

LBRIS

We know
books

**SEBASTIAN I.
BURDUJA**

**PLANUL PENTRU
BUCUREȘTI**

LITERA

București
2024

Mulțumiri.....	7
Acronime.....	8
Cuvânt-înainte: De ce iubesc Bucureștiul.....	9
I. INTRODUCERE.....	15
Creșterea economică.....	17
Importanța orașelor.....	18
Lecturi obligatorii.....	21
Rolul Bucureștiului.....	26
Bucureștiul astăzi.....	28
O primărie pentru București, nu un București pentru o primărie.....	32
II. MICUL PARIS? NU, MARELE BUCUREȘTI!.....	35
Nevoia de a gândi mare.....	38
Totul începe cu un Plan.....	40
Bucureștiul metropolitan.....	45
Bucureștiul integrat.....	48
Bugetul Bucureștiului.....	53
Bucureștiul cetățenilor.....	56
III. BUCUREȘTIUL SIGUR.....	58
Teoria ferestrelor sparte.....	59
Combaterea drogurilor.....	61
Bucureștiul abandonat.....	64
Termoficarea.....	67
Sănătatea publică.....	69
IV. BUCUREȘTIUL CONECTAT.....	77
Traficul rutier.....	78
Parcățile.....	86
Transportul public.....	90
Zonele pietonale.....	95
Portul București.....	107

V. BUCUREȘTIUL VERDE	108
Spațiile verzi	109
Bucureștiul copiilor	112
Combaterea poluării	114
Managementul deșeurilor	115
Curățenia	117
VI. BUCUREȘTIUL DEZVOLTAT	119
Jos comunismul! Sus dezvoltarea!	120
3D: Debirocratizare. Descentralizare. Digitalizare	124
Fabrica de unicorni	129
Bucureștiul educat	130
Bucureștiul global	136
VII. BucurEȘTI TU	142
Identitate și turism	143
Patrimoniu	150
Bucureștiul coolt	152
Bucureștiul în mișcare	156
VIII. CONCLUZII	157

*„Trebuie să dăm Capitalei noastre
monumentalitatea marilor orașe.”*

– DEM I. DOBRESCU, PRIMARUL BUCUREȘTIULUI (1929–1934)

Totul pleacă de la o întrebare-cheie: ce ne dorim, de fapt, de la București? Să fie o mare Capitală a lumii. Să ne mândrim cu acest oraș. Să fie un loc în care să ne fie drag să trăim, să muncim și să iubim. Să ne creștem aici în siguranță copiii și nepoții. Să ne ofere oportunități profesionale și clipe de neuitat pentru timpul liber. Să ne regăsim aici încrederea în noi înșine și unii în ceilalți. Să fim un exemplu pentru o țară întreagă. Toate acestea sunt răspunsuri de bun-simț.

Și toate se pot reduce la unul singur: Bucureștiul trebuie să fie cel mai dinamic motor de dezvoltare al României. Dezvoltarea înseamnă locuri de muncă mai bune, servicii publice de calitate, oportunități, ordine și liniște. Înseamnă să ne începem ziua cu zâmbetul pe buze când ieșim pe stradă, mulțumiți că locuim aici și încrezători în forțele noastre. Și să o încheiem la fel, după o zi lungă.

E nevoie de acest context pentru a înțelege pe deplin miza dezvoltării Bucureștiului. Ea nu este una locală, ci una națională și chiar europeană, prin efectul de multiplicare pe care un motor economic puternic îl are. Aici e forța latentă a unei mari capitale, în fapt, forța oamenilor ei, ținută în loc de ani de lentoare și incompetență administrativă. Forța aceasta o simțim, cumva, în fiecare zi, așa cum am simțit-o și eu când eram doar un copil cu ochii mari, uimit de viteza bucureștenilor pe trecerile de pietoni. Dacă dăm la o parte toate problemele Capitalei de ieri și de azi, ne putem imagina cât de departe va ajunge Bucureștiul cu o echipă de profesioniști care să știe ce să facă, cum să facă și, în fapt, de ce este importantă munca lor.

Prima dată am înțeles importanța marilor orașe pentru mersul lumii în 2011. După anii de studiu de la Stanford și Harvard, intrasem în câmpul muncii la o mare companie de consultanță, Dalberg, specializată în

strategii de țară. Acolo am învățat o parte dintre elementele de succes ale țărilor în creștere, iar unul nelipsit era o politică strategică pentru dezvoltarea orașelor. Un an mai târziu, un român extraordinar, Marcel Ionescu-Heroiu, mi-a împlinit visul, recomandându-mi un concurs pentru un post la Banca Mondială, în Washington. Am luat concursul și așa a început o aventură pe care n-am să o uit niciodată.

Marcel absolvise Cornell University cu un doctorat în dezvoltare urbană. Tocmai luase decizia să se mute în biroul din România al Băncii Mondiale, iar eu am rămas la Washington să fac legătura cu echipele de experți „de la centru”. Marcel m-a inițiat rapid în subiectul dezvoltării regionale și urbane, implicându-mă într-un proiect mare de asistență tehnică coordonat de Banca Mondială pentru îmbunătățirea absorbției fondurilor europene disponibile prin Programul Operațional Regional (POR) 2007–2013. Așa am ajuns să îmi împart timpul între SUA și România, cercetând cele mai bune modele internaționale, analizând realitatea din teren și publicând câteva mii de pagini de rapoarte, cu recomandări practice pentru primarii din România.

După ani de zile, privind în urmă, stând la un pahar de vin, am concluzionat amândoi că, dacă nu ne plătea (și încă foarte bine) Banca Mondială, ar fi meritat să plătim noi pentru lecțiile învățate. O dată pe lună, ne puneam pe drumuri pentru două săptămâni și băteam România în lung și în lat. Primul meu Duster s-a ales cu niște zeci de mii de kilometri și niște sute de gropi luate în plin, dar noi ne-am ales cu un bagaj fantastic de peste 300 de interviuri și seminare cu aleși locali. Atunci, în 2012, i-am cunoscut pe unii dintre cei mai buni dintre ei, inclusiv pe Emil Boc și Ilie Bolojan, oameni care pur și simplu au schimbat în ultimul deceniu fața comunităților lor.

Am cunoscut și exemple la polul opus, pe care n-avem cum să le uităm vreodată. Într-un municipiu reședință de județ din sudul țării, un primar a întârziat mai bine de jumătate de oră. A ajuns agitat și într-o evidentă stare de ebrietate. Cum ne-a văzut, a izbit cu pumnul în masă, răcnind cât îl ținea gura: „Bă, voi cu ce bani ați venit la mine?”. Colegul nostru din echipa de experți, un indian haios și foarte deștept, laureat al Premiului Nobel, a făcut ochii mari și mi-a dat un ghiont discret: „What did he say?”. I-am tradus, în glumă, că ne urează bun venit. După ce ne-am ridicat să plecăm, constatând că omul nu are nevoie de noi, primarul s-a calmat și discuția a avut loc. Dar era un caz pierdut și nu a fost singurul. Degeaba le explicam că

banii Băncii Mondiale costă, pe când noi eram acolo să îi învățăm cum să acceseze banii europeni, care erau gratis.

Prefer să revin la liderii autentici pe care i-am cunoscut atunci și cu care am rămas în legătură peste ani, bucuroși să constatăm că orașele României încep să se transforme după modelele bunelor practici de dezvoltare urbană. Orașe pentru oameni, nu pentru mașini. Orașe aerisite, cu parcuri bine puse la punct. Orașe axate pe atragerea investițiilor și pe creșterea calității vieții, conectate la pulsul lumii. Cei care au făcut performanță în primăriile și consiliile județene din România au făcut poate cel mai mare bine societății noastre, demonstrând la firul ierbii că și la noi „se poate”. Democrația și economia de piață funcționează. Cu oameni potriviți la locul potrivit, comunități din toată România au renăscut, iar românii și-au dat seama că pot să trăiască, iată, fericiți, în orașul și în țara lor. Și nu doar în orașele mari, ci și în locuri precum Ciugud, jud. Alba, o comună supranumită acum „Ciugud to be true” (*too good to be true* – „prea frumos să fie adevărat”).

Toți acești lideri locali au înțeles rapid principiile pe care le-am învățat la „școala” Băncii Mondiale, testate în întreaga lume. Acestea pleacă de la lucrurile de bază: definiția creșterii economice, rolul orașelor și importanța fiecărui participant la viața cetății. Le explic pe scurt în acest capitol.

Logica acestui Plan pentru București este simplă. După setarea contextului, capitolul II pornește de la un principiu de temelie: Marele București. Trebuie să țintim cât mai sus pentru a putea face din acest oraș o mare metropolă a lumii. Următoarele cinci capitole abordează cinci linii directoare ale planului meu: Bucureștiul sigur (ordine publică, servicii publice de bază); Bucureștiul conectat (transport, parcări, zone pietonale); Bucureștiul verde (spații verzi, curățenie); Bucureștiul dezvoltat (inovare, digitalizare, parteneriat public-privat, educație, internaționalizare); BucurEȘTI TU (identitate, turism, cultură, sport). Ultima parte a cărții trasează concluziile, definind posibilitățile pentru Bucureștiul Viitorului.

Creșterea economică

Secole de studiu al economiei au ajuns la o concluzie aparent simplă: creșterea economică este un produs a doi factori – (1.) o populație mai mare (adică mai mulți consumatori pentru bunurile și serviciile

produse și o forță de muncă mai mare pentru economie); și (2.) creșterea productivității individuale (adică mai multe bunuri și servicii produse de fiecare locuitor al cetății ca rod al muncii sale).

Țările cele mai dezvoltate din lume sunt cele cu populația cea mai productivă. Același principiu se aplică și la orașe, și la companii. Practic, în orice comunitate. De exemplu, compania globală Meta are numai 65.000 de angajați, dar are peste 4 miliarde de utilizatori la nivel mondial (și nu au voie să opereze în China). Berkshire Hathaway are la sediul central din Omaha, o echipă de numai 24 de oameni, iar în 2023, a generat venituri de 350 de miliarde de dolari – mai mult decât întreg PIB-ul României. Aceasta înseamnă productivitate.

Dacă vă întrebați de ce avem nevoie de creștere economică, este de ajuns să știți că fără creștere economică vom fi condamnați să prindem mereu din urmă trecutul altora. Economiiile cele mai puternice din lume vor da mereu direcția de dezvoltare pentru restul lumii. Iar economiile care dau ora exactă la nivel mondial vor fi cele ce vor atrage mereu cei mai performanți oameni. Nu mai vorbim despre faptul că o economie dezvoltată adresează și o multitudine de probleme sociale dacă este gestionată cum trebuie, fiind suficient de puternică pentru a asigura servicii sociale de calitate (educație, sănătate, pensii decente etc.), pentru a scoate oamenii din sărăcie și pentru a garanta condiții de trai decente pentru cât mai mulți cetățeni. Aceasta trebuie să fie misiunea oricărui decident politic: să se implice pentru ca viața cât mai multor semeni să fie mai bună.

Importanța orașelor

Studii după studii au arătat că orașele sunt motoarele economice ale unei economii. Cartea lui Ben Wilson, *Metropolis*, dezbate pe larg evoluția orașelor, arătând că, în Mesopotamia antică, deși mai puțin de 5% din populația lumii era concentrată în orașe, acest segment a reușit să genereze progresele cele mai însemnate ale epocii. După jumătatea secolului al XIX-lea, fenomenul urbanizării, definit simplu drept concentrarea resurselor în orașe, a cunoscut un ritm de creștere amețitor. În 1900, 10% dintre toți oamenii trăiau în comunități urbane. La începutul secolului XX, acest procent urcase la 50%. Organizația Națiunilor Unite anticipează că, în 2050, ponderea populației urbane din totalul populației lumii va atinge 68%.

În România, conform Politicii Urbane elaborate de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, zonele urbane funcționale din România generează 98% din economia țării (Produsul Intern Brut național). La nivel global, contribuția orașelor la economia mondială este de 80%. Dacă orașele nu funcționează bine, nu funcționează bine nici țara. Mai mult, orașele cele mai dezvoltate au un impact benefic și asupra localităților din jurul lor. În ultimii ani, comunitățile din jurul marilor orașe au cunoscut cea mai rapidă creștere economică.

De ce se întâmplă acest fenomen? Nu doar în România, ci peste tot în lume? Pentru că sistemele noastre socio-economice funcționează după niște principii. Dacă le respecti, te dezvolți. Probabil cea mai bună lucrare care explică aceste dinamici este „World Development Report 2009”, publicația-fanion a Băncii Mondiale, în ediția coordonată de un economist briliant: Indermit Gill. Gill a explicat că dezvoltarea se bazează pe trei vectori-cheie: densitate, distanță și diviziune. Toți au la bază principiile economice legate de economiile de scară și de gamă, care se aplică și dezvoltării urbane: cu cât crește volumul, respectiv diversitatea, cu atât scad costurile unei activități economice, iar productivitatea crește, deci dezvoltarea accelerează.

O densitate mai mare permite asigurarea unor servicii publice (apă, canalizare, salubritate, transport public, termoficare, sănătate, educație etc.) la costuri mai mici și standarde de calitate mai mari. Cei care visează Bucureștiul cu clădiri de maxim patru etaje împing dezvoltarea pe orizontală, ceea ce generează cheltuieli semnificative și, culmea, reduce calitatea vieții pe termen mediu și lung prin fenomenul de *urban sprawl* (dezvoltare haotică a orașului către zonele învecinate). Ajunge să ne imaginăm ce ar însemna pentru bucureșteni un trafic și mai îngreunat de milioane de oameni care fac naveta, pe distanțe tot mai mari între cartierul în care locuiesc și zona în care lucrează sau studiază. Pe baza unor reguli urbanistice clare, fără blocuri între case, și cu respectarea strictă a legii, Bucureștiul poate și trebuie să se dezvolte și pe verticală.

Distanța trebuie să fie cât mai mică. În fapt, cu cât scade distanța dintre oameni și oportunități (de muncă, de studiu, de petrecere a timpului liber etc.), cu atât crește economia unei comunități. Aceasta este esența unui oraș conectat, în care mobilitatea oamenilor primește importanța cuvenită. Un exemplu simplu: cu cât stăm mai mult blocați în trafic pe drumul spre locul unde dorim să ajungem, cu atât pierdem mai multe

șanse să facem ceva productiv cu timpul nostru. Un oraș bine planificat scurtează distanțele și asigură fluxurile de oameni, resurse și idei. Același principiu se aplică și în dezvoltarea regională: o economie este cu atât mai puternică cu cât asigură conexiuni rapide între motoarele ei economice – orașele. De aceea este vitală infrastructura conectivă în zona metropolitană București, dar și între Capitală și principalele centre urbane din țară: de exemplu, pe axa de dezvoltare București-Ploiești-Brașov, sau prin conexiunile cu autostrăzi, căi ferate și curse aeriene frecvente între București și mari orașe precum Constanța, Craiova, Cluj-Napoca sau Iași. În aceeași logică, având în vedere și costurile reduse ale transportului pe apă, trebuie reluat marele proiect al Canalului Dunăre-București, care va transforma Capitala noastră în port la Dunăre, așa cum sunt Viena, Bratislava, Budapesta și Belgrad.

În fine, diviziunea se referă la reducerea sau eliminarea barierelor între piețele economice. Un exemplu este intrarea României în Spațiul Schengen sau aderarea la piața unică europeană. Barierele includ birocrăția, reglementările diferite, procedurile complexe etc. Pe scurt, fluxurile între piețe trebuie să se facă într-un mod cât mai eficient. Internaționalizarea Bucureștiului, mai exact conectarea Capitalei la marile centre europene și globale, lipsește aproape cu desăvârșire. Ea trebuie să devină o parte esențială a mandatului Primăriei Generale, dacă vrem să atragem investiții, oameni deștepți și turiști, adică să generăm dezvoltare în Capitala României.

Dacă ar fi să rezumăm principiul 3D al lui Gill (densitate, distanță, diviziune) într-o singură frază, rețeta dezvoltării oricărei comunități este aceasta: atrage cât mai mulți oameni buni în același loc, scurtează distanța și barierele dintre ei și înmulțește oportunitățile pe care și le doresc. Orașele îndeplinesc astfel un rol simplu: coagulează oameni, idei și resurse într-un cerc virtuos care generează creștere economică prin cele două pârgחii menționate deja – creșterea populației și creșterea productivității individuale. La începutul cărții, am povestit istoria ultimilor trei generații din familia mea. Ea este similară cu experiența multor români: atrași de oportunități și condiții mai bune de trai, bunicii s-au mutat de la țară într-un oraș de provincie, iar părinții s-au mutat apoi la București, Capitala țării.

Asta fac orașele dinamice: atrag oameni, oferindu-le oportunitățile pe care aceștia le caută, de la un loc de muncă mai bine plătit la distanțe mai scurte față de o școală mai bună pentru copii, un spital pentru

îngrijirea bolnavilor, sau un parc pentru petrecerea timpului liber. Mai mulți oameni atrag mai multe firme, ceea ce înseamnă o competiție tot mai mare pentru resursa umană. Așa cresc salariile, iar aceasta atrage și mai mulți oameni. Și o piață de bunuri și servicii pe măsură: piețe, restaurante, hoteluri, librării, firme de consultanță, universități și centre de cercetare etc. Pe scurt, un cerc virtuos care generează dezvoltare.

Orașele atrag oameni, dar sunt și centre de productivitate. Dintr-un motiv simplu: ele aduc la un loc oameni buni în mai multe domenii și creează condițiile pentru ca ei să schimbe idei și să inoveze. S-au făcut multiple studii ce arată că, dacă iei un expert și îl pui într-un mediu izolat (unde nu are alți experți cu care să schimbe idei) și într-un mediu urban (unde se intersectează cu experți în diferite domenii), productivitatea individuală a aceleiași persoane crește substanțial în mediul urban. E logic: cu toții avem un chef mai mare de muncă atunci când suntem înconjurați de oameni buni, iar oamenii buni ne ajută cu idei, capital social și resurse financiare.

Lecturi obligatorii

Sunt câteva cărți de căpătâi pentru toți cei care doresc să înțeleagă mai mult despre cum și de ce se dezvoltă orașele. Nu includ aici o listă exhaustivă, ci câteva lecturi care mi-au prins bine peste ani. O primă recomandare este „The Power Broker”, o carte despre Bob Moses, legendarul City Manager al metropolei New York pentru mulți ani. Moses era un om cu viziune, care nu a fost interesat de bani, ci mai ales a luptat să-și impună viziunea. A gândit și a implementat o bună parte dintre proiectele de infrastructură majoră a New York-ului, investiții care au fost și continuă să fie coloana vertebrală a zonei metropolitane. A gândit de la început dezvoltarea în stil mare, mergând cu planurile până în Long Island și alte suburbii.

Moses s-a poticnit numai de Jane Jacobs, autoarea cărții „The Death and Life of Great American Cities”. Jacobs era jurnalistă și activistă. Ea a mobilizat comunitatea din Greenwich Village din New York împotriva unui proiect de autostradă inițiat de Bob Moses. În cele din urmă, Jacobs a câștigat bătălia, un exemplu clasic că dezvoltarea fără implicarea comunității este sortită eșecului. Ideilor lui Jane Jacobs li se datorează toate procesele participative care se implementează în administrațiile locale moderne. Una dintre aceste idei importante este

cea privind *eyes on the street* (ochii pe stradă). Ea a susținut că un oraș de succes trebuie să aibă comunități solide, iar acestea se construiesc în cartiere unde oamenii au mai multe șanse să interacționeze unii cu alții. De aceea, ea recomandă clădiri și cartiere la scară mai mică, unde o mamă să poată să își urmărească copiii, de exemplu, de la etaj. Este o pledoarie împotriva construcțiilor de zgârie-nori sau a cartierelor de blocuri în stilul lui Le Corbusier, așa cum sunt cele construite de comuniști peste tot prin România.

Marele arhitect danez Jan Gehl a preluat ideile lui Jane Jacobs și le-a extins în cartea „Cities for People” (Orașe pentru oameni), asupra căreia voi insista mai mult. În opinia mea, ar trebui să fie lectură obligatorie pentru orice primar de oraș. Cartea este primul efort sistematic de a pune oamenii în centrul dezvoltării urbane, prioritizând fericirea și starea lor de bine. Gehl arată că spațiul fizic urban poate să influențeze atât starea noastră de spirit, cât și productivitatea individuală. Astfel, orașele nu trebuie să fie planificate pentru mașini, ci pentru nevoile cetățenilor, care includ zone pietonale generoase, trotuare largi, cu cafenele și magazine pentru trecători, cu piste pentru biciclete, cu un transport public modern și confortabil.

Spațiul urban trebuie redesenat, în viziunea lui Gehl, pentru a facilita interacțiunile dintre oameni și pentru a crește calitatea vieții lor. Danezul insistă pentru adresarea nevoilor copiilor cu prioritate, punând la loc de cinste celebrul exemplu al TransMilenio, sistemul de transport public rapid din Bogota, capitala Columbiei, unde există locuri de joacă lângă stații, ceea ce oferă părinților și copiilor o experiență mult mai plăcută atunci când așteaptă autobuzul. Mai mult, toate cartierele ar trebui să asigure accesul la spații verzi la o distanță de mers pe jos, ceea ce încurajează mișcarea și interacțiunile sociale. Vancouver este modelul de bune practici în acest sens, așa cum Barcelona este exemplul de comunitate care are grijă să asigure accesul persoanelor cu dizabilități în toate spațiile publice. Un oraș incluziv este un oraș mai puternic, cu un țesut social rezilient și cu șanse pe măsură să se dezvolte sustenabil.

Gehl explică pe larg și rolul unor zone pietonale ample, în care copiii se pot juca în siguranță, iar cetățenii sunt încurajați să aibă un stil de viață mai sănătos. Cei care își lasă mașina acasă contribuie la un nivel mai redus de poluare, iar costurile asociate întreținerii străzilor și parcarilor scad pe măsură ce se extind pistele pentru biciclete și se