizate, 67% din numărul total de locuri de muncă create și 71% din contribuția comunitară plătită.

Raportând valoarea fondurilor comunitare plătite pentru toate cele 865 de proiecte finalizate la numărul total de locuri de muncă create prin acestea, se obține o *valoare medie de 25.600 de euro fonduri comunitare pentru un loc de muncă creat*, cu un ecart de variație la nivel regional cuprins între 20-30.000 euro.

b) Programului Operațional Sectorial Creșterea Competitivității Economice

În prezent, din totalul fondurilor structurale alocate României, 13,7% sunt destinate cercetării, inovării și spiritului antreprenorial, comparativ cu o pondere globală de 25% la nivelul UE. O mare parte a fondurilor structurale pentru domeniul cercetare-dezvoltare-inovare au fost concentrate pe programe pentru dezvoltarea infrastructurii și resurselor umane, iar ca realizări semnificative sunt de menționat:

- sistemul integrat pentru implementarea serviciilor GEANT în rețeaua RoEduNet;
- sistemul GRID pentru cercetarea din fizică și domenii conexe;
- accesul electronic la literatura științifică de cercetare, timp de trei ani, la publicații și baze de date științifice din lume.

Pentru dezvoltarea capacității de cercetare a întreprinderilor, în vederea creșterii nivelului de inovare și a competitivității pe piață, precum și crearea de noi locuri de muncă în activitatea de cercetare-dezvoltare, au fost făcute investiții precum cele de la:

- Măgurele – instalație pentru fizica radiației UV-VIS-IR-X (Optoelectronica 2001 SA);
- Otopeni – Centrul est-european de cercetare aplicativă integrată (MB Telecom);
- Sibiu – Centrul de cercetare-dezvoltare „Polipharma Industries”.

De asemenea, prin intermediul Programului Operațional Sectorial Creșterea Competitivității Economice – Axa 2 – **Cercetare, dezvoltare tehnologică și inovare pentru competitivitate**, au primit sprijin peste

600 de operatori economici implicați în programe și proiecte realizate în parteneriat cu universități și institute de cercetare.

Exemplele pot continua cu cele accesate în cadrul Programului Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane, în cadrul căruia au fost implementate proiecte pentru formare profesională continuă sau incluziune socială; sau în cadrul Programului Operațional Dezvoltarea Capacității Administrative, în cadrul căruia s-au finanțat investiții având drept scop dezvoltarea capacității instituționale și a eficienței administrațiilor publice, la nivel național, regional sau local, în vederea îmbunătățirii calității și eficienței furnizării serviciilor publice și a unei dezvoltări sustenabile a sistemului urban.

Concluzii

Diversele dimensiuni ale vieții urbane – economică, socială, culturală și de mediu – sunt strâns legate între ele, iar succesul în materie de dezvoltare urbană poate fi atins numai prin intermediul unei abordări integrate. Trebuie combinate măsuri privind renovarea fizică a zonelor urbane, cu măsuri care promovează educația, dezvoltarea economică, incluziunea socială și protecția mediului. În plus, dezvoltarea unor parteneriate puternice între cetățenii de la nivel local, societatea civilă, economia locală și diversele niveluri de guvernare reprezintă o cerință obligatorie.

Un accent crescut va trebui pus pe dezvoltarea „orașelor verzi”, prin amenajarea de spații verzi, dezvoltarea iluminatului public din surse regenerabile de energie, modernizarea transportului urban pe baza folosirii biocarburanților cu emisii reduse de gaze cu efect de seră etc. De asemenea, pentru perioada de programare următoare se va acorda o atenție sporită eficienței energetice a clădirilor, în actuala perioadă proiectele de acest tip fiind în stadiul de pilot.

Nu în ultimul rând, obiectivul 2% PIB investiții în sectorul cercetare-dezvoltare, pentru anul 2020, este foarte ambițios și va fi dificil de atins, având în vedere atât angajamentul bugetar actual, cât și nivelul scăzut al finanțării cercetării de către mediul privat. Acest obiectiv ar putea fi atins numai în cazul unui context de consolidare fiscală inteligentă și al prioritizării științei și tehnologiei ca pondere în bugetul general consolidat.

Bibliografie

Florescu Daniela, *Analysis of public investments made in innovation research and development in Romania, Sibiu*, Editura Universității Lucian Blaga, 2013), 731-737

Onescu Lilian, *Fondurile europene – un plus de valoare adus culturii românești*, București, Institutul Național de Cultură, 2013

Onescu Lilian și Florescu Daniela, *Finanțarea proiectelor europene*, București, Editura Economică, 2013

<http://www.ancs.ro>

<http://amposcce.minind.ro/>

http://ec.europa.eu/enterprise/policies/innovation/regional-innovation/index_en.htm

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources.htm

<http://www.insse.ro>

<http://www.oecd.org/statistics/>

<http://uefiscdi.gov.ro>

Practici de locuire și tipuri de segregare rezidențială în comunitățile de romi din periferiile urbane românești

Lect. univ. dr. Andra Jacob Larionescu
Facultatea de Arhitectură „Spiru Haret”,
cercetător asociat laboratoire PAVE. ENSAP, Bordeaux, France

Studiul prezintă diferite cazuri de segregare rezidențială în comunități de romi situate la periferia orașelor Dorohoi, Piatra Neamț, Roman (cercetări de teren realizate la începutul anului 2006), Râșnov, Avrig și Răcari (cercetări de teren realizate în toamna anului 2013), urmărind în același timp să evidențieze anumite modele și practici de locuire specifice populației din aceste zone. Într-adevăr, morfologia locuinței reflectă practicile sociale și de locuire ce caracterizează un anumit grup, putând fi privită ca o obiectivare a modului de viață al acestuia, a tradițiilor, obiceiurilor și valorilor sale. Mai mult, interacțiunea familie-locuință nu se derulează doar într-un sens, ci în ambele sensuri: nu numai că locuința este un produs al familiei care o construiește sau amenajează, dar locuința însăși influențează pe locuitorii ei, fiind strâns legată de statutul educațional și ocupațional al acestora. De aceea, a impune un plan al locuințelor fără o bază în practicile de locuire ale beneficiarilor este sortită eșecului, dovadă pavilioanele proiectate de celebrul arhitect Le Corbusier la Pessac.

Lucrarea este alcătuită din trei secțiuni. Prima trasează cadrul teoretic și de analiză a practicilor de locuire și a segregării rezidențiale, proprii acestui grup etnic, în timp ce a doua include mai multe cercetări de teren în comunități de romi din orașele menționate mai sus. A treia secțiune cuprinde concluzii și recomandări utile în construirea intervențiilor care vizează îmbunătățirea condițiilor de locuit pentru populația de etnie romă.

1. Introducere

Locuința, pentru majoritatea oamenilor, este cel mai mare și cel mai costisitor obiect privat prin care indivizii pot să-și afirme identitatea. Este folosită pentru a afișa înaintea altora cine este persoana, cărei clase sociale îi aparține, ce stil de viață și ce gusturi are, cu alte cuvinte, pentru a-i ajuta pe ceilalți să situeze potențialii indivizi în cadrul structurii sociale. (Duncan, 1985:135)

Locuința este strâns legată de statutul educațional și ocupațional al persoanei, ea este un instrument de diferențiere care ne informează despre poziția socială și habitus-urile proprietarilor (Segalen și Le Wita, 1993). Extinzând aceste observații la nivelul cartierului, constatăm că acestea vorbesc, asemenea unor „texte”, despre structura populației și problemele sociale pe care le circumscriu, după cum observa și Lefebvre: „Orașul este trasarea pe teren a raporturilor sociale”. Prin urmare, abordarea spațiului locuit ar trebui făcută ținând cont de raporturile care se stabilesc între spațiu și „diferitele entități sociale (familie, rudenie, clasă, grupuri, organizații, genuri)” (Segaud 2007:51), ca și între acesta și domeniile variate ale realității sociale precum sfera valorilor sociale, sfera economică, politică, simbolică, religioasă etc., deoarece „spațiul oferă socialului resurse și îi impune constrângeri” (Charmes, 2007:142).

În acest sens, studiul de față se situează la intersecția a două discipline: sociologie și arhitectură, îmbinând analiza sociologică a locuirii comunităților rome cu expresia arhitecturală și materială a acesteia. Cercetarea explorează astfel relația locuință socială-locatar, în raport cu modelele comportamentale și stilurile de viață specifice grupurilor de romi analizate, încercând în același timp să traseze principalele tipuri de segregare rezidențială întâlnite în mediul urban la populația de etnie romă. Pe baza acestei analize, vom încerca să găsim soluții utile pentru amplasarea, proiectarea și amenajarea locuințelor destinate comunităților de romi, în strânsă legătură cu specificul lor cultural. Într-adevăr, în cazul romilor căldărari din Paris, Williams (1982) observă că, deși au fost obligați să părăsească taberele de corturi în care trăiau și au fost dispersați printre neromi, aceștia tot nu s-au integrat, ci și-au menținut practicile de locuire, stilul de viață și activitățile economice. Odată ajunși proprietari ai noilor locuințe individuale (în care au ales să locuiască pentru a evita relocarea în ansamblurile de locuințe colective, printre neromi), ei au desființat pereții de compartimentare pentru a obține o cameră mare, multifuncțională (bucătărie, sufragerie, cameră de zi etc.), destinat familiei lărgite. În plus, asigurau fiecărui fiu proaspăt căsătorit un spațiu destinat noului cuplu: o anexă existentă transformată în dormitor, o extindere (fără autorizație) a

casei inițiale sau chiar o remorcă parcată în curte¹. În acest fel, „căldărarii recrează pattern-ul spațial altădată găsit în cort” (Williams, 1982:331), când, cu fiecare cuplu care se întemeia, ei instalau un nou cort². În ceea ce privește populația de etnie romă din România, Zamfir și Zamfir (1993: 34), constată că „locuința nu a reprezentat pentru modul de viață tradițional al romilor o valoare specială”, în majoritatea cazurilor întâlnite pe teren locuințele fiind neîngrijite, neexistând o preocupare specială pentru amenajarea interiorului sau aspectul exterior al acestora. Lipsa de interes este evidentă, indiferent de statutul locuinței: construită, cumpărată sau închiriată.

Conform recensământului din 2011, populația de etnie romă reprezintă 3% din populația stabilă a României. O mare parte din romii din mediul urban (66%) locuiesc în zonele periferice ale orașelor (BIR, 2007). Mai mult, majoritatea comunităților de romi cu probleme foarte mari sunt amplasate la marginea localităților, atât în rural, cât și în urban (Sandu, 2005). Studiul realizat în cadrul BIR (2007) indică faptul că 74% dintre romii din urban locuiau într-o casă la curte. În 46% dintre cazuri, acestea erau construite dintre zidărie (piatră, cărămidă, bca) și în 44% dintre cazuri, din paianță sau chirpici. În 73% dintre cazuri, locuințele aveau closet în curte, iar în 7% dintre cazuri nu aveau deloc closet. În 41% dintre cazuri locuitorii aduceau apă dintr-o fântână sau cișmea publică. În plus, 75% din locuințele romilor din urban erau încălzite cu sobe (BIR, 2007). În zonele periferice din mediul urban (în 62% dintre cazuri) starea drumurilor era foarte proastă, proastă sau drumurile lipseau cu desăvârșire. (BIR, 2007)

Pe de altă parte, în urbanul românesc, segregarea rezidențială a romilor constituie o problemă deoarece împiedică integrarea socială a acestora și accesul lor la utilități publice și servicii educaționale de calitate. Într-adevăr, 63% din romii din mediul urban au cel mult opt clase absolvite, în timp ce 13% nu au nicio formă de școlarizare³. În plus, izolarea geografică a acestora are consecințe negative asupra accesului la serviciile de transport public, de sănătate și culturale⁴. Sondajul PROROMI (Sandu, 2005) a evidențiat un număr de aproximativ 120 de comunități de romi cu probleme foarte mari, legate de venituri, accesibilitate și infrastructură. Gospodăriile de romi din cadrul acestor comunități au un număr mai mare de membri și un nivel scăzut de școlarizare, prezentând valori și stiluri de viață de tip tradiționalist (Sandu, 2005). Prin urmare, nu este de mirare faptul că densitatea locuirii este mai ridicată în cazul familiilor rome. Acest fapt, alături de alți factori

¹ Locuințele astfel reconfigurate nu mai puteau fi însă vândute neromilor, deoarece nu corespundeau stilului lor de viață, de aceea căldărarii din Paris erau nevoiți să-și caute cumpărătorii printre familiile de romi.

² De altfel, Williams subliniază că „în dialectul căldărar, *tsera* (cort) încă înseamnă cuplu”. (Williams, 1982:331)

³ Prelucrare secundară a datelor din recensământului populației și al locuințelor, 2011.

⁴ <http://www.errc.org/>, accesat pe 27 nov. 2013.

precum situația materială precară, exploatarea prin muncă a copiilor de către adulți, obiceiuri și stiluri de viață diferite (cum ar fi, mai ales în cadrul comunităților tradiționale, căsătoriile între minori) de cele ale populației majoritare, toate contribuie la diminuarea performanțelor școlare în cazul elevilor romi, putând conduce la absenteism și chiar abandon școlar: „... copiii rămân prinși în două lumi diferite: cea a școlii, unde sunt educați într-un anumit sens, și cea a realității cotidiene căreia îi aparțin, caracterizată de coduri sociale și seturi de valori diferite.” (Fleck și Rughinis, 2008:146)

2. Tipuri de segregare rezidențială în comunitățile de romi din periferiile urbane românești

În urbanul românesc, segregarea rezidențială a populației de etnie romă îmbracă două forme, și anume:

- segregare rezidențială neintenționată – așezări formate spontan ca urmare a condițiilor sociale și economice și a unor factori de natură etnică și culturală;
- segregare rezidențială intenționată, rezultată din acțiuni și politici publice dezvoltate de autoritățile locale.

2.1. Exemple de segregarea rezidențială neintenționată

2.1.1. Râșnov, județul Brașov

La recensământul din 2011⁵, în orașul Râșnov au fost înregistrați 268 de romi (din 15.022 de locuitori) și 26 de vorbitori de romani. Cu toate acestea, se apreciază că numărul real al romilor din localitate este mai mare (în jur de 1.000 de persoane). Capitalul uman extrem de scăzut se reflectă și în principale surse de venit ale gospodăriilor de romi din Râșnov: alocații pentru copii și ajutor social. Un angajat al primăriei afirmă însă că aceștia refuză să muncească mai mult de jumătate de oră pe zi, deși s-ar fi putut angaja la serviciul de salubritate din Brașov.

În Râșnov, 85% dintre gospodăriile au baie în locuință și 93,4% dispun de alimentare cu apă în locuință. Cu toate acestea, romii din localitate, grupați la periferia orașului, în zona șoselei Predeal, în zona numită „țigănie”, trăiesc în condiții precare⁶, anumite locuințe fiind lipsite de condiții minime de igienă (fără apă în gospodărie sau closet). Nu există un PUZ pentru această zonă. Locuințele de la șosea beneficiază de acces la rețeaua de apă a orașului (dar nu și de rețea publică de canalizare) și sunt conectate la rețeaua de energie electrică. Romii care au construit adăposturi sau case pe terenul primăriei se alimentează cu apă de la

⁵ <http://www.recensamantromania.ro/rezultate-2/>, accesat pe 21 noiembrie 2013.

⁶ Nu există un proiect de locuințe sociale în Râșnov, deși cereri ar fi, inclusiv de la români.

cișmeaua stradală. Furnizorul de energie electrică refuză să extindă rețeaua în această zonă pentru a evita bransarea abuzivă a anumitor gospodării de romi. Pe de altă parte, romii care nu au acte de proprietate asupra terenului se află în imposibilitatea de a încheia un contract cu furnizorul de energie electrică. Romii au locuit aici încă din perioada regimului comunist, dar nu erau atât de numeroși. Comunitatea a ajuns la dimensiunea actuală atât prin creșterea natalității, cât și prin căsătoriile încheiate, concubinaj de fapt, majoritatea bărbaților venind aici din alte localități. De curând (în noiembrie 2013), primăria a pietruit drumurile din zona șoselei Predeal, dar au primit reclamații că piatra era furată înainte de a fi așezată, pentru ca apoi să fie vândută. Au avut probleme și cu colectarea gratuită a deșeurilor menajere din zona de locuire precară, recipienții furnizați de primărie în acest scop fiind utilizați la colectarea (cu plata serviciilor) deșeurilor din întreaga zonă.



Case realizate din materiale recuperate



Intrarea în țigănie



Locuință construită de o organizație religioasă pentru o familie de romi. Mama era însă nemulțumită de faptul că locuința nu este finisată și nu beneficiază de utilități

2.1.2. Avrig, județul Sibiu

La recensământul din 2011⁷, în orașul Avrig au fost înregistrați 180 de romi (din 12.815 locuitori) și 93 de vorbitori de romani. Din date neoficiale, procentul de romi s-ar ridica la 10% (peste 1.200 de romi). Aceștia au un nivel scăzut de educație⁸ și se inserează greu pe piața muncii. Romii locuiau în Avrig înainte de 1989, dar o parte au venit după căderea regimului comunist. Romii sunt grupați în special pe străzile Badea Cârțan, Râului și Unirii. În Avrig o mare parte din gospodării (77,6%) au baie și dispun de alimentare cu apă în locuință (83,2%). Cu toate acestea, locuințele romilor săraci nu sunt racordate la rețeaua de apă a orașului. Într-adevăr, multe locuințe au fost construite ilegal, prin urmare, nu pot avea acces la utilitățile publice. La capătul străzii Râului, la marginea orașului, este amplasată casa mamei lui Nicolae Romulus Mailat, autorul crimei din Italia, din 2007. În octombrie 2013, mama acestuia, împreună cu cele două fiice ale ei, se pregătea să emigreze în Franța, de aceea cele două fete (elevs în clasa a VII-a și a VIII-a) au fost retrase de la școală, urmând să continue studiile în țara de destinație. Numele fetelor fusese schimbat din Mailat în Tincu, după numele mamei. Este poate o modalitate de a scăpa de stigmatul unui nume asociat cu crima din Italia.



⁷ <http://www.recensamantromania.ro/rezultate-2/>, accesat pe 21 noiembrie 2013.

⁸ STRATEGIA DE DEZVOLTARE DURABILĂ A ORAȘULUI AVRIG 2008-2013, http://primaria-avrig.ro/wp-content/uploads/2012/02/strategia_de_dezvoltarea_avrig.pdf, accesat la 5 decembrie 2013.

2.1.3. Răcari, județul Dâmbovița

În 2004, comuna Răcari⁹ a fost declarată oraș. La recensământul realizat în 2011¹⁰, au fost înregistrați 292 de romi (din 6.930 de locuitori) și 146 de vorbitori de romani. Romii locuiesc mai ales în satul Mavrodin, astăzi parte a orașului Răcari. Satul Mavrodin este situat la periferia orașului, fiind despărțit de acesta de o linie de cale ferată. Cei mai mulți romi desfășoară munci ziliere sau activități ocazionale, ori se ocupă cu vânzarea florilor. Romii s-au grupat în satul Mavrodin înainte de 1989. Inițial, în sat locuiau câteva familii de romi. Treptat, s-au stabilit aici rude ale acestora datorită localizării favorabile: mai aproape de București, în proximitatea pădurii și a haltei de cale ferată Ghergani. Romii au cumpărat pământ și case în sat, deci așezarea nu are un statut juridic incert precum în cazurile prezentate anterior. Cu toate acestea, am întâlnit și locuințe improvizate, amplasate la marginea satului sau pe terenuri aparținând unor persoane fizice.



⁹ <http://ro.wikipedia.org/wiki/Racari>, accesat la 30 noiembrie 2013.

¹⁰ <http://www.recensamantromania.ro/rezultate-2/>, accesat la 21 noiembrie 2013.

2.2. Exemple de segregare rezidențială intenționată

2.2.1. Dorohoi, județul Botoșani

La recensământul din 2011¹¹, în municipiul Dorohoi, se înregistrau 375 de romi (din totalul de 24.309 locuitori) și 107 vorbitori de romani. În Dorohoi, din cele 83 de locuințe aparținând domeniului public, 40 au fost destinate comunității rome. Acestea din urmă au fost construite de primăria municipiului Dorohoi¹² prin intermediul programului PHARE 2002 „Strategia națională de îmbunătățire a situației romilor” (patru locuințe) și cu fonduri de la Secretariatul General al Guvernului (36 de locuințe). Cele patru locuințe construite prin programul PHARE sunt compuse fiecare din două apartamente, beneficiind de încălzire centrală și utilități publice, fiind racordate la rețeaua de apă, de gaz și de electricitate. Locuințele au fost amplasate în cartierul Drochia, în apropierea satului Broscăuți și a stației de epurare a apei menajere ce constituie o sursă de disconfort (în special vară). Deși apreciate pentru suprafața locuibilă de care dispun și facilitățile pe care le oferă (precum baie și bucătărie în locuință), noile case nu au contribuit la ridicarea stigmatului ce caracterizează acest grup etnic, din contră, ele sunt numite „grajduri” de localnici, din cauza datorită aspectului exterior (construite pe parter, în regim înșiruit) și, probabil, a amplasamentului specific, la marginea orașului: „...că așa se numesc astea [casele], îs vagoane, grajduri mai bine spus..., unde la grajduri, la Broscăuți? Așa spune toată lumea din oraș, așa spune, ...odată ce îi una lângă alta...”.



Locuințe sociale înșiruite, Dorohoi

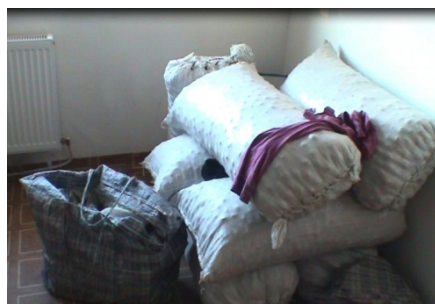
¹¹ <http://www.recensamantromania.ro/rezultate-2/>, accesat la 21 noiembrie 2013.

¹² <http://www.primariadorohoi.ro/images/media/dezvoltarelocala/slocala.pdf>, accesat pe

Romii din cartierul Drochia trăiesc din comerțul cu nuci: „... în fiecare casă de altfel, o cameră este plină până în pod cu saci de nuci”, observă un jurnalist¹³. Ei sparg nucile acasă și miezul îl vând la piață. Cât despre cojile nucilor, le schimbă pe lapte sau cartofi (un fel de troc) deoarece sunt folosite de localnici drept combustibil solid: „decât să mergem la furat mai bine, uită așa, muncim”, afirmă una dintre persoanele intervievate, de etnie romă.



La curățat de nuci. O activitate la care participă întreaga familie



Saci cu nuci depozitați în cameră

Anumiți locatari romi obișnuiesc să aprindă focul în drum sau lângă casă, deoarece, așa cum ne explică o româncă din comunitate, „...sunt mulți cari li e frică să umble cu butelia. Pun cărămizi și dedesubt pun bucăți de lemne, cartoane, plastic, știu eu ce mai pun ei”. Când locuia împreună cu ei în centrul orașului, romii aprindeau focul în curte, afumându-i rufele. Această practică este continuată și în noul cartier. Astfel, pentru ca să se poată spăla, o femeie încălzea apa afară, într-un cazan, folosind coji de nucă, căci „altfel ne-ar mânca păduchii aicea ne-ar mânca.” (interviu Drochia, 2006)

Un alt locatar considera că distanța prea mare față de oraș (3,5 km) constituie un obstacol în frecventarea grădiniței de către cei mici. Într-adevăr, majoritatea copiilor frecventau școala, nu însă și grădinița, deoarece aceasta (ca și școala de altfel) era localizată la o distanță considerabilă de cartierul Drochia și, în timpul sezonului rece, cei mici se îmbolnăveau, fiind obligați să parcurgă drumul pe jos. În plus, părinții doreau ca primăria să asigure transportul școlar pentru a soluționa problema absenteismului. Într-adevăr, cei mai mulți copii romi sunt lipsiți de orice educație preșcolară, fapt ce explică rezultatele slabe la învățătură și chiar abandonul școlar de mai târziu. (Fleck și Rughinis, 2008)

¹³ <http://stiri.acasa.ro/social-125/vesti-bune-despre-tigani-ghetoul-din-dorohoi-101210.html>, accesat la 23 noiembrie 2013.

2.2.2. Piatra Neamț, județul Neamț

La recensământul din 2011¹⁴, în municipiul Piatra Neamț, se înregistrau 827 de romi (din 85.055 de locuitori) și 440 de vorbitori de romani. Autoritățile locale din Piatra Neamț au hotărât evacuarea locatarilor din mai multe blocuri ocupate ilegal și relocarea acestora în cadrul noilor locuințe sociale – realizate prin reconversia funcțională a unor foste ferme de păsări – amplasate în cartierul Speranța, la periferia orașului. Blocurile evacuate fuseseră distruse de romii care le ocupaseră în mod ilegal, dar care, cu timpul, își făcuseră mutații în aceste imobile, după cum povestește un fost locatar: „când m-am mutat eu acolo, la blocul 18, era rai, nu erau țigani, era foarte frumos, da după ce-au năvălit toți..., oamenii au plecat de acolo c-o văzut că s-au adunat țigani, unde-o avut posibilități... și în locul lor au venit țigani. Au distrus tot, cel puțin în cinci ani nu mai spun, uși, geamuri, canalizări, nu mai existau”. Acolo, în blocul 18, garsonierele, încălzite cu sobe cu lemne, nu aveau nici baie, nici bucătărie. În plus, anumiți romi creau probleme, după cum își amintește o mamă româncă: „știu ce-am tras..., ba le lua jucăriile, ba îi înjura, ba învăța mii de mii de prostii..., ne-am săturat de ei”. Din acest motiv, deși noile garsoniere din cartierul Speranța îi puteau oferi condiții de locuit mai bune, această familie a preferat să fie relocată în altă parte, departe de foștii ei vecini romi: „decât să merg acolo cu țigani, cu scandal, cu panarama, nu, nu, nu, păcat că le-o dat lor locuințele alea..., i-o îngrămădit pe toți acolo, toți țiganii, toți pușcăriașii, toți hoții, bandiții, i-o îngrămădit acolo” (interviu cartier Speranța, Piatra Neamț, 2006). Într-adevăr, noile blocuri de locuințe sociale au devenit un fel de ghetou al romilor evacuați. Soluția adoptată nu a rezolvat problema, aceasta fiind doar „relocată” la periferia orașului: „ei au luat ușile [de la intrarea în blocurile de locuințe sociale] și... probabil le-au valorificat că erau metalice... să-și pună altele pentru că n-are rost să-i pui o ușă, a doua zi dispare iarăși” (interviu cu asistent social, Piatra Neamț, 2006). Astfel, pattern-urile comportamentale ale grupului de romi au rămas neschimbate, după cum observă mama a doi copii mici: „... gălăgie pe hol, înjurături, câte și mai câte...” (interviu cartier Speranța, Piatra Neamț, 2006). Din acest motiv, copiii ei „se joacă singuri... pe afară dacă iasă, îmi stau la geam, stau acolo la geam la mine, ca să-i văd să nu îi bată ceilalți copii... de multe ori mi-au intrat în casă peste copii când am fost la serviciu... au intrat peste ei în casă și i-au bătut, că am avut pomul și au vrut să ieie din pom ciocolată și așa mai departe” (interviu cartier Speranța, Piatra Neamț, 2006). Ca urmare, această tânără mamă se află în relații de bună vecinătate cu o singură familie din blocul în care locuiește.

¹⁴ <http://www.recensamantromania.ro/rezultate-2/>, accesat la 21 noiembrie 2013.



Obiceiurile, caracterul și sistemul de valori ale unui grup sau individ nu pot fi însă schimbate doar prin modificarea cadrului construit, deoarece ele au o „forță structurantă” (Kaufmann, 1997), fiind înscrise profund în însăși ființa acestuia: „acum, ca adult foarte greu să-l mai șlefuiеști, când ei au niște comportamente deja înrădăcinate” (interviu cu asistent social, Piatra Neamț, 2006). Acest lucru este valabil și pentru practicile de locuire specifice grupului de romi analizat: „nu prea îl aruncă [gunoiul] unde trebuie... de pe geam aruncă, rareori duc ei căldare de gunoi la gunoi... ori îl torn în grupul sanitar și înfundă canalizarea, deseori vine vidanja, săptămânal, dacă nu chiar de două ori pe săptămână...” (interviu cu asistent social, Piatra Neamț, 2006). În plus, mutarea dintr-un imobil de locuințe colective în altul a contribuit și mai mult la preservarea vechilor practici de locuire, spațiile comune devenind atât locuri de socializare, cât și de conflict:

„ei trăiesc într-un fel de turmă, sunt cu ușile deschise..., doar când e să se culce închid ușile” (interviu cu asistent social, Piatra Neamț, 2006). Din acest motiv, apar și conflictele: „prea aglomerat aicea, se ia la ceartă de la copii, alții se mai bat, se mai ceartă... dacă era să mute 5-6 familii într-o parte, cinci-șase într-o parte... face și belele, și bătaii, de la băutură se-ntâmplă multe” (interviu bărbat rom, cartier Speranța, Piatra Neamț, 2006). De asemenea, spiritul de tip „debrouillard”, care constituie o trăsătură utilă și necesară supraviețuirii în noua economie de piață, atât pentru romi, cât și pentru alte categorii sociale defavorizate, se manifestă adesea spre paguba altora: „pentru că dacă usuc hainele afară, ăia de la F1 fac foc, că au sobe acolo..., cu cauciucuri, cu ce apucă și, ei cu papuci, și în loc să mi le iau curate [rufe] de pe sârmă, mi le iau afumate...” (interviu cu locatar, Speranța, Piatra Neamț, 2006). O măsură cu mai multe șanse de reușită ar fi renunțarea la culoarul comun și individualizarea accesului în locuința socială, deoarece în acest mod locatarii romi nu s-ar mai întâlni zilnic și diversele motive de ceartă ar înceta, ca și alte activități „de șatră”. (interviu cu asistent social, Piatra Neamț, 2006)

O altă problemă ce decurge din segregarea rezidențială a romilor la periferia orașului este legată de absenteismul școlar, după cum povestește o mamă (a 11 copii) de etnie romă: „eu n-am nicio condiție să dau copiii la școală...”, școala situându-se la o distanță considerabilă de locuințele sociale din Speranța. În opinia ei, o școală în cartier ar rezolva problema: „i-aș trimete aicea în cartier, da, i-aș trimete la școală, așa, e prea departe”. (interviu locatar rom, Speranța, Piatra Neamț, 2006)

2.2.3. Roman, județul Neamț

La recensământul din 2011¹⁵, în municipiul Roman se înregistrau 1.549 de romi (din 50.713 locuitori) și 986 de vorbitori de romani. Cele 200 de locuințe publice din strada fabricii, amplasate în apropiere de fabrica de zahăr, în grajdurile dezafectate ale fostului IAS Roman, au fost construite cu bani din bugetul local și din bugetul statului. Complexul include două magazine, capelă, școală și dispensar. Cele patru blocuri adăpostesc 600-700 de persoane¹⁶, din care doar 10% sunt români, majoritatea fiind de etnie romă. Aici locuiesc persoane care au fost evacuate din imobile unde aveau datorii. Cei mai mulți au fost relocați aici din blocul NATO¹⁷, un bloc de garsoniere, în care, zi și noapte, locatarii tulburau liniștea publică prin lupte cu săbii și cuțite. Situația însă nu s-a schimbat în noul

¹⁵ <http://www.recensamantromania.ro/rezultate-2/>, accesat la 21 noiembrie 2013.

¹⁶ Conform declarațiilor primarului, în jur de 75% dintre familiile care locuiesc aici sunt foști pușcăriași.

¹⁷ Acolo era un miros „cumplit”, iar „rahatul era stratificat pe ani”, pe lângă ploșnițe și șobolani (interviu angajat primărie, Roman, 2006). În prezent blocul NATO este reabilitat și re compartimentat.

amplasament, deoarece, și aici, „scandalul este o chestie la ordinea zilei” (interviu angajat primărie, Roman, 2006). Blocurile nu sunt racordate la rețeaua de gaze, iar grupurile sanitare sunt comune, la fel, și sursele de apă. Camerele sunt încălzite cu sobe, locatarii primind ajutorul de încălzire oferit de guvern, iar lemnele le depozitează fiecare unde are posibilitatea. Suprafața unei camere este în jur de 30 mp.

După cum observăm în cazul locuințelor publice destinate romilor din municipiul Roman, vechile practici de locuire supraviețuiesc în noua locație, după cum povestește unul dintre locatari, o româncă: „s-o scos cărămida dinăuntru, s-au scos ușile, una câte una..., era totuși ceva făcut dacă ar fi fost să păstreze..., dar în momentul când au fost aduși... cei cu cai, cu căruțe, cu porci..., când au fost aduși ăstălalți din oraș cu cai și căruțe, atunci a fost marele dezastru pentru că și-au făcut grajduri..., da, și-au făcut grajduri în geamul meu cum ar veni și m-au afectat, dacă eu stau cu mirosul de bălegar și cu caii acolo, eu mai pot ține vreodată geamul deschis? Ușa când o deschid îmi intră câinii în casă...” (interviu locatar, Roman, 2006). La cele patru blocuri de locuințe publice („grajduri”, cum le numește ea), erau trei grupuri sanitare construite în exterior, fiecare având opt cabine. Romii au luat cărămida de la grupurile sanitare și au vândut-o. Mai mult, unii au scos și termoizolația de vată minerală de la tavanele locuințelor pentru a o valorifica – o vindeau la vilele care se construiau în oraș (interviu locatar, Roman, 2006). Locatarii care primesc ajutor social sunt obligați să presteze ore în folosul comunității, prin urmare, primăria le-a cerut să realizeze acest lucru la ei, în jurul blocurilor, dar fără succes deoarece „nu-s învățați să muncească”. (interviu angajat primărie, Roman, 2006).





În opinia primarului municipiului Roman, educația este elementul-cheie în soluționarea problemei deoarece „această etnie se integrează foarte greu în societate” și din acest motiv „trebuie să pornim, după părerea mea, de la educație, trebuie să facem tot efortul pentru ca această etnie să învețe..., să fie cât mai mulți cu carte pentru ca peste 10 ani sau 15 ani de zile să ai un interlocutor..., marea majoritate sunt abrutizați de zeci de ani de pușcărie pe care i-au făcut (înainte de 1989)... marea majoritate nu lucrează, marea majoritate nu vor să lucreze și ce este mai grav că marea majoritate nu au niciun fel de meserie...”. (interviu primar, Roman, 2006).

Locuința și zona rezidențială sau cartierul căreia îi aparține individul este un obiect de etalare, mai mult sau mai puțin conștientă, a statutului social al acestuia:

„– ...asta-i percepția orașului, așa ne vedem noi, într-un ansamblu de cerșetori, fete de traseu, hoți de buzunare, răpănoși..., am fost o dată în standuri (magazine mici din oraș) în vară și am cumpărat niște hăinuțe, și eram curat îmbrăcat și eu și sora mea, și fetele ne cunoșteau unde stăm și au dat cu șprei, după ce am plecat eu de la ea de la raion....” (interviu locatar, Roman, 2006)

3. Concluzii

Așa cum am arătat în secțiunea precedentă, simpla acțiune de relocare a romilor în locuințe sociale situate la periferia orașelor nu modifică pattern-urile comportamentale ale acestora, din contră, situația se poate agrava când trăiesc

izolați la marginea localității, departe de școli, spitale și alte instituții publice și culturale, ori în apropierea unei surse poluante (depozit deșeuri, stație de epurare etc.). Orice intervenție la nivel de habitat în comunitățile de romi ar trebui să aibă la bază o abordare participativă, cu implicarea grupului-țintă, a populației majoritare din zonele limitrofe și a diferitelor ONG-uri, fundații și instituții implicate în ameliorarea condițiilor de viață ale acestui grup etnic. Mai mult, este indicat ca operațiunile de relocare sau atribuire de locuințe de urgență/sociale pentru romi și alte categorii defavorizate să fie articulate cu acțiuni de educare a copiilor și adulților vizați, care să conducă la o altă atitudine față de cadrul construit (locuințele și spațiul urban în care acestea sunt inserate). Inițierea unor programe de pedagogie experimentală, care să ofere atât adulților, cât și copiilor competențele necesare integrării în societate. Astfel de programe s-ar putea axa pe educarea gustului estetic și pe responsabilizarea față de mediul înconjurător. O altă direcție de intervenție ar putea consta în învățarea procedeelor de autoconstrucție și refolosire/reciclare a materialelor, cu scopul de a îmbunătăți calitatea vieții grupului-țintă, valorificând în același timp experiența acestuia în exploatarea materialelor refolosibile/reciclabile. De asemenea, orice ansamblu de locuințe sociale care adăpostește un număr însemnat de romi trebuie gândit și proiectat în funcție de profilul și nevoile (de ordin material, cultural, social și spiritual) populației-țintă căreia i se adresează. Astfel, având în vedere faptul că majoritatea romilor din România locuiesc la casă cu curte și deoarece spațiile comune ale blocurilor ocupate de romi nu sunt întreținute, conducând chiar la apariția conflictelor, o soluție ar fi proiectarea unor locuințe sociale sau de urgență de tip izolat, care dispun de o mică curte/gradină individuală, ca și de anexele necesare. În ceea ce privește structura și configurația locuințelor, acestea ar putea fi modulare (numărul de module variind în funcție de mărimea gospodăriei), sau realizate din materiale de construcție recuperate, cu participarea familiei extinse (autoconstrucție) sub directă îndrumare a unui specialist. Sistemul de încălzire cu sobe cu lemne, closetul în curte și alimentarea cu apă de la fântâna sau cișmeaua din curte sunt cele mai indicate, având în vedere stilul de viață al multor gospodării de romi (lipsa de educație în ceea ce privește utilizarea băii și closetului din locuință, înfundarea sistemului de canalizare etc.), ca și imposibilitatea acestora de a plăti serviciile publice. Relocarea romilor se poate desfășura în două faze, cu interpunerea unei șederi temporare în locuințe de urgență sau tranzitorii (Frantz, 2011) pentru ca, într-o etapă ulterioară, după implicarea susținută a unor instituții, fundații și organizații, să fie relocați în locuințe sociale special construite sau adaptate cultural. În plus, din cauza conflictelor care se nasc adesea între locatarii romi, ca și între aceștia și populația majoritară din clădirile învecinate, este necesară prezența asociațiilor, fundațiilor sau mediatorilor culturali, care să inițieze și să dezvolte cursuri, activități și evenimente în cadrul comunității rome, în spații special amenajate, până la

atingerea gradului de incluziune socială dorit. Astfel, în condițiile în care participarea școlară în rândul comunității rome este scăzută (cauzele fiind multiple: situația materială precară, exploatarea copiilor de către părinți, căsătorii între minori, lipsa de interes atât a părinților cât și a copiilor), o soluție ar fi aducerea școlii în comunitate, dar într-o formă mai atractivă, care să contracareze stilurile de viață și seturile de valori diferite transmise în familie.

Bibliografie

- Bădescu Gabriel, Grigoraș Vlad, Rughiniș Cosima, Voicu Mălina și Voicu Ovidiu (2007), Barometrul Incluziunii Romilor, Fundația pentru o Societate Deschisă, http://www.soros.ro/sites/default/files/22_raport%20final%20RIB.pdf, accesat la 30 noiembrie 2013
- Charmes Eric (2007), „Entre spatial et le social: la rue du quartier et les interactions sociales”. Philippe Bonnin, *Architecture: Espace pensée, espace vécu* (pp. 127-146), Paris: Recherches
- Duncan James S. (1985), *The house as a symbol of social structure*, Irwin Altman & Carol M. Werner (eds.), *Home environments. Human Behavior and Environment*, Vol. 8, New York: Plenum press
- Fleck Gabor și Rughiniș Cosima (eds.) (2008), *Vino mai aproape. Incluziunea și excluziunea romilor în societatea românească de azi*, București: Human Dynamics
- Frantz David (2011), L’insertion des roms par l’habitat à Florence (Italie), halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00601754, accesat la 30 noiembrie 2013
- Kaufmann J.-C. (1997), *Le cœur à l’ouvrage. Théorie de l’action ménagère*, Paris: Nathan
- Sandu Dumitru (2005), *Comunitățile de romi din România. O hartă a sărăciei comunitare, prin sondajul PROROMI*, Banca Mondială, iulie 2005
- Segalen M., Le Wita, B. (1993), Editorial. Martine Segalen & Beatrix Le Wita (eds.) *Chez-soi. Objets et decors: des creations familiales?* (pp. 11-23). Paris: Autrement
- Segaud Marion (2007), „Quid de l’anthropologie de l’espace”, Philippe Bonnin (ed.) *Architecture: Espace pensée, espace vécu* (pp. 47-54). Paris: Recherches
- Williams Patrick (1982), „The invisibility of Kaderash of Paris: some aspects of the economic activity and settlement patterns of the Kalderash Rom of the Paris suburbs”, *Urban Anthropology*, vol. 11 (3-4), pp. 315-344

Mobilitatea inteligentă – integrarea noilor tehnici de mobilitate inteligentă în orașele din România

PhDc A.C. Sarău

Academia de Studii Economice din București, Facultatea de Marketing

PhDc A.A. Vonțea

Academia de Studii Economice din București, Facultatea de Marketing

PhDc I. Zamfirescu

Universitatea din București, Facultatea de Sociologie

Abstract. Dezvoltarea urbană este un proces intensiv, cu efecte considerabile asupra calității vieții. Creșterea zonelor periurbane, dezvoltarea integrată a zonelor metropolitane și aglomerările urbane din zonele centrale sunt factori de presiune asupra autorităților publice privind potențialele strategii de dezvoltare. Având în vedere principiile de dezvoltare urbană comunitară (Charta de la Leipzig, Convenția Aarhus), tema „orașelor inteligente” este una a cărei prezență este din ce în ce mai remarcată în agende de guvernări europene, și nu numai.

Conceptul de oraș inteligent include: energia inteligentă, tratarea inteligentă a deșeurilor și a apei, mobilitatea inteligentă, securitatea inteligentă și ICT (information and communication technology) inteligent. Mobilitatea inteligentă, având în vedere impactul major pe care îl are asupra calității vieții (prin designul urban, efectele asupra mediului ale deciziilor de dezvoltare a infrastructurii, dezvoltarea economiilor locale etc.), este una dintre componentele definitorii ale acestor orașe.

Sistemul de transport trebuie să răspundă unor nevoi complexe – eficiență, eficacitate, respectarea mediului, conectarea optimă a principalelor puncte ale orașului, facilitarea dezvoltării turistice. Economii locale depind de sistemele de transport public într-o măsură semnificativă. Prin urmare, mediul și, deci, sănătatea cetățenilor, manifestă o dependență față de aceste sisteme de natură complexă.

Având în vedere politicile la nivel comunitar cu privire la planificarea urbană, ținându-se cont de planurile de mobilitate urbană durabilă (noțiune centrală pentru transportul inteligent), autorii articolului încearcă să evalueze politicile locale din București cu privire la dezvoltarea infrastructurii. Vor fi identificate posibile piedici de asumare a acestui model, precum și posibili factori care vor duce la integrarea acestui model la nivelul administrației locale.

Cuvinte-cheie: mobilitate inteligentă, mobilitate urbană, București, infrastructură, administrație locală, oraș.

Mobilitatea inteligentă

Începând cu anii '50, sistemele de transport urban s-au adaptat nevoilor de trafic. În funcție de creșterea numărului de autoturisme, au fost gândite noi soluții pentru a absorbi traficul. Cu toate acestea, având în vedere considerentele de mediu, precum și importanța vieții active pentru cetățeni, la nivelul Uniunii Europene, prin documente strategice, s-a stabilit ca principiu fundamental pentru dezvoltarea urbană prioritizarea traficului în folosul pietonilor.

Măsurile luate pentru a pondera tranzitarea centrelor urbane de autoturisme sunt diverse de la un stat la altul. Cert este că tot mai multe centre urbane mari din Europa și-au făcut o prioritate din restrângerea numărului de mașini din trafic. Cu toate acestea, Potrivit lui Heidegger, citat de diverși autori (Urry 1999, 1) (Sheller and Urry 2000), „mașina dezvăluie un caracter specific de dominație” pentru oameni. Automobilul este o componentă a societății civile în lumea contemporană. (Sheller and Urry 2000)

Insight-urile din psihologie, precum cele prezentate mai sus, precum și elementele de economie au un potențial important în modelarea soluțiilor de transport din ziua de astăzi. Încă din anii '70 s-au folosit scheme pentru reducerea traficului și a poluării din marile orașe. De-a lungul timpului s-au folosit metode precum creșterea taxelor, cu taxări preferențiale pentru persoanele care evitau poluarea excesivă, de exemplu, prin folosirea metodelor de tipul car-pool. (Lew and Leong 2009, 11).

Există state care au taxe suplimentare pentru a tranzita cu autoturismul personal centrul orașului (Londra), precum și costuri mari pentru la achiziționarea/concesionarea unui loc de parcare. Măsurile sunt promovate pentru a descuraja traficul auto, creând în paralel un sistem de transport public viabil și eficient (cu costuri relativ reduse raportat la veniturile populației, foarte bine interconectat și cu respectarea unui orar fix).

Situația va deveni și mai dificilă în viitor, având în vedere preconizatele extinderi urbane și intensificarea schimburilor economice: „până în 2025, zonele urbane sunt preconizate a genera 80% din PIB-ul la nivel mondial, reprezentând deci un potențial economic uriaș. Astfel că nu este o surpriză faptul că mobilitatea urbană, măsurată în termenii numărului de persoane/kilometri parcurși pe an, se va tripla între 2010 și 2050. Deci, actualele sisteme de mobilitate vor fi depășite și vor ceda.” (Lerner și Van Audenhove 2012, n.a.)

Un miliard de autoturisme au fost produse în secolul 20 (Sheller and Urry 2000, *n.a.*). În prezent, orașele globale și orașele, în general, sunt caracterizate de automobilism, la fel de mult cum sunt caracterizate de noile tehnologii (Sheller and Urry, 2000).

Studiile urbane nu au ignorat mobilitatea. De-a lungul timpului, diversitatea, densitatea și viața socială urbană au fost asociate cu mobilitatea (Sheller and Urry, 2000). Iar tendințele majorității autorităților publice este de a reduce

automobilismul prin promovarea transportului nemotorizat. Transportul nemotorizat include mersul pe jos, mersul pe bicicleta, mersul pe role, pe skateboard, precum și folosirea scaunelor cu rotile. Folosirea transportului nemotorizat joacă un rol important în managementul mobilității. (Litman, 2010, 2)

Nevoia de respațializare a orașului

Cunoscând formidabilele provocări și dezavantajele asociate aglomerărilor urbane, populația lumii s-a concentrat încet și sigur în orașe (Caragliu, Del Bo and Nijkamp, 2009, 2). Creșterea aglomerărilor urbane asumă identificarea unor soluții pentru armonizarea și integrarea nevoilor tuturor grupurilor de cetățeni. Având în vedere caracterul limitat al resurselor și imposibilitatea de a expanda calea de rulare a autoturismelor cât să cuprindă un număr nelimitat de autoturisme, sunt necesare politici publice care mai degrabă să reducă numărul de autoturisme decât măsuri care asimileze orice număr de autoturisme.

Jane Jacobs argumentează pentru un oraș „pentru oameni”, un oraș în care să existe spații pietonale vaste, posibilitatea reală de a utiliza *mersul pe jos* ca mijloc de transport. Doar în aceste condiții pot fi menținute comunitățile locale vii: „viața atrage viața” (Jacobs 1992, 348). Spațiile urbane sunt descrise ca potențiali catalizatori pentru activități sociale. În aceste condiții, planificarea urbană în termenii unor căi de acces spre și dinspre anumite destinații ar conduce iremediabil spre orașul „fără viață”.

Conceptul de *oraș inteligent* cuprinde conceptele de: economie inteligentă, oameni inteligenți, guvernare inteligentă, mobilitate inteligentă, mediu inteligent și stil de viață inteligent. În fapt, orașele inteligente sunt orașele care cresc calitatea vieții locuitorilor prin utilizarea optimă a resurselor financiare de către autorități publice transparente și prin implicarea cetățenilor în procesul decizional.

În ceea ce privește conceptul de *mobilitate inteligentă*, acesta face referire la oferirea publicului acces la noile tehnologii și folosirea acestor tehnologii în viața urbană de zi cu zi. Noile tehnologii, dezvoltate în acord cu „noile” nevoi ale comunităților urbane, respectă principiile de mediu și principiile de viață sănătoasă. În cadrul orașelor inteligente, autoritățile publice creează sistemul de transport și spațiile publice, astfel încât fiecare dintre cetățeni să poate alege modalitatea de transport optimă. Astfel că infrastructura pentru biciclete este gândită integrat, sistemul de transport public este optimizat prin rute bine gândite și un orar fix, mersul pe jos, pentru distanțe rezonabile, este posibil prin amenajarea unor trotuare largi și atent întreținute. Mai mult, în orașele inteligente, selectarea unor mijloace de transport alternativ se dovedesc a fi mult mai fiabile – mai ieftine și mai rapide decât utilizarea mașinii personale. Orașele inteligente își conving cetățenii cu privire la selectarea modalităților de transport prin

optimizarea sistemului de transport alternativ și campanii de informare cu privire la beneficiile adoptării acestui stil de viață.

Orașele inteligente încearcă să ofere mijloace de transport convenabile, nu foarte costisitoare și sustenabile. De-a lungul timpului, dintotdeauna au existat două tabere, care, fiecare a ignorat avantajele celuilalt sistem de transport: automobiliștii și adepții sistemului de transport în comun. Adepții transportului în comun neglijează să menționeze faptul că acestea nu oferă o soluție pentru „ultima milă”. Acestea te pot transporta aproximativ unde vrei să fii, aproximativ când vrei să fii acolo, dar, de cele mai multe ori, nu exact. Rămâne, bineînțeles, mersul pe jos, cu bicicleta, taxiul până la destinație. De asemenea, de multe ori mai apar și alte probleme precum: distanțele sunt prea mari, nu este practic pentru persoanele în vârstă, copii sau bătrâni, persoanele cu bagaje grele sau voluminoase, sau vremea potrivnică – ploaie, ninsoare, vânt, ger, caniculă. (Mitchell, 2007, 5)

Bicicletele au câteva avantaje față de celelalte mijloace de transport pe distanțe scurte, în interiorul orașelor, printre care enumerăm: ajung la destinații care nu sunt deservite de alt mijloc de transport, au nevoie de mai puțină infrastructură, sunt relativ ieftine și ușor de întreținut, în general, nu contribuie la blocajele în trafic, nu poluează și sunt un mijloc sănătos de transport. Printre dezavantajele utilizării bicicletelor se numără: pot fi deloc confortabile în anumite condiții meteo, precum vânt, ploaie, ninsoare, ger, caniculă, pot fi folosite în moduri periculoase pentru utilizatori și pietoni, sunt inaccesibile pentru persoane cu anumite dizabilități, pot fi folosite cu greu în anumite condiții topografice, sunt utile a fi folosite pe distanțe scurte, persoanele trebuie să știe să le folosească. Există două modele larg acceptate de folosire a bicicletelor. Unul în care bicicletele sunt preluate dintr-o anumită zonă și predate în alte zone, în funcție de necesități, și alt model în care bicicletele sunt returnate mereu în același loc din care au fost preluate. (DeMaio and Gifford 2004, 2)

Numite, „Public-Use Bicycles” (PUBs), „Bicycle Transit”, „Bikesharing” sau „Smart Bikes”, sistemele de folosire în comun a bicicletelor fac referire la sistemele care permit închirierea de biciclete care pot fi preluate din puncte cu autoservire și returnate la alte puncte. Acest sistem face bicicleta ideală pentru călătorii de la un punct la altul. Principiul folosirii în comun a bicicletei este simplu: persoanele folosesc bicicletele în funcție de nevoi fără costuri și fără responsabilitatea deținerii acestora (Midgley, 2013, 1).

Adepții autoturismelor susțin faptul că acestea oferă mobilitate, la cerere, în orice moment, fără a fi constrânși de un orar, oferă libertate și te duc direct la destinație. Ca rezultat, oamenii le plac mașinile lor, în principal pentru că sunt simboluri puternice ale libertății personale. De altfel, dezvoltarea și mediul social și cultural, evoluția orașelor țin de conectivitatea nerestricționată. Problema cu autoturismele este aceea că popularitatea acestora a crescut, că rețelele de drumuri

și autostrăzi sunt supraaglomerate și se produc blocaje, contribuie la poluare și la încălzirea globală (Mitchell, 2007, 5).

Mitchell propune o a treia variantă de mașină de oraș care presupune un nivel ridicat de mobilitate, la un cost redus, și care are rolul de a rezolva problema „ultimei mile”. Acest autoturism ar trebui să fie compus dintr-un motor electric, suspensie, coloană de direcție și sistem de frânare. Va fi complet condus prin cabluri și nu va avea multe elemente mecanice. Arhitectura modulară a autoturismului, împreună cu motorul electric simplu, fără trenul de rulare clasic, greutatea redusă oferă o mare flexibilitate în ceea ce privește designul și modularitatea. Aceste autoturisme s-ar putea plia și stoca, întocmai precum cărucioarele de la supermarket, ar putea vira la 90 de grade și ar putea parca paralel, glisând în lateral. Astfel, într-un spațiu în care ar parca în mod obișnuit o singură mașină, ar putea parca astfel șase-opt autoturisme de acest tip. Pentru ca acest sistem să fie foarte eficient, aceste autoturisme ar trebui să fie integrate, coordonate inteligent și folosite în sistem de folosire în comun. Acestea ar trebui să se găsească în locuri de plecare sau destinație, exact cum sunt folosite bicicletele. Se introduce cardul, se folosește autoturismul, apoi se lasă la locul de destinație. Succesul acestui sistem depinde și de a avea un stoc suficient de autoturisme de acest tip, pentru a satisface cererea, precum și un sistem care să analizeze și să coordoneze stocurile și cererea. Sistemul ar trebui să aibă rolul ca autoturismele să aibă o rată mare de utilizare. Conceptul de CityCar este un exemplul de mobilitate inteligentă. (Mitchell, 2007, 5)

Lerner și Van Audenhove consideră că există o corelație evidentă între utilizarea unor metode inovative de mobilitate, pe de o parte, și eficiența și eficacitatea transportului, pe de altă parte: „orașele care utilizează mersul pe jos, mersul pe bicicletă, sistemul de împărțire a bicicletelor și mobilitatea inteligentă, ca parte integrată a unui sistem de reducere a timpului de deplasare și a unui sistem de reducere a accidentelor fatale și a poluării cauzate de emisiile de carbon”. (Lerner și Van Audenhove, 2012)

Potrivit anumitor autori (Caragliu, Del Bo și Nijkamp, 2009, 1), conceptul de „oraș inteligent” a fost introdus de curând, ca un instrument strategic pentru a sublinia importanța informației și tehnologiilor de comunicație pentru sporirea profilului competitiv al unui oraș. Aceiași autori (Caragliu, Del Bo and Nijkamp, 2009, 4) au identificat caracteristici care tind să fie comune orașelor inteligente:

- 1) utilizarea unei infrastructuri interconectate, cu scopul de a îmbunătăți eficiența și de a facilita dezvoltarea socială, culturală și urbană;
- 2) punerea accentului pe dezvoltarea urbană din punctul de vedere al business-ului;
- 3) punerea accentului pe scopul de a obține incluziunea socială a diferitelor categorii de rezidenți în serviciile publice;

4) punerea accentului pe industriile creative și high-tech în creșterea urbană pe termen lung;

5) acordarea atenției rolului capitalului social și relațional în dezvoltarea urbană;

6) sustenabilitatea socială și a mediului înconjurător ca o componentă strategică importantă a orașelor inteligente.

Infrastructura urbană trebuie să fie mijlocul, nicidecum un scop în sine. Scopurile: dezvoltarea economică, crearea unei comunități reale, creșterea calității vieții și accesul egal al tuturor grupurilor de cetățeni la resursele orașului. Infrastructura urbană trebuie să răspundă punctual la nevoia de a ajunge din punctul A în punctul B, iar orașele inteligente au adoptat strategii ieftine și sănătoase pentru a răspunde acestei nevoi. Transformarea problemei traficului auto urban în scop în sine (prin translatarea acestuia în discursurile politice sau în politicile publice locale) nu va rezolva niciodată problema mobilității – pentru că în fapt problema este aceea a mobilității, nu a facilitării tranzitului auto.

Accesibilitatea este principala caracteristică a unui sistem de transport inteligent. Comisia Europeană încurajează formele de transport public accesibile pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu mobilitate redusă. Cu toate acestea, există prea multe obstacole pentru persoanele cu mobilitate redusă când vine vorba despre transportul în comun: schimbarea între modurile de transport, serviciile de informații, mediul înconjurător al pietonilor, siguranța în trafic și altele. Până când aceste obstacole nu sunt înlăturate, marea majoritate a persoanelor cu dizabilități nu vor reuși să folosească sistemul de transport în comun (Jakubauskas, 2008, 9). Accesul egal și nediscriminatoriu al tuturor cetățenilor la oraș este un drept fundamental. Proiectarea urbană care determină dependența persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă la mijloace de transport auto reprezintă, conform acestor norme, un exemplu de gestionare defectuoasă a spațiului public. Accesibilizarea spațiului public și a mijloacelor de transport în comun sunt, în fapt, singurele soluții care asigură integrarea socioeconomică a persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă.

Sistemul de transport public trebuie să obțină niveluri de confort, calitate și viteză care să corespundă cu așteptările utilizatorilor (Jakubauskas, 2008, 9)

Conform lui Jakubauskas (Jakubauskas, 2008, 11), un ITS trebuie să fie competent în cel puțin trei zone:

1) informații: informațiile sunt necesare pentru a evalua posibilele alternative și pentru a lua decizii în legătură cu călătoria (rute, distanțe, timp parcurgere etc.);

2) mediul și infrastructura persoanelor care se deplasează pe jos: cumulează măsurile luate pentru a face opririle și stațiile accesibilizate, pentru a face ușoară schimbarea între modurile de transport, pentru a ajunge la terminale, pentru a ajunge la birourile de informații etc.;

3) vehiculele: a treia categorie face referire la sistemele care facilitează comunicarea și circulația în vehicul, statul pe scaune, urcatul, precum și accesul la facilitățile trenului precum, catering, băi etc.

Înțelegerea dinamicii și a tipăririlor zilnice a locuitorilor este esențială pentru planificarea și managementul facilităților și serviciilor (Liu și alții, 2009, 842). Principul consultării sistematice a populației cu privire la rutele cel mai intens uzitate, precum și identificarea destinațiilor de interes din oraș sunt măsuri de optimizare a resurselor și de proiectare urbană conformă cu nevoile reale ale cetățenilor. Constanta îmbunătățire a calității spațiului public, a rutelor urbane, este un obiectiv constant al autorităților publice în orașele inteligente.

Un alt aspect important observat care trebuie luat în considerare la stabilirea rețelelor de transport din diferite zone este persistența inegalității dintre diferitele zonelor ale unor țări sau ale orașelor în cadrul mai multor domenii precum (Pangbourne și Lucas, 2012, 289):

1) sărăcia relativă și creșterea diferențelor dintre venituri și dintre diferite zone ale țării;

2) schimbarea tiparelor geografice de angajare și noi aranjamente de lucru mai flexibile, precum și o creștere a șomajului în anumite zone;

3) inegalitățile privind sănătatea și calitatea redusă a vieții pentru persoanele care locuiesc în anumite zone sau grupuri sociale vulnerabile precum: copii, persoane în vârstă sau minorități etnice;

4) diminuarea accesului la oportunități-cheie: angajatori, educație, îngrijire medicală, muncă și relaxare;

5) îmbătrânirea structurală a populației cu insecurități financiare crescânde.

Printre metodele folosite cu succes în mobilitatea urbană modernă și sustenabilă se numără și sistemele de bike-sharing. Premisa de bază a conceptului de folosire în comun a bicicletelor o reprezintă faptul că este o metodă sustenabilă de transport. Sistemele de biciclete folosite pentru transport urban prezintă câteva diferențe majore față de sistemele de închiriere de biciclete pentru plimbarea în scop recreativ (Mitchell, 2007). Peter Midgley (2009) a determinat cinci diferențe între sistemele de închiriere de biciclete cu scop recreativ și închirierile de biciclete cu scop de transport urban (Midgley, 2009, 23):

1) acestea pot fi închiriate dintr-un anumit loc și returnată în același loc sau în altul;

2) oferă acces simplu și rapid;

3) au diferite modele de business;

4) folosesc mijloace tehnologice moderne, precum cardurile electronice și/sau telefoanele mobile;

5) fac parte, de obicei, din sistemul public de transport.

Taxe de închiriere sunt gândite pe o perioadă de timp. De obicei, o perioadă de timp inițială, folosirea bicicletei este gratuită. Centrele de închiriere ar trebui să

fie deschise 24 de ore pe zi, timp de șapte zile ale săptămânii. Centrele trebuie să fie așezate strategic în oraș, astfel încât acestea să fie accesibile și conectate cu transportul în comun. De asemenea, este recomandat ca acestea să fie poziționate și în apropierea zonelor cu birouri sau în zonele de cumpărături. (Midgley, 2009, 23)

Printre beneficiile sistemului de folosire în comun a bicicletelor este acela de a crește alegerile în ceea ce privește mobilitatea, îmbunătățesc calitatea vieții și ajută la reducerea aglomerației. Dezvoltarea infrastructurii rutiere dedicate bicicletelor reprezintă o investiție sustenabilă, în sensul în care, pe măsură ce infrastructura este optimizată, tot mai multe persoane vor renunța la autoturismul personal. Acest lucru, conform experților urbaniști, se datorează faptului că acest mijloc de transport este unul ieftin (costurile aferente întreținerii bicicletei sunt net inferioare față de cele ale întreținerii autoturismului, iar bicicleta nu necesită combustibil), este rapid, în condițiile unei infrastructuri bine puse la punct, și este sănătos. Această migrare dinspre utilizarea autoturismului personal spre utilizarea bicicletei va genera reducerea traficului și, deci, reducerea poluării și va crește calitatea vieții pentru cetățeni.

Sisteme similare de folosire în comun a bicicletelor sunt folosite cu succes în orașe precum Barcelona, Göteborg, Lyon, Montreal sau Washington. Sistemele de folosire în comun a bicicletelor s-au extins rapid în Europa în ultimii ani, pe măsură ce orașele încearcă să crească folosirea bicicletelor, care să conducă la impactul asupra mediului înconjurător și să crească mobilitatea Washington. Printre problemele cu care se poate confrunta acest sistem se numără vandalismul și furturile (Midgley, 2009, 30).

Acest tip de sistem de transport, interconectat cu bicicletele, oferă și constituie veriga lipsă dintre punctele existente de transport și destinațiile dorite (Midgley, 2009).

Un aspect important pentru mobilitatea în cadrul orașelor îl reprezintă viteza traficului. Aceasta reflectă performanța rețelei de drumuri și despre incidentele din trafic. (Chin și Lee, 2009, 7)

Proiectele de urbanism promovate de autoritățile publice din București

Având în vedere împărțirea administrativă pe sectoare în București, Primăria Generală a Municipiului București este instituția responsabilă de realizarea și implementarea proiectelor urbane majore de infrastructură, precum și de elaborarea strategiilor de dezvoltare urbană. Proiectele de infrastructură dezvoltate în ultimii ani în București nu au o politică urbană definită și redactată în sensul unei strategii (nu există o strategie-cadru la care să se facă referire în cadrul proiectelor propuse pentru oraș). Singurul document-cadru la care se face referire este planul urbanistic general, acesta fiind însă expirat încă din 2010 (ultimul PUG a fost elaborat în 2000, iar valabilitatea acestora este de zece ani).

Cu toate acestea, există un document național Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României 2013-2020-2030 (Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României 2013-2020-2030 2008).

În cadrul acestui document, printre priorități, există o referire cu privire la prioritizarea transportului comun:

- stabilizarea cererii de transport privat și a evoluției artificiale a nevoii de mobilitate în și în afara centrelor urbane printr-o planificare urbană și spațială echilibrată și prin îmbunătățirea serviciilor publice în transportul de călători.

Transportul public

La nivelul municipiului București, transportul public este asigurat prin Regia Autonomă de Transport public București și rețeaua de metrou Metrorex SA.

Principalele probleme la nivelul orașului sunt lipsa benzilor dedicate transportului public, lucru care face imposibilă afișarea în stațiile de autobuz a unui orar fix pentru transportul în comun și scade atractivitatea acestei modalități de transport (călătorii sunt nevoiți să stea blocați în trafic alături de persoanele din autoturisme personale). În ceea ce privește accesibilitatea flotei de transport în comun, autobuzele și troleibuzele au rampe de acces și locuri accesibilizate. Nu este însă cazul pentru tramvaie.

În ceea ce privește rețeaua de metrou, aceasta este încă în dezvoltare, nedeservind arii vaste ale orașului. Însă acolo unde rețeaua de metrou este dezvoltată, acesta este cel mai rapid mod de transport. Începând cu anul 2010, Metrorex a început procesul de accesibilizare a intrării la metrou, bifând și nevoia de a asigura accesul tuturor persoanelor la metrou.

Transportul alternativ – bicicleta

Dezvoltarea infrastructurii dedicate transportului pe bicicletă a fost unul dintre cele mai controversate subiecte la nivelul orașului București. Construite începând cu anul 2009, piste pentru biciclete au fost proiectate în ideea de a oferi un cadru sigur pentru bicicliști. Cu toate acestea, comunitatea bicicliștilor din București a contestat proiectul, considerându-l nesigur și lipsit de eficiență (este considerat mai degrabă o rețea destinată plimbărilor de weekend, fără a face legătura între principalele puncte de interes din oraș și punând în pericol pietonii, prin plasarea pistelor pe trotuar). În momentul de față majoritatea pistelor realizate în anii trecuți au fost considerate de poliția rutieră ca fiind ilegale, nerespectând reglementările codului rutier (lipsa posibilității de a depăși, trotuare înguste, cu obstacole, improprie pentru mersul cu bicicleta).

Astfel că, în momentul de față, conform codului rutier, există obligativitatea pentru bicicliști de a merge pe prima bandă a căii de rulare a autoturismelor. În

condițiile unui trafic congestionat și a lipsei de benzi dedicate pentru bicicliști, această modalitate de transport prezintă riscuri.

Proiecte de dezvoltare urbană în București

Proiectele majore de infrastructură din ultimii ani din București au vizat, în mod preponderent, dezvoltarea de infrastructură dedicată transportului cu autoturismul personal. Cu toate acestea, au fost implementate și proiecte care încurajează mersul pe jos: centrul istoric, planul integrat de dezvoltare urbană – zona Piața Romană. Aceste proiecte desemnează vaste spații urbane pietonale, încurajând astfel mersul pe jos.

În contrapondere, au fost realizate proiecte de lărgiri ale unor șosele și de realizare a unor proiecte pentru pasaje supraterane și subterane, considerate în literatura de specialitate ca fiind responsabile pentru alimentarea orașelor cu și mai multe autoturisme. Planul urbanistic pasaj Piața Romană, pasaj Piața Presei Libere, străpungerea Ciurel, diametrala Nord-Sud – străpungerea Buzești: proiectele de infrastructură au fost contestate de organizații nonguvernamentale, invocându-se tocmai lipsa de sustenabilitate și de racordare a acestor proiecte la o strategie de dezvoltare urbană durabilă (realizarea de pasaje subterane pentru pietoni, lărgire de autostrăzi, care va genera, conform urbanistilor, trafic și mai mult, ample procese de evacuări pentru exproprieri, lipsite de considerație pentru drepturile omului).

Limitări și cercetări viitoare

Un aspect important pe care orașul inteligent îl neglijează este acela de industrie. Industria nu își găsește rolul în cadrul orașului inteligent (Bronstein, 2009, 28).

Reindustrializarea orașelor trebuie să se regăsească pe agenda orașului inteligent. Viitoarele cercetări ar trebui să se concentreze asupra modului de integrare a industriei și importanța acesteia în orașul inteligent.

Bibliografie

- Bronstein Zelda (2009), Industry and the smart city. Dissent. Accessed 11 13, 2013. <http://muse.jhu.edu/login?auth=0&type=summary&url=/journals/dissent/v056/56.3.bronstein.html>
- Caragliu Andrea, Chiara Del Bo and Peter Nijkamp (2009), „Smart cities in Europe”, 0048. Accessed 11 15, 2013. <ftp://zappa.ubvu.vu.nl/20090048.pdf>

- Chin Kian Keong and Chin Wai Lee (2009), „TrafficScan – Bringing Real-time Travel Information to Motorists”, *Journeys* (2). Accessed 11 15, 2013. http://www.ltaacademy.gov.sg/doc/LTA%20JOURNEYS_IS02.pdf#page=6
- Daganzo Carlos F. (2005), „Improving City Mobility through Gridlock Control: an Approach and Some Ideas” UC Berkeley Center for Future Urban Transport. Accessed 11 15, 2013. <http://escholarship.org/uc/item/7w6232wq>
- DeMaio Paul and Jonathan Gifford (2004), „Will Smart Bikes Succeed as Public Transportation in the United States?”, *Journal of Public Transportation* (national Center for Transit Research) 2: 93. Accessed 11 11, 2013. <http://www.nctr.usf.edu/jpt/pdf/JPT%207-2.pdf#page=6>
- Edwards Tim (2013), „What is intelligent mobility?”, *The Engineer* (Online) (Centaur Communications Ltd.). Accessed 11 25, 2013
- Jacobs Jane (1992), *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Vintage Books
- Jakubauskas Grazvydas (2008), „Improvement Of Urban Transport Accessibility For The Passengers With Reduced Mobility By Applying Intelligent Transport Systemsand Services”, *Transport and Telecommunications* 9: 9-15. Accessed 11 15, 2013. https://www.tsi.lv/Transport-and-Telecommunication/v9_3/vol9_3-article2.pdf
- Lew Yui Der and Wai Yan Leong (2009), „Managing Congestion in Singapore – A Behavioural Economics Perspective”, *Journeys* 15-53
- Liu Liang, Anyang Hou, Assaf Biderman, Carlo Ratti and Jun Chen (2009), „Understanding individual and collective mobility patterns from smart card records: a case study in Shenzhen”, *Proceedings of the 12th international IEEE Conference on Intelligent Transportation Systems*
- Midgley Peter (2013), „Bicycle-sharing schemes: enhancing sustainable mobility in urban areas”, *Commission on Sustainable Development*, New York. 26. Accessed 11 11, 2013. <http://www.cleanairinstitute.org/cops/bd/file/tnm/13-bicycle-sharing.pdf>
- Midgley Peter (2009), „The role of smart folosire în comun a bicicletelorsystems in urban mobility”, *Journeys*, 23-31
- Mitchell William J. (2007), „Intelligent cities” (5). Accessed 11 15, 2013. <http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/eng/mitchell.pdf>
- Pangbourne Kate and Karen Lucas (2012), „Transport and Cclimate change policy in the United Kingdom: A social justice perspective”, *Transport and climate change* (Emerald Group Publishing Limited) 2: 287-312
- Sheller Mimi and John Urry (2000), „The City and the Car”, *International Journal of Urban and Regional Research* (Blackwell Publishers)
- (2008), *Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României 2013-2020-2030*. Guvernul României, Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile, Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltare, Centrul Național pentru Dezvoltare Durabilă, București, 1-151. Accessed 11 14, 2013. <http://www.insse.ro/cms/files/IDDT%202012/StategiaDD.pdf>
- Urry John (1999), „Automobility, Car Culture and Weightless Travel: A discussion paper”, Lancaster: Department of Sociology, Lancaster University. Accessed 11 11, 2013. <http://www.lancaster.ac.uk/sociology/research/publications/papers/urry-automobility.pdf>

Bucharest as an European cultural landmark. The birth of an European modern metropola

Senior Lecturer PhD Sebastian Chirimbu
Senior Lecturer PhD Adina Barbu-Chirimbu
Centre of Research and European Studies *AEPEEC*/
Department of Philology, „Spiru Haret” University
Sebastian_chirimbu@yahoo.com

Abstract. *The present-day Bucharest is the result of many centuries of growth and transformations. From among them, the 18th century is of a special importance as it is the time when the emerging city becomes a European cultural landmark. The purpose of the present paper is to gather together and to analyse comparatively and in relation those aspects, events, that turned Bucharest into a cosmopolite metropola, situated at the border of two worlds, the Oriental and the Occidental ones, in a key moment of our history, the dawn of modernity.*

Keywords: phanariot epoch, emerging infrastructure, church, guilds, Princely Academy.

The phanariot period is unanimously recognized as one of the least fortunate epochs of the Romanian history. Covering more than one century (1711-1821), it is characterized by the foreign rule exercised by the Ottoman Empire by means of their Greek representatives on the Romanian territory, the phanariot princes.

From the political point of view, the phanariot period is certainly a drawback, as the relative independence of the Romanian provinces is diminished, the national army is also reduced, and the rulers, with a few exceptions, are – and consequently act as – nothing more than mere employes of the Sultan. They bought the princely thrones with very large sums of money

However, economically speaking the situation is less dark than the one at the political level. The 18th century is the period when the Romanian Provinces finally leave behind the late Middle Ages situation characterizing its economic and political life. The number of employed civil servants increases as well as the number of merchants bringing products from all over Europe, traders producing goods and selling services. The guilds of traders and merchants become powerful and impose their position especially in the capitals of the two provinces, Bucharest and Iassy.

At the end of the 17th century, Bucharest is still a medieval settlement, but the century to come will change its face profoundly, turning it until the end of Enlightenment, into a cosmopolitan space, inhabited by a variety of people of different nationalities and cultures whose mark is still to be discovered by the traveller or by the curious residents in its old centre.

The rule of Constantin Brâncoveanu at the turn of the 17th and 18th centuries had already brought about a changes and modernization initiatives, as nothing seemed to be too expensive when it came about the beauty of a dwelling or of a church for Brancoveanu. The number of buildings raised in Bucharest during his rule, and often at his initiative and on his expenses is impressive. The ruler increases and redecorates the Princely Court, re-designs the gardens of the Court and hires a team of gardeners to take care of them. He builds imposing dwellings in many other locations in the present day old centre of the city, for his children, and a magnificent – and famous over centuries – palace at Mogosoaia for his son Stefan. Most of the churches built by Brancoveanu can still be admired in the contemporary city.

Therefore, the settlement that Nicolae Mavrocordat, the first phanariot prince on the thrones of the Romanian Provinces finds when he is appointed ruler of The Romanian Country is one rich in majestic buildings and with an incipient infrastructure, but still tributary to feudalism from the point of view of the social structure and occupation of its inhabitants.

The future capital of Romania develops in a fast rhythm during the 18th century and it becomes an important economic and cultural centre on the map of Eastern Europe.

Everybody wants to live in Bucharest: country boyards try to obtain more or less important jobs at the princely court. All that matters is the position at the Court (*dregatoria*) which is most often treated as a means of acquiring wealth and eventually acceding to an even higher position. Both the Romanian and the Greek aristocracy buy their '*dregatorie*' and in their turn, sell favors and lower jobs. Therefore corruption will become one of the main characteristics of the epoch.

However, although it is true that, taken globally, the political situation of the two Romanian provinces is worse¹, as far as the economic and cultural life of their two capitals is concerned, the 18th century is undoubtedly a flourishing period. The ranks and importance of the boyards came to be directly influenced by the jobs they had at the princely court, jobs that became, along the century more numerous and varied. Everybody wanted to move to the capital and to be as close to the prince as possible. An illustrative example is that of Craiova's *ban*, who preferred to delagate his power to a deputy ruler in order to move to Bucharest.

The number of Bucharest's inhabitants increases steadily all along the 18th century, and so do their economic needs. The direct and rapid consequence is that the guilds of merchants and traders become bigger, richer and more diversified. They occupy whole streets in the emerging city, which come to be known from the name of their activity (*Șelari*, *Blănari*) or from the place they come from (*Gabroveni*, *Lipscani*).

As expected, the steady economic development of the city during the whole phanariot epoch triggers a cultural development as well. The number of churches founded by the princes themselves or by the members of the aristocracy, by the the guilds or individual merchants or traders is impressive and remarked by all the foreign travellers to the Romanian territories.

The Academy from Bucharest will rival the similar institutions from all over Europe and its beneficiaries are not only young boyards and princes but also sons of enriched merchants and traders from the whole South-East Europe. The importance of this higher education institution, its status of a centre generating and dissemination Romanian and Greek culture becomes even more obvious if place it in the context of C-tin Giurescu's remark that Ellada itself did not have any similar instituion.²

¹ One should not ignore the fact that the situation of the two Romanian provinces could have been even worse, and its's Alexandru Mavrocordat, the future prince Nicolae's father who prevented turning of the Romanian territories into Ottoman province. The sultan's intention was to change the regime of Moldavia and The Romanian Country but Alexandru Mavrocordat, his private and much trusted counselor managed to convince him to partial freedom of the provinces, whose thrones he wanted for his sons. History proved that he was successful in his intention.

² Giurescu C., *Istoria românilor*, partea a II-a, București, Fundația regală pentru știință și artă, 1946, p. 783.

The Princely Academy from Bucharest benefits from the academic support of the Jerusalem Patriarch, Hrisant Notaras, an outstanding cultural personality of his time, with a vast classical and religious culture, whose personality is connected both to the Brancoveanu and to the Mavrocordat families³.

In 1707 the Princely Academy from Bucharest had three professors with a yearly salary, who taught logics, metaphysics and psychology, physics and astronomy, rhetorics, grammar and spelling.”⁴ It is not a surprise that the authors studied are predominantly Greeks: Xenofon, Plutarh, Tucidide, Socrate, Demostene, Esop, Sofocle, Euripide, Pitagora. The exact sciences are taught using the handbooks conceived by very influent scientists in the epoch: Teofil Corydaleu, Gherasim Vlahos.

The success of the Academy from Bucharest will lead, towards the end of the 18th century to the founding of numerous other similar schools, of course at a smaller scale, in the province towns of the country⁵.

The presence of the Princely Academy in Bucharest and of a number of printing houses represent an important stage in the process of institutionalization and passage to modernism of the Romanian culture⁶.

In the 18th century we became masters of the Greek culture and of orthodoxy, a privilege which meant that we had assumed all the duties and prestige, all the influence and hegemonic position of the Byzantine emperors (“*noi deveniserăm patroni ai culturii grecești cum deveniserăm patroni ai ortodoxiei prin aceea că asupra noastră trecuseră toate datoriile în același timp cu tot prestigiul, toată influența și toată situația de hegemonie a împăraților Bizanțului.*”⁷)

In this context, Bucharest becomes one of the most outstanding centres of economic and cultural activity in the region. The Princely Academy from Bucharest is a point of interest for all the Phanariot rulers who periodically re-organize and modernize it, endowing it with new buildings, valuable books for its highly representative book collection and attracting the most enlightened minds to teach in the capital of the Romanian Country.

The Princely Academy attracts students from all over the oriental part of Europe. This tendency should be placed in the larger context generated by the fall of Constantinople two centuries and a half earlier. Many learned men of the

³ *Istoria României*, vol. VI, lucrare colectivă editată de Academia Română, București, Editura Enciclopedică, 2002, p. 737.

⁴ Giurescu C., *Istoria Bucureștilor*, București, Editura Vremea, 2009, p. 196.

⁵ Camariano-Cioran A., *Les Academies princieres de Bucharest et de Iassy et leurs professeurs*, Thessalonique, Institute for Balkan Studies, 1974, p. 50.

⁶ Bărbulescu M., Deletant D., Hitchins K., Papacostea S. Pompiliu T., *Istoria României*, București, Grupul Editorial Corint, 2007, p. 225.

⁷ Iorga N., *Istoria românilor prin călători*, București, Editura Eminescu, 1981, p. 301.

Christian Orient found shelter and support in the Romanian provinces, whose capitals become increasingly recognized cultural centres in the Orient and South-Eastern European Region.

The population of Bucharest becomes gradually more educated and an aspect which characterizes the 18th century is the emergence of valuable laic libraries. From this point of view, the illustrious Mavrocordat family made Bucharest known all over Occidental Europe due to their fabulous library.

Bucharest became a destination for the letters sent by the secretaries of the French king and the Archbishop of Canterbury. Not only them, but also the representatives of the Vatican were also interested in learning information about the huge and valuable library of the Mavrocordats. They desired to obtain copies of the library's catalogue but the first phanariot prince refused to make it public for many years. He preferred to offer gifts to the destinataires of his correspondence and to exchange books with them.

18th century Bucharest did not only host the richest private library in Oriental Europe, it was also the place where the largest monastery in South-Eastern Europe was built, the Văcărești Monastery, an architectural treasure whose fabulous riches and majesty were known in the whole Orthodox world.

In spite of its darker side – wars, pest, fires – the century of the Enlightenment was a time of glory for the largest city of the Romanian Country; it was the time when Bucharest turned into a cosmopolite metropola, situated at the border of two worlds, the Oriental and the Occidental ones, in a key moment of our history, the dawn of modernity.

Bibliography

- Bărbulescu M., Deletant D., Hitchins K., Papacostea S. Pompiliu T. (2007), *Istoria României*, Grupul Editorial Corint, București, p. 225
- Camariano-Cioran A. (1974), *Les Academies princieres de Bucharest et de Iassy et leurs professeurs*, Thessalonique, Institute for Balkan Studies, p. 50
- Giurescu C. (1946), *Istoria românilor*, partea a II-a, Fundația regală pentru știință și artă, București, p. 783
- Giurescu C. (2009), *Istoria Bucureștilor*, Editura Vremea, București, p. 196
- Iorga N. (1981), *Istoria românilor prin călători*, Editura Eminescu, București, p. 301
- (2002), *Istoria României*, vol. VI, lucrare colectivă editată de Academia Română, Editura Enciclopedică, București, p. 737

**The Innovative Network Lounge
«‘Şezătoarea’ Reţelei Inovatoare»
Technology Transfer Opportunities
within the Smart Cities Platform
Oportunităţi de Transfer Tehnologic
în cadrul Platformei Oraşelor Inteligente**

Wendy Laura Cînta
M. Sc. UrbanPlanning, Urbasofia

Abstract. *Smart solutions for urban spaces feed upon optimized management and civil engagement. **COLLABORATION IS CHANGING DESIGN** resulting in profound needs for urban reconversion towards hybrid spaces **targeting** responsive public spaces. City needs to produce benefits, being a capacity in itself. "What would I want ?" to see, to do, to find, to indulge, to encounter, to promote, to attract, to sense, to entertain, to inherit [...] to « live and let die » sustainably. This is also determining New Ways of Working: technology becomes invisible, resulting into a more human scale of our built environments, ensuring the existence of social spaces, a good environment and generally speaking, a high quality of life.*

Smart implies joint capitalization ("piggy-banking" concept), means not just a(nother) prêt-a-portrait concept, and triggers a multifaceted approach ("quick & dirty" ideas / solutions). Drawbacks in Romania so far relate to fragmented territorial intelligence and the need for a certain critical mass willing to get involved.

Programming intelligence in isolation is not enough to keep cities competitive and allow for the dissemination of the concept. Shared knowledge between smart businesses can easily be done throughout a platform of smart city initiatives. Putting together developers, researchers and administration responsables will widely involve shared fee stakeholder participation, allowing for both calibration of end products and raising market awareness.

The proposed discussion will answer the question of How (?) to cluster on knowledge transfer targeting competitive identities. Added value lies within creating ecosystems at local level for a global impact, echoing outcomes. Public-Private Cooperation Companies might partly solve a range of issues at hand.

Keywords: optimized management; civil engagement; hybrid spaces; responsive public spaces; urban competitiveness; Innovation City, open data initiatives, co-design; recalibration of regulatory framework; effective procurement procedures; joint capitalization; multifaceted approach; short-term focus; consistent long term deliverables; fragmented territorial intelligence; local ecosystems; social innovation; interchangeable & integrated clustered services; geospatial technologies; collaborative social networks; social living labs; public incubators; multi-scalar governance; network plasticity; collaborative innovation; place-based initiatives; local capacities; creative startups; green-growth industry; growth dynamics.

Sumar

Orașele necesită producție de **beneficii**, devenind **capacități** în ele însele. „Ce ne-am dori să regăsim în ele?” să antrenăm, să atragem, să tolerăm, să simțim, să vizualizăm, să promovăm, să moștenim [...], să trăim și să lăsăm să moară sustenabil. **Spațiul urban** devine **program ‘soft’**, permițând între **idei**. Păstrarea orașelor pregătite, productive, inovative și competitive (Trautman, 2011) se poate realiza printr-o eficace și eficientă **rețea incubatoare** de cunoaștere și tehnologii.

Orașele ca incubatoare de rețele de inovație se bazează pe crearea de **sinergii**. În societatea contemporană, trecerea de la o producție bazată pe *resurse*, la o producție bazată pe *cunoaștere*, este determinată de posibilitățile de transfer ale celei din urmă. Transferul de cunoaștere este abilitatea de a dezvolta **servicii clusterizate** interschimbabile și integrate în scopul sprijinirii **cerințelor mediului de afaceri**. *Împărtășirea cunoașterii* între *afaceri inteligente* se poate realiza cu ușurință prin intermediul unei platforme de inițiative inteligente. Inteligența capitalizează un nivel ridicat de trai, productivitate și durabilitate privind natura oricăror aspecte considerate.

Discuția propusă vizează răspunsuri la întrebarea „Cum (?) să clusterizăm bazându-ne pe *transfer de cunoaștere vizând identități competitive*”. O întreagă paletă tematică ne este pusă la dispoziție, începând cu **laboratoarele-habitat sociale** – în cadrul cărora **democrația participativă** a dus la dezvoltarea termenului de *‘oraș negociat’* – continuând cu **rețelele de inovație auto-organizate/colaborative**, **incubatoarele publice** – care își asumă accelerarea dezvoltării ideilor în beneficiul binelui public, încorporând un proces de *‘civicitate’*, măsură și rafinament în cadrul ideilor comunității culturale – și extrapolând către **camerile de colaborare**, **centrele de inovare**, **laboratoarele de creație** ș.a. asemănătoare. Toate acestea beneficiază de premisele unei înființări ușoare, debordând în câștig de cauză: asigură competitivitatea plajei de servicii/produse; antrenează capacitatea partenerilor și consilierilor; pun la dispoziție o rețea extinsă de experți și cercetători din cadrul institutelor de servicii tehnologice; găzduiesc conferințe și ateliere de lucru, oferind posibilitatea de a socializa profesional; contribuie la căutarea mijloacelor de finanțare.

Având oportunitatea de a transfera asemenea inițiative în afara mediului lor de producție, ar însemna **exportul inteligent de cunoaștere** către un model rezilient necesar de adoptat în cadrul unei palete mai largi de medii de locuire. Aceasta pornește de la premisa uneia sau mai multor **societăți bazate pe cunoaștere** înspre direcția investiții în **alianțe de cunoaștere**.

A pune la un loc dezvoltatori, cercetători și responsabili din cadrul administrațiilor va implica pe larg participare echitabilă și echidistantă din partea

acționarilor interesați, permițând atât **calibrarea produselor finite**, cât și **creșterea gradului de conștientizare a pieței**.

Valoarea adăugată se regăsește în **crearea ecosistemelor la nivel local**, în scopul unui impact global, răsunător prin rezultat. Aparatele de guvernare locale, regionale și naționale pot demara parteneriate cu mediul de afaceri privat în direcția dezvoltării **modelelor de afaceri multiservicii**.

Livrarea de **bunuri inteligente** – sau așa-numitele **'bunătăți'** ☺ – pentru cetățeni, facilitează demararea **inițiativelor creative de afaceri**, incubând aplicații inteligente, livrare de conținut și o industrie bazată pe **creștere economică ecologică**.

Platforma orașelor inteligente românești vizează să întrunească administrații, universități, centre de cercetare și întreprinderi (în special IMM-uri) având un interes ridicat în a **încheia parteneriate** strânse pe proiecte specifice de dezvoltare urbană/teritorială, dezvoltând o platformă pentru dezvoltare urbană/teritorială bazată pe **inițiative inteligente**.

Neajunsurile în România se raportează momentan la o **inteligentă teritorială fragmentată** și la o necesitate de a asigura o **anumită masă critică** dornică de a se implica.

Platforma orașelor inteligente românești necesită proviziune dincolo de nivelul minim de infrastructură caracteristică posibilelor orașe sustenabile, vizând **inițiativă, implicare constantă din partea comunității și investiții majore** în „internetul lucrurilor”, transport, spații urbane și clădiri, și deopotrivă, în infrastructuri de tip *soft*.

O aprovizionare cu asemenea soluții inovatoare – precum sisteme de gestiune inteligentă a clădirilor, sisteme de transport inteligent, sisteme de gestiune inteligentă a energiei ș.a. inițiative demarate din punct de vedere social – împuternicește orașele în **utilizarea acestei rețele de inovație ca 'șezătoare' pentru vizualizarea și modelarea** infrastructurii urbane în scopul de a furniza servicii urbane inovatoare și a gestiona **sustenabilitatea urbană**. Orașele din cadrul platformei vor beneficia de o serie de avantaje având acces la soluții inovatoare și la oportunitatea de a le testa.

O provocare majoră o constituie însă **dezvoltarea modelelor de guvernare** și a cadrelor-conținut necesare în vederea susținerii **parteneriatelor public-private** care permit aparatelor de guvernare și industriei IT (integratorilor de sistem, dezvoltatorilor de aplicații și furnizorilor de servicii) schimburi informaționale și **colaborări transsectoriale în cadrul ecosistemului unei comunități** în vederea transformării operațiilor la nivel de oraș.

O asemenea infrastructură poate veni în ajutorul celor însărcinați cu gestiunea orașelor în scopul înțelegerii cadrelor-conținut necesare pentru dezvoltarea **sistemelor de gestiune** care **acelerează livrarea de informații** și

implicit îmbunătățesc calitatea vieții, ating sustenabilitatea urbană și obiectivele de mediu, sporind totodată eficiența economică și incluziunea socială.

Soluțiile inteligente pentru spațiile urbane se hrănesc din **gestiune optimizată și angajament civic**. Tendințele actuale de identificare a individului – ca parte fragmentară dintr-o *multime habitând spațiile publice* – cu societatea în delineaarea unui spațiu de manifestare, și necesitatea interacțiunii sociale prin intermediul variilor fluxuri de rețea și relaționare, asigură un grad suficient de participare. **Capitalul social** constituie pilonul de bază în cadrul **plasticității rețelei, inovării colaborative și a dezvoltării continue a capacităților**.

Un rol important pentru universități – pe lângă cel de a **furniza absolvenților locuri de muncă bazate pe cercetare intensivă**, create de contextualizarea tipică orașelor inteligente, sau cel de a atinge noi frontiere, punând la dispoziție accesul la expertiză – este acela de a-și pune în valoare **abilitățile de evaluare** în scopul **furnizării de consultanță autorităților locale** vizând impactul variilor abordări în a ataca provocări specifice.

Formarea funcționarilor publici în lansările efective de proiecte/programe și analizarea impacturilor pe care acestea le au în cadrul comunităților, prin **co-implicarea** lor în cadrul procedurilor, ridică încă o dată problema acoperirii unei dezvoltări continue a capacităților, în scopul familiarizării consumatorilor de rând cu soluțiile inovatoare urmând a fi adoptate cu entuziasm de orașe.

Scopul general al inovării printr-o asemenea rețea utilitară este de a furniza formare pentru **orașe reziliente** capabile de a-și schimba identitățile și structurile pentru a-și asigura cetățenii cu același nivel de trai sau chiar unul mai bun. Aceasta conduce la posibilitatea *reconversiilor urbane*, generând **spații hibride** în scopul mult-așteptatelor **spații publice respondente**.

Introduction

‘Cities’ define urban agglomerations in general, as well as the administrative units governing them. ‘City’ can also refer more generally to perceptions of an *urban way of life* and **specific cultural or social features**, as well as *functional places* of **economic activity and exchange**. ‘City’ may also refer to two different realities: the *de jure* city – the administrative city – and the *de facto* city – the larger socio-economic agglomeration. The *de jure* city corresponds to a large extent to the historic city with its clear borders for trade and defence and a well-defined city centre. The *de facto* city corresponds to physical or socio-economic realities which have been approached through either a morphological or a functional definition.

From the perspective of social innovation, a smart city is not just a city with advanced technology, but it is a city that approaches in a smart way the various

dimensions and challenges that found its identity: at least, the economic dimension, that of the human and social capital and the governance one.

The cities of tomorrow will stop growing outwards and instead grow inwards in various forms of re-densification. There will be **clustered cities** with *multiple centres* and *various forms of neighbourhoods*, redesigned by **social innovation**.

Smart solutions for urban spaces feed upon **optimized management** and **civil engagement**. Without a proper strategy, openness and standardization activities, a smart initiative threatens to become a financial burden rather than a solution for today's cities.

Towards resilient and inclusive economies mitingating for a development model in which economic growth should encompass more employment opportunities, **the proposed discussion will answer the question of *How (?) to cluster on knowledge transfer targeting competitive identities.***



On the premises of **Knowledge / Technology Transfer** between Public and Private domains

In a world wide trend of advancing economies from a *resource-based* to a *knowledge-based* production, a series of governments have increasingly added on their agendas words like "knowledge" and "innovation" weighting heavily on economic growth, social development, and employment facilitation. In such context, promoting 'knowledge transfer' has increasingly become a subject of public and economic policy.

Knowledge transfer is the ability to develop interchangeable and integrated **clustered services** to support **business requirements**.

Embrained, Embodied, Encultured, Embedded knowledge refer to more than simply data or information stored as layers in a collection – the transfer processes go beyond merely translating skills and/or abilities, regardless of their flexibilities.

Smart implies **joint capitalization** ("piggy-banking" concept), means not just a(nother) prêt-a-portrait concept, and triggers a **multifaceted** approach ("*quick & dirty*" ideas / solutions).

Programming intelligence in isolation is not enough to keep cities competitive and allow for the dissemination of the concept. *Shared knowledge* between *smart businesses* can easily be done throughout a platform of smart city

initiatives. Keeping cities prepared, productive, innovative, and competitive (Steve Trautman, corporate America's leading knowledge transfer expert) can be ensured through an efficient and effective hub networking on knowledge and technologies.

Drawbacks in Romania so far relate to **fragmented territorial intelligence** and the need for a **certain critical mass** willing to get involved.

Steps within the Knowledge Transfer Process:

- Identifying knowledge holders;
- Motivation to share ☺ Incentives of Pro-activism;
- Designing a sharing mechanism to facilitate the transfer;
- Executing the transfer plan;
- Measuring toolkit – ensuring the transfer;
- Applying transferred knowledge / technologies;
- Monitoring – Evaluating – Disseminating Building Successes.

For example, a type of technology transfer might cover smart city heating schemes aiming at district heating networks, which would strengthen cities' energy resilience as well as tackling fuel poverty. Such a case study is presented by The Energy Technology Institute (ETI) in UK, which is a public private research partnership, involving six companies whose funding of projects is matched by the public sector, in particular EPSRC. Its Smart Systems and Heat (SSH) Programme aims to design and test a commercially viable Smart Energy System in the UK, facilitating improved heat management and low carbon energy services across the country. This involves the investigation of mass-market consumer behaviour and requirements to understand the likely future demand for heat and energy usage. The design methodology phase of the programme is under way, and work has begun on Enabling Component Technologies (identifying gaps in the potential range of smart systems technologies), Energy System Design Tool Development (assessing the impact of a Smart Energy System in a geographical area), Data Management and Architecture (fulfilling information and service requirements of a smart energy system), Value Management and Delivery (identifying how value can be delivered across the value chain) and Consumer Behaviour Study (insight into consumer requirements for heat and energy both now and in the future). ETI has also started engagement work with local authorities, who will provide the demonstration locations for the second phase of the programme: a mass-market field trial of up to 10,000 homes to ensure any system design can be replicated geographically across the UK.

In the case of Trilogis (Rovereto, Italy), the concept of **Paperless Urban Planning** based on **geospatial technologies** target **workflow management**, while getting the civil society involved as **co-designer**. Having the opportunity of transferring such initiatives outside their production environment would export

smart city know-how towards a resilient model for a larger palette of living environments.

New Ways of Working

City needs to produce *benefits*, being a *capacity* in itself. "*What would I want?*" to see, to do, to find, to indulge, to encounter, to promote, to attract, to sense, to entertain, to inherit [...] to «live and let die » (sustainably). If each and every one of its counterparties would independently think as stated above, subsequently clustering on similitudes – based on the premises of place-making juxtaposition, if not for deeper considerations of communitarianism – then urban programming might come in handier, facilitated by such a social preview. Nevertheless, current trends in crowd'space living and the need for social interaction provide through various networking streams sufficient participation. COLLABORATION IS CHANGING DESIGN resulting in profound needs for *urban reconversion* towards **hybrid spaces** targeting the long-awaited **responsive public spaces**.

Technology becomes invisible, resulting into a more human scale of our built environments, ensuring the existence of social spaces, a good environment and generally speaking, a high quality of life.

In the context of weakened links between economic growth and social progress, social innovation offers an opportunity to widen the public space for civic engagement, creativity, innovation and cohesion.

New Ways of Working envisage:

- **Living Labs**, 'user-centred, open-innovation ecosystems, often operating in a territorial context (e.g. city, agglomeration, region), in which user-driven innovation is fully integrated in the co-creative process of new services, products and societal infrastructures'. (European Commission)

- **Social Living Labs** add on to co-creation, exploration, experimentation and evaluation by mobilisation, capacity building, visioning and monitoring, developing **participative democracy** through a platform where public interest could feed the notion of a '*negotiated city*', permitting negotiation between apparently opposing values and vision. To function, living social labs require a mobilisation of citizens and stakeholders and the opportunity to define objectives, shape content and process and be part of implementation. It also requires a revised and more inclusive vision of the knowledge society and the encouragement of knowledge alliances.

- **Collaborative Innovation Networks** (CoINs) are social constructs described by their originator Peter Gloor (a Research Scientist at MIT Sloan's Center for Collective Intelligence) as "cyberteams of self-motivated people with a collective vision, enabled by the Web to collaborate in achieving a common goal by sharing ideas, information, and work." COINs rely on modern technology such

as the Internet, e-mail, and other communications vehicles for information sharing. Creativity, collaboration, and communication are their hallmarks.

- **Self-Organizing Innovation Networks are explained by** Robert Rycroft (Elliott School of International Affairs of George Washington University) as innovation networks organized around constant learning in their capacity for ‘combining and recombining these learned capabilities without centralized, detailed managerial guidance.’ He also leads towards the theory that ‘globalization and self-organizing networks may be **coevolving**. At the same time, [it] seems to induce **cooperation** among innovative organizations.’

- **Incubator Networks** arised from the aggregation of incubators into networks, used to share good practices and can spread new methodologies. Europe has the well established European Business Centre (EBN) association that federate more than 250 eBICs all over the Europe. EBN is animate its network for 25 years now. France has its national network of technopoles, pre-incubators, and eBICs: RETIS-INNOVATION. This network mutualize resources to internationalize startups. Spain has a national network too: ANCES that regroup more than 30 eBICs. Of 1000 incubators across Europe, 500 are situated in Germany, successfully supporting entrepreneurship and the regional industries. Some of them are organized federally within the ADT (*Arbeitsgemeinschaft Deutscher Innovations-, Technologie-, und Gründerzentren e.V.*).

- **Public Incubators** are similar to business incubators, though their intent is to accelerate the development of ideas for the benefit of the public good. Many universities and non-profit organization succeed in a goal of public good, though few if any provide a democratic process of refinement. A public incubator incorporates a process of citizenry, measurement, and refinement to culture community ideas.

The Innovative Network Lounge

Cities are expensive systems to run, and they are becoming increasingly more so, unless a programmatic approach to revisiting the price paid per value provided is employed in the (very) near future, through the multiple axes of a long term perspective, what we call a smart approach.

Current needs just have to focus on **reassessing all available means** in order to **create functional synergies**. This can be done pro-actively by **steering the progress** in support to sustainable initiatives, fed by a more accurate perception of human environments / surrounding reality(ies).

Collaboration rooms, innovation centers, creativity labs, whatever the preferred terminology, these centers can be relatively easy to set up yet have enormous payoff.

The innovation networks:

- help companies turn ideas into competitive products or services;
- serve as sparring partners and advisors in relation to the development needs a company is facing;
- provide access to an extensive network of experts and researchers at universities, technological service institutes and in other companies, local as well as global;
- host conferences and workshops where one can gain insight into the most recent technologies and have the opportunity to network with other companies, researchers and specialists;
- help in finding funding to implement projects.

Incentives of A National Smart Cities Platform

Cities cannot be defined solely by their administrative boundaries, nor can urban policies target only city-level administrative units. Urban problems may have very local symptoms but require wider territorial solutions. Urban policy needs to be understood and to operate in a *multi-scalar context*. New forms of governance are essential to respond to these urban challenges.

In the case of Romania, the governance structure continues to be fairly centralized despite efforts geared towards decentralization. The central government's *modus operandi* is characterized by a predominantly sectoral approach, with most of the country's Operational Plans also being implemented in a sectoral manner (except for the Regional Operation Plan, which features some important integrated approaches towards (r)urban development). On top of that, horizontal cooperation and coordination is weak and the local governance is still largely thinking and operating in an outdated manner, using old-fashioned decision-making processes and tools.

Another aspect that should be considered by Romanian cities is to think out of the usual sectoral and top-down approach and to focus their development strategies on becoming smart, innovative and attractive places for their citizens. In order to provide the right, needed solutions to their demographic, **co-designing** the local strategies together with the citizens will be a key aspect: it will allow sorting out the still-fuzzy demand for smart services through a **bilateral process of learning**: citizens will better grasp the meaning and impact of “*smartness*” and local authorities will be able to assess the real smart priorities.

It will also offer support to local administrations and strengthen their ability to take right decisions and create smart local governance. Last but not least, it will enhance integration, collaboration and cooperation at the city-level.

The Romanian Smart Cities Platform needs provision beyond the basic infrastructural levels of potentially sustainable cities, targeting:

- a firmly conducted initiative, within which the set vision and its planning processes need to be kept holistic;
- constant community involvement throughout participatory dialogue;
- major investments in the IoT (Internet of Things), transport, urban spaces and buildings, as well as *soft* infrastructures.

The need for Flexible Multi-Scalar Governance

Problems solved at the level closest to the citizens who are able to deal effectively with them have to be complemented with better coordination at a higher level, to avoid transferring problems from one local level to another, or from the city centre to its periphery.

City leadership needs to imply a clear and consistent vision of what the future city offers its people, with a commitment to deliver the necessary change. Engaging active social involvement could be achieved by including city service dashboards to enable citizens to compare and challenge performance.

Basic prerequisites for establishing a National Smart Cities Platform in Romania would cover the **assessment and recalibration of the regulatory framework** for future effective development of solutions, a clear roadmap and **tools** for promoting intelligence & innovation aiming – above all – at **effective procurement procedures**, while at the same time, steering away from barriers usually set up by bureaucratic levels.

Horizontal and vertical coordination is required as cities have to work with other governance levels and reinforce their cooperation and networking with other cities in order to share investments and services which are required at a larger territorial scale. New governance modes based on citizens' empowerment, participation of all relevant stakeholders and innovative use of social capital are needed. Urban policies will have to ensure coherence between sectoral initiatives with spatial impacts and place-based initiatives.

Network Plasticity and Collaborative Innovation

Putting together developers, researchers and administration responsables will widely involve shared fee stakeholder participation, allowing for both calibration of end products and raising market awareness. This will allow cities, SMEs and businesses to plug in their data and ideas, test the viability of new business models and come up with improved solutions, all for a fraction of the cost they would have to otherwise spend.

“The most important objective is to link companies and knowledge institutions closer together. We would like to help companies realise new aspects of their innovation, so that they do not always approach the usual business

partners. In this way, Innovation Cup helps develop the entire lifestyle industry.” says Betina Simonsen, Director of the Innovation Network in Denmark.

An important role for universities besides providing graduates for the knowledge intensive jobs which a smart city creates or creating edgy and attractive districts and access to expertise, is also using their evaluation skills to provide advice to the city authorities on the impact of different approaches to tackling specific challenges.

Smart communities would act as “*honey pots*”, as new firms and young professionals are drawn to the area and create **growth dynamics** based on new clusters of expertise, which spill over into property refurbishment, leisure and entertainment. This, in turn, provides employment opportunities for a much wider segment of the population.

Deploying integrated city systems depends as much on financial innovation as it does on technological innovation. New financial models are required to convert potential revenue streams into effective infrastructure investment. **Public-Private Cooperation Companies might partly solve a range of issues at hand.** In the case of the Danish Innovation Network, co-finance comes from the Ministry of Science, Technology and Innovation, which is responsible for the Innovationsnetværk Danmark (Innovation Network Denmark) programme.

Continuous Development of Capability

As cities become more resilient while having to face a deeper understanding of their business environments in order to cope with economic development, there is clear need for a continuous investment in capacity building for better inclusive strategies.

Social capital becomes key factor in city attractiveness when coming to the build up of **local capacities** and in strengthening local economies. Social capital is the binder for stimulating collaboration, engagement in networks, dialogue support, being pro-active when taking on challenges or goal driven objectives.

Helping cities to test and prove the business case, to collaborate with business and academia to tackle barriers such as procurement rules or lack of investment which stop new solutions going to scale, to develop a shared perspective, to advise administrations on strategic priorities, whilst co-ordinating governmental policies in areas related to smart cities can trigger the constant development of capabilities at all levels throughout the entire system.

Capitalizing on the innovative capacity of SMEs the lounge could promote new technological applications within the smart cities movement, promoting supply chain initiatives in complex utility service systems and developing interoperable standards to facilitate systems integration. Training officials in the effective releases and analysing the impacts these have on the communities by co-involving them in the procedures, raises once more the question of covering

the continuous development of capabilities in order to accustom the end users with the innovative solutions the cities will eagerly adopt within their period.

Outcomes and Opportunity

Romanian Smart Cities Platform envisions to gather cities, universities, research centers and enterprises (especially SMEs) having an interest to close partnerships on urban/territorial specific development projects, developing a platform for urban/territorial development based on smart initiatives.

A provision of such innovative solutions – like intelligent building management systems, intelligent transportation systems, intelligent energy management systems and other socially driven initiatives – empower cities in using this innovative network as a lounge for visualizing and modeling urban infrastructure to provide innovative urban services and manage urban sustainability. The involved cities would have a definite advantage by getting access to innovative solutions and having the opportunity to test them out.

Added value lies within creating ecosystems at local level for a global impact, echoing outcomes. Local, regional, and national governments can partner with private businesses to develop **multiservice business models**. Furthermore, government should develop the mechanisms that enable small businesses and citizens to participate in civic-service provision, share information, and create new businesses and service models. Delivering **smart goods** – or so-called **goodies** – to citizens facilitate **creative startups**, incubating Smart City applications, content delivery and a **green-growth industry**.

A major challenge, however, is in developing governance models and frameworks supported by public-private partnerships that enable government and the IT industry (systems integrators, applications developers, and service providers) to share information and collaborate across a community's ecosystem to transform city operations.

Such an infrastructure can help city leaders understand the necessary frameworks needed for developing management systems that accelerate information delivery and thereby improve quality of life, achieve urban sustainability and environmental goals, and increase economic efficiency and social inclusion.



Source : Cisco IBSG, 2011

Day in the Life of a Green u-City Citizen

Cloud-based Infrastructures from Cisco IBSG 2011 – Such services and related ecosystems can help cities address urban challenges by providing citizens with better alternatives to urban living in combination with existing development policies and urban information infrastructures.

Cities as Hubs for Innovation Networks

The urban space has become a crossbreed place in which phenomenal experience and virtual experience are combined together to create a socio-technological environment based on the combination of place and networks. Continuous interaction between physical locations and information flows (*Castells*, 2004, pp. 138-49) has been made even more intense by the recent dissemination of geo-referenced applications for cutting-edge devices (Location Based Social Network, Geoblogs...). Urban space becomes a software permitting between ideas.

A great prerequisite for smart cities needs to be the **openness** of these cities, operating by default with straightforward transparencies. The communication between citizens and institutions is oriented to promote and facilitate the involvement of citizens in the management of the *res publica*. The cloud/platform city creates an ecosystem that enables both transparency and also economic growth. (Rachel Sterne, chief digital officer of New York)

The 3.0 City does not yet exist, but the challenge is to create **synergies** between possibilities offered by technologies on “energy efficiency with smart grids, alternative and renewable forms of energy, ecological water systems, centralized waste management, and so on...” and capabilities of citizens to use them, to adapt their behaviour to these smart solutions.

According to Charles Landry, the creative city identifies, nurtures, attracts and sustains potential so it is able to mobilize ideas, talents and creative organizations. The built environment – the stage and the setting – is crucial for establishing this *milieu*. A creative *milieu* is a place that contains the necessary requirements in terms of *hard* and *soft* infrastructure to generate a flow of ideas and inventions.

The overall purpose of innovating through such an utilitarian network lounge is to provide upbringing for **resilient cities** capable to change their identities and structures in order to ensure their citizens the same or a better quality of life.

Bibliography

- Elisei, Pietro. Dimitriu, Sabina. „Orașe inteligente în devenire: Importanța Agendelor Strategice Urbane integrate pentru orașele românești”. [Urbasofia] 2013.
- Castells, Manuel. “An Introduction to the Information Age” in *The Information Society Reader*, Frank Webster, Raimo Blom, Erkki Karvonen, Harri Melin, Kaarle Nordenstreng, and Ensio Puoskari, editors. London and New York: Routledge, 2004. pp 138–49.
- Sassen, Saskia. “The Global City: New York, London, Tokyo”. 1991
- Knowledge Transfer Network. [on Knowledge Transfer]. 2011.
<http://www.knowledgetransfer.net/>
- Trautman, Steve. “You Are Here. Knowledge Transfer Defined”. 2011.
<http://stevetrautman.com/you-are-here-knowledge-transfer-defined/>
- Department for Business, Innovation and Skills, Government of the United Kingdom. “Smart Cities: Background Paper”. 2013.
https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/246019/bis-13-1209-smart-cities-background-paper-digital.pdf
- European Commission. [on] Living Labs. 2013.
http://ec.europa.eu/information_society/activities/livinglabs/index_en.htm
http://en.wikipedia.org/wiki/Business_incubator
- Snead, G. Lynne. Wycoff, Joyce. "Stimulating Innovation with Collaboration Rooms"
http://innovationnetwork.biz/articles/collaboration_rooms.html
- Danish Agency for Science, Technology and Innovation. Ministry of Science, Technology and Innovation.
http://www.masterpiece.dk/UploadetFiles/11133/25/FI-Netv_rkspjece_UK.pdf
- European Union Regional Policy. “Cities of Tomorrow – Challenges, visions, ways forward”. October 2011.
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final.pdf

Green, Jeremy. “Digital Urban Renewal – Retro-fitting existing cities with smart solutions is the urban challenge of the 21st century”. Ovum. April 2011.

http://www.cisco.com/web/strategy/docs/scc/Digital_Urban_Renewal.pdf

Resilient City Organisation. www.resilientcity.org

URBASOFIA’s Smart Portfolio includes planning expertise & content management for:

- **Project SUNSHINE – Smart Urban Services for Higher eNergy Efficiency**

The ICT PSP project delivers innovative digital services for automatic large-scale assessment of building energy behaviour, optimize energy consumption of heating/cooling systems and interoperable control of public illumination systems, targeting to develop a smart service platform accessible from both a web-based client and an App for smartphones and tablets, while its technology will be piloted in 9 city sites for 12 months, aiming at the reduction of energy consumption and emissions by 10-30%.

More information under: <http://www.sunshineproject.eu/>

- **Project i-SCOPE – Interoperable Smart City Services through an Open Platform for Urban Ecosystems**

An ICT PSP project as well, i-SCOPE focuses on personal mobility of disabled people, energy dispersion and solar energy potential assessment, noise mapping and simulation, being piloted in 8 cities and developed as an end product within the consortium ready for wider deployment.

More information under:

<http://www.iscopeproject.net/iscopeweb/index.php/about/abstract>

- **Project STATUS – Strategic Territorial Agendas for „Small and Middle-sized Towns” Urban Systems**

STATUS touches upon both a co-designed Strategic Agenda and a smart platform. The project is tackling the problem of incoherent urban and regional development in South Eastern European and neighboring countries by jointly developing an approach that can help cities and regions in making integrated and sustainable urban agendas and place based strategies by participatory planning tools, while, at the same time, follows upon cross-cutting constructive interferences among partner cities' planning processes, facilitating the design of effective and efficient urban tools, by creating the SEE Web Platform as an online smart toolkit of practices, solutions and services targeting the European urban settlements.

The Strategic Urban Agenda (SUA) defined through STATUS represents a tool of high potential, which, focused on developing smart cities, can assist Romanian cities to establish and achieve smart goals. SUA accomplishes this both through vision and planning scale, as well as the participative method it uses in this process.

More information under: <http://www.iscopeproject.net/iscopeweb/index.php/about/abstract>

Arhitectura Bucureștiului – la granița dintre Orient și Occident

Ruxandra-Ioana Bușneag

București, anul 2013. Wikipedia, celebra enciclopedie liberă de pe internet, îl descrie ca fiind capitala României, dar și al zecelea oraș ca populație din Uniunea Europeană. Altfel spus, Bucureștiul este aliniat unor capitale precum Londra, Paris, Berlin, orașe în care noțiunile de civilizație și dezvoltare cunosc superlativul. România, în întregul ei, își dorește cu ardoare să fie percepută ca aparținând lumii occidentale, apusene, uitând de moștenirea sa orientală, căpătată în urma secolelor de dominație otomană.

Bucureștiul este însă un oraș cu dublă personalitate, reușind să dea impresia că înglobează mai multe lumi distincte în cadrul său. Este greu de descris, dominat de o diversitate de stiluri arhitecturale ce reflectă evoluția sa istorică. Dualitatea capitalei, prezentă atât la nivel social, cât și la nivel arhitectural, este surprinsă de călătorii străini încă din sec. al XIX-lea, orașul fiind descris în termeni mai mult sau mai puțin poetici:

„La București, se văd cele mai păcătoase cocioabe lângă palatele în stilul cel mai modern și bisericile cu arhitectură bizantină; cea mai amarnică sărăcie domnește alături de luxul cel mai extravagant; Asia și Europa par să se întâlnească în acest oraș.”¹;

„...civilizația occidentală caută să străbată prin crusta murdară a secularului orientalism asiatic și să prefacă un oraș oriental într-o reședință europeană.”²

Călătorii francezi din sec. al XIX-lea sunt de asemenea contrariați de oraș. Ulysse de Marsillac descrie Bucureștiul ca fiind un oraș deloc artificial, care oferă sufletului satisfacții și în care există deopotrivă avantajele civilizației și cele ale naturii, dar adaugă faptul că *„spațiul în care se întinde este imens și sfidează orice*

¹ Potra George, *Bucureștii văzuți de călători străini (secolele XVI-XIX)*, Editura Academiei Române, București, 1992, p. 157.

² Potra George, *Idem*, p. 191.

preocupare din partea unei edilități neputincioase. Centrul are totuși aspectul de oraș, cu rezerva că nicio stradă nu este dreaptă și că fiecare construiește după capul său.”³



(Mahala a Bucureștiului)

Eugene Jouve, pe de altă parte, este profund dezamăgit de oraș, considerând Bucureștiul „o îngrămădeală de prăvălii bogate, de dugheni sărăcicioase, de clădiri frumoase, de monumente, de grădini, de maidane și de baltoace”⁴. Cu toate acestea, el nu uită să descrie Cișmigiul ca pe „un Hyde Park al Bucureștilor”⁵, același parc fiind caracterizat câțiva ani mai târziu de un german ca întrecând cu mult tot ceea ce ar fi putut oferi țara sa natală.

Imaginea capitalei în ochii străinilor apare ca „un cumul de contraste”⁶, un oraș nici pur oriental, dar nici pur occidental.

Chiar și în zilele noastre, acest mix de culturi reprezintă o realitate. Dana Harhoiu consideră că „Bucureștiul s-a dezvoltat asimilând influențe orientale, printr-o capacitate de integrare naturală care i-a susținut vocația de a fi un oraș între Orient și Occident.”⁷

³ Marsillac Ulysse de, *Bucureștiul în veacul al XIX-lea*, Editura Meridiane, București, 1999.

⁴ Potra George, *Bucureștii văzuți de călători străini (secolele XVI-XIX)*, Editura Academiei Române, București, 1992, p. 200.

⁵ Potra George, *Bucureștii văzuți de călători străini (secolele XVI-XIX)*, Editura Academiei Române, București, 1992, p. 200.

⁶ Giurescu Constantin C., *Istoria Bucureștilor*, Editura Vremea, București, 2009.

⁷ Harhoiu Dana, *Un oraș între Orient și Occident*, Simetria Publishing House, Arcub, București, 2001, p. 13.

Palatul Mogoșoaia este reflectarea în plan arhitectural a acestei dualități. Aflat la 15 km de București, palatul este celebru prin stilul în care a fost clădit: stilul brâncovenesc. Acesta este unic în lume, combinând influențele otomane și cele renașcentiste târzii.

Numeroase alte monumente arhitecturale care au supraviețuit trecerii timpului amintesc de perioada în care Țările Române se aflau la marginea Europei, fiind la granița dintre Îalta Poartă și civilizația occidentală. Curtea Veche, unul dintre cele mai pline de farmec locuri din capitală, domină centrul istoric al orașului. Mănăstirea Antim, exponent al arhitecturii bisericești din acea perioadă, este construită de asemenea în stilul brâncovenesc, îmbinând influențele bizantine și otomane cu cele ale barocului italian.

O schimbare importantă în arhitectura Bucureștiului se produce odată cu modificarea contextului politic (ocupația rusească dintre 1806 și 1812). Societatea se transformă radical, pătrund numeroase influențe occidentale (pariziene, în special), iar apropierea față de civilizația apuseană se manifestă cel mai rapid în plan vestimentar. În această perioadă, apare celebrul Han al lui Manuc, secondat în 1833 de Hanul cu Tei.

Școala franceză de arhitectură își face simțită prezența din ce în ce mai mult (este construit Palatul Știrbey, este inaugurat Teatrul cel Mare), iar după momentul Unirii Principatelor, civilizația orientală este abandonată treptat, în favoarea modernizării propuse de Occident. Centrul Bucureștiului este clădit în jurul reședinței domnitorului Cuza din palatul de pe Podul Mogoșoaiei (actuala Calea Victoriei).

Bucureștiul cunoaște înflorirea în perioada lui Carol I și în perioada interbelică. Transformarea spectaculoasă a orașului este remarcată și de New York Times, care îl descrie ca fiind „orașul plăcerii și al luxului”, un loc extrem de vioi, modern, plin de clădiri frumoase. Este ridicat Ateneul Român, care a fost criticat la vremea respectivă pentru amplasamentul ales, socotit „la marginea Bucureștiului”, dar și marile palate ale capitalei: Palatul Cotroceni, Palatul de Justiție, Palatul Poștelor (actual Muzeu de Istorie a României), Palatul Bursei (actuala Bibliotecă Națională), Palatul Cantacuzino etc. Tot în această perioadă sunt trasate și marile bulevarde ale Capitalei, Lascăr Catargiu și actualele bulevarde Magheru și Bălcescu. De-a lungul acestora, au fost ridicate imobile rezidențiale, cu o arhitectură remarcabilă, aparținând marilor personalități ale epocii.

Modernizarea este întregită de construirea podurilor, a rețelelor de canalizare, de apariția muzeelor, a hotelurilor, a restaurantelor, cinematografelor, dar și de introducerea primelor linii telefonice și de iluminarea electrică a străzilor.

Între cele două războaie mondiale, apropierea extraordinară a Bucureștiului de pretențiile unei capitale europene este redată de renumele pe care îl câștigase

Bucureștiul: „Micul Paris”. În 1920, este inaugurat Aeroportul Băneasa și se înființează Compania de Navigație Aeriană Franco-Română, prima companie de transport aerian din lume pentru pasageri, mărfuri și poștă. Începe construcția Băncii Naționale, se înființează Muzeul Satului, este ridicat Arcul de Triumf.

Însă, după cel de-al Doilea Război Mondial, Bucureștiul suferă transformări dramatice. Începe seria marilor construcții, dar și a marilor demolări. Unitatea arhitecturală a orașului, și așa fragilă (contrastul dintre centrul atât de apreciat și de cosmopolit și mahalalele Bucureștiului era frapant), are de suferit. Cartierele istorice sunt neglijate de administrația comunistă, dacă nu chiar demolate, pentru a face loc construcțiilor faraonice. Distrugerile provocate pentru construirea acestui nou oraș gândit pentru satisfacerea nevoilor oamenilor muncii sunt mari, iar odată cu acestea se pierde și o parte însemnată din moștenirea culturală a capitalei.

Pentru ridicarea Casei Poporului se demolează 7 km² din centrul istoric al capitalei, sunt demolate Arhivele Naționale, Spitalul Brâncovenesc, Biserica Sf. Vineri, dar și Mănăstirea Văcărești, lăcaș de rugăciune construit de domnitorul Nicolae Mavrocordat și un edificiu al arhitecturii bisericesti din perioada dominației Imperiului Otoman. Se construiesc noi bulevarde, cu prețul demolării unor cartiere precum Izvor, Antim, Uranus. Numeroase biserici au fost ținta clară a demolărilor (20 fiind distruse), însă câteva au fost salvate prin sistemul de translatare a clădirilor (Schitul Maicilor, Biserica Olari), cu toate că au fost ascunse printre blocuri.



(Mutarea bisericii Schitul Maicilor)

Transformarea socialistă a orașului promitea măreție și desăvârșire: „*Largile bulevarde luminate fluorescent, cartierele moderne muncitorești ridicate în ultimii ani, ritmul impresionant al înnoirilor dau Bucureștilor de azi o înfățișare cu totul diferită de orașul din anii regimului burghezo-moșieresc, în care mizeria cartierelor mărginașe de cocioabe locuite de muncitori contrasta dureros cu cartierele luxoase construite pentru exploatare.*”⁸. În realitate, construirea masivă a cartierelor de blocuri este o consecință firească a procesului de naționalizare și colectivizare. Sistematizarea înseamnă, pe lângă distrugerea a mii de sate, distrugerea aproape totală a construcțiilor urbane tradiționale și înlocuirea lor cu blocuri de apartamente, precum și încercarea de mutare a întregii populații rurale din locuințele unifamiliale, proprietate privată, în apartamente la bloc, în calitate de chiriași. Omogenizarea, nivelarea populației și creșterea rapidă a numărului de locuitori au fost de asemenea vizate.

Momentul cutremurului din 1977 este unul dramatic în istoria capitalei, iar el se reflectă și în plan arhitectural. Pentru reconstrucția orașului, sunt propuse patru alternative de modificare a structurii centrului istoric: 1) demolare și reconstrucție; 2) renovare pe arii întregi; 3) restructurare prin păstrarea construcțiilor adecvate, înlăturarea celor inadecvate și inserarea de construcții-plombă; 4) modernizare conform standardelor contemporane).

Din păcate, se folosește cu predilecție varianta demolării, pretextându-se că „*vechile orașe, cu structura lor specifică și rețeaua stradală, nu pot fi adaptate la cerințele vieții cotidiene*”⁹. Mijlocul anilor '70 reprezintă perioada cu cele mai mari distrugerii de monumente istorice din București, afectând ireversibil personalitatea orașului, cultura și tradiția sa.

În perioada dictatorială, au loc și transformări benefice ale capitalei, este construită rețeaua de metrou a capitalei, este înființată Televiziunea Română, se deschide Aeroportul Otopeni, sunt construite Hotelul Intercontinental, Teatrul Național „I.L. Caragiale”, Sala Polivalentă etc.

Revoluția din decembrie 1989 surprinde însă peisajul urbanistic bucureștean într-o situație dezolantă: „*[...] vechea inimă a orașului distrusă, aproximativ 8.000 de case distruse și 20 de biserici demolate pentru a lăsa loc liber unui palat gigantic și pentru un bulevard [...] de-a lungul căruia se înșiră clădiri rezidențiale masive pentru activiștii de partid*”¹⁰.

Sub aspect estetic, în opinia mea, demersul arhitectural comunist a adus mai curând dezavantaje capitalei României, transformând Bucureștiul într-un oraș al blocurilor „*martirizat de puterea totalitară*”.

⁸ Celac Mariana, *O analiză comparată a limbajului totalitar în arhitectură în miturile comunismului românesc*, București, 1998, p. 291.

⁹ Lăzărescu Cezar, *Probleme actuale ale dezvoltării orașelor*, ap. Giurescu Dinu C., *op. cit.*, p. 16.

¹⁰ *New York Times*, 3 decembrie 1989, ap. Giurescu Dinu C., *op. cit.*, p. 74.

Însă ceea ce este cu adevărat deprimant este modul în care a evoluat Bucureștiul postdecembrist din punct de vedere estetic. Deși capitala și-a recăpătat aerul cosmopolit din perioada interbelică, prin construirea mall-urilor, a centrelor de divertisment, prin trezirea la viață a Centrului vechi, cu ajutorul barurilor, cluburilor și restaurantelor sale, s-a revenit la vechea practică din perioada influenței otomane, conform căreia fiecare construiește „după capul său”.

Legislația urbanistică de la sfârșitul sec. al XIX-lea, deloc permisivă, a împiedicat familia Lipatti să ridice un bloc cu 14 etaje, întrucât proiectul nu se încadra în peisajul dominat de imobile de un etaj sau două. În prezent, multe dintre clădirile istorice care au supraviețuit perioadei comuniste au pierit în favoarea unor blocuri de beton, sticlă și oțel. În cazurile fericite, capodopere precum Muzeul de Istorie Naturală „Grigore Antipa” dispar la umbra unor clădiri de birouri gigantice (în cazul expus, America House și Turnul BRD, care se numără printre cele mai înalte clădiri din București, având 19 etaje).



(Muzeul de Istorie Naturală „Grigore Antipa”, Turnul BRD și America House)

Identitatea Bucureștiului se regăsește în cartierele istorice și amestecul lor de stiluri arhitecturale, însă numeroasele intervenții urbane derogatorii nu au reușit decât să distrugă coerența urbană și așa fragilă a vechiului oraș și să conducă la pierderea unor repere culturale esențiale. Mixului de influențe orientale și occidentale i s-a adăugat o fațadă comunistă, pe alocuri fiind presărate construcții care amintesc de zgârie-norii New York-ului.

Nu există niciun fel de respect pentru istoria orașului, iar ceea ce nu s-a demolat în perioada totalitară este în prezent neglijat de edilii Bucureștiului. Noțiunea de zone construite protejate este aproape necunoscută la nivelul

publicului larg. Nici primăria, nici organizațiile profesionale nu au evaluat consecințele urbanismului derogatoriu asupra acestor zone.

În prezent, proiectele de construcție sunt evaluate numai din punct de vedere tehnic de Comisia Tehnică de Urbanism și Amenajarea Teritoriului din cadrul primăriei municipiului, însă aceste proiecte nu sunt analizate și prin prisma coerenței lor urbane sau a conservării patrimoniului existent. Controlul asupra esteticii imobilelor nou-construite este, practic, inexistent, iar condițiile referitoare la materialele de construcție permise sau la crearea unei arhitecturi adecvate caracterului zonei sunt privite ca fiind aleatorii și sunt rareori respectate. Nicio instituție publică nu este direct responsabilă de modul în care se dezvoltă zonele construite protejate, ceea ce permite investitorilor să interpreteze regulamentul urbanistic conform propriului interes.



Soluțiile pentru conservarea și regenerarea urbană a zonelor construite protejate sunt multiple și trebuie aplicate concomitent. În primul rând, viitorul plan urbanistic general ar trebui să înăsprească și să detalieze regulamentul zonelor protejate, punând astfel capăt multiplelor „interpretări”. O mai bună reglementare a procesului de avizare și aprobare a documentațiilor de urbanism, dar și o informare a populației asupra importanței acestei probleme sunt punctele-cheie de plecare în salvarea Bucureștiului istoric. Apoi, trebuie creat un cadru economico-financiar propice, care să stimuleze elaborarea proiectelor de conservare și restaurare (subvenții publice, scutiri de taxe și impozite, împrumuturi pe termen lung, garanții financiare, concesiunea terenurilor publice celor care promovează conservarea și restaurarea). Uniunea Europeană poate fi, de asemenea, o importantă sursă de finanțare pentru restaurarea clădirilor de patrimoniu și a centrului istoric, care se luptă să supraviețuiască procesului de

modernizare haotic, efectuat fără niciun plan arhitectural de ansamblu. Deși este, precum am specificat de la început, o capitală europeană, care dorește cu ardoare să fie privită drept egala celor mai impresionante orașe ale continentului, Bucureștiul zilelor noastre se confruntă cu aceleași probleme arhitecturale sesizate încă din secolul al XIX-lea. Descrierile călătorilor străini se potrivesc mănășă priveliștii oferite astăzi, iar eficacitatea edilității nu pare să fi crescut într-un procent îmbucurător. Ceea ce s-a câștigat din punct de vedere estetic în perioada interbelică a fost anulat în cei 40 de ani de comunism, „Micul Paris” fiind înlocuit cu o imagine de ansamblu dominată de blocuri cenușii. Paradigma blocului este încă prezentă, însă procesul de „schimbare la față” a mai sus-menționatei construcții modifică percepția asupra orașului.

Bucureștiul actual se zbate la granița acum virtuală dintre Orient și Occident, greșind însă în procesul de asimilare a unor forme fără fond. Pentru a putea concura cu alte capitale europene mult mai dezvoltate, Bucureștiul trebuie să-și apere cu orice preț zonele istorice, să-și accepte substratul oriental, să însuflețească zonele cenușii, rămășițe ale regimului totalitar, dar și să încurajeze o modernizare responsabilă, inteligentă, cu o finalitate nobilă: un București estetic și funcțional.

Bibliografie

- Colceru E. (n.d.), „Cum au schimbat comuniștii fața Bucureștiului”, *Historia*
Ionescu M. (n.d.), „Bucureștii la începutul epocii comuniste”, *Historia*
Lupșor A. (n.d.), „Orașul caselor aruncate la nimereală – București”, *Historia*
Teică Liliana (n.d.), *O istorie a Capitalei: De la Cetatea lui Bucur, la blocurile de oțel și sticlă*
Wring Roxana (n.d.), „București. În căutarea identității vizuale”, *Arhitectura*

Secțiunea a V-a

Dimensiunea administrativ-socială

Moderatori:

Conf. univ. dr. Dragoș Dincă, SNSPA, București

Asist. univ. dr. Cătălin Dumitrică, SNSPA, București

Studiul evoluției cererii de transport în zona adiacentă intersecției Iuliu Maniu-Virtuții, comparativ cu intersecția Iuliu Maniu – B-dul Geniului (Leu)

Dr. Adrian Stoica

Profesor asociat, Academia de Studii Economice din București
utilitatipublice@yahoo.com

Dr. Sorin Burlacu

Lector universitar, Academia de Studii Economice din București
sburlacu@gmail.com

Sonia Andreea Stoica

Alumna, Academia de Studii Economice din București
Universitatea d'Artois, Arras din Franța
Stoica.sonia@yahoo.com

Introducere. *Considerăm că cercetările realizate prin mijloace proprii au o contribuție importantă la influențarea nivelului de trafic în zona de interes studiată și, prin extensie, în toate zonele de interes similare din oraș. Aceste consecințe bazate pe ipoteze pot constitui fundamentul unor politici publice și al unor decizii administrative care, dacă sunt aplicate corect și consecvent, pot tine sub control cererea de transport în zonele critice ale orașului și pot ajuta la dimensionarea corectă a capacităților de transport.¹ Măsurătorile au fost efectuate în zona Lujerului și străzile adiacente. Atât rezultatele cercetării, cât și situația actuală a traficului în aria studiată confirmă această opinie.*

În ultimii 12 ani au fost demolate peste 27.000 de puncte de comerț de proximitate (fostele chioșcuri), care au fost înlocuite de doar câteva hipermarketuri. Alte aproximativ 11.500 de magazine mici și-au schimbat profilul datorită concurenței hipermarketurilor în centrul orașului.

Toate aceste decizii au avut o influență foarte importantă în creșterea nivelului de trafic în zona centrală și mediană a orașului. Măsurătorile

¹ Stoïque A., Managementul traficului și al transportului public în marile aglomerări urbane cu aplicație pe municipiul București, teză de doctorat, 2012, p. 144.

făcute de WSP Group Anglia per total oraș în anul 2008 arată că „numărul de călătorii în lanț de tip casă-magazin-casă reprezintă 12% din totalul călătoriilor”.

Cercetările efectuate arată că în aria studiată, puternic influențată de hipermarketul Cora și de Centrul comercial Plaza România numărul de călătorii casă-magazin-casă se apropie de 36%.

Tot în cadrul cercetărilor proprii au fost studiate, determinate și analizate, cauzele și motivele tranzitării unor zone din București, având convingerea că „managementul traficului” înseamnă mult mai mult decât simpla corelare a semafoarelor pe o porțiune de drum. Considerăm că pentru traficul din București se poate aplica o politică coerentă, și anume, un pachet de decizii administrative și proiecte viitoare ale căror rezultate însumate, în câțiva ani, să ducă la micșorarea și apoi la dispariția completă a punctelor și de congestie, la creșterea substanțială a vitezelor medii tehnice ale vehiculelor pe traseele care în prezent creează probleme, până la obținerea unui trafic fluent, indiferent de punctul de destinație vizat de participantul la trafic.

Cuvinte-cheie: capacitate de trafic, grad de încărcare, viteză medie tehnică, durata călătoriei, management al traficului, lanțuri de călătorii.

Metode de cercetare

Măsurătorile privind determinarea vitezei medii de deplasare pe parcursul călătoriilor făcute pe Bulevardul Iuliu Maniu și pe Șoseaua Virtuții care au fost prezentate și analizate în capitolul anterior duc la următoarele concluzii:

- vitezele măsurate la ore de vârf erau în acea perioadă mai ridicate decât pe artere de penetrație similară (Șoseaua Colentina, Bulevardul Ion Șulea);
- o valoare medie în jurul a 20 km/h pe o zonă măsurată cu trei intersecții semaforizate și cu numeroase treceri de pietoni este foarte bună pentru acea perioadă;
- viteza medie ridicată arată un grad de încărcare a arterei Bulevardul Iuliu Maniu de sub 75% din capacitatea de trafic;
- faptul că viteza nu este mai ridicată este generat de explicațiile de mai sus, dar și de un nivel de încărcare de peste 50% a arterei.

OPERATOR MĂSURĂTORI TRAFIC
B-DUL IULIU MANIU
noiembrie 2010-martie 2011

Tabelul 1

Determinarea vitezei medii de deplasare
Aria studiată: B-dul Iuliu Maniu între intersecția Iuliu Maniu-Vasile Milea
și intersecția Iuliu Maniu-Valea Lungă

Nr. crt.	Interval orar	Pornire	Durata cursei Δt [s]	Distanța D [m]	Viteza medie V [m/s]	Viteza medie a cursei V [km/h]
1	8-9	■ Vasile Milea □ Valea Lungă	498	3000	6,029	21,702
2	8-9	□ Vasile Milea ■ Valea Lungă	531	3000	5,650	20,340
3	11-12	■ Vasile Milea □ Valea Lungă	431	3000	6,961	25,060
4	11-12	□ Vasile Milea ■ Valea Lungă	427	3000	7,026	25,294
5	17:30-18:30	■ Vasile Milea □ Valea Lungă	562	3000	5,338	19,217
6	17:30-18:30	□ Vasile Milea ■ Valea Lungă	535	3000	5,608	20,189

Observații: Starea carosabilului ■ Uscat □ Umed □ Acoperit

Se observă că s-au făcut măsurători la orele de vârf (8:00-9:00 și 17:30-18:30). S-a făcut o măsurătoare pe ambele sensuri și la o ora mai relaxată din punct de vedere al traficului. Vitezele medii rezultate din media măsurătorilor în perioada mai sus menționată arată următoarele:

- vitezele măsurate la ore de vârf erau în acea perioadă mai ridicate decât pe artere de penetrație similară (Șoseaua Colentina, Bulevardul Ion Șulea);

- o valoare medie în jurul a 20 km/h pe o zonă măsurată cu trei intersecții semaforizate și cu numeroase treceri de pietoni este foarte bună pentru acea perioadă;
- viteza medie ridicată arată un grad de încărcare a arterei Bulevardul Iuliu Maniu de sub 75% din capacitatea de trafic;
- faptul că viteza nu este mai ridicată este generat de explicațiile de mai sus, dar și de un nivel de încărcare de peste 50% a arterei.

A doua perioadă de măsurare pe Bulevardul Iuliu Maniu a fost decembrie 2001-mai 2002.

În această perioadă au fost demarate lucrările de construcții-montaj pentru execuția liniei 41. Șoseaua Virtuții a fost ocupată de organizarea de șantier a lucrării, traficul de pe aceasta fiind deviat pe Iuliu Maniu și pe Drumul Taberei.

În perioada noiembrie 2000-martie 2001 au fost executate 128 de măsurători, câte 64 pe sens. În aceea perioadă, Bulevardul Iuliu Maniu la orele de vârf nu era încărcat mai mult de 75% din capacitatea de trafic.

Vitezele medii de deplasare erau situate peste valoarea de 20 km/oră. Această viteză de deplasare constituia un avantaj pentru cei care doreau să utilizeze transportul în comun întrucât perioada deplasării era scurtă.

A doua perioadă de măsurare a fost cuprinsă între 7 decembrie 2001 și 15 iunie 2002.

OPERATOR MĂSURĂTORI TRAFIC
B-DUL IULIU MANIU
decembrie 2001 –mai 2002

Tabelul 2

Determinarea vitezei medii de deplasare
Aria studiată: B-dul Iuliu Maniu între intersecția Iuliu Maniu-Vasile Milea și intersecția Iuliu Maniu-Valea Lungă

Nr. crt.	Interval orar	Pornire	Durata cursei Δt [s]	Distanța D [m]	Viteza medie V [m/s]	Viteza medie a cursei V [km/h]
1	8-9	■ Vasile Milea □ Valea Lungă	3337	3000	0,899	3,235
2	8-9	□ Vasile Milea ■ Valea Lungă	3411	3000	0,880	3,168
3	11-12	■ Vasile Milea □ Valea Lungă	905	3000	3,315	11,934
4	11-12	□ Vasile Milea ■ Valea Lungă	781	3000	3,842	13,832
5	17:30-18:30	■ Vasile Milea □ Valea Lungă	3207	3000	0,936	3,370
6	17:30-18:30	□ Vasile Milea ■ Valea Lungă	3362	3000	0,893	3,215

Observații: Starea carosabilului ■ Uscat □ Umed □ Acoperit

Se observă o scădere dramatică a vitezelor medii. O concluzie deosebită este că scăderea se manifestă și la ore în care traficul ar trebui să fie mai relaxat (11:00-12:00). Explicația scăderii la valori apropiate la 3 km/h este dată de supraaglomerarea Bulevardului Iuliu Maniu la orele de vârf.

Cererea de transport, care până atunci era satisfăcută de Șoseaua Virtuții, a fost redirecționată pe Bulevardul Iuliu Maniu. Nivelul de încărcare a Bulevardului s-a apropiat de limita capacității de trafic, viteza medie tehnică scăzând la valorile de mai sus.

De menționat că celelalte măsurători de trafic și sondaje de opinie arată o mare cerere de transport pe bulevardele Iuliu Maniu și Drumul Taberei, pentru călătorii de tipul casă-serviciu-casă, care se petrec la orele de vârf.

Gradul ridicat de utilizare a liniei 41 din zona Drumul Taberei către Piața Presei Libere arată la prima vedere o cerere de transport foarte ridicată între aceste două puncte.

Din sondajele de opinie efectuate în cadrul cercetării proprii, nevoia de transport a locuitorilor din Drumul Taberei-Militari-Crângași se distribuie pe o arie mult mai largă din zona centrală.

Linia 41 este folosită de mulți dintre utilizatori doar ca mijloc de legătură pentru a ajunge în alte puncte de interes.

Motivele pentru care este utilizată linia 41 în modul explicat mai sus sunt următoarele :

- viteza medie tehnică foarte ridicată raportată la celelalte mijloace de transport în comun cu excepția metroului;
- gradul de confort peste media mijloacelor de transport în comun;
- ritmicitatea circulației trenurilor.

Succesul liniei 41 a creat foarte mari probleme pentru alte linii RATB. Vitezele medii de circulație ale tuturor liniilor care leagă Militari și Drumul Taberei de zona centrală au scăzut dramatic.

În acea perioadă, au fost efectuate lucrările de amenajare a Șoselei Virtuții pentru amenajarea liniei 41. Șoseaua era ocupată permanent pe porțiuni de organizarea de șantier adecvată lucrării. Au fost făcute 96 de măsurători (câte 48 pe sens). Rezultatele măsurătorilor pentru viteza medie de pe Iuliu Maniu arată o scădere dramatică a vitezei de deplasare către 3 km pe oră. Cauzele acestui fenomen, rezultate din studiul făcut, sunt următoarele²:

- traficul din cele două mari cartiere Drumul Taberei și Militari către zona centrală era preluat de trei mari artere cu capacitate de trafic important: Bulevardul Drumul Taberei, Bulevardul Iuliu Maniu, Șoseaua Virtuții. Parțial prelua și Bulevardul Ghencea, dar capacitatea de trafic a acestui bulevard este mai redusă și nu atinge punctele de interes solicitate de

² Stoica A., *lucr. cit.*, p. 146.

majoritatea participanților la trafic. Bulevardul Drumul Taberei, Bulevardul Iuliu Maniu, Șoseaua Virtuții erau încărcate la ore de vârf la aproximativ 65-75% din capacitatea de trafic. În momentul în care Șoseaua Virtuții nu a mai preluat trafic, acesta s-a redirecționat pe cele două bulevarde, Bulevardul Drumul Taberei, Bulevardul Iuliu Maniu. Capacitatea celor două bulevarde a fost depășită, fapt care a condus la scăderea dramatică a scăderii vitezei medii tehnice;

- o a doua consecință negativă a fost creșterea substanțială a timpului petrecut în trafic;
- a treia consecință deloc neglijabilă a fost creșterea substanțială a gazelor de ardere emise în atmosferă.

A treia perioadă de măsurare a fost în martie 2003-martie 2004. Au fost efectuate 320 de măsurători pe ambele sensuri la orele de vârf.

OPERATOR MĂSURĂTORI TRAFIC
B-DUL IULIU MANIU
martie 2003-martie 2004

Tabelul 3

Determinarea vitezei medii de deplasare
Aria studiată: B-dul Iuliu Maniu între intersecția Iuliu Maniu-Vasile Milea și intersecția Iuliu Maniu-Valea Lungă

Nr. crt.	Interval orar	Pornire	Durata cursei Δt [s]	Distanța D [m]	Viteza medie V [m/s]	Viteza medie a cursei V [km/h]
1	8-9	■ Vasile Milea □ Valea Lungă	1222	3000	2,454	8,832
2	8-9	□ Vasile Milea ■ Valea Lungă	1192	3000	2,517	9,062
3	11-12	■ Vasile Milea □ Valea Lungă	634	3000	4,732	17,036
4	11-12	□ Vasile Milea ■ Valea Lungă	651	3000	4,609	16,593
5	17:30-18:30	■ Vasile Milea □ Valea Lungă	1256	3000	2,389	8,601
6	17:30-18:30	□ Vasile Milea ■ Valea Lungă	1218	3000	2,463	8,867

Observații: Starea carosabilului ■ Uscat □ Umed □ Acoperit

A fost dată în folosință linia 41. Șoseaua Virtuții a început să preia din nou trafic deservind cartierele Drumul Taberei și Militari.

Se observă o creștere substanțială a vitezelor medii la toate orele la care s-au măsurat.

La ore de vârf, viteza medie este de circa 9 km/h. Raportat la anul 2001, viteza este aproximativ 50%.

Din datele furnizate de brigada de poliție rutieră, creșterea numărului de vehicule înmatriculate în București din anul 2001-2003 nu depășește 49.000.

În aceste condiții, scăderea vitezei din 2001 până în 2003 nu poate fi explicată prin creșterea parcului auto și aglomerarea suplimentară a arterelor. În plus, cele două mari studii efectuate de JICA în 1998-2000 și WSP Grup Anglia în 2008 au măsurat scăderea vitezei medii a călătoriilor în București în acea perioadă cu doar 15 procente. La unele capitole, cele două studii indică o scădere a pătrunderii în zona centrală.

Explicația rezultată din măsurătorile și cercetările proprii este următoarea:

- după reabilitarea liniei 41 și transformarea ei în linie cu cale proprie de rulare, suprafața afectată traficului de Șoseaua Virtuții a fost redusă la aproximativ 60%;
- stațiile (foarte dese) ale Liniei 41 au fost amenajate cu peroane care micșorau suplimentar suprafața afectată traficului rutier;
- în dreptul fiecărui peron au fost trasate treceri de pietoni și au fost semaforizate.

Toate elementele de mai sus conduc la scăderea semnificativă a capacității de trafic a Șoselei Virtuții. Până la amenajarea liniei 41, Șoseaua Virtuții era o arteră cu mare capacitate de trafic, foarte utilizată de locuitorii cartierelor Drumul Taberi și Militari, datorită vitezei ridicate de trafic. Prin intermediul Splaiului Unirii se ajungea foarte rapid în centru.

Măsurătorile făcute în cadrul cercetării proprii pe care le voi expune în continuare arată că și viteza medie tehnică de pe Virtuții a scăzut dramatic după amenajarea căii proprii de rulare a liniei 41.

Viteza medie măsurată în zonă la ore de vârf era în jurul valorii de 9-10 km pe oră. Această creștere față de perioada anterioară este datorată exclusiv terminării lucrărilor la linia 41 și echilibrării traficului, fiecare participant găsindu-și ruta optimă. Șoseaua Virtuții a început să preia din nou trafic către centru și către zona de nord, dar capacitatea ei de trafic a fost diminuată cu 40-50% din cea anterioară lucrărilor.

Calea liberă pentru tramvaiul 41, peroanele și semafoarele din dreptul stațiilor de tramvai și vehiculele de pe margine au dus la această micșorare de capacitate. Din această cauză, peste 50% din traficul care anterior era preluat de Virtuții a rămas în sarcina celor două mari bulevarde. Gradul lor de încărcare la orele de vârf a rămas apropiat de valoarea maximă și consecința imediată a fost viteza medie scăzută.

A patra perioadă de măsurători a fost făcută în perioada 2006-2011.

OPERATOR MĂSURĂTORI TRAFIC
 B-DUL IULIU MANIU
 martie 2006 -martie 2011

Tabelul 4

Determinarea vitezei medii de deplasare
Aria studiată: B-dul Iuliu Maniu între intersecția Iuliu Maniu-Vasile Milea
și intersecția Iuliu Maniu-Valea Lungă

Nr. crt.	Interval orar	Pornire	Durata cursei Δt [s]	Distanța D [m]	Viteza medie V [m/s]	Viteza medie a cursei V [km/h]
1	8-9	■ Vasile Milea □ Valea Lungă	1384	3000	2,168	7,802
2	8-9	□ Vasile Milea ■ Valea Lungă	1456	3000	2,061	7,420
3	11-12	■ Vasile Milea □ Valea Lungă	704	3000	4,262	15,344
4	11-12	□ Vasile Milea ■ Valea Lungă	694	3000	4,323	15,563
5	17:30-18:30	■ Vasile Milea □ Valea Lungă	1512	3000	1,985	7,146
6	17:30-18:30	□ Vasile Milea ■ Valea Lungă	1537	3000	1,952	7,028

Observații: Starea carosabilului ■ Uscat □ Umed □ Acoperit.

Ultima perioadă de măsurare a fost făcută în perioada martie 2006-martie 2011. Viteza medie tehnică se constată că a scăzut în jurul orei de vârf la 7 km/h. Această scădere nu poate fi explicată doar prin creșterea gradului de motorizare din 2004 în 2006. Procentul cu care a scăzut viteza medie tehnică se poate explica doar printr-o creștere de 10-15% a numărului de vehicule implicate în trafic.

În această perioadă au fost aprobate de Primăria Municipiului București două mari centre comerciale în aria studiată. Este vorba despre mall-ul Plaza România și de hipermarketul Cora Lujerului.

Plaza România dispune de 2.600 de locuri de parcare. Cora Lujerului dispune de 1.700 de locuri de parcare. Măsurătorile făcute în cele două parcuri arată un trafic foarte intens de sosire-plecare, cu încărcarea arterelor care deservește cele două centre. Din centralizarea datelor măsurate rezultă că Iuliu Maniu este ruta cea mai solicitată de plecare-venire în parcare Cora Lujerului și Plaza România.

Nivelul foarte mare de încărcare suplimentară a arterelor din aria studiată cu vehicule aflate în călătorii de tipul casă-cumpărături-casă încarcă suplimentar și Bulevardul Iuliu Maniu, care se află deja la ore de vârf aproape de limita capacității de trafic.

Aceasta este explicația scăderii substanțiale a vitezei medii tehnice în perioada de după deschiderea marilor centre comerciale.

Concluzii

În majoritatea țărilor europene, hipermarketurile sunt autorizate numai la distanțe apreciabile de orașe. În momentul autorizării, li se solicită crearea de infrastructură de transport care să deservească hipermarketul, pentru a nu afecta infrastructura orașului. Elementele de infrastructură sunt proiectate la o capacitate necesară deservirii numărului de cetățeni pentru care au fost concepute.

Amplasarea suplimentară a unui obiectiv care generează o foarte mare cerere de transport în zonă poate duce la depășirea capacității arterelor proiectate inițial. Acesta este unul dintre motivele pentru care orașele din Europa nu acceptă amplasarea de hipermarketuri doar pe infrastructura deja existentă.

În București toate hipermarketurile din zona mediană a orașului sunt amplasate direct pe infrastructura deficitară a orașului.

Au fost efectuate 424 de măsurători, câte 212 pe sens. Viteza medie măsurată în zonă se situa în jurul valorilor de 7-8 km pe oră la orele de vârf. Cauza scăderii substanțiale a vitezei în numai doi ani nu poate fi explicată doar prin creșterea gradului de motorizare.

Cele două studii importante efectuate de Primăria Municipiului București, respectiv Studiu JICA 1998-2000 și Studiul WSP Grup Anglia efectuat în anul 2008, arată prin ample măsurători de trafic că nu a fost înregistrată o creștere substanțială a nevoii de transport dinspre cartierele Drumul Taberei și Militari către zona centrală. Totuși, viteza medie tehnică, pe aria măsurată, a scăzut de la aproximativ 25 km/h în anul 2000 la aproximativ 7 km/h în anul 2006, iar din anul 2004 în anul 2006 a scăzut de la aproximativ 10 km/h la aproximativ 7 km/h.

Celelalte cercetări și măsurători efectuate în acest studiu converg la concluzia că prima diminuare a vitezei este generată de fluxul suplimentar de vehicule de pe cele două mari bulevarde, generat de diminuarea dramatică a capacității de trafic rutier a Șoselei Virtuții.

Cea de-a doua diminuare de la 10km/h la 7 km/h este generată de aportul suplimentar extrem de ridicat de vehicule, generat de cele două mari centre comerciale care au fost amplasate în zonă fără modificarea și mărirea capacității infrastructurii. Este vorba despre complexul Plaza România cu o capacitate de parcare de aproximativ 2.600 de vehicule, și de hipermarketul Cora Lujerului, cu o capacitate de parcare de 1.700 de locuri.

În cadrul cercetării a fost măsurat fluxul de intrare-ieșire din cele două mari parări și valorile sunt impresionante, fiind prezentate în cadrul acestei cercetări.

Bulevardul Iuliu Maniu a fost încărcat cu cea mai mare pondere a acestui trafic suplimentar pentru aceste două centre.³

³A. Stoica, *Managementul traficului și al transportului public în marile aglomerări urbane cu aplicație pe municipiul București*, teza de doctorat 2012, p. 147.

Bibliografie

- Radu, I., Vlădeanu, D. (2004), *Analiza-diagnostic și strategia de dezvoltare a serviciilor publice de gospodărie comunală*, Editura Tribuna Economică, București
- Radu, Ioan, Ursăcescu, Minodora și alții (2007), *Informatică și management*, Editura Universitară, București
- Stoica, Adrian (2012), *Managementul traficului și al transportului public în marile aglomerări urbane cu aplicație pe municipiul București*, teză de doctorat
- Stoica, Adrian, Stoica, Marcela, Stancu, Valentin (1999), *Relații publice – Succes și credibilitate*, Editura Concept Publishing
- Tomescu, Mădălina (2009), „Bucharest: Basarab overpass project between the public interest and political interest” in the „Demos”, *Developments in the European integration of Romania*, Volume II, Pro-Universitaria, București, 622-627
- Tomescu, Mădălina, Tomescu, Cristian (2007), *Public Administration*, Universul Juridic, București

Calitatea serviciului de transport public. Comparație între București și alte 21 de zone metropolitane

Asist. univ. dr. Alexandra Iancu
Facultatea de Administrație Publică – SNSPA

Abstract. *Analiza realizată are ca obiectiv principal găsirea unor soluții viabile în vederea îmbunătățirii calității prestării serviciului de transport public prin realizarea unei analize comparative între București și cele 21 de zone metropolitane, acestea fiind: Atena, Barcelona, Berlin-Brandenburg, Bilbao, Birmingham-West Midlands, Bruxelles, Dublin, Frankfurt Rhein Main, Helsinki, Lisabona, Londra, Madrid, Manchester, Paris-Île de France, Praga, Sevilla, Stockholm, Valencia, Viena-Austria de Est, Varșovia și Zürich.*

Aceasta nu este o sarcină ușoară, fiindcă sunt întâmpinate o serie de dificultăți metodologice precum:

- a) definirea indicatorilor care nu sunt aceiași în multe orașe sau țări;*
- b) datele disponibile sunt foarte eterogene, în funcție de țară, iar câteodată chiar și între orașe din aceeași țară;*
- c) chiar și atunci când datele există, e puțin probabil ca o singură organizație să le dețină în totalitate. În consecință, colectarea acestora necesită un mare volum de muncă;*
- d) compararea datelor este o activitate dificilă deoarece necesită contexte comparabile. Aceasta ridică problema definirii unor teritorii pertinente pentru comparare. De exemplu, orașul Berlin (3,6 milioane locuitori pe o suprafață de 890 km²) într-adevăr nu poate fi comparat cu orașul Paris (2,1 milioane locuitori pe 105 km²), ci mai degrabă cu orașul Paris împreună cu primul său inel de suburbii (6,1 milioane locuitori pe o suprafață de 760 km²). Aceasta înseamnă că, la analiza datelor, trebuie să se țină cont, cu multă atenție, de realitatea geografică, instituțională și umană care se află dincolo de numele teritoriilor, astfel încât să se poată trage un anumit tip de concluzii.*

Cuvinte-cheie: serviciul public de transport, calitate, indicator de calitate.

Introducere

Cele 22 de metropole analizate în acest studiu însumează o populație totală de peste 68 de milioane locuitori.

Cifrele referitoare la suprafețe reflectă mărimi și densități diferite de populație a orașelor, dar și diferite organizări administrative și instituționale. Ele subliniază diferențele dintre țări unde sistemele de transport public sunt coordonate la nivel regional și unde zone rurale extinse sunt integrate pentru furnizarea serviciului, precum Germania, dar și zone în care transportul public este organizat mai mult la scară locală.

Acest aspect este confirmat de indicatorul „Suprafața construită”, care se apropie de nivelul de 20% din suprafața totală, în cele mai multe cazuri (19,6% în Paris Île-de-France și doar 8,6% în Berlin).

În cazul Bucureștiului, suprafața construită reprezintă 70% din suprafața totală, ceea ce subliniază următoarele aspecte:

- orașul propriu-zis reprezintă o aglomerație urbană de mare densitate (aproximativ 8.450 loc./kmp), din acest punct de vedere fiind propice dezvoltării transportului public;
- prin definirea zonei metropolitane orașului propriu-zis i se vor alătura suprafețe destul de întinse, caracterizate printr-o densitate scăzută de populație, ceea ce va conduce la scăderea, pe ansamblu, a densității populației zonei metropolitane. În mod similar va scădea și ponderea suprafeței construite din suprafața totală;
- problemele referitoare la congestiile de trafic sunt și ele o consecință a valorii ridicate a densității populației;
- insuficiența spațiilor verzi, cu consecințe nefaste asupra gradului de poluare și, implicit, asupra sănătății locuitorilor orașului.

Datele referitoare la mărimea familiei nu conduc la o diferențiere geografică clară, cu toate că, în general, familiile din sudul Europei au aproximativ trei membri, față de cele din nord, care au o medie mai apropiată de doi membri.

Numărul locurilor de muncă specific fiecărei zone este corelat cu numărul de familii, cu un loc de muncă per familie, în medie. În Londra aceasta se ridică la 1,45, ceea ce se poate explica prin faptul că metropola asigură locuri de muncă pentru mulți angajați care locuiesc în afara zonei administrative. La cealaltă extremă se află Sevilla (0,76), care ar putea explica nivelul coborât al locurilor de muncă din capitala Andaluziei.

În privința nivelului produsului intern brut per locuitor, Bucureștiul se compară doar cu Vilnius, fiind de peste zece ori mai redus față de cele mai bogate zone metropolitane studiate: Bruxelles și Zürich.

Variațiile puternice în privința densității populației, în special comparând raportarea la suprafața totală și la cea construită, ilustrează diversitatea cadrului administrativ pe întinsul Europei.

Numărul călătoriilor zilnice efectuate de o persoană pare a diferi foarte mult între zonele metropolitane studiate. Trebuie spus de la început că pot exista unele erori metodologice în calculul acestui indicator, deoarece definirea călătoriei nu este întotdeauna aceeași (de exemplu, unele orașe nu iau în considerare călătoriile sub o anumită lungime). Cu toate acestea, în cele mai multe orașe, numărul călătoriilor zilnice efectuate de o persoană este cuprins între două și trei, care poate părea un număr relativ scăzut, dar care este o medie, luând în considerare întreaga populație, inclusiv persoanele care nu se deplasează deloc (persoane cu mobilitate redusă, copii mici etc.).

Durata medie a călătoriilor motorizate este cuprinsă între 25 și 45 minute, iar distanța medie de călătorie între șase și nouă km. Luând ca bază două-trei călătorii de persoană pe zi, aceasta înseamnă că majoritatea oamenilor călătoresc zilnic mai mult de o oră în zonele metropolitane, subliniind necesitatea de a asigura un serviciu de transport sigur și confortabil, pentru a face această perioadă de timp cât mai plăcută posibil.

Trebuie notat faptul că în Paris Île-de-France durata călătoriei cu autoturismul propriu este de două ori mai mică decât cu transportul public (20 minute, față de 44), ceea ce înseamnă că transportul public este folosit pentru călătoriile mai lungi, iar viteza medie este mai scăzută pentru transportul public.

Contrar la ceea ce ne-am putea aștepta, nu pare să existe nicio relație clară între distanța medie de călătorie și mărimea orașului, suprafața zonei metropolitane sau densitatea populației. Ca o ilustrare, în cele mai populate orașe analizate (Londra și Paris) distanța medie de călătorie este ceva mai scurtă (7,5, respectiv 6,7 km) decât în unele metropole de mărime medie, precum Manchester (15,6 km) și Viena (12 km). Acest paradox derivă aparent din structura urbană (distribuția locurilor de muncă, a zonelor de locuit, a zonelor comerciale etc.) din aceste teritorii.

Bucureștiul se caracterizează prin cea mai mică distanță medie de călătorie (5,4 km), ceea ce se poate explica prin suprafața redusă pe care se întinde orașul propriu-zis.

Viteza medie – rezultat al raportării duratei medii la distanța parcursă – atinge valoarea de 15 km/h. Această valoare scăzută reflectă atât nivelul ridicat al congestiilor de trafic din zonele metropolitane, cât și viteza scăzută a transportului public.

Referitor la mobilitate, călătoriile către școală sau către locul de muncă, putându-se numi obligatorii sau mobilitate recurentă, trebuie analizate cu atenție, deoarece se situează între o treime și jumătate din totalul călătoriilor efectuate.

Referitor la zona orașelor propriu-zise, majoritatea au peste 50% dintre călătorii efectuate cu transportul public. Paris și Madrid conduc cu o rată de două treimi din totalul călătoriilor motorizate, ceea ce ilustrează densitatea mare a rețelilor de transport care irigă centrul celor două capitale.

Decalajul puternic dintre distribuția călătoriilor în orașul propriu-zis și în întreaga zonă metropolitană (unde transportul public înregistrează, în medie, 30% din călătoriile motorizate) ilustrează una dintre cele mai puternice provocări cu care se confruntă autoritățile de transport public și companiile de transport în perspectiva următorilor ani: dezvoltarea transportului public în suburbii și în zonele mai puțin dense ale zonelor metropolitane.

Acest lucru este valabil îndeosebi pentru zonele metropolitane în care orașul propriu-zis reprezintă o mică parte din totalul populației zonei metropolitane (Paris, Frankfurt).

Caracteristici ale serviciului de transport cu autobuzul

Toate zonele metropolitane au rețele foarte dense ale traseelor de autobuz.

În orașele analizate, lungimea medie a traseelor este de 20 km, dar această valoare nu reflectă diferențele puternice dintre traseele strict urbane, în general mai scurte, și cele interurbane, mai lungi (de exemplu, în Sevilla lungimea medie a unui traseu urban de autobuz este de 10 km, în timp ce a unui traseu interurban este de 30 km). Țările care au transportul interurban puternic dezvoltat (Spania, de exemplu) au, de cele mai multe ori, trasee foarte lungi de autobuze (în medie de peste 40 km în Bilbao și Madrid).

Numărul companiilor care operează cu autobuze variază de la una singură (Dublin, București), la 140 în Frankfurt. Această variație puternică depinde de reglementările-cadru (competiție-monopol) și, în plus, de mărimea teritoriului deservit. De exemplu, numărul mare de companii care operează cu autobuze în Paris Île-de-France (80) nu are nimic de-a face cu competiția, ci doar cu mărimea teritoriului deservit (12.000 km²), care acoperă zeci de zone distanțate față de centrul ariei metropolitane, care sunt deservite de companii mici, independente, private.

O singură companie operează, în medie, pe 16 trasee de autobuz, dar această cifră este, în realitate, mai scăzută (12) deoarece nu s-a ținut cont de marile companii de transport public cunoscute (ETHEL, Atena – 282 trasee de autobuz, BVG, Berlin – 210, EMT, Madrid – 174, RATP, Paris – 320, DP, Praga – 210, Wiener Linien, Viena – 80).

Densitatea liniilor, raportată la suprafață, este foarte ridicată la Birmingham, urmat de Varșovia, cu cea de-a doua densitate. Această valoare poate fi privită ca o consecință a suprafeței reduse (550 km²) și a insuficienței furnizării a modurilor alternative de transport public, în afara metroului, în zona Birmingham.

Dacă ne raportăm la populația deservită, doar trei orașe au valoarea densității mai mare de 4 km linii la 1.000 de locuitori (Bilbao, Stockholm și Madrid).

Caracteristici ale serviciului de transport cu tramvaiul

Două treimi dintre orașele analizate dețin rețele de tramvai, iar dintre acestea, șase și-au realizat rețelele în ultimii zece ani, fără să fi deținut până atunci acest mod de transport (Franța, Spania, Marea Britanie). Statele central și est-europene dețin cele mai extinse rețele de tramvai (49 linii în Berlin-Brandenburg, 32 în Praga, 32 în Viena și 32 în Varșovia, 31 în București), ceea ce se explică prin faptul că acestea nu au renunțat la tramvai, spre deosebire de majoritatea orașelor europene.

Utilizarea transportului public raportată la mia de locuitori, permite comparația între zone metropolitane, în ciuda mărimii lor.

Numărul de călătorii anuale per locuitor indică faptul că locuitorii din peste zece orașe utilizează sistemele de transport public de peste 200 ori pe an.

Grupul de orașe: Londra, Vilnius, București și, probabil, Paris (cifrele sunt comparabil mai mari pentru Paris, deoarece sunt exprimate în număr de locuri oferite, în loc de călătorii) se află în frunte, cu peste 400 de călătorii anual. Helsinki, Viena și Zürich (unde valorile exprimă numărul de locuri anuale oferite), depășesc 300 de călătorii anual. Madrid, Varșovia, Berlin – Brandenburg și Stockholm constituie ultimul grup, cu mai mult de 200 de călătorii anual.

Dacă se ia în considerare rata călătoriilor zilnice, Madridul iese în evidență, având cea mai scăzută rată a călătoriilor zilnice (dintre cele zece orașe).

Bucureștiul conduce, cu aproximativ 2.500 călător-km per locuitor, per an. Urmează, la mare distanță, Vilnius, Londra, Stockholm, Helsinki și Madrid, cu valori cuprinse între 1.700 și 1.900 călător-km, per locuitor, per an.

Calitatea serviciului de transport public

În ultimii ani, îmbunătățirea calității serviciilor oferite a fost considerată de autoritățile și operatorii de transport public ca o modalitate decisivă de creștere a atractivității sistemului de transport public, în comparație cu vehiculele private.

Durata zilnică a serviciului

Durata zilnică a serviciilor de transport este, în medie, asemănătoare între toate modurile de transport (puțin peste 19 ore de serviciu pe zi). În majoritatea orașelor, în mod uzual, serviciul de transport este disponibil între ora 5 a.m. și miezul nopții. Totuși, la o observare atentă, apar și unele abordări diferite. Într-o serie de orașe (Londra Manchester, Praga, Varșovia), autobuzele funcționează zilnic o durată de timp mai mare decât tramvaiul. Într-adevăr, pare logic să retragi modurile mai grele de transport pe timpul nopții, când traficul se reduce și să

păstrezi doar autobuzele, care au costuri de operare mai mici. În mod contrar, în Atena, Barcelona, Madrid și Paris, autobuzele au o durată zilnică a serviciului mai redusă. În aceste orașe, unele autobuze funcționează pe trasee speciale de noapte, dar acestea diferă mult față de traseele de zi ale autobuzelor. În Berlin, Birmingham, Helsinki, Manchester și Vilnius serviciile de autobuze funcționează peste 20 ore zilnic, Londra, Praga și Varșovia aflându-se pe primul loc cu multe trasee de autobuz care funcționează 24 de ore pe zi.

Accesibilitatea rețelelor pentru persoane cu mobilitate redusă

Accesibilitatea autobuzelor

Procentul de autobuze cu podea joasă din totalul parcului variază mult între orașe. În jumătate dintre zonele metropolitane, peste 50% din parcul de autobuze este format din vehiculele cu podea joasă, cu procente foarte ridicate în Atena (92%), Bruxelles (91%), Londra (85%) și Berlin (80%). La capătul celălalt al listei se află Manchester și Paris, cu mai puțin de o treime din parc, vehicule cu podea joasă. De observat că orașele cu cea mai mică proporție de autobuze cu podea joasă sunt totodată acelea care au și cele mai vechi autobuze (Paris, Vilnius, Varșovia).

Accesibilitatea tramvaielor

Cu excepția câtorva sisteme vechi de tramvai (Bruxelles, Praga, Varșovia), majoritatea zonelor metropolitane europene oferă sisteme de tramvai total accesibile. Vârsta redusă a materialului rulant (sub zece ani în Birmingham, Paris și Valencia) asigură realizarea unei bune accesibilități.

Intervale reduse de succedare și servicii de noapte

Pentru majoritatea zonelor metropolitane studiate se asigură servicii regulate de transport de noapte cu autobuze, numai în weekend și doar în câteva dintre acestea. În medie, numărul de linii de autobuze de noapte atinge 10% din numărul de linii asigurate pe timp de zi. Aceste cifre trebuie examinate cu atenție, deoarece, în multe orașe, liniile regulate de autobuze de noapte sunt mai lungi decât liniile de zi și, de aceea, nu pot fi comparate cu ușurință. Dublin, Londra, Sevilla și Zürich sunt orașele care asigură cel mai mare număr de linii de autobuze de noapte, în comparație cu serviciile din timpul zilei (93 linii de autobuze de noapte în Londra).

Echipamente de informare în timp real și de aer condiționat

Așa cum era de așteptat, majoritatea zonelor metropolitane din sudul Europei au un procent foarte mare de autobuze echipate cu aparate de aer condiționat (aproape 100% în Barcelona, Madrid, Sevilla și Valencia). În ceea ce privește informarea în timp real, nivelul de echipare diferă mult, de la aproape zero în unele orașe, până la 100%, în Berlin. Majoritatea orașelor încă au mai puțin de jumătate din parc dotată cu asemenea echipamente.

Benzi pentru autobuze

Doar Paris, Sevilla și Dublin au peste 100 km de benzi proprii pentru autobuze. Este de notat că în două zone metropolitane, Helsinki și Madrid, unele benzi proprii de autobuz au fost realizate pe artere interurbane.

Bibliografie

- CIVITAS Policy advice notes (nr. 11) Îmbunătățirea calității serviciilor de transport public.
Creșterea gradului de atractivitate a transportului public pentru cetățeni
CIVITAS Policy advice notes (nr. 10) Sisteme inovatoare de emitere a biletelor pentru transportul public
CIVITAS Policy advice notes (nr. 9) Sisteme informaționale inovatoare pentru transportul public

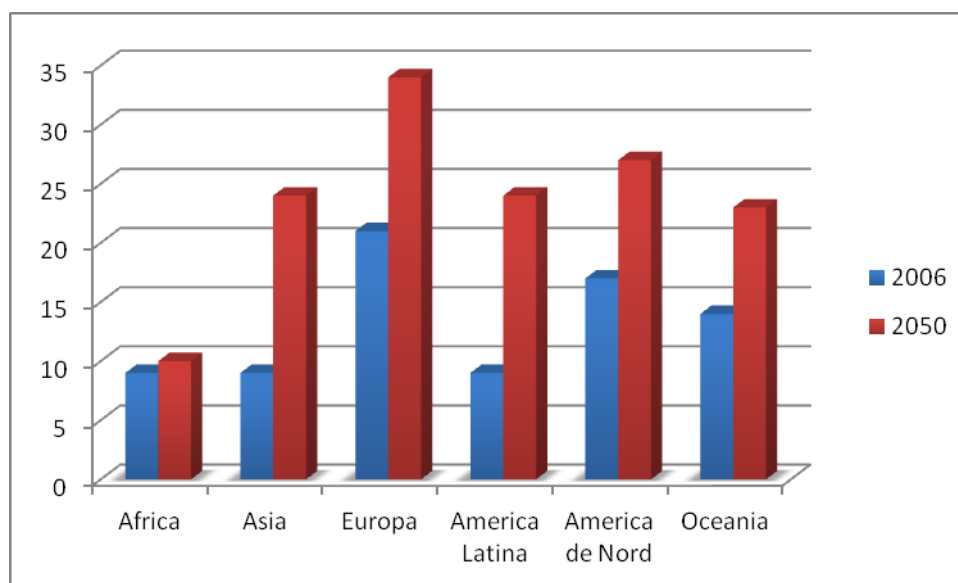
Accesul persoanelor vârstnice la oraș

drd. Irina Zamfirescu

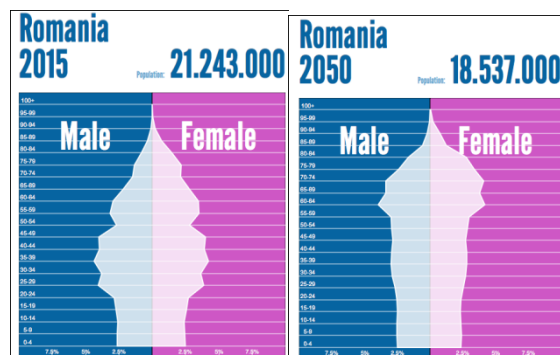
Îmbătrânirea populației, la nivel global, este o certitudine. Având în vedere dezirabilitatea îmbătrânirii active (ținând cont de impactul social și economic al acestei strategii), regândirea orașului în termenii incluziunii și accesului persoanelor vârstnice trebuie să devină o prioritate pentru toate guvernanțele locale și naționale. Orașele trebuie să adopte măsuri urgente de facilitare a accesului persoanelor îmbătrânite la oraș, măsuri care vor asigura accesul nediscriminatoriu atât al persoanelor vârstnice, cât și al persoanelor cu dizabilități la un trai decent.

Cuvinte-cheie: îmbătrânire activă, orașe accesibile, politici locale de dezvoltare urbană, orașe durabile.

Având în vedere datele statistice, există în acest moment confirmarea fermă a îmbătrânirii populației la nivel global. Scăderea sporului natural, conjugat cu îmbătrânirea persoanelor din perioadele de explozie demografică (*baby-boom*), și creșterea speranței de viață ne aduc în fața fenomenului de populație îmbătrânită. În acest context este necesară pregătirea mediului urban pentru a răspunde nevoilor unei populații cu nevoi specifice. Având în vedere că în paralel avem de-a face și cu dezvoltarea intensivă a procesului de urbanizare, orașele trebuie să se pregătească să integreze o populație vulnerabilă care are dreptul la oraș. Dincolo de principiile de ordin etic (accesul egal al tuturor categoriilor la oraș), agenda politică trebuie să cuprindă politici dedicate acestei categorii de cetățeni. Lipsa unui context favorabil unei vieți independente și autosuficiente pentru aceste persoane generează automat creșterea costurilor la nivelul sistemului de protecție socială. În graficul următor, sunt ilustrate proiecțiile cu privire la persoanele cu vârsta de peste 60 de ani, la nivel mondial (**Sursa:** World Health Organization).



În România, având în vedere decretul din 1967 (Decretul nr. 770) prin care se interzice avortul și prin care au fost lansate politici naționale de creștere a natalității (incluzând aici taxe mai mari pentru familiile fără copii și reduceri de taxe pentru familiile cu copii), populația născută în acea perioadă va ajunge la vârsta bătrâneții în aproximativ zece ani.



Sursă: *www.worldpopulation.com, realizate în baza cifrelor și predicțiilor Organizației Națiunilor Unite.*

Îmbătrânirea populației are un efect direct asupra schimbărilor sociale, lucru care trebuie să se regăsească în politicile naționale și locale ale administrațiilor publice. Stephen J. Cutler notează că „îmbătrânirea populației va fi catalizator pentru schimbările sociale și, concomitent, schimbarea socială va afecta procesul de îmbătrânire”¹ (Cutler, 2009, 3)

Conform Eurobarometrului Active Aging, lansat în 2011², deși 71% din populația Europei este conștientă de fenomenul de îmbătrânire la nivel global, doar 42% și-au manifestat îngrijorarea cu privire la efectele acestui fenomen. Rolul și importanța acestor persoane la nivelul comunităților este recunoscut de 70% dintre respondenți. În momentul efectuării studiului, 15% dintre respondenți aveau în grijă persoane vârstnice, iar 42% au răspuns că au avut în grijă în trecut bătrâni.

Proiectarea urbană trebuie să țină cont de aceste evidențe statistice. Orașele trebuie gândite în termenii satisfacerii nevoilor tuturor grupurilor constituente. Având în vedere presiunea economică pe care îmbătrânirea populației o va exercita asupra bugetelor naționale, trebuie gândite formule și soluții pentru a crește independența persoanelor vârstnice. Independența acestei categorii se traduce în crearea unor contexte sociale și urbane care să permită deplasarea liberă în oraș, în ciuda unor limitări de ordin fizic, specifice vârstei (de exemplu, mobilitate redusă, persoane cardiace care nu pot face un efort susținut). Pe de altă parte, este important procesul de îmbătrânire activă – în mijlocul comunității, prin

¹ Cutler Stephen J., *Aging and Social Change: Toward an Interdisciplinary Research Agenda*.

² Eurobarometer Survey Active Aging, http://www.mmuncii.ro/pub/imagemanager/images/file/Domenii/Incluziune%20si%20asistenta%20sociala/AEIA-2012/MEMO%20on%20Eurobarometer%20on%20Active%20Ageing%2012_10_EN.pdf, ultima accesare noiembrie, 2013.

pensionare dincolo de vârsta minimă de pensionare, voluntariat, slujbe cu normă redusă etc. Încurajarea seniorilor de a rămâne activi are un impact major asupra economiei locale, transformând aceste persoane în producători de resurse la nivel local. Având în vedere că, pentru a performa orice activitate, este necesară deplasarea, crearea unui oraș care să permită deplasarea persoanelor vârstnice este premisa inițială pentru crearea unor politici sociale locale de îmbătrânire activă.

Infrastructuri prietenoase cu persoanele în vârstă

Unul dintre efectele directe ale procesului de îmbătrânire este scăderea mobilității fizice. În aceste condiții, accesul la spațiul fizic este condiționat de existența unor măsuri care să compenseze pentru aceste limitări. Conform Organizației Mondiale a Sănătății, orașele sustenabile trebuie ca „prin serviciile și structura lor să furnizeze bunăstare și cadrul optim pentru participare la viața cetății pentru toți cetățenii”³. În 2002, Organizația Națiunilor Unite a susținut lansarea unei strategii „Planul de Acțiune Internațional de la Madrid pentru îmbătrânirea activă”, un document generat de nevoia de a crea context favorabil îmbătrânirii active.

Conform acestui document, orașele prietenoase cu persoanele vârstnice trebuie să îndeplinească trei cerințe majore:

- 1) mediu sănătos de viață;
- 2) participarea cetățenilor în vârstă la *viața cetății*;
- 3) securitate.

Factorii care determină stilul de viață al populației vârstnice sunt, pe de o parte, aceia de natură fizică – în sensul în care trebuie să existe acces rapid la punctele de interes social (fie că vorbim despre institutii publice, locuri de promenadă sau locuri comerciale) și, pe de altă parte, factori sociali, care imprimă o atitudine generală față de populația vârstnică.

Conform Organizației Mondiale a Sănătății, procesul de îmbătrânire poate fi influențat prin politicile de dezvoltare urbană și politicile sociale. La nivelul proiectării orașului, sunt prezentați ca fiind determinanți doi factori:

- 1) transportul;
- 2) spațiul public.

Având în vedere că cei doi factori sunt strâns conectați, vor fi tratați împreună în cele ce urmează.

Fiecare dintre politicile de dezvoltare locală trebuie să urmărească crearea contextelor favorabile la nivelul celor trei determinante astfel încât populația

³ Global Age friendly Cities, http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9789241547307_eng.pdf, ultima accesare 21 noiembrie 2013, p. 4.

îmbătrânită să-și poată menține cât mai mult independența și să se poată întreține singure, fără sprijinul familiei ori al statului (prin politici care vor avea un efect economic direct asupra bugetelor). Procesul de îmbătrânire activă este dependent de sistemul de transport. Crearea cadrului în care oamenii se pot mișca liber, fără condiționări externe, asigură accesul persoanelor vârstnice la viața comunității.

Orașele sunt construcții sociale complexe, care nu pot fi limitate la proiectarea căii rutiere: „Nevoile aferente traficului rutier sunt mult mai ușor de înțeles și de satisfăcut decât nevoile complexe ale orașelor. Un număr tot mai mare de planificatori și designeri urbani au ajuns la concluzia că, dacă vor rezolva problemele de trafic, vor rezolva problemele majore ale orașelor. Însă orașele au preocupări sociale mult mai importante și complicate decât traficul rutier. Cum poți rezolva problemele de trafic până nu cunoști nevoile sociale și economice ale orașului? Nu poți”. (Jacobs, 1961, 34)

Peter Calthorpe și William Fulton⁴ consideră că una dintre cele mai nocive practici întâlnite în dezvoltarea unui oraș este tocmai gândirea fragmentară a spațiului urban, „experții fiind preocupați de maximizarea beneficiilor pentru fiecare dintre bucățile de pământ, fără nicio responsabilitate pentru întreg”. Ei clasifică cele trei criterii principale ale planificării urbane: diversitate, conservare și respectarea scalei umane. La nivelul scalei umane, în sensul unor spații care să încurajeze socializarea și economia locală, foarte importantă este diversitatea acestor spații: „unul dintre principalele rezultate ale unor spații definite de diversitate este crearea unor comunități cu nevoi și grupuri diferite. Ca axiomă a planificării urbane, este necesară întoarcerea la cartiere mixte, care conțin o varietate mare de servicii și funcțiuni, ca și o varietate mare de tipuri de locuire și de categorii de persoane”; „ca principiu social, diversitatea locuitorilor cartierelor este controversată și poate se constitui în cea mai mare provocare. Asumă crearea unor cartiere care să răspundă nevoilor unor grupe foarte diverse ca vârstă, tip de locuire, venit și rasă și să asigure liberă circulație în cadrul comunității. Am ajuns într-o situație extremă: familiile fragile social și grupurile etnice diferite reprezintă segmente izolate și locuiesc în clădiri construite izolat, fără a fi interconectate cu centrele urbane”. (Calthorpe și Fulton, 2008)

Conform *Global Age Friendly Cities – a Guide*, transportul trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- *trebuie să fie „disponibil”*: acest lucru se traduce în existența unei rețele de transport public. În toate marile orașe ale statelor dezvoltate există o rețea dezvoltată de transport public. Cu toate acestea, chiar și în

⁴ Peter Calthorpe și William Fulton (2007), „Designing the Region”, în LeGates, Richard, Stout, Frederic, *City Reader*, Routledge, Londra, p. 344.

România, în orașe mai mici, transportul public s-a dovedit a fi o cheltuială nejustificată pentru autoritățile publice locale, lăsând astfel loc transportatorilor privați pentru a performa aceste servicii (ex: Petrila);

- *trebuie să fie accesibil financiar*: având în vedere că îmbătrânirea este asociată cu reducerea veniturilor, costul utilizării transportului public trebuie să fie rezonabil pentru a fi accesibil. La nivel european există politici sociale de reducere a prețului călătoriilor pentru persoane pensionare. La nivelul României există politici locale diferite cu privire la costul transportului pentru pensionari – în București, în baza talonului de pensie și a cărții de identitate, transportul este gratuit;
- *frecvență și informare cu privire la orar*: timpul de așteptare pentru mijloacele de transport în comun trebuie să fie mic, pentru a asigura confort pentru persoanele vârstnice. Având în vedere imposibilitatea de a sta mult timp în picioare, este foarte important ca acestea să știe ora de sosire a mijlocului de transport în comun. În București, în momentul de față, există foarte puține benzi dedicate exclusiv transportului public. Acest lucru generează imposibilitatea de predicție a sosirii mijloacelor de transport în stații;
- *mijloace de transport bine conectate*: este important ca punctele orașului să fie bine conectate între ele. Schimbarea mijloacelor de transport în comun pentru a ajunge la destinație este de multe ori un impediment pentru persoanele vârstnice;
- *mijloace de transport în comun accesibilizate*: mobilitatea redusă a persoanelor vârstnice necesită adecvarea mijloacelor de transport în comun. Adecvarea asumă: accesibilizarea accesului în mijlocul de transport, proiectarea unor locuri mai spațioase în mijlocul de transport, afișarea vizibilă a rutei, precum și informarea și avertizarea vocală a rutei;
- *șoferi instruiți cu privire la nevoile speciale ale persoanelor vârstnice*: având în vedere mobilitatea relativ scăzută a persoanelor vârstnice, șoferii trebuie să se asigure că acestea au intrat în siguranță în mijloacele de transport în comun și sunt asigurate înainte de plecarea de pe loc a autovehiculului;
- *stațiile de transport în comun*: acestea trebuie să asigure confortul persoanelor vârstnice pe perioada în care așteaptă autobuzul. Astfel că trebuie să fie acoperite și să fi dotate cu băncuțe;
- *transportul personal*: una dintre principalele nevoi la nivelul transportului personal este asigurarea unor spații de parcare dedicate, cât mai aproape de spațiile comerciale și de intrarea în instituțiile publice.

De asemenea, mersul pe jos este o modalitate de transport care este des invocată în ceea ce privește mobilitatea cetățenilor în oraș. La nivelul politicilor urbane comunitare, ierarhizarea priorităților în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă, deci a modului în care infrastructura urbană trebuie gândită, plasează mersul pe jos pe locul întâi (urmat de utilizarea transportului în comun, mersul pe bicicletă și utilizarea transportului în comun).

Livable Communities: An Evaluation Guide descrie importanța mersului pe jos în economia îmbătrânirii active: „Pentru adulții în vârstă care nu mai conduc, mersul pe jos reprezintă o resursă crucială pentru a rămâne activi și a interacționa cu comunitatea. Și mai important, permite persoanelor vârstnice de a ajunge la destinații extrem de importante precum zone de comerț sau instituții cu facilități medicale. Din păcate, în prea multe dintre comunități, infrastructura a fost dezvoltată în jurul autoturismului, cu foarte puțină considerație pentru pietoni. Lipsa trotuarelor, construcția acestora foarte aproape de trasa stradală și lipsa întreținerii lor descurajează cetățenii de la mersul pe jos și, în cazul persoanelor vârstnice, poate restricționa accesul la spațiul public.”⁵

Conform urbanistului Ann Frye, în cadrul conferinței europene Transport Forum, sistemul de transport public este în mod fundamental determinant pentru asigurarea independenței și a unei îmbătrâniri active: „infrastructura urbană a fost dezvoltată până acum în termenii sistemului și a unei dezirabilități universale a dezvoltării infrastructurii pentru mașinile personale. Este important însă să începem cu oamenii și cu nevoile acestora în momentul în care facem proiecte de infrastructură urbană. Este foarte important să începem cu oamenii, iar agenda politică să releve aceste nevoi. Problema nu este doar de natură socială, ci economică: sunt din ce în ce mai puțini tineri care vor susține persoanele vârstnice. Astfel că este necesar să construim un context urban care să permită independența persoanelor care vor îmbătrâni curând, în contextul îmbătrânirii persoanelor din perioada baby-boom-ului. Trebuie să încurajăm persoanele să iasă din mașinile personale. Aceste persoane vor primi la vârsta de 80 de ani interdicția de a conduce și vor fi nevoite să utilizeze transportul în comun. Însă s-ar putea să fie tardiv, având în vedere că au depins 100% de transportul individual o viață. Astfel că trebuie să încurajăm persoanele vârstnice să folosească transportul comun cât încă mai au această opțiune și nu este o obligativitate. Aceasta înseamnă că transportul public trebuie să fie accesibil și format pe nevoile lor.”⁶

⁵ *Livable Communities, An Evaluation Guide*, Public Policy Institute, ultima accesare 28 noiembrie 2013, http://assets.aarp.org/rgcenter/il/d18311_communities.pdf

⁶ Frye Ann, *Transport needs for an aging society*, în cadrul conferinței Transport Forum, noiembrie 2012: <http://www.youtube.com/watch?v=CNIN6sEIUWA>, ultima accesare 18.11.2013.

Pentru a încuraja mersul pe jos, politicile locale de dezvoltare urbană trebuie să facă o prioritate din crearea unui cadru sigur, crescând în acest fel confortul pietonilor.

La nivelul spațiului public, au fost identificate în literatura de specialitate o serie de măsuri obligatorii pentru a asigura accesul persoanelor în vârstă la spațiul public și, deci, la comunitate:

- *contracurarea efectelor meteo*: fie că este vorba despre dezapezire și menținerea trotuarelor uscate iarna, sau despre plantarea de vegetație în zonele în care soarele este foarte puternic, există intervenții care să facă sigur mersul pe jos;

- *rețea continuă și coerentă*: trotuarele și zonele pietonale trebuie să fie proiectate astfel încât să nu fie întrerupte de zone puternic tranzitate de mașini;

- *existența unei zone-tampon între trotuar și trama stradală*: pentru a asigura confortul pietonilor, este recomandat să existe o zonă delimitată (de exemplu, spațiu verde) între trotuar și calea de rulare a autoturismelor, sporind astfel siguranța pietonilor. Aceeași regulă ar trebui să se aplice și în cazul pistelor pentru biciclete;

- *traversarea străzilor*: trebuie să fie asigurat un timp rezonabil de așteptare la semafor, precum și un timp îndelungat în care persoanele să poată traversa strada. Mai mult, proiectarea unor bulevarde largi, care au sistem semaforizat neconcordanț cu nevoile persoanelor vârstnice, devin inaccesibile. Totodată, crearea unor pasaje subterane pentru pietoni, în care nu se asigură funcționarea constantă a scărilor rulante, reprezintă o piedică pentru populația vârstnică;

- *securitatea persoanelor în spațiul public*: acest lucru presupune iluminarea corespunzătoare a trotuarelor, precum și a zonelor cu treceri de pietoni;

- *trotuare de dimensiuni corespunzătoare*: trotuarele trebuie să fie largi, să asigure inclusiv accesul persoanelor în scaun rulant (fie că este vorba despre o dizabilitate, fie că este vorba despre persoane care nu se mai pot deplasa fără scaun); totodată este necesară accesibilizarea trotuarelor, astfel încât persoanele utilizatoare de scaun rulant să se poată deplasa singure, fără sprijinul unei alte persoane;

- *obstrucționarea trotuarelor*: trotuarele trebuie să fie libere, să nu existe obstacole de tip chioșcuri de flori, bănci, stâlpi etc.;

- *întreținerea trotuarelor*: calitatea trotuarelor este foarte importantă pentru a oferi siguranță pietonilor. Lipsa unor bucăți din trotuar sau suprafețe inegale se pot constitui în pericole pentru persoanele cu dizabilități;

În 2006, Organizația Națiunilor Unite a redactat Convenția Drepturilor Persoanelor cu Dizabilități. Articolul 20 stipulează „facilitarea mobilității personale a persoanelor cu dizabilități oricând și oricum aceste persoane doresc, la un

preț accesibil.”⁷ Convenția a fost ratificată și de România în ianuarie 2011, fără a ratifica însă și protocolul final (care ar fi permis supravegherea implementării acestei convenții).

State cu politici asumate

Preocuparea pentru îmbătrânirea populației trebuie să facă parte din strategia pe termen mediu a tuturor statelor afectate de acest fenomen. **Australia** a realizat în 2006⁸ un document-cadru, resursă pentru toate autoritățile publice locale, cu scopul de a fi resursă pentru proiectarea unor orașe prietenoase cu persoanele vârstnice.

Documentul stipulează rolul autorităților publice în informarea publicului larg cu privire la beneficiile realizării unui spațiu urban accesibile persoanelor vârstnice. Pe de altă parte, sunt încurajate proiectele urbane care țin cont de această categorie de vârstă. În cadrul fiecărei autorități publice locale este prevăzut un angajat a cărui misiune este să verifice în ce măsură proiectele publice urmăresc obiectivul integrării sociale a persoanelor vârstnice. Pentru fiecare mandat al consiliului local, autoritățile publice locale sunt instruite cu privire la nevoile speciale ale acestei categorii de vârstă.

Unul dintre obiectivele majore stipulate este crearea unor spații publice prietenoase cu persoanele vârstnice și crearea cât mai multor zone destinate mersului pe jos – spații pietonale și monitorizarea constantă, prin audituri urbane periodice. Au fost menționate inclusiv măsuri cu privire la accesibilizarea semafoarelor (inclusiv difuzoare), precum și regândirea trecerilor de pietoni. Pentru a avea constant imaginea nevoilor persoanelor vârstnice, a fost gândit proiectul *Walk with Care*, care reprezintă întâlniri sistematice între persoanele vârstnice și autoritățile publice, pentru a îmbunătăți constat sistemul rutier.

În anul 2000, **Edinburgh** a creat programul *A City for All Ages*, proiect în două etape (2000 și 2010), care a urmărit crearea unui oraș prietenos cu persoanele în vârstă. Au fost luate în considerare aspecte care țin de incluziunea socială a persoanelor în vârstă, reducerea discriminării și asigurarea oportunităților și serviciilor publice.

„Pe măsură ce oamenii îmbătrânesc, dezvoltă probleme cu auzul, vederea și timpul de reacție este mai mare. Studiile au arătat că aceste modificări au un impact semnificativ asupra mobilității și securității unei persoane, atât ca șofer,

⁷ Convenția Drepturilor Persoanelor cu Dizabilități, Organizația Națiunilor Unite, ultima accesare 22 noiembrie 2013, <http://www.un.org/disabilities/default.asp?id=280>

⁸ *Age Friendly Built Environments, Opportunities for Local Governments*, ultima accesare 22 noiembrie 2013, http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/107241/AgeFriendly_Built_Environments_Opportunities_for_Local_Government

cât și ca pieton. Riscul trebuie să fie redus, însă concomitent trebuie să menținem aceste persoane active și implicate în comunitate.”⁹ Pentru a monitoriza constant nevoile și impactul măsurilor autorităților, a fost constituit mecanismul *City for All Ages Advisory Group*. În cadrul acestui context sunt stabilite cele mai frecventate rute, sunt evaluate trecerile de pietoni și calitatea spațiilor pietonale, sunt evaluate politicile rutiere și impactul lor asupra securității bătrânilor, precum și modul în care transportul public răspunde nevoilor persoanelor vârstnice.

În 2011, **Dublin** a realizat strategia numită *The Dublin Declaration: Age Friendly Cities and Communities*.¹⁰ Documentul integrează prioritățile și strategia stabilită de Organizația Mondială a Sănătății și stabilește următoarele priorități în ceea ce privește dezvoltarea urbană și mobilitatea:

- 1) promovarea drepturilor persoanelor vârstnice și a rolului pe care acestea îl au în viața comunității;
- 2) implicarea cetățenilor vârstnici în procesele decizionale, recunoscând astfel rolul lor în comunitate;
- 3) crearea unui sistem public de transport accesibil din punct de vedere financiar și accesibilizat, precum și crearea contextului pentru ca persoanele vârstnice să poate utiliza bicicleta sau mașina personală;
- 4) accesibilizarea spațiilor publice astfel încât orașul să nu fie restrictiv pentru persoanele vârstnice.

Bibliografie

- Cutler Stephen J., *Aging and Social Change: Toward an Interdisciplinary Research Agenda*, 2009; Eurobarometer Survey Active Aging, http://www.mmuncii.ro/pub/imagemanager/images/file/Domenii/Incluziune%20si%20asistenta%20sociala/AEIA-2012/MEMO%20on%20Eurobarometer%20on%20Active%20Ageing%2012_10_EN.pdf;
- Calthorpe Peter și Fulton William (2007), “Designing the Region”, în LeGates, Richard, Stout, Frederic, *City Reader*, Routledge, Londra
- Global Age friendly Cities*, http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9789241547307_eng.pdf;
- Age Friendly Built Environments, Opportunities for Local Governments*, http://icma.org/en/icma/knowledge_network/documents/kn/Document/107241/AgeFriendly_Built_Environments_Opportunities_for_Local_Government;
- Liveable Communities, An Evaluation Guide*, Public Policy Institut, http://assets.aarp.org/rgcenter/il/d18311_communities.pdf;

⁹ *A City of All Ages*, ultima accesare 22 noiembrie 2013, http://www.edinburgh.gov.uk/download+ads/file/11292/%E2%80%98a_city_for_all_ages%E2%80%999_progress_report

¹⁰ *The Dublin Declaration: Age Friendly Cities and Communities*, ultima accesare 22 noiembrie 2013, <http://www.emro.who.int/images/stories/elderly/documents/dublin20declaration.pdf>

- Frye Ann, *Transport needs for an aging society*, în cadrul conferinței Transport Forum, noiembrie 2012: <http://www.youtube.com/watch?v=CNIN6sEIUWA>.
- Convenția Drepturilor Persoanelor cu Dizabilități, Organizația Națiunilor Unite, <http://www.un.org/disabilities/default.asp?id=280>;
- A City of All Ages*, http://www.edinburgh.gov.uk/downloads/file/11292/%E2%80%99a_city_for_all_ages%E2%80%99progress_report;
- The Dublin Declaration: Age Frinedly Cities and Communities*, <http://www.emro.who.int/images/stories/elderly/documents/dublin20declaration.pdf>



Editura  **ECONOMICĂ**

ISBN 978-973-709-701-9



9 789737 097019