

The importance of intelligent urbanism

Alexandra IANCU

*Assistant Ph.D, Faculty of Public Administration
National University of Political Studies and Public Administration*

Abstract

Urbanism is ubiquitous in our lives. We live it every day, we perceive it whatever we undertake. We run into him when we go shopping, when we go to work, college, school or the park. We surround ourselves and carry out our activity surrounded by it. It is the everyday context and background. We often use a set of words that describe the feelings we have when we interact with places or cities. We say that we "like" city X, "love" area Y, or even "hate" or "hate" a house or a building. Thus, what we feel is determined by what we perceive: harmony, contrast, balance, dynamics, the elements that make the whole functional. Another criterion is the aesthetic sense and the representation of beauty (or why not, of the grotesque) in the eyes of the beholder, who absorbs. "Good" or "appropriate" urbanism is what encourages us to make these connections, to make our experiences not only pleasant, but also practical. Educated imagination is a key element. In parallel, mathematics, objective analysis and functional principles make us expand our range of possibilities for "perfecting" the framework in which we exist.

The beginning of the 21st century finds the urban universe at the confluences of the cultural, social, political and economic currents specific to this period of development and communication unprecedented in the history of humanity. The need to physically organize the functional units of the settlements is ingeniously solved from the dawn of civilization, there is undisputed archaeological evidence in this regard. Gradually, during the evolution, more and more elaborate structures appeared, meant to streamline and harmonize both the infrastructure and the constructions inside the localities. Although coagulated as a science for about a hundred years, a relatively short period compared to the millennial development of architecture - a complementary field, resonating in the cultural area -, it reveals an undeniable importance in the new landmarks of modern life.

Keywords: urbanism, landscaping, urban infrastructure, smart city, transport.

O întrebare esențială, marcantă pentru secolul în care trăim și care a stat la baza numeroaselor dezvoltări în domeniu, este: *cum putem dezvolta capacitatea de a cultiva idei pentru a face ca locurile să fie vii, iubite, utile și eficiente, în raport cu*

resursele pe care le avem le dispoziție. Plecând de la această întrebare, putem observa că mai ales în ultimul deceniu o atenție deosebită a fost acordată orașelor și proiectelor de urbanizare. Acest demers nu a fost întâlnit doar la nivelul gândirii arhitecturale, urbanistice sau în cadrul cercurilor academice, ci la nivelul constructului social și al politicilor publice. Toate aceste dezbateri ilustrează orașele – din întreaga lume – ca centru de inovare, ca motorul principal de creștere economică și ca o arenă esențială pentru progresul social. Aceste argumente și ideea că majoritatea populației globale trăiește în zone urbane au creat un slogan devenit celebru: *„secolul actual este un secol urban”*.

Cu toate acestea, este recunoscut în marile cercuri științifice contemporane, că există încă aspecte urbane cu caracter și impact negativ, cum ar fi sărăcia, inegalitatea, insecuritatea, vulnerabilitățile de mediu și lipsa accesului la diferite tipuri de infrastructură. Acestea nu sunt numai probleme ale sectorului politic, natura lor interdisciplinară le face și probleme ale urbanismului și construcției sociale.

Ultimul deceniu a reprezentat și cadrul de dezvoltare pentru o serie de politici de inovare a dezvoltării urbane, prin valorificarea capacităților orașului și prin abordarea problemelor și nevoilor identificate. În conformitate cu abordările specifice regimul democratic și al curentului liberal sau neoliberal, astfel de politici vizează adesea creșterea economică durabilă și eficientizarea existenței. Guvernul este privit ca facilitator al proceselor, iar sectorul privat devine un partener în procesul de finanțare și execuție al acestora. Este evident că sectorul politic este parte importantă a procesului de urbanizare, de dezvoltare urbană sau de implementare a direcțiilor viitoare.

De exemplu, un concept transferat în aria politicilor se axează pe *„Orașul Creativ”*, dar și mai recent, pe creșterea și dezvoltarea conceptului de politică *„Smart City”*. Acest concept a fost prezentat și discutat la nivel internațional, regăsind forme specifice în numeroase cazuri: Tel Aviv, Cape Town, Songdo, Amsterdam și Delhi. În cazul orașului Tel Aviv, supranumit și orașul *„Non Stop”*, politica sa Smart City *„implică în mod activ rezidenții în experiența urbană și dezvoltarea urbană, accentuând în același timp angajamentul în procesul de luare a deciziilor și înțelepciunea mulțimii ca mijloc de gestionare inteligentă a municipiului în epoca nouă (Tel Aviv)”*. Din perspectiva acestuia, modelul de Smart City promovat implică *„un climat care să faciliteze formarea de colaborări între rezidenți, unități de afaceri, organizații și municipalitate, folosind tehnologii de ultimă generație care permit învățarea, creativitatea și împărtășirea pentru a obține prosperitate socială și economică (Tel Aviv)”*. În cazul orașului Amsterdam, politica Smart City s-a numit *„Amsterdam Smart City programme”* (Amsterdam Smart City, 2007), inițiativa fiind dezvoltată în 2007. Realizarea sa în practică s-a datorat colaborării dintre Amsterdam Innovation Motor (AIM), operatorul Liander și administrația municipală. Decizia lor de a transforma Amsterdamul într-un oraș inteligent a fost susținută atât de sectorul politic, cât și de o motivație clară: dorința de a utiliza noile tehnologii pentru a ajuta orașul să-și rezolve problemele de mediu și să construiască un context urban sustenabil.

Având instrumente promițătoare pentru o guvernare eficientă prin intermediul tehnologiilor de ultimă oră, politicile Smart City răspund dorinței guvernelor de a îmbunătăți procesele de guvernare și de a îndeplini calitatea de „oraș de ultimă generație”.

Ca domeniu academic *„urbanismul inteligent” este în curs de dezvoltare și analizează modul în care politicile Smart City funcționează în orașele contemporane. Mai mult decât atât, urbanismul inteligent consideră ca Smart City trebuie să reprezinte în primă instanță o soluție pentru problemele urgente urbane și să nu reprezinte un răspuns politic la conflictele politice care reflectă discursurile asupra problemelor urbane, a soluțiilor adecvate și a dezvoltării urbane.*

Având în vedere existența politicilor Smart City, nu putem să nu remarcăm modul în care domeniul arhitectural și urbanismul se „împletește” cu sectorul politic, un fapt consacrat în istoria umanității și a așezărilor.

În mod similar, ca parte semnificativă a planului urban, sistemele de transport au un impact direct și semnificativ asupra vieții cotidiene a tuturor rezidenților dintr-un oraș. Indiferent dacă persoana conduce sau nu, tipul de sistem de transport disponibil în jurul acestora determină alegerea pentru mersul pe jos, pentru opțiuni alternative (biciclete, trotinete), pentru transportul în comun sau pentru mașină personală. Acest context vizează și transportul intraurban, dar și cel interurban, precum și întreaga rețea de transport și infrastructura aferentă. Conform Cartei Urbanismului European *„urbanismul și amenajare teritoriului integrate implică corelarea complexă a politicilor de transport și de amenajare a teritoriului”* (Carta Urbanismului European). Cu toate acestea, nu este nevoie de niciun document oficial sau manual ca să putem afirma ce experimentăm zi de zi: activitatea noastră se desfășoară în regim de dependență cu aceste elemente ale urbanismului și ale sistemului de transport. Indiferent de ce alegere facem cu privire la mijlocul folosit pentru a ne deplasa, suntem antrenați pentru ritualurile noastre (cumpărături, vizite, drumuri uzuale) în sistemul de transport al orașului din care facem parte. Și nu numai atât. În timpul vacanțelor, al călătoriilor de afaceri sau cu caracter personal, suntem beneficiarii dar și subiecții rețelelor de transport și al infrastructurii adiacente.

Smart City a devenit un element constant în cadrul politicilor urbane ale orașelor, nu numai în spațiul Occidental, dar și în cel Oriental. Astfel de abordări se concentrează asupra inovării urbane bazate pe tehnologie și pe digitalizare și sunt adesea considerate a fi o soluție universală pentru diferitele probleme urbane din orașe. Modul în care funcționează politicile Smart City în orașele contemporane este examinat în domeniul academic, emergent, dar încă subdezvoltat: prin *„urbanism inteligent”*. Consecințele considerabile ale strategiilor Smart City necesită angajarea critică a rațiunii, a metodelor, a grupului țintă și a implicațiilor abordărilor Smart City în diferite contexte urbane.

Trei dimensiuni necesită o dezvoltare ulterioară pentru a facilita o analiză cuprinzătoare a ceea ce înseamnă politica Smart City pentru viața urbană contemporană: (1) recunoașterea faptului că planul urban nu se limitează la granițele administrative ale unui oraș; (2) importanța situațiilor sociale, economice, culturale și politice locale și de mediu în analiza dezvoltării, implementării și

efectelor politicilor Smart City; și (3) construcția social-politică a ambelor probleme urbane, deoarece politicile orașului Smart urmăresc să propună anumite soluții.

Un oraș nu are în alcătuirea sa doar clădiri, șosele, parcuri, grădini, etc. Un oraș este definit de toate componentele care descriu complexitatea vieții sociale, inclusiv conducte de apă, rețele de cabluri, infrastructură de transport, puncte nodale etc. Mai mult, el este în profunzimea sa rezultatul unor serii de interacțiuni sociale și o configurație tipică a relațiilor interumane.

Dat fiind faptul ca transportul este una dintre cele mai complicate și principalele probleme ale vieții urbane în orice tip de stat, este necesară o abordare vizionară și științifico-practică. Reducerea timpului de călătorie, de exemplu, este o modalitate de a reduce și anumite costuri ale sale. Transportul public are anumite aspecte specifice precum puncte cadru, rute fixe și un orar prestabilit.

Această direcție de cercetare va viza atât aceste aspecte, cât și, ca exemplu infrastructura și stațiile mijloacelor de transport și modul în care acestea sunt amplasate și concepute. Incorporează aspecte ca trecerile de pietoni și managementul eficient. Aici, un caz particular în reprezintă contextul în care trecerile fac accesul și facilitează fluxul de oameni din apropierea stațiilor de mijloacele de transport public.

Transportul public (ca și orașul evident) trebuie să fie definit prin mobilitate inteligentă și durabilitate. Dezvoltarea unui oraș din punct de vedere economic și social depinde și de nivelul în care se află rețeaua de transport public. Alături de învățământ, comerț, sănătate, serviciile de energie electrică, gaze naturale și apă care influențează nivelul de existență a oamenilor în cadrul unui oraș, transportul public are un rol fundamental în viața socială a locuitorilor și în funcționarea infrastructurii orașului în ansamblul său, asigurând mobilitatea acestora. În acest sens, o intervenție cheie o reprezintă dezvoltarea unui sistem integrat de transport.

În România o problemă este reprezentată de numărul insuficient de mijloace de transport (fie autobuze, fie tramvaie) pe anumite rute, care, pe cale de consecință logică, duce la un timp mare de așteptare și la aglomerare. O altă problemă este starea în care se află aceste mijloace – uzura tehnică, dar și starea necorespunzătoare a anumitor artere de circulație. În București, acest lucru se poate observa doar la o simplă călătorie între două puncte importante – Piața Unirii – Piața Romană. Acestor probleme se alătură lipsa de instalații de semaforizare în puncte cheie (intersecții sau noduri) și corelarea deficitară a semafoarelor existente. Acest fapt conduce la un transport marcat de stopuri pe traseu și de nemulțumire generală în rândul utilizatorilor.

O serie de alte probleme ale transportului public sunt: numărul redus de puncte pentru achiziționarea biletelor și abonamentelor, lipsa dotărilor în stațiile de așteptare (tăblițele de identificare a stațiilor, cele cu traseele care trec prin stația respectivă, informațiile referitoare la orarul de circulație a vehiculelor), frecvența de succedare a mijloacelor de transport. Acest exemplu este unul micro, privind doar un element – transportul în comun din cadrul unui oraș. Discutând de nivelul macro, problemele se extind și se complică.

Pentru România se conturează o serie de soluții viabile (vom enumera în acest punct doar câteva): benzi concepute și gândite special pentru transportul în comun,

monitorizarea prin GPS pentru mijloacele de transport în comun, centre de transbordare, rute noi și abonament unic, parcări pentru biciclete, dezvoltarea unei căi ferate pentru trenuri de mare viteză care să ofere servicii rapide, de încredere și confortabile și care poate fi conectate cu sistemul rutier de autobuz, de metrou și cu sistemul aerian pentru asigurarea unei mai bune sinergii și pentru un regim de navetă mai bun.

Putem spune că urbanismul a existat permanent în conștiința umană, cu toate că s-a conturat în forma actuală abia în secolul XX, mai ales după Congresul Internațional al Arhitecturii Moderne (inițiat de Le Corbusier) și prin adoptarea Cartei de la Atena. Aceste două repere au marcat în istorie, așa cum am menționat anterior, începutul *urbanismului modern*.

În linii mari prin urbanizare, putem înțelege tendința sistemelor de așezări de a avea caracteristici urbane prin creșterea calității habitatului de locuire, prin transformarea unor așezări rurale în orașe și prin extinderea teritorială a orașelor.

În cartea „*Elemente de Urbanism*”, semnată de Cristina Alpopi, înainte de a fi oferită o definiție se face deosebire între tipurile de urbanism, raportat la evoluția sa în istorie. Astfel, succint, observăm concret că se conturează anumite perioade: urbanism antic, premodern, urbanismul marcat de era industrializării, urbanismul modern și cel regăsit din anii 30. Cristina Alpopi în cartea menționată anterior plasează contextul în care acest concept s-a dezvoltat: „*în trecut, era considerat disciplina care se ocupa de sistematizarea și dezvoltarea orașelor, cautând cu ajutorul tuturor resurselor tehnice disponibile să determine cea mai bună dispunere a străzilor, clădirilor și instalațiilor publice, precum și a locuințelor private, în așa fel încât populația să ducă o viață comodă, plăcută și sănătoasă*” (Cristina Alpopi). Definiția propusă de autoare vine ca urmare a economiei generale a dinamicii aferente prezentate: „*Urbanismul este știința care, pe plan social și uman, studiază sistematizarea rațională a orașelor, comunelor, teritoriilor, mijloacelor de comunicație cu scopul de a realiza cele mai bune condiții de viață pentru colectivități*” (Cristina Alpopi).

„Urbanism as a way of life”, de Louis Wirth, în 1938 menționa că „*în ciuda importanței preponderante a orașului în civilizația noastră, totuși cunoștințele noastre despre natura urbanismului și procesul de urbanizare sunt slabe. Multe încercări au fost făcute cu adevărat pentru a izola caracteristicile culturale ale vieții urbane*” (Louis Wirth). Astfel autorul, considera o figură centrală a domeniului urbanist, argumentează că o definiție precisă nu poate fi identificată, ci doar anumite caracteristici ce stau la baza urbanismului: orașul în sine și existența în modul său de organizare.

Literatura de specialitate, în multe cazuri, omite să precizeze în mod clar definiția de la care pornește în momentul în care dezbate principiile urbanismului sau aspecte specifice. Acest detaliu a fost cel mai bine surprins în lucrarea „Origins and Development of Urbanism”, în care se face următoarea mențiune: „*Orașul, cadrul urban, societatea urbană și urbanizarea sunt adesea concepte subteoretizate și este ușor să existe publicații care lasă acești termeni nedefiniți presupunând că știm cu toții ce înseamnă*” (George Cowgill, 2004). De exemplu, *Carta Urbanismului European*, adoptată în 2013, se raliază la acest curent: „*Urbanismul permite comunităților să formuleze viziuni strategice pentru a-și atinge aspirațiile. Expresia acestor viziuni*

strategice poate influența, direct și semnificativ, crearea unor zone optime pentru locuit și construirea unui viitor durabil pentru comunitățile de pe tot cuprinsul Europei. Urbanismul, asociat amenajării teritoriului, intervine la toate planurile teritoriale, de la cel local la cel național, transfrontalier și dincolo de frontierele europene” (Carta Urbanismului European). Din cadrul paragrafului, deducem anumite aspecte ale urbanismului, dar nu este prezentată o definiție concretă a acestuia. Cu toate acestea putem identifica și o serie de lucrări care emit o definiție. În „Les Principes de L’urbanisme”, urbanismul este definit ca „*un ansamblu de măsuri politice, administrative, financiare, economice, sociale sau tehnice destinate să asigure o dezvoltare armonioasă a unui oraș (Les Principes de L’urbanisme)*”. În „Citta e territorio”, urbanismul este văzut ca „*o îmbinare între morală, politică, știință, tehnică și artă*” (Doddi C.).

O parte din definiții înțeleg prin „urbanism” orice acțiune destinată să conceapă, să organizeze, să amenajeze sau să transforme orașul și spațiul urban. În anumite texte acest lucru este prezentat și ca fiind o „arta urbană” și apanajul unor capacități arhitecturale.

O altă parte de definiții au în vedere aspectul tehnic, punând accept pe acest tip de măsuri, cu accent pe dezvoltarea armonioasă, rațională și umană a localităților (Constantin Enache, Angela Filipeanu).

Din alte punct de vedere, urbanismul este perceput și prin transformările suferite de anumit teritoriu. În acest mod, accentul este pus pe spațiul în care se dezvoltă un amplasament urban și modalitățile după care aceste transformări se efectuează, actorii care fac aceste transformări și motivațiile lor, tehnicile utilizate, rezultatele scontate, rezultatele și consecințele efective. Aceste definiții includ geografi și geologi, topografi, ingineri, sociologi, juriști, economiști, arhitecți și urbanisti (Francoise Choay, 1979).

Din punct de vedere al practicalității și comunității, urbanismul reprezintă un ansamblu complex de activități de proiectare, avizare, aprobare a unor planuri sau autorizare a construcțiilor viitoare pentru oricare tip de localitate (urbană sau rurală). El se încarcă de un ansamblu de măsuri politice, administrative, financiare, economice, sociale sau tehnice destinate să asigure dezvoltarea armonioasă sau durabilă/sustenabilă a unui oraș (François Ascher, 2008).

Toate aceste definiții și precizări indică faptul că urbanismul este în relație de interdependență cu conceptul de „amenajarea teritoriului”. Prin amenajarea teritoriului se înțelege programul de măsuri coerente destinat dezvoltării echilibrate a tuturor localităților prin repartiția eficientă a resurselor, a populației și a activităților. Desigur relația de interdependență are și alte valențe. De exemplu, din anumite perspective această relație face ca amenajarea teritoriului să devină o parte a conceptului de urbanism, iar obiectivele primului devin obiective comune ale întregului astfel creat. Potrivit legilor în vigoare, amenajarea teritoriului se ocupă în principal de soluționarea anumitor difuncționalități și prin urmare de îmbunătățirea condițiilor de trai ale populației vizate. În principal nevoile oamenilor dictează direcțiile amenajării teritoriului. Folosind această logică observăm că asigurarea unor spații de locuit este un alt element central, precum este de altfel și accesul la

majoritatea serviciilor publice disponibile. Toate categoriile de cetățeni sunt urmărite, inclusiv vârstnicii, persoanele cu dizabilități și copii.

Amenajarea teritoriului respectă și principiile de extindere controlată și matematică/funcțională a zonelor ce urmează a fi construite, pentru a eficientiza ariile disponibile și a nu exista un dezechilibru urbanistic. Aici sunt incluse și considerente de calitate și protecție. Calitatea are în vedere proiectele ce urmează a fi implementate și corelarea acestora la nevoi, resurse, cadrul existent și armonia generală. Protecția, termen general mai bine înțeles prin sensul de „*protejare*”, are ca obiectiv principal elementul specific cultural și natural al regiunii și include reliefarea și prezentarea optimă a patrimoniului național.

Un element de o deosebită importanță din ansamblul amenajării teritoriului este prevenirea dezastrelor naturale prin protejarea ansamblului construit și prin prevenirea posibilelor riscuri tehnologice (art 13, Legea nr 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul cu modificările și completările ulterioare).

Din anumite perspective regăsite în literatura de specialitate amenajarea teritoriului nu este o parte a urbanismului, ci invers. Din această prismă, amenajarea teritoriului include conceptul de urbanism, fiind considerat un domeniu mult mai complex și mai cuprinzător. Ii sunt atribuite caracteristici esențiale, devenind cadru normativ, instrument și mijloc de soluționare. Amenajarea teritoriului include în acest mod cadrul teroretic de cunoaștere, analiză și evaluare. Este un instrument de planificare și de studiu prospectiv, dar și de readaptare a mediului în funcție de nevoi în permanentă schimbare.

„Carta Europeană a Amenajării Teritoriului”, adoptată în 1983 în Spania, prezintă o viziune integratoare: „*amenajarea teritorial/spațială conferă o exprimare geografică a politicilor economice, sociale, culturale și ecologice ale societății.*” (Carta Europeană a Amenajării Teritoriului, 1983). Definiția pe care o emite privind amenajarea teritoriului este și cea de la care pleacă și materialul prezent: „*(amenajarea teritoriului)* este în același timp o disciplină științifică, o tehnică administrativă și o politică condusă ca o abordare interdisciplinară și cuprinzătoare îndreptată spre o dezvoltare regională echilibrată și spre o organizare fizică a spațiului realizată în conformitate cu o strategie globală” (Carta Europeană a Amenajării Teritoriului, 1983).

Folosesc ca reper acest document, deoarece Carta este un „*document care definește pe plan european obiectivele fundamentale ale amenajării teritoriului*” (Carta Europeană a Amenajării Teritoriului, 1983), reprezenând un compendiu și un punct de reper important. Carta este printre primele care ilustrează în mod pertinent și dimensiunea internațională a amenajării teritoriului: „*este un instrument important pentru evoluția societății europene și că intensificarea cooperării internaționale în acest domeniu reprezintă o contribuție substanțială la întărirea identității europene*” (Carta Europeană a Amenajării Teritoriului, 1983).

Mai mult, în corpul acesteia sunt detaliate caracteristicile amenajării teritoriului: democratică, cuprinzătoare, funcțională și orientată pe termen lung. Prima caracteristică face referire la implicarea deciziei politice și a locuitorilor în procesul de planificare și realizare a amenajării. Cea de-a doua, urmărește politicile sectoriale, politicile publice și integrarea la nivel internațional, într-o abordare

omogenă. Aspectul funcțional „ține cont de conștiința regională bazată pe valori, cultură și interese comune care uneori depășesc hotarele administrative și teritoriale, ținând în același timp cont de înțelegerile instituționale” (*Carta Europeană a Amenajării Teritoriului*, 1983). Faptul că orice amenajare teritorială trebuie realizată pe termen lung este evidentă, fiind necesar ca aceasta să țină cont de specificul societății din punct de vedere social, cultural, ecologic și de mediu.

Obiectivele acestui concept, precum derivă din Cartă, sunt:

1. dezvoltarea socio-economică echilibrată a regiunilor;
2. îmbunătățirea calității vieții;
3. gestionarea responsabilă a resurselor naturale și protecția mediului;
4. folosirea rațională a terenului (*Carta Europeană a Amenajării Teritoriului*, 1983).

O mențiune importantă este faptul că amenajarea teritoriului și îndeplinirea obiectivelor sale este o responsabilitate a domeniului politic („Realizarea obiectivelor amenajării regional/spațiale este în mod esențial o problemă politică”).

Un alt document relevant este „Schema de dezvoltare a spațiului comunitar” adoptat în 1999, la Potsdam, Germania. Din acest document reiese în mod evident aspectul politic al amenajării teritoriale și spațiale la nivel european. Punctul de plecare al acestui document este dezvoltarea spațială care trebuie să contrabalanseze concentrarea puterilor și activităților UE în jurul pentagonului orașelor europene și să țină seama de extinderile succesive, astfel încât să nu marginalizeze noile state membre (Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar). Sunt incluse în această material și sistemele de transport și comunicații nu numai la nivel național, dar și regional. Implică și aspecte privind specificul național și nevoia de protejare a patrimoniului cultural specific fiecărui stat membru, dar și al mediului înconjurător (Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar).

În ceea ce privește spațiul european, alte două documente pot fi menționate în contextul urbanismului și amenajării teritoriale. „Carta de la Leipzig” din 2007 oferă două direcții importante pentru amenajarea teritoriului. În primul rând utilizarea mai intensă a abordărilor integrate ale politicii de dezvoltare urbană și în al doilea rând acordarea unei atenții speciale cartierelor defavorizate în contextul întregului oraș (Carta de la Leipzig, 2007). „Declarația de la Toledo” din 2010 propune un urbanism inteligent, bazat pe regenerarea integrării urbane și armonizarea cu tehnologiile existente. Documentul subliniază nevoia pentru dezvoltare durabilă la nivelul orașelor europene și concretizarea politicilor de amenajare a teritoriului pentru a desemna un traiect bazat pe eficientizare.

„Carta Europeană a Amenajării Teritoriului” și „Schema de dezvoltare a spațiului comunitar” reprezintă două documente importante la nivel european și internațional, dar sunt și un reper „la care România își aliniaza politicile sale” (<http://mdrap.ro/dezvoltare-teritoriala/amenajarea-teritoriului/amenajarea-teritoriului-in-context-european>). La nivel național, amenajarea teritoriului și activitățile de urbanism sunt reglementate de Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările ulterioare (Legea nr. 350/2001).

Amenajarea teritoriului este percepută în termenii următori: „Scopul de bază al amenajării teritoriului îl constituie armonizarea la nivelul întregului teritoriu a politicilor economice, sociale, ecologice și culturale, stabilite la nivel național și local

pentru asigurarea echilibrului în dezvoltarea diferitelor zone ale țării, urmărindu-se creșterea coeziunii și eficienței relațiilor economice și sociale dintre acestea” (Legea nr. 350/2001, cap 2, art.7). Potrivit legii se conturează și obiectivele specifice activității:

„a) dezvoltarea economică și socială echilibrată a regiunilor și zonelor, cu respectarea specificului acestora;

b) îmbunătățirea calității vieții oamenilor și colectivităților umane;

c) gestionarea responsabilă a resurselor naturale și protecția mediului;

d) utilizarea rațională a teritoriului” (Legea nr. 350/2001, cap 2, art.7).

Secțiunea a 2-a oferă și o perspectivă asupra urbanismului. Articolul 10 stipulează că „urbanismul are ca principal scop stimularea evoluției complexe a localităților, prin realizarea strategiilor de dezvoltare pe termen scurt, mediu și lung” (Legea nr. 350/2001, sect 2, art.10). Fiind în ton cu abordările teoretice specifice domeniului, legea mai stipulează că „activitatea de urbanism cuprinde toate localitățile țării, organizate în rețea, pe baza ierarhizării și distribuției echilibrate a acestora în teritoriu. Aplicarea obiectivelor are în vedere întregul teritoriu administrativ al orașelor și comunelor sau zone din acestea și că urbanismul urmărește stabilirea direcțiilor dezvoltării spațiale a localităților urbane și rurale, în acord cu potențialul acestora și cu aspirațiile locuitorilor.

Bibliografie

- [1] Tel Aviv - The smart city, , disponibil la adresa web: <https://www.tel-aviv.gov.il/en/WorkAndStudy/Documents/SMART%20CITY%20TEL%20AVIV.pdf>.
- [2] Amsterdam Smart City (2007) – prezent, disponibil pe <https://amsterdamsmartcity.com/>.
- [3] Carta Urbanismului European.
- [4] Cristina Alpopi, Elemente de Urbanism, ediția a II a.
- [5] Carta Urbanismului European (2013), adoptată de Adunarea Generală a Consiliului European al Urbaniștilor de la Barcelona.
- [6] Françoise Choay (1979), L'urbanisme, Utopies et realites, Ed. Du Seuil, Paris.
- [7] François Ascher (2008), Les nouveaux compromis urbains. Lexique de la ville plurielle, Ed. de l'Aube, Paris.
- [8] Legea nr 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul cu modificările și completările ulterioare.
- [9] Carta Europeană a Amenajării Teritoriului (1983), Torremolinos, Spania.
- [10] Schema de Dezvoltare a Spatiului Comunitar, material disponibil la <https://www.yumpu.com/ro/document/read/13103705/schema-de-dezvoltare-a-spatiului-comunitar-infocooperare>.
- [11] Lexique de l'Aménagement du Territoire Européen, Le Schéma de développement de l'espace communautaire, disponibil la <http://www.ums-riate.fr/lexique/modeleterme.php?id=39>.
- [12] Carta de la Leipzig (2007), Carta de la Leipzig, disponibilă la <http://www.dezvoltareurbanaintegrata.ro/documents/10181/17898/leipzig-Romanian.pdf/80add739-5d62-4a2f-b232-6298d23bf7fe>.