

Noiembrie 2025

Modelul economic al democrației autohtone

Studiu de caz privind proiectul de
regenerare urbană a zonei Gara de Nord



Quartet Institute

Email: office@quartet.ro
Website: quartet.ro

Quartet Institute

Institutul Quartet este un think-tank dedicat politicilor publice, dialogului deschis și consultanței strategice. Scopul său principal este să genereze idei aplicabile și analize independente care să contribuie la îmbunătățirea societății și a guvernării democratice. Ne concentrăm pe identificarea unor soluții alternative la "status quo", punând accent pe valorile democratice și pe competiția strategică economică.

Institutul Quartet

<https://quartet.ro>

office@quartet.ro

Modelul economic al democrației autohtone

**Studiu de caz privind proiectul de
regenerare urbană a zonei Gara de Nord**

Autor:

Victor Meșter

Editat de Cristian Ghingheș

Cuprins

I. Rezumat executiv	2
II. Context	2
II.A. Inițiative recente	3
II.B. Istoric al tematicii	3
III. Problema	4
III.A. Modelul politicianist de dezvoltare	4
III.B. Lecții din istorie: ciclul neproductiv	5
III.C. Modelul economic politicianist: caracteristici și riscuri	5
III.D. Lipsa fundamentării pe date	5
IV. Necesitatea unei noi abordări: modelul bazat pe expertiză și date	6
V. Analiza detaliată: setul de date necesar	6
V.A. Spectre de date relevante	7
V.B. Contextul autorului	7
V.C. Scopul analizei	8
VI. Analiza funcționalităților	8
VI.A. Transportul feroviar de lung parcurs și periurban	8
VI.A.1. Trenul metropolitan: actualele limitări	9
VI.A.2. Temă de proiectare	9
VI.B. Transportul urban	9
VI.B.1. Exemple de disfuncționalități	10
VI.B.2. Prioritizarea proiectelor de conectivitate	10
VI.B.3. Analiza M6	11
VI.B.4. Analiza extinderii M4	11
VI.B.5. Temă de proiectare	12
VII. Centrul urban din jurul Gării	13
VII.A. Dinamica disfuncțională	13
VII.B. Dinamica spațială și degradării	14
VII.C. Temă de proiectare	14
VIII. Alte aspecte relevante	14
VIII.A. Zona Gării Basarab	14
VIII.B. Atelierele Grivița și București Triaj	15
VIII.C. Extinderea ariei de analiză	15
IX. Gara de Nord în Bucureștiul de azi	15
IX.A. Exemple ale acestei abordări defectuoase	16
IX.B. Apel final către decidenți	16
X. Concluzii și perspectivă strategică pentru regenerarea Gării de Nord	17
X.A. Contextul financiar și transformarea modelului	17
X.B. Tranziția către economia dezvoltată și imperativul rentabilității	17
X.C. Greșelile în abordarea PPP-ului și efectele lor	18
X.D. Perspectiva viitorului: limitările fondurilor de coeziune	18
IX.A. Greșelile de prioritizare și costul lor pentru Gara de Nord	18
IX.A. Resurse existente și modele de referință	19

I. Rezumat executiv

Gara de Nord ar trebui să fie una dintre principalele cărți de vizită ale Bucureștiului: poarta feroviară a țării și un potențial nod intermodal de prim rang. În schimb, zona arată un cumul de probleme: degradare, haos funcțional, trafic dezorganizat și o infrastructură intermodală care nu servește nici rezidenții, nici călătorii. În locul unei intervenții mature și fundamentate, administrația publică locală a preferat să propună, încă o dată, soluții spectaculoase, precum ideea unui parc suspendat, care ignoră problemele reale ale zonei.

Studiul arată că dificultățile Gării de Nord sunt structurale: designul "*terminus*" limitează conectivitatea feroviară, nodul intermodal funcționează defectuos, iar amestecul dens de funcțiuni urbane nu este gestionat coerent. Traficul, parcare ad-hoc, transferurile greoaie și calitatea scăzută a spațiului public afectează zilnic funcționarea zonei și imaginea orașului.

În locul deciziilor luate instinctiv, analiza de față susține necesitatea unei abordări bazate pe date: fluxuri de trafic, modele de mobilitate, originea și destinația călătoriilor, presiunea funcțională, calitatea mediului, potențialul imobiliar și comportamentul utilizatorilor. Doar astfel putem decide ce funcțiuni trebuie păstrate, mutate sau reorganizate.

Studiul arată că regenerarea Gării de Nord nu poate începe înainte de finalizarea și adoptarea noului Plan Urbanistic General, singurul instrument care poate stabili coerent funcțiunile și prioritățile orașului. Fără PUG, orice intervenție riscă să repete modelul politicianist care a blocat dezvoltarea Bucureștiului, cu improvizații, decizii electorale și resurse irosite.

Dacă Bucureștiul adoptă o abordare bazată pe expertiză și pe date, Gara de Nord poate fi transformată într-un nod feroviar modern și un reper urban autentic. Dar această transformare nu începe cu un parc suspendat, ci cu un plan structurat.



II. Context

Precum multe alte zone din București, Gara de Nord este un loc al contrastelor. Deși cea mai mare gară din România raportată atât la numărul zilnic de călători, cât și la numărul de legături feroviare, Gara de Nord nu îndeplinește standardele TEN-T pentru a intra în categoria de gară internațională. Chiar dacă este amplasată central în București, fiind la doar 1 km de Piața Victoriei și la sub 1 km de inelul median, o deplasare la fața locului generează doar o mai bună înțelegere a paraginii, delăsării și haosului.

Ca spațiu funcțional, Gara de Nord este una din principalele porți de acces în București, iar zona gării îi oferă potențialul de a deveni și mai mult: un veritabil nod intermodal și, de ce nu, un nou centru al orașului. Totuși, pentru aceasta este nevoie de o intervenție radicală. De aceea, amenajarea zonei ar trebui să fie un subiect prioritar de politică publică pe agenda dezvoltării Bucureștiului.

II.A. Inițiative recente

La finalul lunii august 2025, a fost votat în Consiliul General al Municipiului București (CGMB) un proiect¹ de regenerare urbană dedicat zonei Gării de Nord (HCGMB 342/2025), care a venit la pachet și cu un protocol de asociere între principalii actori publici de care depinde acest demers:

- Primăria Municipiului București (PMB);
- Primăria Sectorului 1 (PS1);
- Ministerul Transporturilor (MT);
- Metrorex;
- CFR S.A.

Deși scopul proiectului este de a organiza un concurs internațional de soluții care să transforme zona Gării de Nord într-un nod intermodal, viceprimarul cu atribuții delegate de primar, Stelian Bujduveanu, a lansat deja o soluție proprie, anume amenajarea de la zero a unui parc suspendat între Gara de Nord și Pasajul Basarab pe actualul spațiu al peroanelor gării.

Imediat după aceea, s-au anunțat în cascadă și următoarele proiecte:

- reamenajarea bulevardelor adiacente (cu un proiect separat de reamenajare a Căii Griviței între Gara de Nord și Calea Victoriei ai căror indicatori tehnico-economici au fost actualizați- HCGMB 252/2016);
- revitalizarea proiectului de tren metropolitan²;
- demolarea policlinicii CFR 2 din piața gării³.

¹<https://b365.ro/breaking-gara-de-nord-renaste-oficial-proiectul-de-regenerare-urbana-aprobat-in-cgm-b-cu-protocol-semnat-intr-pmb-ps1-transporturi-metrorex-si-cfr-577384/>

²<https://economedia.ro/trenul-metropolitan-certificat-de-urbanism-pentru-4-puncte-de-oprire-pe-ruta-b-ucuresti-nord-scrovistea.html>

³<https://www.libertatea.ro/stiri/policlinica-cfr-demolata-piata-garii-nord-potrivit-regenerare-urbana-machete-gara-de-nord-5439931>

II.B. Istoric al tematicii

Tematica regenerării urbane a mai fost abordată în 2021 de fostul primar al Sectorului 1, Clotilde Armand⁴, și de fostul ministru al transporturilor, Cătălin Drulă, dar nu a produs efecte palpabile.

Cea mai matură intervenție de până în prezent asupra Gării de Nord a autorităților publice abilitate o reprezintă proiectul Ministerului Transporturilor⁵, care propune renovarea clădirii gării în 2 etape. Acest proiect a debutat în 2019, pe vremea ministrului Cuc, iar contractul de proiectare și execuție a fost semnat abia în 2023. Din obiectivele contractului pare a fi mai degrabă o intervenție de oprire a degradării clădirii gării și a zonei de peroane, nu o regândire completă a funcționalității acesteia. Totuși, lucrările nu au început nici în 2025.

Mai mult decât atât, conform rapoartelor Club Feroviar⁶, contractul în valoare de 420 mil RON (fără TVA) nu este lipsit de controverse. Acesta a fost acordat unui consorțiu de societăți comerciale cu o cifră cumulată de afaceri de 36 mil RON în 2022 și 37 de angajați cu totul. Cu toate că doar din acest contract consorțiul și-ar crește afacerea de aproape 12 ori, corpul de control al ministrului transporturilor de la vremea aceea, Sorin Grindeanu, și instanțele de judecată au considerat că procedura de achiziție publică este corectă și au confirmat decizia CFR de a acorda contractul consorțiului în cauză.

În acest moment, intervențiile precum o simplă renovare nu sunt suficiente, iar demersuri precum o regenerare urbană care în decurs de o săptămână au trecut de la stadiul de idee la implementare, în mod clar nu au maturitatea necesară nevoii de dezvoltare a acestei zone. Mai mult decât atât, într-o perioadă de plină criză bugetară, propunerea unui parc suspendat drept soluție pentru o zonă cu multiple alte probleme de funcționare pare cel puțin iresponsabilă.

III. Problema

În loc să fie o excepție, studiul de caz al regenerării urbane a zonei Gării de Nord este unul dintre exemplele recente de derulare a unei „investiții de utilitate publică” în România post-decembristă care se încadrează într-un șablon ușor de recunoscut și extrem de toxic și dezavantajos pentru dezvoltarea noastră.

III.A. Modelul politicianist de dezvoltare

În pragul unei campanii electorale, un politician sau grup de politicieni, sesizând oportunitatea de a câștiga capital electoral, aduc în dezbaterile publice probleme reale, apăsătoare și se conectează la un sentiment de profundă nemulțumire dospit în ani de incompetență din partea autorităților abilitate.

⁴<https://primariasector1.ro/primarul-sectorului-1-si-ministrul-transporturilor-planuiesc-modernizarea-garii-de-nord/>

⁵ <https://cfr.ro/28-august-2023-modernizarea-garii-de-nord-o-provocare-pentru-constructorii-romani/>

⁶ <https://clubferoviar.ro/modernizarea-garii-de-nord-firme/>

După suficient de multă critică adusă predecesorilor, în care este subliniată imposibilitatea rezolvării problemei până în prezent, pentru a maximiza capitalul câștigat, aceștia vin cu o soluție, de cele mai multe ori grandioasă, izvorâtă peste noapte, căreia îi oferă un aer similar unei minuni pe care doar ei o pot înfăptui.

Astfel, se creează un profil aproape mesianic dezirabil electoratului.

Dacă ne uităm doar la București, abordarea actuală a domnului Stelian Bujduveanu, care dorește regenerarea zonei Gării de Nord prin realizarea unui parc suspendat între gară și pasajul Basarab, amintește de fostul primar, Sorin Oprescu, care promitea rezolvarea problemei traficului prin faimoasa autostradă suspendată.

La fel ca acum, în ciuda grandoarei și complexității proiectului, fără vreun studiu prealabil, dl. Oprescu vorbea de termene imediate de realizare, iar în ceea ce privește fezabilitatea financiară îndoielnică, ea era adresată cu aceeași formulă magică la care politicienii români tot apelează când nu există bani la bugetul de stat, anume parteneriatul public-privat, soluție la care se recurge foarte des pentru a crea aparența unei posibile implementări deși nu există bani pentru așa ceva.

III.B. Lecții din istorie: ciclul neproductiv

În realitate, istoria ne arată de ce acest model este falimentar și extrem de periculos. Odată cu dispariția de pe scena politică a primarului Oprescu, a dispărut și autostrada suspendată pentru care se cheltuiseră deja resurse importante. Dincolo de costurile studiilor de fezabilitate, mult din timpul și efortul administrației fuseseră focusate pe acest mare proiect.

Modelul a continuat cu mandatul doamnei primar Gabriela Firea, care a preluat singura parte începută, adică pasajul Ciurel, pe care a îmbrăcat-o cu o propunere proprie de proiect măreț: drumul expres care să penetreze A1 și să degreveze bulevardul Iuliu Maniu.

Odată cu încetarea mandatului Gabrielei Firea din funcția de primar s-a renunțat și la drumul expres pentru care iarăși se plătise un studiu de fezabilitate și se organizase o licitație de implementare, așa că am rămas cu schițe tehnice inutilizabile, cu un pod în valoare de 50 milioane EURO care nu duce nicăieri și cu 10 ani de resurse aruncate pe geam care puteau face o diferență pozitivă mult mai de impact astăzi.

III.C. Modelul economic politicianist: caracteristici și riscuri

Dacă extrapolăm și ne uităm la cum sunt realizate marile investiții din România sau investițiile locale din UAT-uri mai mici, putem deduce că democrația originală a României este încă aici și în toți acești ani a dat naștere și a cultivat un model propriu de dezvoltare economică: modelul politicianist, model în care:

- prioritizăm soluțiile, nu problemele;
- preferăm flambaianța în detrimentul expertizei;
- nu gândim sistemic și pe termen lung, ci preferăm intervenții punctuale, imediate;

- ordinea de implementare nu e dictată de vot sau de o urgență expertizată tehnic, ci este decisă politicianist;
- beneficiile sunt de cele mai multe ori pe persoană fizică (sau juridică dacă vorbim de firme de partid), în defavoarea beneficiilor comunitare sustenabile.

III.D. Lipsa fundamentării pe date

În absența unei fundamentări pe date, fie ele de trafic, de oportunitate economică, ori indicatori relevanți pentru mobilitate și calitatea vieții, deciziile sunt luate instinctiv sau după criterii politice, nu după realități măsurabile.

În loc să pornim de la analize care să arate câți oameni se deplasează, pe unde, cu ce mod de transport, care sunt fluxurile economice sau impactul social al unei intervenții, ajungem să validăm soluții concepute în vid, fără o înțelegere reală a nevoilor urbane. Rezultatul este același: proiecte supradimensionate sau inutile, care nu rezolvă problemele structurale ale orașului și, de cele mai multe ori, creează altele noi.

Acest model, parțial legitimat și de un fragment din populație care se resemnează cu ideea că aleșii lor „fură, dar măcar mai și fac ceva”, are multiple carențe și riscuri. Cel mai grav este că ajungem să demarăm proiecte grandioase care angrenează cheltuieli considerabile, a căror justificare de multe ori e greu de găsit raportat la beneficiile pe care le aduc și în special raportat la problemele noi pe care le creează, condamându-ne pe toți la faliment, inclusiv pe administratorii publici bine intenționați și profesioniști.

IV. Necesitatea unei noi abordări: modelul bazat pe expertiză și date

Acest model defectuos de dezvoltare a României cu intervenții incoerente, dependente de politicieni, trebuie oprit cât mai repede și mutat cât mai mult posibil din zona deciziilor politice înspre zona deciziilor luate utilizând date. În acest nou model, strategiile sau planurile de dezvoltare:

- sunt gândite pe termen lung;
- vizează o dezvoltare integrată;
- sunt realizate de experți din domeniile implicate;
- odată aprobate de către electorat prin democrație participativă, ele ghidează mandatele persoanelor din funcții publice cheie, nu vice-versa precum în prezent;
- au la bază date care fundamentează decizia.

Mai exact, fiecare intervenție este calibrată pe indicatori reali, cuantificabili, care descriu fidel modul în care funcționează orașul. În locul improvizațiilor politicianiste, un proiect de regenerare ar putea fi construit pornind de la un set solid de informații: fluxuri de trafic, capacitatea rețelelor de transport, dinamica pietonală în orele de vârf și în afara lor, date socio-economice despre locuitorii și utilizatorii zonei, potențialul de dezvoltare imobiliară, nivelul actual de utilizare a spațiilor publice, gradul de degradare a

infrastructurii și impactul anticipat al diverselor scenarii de intervenție. Acesta este fundamentul unei abordări cu adevărat data-driven.

V. Analiza detaliată: setul de date necesar

Înainte de a discuta despre soluții precum parcuri suspendate, terminale multimodale sau mutări funcționale, trebuie să răspundem la întrebarea esențială: ce ar însemna, concret, proiectarea regenerării Gării de Nord pe baza datelor? Ce tipuri de date trebuie colectate, cum le analizăm și, mai ales, cum se poate lua o decizie corectă, transparentă și eficientă plecând de la ele?

V.A. Spectre de date relevante

În cazul unui proiect de regenerare urbană de anvergura celui de la Gara de Nord, setul de date relevante este mult mai amplu decât simplele măsurători de trafic sau indicatorii de mobilitate.

Avem nevoie de date privind:

- intensitatea fluxurilor pietonale pe intervale orare;
- originea și destinația călătoriilor;
- timpii reali de transfer între modurile de transport;
- capacitatea de procesare a fiecărei infrastructuri (peroane, stații de metrou, stații de tramvai sau autobuz);
- nivelul de încărcare pe fiecare linie și pe fiecare sens;
- comportamentul utilizatorilor: cât stau în zonă, ce servicii folosesc, cum se deplasează între funcțiunile existente;
- calitatea aerului și nivelul de zgomot;
- iluminatul public și siguranța rutieră (inclusiv punctele negre cu accidente din vecinătatea gării);
- gradul de ocupare a parcărilor;
- inventarul clădirilor degradate;
- date despre proprietatea și regimul juridic al terenurilor;
- densitățile constructive admise în prezent prin documentațiile de urbanism și potențialul de dezvoltare pe termen lung;
- indicatori socio-economici precum profilul demografic al rezidenților;
- mixul funcțional existent;
- cererea reală pentru locuire, birouri sau comerț;
- analiza impactului economic al diverselor scenarii de modernizare.

Toate aceste elemente, colectate și analizate riguros, permit o decizie data-driven care nu doar rezolvă problemele actuale, ci proiectează sustenabil și responsabil viitorul întregii zone.

V.B. Contextul autorului

Autorul studiului de față nu este inginer, nici urbanist, ci este economist cu o experiență de 7 ani în management consulting, pasionat de zona politicilor publice, în special cele ce vizează conectivitatea de transport și dezvoltarea urbană.

În munca de zi cu zi este obișnuit să acționeze drept liant între specialiști și decidenți cu scopul de a facilita crearea de soluții utile și durabile care adresează problemele cele mai presante, resimțite de cei care au contractat serviciile.

Abordarea administrației actuale privind regenerarea zonei Gării de Nord este clar una defectuoasă. De aceea, se oferă o mână de ajutor în speranța că se va putea contribui la îmbunătățirea procesului de guvernare.

V.C. Scopul analizei

În analiza de mai jos, se propune sublinierea principalelor elemente care trebuiesc avute în vedere în discuția despre regenerarea urbană a zonei Gării de Nord pentru a asigura că se maximizează noua funcționalitate a zonei într-un mod pragmatic și realist.

Se va începe prin inventarierea funcționalităților deja existente în zonă, utilitatea acestora și problemele cu care se confruntă fiecare funcționalitate în prezent. Ulterior, se vor stabili teme de proiectare și se vor concluziona cel mai bun mod de a merge mai departe.

VI. Analiza funcționalităților

VI.A. Transportul feroviar de lung parcurs și periurban

Funcționalitatea principală a Gării de Nord este în mod clar aceea de nod feroviar, asumție confirmată și de actualizarea din 2023 a Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), conform căreia 52.000 de călători și 172 de trenuri utilizează zilnic gara. Acest volum îi conferă titlul de cea mai mare gară din țară și punctul critic de conexiune pe rutele feroviare naționale și internaționale.

Cu toate acestea, este și singura gară din urbanul mare românesc cu o configurație de tip terminus (capăt de linie), care prin natura ei compromite eficiența tuturor traseelor cu oprire în București. În prezent, trenurile trebuie să intre în complexul feroviar al Gării de Nord, accesibil doar prin Nord-Est, să oprească în gară, apoi să iasă din nou prin Nord-Est, pentru ca în final să se orienteze către punctul cardinal original dorit.

Această limitare își are originile în designul feroviar din perioada Regatului, perpetuat în perioada comunistă și neschimbat după revoluție, favorizând stații de tip terminus în toate punctele cardinale ale orașului care să comunice printr-un inel feroviar extern.

Designul actual afectează cel mai mult conectivitatea cu sudul (Giurgiu, Alexandria, Oltenița).

FIGURA 49. VITEZA DE CIRCULAȚIE PE REȚEAUA FEROVIAȚIA DIN JUD ILFOV DATA DE STAREA TEHNICĂ A INFRASTRUCTURII



Sursa: Prelucrarea autorilor folosind Open Railway Map⁹³

După cum reiese din harta de mai jos, stadiul avansat de degradare al inelului feroviar se traduce în viteze maxime de exploatare între 30 și 50 km/h pe semi-inelul drept, cel stâng tolerând viteze de cel mult 100 km/h.

Sursa: PMUD 2023

În termeni practici, călătoria cu trenul pe ruta București Nord - Giurgiu, care parcurge o distanță de 93 km, durează 2 ore și 24 de minute, din care doar segmentul București Nord - București Progresul durează o oră, timp în care se străbat 32 km între cele 2 gări din București pe inelul feroviar.

Nu doar rutele naționale și internaționale au de suferit. Municipality și-a exprimat în repetate rânduri dorința de a porni un serviciu de tren metropolitan, inițial prin vocea lui Nicușor Dan în campania pentru PMB din 2019 și cel mai recent prin primarul interimar Bujduveanu.

VI.A.1. Trenul metropolitan: actualele limitări

În literatura de specialitate, trenul metropolitan este un mijloc de transport care conectează zone periurbane cu centrul unui oraș. Problema în cazul Bucureștiului este că în momentul de față un astfel de proiect are o utilitate redusă, pentru că:

- infrastructura feroviară actuală nu ajunge în multe zone periurbane cu densitate crescută;
- singurele puncte „centrale” de oprire sunt Gara de Nord (și la 800m Gara Basarab), Gara Băneasa și Gara Obor;
- comparativ cu mașina personală sau alte mijloace de transport, durata de călătorie care ar rezulta din implementarea trenurilor metropolitane pe infrastructura actuală este net inferioară pe majoritatea traseelor, tocmai din lipsa unor stații în centre de tip destinație finală din București care să poată comunica pe o cale mai rapidă și directă decât inelul feroviar.

VI.A.2. Temă de proiectare

Funcționalitatea de nod feroviar este utilă și trebuie păstrată, dar designul de tip terminus îi scade dramatic eficiența. Trebuie trecut la un design de gară de tranzit, ceea ce în momentul de față se poate realiza fie prin mutarea propriu-zisă a Gării de Nord, fie prin tuneluri subterane.

Ultima variantă ar fi dezirabilă atât pentru eficientizarea rutelor feroviare naționale și internaționale, dar în special în perspectiva implementării unui proiect de tren metropolitan veritabil, cu o arhitectură în centrul căreia să se afle Gara de Nord, care să străbată orașul și să creeze oportunitatea de a amplasa multiple stații în interiorul Bucureștiului.

VI.B. Transportul urban

În momentul de față, multiple moduri de transport converg în zona Gării de Nord:

- Metrou: M1 și M4;
- Tramvai: linia 44;
- Troleibuz: liniile 62, 79, 85, 86, 93, 96, 97;
- Autobuz: liniile 105, 178, 182, 196, 282;
- Autogări: Goldbus, MirTrans-Express;
- Taxiuri;
- Mașini personale.

Deși la nivel teoretic se confirmă funcționalitatea de nod de transport multimodal, practic comunicarea dintre toate aceste mijloace este una dezorganizată, de multe ori tranzitul între ele realizându-se mai mult în ciuda organizării actuale, decât grație ei.

VI.B.1. Exemple de disfuncționalități

Cele mai bine evidente exemple sunt:

- **„Autogara”** - o improvizație de tip ad-hoc unde autocarele blochează benzi de circulație pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor;
- **Stația de metrou** - tranziția între magistrala M4 și magistrala M1 necesită o taxare adițională;
- **Zona de taxi** - amenajată în proximitatea stațiilor de troleu și autobuz creând conflicte de trafic;
- **Banda rulantă** care leagă Gara Basarab de Gara de Nord - un cimitir de deșeuri publice nefuncțional și urât mirositor;
- **Parcarea stradală** - conform PMUD, sunt amenajate 235 de locuri de parcare pe străzile din jurul gării, dar acestea clar nu sunt suficiente dacă ne raportăm la



- benzile de circulație și trotuarele constant blocate cu mașini parcate ilegal;
- **Stații de tramvai** - cele de pe bulevardul Dinicu Golescu nu beneficiază de peron, periclitând siguranța pasagerilor;
- **Stații de autobuz și troleibuz** - multiple și dispersate de jur împrejurul gării, distanța dintre ele fiind în cel mai lung caz de jumătate de kilometru.

VI.B.2. Prioritizarea proiectelor de conectivitate

O dovadă clară a modelului economic politicianist este prioritizarea proiectelor de conectivitate din jurul Gării de Nord. În momentul de față, se află în stadiul de execuție construcția de la zero a M6, magistrala de metrou ce se întinde de la Piața 1 Mai (Clabucet) până la Aeroportul Henri Coandă, și prelungirea M4 de la Gara de Nord la Gara Progresul, care în acest moment are contractul de proiectare și execuție semnat, urmând a fi emis ordinul de începere a lucrărilor.

Deși un viitor efect pozitiv asupra mobilității urbane este incontestabil în cazul ambelor proiecte, o judecată de valoare completă trebuie făcută într-un context competitiv al unor resurse finite care trebuiesc distribuite între multiple inițiative.

VI.B.3. Analiza M6

Dacă e să judecăm investiția în M6, ea este una cel puțin discutabilă. Într-adevăr, este prima magistrală de metrou proiectată de la bun început în afara Bucureștiului și totodată prima conexiune a celor 2 aeroporturi, respectiv Băneasa și Henri Coandă, cu metroul. Pe parcurs, se brașează la rețea și noul centru corporate din zona Expoziției, cel din Piața Presei, centrul comercial Băneasa și orașul Otopeni.

Cu toate acestea, noua magistrală este accesibilă doar de la stația de metrou 1 Mai, o zonă departe de a fi centrală, care are printre cele mai scăzute valori de trafic din actualul sistem de metrou bucureștean. Realist, pentru a accesa noua magistrală, pasagerii vor trebui să ajunga la Gara Basarab sau să-și pornească călătoria de la Gara de Nord.

Astfel, dacă scopul final al noii magistrale era să conecteze Aeroportul Henri Coandă de Gara de Nord, se ridică o mare întrebare de legitimitate a prioritizării acesteia în contextul în care deja există o linie de tren care deservește aceste 2 capete pe un traseu direct, fără a se mai impune vreo schimbare pe parcurs, precum în cazul noii linii la 1 Mai.

Într-adevăr, recent s-a pus problema unei saturații a capacității actual disponibile pe linia feroviară, dar în momentul de față se circulă pe un singur fir de la Mogoșoaia în regim de pendul, iar proiectul de dublare pe încă 5 km care ar putea crește capacitatea și micșora timpul de deplasare ar fi de departe mult mai puțin costisitor decât M6.

Sigur, în discuție poate fi adus beneficiul conectării celorlalte zone, dar realist, Aeroportul Băneasa deja este în proximitatea metroului, pe o magistrală mult mai atractivă: M2. Un pasager care dorește să ajunga la aeroport se poate da jos la Aurel Vlaicu, iar o dată cu repunerea lui în funcțiune, poate lua tramvaiul 5 pentru 5 stații și va ajunge fix în fața terminalului plecări. Pe viitor, poate ajunge chiar în inima complexului comercial Băneasa o dată cu implementarea proiectului de prelungire a liniei de tramvai.

Zonele Expoziției și Piața Presei sunt deja accesibile de la stația 1 Mai, unde în loc să schimbe magistrala de metrou, un pasager ar trebui pur și simplu să se suie în tramvai și ar ajunge până la piața Montreal.

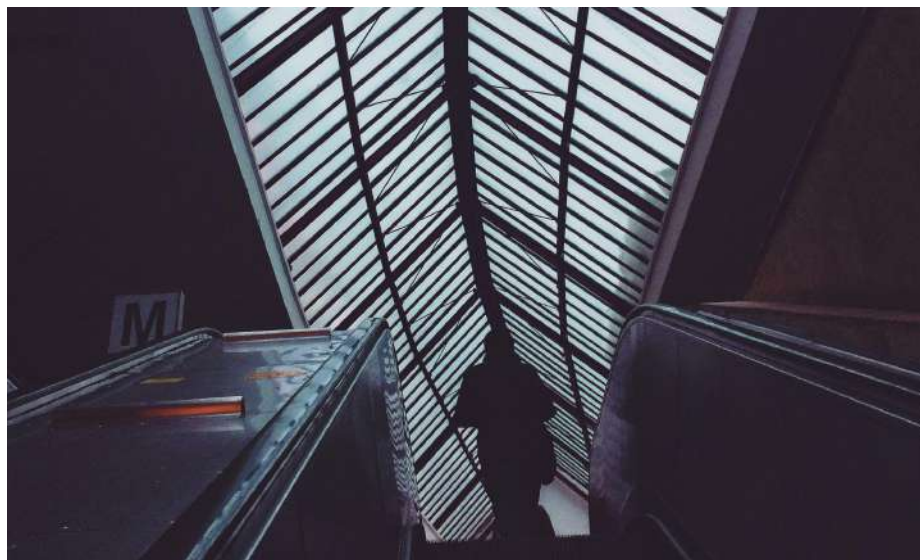
VI.B.4. Analiza extinderii M4

În ceea ce privește extinderea M4, este într-adevăr un proiect valoros, aducând un mijloc de transport public de mare viteză în cartierele 13 Septembrie, Rahova, Ferentari și Progresul care istoric au avut un ritm de dezvoltare mai lent din lipsa acestuia.

Deși continuarea magistralei ar aduce o nouă axă Nord-Sud, uitând-ne într-un context mai larg al investițiilor publice în derulare, mai multă coerență ar fi avut transformarea acestui proiect într-unul feroviar.

Astfel, capătul de linie nu ar fi fost Gara Progresul, ci ar fi continuat inițial până la Giurgiu, beneficiind de finalizarea noului pod de la Grădișteaua care a permis reluarea traficului și de electrificarea și dublarea rutei, proiect care este în plină desfășurare în momentul de față.

Mai mult decât atât, o dată cu realizarea noului pod peste Dunăre la Giurgiu, care este deja proiectat cu o cale ferată de mare viteză cu fir dublu, transformarea extinderii M4 în proiect feroviar ar fi favorizat sporirea și eficientizarea conectivității cu sudul Europei, permitând valorificarea unui bazin de călători cu mult mai mare decât cel care va putea fi deservit de noul metrou.

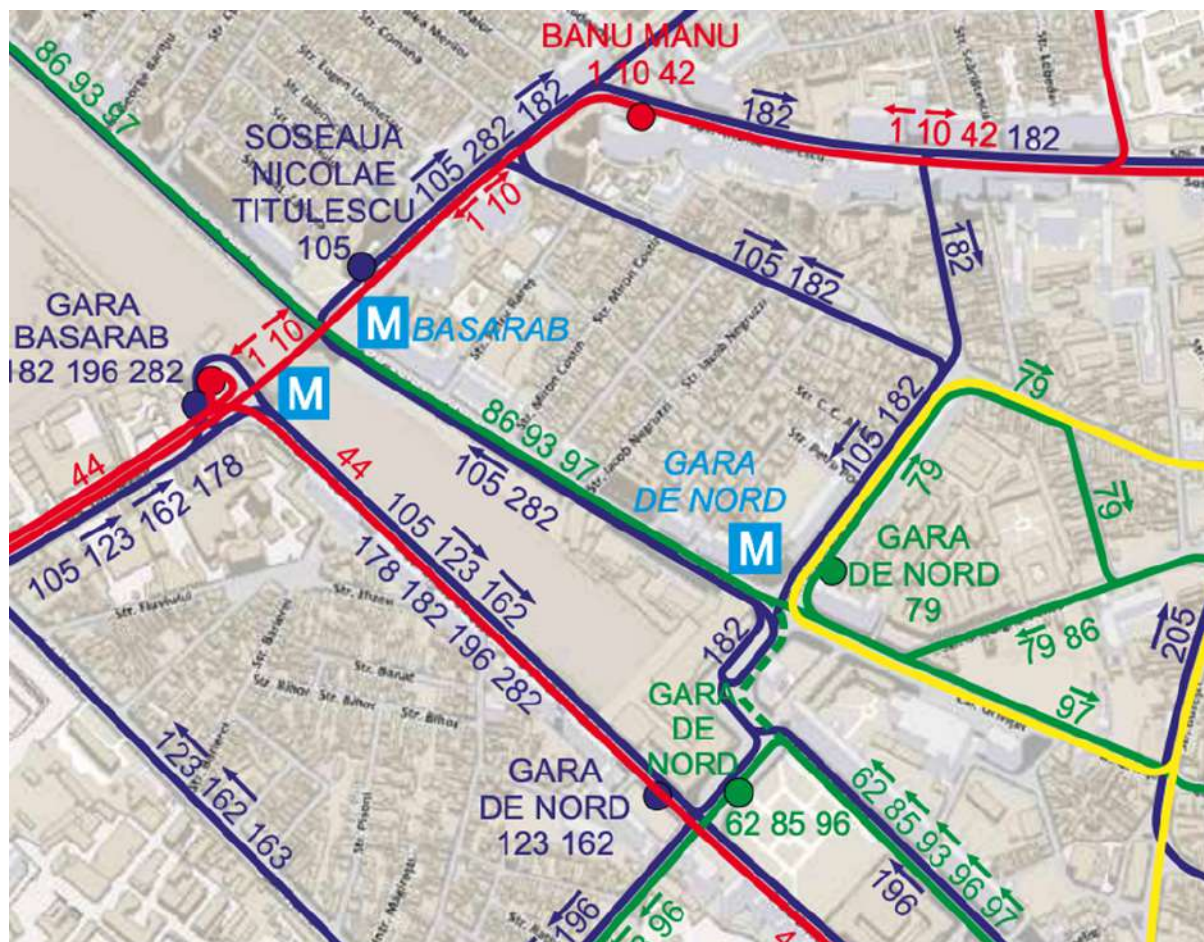


În final, prin această investiție s-ar fi schimbat și profilul de tip terminus al Gării de Nord și s-ar fi operaționalizat și prima linie veritabilă de tren metropolitan prin viitoarele stații de pe parcurs. Chiar dacă nu la fel de numeroase precum cele

actual proiectate pe M4, datele de densitate urbană și fluxuri de călători ar fi indicat stațiile cheie care s-ar fi impus pentru un beneficiu similar de conectivitate.

VI.B.5. Temă de proiectare

Remodelarea zonei și reșezarea stațiilor din proximitatea Gării de Nord după filosofia de nod intermodal care pune experiența pietonului în prim-plan, pentru a facilita o conexiune armonioasă, ușoară și sigură între multiplele tipuri de transport care tranzitează zona.



Sursa: STB, 2025, Harta rețelei de transport public

VII. Centrul urban din jurul Gării

Pe lângă faptul că este una din porțile principale de intrare în București, zona Gării de Nord este o aglomerare urbană multifuncțională compusă din:

- **Spații rezidențiale** - blocuri rezidențiale de înalte dimensiuni (~10 etaje) aflate la bulevardu, complementate de clădiri rezidențiale de joasă înălțime (P+1/2 etaje) pe străzile din planul secund;
- **Spații office** - Palatul Transporturilor (capacitate de ~4.000 de angajați), The Mark & Podium (sediu care găzduiește companii importante precum Deloitte);
- **Spații comerciale** - Piața Matache, Kaufland Basarab, restaurantele și cafenelele din interiorul Gării;
- **Spații de recreere** - Parcul Gara de Nord, Parcul Mic al Gării de Nord, Parcul Ducal
- **Spații de cazare** - Andy Inn Hotel, Hello Hotels, My Continental Hotel;

- **Centre de sănătate** - Policlinica CFR Gara de Nord, Spitalul Witting, Spitalul Militar, Institutul Național Polizu;
- **Centre de educație** - Facultatea de Inginerie Aerospațială, Facultatea de Inginerie Chimică și Biotehnologii.

Acest aspect nu este inerent unul rău; ba din contra, oferă oportunitatea unei dezvoltări polivalente în cadrul unui proiect de regenerare urbană.

Problema, în schimb, provine din faptul că până în acest moment funcționalitățile enumerate nu s-au creat în mod coordonat, ceea ce a condus la fragmentări micro-zonale, supraaglomerări și ineficiențe.

VII.A. Dinamica disfuncțională

Specific, funcționalitățile descrise creează aproape zilnic următoarea dinamică: spațiile office generează trafic atât rutier, cât și pietonal care este preluat cu greu de actuala infrastructură stradală cu capacitate redusă.

Se creează astfel un cerc vicios alimentat de două fenomene distincte, ambele ignorate până acum în mod sistematic.

Pe de o parte, există parcare ad-hoc din imediata vecinătate a Gării de Nord, care înseamnă drop-off-uri improvizate, taxiuri care staționează neregulamentar și autoturisme care opresc „doar două minute”, toate favorizate de lipsa unui spațiu dedicat pentru îmbarcare-debarcare și de absența unui control ferm al utilizării domeniului public.

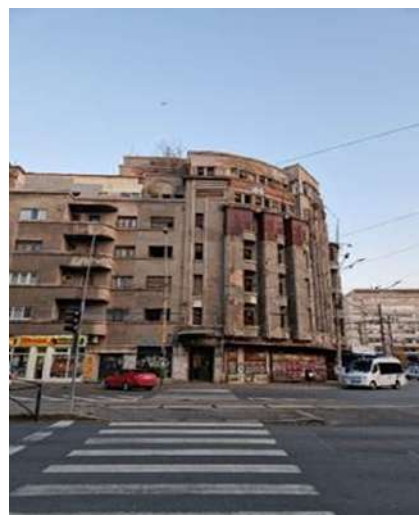
Pe de altă parte, pe arterele perimetrice precum Calea Griviței, Bulevardul Dinicu Golescu și strada Gării de Nord, problema este diferită: majoritatea mașinilor parcate necorespunzător aparțin angajaților, vizitatorilor sau pacienților care vin la birourile, instituțiile medicale și zonele comerciale din apropiere.

În aceste cazuri, nu lipsa unei noi zone de drop-off este problema, ci incapacitatea infrastructurii actuale de a absorbi cererea reală de staționare pe termen scurt și mediu.

Fără o strategie coerentă de management al parării, care să delimiteze clar funcțiunile, să controleze utilizarea spațiului stradal și să descurajeze ocuparea ilegală a benzilor și trotuarelor, fluxurile pietonale devin neplăcute și nesigure, iar utilizatorii sunt împinși spre automobil, ceea ce nu face decât să aducă și mai multe mașini într-o zonă deja sufocată.

VII.B. Dinamica spațială și degradării

Mai mult decât atât, există o vânătoare zilnică de spațiu care se desfășoară între oamenii ce tranzitează zona și populația deja numeroasă domiciliată acolo.



La toate acestea contribuie, în final, și mixul de spații verzi neîngrijite, comerțul stradal neorganizat și clădirile într-o stare avansată de degradare din jurul Gării de Nord care nu descurajează doar traficul de tranzit pietonal, ci orice dorință de utilizare a zonei ca spațiu de adunare și socializare al comunității.

VII.C. Temă de proiectare

Pornind de la inventarierea de mai sus, aceste asumptii trebuie validate și completate prin date concrete, astfel încât utilitatea reală a fiecărei funcționalități urbane să poată fi prioritizată corect. Numai pe baza unei astfel de fundamentări obiective se poate trece la etapa următoare, cea de remodelare a spațiului, care trebuie să urmărească integrarea și armonizarea funcțiunilor existente, astfel încât ele să lucreze împreună în fiecare zi, nu să se canibalizeze reciproc, așa cum se întâmplă în prezent.

VIII. Alte aspecte relevante

Când vorbim de regenerarea urbană a Zonei Gării de Nord, unde ne oprim? Din abordarea prezentă se pare că autoritățile se uită doar la zona pieței gării și la bulevardul Grivița în zona delimitată de de gară și Calea Victoriei, dar ce se întâmplă cu:

- Bulevardul Dinicu Golescu (conexiunea dintre Gara de Nord și Basarab, cu componente pietonale și de tramvai);
- Zona Gării Basarab (realist, singurul nod intermodal veritabil din București, care reunește o autogară, o gară feroviară, tramvaie, autobuze și 2 magistrale de metrou);
- Parcul feroviar tehnic (remiza) Basarab;
- Atelierele Grivița;
- București Triaj.

VIII.A. Zona Gării Basarab

O vizită la fața locului și multiple discuții cu specialiștii CFR pe care i-am întâlnit în investigație au conturat imaginea unei zone încă „funcționale”, dar parcă uitată de timp într-o paraginie aproape ilegalității în care zilnic sute de oameni se prezintă la muncă pentru a menține pulsul din ce în ce mai slab al activității feroviare. Deși nu era cunoscut inițial, discuțiile au făcut posibilă înțelegerea că Remiza CFR Călători Basarab este crucială pentru funcționarea actuală a Gării de Nord și trebuie inclusă în orice plan de modernizare.

VIII.B. Atelierele Grivița și București Triaj

În ceea ce privește Atelierele Grivița și București Triaj se ridică multiple întrebări:

- Dorim sau nu să le păstrăm, date fiind gradul actual de operaționalizare și degradarea avansată?
- Chiar dacă dorim să le păstrăm, este rentabil să o facem pe amplasamentele actuale? Ele poate ar deservi mai bine populația dacă ar fi transformate în spații rezidențiale, office, comerciale sau de recreere;

- Ce facem cu conectivitatea precară între cartierele Crângași și, mai cu seamă, Giulești și restul orașului? Actuala izolare dintre lacul Morii și parcul feroviar a condus la o dezvoltare sub medie față de restul cartierelor din vecinătate, clar vizibilă și printr-o simplă plimbare la fața locului, ameliorată doar de existența podurilor Grant și recent Basarab.

VIII.C. Extinderea ariei de analiză

Pe măsură ce această analiză intră mai în detaliu, putem observa că apar întrebări din ce în ce mai multe, pentru care nu avem răspunsuri clare, care deși vizează teme conexe și relevante, capătă o arie vizibil mai mare decât cea a Gării de Nord.

Privite împreună, aceste proiecte arată că regenerarea zonei Gării de Nord nu este doar un exercițiu urbanistic local, ci o intervenție aflată la intersecția dintre reforma transportului public, modernizarea infrastructurii feroviare regionale și reorganizarea accesului urban.

În mod inevitabil, orice soluție pentru Piața Gării trebuie calibrată în raport cu aceste investiții sistemice, astfel încât intervențiile locale să fie compatibile cu direcția strategică generală stabilită de PMUD.

Întrebarea fundamentală pe care o punem înaintea oricărei discuții aplicate este, **ce plan avem pentru București?**, pentru că este clar că doar o viziune integrată poate genera măsuri care să sporească calitatea serviciilor publice.

IX. Gara de Nord în Bucureștiul de azi

În prezent, nu există un plan clar pentru zona Gării de Nord pentru București, și este foarte greu să putem răspunde la această întrebare, orice ar zice primarul general interimar, candidații la fotoliul de primar general sau orice primar de sector. Nu au atribuția de a formula singuri un răspuns la această întrebare.

Realist, dacă dl. Bujduveanu sau candidații actuali (printre care se numără și viitorul primar al Capitalei) sunt cu adevărat interesați să contribuie pozitiv la dezvoltarea acestui oraș, trebuie să aibă o singură prioritate imediată: finalizarea proiectului în curs de realizare a Planului Urbanistic General. Doar cu adoptarea acestui document programatic se clarifică funcționalitățile fiecărei microzone. Ulterior, în funcție de urgență, fezabilitate, rentabilitate și orice alți indicatori relevanți, se pot prioritiza intervențiile și abia apoi se pot organiza concursuri de soluții sau alte licitații.

Altfel riscăm să perpetuăm modelul economic politicianist explicat mai sus, în care nu facem altceva decât să continuăm să aruncăm resurse pe geam, în funcție de adierile suflate de persoane aflate în poziții de putere, doar pentru a simula activitate administrativă și pentru a crea aparență că derulăm investiții publice relevante.

Această nevoie de a demonstra că se face ceva, chiar și în absența unei fundamentări tehnice sau a unui beneficiu real pentru comunitate, conduce inevitabil la proiecte scumpe, incoerente și profund ineficiente.

IX.A. Exemple ale acestei abordări defectuoase

Pentru că administrațiile locale au luat decizii care nu întotdeauna au ținut cont de nevoile reale ale oamenilor, redăm în cele ce urmează câteva exemple, avem suficiente:

- **Renovarea podului Constanța** - realizată fără a se lua în considerare lărgirea la minimum 2 benzi pe sens plus trotuare a carosabilului. În prezent, podul a fost reabilitat păstrându-se configurația de o bandă și jumătate pe sens, fără trotuare, ceea ce creează ambuteiaje zilnice pentru cei care vor să tranziteze capitala spre și dinspre Bucureștii Noi.
- **Construirea podurilor Doamna Ghica și Europa Unită** - realizată fără a le proiecta de la început cu șină de tramvai, în ciuda multiplelor strategii deja existente care vizau introducerea ei pe întreg inelul median, distorsionând astfel viitorul trafic care va fi îngustat pe poduri pentru introducerea liniilor și punând întrebări serioase legate de rezistența podurilor o dată introduse tramvaiele.
- **Demararea heirupistă a proiectelor Fabrica de Glucoză și Prelungirea Ghencea** - realizată fără studii prealabile, cauzând întârzieri masive, complicații în teren, depășiri de buget și, în cazul primului proiect, rezultând în trotuare de dimensiuni suboptime care descurajează mobilitatea pietonală, semi-corectate ulterior prin renunțarea completă la spații verzi.

IX.B. Apel final către decidenți

Știm că nevoile sunt mari și frustrările pe măsură, dar dacă vom permite în continuare această punere constantă a căruței în fața cailor, de dragul de a vedea ceva mișcat, nu vom face decât să blocăm adevărata dezvoltare, să risipim resurse publice și să creăm mai multe probleme decât rezolvăm. Realist, deficitul actual ne arată că nu mai avem voie să ne bucurăm la orice proiect care ne fură privirea și că trebuie să trecem la alt nivel de maturitate când legitimăm investiții publice.

De aceea, orice fel de proiect actual al regenerării Gării de Nord riscă să fie o piedică în calea soluției optime. Până nu vom avea un PUG care să ne arate clar ce nevoi avem și cum putem integra această intervenție în noul București, nu ar trebui să avem niciun proiect de regenerare urbană. Totodată, devine clar încă un lucru: în 2016, PMUD evalua doar cei 10 km de tunel feroviar care leagă Gara de Nord de Gara Progresul și schimbă designul de tip terminus la 1,25 miliarde EUR.

Investiția pare considerabilă, dar comparată cu costurile globale ale proiectelor întâmplare în intervalul 2016-2025 (M6 - 2 miliarde EUR, pasajul Ciurel - 50 milioane EUR, prelungirea M4 - necunoscut), reparațiile la infrastructura feroviară și noul PUG care ar stabili viitorul orașului, se pare că nu vom putea să ne permitem să nu facem această investiție.

Realizarea unui tunel feroviar de calitate și care să transforme designul Gării de Nord din terminus în gară de tranzit ar fi o piatră de temelie asupra căreia s-ar putea construi viitoare investiții coerente și de impact real pentru economie, pentru mediu și pentru calitatea vieții.

X. Concluzii și perspectivă strategică pentru regenerarea Gării de Nord

X.A. Contextul financiar și transformarea modelului

În condițiile în care reabilitarea liniei tramvaiului 5 este blocată la un progres fizic de 99% din cauza a câteva milioane de EURO pe care PMB nu-și permite să le achite fără accesarea fondurilor nerambursabile, implementarea serioasă a unui proiect de regenerare urbană în zona Gării de Nord depășește cu mult ceea ce administrația locală și-o permite. De asemenea, depășește și ceea ce administrația centrală și-o poate permite, dat fiind deficitul bugetar actual.

Problema fundamentală este că modelul politicianist a fost finanțat ani de zile din fondurile nerambursabile cu condiții destul de permissive. Atunci când acele condiții periclitau modus operandi-ul consacrat, s-a trecut la finanțări de la bugetul de stat prin împrumuturi pe piața de capital. O alegere pentru care au fost antrenate resurse din exterior fără a îi păsa nimănui de deficitul bugetul PMB.

Deși s-au realizat și investiții utile, dezavantajul masiv este că administrația publică și clasa politică s-au obișnuit cu ideea că vor exista mereu bani „gratis” pentru investiții. Conceptul de rentabilitate a fost redus la ceva abstract, care poate fi acoperit cu o foaie de hârtie scrisă de niște consultanți de casă.

X.B. Tranziția către economia dezvoltată și imperativul rentabilității

În lumea reală a economiilor dezvoltate, către care tinde și România, fondurile de coeziune nu mai sunt disponibile la nivelurile anterioare. Fără rentabilitatea reală a unei investiții, nu poate exista un parteneriat public-privat (PPP) sănătos. De aici provine critica din articolul de față privind recurgerea autorităților publice la acest mecanism de finanțare în condiții de improvizație și lipă de fundamentare.

Predictibilitatea și stabilitatea cadrului decizional sunt variabile decisive pentru atragerea capitalului privat- fapt demonstrat și de literatura de specialitate. Studiile din economia instituțională arată clar că investitorii îi evaluează expunerea în funcție de mai mulți factori critici:

- Calitatea guvernancei publice;
- Transparența procesului decizional;
- Consistența politicilor în timp.

Fără decizii fundamentate pe date verificabile, fără modele prognostice robuste și fără mecanisme clare de asumare a responsabilității, percepția de risc crește exponențial.

Aceasta fie îndepărtează complet investitorii serioși, fie îi determină pe cei care rămân interesați să ofere costuri de finanțare mult mai mari decât ar trebui, pentru a-și acoperi riscul căruia se expun.

De aceea, utilizarea sistematică a datelor și crearea unui cadru previzibil nu sunt doar recomandări tehnice, ci condiții necesare pentru funcționarea sănătoasă a unui eventual PPP și pentru mobilizarea capitalului privat într-un astfel de proiect.

X.C. Greșelile în abordarea PPP-ului și efectele lor

Atunci când noi vorbim de realizarea regenerării urbane a zonei Gării de Nord prin PPP și primul subiect pe care îl punem pe masa negocierii este finanțarea unui parc suspendat de utilitate publică, nu facem altceva decât să gonind orice partener privat serios. Cei care rămân interesați vor oferi costuri de finanțare mult mai mari, pentru a-și acoperi riscul exponențial generat de partenerul public care dă dovadă de lipsa de strategie.

X.D. Perspectiva viitorului: limitările fondurilor de coeziune

Dacă ne uităm în viitor la o potențială extindere a Uniunii Europene cu state din Balcanii de Vest, Moldova și Ucraina, vedem că fondurile de coeziune, dacă vor mai fi o opțiune pentru România, sigur nu vor fi la același nivel la care am fost obișnuiți. Mai mult, chiar presupunând o înțelegere pe scena națională privind reformele care ar scădea cheltuielile administrației, deficitul va fi în continuare greu de redus, în special în contextul cheltuielilor de înarmare.

În consecință, PPP-ul va deveni probabil principalul mecanism de finanțare a marilor investiții. Totuși, până nu vom înțelege că un PPP sănătos implică un mandat clar, neclintit de interese politice, bazat pe analize ancorate în date trasabile, cu obiective predictibile, realizat de experți, nu de firme de partid, cu o rentabilitate economică reală, mai bine nu facem nimic.

Știm că sună dezamăgitor, dar dacă ne uităm la experiențele din Muntenegru, Serbia și Polonia, putem observa că opțiunea „do nothing” este mult mai puțin costisitoare decât aceea de a pleca nepregătiți la drum.

IX.A. Greșelile de prioritizare și costul lor pentru Gara de Nord

În ceea ce privește regenerarea urbană a zonei Gării de Nord, acest proiect deja pornește cu stângul din cauza aceleiași probleme care stă la baza acestei analize: modelul economic politicianist de dezvoltare nu a ținut cont de prioritizarea tehnică a proiectelor de infrastructură făcută de experți.

În loc să aloce resurse pentru continuarea magistralei de metrou M5 Drumul Taberei – Eroilor până la Piața Iancului și ulterior Pantelimon (creând o nouă legătură Vest – Est), resursele au fost alocate de o primărie de sector pentru continuarea M4 până la Gara Progresul. Acest proiect este concurent cu tunelul feroviar, dar cu beneficii mult mai limitate, dacă luăm în considerare restul proiectelor naționale actualmente în implementare:

- Refacerea podului de la Grădișteaua care a permis redeschiderea circulației feroviare pe ruta București - Giurgiu;
- Modernizarea și electrificarea căii ferate București - Giurgiu, care sporește viteza de deplasare și confortul pe această rută;
- Construirea unui nou pod peste Dunăre la Ruse, care să cuprindă și o conexiune feroviară de mare viteză, accesând un bazin nou de pasageri din nordul Bulgariei care utilizează Aeroportul Henri Coandă.

Până mediul public nu va învăța că banii costă, nu vom avea parte de dezvoltarea de care avem nevoie. Un proiect sănătos de regenerare urbană prin PPP este un proiect în care arătăm, cu cifre și date verificabile, că:

- Investiția în tunelul feroviar Gara de Nord - Gara Progresul va aduce un volum zilnic nou de 107.000 de pasageri, care se va materializa în creșteri reale de venituri din titluri de călătorie;
- Regândirea gării și a zonei adiacente va permite deschiderea de noi spații comerciale, ale căror chirii vor asigura costurile de întreținere și vor finanța investiția;
- Construirea unui park & ride va fi o investiție sigură, dat fiind numărul constant de mașini parcate ilegal care acum vor putea fi parcate în siguranță și vor genera venituri adiționale din taxe de parcare;
- Proiectul deschide o oportunitate unică de a revalorifica terenuri într-o zonă dezirabilă cu fond imobiliar limitat pentru dezvoltări office, rezidențiale și comerciale, în funcție de rezultatele unui studiu de utilitate și a exigențelor Planului Urbanistic General.

Abia atunci poate clasa politică să arate că a scos capul din norii autostrăzilor și parcurilor suspendate și să se așeze la masa negocierilor drept un partener public serios, dezirabil și respectabil.

IX.A. Resurse existente și modele de referință

Din fericire, nu pornim de la zero. În materie de regenerare urbană, avem proiectul Coresi din Brașov, care este un model european de bună practică în domeniu. În ceea ce privește PPP-ul, avem poate una din cele mai valoroase resurse în persoana lui Sir George Iacobescu, unul din părinții cartierului Canary Wharf din Londra, o personalitate de prim plan în domeniile regenerării urbane și finanțării de proiecte de anvergură.

De aceea, suntem fermi convinși că se poate ajunge la o soluție fezabilă care să revitalizeze complet zona Gării de Nord. Tot ce trebuie să facem este să respingem democrația autohtonă și modelul economic de dezvoltare politicianist, și să le înlocuim cu o democrație participativă și un model economic bazat pe expertiză și meritocrație. Aceasta nu este doar o recomandare administrativă, ci este o condiție sine qua non pentru transformarea Bucureștiului într-o capitală europeană funcțională, respectabilă și pe măsura potențialului său.

Document pregătit cu scopul de a provoca o discuție informată și bazată pe date cu factorii de decizie și stakeholderii relevanți ai dezvoltării Bucureștiului.

Quartet Institute