

SOMEȘ DELIVERY 2023, EDIȚIA IX Culoar Verde-Albastru

SOMEȘ EXPRES



Caravana Someș Delivery - pentru un Someș mai verde!

Anul acesta, evenimentul *Someș Delivery* (SD) inițiat de Asociația MiniMASS a poposit în patru stații de-a lungul Someșului, în cadrul campaniei *Someșul Culoar Verde - Albastru*, un program realizat în parteneriat cu Clubul de Cicloturism "Napoca", Societatea Organizată Sustenabil (SOS Someșul nostru) și Clujul Sustenabil. Locațiile caravanei Someș Delivery au fost la Cluj-Napoca, Florești, Gilău și Apahida. Această ediție este cea de-a doua și face parte din programul *Cu Apele Curate*, implementat cu sprijinul Lidl România.

Toate activitățile și evenimentele concepute în cadrul celor patru ediții Someș Delivery au avut ca scop lărgirea și întărirea rețelei pentru o comunitate mai conectată la râu prin nevoi și valori comune, pentru protejarea și accentuarea mediului natural adiacent cursurilor de apă și asumarea lor printr-o politică de deschidere spre râuri din partea administrațiilor locale într-o măsură mai mică sau mai mare.


Astfel, temele acestui ziar cuprind două direcții: o retrospectivă a evenimentelor Someș Delivery 2023 și studiul de caz al proiectului de reconversie urbană din zona Carbochim. În continuare, veți regăsi interviuri cu principalii actori ai acestei campanii menite să crească și să întrețină dezvoltarea unei rețele în jurul apelor.



Marius Moga, fondator MiniMASS, ne atrage atenția asupra Someșului și a rețelei albastre-verzi ca fiind cele mai reziliente urban, dacă nu se blochează culoarul apei cu construcții, precum actualul proiect Carbochim și militează pentru adoptarea unei strategii verzi care să susțină o dezvoltare sănătoasă a orașului. **Adriana Măgerușan**, tot din grupul inițiator Someș Delivery, deconstruiește discursul dublu al celor de la Iulius Group care propun regenerarea platformei industriale Carbochim și accentuează importanța valorificării patrimoniului construit și natural existent oferind, în același timp, o serie de exemple de reconversie industrială internațională, dar și națională.

Adi Dohotaru, președintele Asociației Societate Organizată Sustenabil (SOS), militează pentru implementarea culoarului verde albastru cu *Soluții Bazate pe*

Natură și renaturalizare, **Marius Mornea**, de la Clujul Sustenabil, oferă câteva exemple pentru obținerea acelei bunăstări sociale, emoționale și spirituale pentru toate speciile cu care coexistăm, pe lângă studii de mediu și calitatea apei și nenumăratele ture pe două roți pe care le-a organizat. **Radu Mititean**, președinte al Clubului de Cicloturism "Napoca" ne prezintă descoperirile din timpul turelor de watchdog pe care le-a organi-

Continuarea la pag. 2 

Proiect derulat de:

zat, efectele acțiunilor de sesizare a neregulilor existente și *Rețeaua pentru Natură Urbană*, nouă asociație umbrelă pentru mai mulți actori care militează pentru protejarea biodiversității.

Enikő Vincze, activistă în mișcarea locativă *Căși Sociale ACUM!* din Cluj ne expune revendicările acestui grup civic și cum marii dezvoltatori, prin manipulare și bani, exploatează spațiul urban în detrimentul nevoii de locuințe publice și acces la un mediu sănătos. De asemenea, aceștia crează "o coaliție de creștere constituită nu doar din dezvoltatori și reprezentanți ai administrației publice locale, dar și din arhitecți și manageri culturali". La final veți putea citi un articol despre importanța patrimoniului industrial Carbochim și abordarea urbanistic arhitecturală sustenabilă și ecologică din perspectiva unor specialiști în domeniu care critică proiectul în forma actuală.

Retrospectiv, ultima oprire a caravanei Someș Delivery de anul trecut a avut loc în Apahida, în satul Sânnicoară, pe 21 octombrie, unde proiectanții ai culoarului Someșului, administrația locală, specialiști și localnici au stat la discuții despre Someș. A fost proiectat documentarul eseu vizual "Râu", cât și un atelier și o instalație despre relația oamenilor cu apa. Ca deplasare, doritorii au putut alege între ture cu bicicleta, tren sau autobuz pentru a ajunge la eveniment. În 2 septembrie a fost ediția din Gilău, pentru prima dată, în cadrul Zilelor Comunei. Caiace pe Someș, dezbateri, ateliere, tururi ghidate, intervenții și instalații au fost la ordinea zilei. În 20 august a fost un tur ghidat de Marius Mornea, de la Asociația Clujul Sustenabil, cu bicicleta, la izvoarele Someșului Cald @ Smida Jazz Festival, aflat la aproximativ 20 de km de zona festivalului.

În 29 iulie a avut loc ediția din Florești, pe Someșul Mic, în amonte, în zona Deltei Florești, unde organizatorii au pregătit o zi plină cu activități explorative, cu caiacul, cu bicicleta, un tur ghidat cu biologi, picnic comunitar și dezbateri despre dreptul la îmbăiere.

Smida Ride 2023 a fost o altă oportunitate de a ajunge pe două roți la festival primind acces gratuit pe durata întregului festival, iar *Electric Ride*, de pe 21 iulie, a fost o altă ocazie de a testa traseul metropolitan cu bicicleta și de a primi o intrare gratuită la festival.

În 20-21 mai a avut loc ediția din Cluj cu un tur velo de parcurgere și descoperire a râului Someșul Mic în amonte de Cluj-Napoca, până la Lacul Gilău și retur, cu o dezbatere a Consiliul Apei, prezentări despre *Someșul nostru*, tur ghidat în zona străzilor Dacia-Iașilor, atelier de mediu despre instalații de monitorizare a poluării apelor, atelier pentru adulți și copii despre reciclare și upcycling, masa bunei vecinătăți și muzică live cu Dan Aga din interiorul caravanei verzi, climatice, ce a însoțit evenimentele de o zi.

În 5 iulie, *Someș Delivery* postează pe pagina lor web un semnal de alarmă cu privire la abuzurile față de mediul înconjurător și de distrugerea unei părți semnificative a Clujului, prea puțin documentate și valorificate prin proiectul de regenerare urbană propus de compania Iulius Group. *SOS Malul Someșului, Patrimoniul Industrial din Carbochim* este o scrisoare deschisă adresată Primăriei Cluj-Napoca de către Asociațiile MiniMass (Someș Delivery), Societate Organizată Sustenabil (SOS Someșul nostru), Clubul de Cicloturism Napoca, Clujul Sustenabil și DoCoMoMo România, care au identificat două aspecte pe care le consideră critice în raport cu documentațiile și strategiile de rang superior care definesc direcțiile majore de dezvoltare ale zonei:

Implementarea deficitară a coridorului verde-albastru la râul Someș.

Prezervarea și valorificarea insuficientă a patrimoniului industrial valoros existent pe amplasament.

Semnatarii prezentei adrese solicită administrației publice locale dispunerea adaptării și completării documentației „PUZ de restructurare urbană (platformă industrială Carbochim)”, prin următoarele:

Asigurarea unei fâșii verzi, amenajate pe sol natural.

Integrarea prevederilor din PUG și din Master planul pentru Someș.

Elaborarea, de către o comisie independentă de specialiști în patrimoniu industrial, a unui studiu riguros asupra fondului construit existent pe amplasament.

Integrarea concluziilor studiului menționat.

De asemenea, această inițiativă invită Primăria și investitorii la o serie de dezbateri publice pentru ca clujenii să câștige în primul rând mai mult spațiu public, astfel încât logica de regenerare urbană din zona industrială să nu fie supusă strict unei logici de profit al unor entități private.

În 22 martie, de Ziua Mondială a Apei, a fost lansată broșura Consiliului Apei. Aceasta este rezultatul a patru ateliere cetățenești ținute în cele patru localități din zona metropolitană și un atelier cu studenți ai Facultății de Arhitectură și Urbanism din Cluj pe tema *Someș culoar verde-albastru*, a afluenților acestuia și a prezenței apei sub toate formele ei în viața noastră și a orașului (de la apa pe care o consumăm, la apele uzate, la apele meteorice care uneori creează probleme mari, la apa utilizată în agricultură). Invitați au fost membri ai administrațiilor publice din Gilău, Cluj, Apahida, reprezentanți ai Apelor Române, proiectanți și specialiști implicați în proiectarea intervențiilor la apă (Parcul Est, Culoarul Verde-Albastru, pista velo metropolitană) și clujenii din toată zona metropolitană.



Noi ar trebui să înțelegem, de fapt, prin ecologie, prin reziliență urbană, prin sustenabilitate același lucru, pentru că sunt niște principii foarte clar definite care îți indică ce poți să faci, să ai un oraș verde. Toată lumea are de câștigat de pe urma acestor principii.

Marius Moga, asociația MiniMASS, inițiator Someș Delivery



Ce e Someș Delivery și cum a apărut?

Pe scurt, a fost un instrument foarte bun de creștere a conștientizării relației pe care o avem cu Someșul, de atragere a atenției asupra sa, și relaționare cu acesta, a oamenilor și a orașului prin intermediul oamenilor. Deci, instrumentul acesta a fost foarte bun pentru conștientizarea beneficiilor râului pentru oraș și ale naturii care vine odată cu el, și cum se poate deschide mai bine acesta, toate având o pondere destul de bine calculată pe mai multe dimensiuni, ca să putem acoperi mai multe aspecte. Dimensiunile astea au fost cea de spațiu efectiv public și verde, pe care l-am folosit în diverse feluri și l-am activat prin accesibilizări, structuri temporare care au putut fi utilizate și au dat o calitate funcțională spațiilor adiacente râului, spații care nu erau prea folosite sau chiar cunoscute. Pe zona aceasta avem și partea de concurs, structurile au fost construite printr-un concurs deschis spre studenți, în principiu, cei mai mulți participanți erau din zona de arhitectură. Pe urmă au mai fost și alte tipuri de proiecte care nu erau neapărat din zona de construcție, erau performance-uri, erau și instalații artistice, proiecte muzicale, care au venit din alte medii culturale artistice (decât cel arhitectural).



Inaugurarea Someș Delivery 2017, sursa: www.somesdelivery.ro



La "Someș Mill", structură temporară implementată de Előd György și Szabó Beáta în cadrul Someș Delivery 2016, sursa: www.somesdelivery.ro

Avem și dimensiunea de comunitate, încercăm să interacționăm cu oamenii și aici au fost mai multe instrumente, inclusiv *Someș Express* care a fost, până la urmă, s-a dovedit a fi forma cea mai potrivită în cadru. A fost o metodă mai puțin invazivă prin care produceam un conținut și ajungeam să cunoaștem mai bine oamenii, problemele lor, să vedem care e nivelul lor de înțelegere a râului și a relației cu acesta.

Ar mai fi de menționat partea de evenimente care se întâmplau comasat într-un weekend. Atunci era vernisajul Someș Delivery, după care rămăneau câteva structuri care puteau fi utilizate și după. Evenimentele erau tot timpul scalate, diverse, nu dădeau cumva o dimensiune din asta de festival, ci de eveniment cultural care poate să se întâmple pe malul Someșului și să atragă oamenii pentru a petrece împreună niște momente frumoase și a construi sau accentua o relație cu râul.

Mai era partea de mediu pe care s-a manifestat destul de greu, dar am încercat să dezvoltăm o conștiință îndreptată spre calitatea apei și spre protecția râului față de multele deșeurile din el. Am reușit în ani de zile să atragem atenția astfel încât să se ia măsuri, să se dea amenzi, să se igienizeze râul. E un proces continuu care se îmbunătățește tot mai mult, legat de felul în care se gestionează deșeurile din apă.

Someș Delivery s-a întâmplat câțiva ani la rând, după care, după Covid, am început să creștem un pic, să ne uităm la râu ca lungime întreagă pe Cluj și apoi am făcut o colaborare cu alte ONG-uri, ajungând astfel, la nivelul acesta de culoar, și am dezvoltat campania "Someșul, Culoar Verde Albastru". Prin edițiile Someș Delivery, de pe parcursul Someșului din Cluj, atrăgeam, de fapt, atenția pentru tot culoarul, să zicem, la nivel metropolitan. Așa am început să avem Someș Delivery Florești, Apahida, Gilău.

Prin această campanie, pe care o facem împreună cu Clujul Sostenabil, Adi Dohotaru prin SOS, cu Clubul de Ciclism al lui Radu Mititean, am început să construim, de fapt, acest proiect, "Someș, Culoar Verde-Albastru". Fiecare a participat cu activități care s-au desfășurat de-a lungul ultimilor doi ani.

Ne-am decis să extindem zona de campanie pentru că, dacă se întâmplă ceva cu râul în Florești, și clujenii vor resimți daunele. Și atunci nu mai poți să vorbești despre Someș doar la Cluj, unde totul e frumos, trebuie văzut ce se întâmplă și la Florești, Gilău. Am mers și mai departe, am început să ne relaționăm și cu Electric Castle, cu Smida Jazz Festival ca să ajungem la izvoare, deci cumva toate evenimentele astea sunt pe cursul râului și încercăm să ne conectăm pe rând la fiecare, să fim prezenți, să avem tururi ghidate, pe bicicletă, să explorăm toată zona asta frumoasă. Și la Electric Castle am ajuns pe bicicletă, pentru a accentua nevoia asta de legătură normală, firească de-a lungul văii Someșului.

Care a fost impactul celor patru ediții Someș Delivery din anul acesta, ce concluzii ați tras?

A fost o experiență nouă din perspectiva de a face evenimente mai mici și mai focusate, și a avut plusuri și minusuri pentru că, în primul rând, a fost greu să aducem lumea acolo, să avem participanți, ne-a influențat și vremea. În schimb, am explorat și am ajuns în zone noi foarte frumoase. Am fost în Gilău, la lac și puțin mai în jos de acesta, și în Florești, la lac.

Ideea era să avem o caravană care se duce în fiecare loc și se crează dezbateri, discuții, pe parcursul maxim al unei zile. Scopul acestui principiu a fost să fim mai punctuali și nu atât de amplii ca la celelalte ediții, unde aveam două zile evenimente și ocupam un teren mult mai mare.

Ne-am asociat cumva cu administrațiile din dorința de a încerca să creăm o oportunitate, dar cu Floreștiul nu a fost posibil, ne-au privit, probabil, ca pe o amenințare. De fapt, noi nu vrem decât să discutăm cu ei și să clarificăm niște lucruri. Ei vor să acopere foarte mult teren, se va construi foarte mult în vale, aproape de Someș. Mă refer la zona din amonte de zona de protecție sanitară pentru Muzeul Apei. Nu am văzut proiectele, dar ne dăm seama după cum avansează lucrările. Se astupă lacurile care există acolo, tot stufărișul acela, unde am avut ediția Someș Delivery 2021. Zona aceea s-a schimbat complet, dar nu am avut cu cine să discutăm pe tema asta. Noi nu putem să ducem toate luptele, ar fi bine dacă cineva din Florești ar aborda subiectul ăsta, dar nu se întâmplă nici asta. Să vedem acum ce impact va produce proiectul Culoar Verde Albastru, că e făcut la comun.

Ediția Someș Delivery Florești de la lac a fost de o frumusețe incredibilă ca peisaj, am explorat, am mers cu caiacul, am avut un tur ghidat, am înțeles peisajul de acolo. La fel și la Gilău, am înțeles ce valori are relieful de acolo, am înțeles că există niște probleme cu pădurea și cu niște insecte mici care nu mai au daunători și care au venit pe filiera unor specii de arbori care au fost aduși și plantați la un moment dat, că erau la modă acum vreo 50 de ani. Frunzele le ruginesc mai repede pentru că nu au daunători aici, nu le mănâncă nimeni. Nu omoară arborii, dar îi îmbătrânesc. Sunt tot felul de astfel de teme pe care le explorăm și ajungem să le cunoaștem. Am avut colaborări cu mai mulți biologi și botaniști veniți din diverse filiere, care studiază și explorează în mod constant și înțeleg foarte bine mediul natural de acolo, din împrejurimile Someșului. Odată ce mergi cu ei acolo, înțelegi mediul acela mai bine.

E un potențial de spații verzi pe care l-am exploatat.



Paddleboarding pe Lacul Florești, sursa: www.somesdelivery.ro



Tur ghidat în zona lacului Gilău, © Ioan Pan

La Gilău, noi am mers pe ideea că vor veni mulți localnici la Zilele Gilăului care au avut loc în același timp, astfel îi putem atrage în număr mai mare, dar și acolo prezența a fost slabă. A venit viceprimarul la o discuție și proiectantul.



Smida Ride 2023, sursa: www.somesdelivery.ro

Aspectul negativ a fost faptul că nu au ajuns suficienți oameni la eveniment, astfel nu au putut să exploreze zona cu noi așa cum ne imaginam. A fost un test pentru noi, să vedem ce putem face mai departe în condițiile astea.

La Apahida a fost complet diferit. Acolo am avut pentru prima dată un eveniment Someș Delivery în interior, la Casa de Cultură din Sânnicoară. Deși nu a fost lângă râu, a fost o proiecție cu eseul vizual "Râu", practic am adus Someșul în oraș, un proces invers de a te relaționa cu râul. Acolo, chiar dacă nu au venit foarte mulți apahideni, au venit diverse entități, proiectanți, administrația din Cluj, administrația locală, un ONG local. Cumva am reușit să strângem niște actori urbani cu care am avut o discuție și s-a creat un dialog care a venit cu deschidere în perspectiva tuturor.

Având în vedere că Clujul crește foarte mult, există o presiune pe Apahida și Gilău să acopere zona de parcuri industriale noi, spații de logistică, depozite. Și acestea se dezvoltă pe terenurile libere de pe valea Someșului. Întrebarea e cum le construiești? Până în buza râului sau lași un spațiu verde, generos, spre acesta?

Nu ar trebui să se influențeze dezvoltarea culoarului și a naturii.

Să răspunzi la verde cu verde, nu cu clădiri. Asta e o temă foarte importantă de dezvoltat mai departe, prin proiectul acesta.

În fiecare an ați încercat să mergeți mai în profunzimea problemei, anul acesta ați făcut patru ediții într-un an, care a fost scopul acestei mari mobilizări?

Cumva am lăsat proiectul să se dezvolte pe direcția campaniei Someș Culoar Verde - Albastru și aceasta a dictat felul în care să organizăm Someș Delivery. Așadar, am făcut niște ediții mai mici, pentru că patru într-un an e foarte mult.

Practic, v-ați axat pe 2 direcții: una de conectat malurile Someșului și una de găsit sursele de poluare ale acestuia...

Noi când explorăm, găsim și aceste aspecte, le identificăm, le marcăm.

Cu campania era important să ajungem în cele patru localități asociate, datorită cărora am început proiectul de Culoar Verde - Albastru și pistă de bicicletă. E un proiect binevenit care o să dea mai multă coerență, o să rezolve niște teme pe plan local, în Gilău, Florești, Apahida și mai sunt câteva zone în Cluj care nu sunt atât de bine conturate.

A fost foarte bine că am putut să fim acolo dinaintea campaniei, prin intermediul Someș Delivery, să atragem atenția. Am fost un fel de vestitori ai primăverii. E o logică foarte bună, înainte să propui un proiect mare, să faci genul ăsta de întâlniri, evenimente pregătitoare.

Sperăm ca proiectul Culoar Verde - Albastru să reușească să atingă niște teme bune și să lase culoarul cât mai natural. Sunt niște pericole care apar, există multe zone de teren liber, natural, care nu necesită prea multe intervenții în vederea pregătirii suprafeței pentru construcție.

Și zona industrială din Cluj e tot așa, "tabula rasa", construiești la râu, toți vor asta, dar e o presiune pe râu în sine, și atunci acesta poate deveni alterat, suprasolicitat.



Zonă naturală în Florești, inclusă în rețeaua Verde Albastră, © Paula Boarță



Tur velo Cluj-Gilău, organizat în cadrul Someș Delivery-Culoar Verde Albastru 2023, © Ioan Pan

Dacă ne îndreptăm atenția spre proiectul Carbochim și ce se va întâmpla acolo, e clar că se va produce un precedent negativ pentru calitățile naturale ale râului și cele pe care le generează: aerul curat, proaspăt, răcoarea, și cum se difuzează spre oraș, mai ales vara. La nivel de reziliență urbană, râul Someș și rețeaua Verde - Albastră sunt cele mai puternice pentru că au putere de propagare. Dacă tu tot timpul le încorsetezi cu blocuri imense, fără spațiu larg între ele, la nivelul orașului urban crezi un culoar închis, aerul proaspăt nu poate circula spre oraș.

Ați prezentat niște nereguli pe pagina Someș Delivery, legate de proiectul Carbochim.

Da, aceștia sunt niște indici clari, dar, pe lângă aceștia mai sunt încă niște principii simple; aerul proaspăt nu mai vine la noi, e blocat. Plus că trebuie să parcurgi distanțe mari să ajungi la râu, aproape 1 km. La nivelul orașului poate nu pare atât de mult, dar local, e. Locuitorii vor trebui să ocolească mult sau să treacă prin mall.

Oricum, problema cea mai mare rămâne cea legată de propagarea aerului proaspăt care vine pe valea Someșului în oraș. Dacă nu sunt spații verzi, culoare, străzi cu aliniamente verzi, lângă Someș o să fie bine, dar în spatele acestei clădiri o să te coci de cald.

La fel și pânza freatică, se va tăia complet pe o rază de 1 km.

Cum putem lupta împotriva unei voințe politice care încurajează interesul privat în detrimentul celui public, în condițiile în care Someșul e considerat un bun public?

Suntem în situația în care am fost la început, la prima ediție Someș Delivery, când am citit pe site-ul primăriei cum că Clujul e un oraș deschis spre râu, iar după ce s-a terminat Someș Delivery în toamnă, au venit excavatoare și au început să scurme. Nu înțelegeam ce se întâmplă, am mers la primărie, am aflat că se face un proiect de extindere cu încă o bandă de circulație și se sacrifică spațiul ăla verde, de la podul Elisabeta până la podul Napoca. Acela era un proiect public, al primăriei. Acolo am avut un "teren" mult mai propice, chiar dacă a fost greu. Au fost și colegii mei care au luptat acolo, chiar mai mult decât mine. Eu nu puteam să duc lupta asta la nivelul la care erau ei capabili, erau mai experimentați pe partea de relaționare, Istvan Szakacz, de exemplu, Ioana Trana care e avocată, Adi Dohotaru, Mihai Racu și alții. A fost un grup puternic care a format "Someșul nostru".

În cazul Carbochim, lucrurile nu au mers așa, aici am intrat în discuție târziu, proiectul avea și avize chiar și pe cel de mediu, în condițiile în care acest aviz poți să îl obții doar respectând anumite cerințe. Nu cred că s-a zis de cum va fi afectată pânza freatică, de exemplu, sau curenții de aer proaspăt care intră în oraș... astea sunt aspecte care nu știu cât de mult s-au discutat. Asta vă spun așa, ca simplu observator.

Cum ar arată în viziunea ta un proiect gen Carbochim?

În primul rând să nu distrugi clădirile deja existente. Țasta ar fi un principiu verde de sustenabilitate de aplicat. Astfel, nu mai consumi resursele Pământului care, oricum, sunt deja epuizate. În mai puțin de șase luni se epuizează toate resursele Pământului dintr-un an, cam ăsta e raportul.

Creștere economică pe descreștere de resurse se poate face prin refolosire. La acest proiect procentul de recuperare e foarte mic, se păstrează doar vreo două clădiri, și nu știu cât din materiale se refolosec. Măcar atât s-ar putea avea în vedere. Partea de acces transversal la apă nu există deloc.

Sustenabilitate înseamnă și rețea urbană: străzi, clădiri la scară normală, spații publice. Aici nu avem nicio stradă transversală, există numai pe contur. Plus că străzile pot să aibă arbori, ar contribui deci, la ameliorarea termică și la calitatea aerului.

Clădirea va fi probabil eficientă energetic, dar nu e suficient. Trebuie să recuperezi, să refolosești structurile viabile, astfel ar scădea consumul de materie primă. Oare ce se va întâmpla cu tot molozul care rezultă din urma distrugerilor? Se crează probleme peste probleme, doar ca să faci o clădire nouă, de la zero.



Imagini actuale cu vedere spre Carbochim

Noi trebuie să trecem la o economie circulară, circularitate înseamnă și refolosirea materialelor, a structurilor viabile existente, a străzilor, a naturii existente. Asta înseamnă să reutilizezi niște resurse care deja există, să nu mai consumi la nesfârșit.

Nu poți avea creștere economică nelimitată și să ai și un mediu natural și o planetă sănătoasă. Sunt două principii care nu merg împreună, ci ele trebuie suprapuse. Și în acest context, faptul că facem un mall care accentuează consumul e funcțiunea cea mai nepotrivită pentru a domoli din consumul de resurse.

Proiectul are și multe aspecte bune, dar sunt și unele, care la nivel al orașului, nu sunt corecte. Da, se dau anu-

mite fragmente înapoi la comunitate, menționez cazul Centrului Cultural Clujean care va administra o clădire.

Din nou, eficiența energetică a clădirii e un alt aspect foarte bun, dar sunt și multe alte principii bune care se pot aplica, dar sunt ignorate și asta o să ne afecteze în viitor; clădirea e prea aproape de râu, intră prea mult în pământ, e prea lungă, sunt probleme care nu se pot imagina și pentru că nu s-a făcut un studiu de impact, există doar un aviz de mediu care nu știu pe ce criterii e dat.

Nu există o strategie verde care să susțină o dezvoltare sănătoasă și să impună niște reguli stricte conform cărora construiești lângă râu.

Strategia verde ar trebui să fie coloana vertebrală pe care se dezvoltă orașul, nu puterea investitorilor.

Orice regulament de construcție cât de cât decentă la râu a fost prescris printr-un PUZ. Se vede că orașul se dezvoltă pe filiera dezvoltatorilor imobiliari, pe puterea lor de a influența și de a face lobby. Acest fenomen nu se contraatacă, se construiește, prin întâlniri, prin discuții, prin opuneri, prin rezistență, evenimente culturale. Ar trebui reglementat felul în care se ocupă terenul acolo, astfel încât beneficiile pe care le aduce rețeaua verde-albastră să poată intra în oraș.

Deja se laudă orașul cu "proiectul viitorului, Carbochim", devine o emblemă a acestuia...

Da, o emblemă pentru oraș care nu e construită corect din anumite puncte de vedere care țin de sustenabilitate. Și aici suntem într-o situație asemănătoare cu cea din 2015, doar că acum există niște investitori care sunt pe alte poziții, și ei sunt acești DJ ai viitorului nostru, pentru că ei aduc bani, ei vin cu investiții enorme. Toate astea înseamnă dezvoltare, Clujul crește economic, e o situație bună din acest punct de vedere, dar, ăsta nu trebuie să fie singurul aspect. Trebuie să nu uităm, totuși, de efectele la schimbările climatice, pentru că astea vin peste noi, fie că ne place sau nu, și ne vor afecta.

Nu ar fi o problemă dezvoltarea economică, ci felul în care se face. Principiile verzi nu ar trebui să sufere, ci să fie incluse. În proiectul acesta sunt incluse într-o măsură mică. Ca și cum îți pui niște ghivece pe pervaz și spui că ți-ai oxigenat casa. Nu funcționează așa, trebuie să pui foarte multe plante într-o casă ca să le simți efectul. Aici se creează o grădină pe un parking, pe o terasă practic. Putea să nu fie nimic într-adevăr, dar, totuși, nu există profunzime, ceea ce înseamnă că principiile verzi sunt înțelese diferit. Noi le înțelegem într-un fel valoros și important, pentru că ele vor influența foarte mult felul în care ne vom adapta la schimbările climatice.

Investițiile pe care le facem acum, chiar dacă reduc un profit economic rapid, pe care pot să îl aibă investitorii, reduc, de fapt, niște cheltuieli mult mai mari în viitor. Cheltuielile acelea din viitor, nu le ia nimeni în considerare acum. Ce va fi, e pe seama celor ce vor urma, deci noi nu creem o continuitate onestă pentru urmașii care vin peste 20 de ani și vor trebui să rezolve niște probleme care nu au fost bine gestionate acum.



Imagini din ansamblul comercial de pe platforma Carbochim, simulate de TransForm



Trebuie să fim la aceeași masă, să avem discuții. Suntem într-adevăr vocali, dar nu venim cu investiții în spate care influențează orice administrație publică. Ea nu are cum să le zică stop, că îți taie singuri craca de dezvoltare economică. Ce ar putea ei să facă e să medieze, dar nici ei nu sunt mediatori atât de buni. Si ei văd lucrurile puțin diferit când vine vorba de ecologie și sustenabilitate. Fiecare înțelege cum crede și iese ce iese.

Noi ar trebui să înțelegem, de fapt, prin ecologie, prin reziliența urbană, prin sustenabilitate, același lucru, pentru că sunt niște principii foarte clar definite care îți indică ce poți să faci să ai un oraș verde. Toată lumea are de câștigat de pe urma acestor principii.

Noi suntem la început, în faza în care se face puțin, se înlocuiește un spațiu verde cu altul, se taie copaci și se plantează alții, astea sunt niște acțiuni care arată spațiul verde ca fiind ceva consumabil, e o abordare greșită.

Cu ce ai înlocui tu mall-ul, ca să intre în registrul de verde?

Nu știu dacă trebuie înlocuit, funcțiunea în sine e clar că e dorită.

Peste tot în vest, centrele istorice au devenit niște "mall-uri urbane", tot ce găsești într-un mall găsești și în centrul istoric. Asta înseamnă că se percepe spațiul construit clasic, cu străzi și fronturi comerciale ca având o valoare foarte bună, adică s-ar putea reproduce și la noi acest model. Aici însă, se merge pe varianta mall-ului pentru că e mai ușor, pentru că acolo totul e controlat.

De ce natura nu e profitabilă?

Pe termen scurt nu e pentru că, dacă faci parcuri, nu o să vină nimeni să îți aducă bani, dar, la nivel de dezvoltare pe termen lung, e foarte profitabilă pentru că îți aduce o calitate a vieții și te poți adapta mai bine la schimbările climatice. Ai o viață mai bună în oraș, chiar dacă clima devine tot mai capricioasă.

Ați propus și voi un proiect la concursul pentru crearea culoarului de mobilitate urbană durabilă, de-a lungul Someșului Mic?

Noi nu operăm la nivelul ăsta, nu e rolul nostru să construim lucruri și să facem un design pentru ele, rolul nostru e de conștientizare a oamenilor asupra valorii râului, să influențăm administrațiile publice să fie mai sensibile și mai deschise la subiectul acesta, să se apropie și ei mai mult de râu, chiar dacă legislația e precară și asta nu ajută foarte mult.

Noi am centrat mingea, am ridicat-o la fileu, asta era important. Odată ajunsă sus, mingea poate fi preluată de alții. Asta vine cu o muncă de conștientizare mare prin intermediul căreia cât mai mulți locuitori, ONG-uri și actori urbani au o opinie, și se formează o opinie. Dacă există cât mai mulți doritori și administrația reacționează altcumva, astfel se generează o schimbare pozitivă în direcția în care se dezvoltă orașul și în raport cu relația cu râul.

Ce observații ai legate de forma în care se găsește în prezent proiectul Rethinking Someș?

Noi am participat la concurs, dar am luat locul 3. Oricum am continuat activitatea cu Someș Delivery pentru că e foarte importantă.

Rethinking Someș acoperă doar perimetrul Clujului, zone mai populare, care erau disponibile deja. Practic, proiectul constă în crearea unui re-design a unor spații deja existente, nu a creat neapărat locuri noi.

S-a mai extins infrastructura de alei, accesul pe mal. Proiectul, rezolvă la nivel de design urban niște aspecte care nu erau rezolvate înainte.

Cum a fost până acum livrat Someșul și ce vă mai propuneți în viitorul apropiat?

Acum vedem efectele proiectului de reamenajare. Vom avea pe zonele mai generoase un design mai bun, mai contemporan, care satisface mai bine niște nevoi pentru un oraș cum e Clujul.

Apare în discuție întrebarea cât de verde și cât de mineral e, care e foarte legitimă și care trebuie să ajungă la administrație pentru că nemulțumirile nu sunt fără motiv, ci, pur și simplu, există niște așteptări pentru că se înțelege nevoia de a avea verde în oraș și asta se dorește. Dacă clujenii își doresc asta, ei pot primi, trebuie văzut cum adaptezi proiectele, cum ascuți dinainte această voce.

Există prea puține dezbateri și nu e suficient ca să poți ajunge să discuți teme subtile, dar foarte importante, de exemplu, să iei pulsul nevoii de spațiu verde în oraș. Sunt mijloace prin care ajungi acolo; ateliere, workshop-uri cu comunitatea, întâlniri regulate, astea se construiesc.

La orice proiect se pot face compromisuri pozitive sau negative. Dacă tot facem compromisuri, hai să facem unele pozitive.

Un exemplu de compromis negativ e Parcul Armătura, un spațiu verde care a fost înlocuit cu alt spațiu verde. Compromis făcut pe un principiu al proiectului care propunea deschiderea asta și prin care au trebuit să sacrifice un spațiu autentic viabil.

Livrabilitatea Someșului vine cu teme noi, cu problematici noi care pot fi luate și făcute mai bine. Unele vor putea fi remediate, până la urmă dacă scoți niște dale de piatră și plantezi iarbă nu e un efort foarte mare.

Oricum, principiile verzi nu au încă puterea de a genera orașul și asta se vede pe Someș pentru că, felul în care e livrat râul acum e influențat de o legislație restrictivă, nu se prea folosesc soluții bazate pe natură. Pe de altă parte, e influențat de prea mult mineral, pe motiv că orașul trebuie să aibă suprafețe minerale ca să poți avea activități, ceea ce e de înțeles. Dar trebuie reflectat cum poate fi pus acest aspect în zona de compromis pozitiv, în care să ai mai

puțin mineral și mai mult verde, pentru că verdele îți influențează pozitiv calitatea vieții în oraș.
Apoi, există capacitatea de influență a investitorilor asupra dezvoltării spațiilor verzi.

Felul în care e livrat Someșul acum arată faptul că este mult încă de lucrat la schimbarea mentalității și a acceptării unor valori comune care vin din zona verde, de reziliență urbană și sustenabilitate.

Un exemplu de compromis negativ e Parcul Armătura, un spațiu verde care a fost înlocuit cu alt spațiu verde. Compromis făcut pe un principiu al proiectului care propunea deschiderea asta și prin care au trebuit să sacrifice un spațiu autentic viabil.



Parcul Armătura, imagini actuale, după reamenajare, © Paula Boartă



Imagini actuale, zona Grigorescu, © Simona Or-Munteanu

Livrabilitatea Someșului vine cu teme noi, cu problematici noi care pot fi luate și făcute mai bine. Unele vor putea fi remediate, până la urmă, dacă scoți niște dale de piatră și plantezi iarbă nu e un efort foarte mare.

Oricum, principiile verzi nu au încă puterea de a genera orașul și asta se vede pe Someș pentru că, felul în care e livrat râul acum e influențat de o legislație restrictivă, nu se prea folosesc soluții bazate pe natură. Pe de altă parte, e influențat de prea mult mineral, pe motiv că orașul trebuie să aibă suprafețe minerale ca să poți avea activități, ceea ce e de înțeles. Dar trebuie reflectat cum poate fi pus acest aspect în zona de compromis pozitiv, în care să ai mai puțin mineral și mai mult verde, pentru că verdele îți influențează pozitiv calitatea vieții în oraș.

Apoi, există capacitatea de influență a investitorilor asupra dezvoltării spațiilor verzi.

Felul în care e livrat Someșul acum arată faptul că este mult încă de lucrat la schimbarea mentalității și a acceptării unor valori comune care vin din zona verde, de reziliență urbană și sustenabilitate.



În toate strategiile de dezvoltare urbană actuale și documentele programatice ale Uniunii Europene, patrimoniul construit și cursurile de apă sunt resurse de dezvoltare sustenabilă

Adriana Măgerușan, arhitectă



Am stat de vorbă cu Adriana Măgerușan, arhitectă și cadru didactic la Facultatea de Arhitectură și Urbanism, Cluj, inițiatore și membră a proiectului Someș Delivery prin Asociația MiniMass, activistă împotriva proiectului de regenerare a platformei industriale Carbochim în formatul actual. Aceasta a demontat discursul dublu, duplicitar, atât al autorităților locale în ceea ce privește respectarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Durabilă a municipiului Cluj-Napoca 2021-2030, cât și al investitorului privat, compania Iulius Grup, care are o strategie similară de mediatizare cu cea a companiei canadiene din cazul Roșia Montană. Am clarificat termeni precum sustenabilitate, dezvoltare durabilă, patrimoniu construit și patrimoniu natural, "oraș pentru oameni și nu pentru profit", exemple de bune practici de reconversie a unor spații industriale de la noi, dar mai ales, din alte țări, cât și propuneri de proiecte de reconversie din partea unor studenți arhitecți.

Încă de la începutul discuției, aceasta a subliniat strategia declarativă a administrației publice locale despre urbanismul verde, despre sustenabilitate, despre "nu facem oraș pentru profit", dar și a Social Responsibility Manager de la Iulius Group care distribuie un discurs despre "orașul pentru oameni, cu soluții bazate pe natură...".

"Sustenabilitatea e un cuvânt abuzat și răstălmăcit. De fapt, ce e sustenabil în a aduce niște copaci dintr-o pădure, ce sunt toaletați ca să poată fi transportați și mutați în pepiniere din Italia și pe urmă mutați din nou într-o altă pepiniere din Cluj și apoi mutați peste o parcare lângă râu, înlocuind ecosistemul natural al Someșului. Ce e sustenabil în asta? E opusul sustenabilității!

Mi se pare că dialogul ar trebui să fie cu administrația publică, pentru că ea trebuie să avizeze proiectele acestea. Ea e cea care poate să zică "asta nu e în acord cu strategia noastră, strategia noastră e cea de oraș pentru oameni, pentru pietoni, bicicliști, pentru Someș ca spațiu natural... Strategia noastră se bazează pe valorificarea patrimoniului construit...".

Cum ai transforma tu această zonă industrială, într-o viziune verde și sustenabilă?

Zona de nord a orașului are două resursele foarte importante: râul Someș și patrimoniul industrial. O să încep cu cea de-a doua. Patrimoniul industrial e o temă foarte greu de susținut în spațiul clujean pentru că știm atât de puțin despre acest patrimoniu, există foarte puține studii despre patrimoniul industrial al Clujului. Da, știm despre fabrica Remarul 16 februarie, pentru că o vedem de pe podul care duce spre Baci, și e vizibilă și mare, e prezentă în oraș, dar nu știm despre restul patrimoniului, și pentru că nu știm, nici nu ni-l apropiem, nu simțim că e ceva ce ne aparține, că-i un bun comun al orașului că avem ceva de pierdut dacă el se demolează. Dar e important de știut că în toate strategiile de dezvoltare urbană actuale și documentele programatice ale Uniunii Europene, patrimoniul construit și cursurile de apă sunt resurse de dezvoltare sustenabilă. Deci, dezvoltarea durabilă nu e o noțiune abstractă, e definită și are piloni clari. Zona aceasta are ambii piloni menționați, și patrimoniu construit, și patrimoniu natural.

Legat de Someș, consecințele sunt dramatice pentru că Someșul este un întreg ecosistem, există albia minoră, dar există și albia majoră, există afluenți, există sol și pânză freatică. Dacă analizăm proiectul pentru Platforma Carbochim vedem că el propune excavarea lângă râu la peste 12 m adâncime ceea ce va afecta inevitabil pânza freatică, ca atinge straturile de sare ale solului și poate va influența salinitatea apei din Someș. Apoi, respectarea procentului minim de 30% spațiu verde pe sol natural pentru zonele de restructurare industrială este esențială mai ales în vecinătatea Someșului pentru a permite coridoare ecologice legate de culoarul râului.



Ce mi se pare foarte grav e că nu ține cont nici de elementele ecosistemice și nici de dreptul la oraș, dreptul oamenilor de a decide cum cred ei că trebuie să se dezvolte orașul.

Ce facem cu oamenii care vor, totuși, să vină și să stea aici, în oraș? Ce ar putea răspunde primăria care, pe de altă parte, spune că se conformează cererii, că satisface o nevoie, pentru că orașul e atractiv, un pol al capitalului, cu o industrie IT în continuă creștere. Cum ar trebui să se construiască într-un oraș, astfel încât să fie și incluziv social și cultural și sustenabil cu mediul, să dispară conglomeratele construite oricum și oriunde?

Există acest discurs mainstream cum că trebuie să susținem dezvoltarea. Punct. Poziția noastră nu e să ne opunem dezvoltării, ci să susținem dezvoltarea sustenabilă, acea dezvoltarea care ține cont de aspectele sociale, de mediu, de resursele de patrimoniu construit.

De curând, am văzut un documentar foarte interesant, *Push* (2019), e vorba exact despre locuire și e cu economiști renumiți și cu Saskia Sassen care e un sociolog reputat și care explică că ce se întâmplă acum cu orașele nici măcar nu mai e gentrificare, gentrificarea e mult mai mult, e pur și simplu un mod în care orașul a fost financiarizat și devine doar o resursă de exploatare și e exploatat așa cum se extrage în mină, fără să te gândești ce va fi după. Consecințele sunt că viața devine tot mai scumpă, traficul tot mai accentuat, poluarea tot mai sufocantă, locuințele tot mai inaccesibile, e tot mai greu astăzi să poți trăi în oraș cu veniturile pe care îi câștigi în acel oraș. Nu e un fenomen izolat, dar e un fenomen pe care îl putem observa și la Cluj.

Sunt multe proiecte la care primăria a aderat, le-a ratificat, a semnat și se afirmă în spațiul public ca fiind pentru concretizare, și totuși sunt mulți oameni care contraatacă toate avizele astea date ilegal și, totuși, parcă părerea lor nu contează. Ce pârghii de împuternicire are un cetățean de rând în fața unor investitori și a unei autorități locale, care nu reprezintă interesul public, ci dă credit celui privat?

De exemplu, pe partea de locuire publică, deși nevoia e tot mai mare, primăria nu a construit nici o locuință publică de prin 2015...

De fapt, unul din instrumentele pe care administrația le-ar avea, e să construiască locuințe sociale și să susțină sisteme alternative de construire a unor locuințe accesibile. Altul este să impună noilor dezvoltări imobiliare ca un procent din apartamente să revină fondului public ca locuințe sociale. E un sistem care se aplică și în alte orașe. E o problemă care vine din anii '70, când a apărut această idee că piața este un organism care se autoreglează. E un discurs pe care îl aud și astăzi foarte mult, în care se spune "locuințele sunt foarte scumpe pentru că clujenii își permit" și e, de fapt, un fals; s-a dovedit că piața nu se auto-reglează și că e nevoie de politici publice de locuire ca să ții sub control prețurile pentru că altfel, orașul va deveni inaccesibil pentru o pătură mare a populației. Există și modele, orașe ca Viena, care are politici de locuire accesibilă, există și exemplul Berlinului, care are politici de reglementare a chiriilor. Este o mare problemă la nivelul marilor orașe. Orașele devin atractive și pentru investiții și pentru turiști și devin, mai apoi, tot mai puțin locuibile pentru locuitorii proprii. Clujul nu e singurul oraș în această situație.

Ce valori locale susține acest proiect?

E foarte bine că se păstrează o clădire industrială și un corp administrativ, numai că acestea nu sunt singurele clădiri valoroase. Pe Platforma Carbochim sunt multe alte hale care ar putea să fie adaptate și convertite pentru funcțiuni culturale, de restaurante, de birouri, locuințe; există multe exemple de conversii a unor clădiri industriale în locuințe. Discursiv, lucrurile sună bine, se spune că va fi un ansamblu mixt, numai că dacă ne uităm atent, ne dăm seama că procentul de locuire e foarte mic, de fapt, observăm o mare suprafață comercială de mall în care apare o hală păstrată, dar care nu cred că e suficient în raport cu valoarea ansamblului Carbochim.



Clădire parte din ansamblul Carbochim care, conform proiectului pentru construcția viitorului mall, va fi demolată.

Mai ales când dispui deja de clădiri, ar trebui, în primul rând, să îți pui întrebarea dacă e nevoie să mai construiești... Să demolezi ca să construiești din nou e, din punct de vedere al impactului asupra mediului ceva absolut catastrofal. Există mai nou foarte multe voci care cer, în primul rând, să se pună capăt demolărilor din orașe. Înainte de a demola pentru a construi, să ne întrebăm dacă nu putem readapta clădiri, converti, extinde. E un prim pas spre susținabilitate.

Pentru mine, un proiect la Carbochim, care nu e un proiect extractiv care vine, exploatează, scoate profitul și nu îl interesează ce se pierde și care sunt consecințele pentru oraș, înseamnă un proiect care păstrează undeva la 10, 12 clădiri existente alături de clădirile noi construite- un proiect în care noul și vechiul coexistă, în care istoria industrială a orașului nu e ștearsă. Carbochim este cea mai mare uzină din primul deceniu postbelic din Cluj, o uzină inaugurată imediat după al II-lea Război Mondial, deci cu o parte foarte importantă din istoria orașului.

O mare problemă în Cluj e că nu sunt suficiente spații pentru sănătate, săli de sport, bazine...

Da, așa e. Lipsesc mai ales dotările pentru sportul de masa. Primul pas ar fi ca orașul să susțină mobilitatea alternativă, să încurajezi mersul pe jos, mersul cu bicicleta. Iar aici culoarul Someșului poate avea un rol important. Există deja un proiect pentru o axă de mobilitate alternativă la râu. Numai că această strategie urbană sănătoasă se bate cap în cap cu alte proiecte, cu Master Planul Nord care propune o arteră majoră pe mal și cu proiectul Carbochim care aduce o parcare de 5000 de locuri la Someș. E puțin probabil ca oamenii să folosească transportul public, mersul cu bicicleta sau să meargă pe jos dacă de-a lungul malurilor va fi mai multă infrastructură rutieră pentru mașini.

Cum vezi că s-ar rezolva accesul la maluri, mersul pe piste pe malul râului, în cazul Carbochim?

Va fi foarte dificil de rezolvat și pentru că, din păcate, proiectele de infrastructură recent implementate, Podul Răsăritului și Podul Porțelanului, nu au fost gândite ca infrastructură multiplă pietonală și velo, care să asigure continuitatea traseului velo și pietonal în lungul Someșului, pe sub poduri. Traseul velo pietonal din Apahida în Gilău va fi folosit pentru navetă dacă va fi unul plăcut, care să traverseze spații verzi, separat de mașini, fără întreruperi foarte dese și intersecții cu căile auto. Doar așa va fi folosit și pentru relaxare, de către copii și de către persoane mai în vârstă.

Între Parcul Armătura și Parcul Feroviarilor nu există nici acum o legătură pietonală și velo separată de traficul auto și realizarea uneia va fi cu atât mai dificilă cu cât infrastructura auto va fi amplificată pentru a realiza mall-ul și parcare mall-ului.



Pasarela nou construită de pe strada Traian în Parcul Feroviarilor © Paula Boarță

Ați înaintat această petiție sau scrisoare deschisă către Primărie ca metodă de combatere a proiectului în forma actuală, prin care cereți ca prima oară să se aprobe PUZ-ul pentru Culoarul verde-albastru și apoi cel pentru dezvoltarea imobiliară lângă Someș. Care ar fi pasul următor în cazul în care nu se va face asta?

Mă întreb ce argument ar fi să nu fie așa. Prioritatea declarată a administrației locale e Someșul, s-a afirmat răspicat că spina de dezvoltare a orașului este culoarul verde-albastru al râului.

Ați punctat foarte clar toate elementele care nu sunt conforme cu planul celor de la *Practica*, dacă există atâtea cum de a fost totuși aprobate? Nu tot niște urbanisti și arhitecți trebuie să semneze toate avizele astea...?!

Din Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și de Urbanism a Primăriei, dar și din cea a Consiliului Județean, face parte și arhitectul care semnează acest PUZ. E o situație în care tocmai cei chemați să protejeze interesul public sunt sub contract cu investitori privați pentru a le maximiza profitul. E un conflict de interese evident. Apoi, oricum această comisie dă un aviz consultativ, în final decizia e una politică, se va lua în Consiliul Local. De aceea presiunea pe oamenii politici e cea care poate face diferența.

Ce s-ar putea face să nu se aprobe?

Se pot face foarte multe lucruri. Mie mi se pare în continuare foarte important să vorbim despre ce înseamnă patrimoniu industrial și de ce e atât de important pentru oraș și să vorbim despre Someș. Am trecut printr-o istorie în care, în ultimii 20 de ani, post revoluție, au dispărut complet Fabrica Porțelanul Iris și Fabrica de Tutun (Fabrica de tri-

cotaje Someșul), fără nicio urmă, s-au șters complet. În alte cazuri avem niște păstrări parțiale precum la fabrica Ursus. Avem o conversie interesantă la fabrica Libertatea. Dar există încă un areal foarte amplu de oraș care poate să fie complet demolat și să se construiască de la zero sau care poate fi construit pe baza resurselor existente. Putem să construim un oraș generic, care arată ca orice alt oraș, sau să construim un oraș în care istoria acestuia e prezentă și cadrul natural e valorificat. A doua opțiune ar însemna un oraș mai "bogat" până la urmă.

Cât de mulțumită ești de "redesignul" de până acum a malurilor Someșului?

Proiectul câștigător al concursului a făcut o promisiune foarte generoasă orașului, aceea de a renatura râul. Numai că dacă ar fi să analizez ce s-a implementat, aș zice că problema proiectului e că s-a intervenit radical acolo unde nu era nevoie de intervenții radicale și, în schimb, nu s-a intervenit suficient acolo unde era nevoie. Unde s-a intervenit radical este în Parcul Armătura, care era un ecosistem, o pădure de zăvoaie care avea un rol ecosistemic foarte important. În proiectul câștigător există această intenție de a face o coborâre mai lină la apă, de a face Someșul mai prezent în parc, dar acest lucru se putea întâmpla și intervenind mai gingaș. Legat de zona Grigorescu, acolo era nevoie de intervenții de refacere mai ample și era loc suficient pentru ele. Înțeleg constrângerile legate de cadrul instituțional și legal, dar cumva cred că trebuie să ne gândim la modalități în care, măcar pe viitor, să putem să avem proiecte de renaturare la râu. E esențial să analizăm de ce nu am putut să facem o renaturare așa cum intenționa proiectul câștigător *Rethinking Someș* și să ne gândim cum putem să o facem, poate în altă parte, dacă nu am reușit pe segmentele amenajate acum, sau cum să o poată face poate copiii noștri, peste 20 de ani. Pentru aceasta e nevoie să rezervăm loc pentru râu în oraș, astfel încât să fie posibilă implementarea unor proiecte viitoare cu accent pe biodiversitate.



Câteva clădiri din ansamblul Carbochim

De aceea e așa de important ce se întâmplă în aval de centru, pentru că proiectele imobiliare propuse restrâng posibilitățile de amenajări viitoare la râu sau posibilitatea de a realiza coridoare ecologice în conexiune cu axa râului. Proiectele recente de dezvoltare la Someș, precum Oxigen și Maurer din zona Pieței Abator, și propunerea pentru Carbochim exploatează poziționarea lângă Someș, dar produc efecte negative pentru râu. Sunt proiecte extractive. Presiunea imobiliară este ca în acest fel să continue restructurarea în aval, iar riscul este ca Someșul să devină un culoar pentru profit, nu un culoar ecologic. Acest fapt mi se pare mult mai grav și cu un impact mai mare pe termen lung decât amenajarea actuală a malurilor care poate fi îmbunătățită în timp.

Și aș mai zice ceva legat de amenajările la Someș. Mi se pare că intervențiile temporare făcute de-a lungul timpului la Someș puteau servi ca testări din care să se tragă concluzii, ca moduri de a înțelege felul în care folosesc oamenii malurile. Pe de altă parte, mi se pare că, tocmai faptul că există așa de mult interes pentru Someș și că discutăm așa de mult despre amenajările la Someș arată că oamenii sunt foarte atașați de râu. Și simt că parte din asta au contactat și proiectele independente, și nu vorbesc numai de Someș Delivery, ci și de alte proiecte și evenimente legate de râu. Asta cred și despre campania pentru Carbochim, e de fapt, despre cum dezvoltăm orașul și cum aducem pe agendă în spațiul public teme legate de dezvoltare sustenabilă, de dreptul la oraș, de locuire accesibilă, de patrimoniu industrial, de culoarul verde albastru al Someșului, toate aceste elemente necesare pentru dezvoltarea unui oraș incluziv. Nu e o discuție izolată, despre Carbochim, e una mult mai largă despre viitorul orașului Cluj.

Care sunt satisfacțiile personale în urmă celor patru ediții din acest an?

Workshop-ul cu studenții este foarte satisfăcător pentru mine. Mi se pare un mediu de învățare foarte bun, cadrul ăsta în care studenții construiesc cu mâna lor și proiectează ceva ce urmează să construiască, mi se pare că e un câștig foarte mare și pentru oraș și pentru ei. Existența universităților în oraș e o resursă insuficient folosită. Asta a fost tot timpul o întrebare importantă, cum faci să folosești sursa asta de cunoaștere, entuziasmul acesta al studenților pentru oraș.

Apoi, Lacul Florești sau Delta Florești a fost pentru mine o mare descoperire. Anul acesta am ajuns prima dată acolo și mi se pare că are un potențial fantastic, care ar putea fi ușor anulat de proiecte de infrastructură. E un risc pe care îl văd dar, pe de altă parte, mi se pare că pentru o localitate ca Florești e fantastic să ai așa un loc. E o situație în care potențialul e încă acolo, poate să devină un bun exemplu de dezvoltare durabilă, cum să satisfaci nevoile prezentului fără să afectezi posibilitățile generațiilor viitoare de a-și acoperi nevoile lor.

Ca formă de acțiune, aveți vreun plan de discuție, de combateri, legat de Carbochim?

Va depinde de coagularea mediului civic. Sunt foarte multe asemănări cu cazul proiectului Roșia Montană. Cele două se aseamănă printr-o largă răspândire în presă a discursului investitorului prin articole plătite, prin promovarea prin influenceri care sunt duși, nu în Nouă Zeelandă de către RMGC, dar la o cină la un restaurant scump și prin cointeresarea unor oameni din sectorul independent. Din punct de vedere al PR-ului sunt foarte asemănătoare. Funcționează o rostogolire a unui mesaj în care vocile critice par cumva izolate, dar, vorbind cu oameni, realizezi că există mulți care înțeleg care e impactul unui astfel de proiect.

Pentru mine a fost pentru prima oară să văd oameni uniți în jurul mesei, care luptă împreună pentru dreptul la oraș, chiar dacă pentru fiecare înseamnă într-o măsură mai mare sau mai mică altceva; de ex., tu ești sensibilă la subiectul Someș, Eniko Vincze la locuire socială... converg mai multe categorii pentru un scop universal?

Comparația cu Roșia Montană e foarte bună, pentru că exact ca în cazul proiectului Roșia Montană există o multitudine de teme care se suprapun și care aduc împreună oameni cu preocupări diferite, oameni preocupați de mediu, de patrimoniu construit sau de teme sociale. Exact ca în cazul Roșia Montană.



Carbochim interior cu șine de tren

Există aspecte pozitive la acest proiect legat de Carbochim?

Cred că dacă acest proiect ar face ceea ce spune că face ar fi foarte bine. Când citești că e un proiect de regenerare urbană, zici da, foarte bine. E nevoie ca o fostă platformă industrială să fie regenerată și reciclată. Apoi citești că e un proiect de reconversie industrială și îți spui că e foarte bun planul. Doar că nu e reconversie industrială, e demolare, de fapt. Și nu e un proiect verde, pentru că afectează ecosistemul la Someș și culoarul de mobilitate alternativă de-a lungul râului.

Poți da un exemplu de reconversie industrială în România?

Proiectul City Zen e un proiect în București, pe fosta fabrica Griro. Masterplanul e făcut în colaborare cu biroul bucureștean ADNBA și renumita urbanistă italiancă Paola Viganò. Acela e un proiect care are densitate, integrează patrimoniul industrial, propune și locuințe într-un procent rezonabil și produce un țesut urban, nu o unică clădire.

Mai multe detalii despre proiectul CityZen, puteți urmări aici: <https://www.igloo.ro/cityzen-masterplan-pe-calea-gri-vitei>. Se poate urmări și studiul făcut de Planwerk în 2018 pentru Carbochim, care păstra vegetația din interiorul incintei, plus vreo 12-15 structuri existente și lăsa loc pentru coridoare verzi de legătură cu Someșul: <https://planwerk-cluj.org/portfolio/carbochim>.

Ca referințe internaționale privind valorificarea patrimoniului industrial, putem aminti:

Emscher Park (Germania),
Landschaftspark Duisburg Nord (Germania),
Hangar Bicocca, Milano (Italia), Wagenhallen, Stuttgart (Germania), Halle Pajol, Paris (Franța), Halle 550, Zurich (Elveția), Millenáris Park, Budapesta (Ungaria), Vulkan Halle, Köln (Germania)

De asemenea, spațiul industrial a fost reconvertit în spațiu pentru locuințe, precum:
 Shoreham Street, Sheffield, Marea Britanie - <https://www.archdaily.com/214007/shoreham-street-project-orange>,
 METASTadt, Viena, Austria - <https://www.metastadt.at/?lang=en>,
 Alte Werft, Bremen, Germania - <https://altewerft.de/>,
 Locuințe Fabra y Coats, Barcelona, Spania - <https://arhitectuul.com/architecture/fabra-i-coats-art-factory>,
 Colosseum Theatre, Essen, Germania, Straat Museum, Amsterdam, Olanda, Fredenhagen, Frankfurt, Germania,
 Jardin des Fonderies, Nantes, Franța, Antigua Fabrica de Azugar de Mas de Roda, Barcelona, Spania, Kraftwerk,
 Berlin, Germania, La Ciminiere, Catania, Italia, Kulturbrauerei, Berlin, Germania, Magasin, Grenoble, Franța, Zeche
 Zollverein, Ruhrgebiet, Germania etc.

Studii și propuneri pentru restructurarea platformei Carbochim realizate de câțiva dintre studenții de la Facultatea de Arhitectură și Urbanism (FAU) Cluj:

Verona MUSTEAȚĂ, Centru de artă contemporană. Restructurarea Platformei Carbochim. Proiect de diplomă, FAU, Cluj, 2018;

Alina POP (TEMIAN), Institut de cercetare pentru robotică, Platforma industrială Carbochim. Proiect de diplomă, FAU, Cluj, 2019;

Miruna BOJUC Teodorescu, Anna Buch-Szabo, Andreea Ghiță, Iulia Rebreanu, FAU, Cluj, anul III, 2023. Cartarea turnurilor industriale din orașul Cluj. Propunere pentru integrarea lor într-o rețea de obiective de patrimoniu industrial ale orașului;

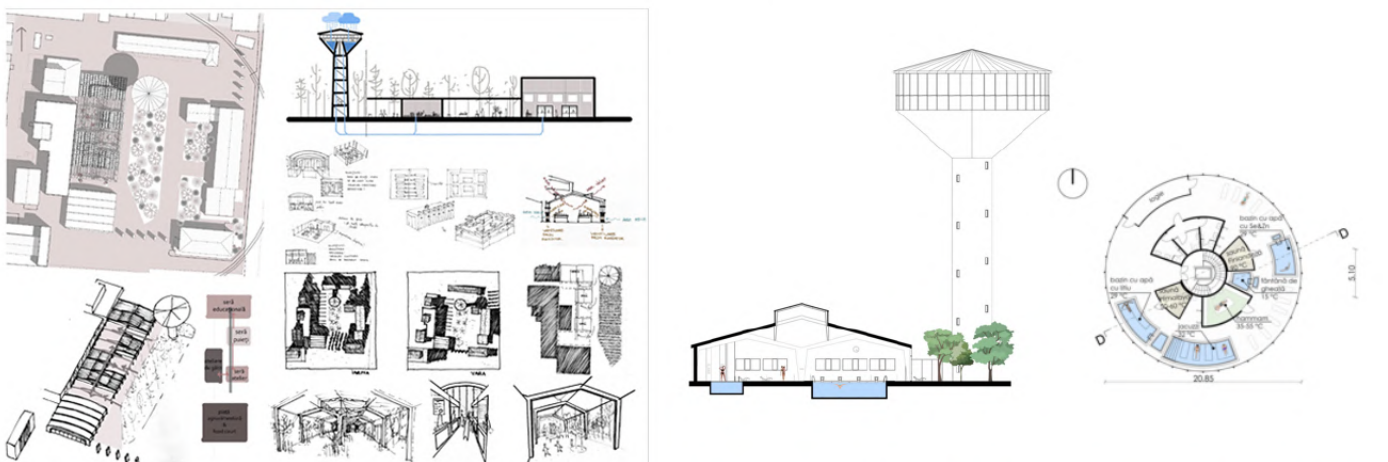
Iulia REBREANU, Activator urban Carbochim, FAU, Cluj, anul III, 2023. Propunere pentru o piață agroalimentară și o grădină productivă care integrează structura unei hale. Se păstrează Hala cu pânze subțiri din beton, Castelul de Apă și se reciclează structura halei dintre cele două;

Miruna BOJUC Teodorescu, Activator urban Carbochim, FAU, Cluj, anul III, 2023. Propunere pentru un HUB pentru industrii creative, cu spații de testare și producție din materiale reciclabile. Propunerea etajează una dintre halele existente și păstrează Castelul de apă și Hala cu pânze subțiri de beton;

Anna BUSCH-SZABÓ, Activator urban Carbochim, FAU, Cluj, anul III, 2023. Propunere pentru un centru pentru arte performative cu o sală multifuncțională în Hala cu pânze subțiri din beton;

Eszter BORBELY, FAU, Cluj, anul III, 2023. Propunere pentru un Spa integrat în halele existente din Carbochim.

Mi se pare trist că în orașul care a dat Fabrica de Pensule și a fost printre primele orașe din România care a deschis oarecum discuția despre cum poate fi revalorificat patrimoniul industrial, exact aici se întâmplă tipul acesta de demolări. În schimb, în timp ce Fabrica de Pensule s-a închis, la Timișoara s-a deschis Faber care e un spațiu independent, într-o fostă zonă industrială, care reabilitează o fostă clădire industrială, care nici măcar nu e o clădire spectaculoasă, dar e convertită și asta în sine e foarte sustenabil. Proiectul propune evenimente, expoziții cu substanță, relevante pentru oraș. La Cluj, în schimb, pare cumva că cultura independentă a fost sufocată. Și, odată cu ea, și vocile independente parcă s-au diminuat.



Vreau să conectăm dimensiunea spirituală ecologică de propunerile de politici publice pentru ca soluțiile la Someș să nu mai fie date strict într-o cheie tehnocrată și inginerească.

Adi Dohotaru, președintele Asociației Societate Organizată Sustenabil SOS



Prezintă pe scurt *Someșul nostru* și campania desfășurată anul acesta în tandem cu *Someș Delivery*, de-a lungul celor 4 ediții desfășurate în Cluj, Florești, Gilău, Apahida.

Someșul nostru este o campanie de advocacy prin care cerem protejarea cursului de apă și investiții minim invazive prin care râul și afluenții devin axe de biodiversitate, dar și de mobilitate, alternative la traficul auto poluant. Cu *Someș Delivery*, colaborăm demult, încă din 2015, când s-a născut pagina noastră și am salvat o mie de copaci la Someș, când prin proteste s-a anulat planul unei benzi auto în plus la râu.

Ulterior, am colaborat cu alte propuneri în cadrul micro festivalului *Someș Delivery*, de pildă, de a se face curățenie unde semnalăm probleme. În urma unei astfel de intervenții la *Someș Delivery*, s-au curățat peste o mie de tone de deșeuri în zona aeroportului.

La altă ediție, am amenajat temporar o zonă la Canalul Morii, lângă Parcul Rozelor și unde ulterior autoritățile, prezente la *Someș Delivery*, au acceptat să investească pentru ca zona să fie preservată, să aibă legături pietonale mai bune, să aibă oamenii acces la apă, să păstrăm o parte din grădinile „ilegale” pe spațiu public și să devină comunitare. Mai mult, alături de rezidenți, noi din Asociația Societate Organizată Sustenabil SOS și Clujul Sustenabil, alt partener *Someș Delivery*, gestionăm o grădină comunitară lângă râu și canal și așteptăm ca autoritățile să generalizeze posibilitatea de a crea grădini comunitare în toată zona metropolitană, mai ales la râu, unde e mai mănos terenul.

După mai multe colaborări, și am exemplificat trei dintre ele, a fost firesc să colaborăm prin programul *Cu Apele Curate* în ultimii ani (<https://cuapelecurate.ro/>).

În 2023, am continuat edițiile la nivel metropolitan. Mă bucur că am ajuns prima oară în Gilău, că în Florești au descoperit mai mulți clujeni cu caiacele „Delta Florești”, pe care o propunem ca arie naturală protejată periurbană. Iar în Gilău, am venit la Căminul Cultural unde am discutat cu proiectanții și autoritățile cum ar trebui să arate culoarul verde-albastru la Someș dintr-o perspectivă, sper, diferită față de ce s-a făcut la Cluj, adică *Soluții Bazate pe Natură*, așa cum a accentuat echipa de proiect la nivel metropolitan.



Florești, © Radu Gaciu

Cum a evoluat relația ta cu Someșul până în prezent?

Vârsta e un factor cheie și mi-am schimbat perspectiva de-a lungul timpului, de la una axată pe politici publice la alta în care e un echilibru între propuneri de amenajare și observație în adâncime.

Dacă la început Someșul avea pentru mine o importanță urbanistică și în termeni de mobilitate, acum are din ce în ce mai mult o semnificație spirituală, fără a diminua importanța politicilor publice propuse.

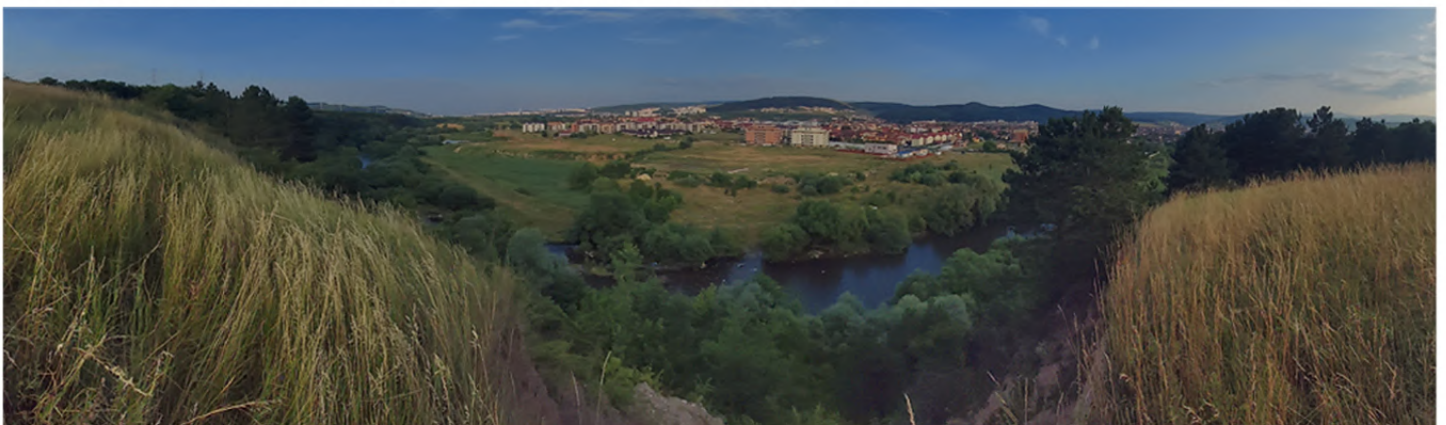
În termeni de urbanism participativ, îmi doresc ca nevoile și dorințele mai multor oameni să contribuie la cum va fi amenajat Someșul pe viitor ca să ne petrecem mai mult timp pe maluri în ceea ce poate deveni cel mai mare spațiu public verde-albastru din țară în zona metropolitană.

În termeni de mobilitate, trebuie reforme majore pentru că Clujul e din ce în ce mai poluat și poți ajunge în două ore din Cluj în Gilău la trafic de vârf. De aceea, trebuie să îi încurajăm pe oameni cu infrastructură pe măsură, să se deplaseze mai rapid, mai sănătos, mai liniștiți, pe malul râului.

Totuși, în sens spiritual, Someșul a contribuit la recentrarea mea. E valabil și pentru alți oameni care stau în preajma apei, fie râu, lac, mare. Observ râul și apa duce grijile mele. Văd râul și râul vede prin mine. Sunt râu, chiar și din simplul motiv că peste 50% din organismul meu e apă de pe valea Someșului.

Râul se structurează prin mine ca Axis Mundi și curg cu el, perspectivă orizontală care se mulează pe sensibilități religioase clasice, dar și pe cele agnostice sau atee. Totuși, spre deosebire de reprezentările clasice religioase, Axis Mundi riveran nu este vertical, este orizontal. Nu e solid, e lichid, nu te îndreaptă spre ceruri, ci e legătură între cer și pământ, oglindă între lumi. Râul ca Axis Mundi orizontal nu conține revelație, cât mirare, curiozitate, meditație. După ce am devenit conștient de dimensiunea religioasă a râului, în sensul original al religiei, cel latin, de *religare*, o legătură atât de lichidă pe care nu poți să o prinzi, dar o forță care te cuprinde și te duce cu pluta, haha, la vale, am căutat cu gândul izvoarele. Izvoarele fizice ale Someșului sunt în relieful carstic al Apusenilor, în întunericul peșterilor, un Sfânt Graal de negăsit, poate doar din Vârsta de Aur direct în Vârsta de Plastic ca PET, mai departe de izvoare. Când meditez la apă încerc să refac traseul invers, dinspre viață spre întuneric, dinspre peisaje puternic antropizate în zone de beznă unde se spărie gândul. Merg în amonte, la izvoare, în întuneric de unde venim și urmele noastre sunt vagi, ca acele urme de tălpi, printre cele mai vechi din lume, descoperite în Apuseni, de acum 36.500 de ani, până când semnele umane dispar, sunt înghițite de modestie și geologie. Pe filieră spirituală, riveranistă, dacă vrei, afirm și dreptul nostru la îmbăiere în ape curate, nepoluante, ca în vechile ritualuri, pentru că apa trebuie să fie la fel de curată ca cea de la izvoare, dacă avem grijă să nu poluăm râul.

Vreau să conectăm mai clar dimensiunea spirituală ecologică de propunerile de politici publice pentru ca „soluțiile” la Someș să nu mai fie date strict într-o cheie tehnocrată și inginerească.



Râul Someș în zona Florești

Care sunt principalele revendicări și ce ați obținut până în prezent?

Am făcut advocacy pentru mai multe investiții pentru a valorifica și renatura râul. În momentul de față, sunt trei proiecte mari, unul în curs de finalizare care putea fi, din punctul nostru de vedere, mai verde, față de cât de gri a ieșit, chiar dacă are destule aspecte pozitive, iar aici aș aminti noile alei, pistele mai lungi ori gradenele la apă. Alt proiect este în lucru, e și mai mare, culoarul de mobilitate la nivel metropolitan, cu *Soluții Bazate pe Natură - Nature Based Solutions*, cum apare în literatura de profil, de amenajare. Al treilea proiect de mobilitate, la nivel județean, e gândit ca să ne conecteze cu lacurile din Munții Apuseni, dar și, posibil cu Dej, de-a lungul râului, este, de asemenea, în faza de proiectare. Noi trebuie să monitorizăm aceste proiecte, dar și altele care o să apară, pentru ca proiectarea și execuția să se realizeze la standarde ridicate, nu fușerite.

Cum creștem valoarea spațiilor verzi în cadrul schimbărilor climatice?

Avem nevoie de o nouă economie politică care părăsește soluțiile clasice de piață. E nevoie și de ecologie politică, disciplină academică în Vest de decenii bune, puțin prezentă la noi, ca să dezvoltăm instrumente mai bune, de pildă, inclusiv pentru studiile de impact de mediu, care se fac la cererea pieței, nu a comunităților locale.

Am fost dezamăgit de metodologia Primăriei, cu sprijinul Băncii Mondiale, care a lucrat la o strategie pentru neutralitate climatică și în care spațiile verzi-albastre și *Soluțiile Bazate pe Natură* (SBN) scad emisiile de gaze cu efect de seră doar cu 1%, în ciuda unor investiții preconizate de 300 de milioane de euro în următorii ani, ceea ce e aberant. Am semnalat problemele metodologice, mai ales că literatura de profil arată că aportul spațiilor verzi și al SBN este semnificativ mai mare la scăderea emisiilor de gaze de seră, dar nu mi s-a răspuns la chestiunile semnalate, chiar dacă fac parte din grupul de lucru privind neutralitatea climatică din partea societății civile.

Ce mi-aș dori în zona metropolitană e ca nu doar Someșul, ci toate cursurile de apă să fie amenajate minim invaziv, ca să păstrăm pădurile-galerie de la râuri și să devină noi coridoare de mobilitate, nu doar de loisir. Infrastructura ciclistă și pietonală crescută peste tot în oraș, sub aliniament de arbori noi sau vechi, trebuie să fie prioritară, ca oamenii să își lase mașinile acasă. Noile ansambluri imobiliare, pentru a preveni haosul urbanistic, trebuie să fie create diminuând rata de profit, cu mai multe funcțiuni publice, inclusiv spații verzi.

Cum a fost livrat Someșul până în prezent și ce vă doriți în viitor?

Până acum un secol, se vindea apă de băut din amonte de Cluj de către sacagii. Apa Someșului trebuie să fie atât de curată, încât fie să poți bea din ea, fie să te poți îmbăia. Țasta e țelul meu, de a replica succesele pe care le-am obținut la Tarnița printr-o petiție inițiată de asociația din care fac parte, prin care s-au interzis ambarcațiunile motorizate, iar acum asistăm la o explozie a sporturilor nautice ecologice, de a avea un acces public mai bun, doar să fie prin pontoane publice. O problemă e că transformările din secolul XX și de la începutul secolului XXI au condus la o viziune destul de inginerescă asupra Someșului, prin care râul e văzut strict drept canal energetic. Îmi doresc o viziune mai ecologică, de renaturare. Cred că e posibilă și, în sensul acesta, campania noastră e una dintre cele mai ambițioase din țară, mai ales că sunt mai multe proiecte publice la râu.



Tur cu bicicletele pe malul Someșului © Radu Gaciu



Vedere cu Someșul de sus © Radu Gaciu

Care sunt aspectele pozitive și cele negative ale proiectului legat de revitalizarea fostei platforme industriale Carbochim?

Aspectele pozitive ale investiției Iulius de aproape 1 miliard de euro din fosta platformă Carbochim e că încercăm să avem o dezbatere publică, extrem de inegală ca forță financiară, legată de zona industrială a Clujului, unde se preconizează investiții de câteva miliarde de euro, unele deja în derulare. Dezbaterea e inegală pentru că vocea celor care se împotrivesc mall-ului realizat prin raderea atâtor hectare de clădiri industriale nu se face auzită de propaganda Iulius, care a cumpărat aproape toată presa locală.

Alt aspect pozitiv e legat de faptul că există consens între toate părțile legat de faptul că trebuie revitalizată zona industrială, disensiunea fiind legată de cum se face acest lucru. Noi spunem că revitalizarea se poate face păstrând clădirile actuale, păstrând copacii la râu, păstrând actualul proiect de revitalizare a malurilor prin mobilitate ciclistă și pietonală, nu auto spre mall, care ar fragmenta culoarul verde-albastru, nu l-ar potența, cum pretinde investitorul.

Încă un aspect pozitiv e că mall-ul recunoaște importanța spațiului verde, atâta doar că ei preferă să investească pe domeniul public preponderent, unde ar putea investi primăria, nu pe domeniul lor privat, iar aici mă refer atât la mall-uri, cât și la zona unde acum e un depozit auto și care aparține Primăriei.

Merită apreciat parteneriatul Iulius cu Centrul Cultural Clujean (CCC) prin care una din clădiri are o funcțiune culturală. Problema e că, iar aici componenta inițial pozitivă se transformă în una negativă, CCC operează un greenwashing de proporții prin acest parteneriat, în care ei sunt folosiți mai tare decât cred ei că se folosesc de mall. Chiar dacă operatorii culturali independenți au nevoie de spații, trebuie discuții mai ample despre ce înseamnă funcțiuni publice în zona industrială care se dezvoltă: unde sunt locuințele sociale, de ce sunt atât de puține clădiri industriale reconverțite, de ce sunt mii de locuri de parcare într-o campanie unde anterior și CCC susținea culoarul velo și pietonal, de ce să avem alte mall-uri în zona pericentrală și nu magazine de proximitate.

Ce valori locale susține acest proiect? De ce se încurajează cultura mersului la mall și nu pe cea a petrecerii timpului liber în natură? De ce natura, biodiversitatea nu e profitabilă?

Valoarea proiectului este una comercială, pe termen scurt, nu pe termen lung, iar dacă era interesat Iulius de valori locale, reutiliza fostele platforme industriale, nu le demola, așa cum intenționează, pentru că poluarea la orice demolare e de proporții. La fel se poluează zona aducând zeci de mii de mașini zilnic, dar în studiile lor de trafic Iulius induce intenționat publicul în eroare și arată că, dimpotrivă, scad emisiile de gaze de seră.

Biodiversitatea nu trebuie să fie profitabilă, de aceea nu prea sunt de acord cu a-i calcula beneficiile și serviciile eco-sistemice ale naturii. Înțeleg rostul conceptului, dar trebuie să vedem limitele valorizării monetariste a naturii, chiar dacă sunt conștient, Paula, că întrebarea ta e retorică, puțin sarcastică în relație cu investițiile Iulius.

Îmi doresc și eu ca lumea să vină la mal, nu la mall, dar asta nu exclude necesitatea de a avea o reconversie comercială în zonă. Putem avea asta, nu e nicio problemă, întrebarea e cum. Iar actualul proiect, o plăcintă enormă de 13 hectare plantată peste zona industrială nu respectă cerințele de a avea un coridor verde-albastru la râu, în ciuda asigurărilor de PR ale mall-ului.



Emscher Park, Germania, exemplu de remodelare sustenabilă a unui spațiu industrial, sursa: online

Cum ar arăta la modul ideal acest spațiu și cum s-ar putea adapta proiectul existent pentru a fi unul de regenerare urbană sustenabil, rezilient?

În mod ideal, se păstrează clădirile, copacii, se diminuează considerabil locurile de parcare de la mii la sute, se dezvoltă transport public, piste de bicicletă sunt la Someș, nu departe de cursul de apă ca în propunerea Iulius realizată doar pentru că i-am presat.

În mod ideal, se negociază funcțiunile publice în toată zona industrială, apoi se fac investiții private. În mod ideal, așa cum am cerut public, dar nu ni s-a răspuns din primărie la scrisoarea deschisă, se așteaptă concluziile Planului Urbanistic Zonal la Someș în zona metropolitană, apoi se schimbă, în funcție de recomandări și concluzii, și PUZ Carbochim. Funcțiile publice, nu doar ecologice, sunt esențiale pentru că sustenabilitatea și reziliența fie sunt sociale, fie ne putem lipsi de ele, pentru că devin doar concepte tehnocrate care înverzesc capitalismul actual care, să recunoaștem, are un impact devastator la adresa climei, îndeajuns de tare încât noua eră geologică să fie denumită Antropocen, deși mai corect era Capitalocen.

Ce observații ai legate de implementarea proiectului de mobilitate de-a lungul Culoarului verde-albastru?

Deja Primăria îl anunță electoral ca cel mai mare proiect de amenajare din Europa Centrală și de Est. Ceea ce poate deveni, asta e și ambiția noastră, dar una e să formulezi astfel de premise din societatea civilă ca propunere, ca viziune, ca activism ecologic, alta e să livrezi administrativ, mai ales că ai multe proiecte concurente între ele, nu doar între public și privat, ci și între privați între ei, având în vedere competiția între două mall-uri în zona industrială sau între diverse proiecte publice ale primăriei care se contrazic între ele.

De pildă, nivelul de coordonare în Primărie și externi e atât de scăzut, că trei proiectanți diferiți nu sunt în stare să proiecteze alei care subtraversează un pod între două parcuri ca Feroviarilor și Armătura, aflate la 200 de metri distanță pe malul Someșului, care să conecteze zona într-un parc unitar. Iar Primăria acum, îmi pare rău să o spun, nu are capacitatea să livreze cel mai mare spațiu public verde-albastru din Europa Centrală și de Est.

Deci, Primăria trebuie să fie mai moderată în declarații, să se consulte cu cât mai mulți actori, cât mai multe specializări, ca planificarea să fie participativă, ca finanțările să fie multiple pentru componente din proiect, ca echipa multidimensională de proiect să fie cât mai profesionistă. Iar decalajul între declarații și fapte să se diminueze considerabil pentru a restabili încrederea în politici publice.

Natura și chiar și spațiul urban comun nu trebuie să fie profitabilă economic, ci trebuie să ofere bunăstare socială, emoțională și spirituală, și nu doar pentru om, dar și pentru celelalte specii cu care coexistăm și care sigur nu au profitul ca motivație intrinsecă.

Marius Mornea, Asociația Clujul Sustenabil



Scurtă prezentare despre Clujul Sustenabil și a campaniei desfășurate anul acesta în tandem cu Someș Delivery, de-a lungul celor 4 ediții desfășurate în Cluj, Florești, Gilău, Apahida.

Asociația noastră își asumă cu precădere roluri de catalizare și susținere ale altor inițiative, mai ales când e vorba de schimbări sistemice. Colaborarea cu celelalte asociații din campania *Culoar Verde-Albastru Someșul Mic*, dar mai ales cu Someș Delivery a fost de la început concentrată pe ideea de Consiliu al Apei, o încercare de a formaliza o structură de co-management participativ a cursului Someșului Mic cu focus pe aspectele social culturale.

Contribuția noastră a fost semnificativă în zona de dezbateri și discuții cu invitați din mediul administrativ, civic și privat, precum și în zona conceptuală și de cercetare în teren alături de cetățeni și mediul academic (ex. cartarea participativă a afectelor). Anul acesta, alături de studenți de la FSIM (Facultatea de Știința și Ingineria Mediului), USAMV (Universitatea de Științe Agricole și Medicină Veterinară) și UBB (Universitatea Babeș-Bolyai), am ales să alocăm timp și unei inițiative proprii de explorare a modurilor prin care putem monitoriza calitatea apei din diverse perspective: dreptul la îmbăiere, bioindicatorii și fitopurificarea, monitorizarea automată a plutitorilor cu camere video și AI (inteligenta artificială) la granița dintre UAT-uri (unitățile administrativ-teritoriale), influența orașului asupra agriculturii și invers.

Acestea au fost evenimentele la care am participat în cadrul Someș Delivery 2023, cu imagini aferente:



21-22 iulie - Electric Ride - tur ghidat pentru un grup de aproximativ 20 persoane de la Selgros la Bonțida, pe bicicletă și retur a doua zi, pe același traseu, 29 de ore în total.



29 iulie - Someș Delivery Florești - dezbateri și activitate dedicată Dreptului la Îmbăiere - body rafting în costum de neopren pe canalul și lacul de acumulare Florești, timp de 7 ore.



18-21 august - Smida Ride - tur ghidat pentru un grup 15 oameni, de la Cluj la Smida și înapoi + tură Smida - Izvoarele Someșului Cald cu vizită la Cetatea Rădesei, 30 de ore în total.



2 septembrie - Someș Delivery Gilău: suport logistic amenajare/demontare structuri + moderare discuție despre dreptul la îmbăiere, 12 ore în total.



5 octombrie - Explorare cu echipa de arhitectură a Culoarului Verde-Albastru în zona industrială a Someșului pentru evaluarea unei ture de documentare cu caiacele timp de 4 ore.



21 octombrie - Someș Delivery Sânnicoară - prezentare studii de caz pentru calitatea apei celor interesați, activitate de 2 ore.

Cum a evoluat abordarea ta legată de Someș de când ați început colaborarea cu Someș Delivery până în prezent?

Inițial eu am fost atras de capacitatea intervențiilor arhitecturale provizorii de a mobiliza cetățenii și a aduce intenționalitate în relația cu apa. Apoi am devenit pasionat de modul în care experiențe afective simple te fac curios de un element atât de prezent încât se pierde în fundal, de exemplu, când am organizat tururi ghidate la izvoarele Someșului, sub egida: *Hai să cunoaștem Someșul când e mic, ca să îl grijim când e mare!* Iar de aici am făcut ușor tranziția la ateliere de cartare afectivă sau design de soluții de monitorizare a calității apei, ca mod de a ieși din pasivitate și a propune acțiuni concrete. Pentru mine personal e important mixul de seriozitate și joacă, de legislație europeană privind dreptul la îmbăiere și selfie-uri cu flashmob-uri de picioare băgate în apă.



Care sunt principalele revendicări și ce ați obținut până în prezent?

La nivelul coaliției, principalul rezultat e acordul dintre UAT-urile din ZMC (Zona Metropolitană Cluj) și lansarea proiectării culoarului. Ne bucură și faptul că echipa de proiectare a culoarului ne implică frecvent în discuții și, prin noi, încearcă să ajungă la un public mai larg.

Ce ne poți spune despre atelierul de mediu pe care l-ați desfășurat?

Atelierul a pornit de la ideea că de multe ori responsabilitatea se disipă pe cursul unei ape, din aval în amonte și invers. Practic poluarea este un proces cumulativ și devine vizibilă uneori departe de punctul în care a fost generată. Așa că ne-am imaginat o soluție de monitorizare pe segmente, la granița între UAT-uri, care să permită autorităților să își asume responsabilitatea pe sectorul lor, atât prin evaluarea poluării din amonte pentru a cere socoteală, cât și în aval pentru a evita să devină generator de poluare pentru alții. Ne doream o abordare pragmatică, așa că am invitat studenți de la ecologie, biologie, arhitectură și peisagistică și, cu o hartă în față, am pornit să identificăm cele mai potrivite puncte de monitorizare și soluții tehnice existente și fezabile. Dar, ca de obicei, inteligența și creativitatea colectivă e mai bogată decât cea individuală, așa că, după câteva ore, ne-am trezit studiind legislație europeană despre dreptul la îmbăiere, imaginându-ne infrastructura de cercetare open access de tip aquacosc în Parcul Est sau vorbind despre fito-purificare și instalații interactive de educare a publicului larg. La final am reușit să sintetizăm patru cazuri diferite de intervenție și le-am prezentat în edițiile *Someș Delivery* ulterioare.

Ce funcțiuni are Someșul în cultura simbolică a orașului pentru tine?

El este un depozit de amintiri și emoții. Clujean fiind, e greu să nu ai amintiri de pe malul Someșului, fie că e vorba de o plimbare pe mal, fie că te-ai oprit pe un pod plin de lacăte, fie că ai alergat, stat sau povestit cu cineva privind apa. Locul meu preferat e în parcul din spatele Camerei de Comerț, unde mă pierd frecvent cu privirea în apa ce accelerează pe stăvilă și deversor și apoi se sparge în stropi și spumă. Cred că acolo am avut printre cele mai profunde discuții, dar și momente de reflecție solitară, ajutat de liniștea și intimitatea pe care o generează vuietul apei ce aco-

peră zgomotele orașului. În cartările afective pe care le-am făcut, cu sute de participanți, diversitatea de locuri preferate și motive e impresionantă. Există comunități (cum e cea din zona Bărc III), în care malul Someșului e grijit colectiv și e zona principală de joacă, socializare și întâlnire cu natura.

Cum creștem valoarea spațiilor verzi în cadrul schimbărilor climatice?

Există locuri în lume în care oamenii au renunțat să mai iasă la plimbare ziua din cauza căldurii, iar zonele urbane de tip agora, că vorbim de piețe sau parcuri, sunt folosite mai degrabă seara și noaptea. Cred că spațiile verzi bine grijite pot deveni locuri sigure de socializat și în timpul zilei. În contextul climatic european, cel mai des vorbim de valurile de căldură, așa că rolul spațiilor verzi de a oferi refugiu este evident, dar merită să discutăm și de fenomene meteo extreme, de spații de întâlnire cu biodiversitatea, de interspecism sau caracterul identitar și socio-cultural al spațiilor verzi.



Festival Zaiafet pe Lună, 26-28 iulie 2023

Cum a fost livrat Someșul până în prezent și ce vă doriți în viitor?

Cred că nu ne dăm seama la nivel intergenerațional, cât de diferit arată Someșul acum, față de trecut. Cursul urban (și chiar și cel periurban) este puternic antropizat, chiar putem spune că e în mare parte canalizat. Acest lucru îi reduce semnificativ funcțiunile, caracterul și identitatea. Putem privi în trecut, dacă facem o vizită în zona de protecție de la Muzeul Apei din Florești, deși accesul e restricționat, se poate explora și pe Google Earth sau la limita proprietății pe lângă gard, dacă aveți chef de aventură. Acolo Someșul e meandrat, are zone mlăștinoase, e plin de viață și surprinzător de sălbatic. Există și arhive foto în care vedem rolul agricol și cel recreativ al Someșului. În viitor mi-aș dori să creștem diversitatea peisajului, de la unul restrictiv și îndiguit, la o multitudine de utilizări și perspective. Chiar cred că e nevoie să privim dincolo de rolul lui în micromobilitatea urbană sau potențialul lui de spațiu verde și să ne imaginăm gradinarit urban, infrastructuri deschise de cercetare universitară, activități sportive nautice, locuri cu rol spiritual și în sănătatea mentală, dar și locuri inaccesibile umanului, pentru a face loc și a oferi pace naturii și biodiversității.

Care sunt aspectele pozitive și cele negative ale proiectului legat de revitalizarea fostei platforme industriale Carbochim?

Partea pozitivă este că există un dialog, e un subiect ce trezește interes și polemici și nu se va implementa neobservat și nediscutat. Deasemenea, e clar că nu e bine să avem zone industriale abandonate la Someș, care practic scot din circuitul urban unele dintre cele mai valoroase spații cu potențial ridicat de locuire de calitate bună. Așa că, o investiție este binevenită în zonă. Cred, însă, că anvergura proiectului necesită grijă mare pentru a echilibra interesul privat cu cel public. Există deschidere pentru realizarea unor spații cu rol de bun comun, de socializare, de cultură, dar riscul unui dezechilibru spre funcțiuni comerciale generatoare de trafic și cu valoare adăugată mică rămâne prezent.

Ce valori locale susține acest proiect? De ce se încurajează cultura mersului la mall și nu pe cea a petrecerii timpului liber în natură? De ce natura/biodiversitatea nu e profitabilă?

Eu umblu mult pe jos sau cu bicicleta și folosesc cu precădere spațiile urbane non-tranzacționale, în care pot să fiu eu însumi, în compania cui vreau, fără să existe presiunea comercială de consum a unui produs sau serviciu pentru asta. În mod ironic, există mulți oameni, mai ales când e vremea urâtă afară, care folosesc mallul în felul acesta, cu focus pe spațiul de întâlnire și promenadă, mai puțin decât pe consum. În cultura americană, vedem foarte mult mallul ca spațiu sigur de socializare. Dar, în spațiul european, parcul, piațeta, terasa, promenada sunt spații mult mai bune de socializare și intersecție. Acest lucru se vede și în modul în care se construiesc mallurile dar, totuși, ele nu se pot debarasa de funcțiunea lor comercială.

Sunt multe lucruri care nu sunt profitabile în spațiul urban, de cele mai multe ori ele pică în responsabilitatea administrației și le vedem ca pe niște cheltuieli necesare. E deficitar modul acesta de raportare, similar cum privim uneori sănătatea prin prisma serviciilor oferite de un spital. Un spital e plin de oameni bolnavi și de secții de îngrijire pe diverse afecțiuni și boli, cu rol de intervenție în cazuri acute sau cronice grave, dar sănătatea e în afara spitalului, chiar și îngrijirea e de cele mai multe ori comunitară sau casnică. Profitul are rolul lui în economie, dar bunăstarea unui individ, dar mai ales a unei comunități, nu poate fi redusă la PIB (produsul intern brut), ea vine din conexiune umană, din blândețe, din ritual și din *buen vivir*. Natura și chiar și spațiul urban comun nu trebuie să fie profitabilă economic, ci trebuie să ofere bunăstare socială, emoțională și spirituală, și nu doar pentru om, dar și pentru celelalte specii cu care coexistăm și care sigur nu au profitul ca motivație intrinsecă.

Cum ar arăta la modul ideal acest spațiu și cum s-ar putea adapta proiectul existent pentru a fi unul de regenerare urbană sustenabil, rezilient?

În mod ideal ar găsi echilibru între public și privat, între tranzacțional și non-tranzacțional, între conservarea vechiului și inovația noului, între generozitatea și smerenia arhitecturii, între localnici și vizitatori, între construit și natural. Eu cred că la mod ideal, ar trebui să ieșim din spectrul restrâns de discuție: blocuri, malluri, parcuri, uneori parcuri și străzi. Un oraș are nevoie și de investitori care propun o fabrică, o universitate, un centru de cercetare nanotech sau un incubator de startup-uri în biotech/explorare spațială, o creșă, un spital, un muzeu, un centru de artă contemporană, un centru de transfer tehnologic (că ne lăudăm că suntem oraș universitar), un aquapark etc. Pentru toate primăria se chinuie de ani de zile să găsească spații și nu reușește. Ce e trist și cumva paradoxal e că inclusiv echipa Iulius Mall a încercat (în limitele pe care le au și ei în interior) să împingă conceptul de mall mai departe.

În discuțiile cu ei se întrevide o investiție mai complexă, cu colaborări cu Centrul Cultural Clujean pentru spații de artă performativă, cu UTCN (Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca) pentru spații de intersecție a mediului academic cu societatea, cu funcțiuni comunitare, spații verzi de calitate, relație bună cu apa etc. Și, totuși, ratăm cu toții oportunitatea de a face ceva mai mult, când simplificăm totul și propunem/criticăm doar un mall. Poate în idealismul nostru nu vedem împăcat conceptul de mall cu cel de comunitate sustenabilă, dar sunt o grămadă de discuții în spațiu public global despre viitorul mall-urilor (un exemplu, <https://www.wsj.com/.../the-mall-of-the-future-will-have...>, *The Mall of the Future Will Have No Stores - WSJ*).

Cred că discuția mai potrivită ar fi fost despre funcțiunile amenajării, despre calitatea lor, dimensiunea lor, relația cu comunitatea locală, ce își doresc vecinii, clujenii, metropolitani și investitorii. Că, până la urmă, poate inteligența asta colectivă găsea ceva mai bun și mai profitabil de făcut cu 1 miliard de euro. Sigur nu facem profit dintr-un muzeu, și poate nici dintr-un centru de transfer tehnologic interdisciplinar ca spațiu academic neutru, colaborativ și participativ, plasat în centrul orașului și nu în spatele unui deal, care inspiră generația viitoare să facă pași mai curajoși, indiferent unde vor ei: în spațiu, în celule verzi, în artă sau politică etc. Dar, dacă le punem laolaltă, împreună cu spații de locuit, educaționale, de îngrijire și relaxare, cumpărături și meșterit, poate iese suficient de profitabil, pe mai multe axe încât să merite.

Ce observații ai legate de implementarea proiectului de mobilitate de-a lungul Culoarului verde-albastru?

Cred că e neapărat să facem distincția dintre mobilitate și loisir. E nevoie mare de spațiu verde de calitate, de plimbări și socializare, de tihnă și lentoare, de biodiversitate și natură, dar mobilitatea are nevoie și de flux, de viteză, de siguranță, de articulații coerente și integrare în fluxurile multimodale din oraș. Avem experți care să ne ajute și exemple din alte locuri, pentru a asigura o parte consistentă și semnificativă de trafic real, utilitar, pentru biciclete cu gabarit (cargo) și viteză (electrice) crescute, care chiar scad traficul de mașini, poluarea aerului și cresc calitatea și densitatea de transport.



Imaginile prezentate în acest articol fac parte din arhiva Asociației Clujul Sustenabil

Autoritățile refuză să asume cauzele noastre, dar asta nu este eșecul nostru, ci este un eșec al societății bazate pe exploatare, deposedare și rasism

Enikő Vincze, Căși Sociale ACUM!



O discuție cu Enikő Vincze, despre mișcarea locativă din Cluj

“...dezvoltatorii mari (precum Iulius Group)... abuzează de discursul înverzirii, dar și al culturii alternative, creând în jurul lor, prin manipulare și bani, o coaliție de creștere constituită nu doar din dezvoltatori și reprezentanți ai administrației publice locale, dar și din arhitecți și manageri culturali”

Te rog să ne prezinți pe scurt, cum a pornit Căși Sociale ACUM! ? Care au fost principalele revendicări ale voastre și ce ați obținut până în prezent din partea autorităților locale?

Inițiatorii Căși Sociale ACUM! din Cluj azi definesc acest demers colectiv ca o mișcare politico-activistă pentru dreptate locativă. Însă, inițiativa cu acest nume a pornit în 2016 sub forma unei campanii civico-activiste a Fundației Desire care și-a propus să **modifice criteriile discriminatorii și ilegale pe care municipiul Cluj-Napoca le folosea în procesul de atribuire de locuințe sociale**. Acest lucru s-a reușit în 2018, de pe urma câștigării unei acțiuni în instanță, o acțiune realizată împreună cu zeci de persoane de pe str. Cantonului.

Am scris despre istoria noastră, de exemplu în broșura *Un deceniu de luptă pentru dreptate locativă*, publicată în 2020. Aceasta reflectă într-un mod critic și realitățile orașului nostru din 2010 încoace, față de care mișcarea locativă locală a crescut, **îmbinând conștientizarea problemei crizei locuirii prin cercetare militantă cu acțiuni contestatate** față de actorii economici și politici responsabili în crearea problemelor locuirii în Cluj. **Este și asta o realizare a noastră, adică acest stil de civism politic din care oricine poate să învețe de acum încolo.**

Ce alte teme ați mai abordat în afară de criteriile de atribuire de locuințe sociale?

La rândul ei, vechea campanie Căși Sociale ACUM! despre care spuneam, a construit pe experiențele dobândite între 2011 și 2014 de către o echipă care **contesta evacuările forțate și rasismul instituțional la care au fost supuse persoanele rome din orașul Cluj**. Astfel, antecedentele acelei campanii se găsesc în acțiunile Grupului de Lucru al Organizațiilor Civice (gLoc), la rândul său bazat pe inițiativele anti-segregare ale Fundației Desire și Asociației Amare Phrale din 2010. Prin cele din urmă, aceste organizații încercau să oprească proiectul Primăriei Municipiului Cluj-Napoca de construcție de locuințe modulare dedicate romilor de pe str. Coastei în apropierea vechii rampe de deșeuri. Din păcate, revendicările de atunci nu au avut puterea să stopeze acele inițiative, evacuarea și relocarea forțată s-a întâmplat în



17 decembrie 2010. Dar din 2011 încoace **am continuat demersurile noastre printr-o mobilizare internațională, și asta în sine a fost un succes**. Am atras atenția European Roma Rights Centre, Amnesty International, United Nations Development Program, DG Regio și alții asupra a ceea ce se întâmplă în Cluj în Pata Rât. La un moment dat, mobilizarea aceasta a contribuit la crearea condițiilor necesare pentru lansarea proiectelor Pata Cluj implementate de ADI ZMC cu finanțare din fonduri norvegiene.

Partea activistă a vechiului grup, însă, nu s-a implicat în aceste proiecte începute din 2014. De atunci, noi am continuat să **responsabilizăm primăria pentru creșterea fondului de locuințe sociale publice și alocarea acestora pe baza unor criterii care să facă posibilă accesarea lor și de către romii din Pata Rât, dar și de către toate persoanele din oraș care sunt eligibile la astfel de locuințe.**

Ce acțiuni ați organizat cu acest scop ?

Printre altele, am comemorat anual evacuarea din 2010 prin acțiuni stradale. De-a lungul celor 13 ani care au trecut de atunci, dincolo de-a fi momente în care romii din Pata Rât și-au putut exprima public nemulțumirile, aceste acțiuni au devenit un cadru al protestelor pentru toate persoanele care nu se tem să se asocieze cu **solidaritatea antirasistă transetnică** atunci când își manifestă propriile probleme locative, **de la evacuări, prin chirii scumpe, până la urbanismul pentru profit care agravează criza locativă și perpetuează lipsa de locuințe sociale publice.**

Pornind de la acele evacuări concrete (și aici mă refer la toate evacuările, și cele care au rezultat în formarea așezării informale de pe str. Cantonului, și nu doar la evacuarea de pe str. Coastei și locuirea forțată în casele modulare pe dealul vecin cu rampele de deșeuri toxice, precum și alte cazuri mai mult sau mai puțin recente din Cluj), am ajuns să contribuim la conștientizarea problemei la nivelul întregii țări. De exemplu, în 2021, am contribuit la elaborarea propunerii depuse către Organizația Națiunilor Unite de a **monitoriza România din punctul de vedere al asigurării dreptului la locuire adecvată**, intitulată *Proposal to include "The Right to Adequate Housing" on the List of Issues for monitoring the implementation of the International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights in Romania.*

Ce concluzii generale ai trage cu privire la ce ați făcut și ce ați realizat?

Cu cât mai mult urmăream să punem presiune pe autorități să facă schimbări în politicile publice în domeniul locuirii, cu atât a devenit mai clar că trebuie să creștem activismul nostru dincolo de campanii civice. Adică să **devenim politici contribuind la un imaginar politic despre alte lumi posibile, și la susținerea încrederii într-o posibilă mișcare mai largă pentru ca ele să se realizeze la un moment dat.**

Cu cât mai mult am cunoscut cauzele sistemice ale lipsei de locuințe publice și transformarea spațiului urban construit nu doar în marfă, ci și în obiect de investiție financiară, cu atât mai mult am realizat că această stare de fapt nu se poate schimba prin revendicări așa-zis realiste negociate cu autoritățile administrației publice în limitele capitalismului.

Însă, încă mai facem campanii: de exemplu campaniile din 2022, **Tot ce trebuie să știi despre locuințe sociale, și EN-HOJUST – pentru o politică antirasistă justă de mediu și de locuire.** Încă mai avem acțiuni în instanță: una care contestă înființarea celor două rampe de deșeuri noi în Pata Rât în 2015 în proximitatea locuințelor construite acolo pentru romi de către primărie cu cinci ani înainte; și câteva cazuri individuale sub risc de evacuări și demolări. Aceste campanii și acțiuni sunt atât informative cât și mobilizatoare, susțin cauze pe care autoritățile refuză să și le asume, dar asta nu este eșecul nostru, ci este un eșec al societății bazate pe exploatare, deposedare și rasism. Pentru a ne întări rândurile și capacitățile de organizare politică, în 2017 am contribuit la crearea rețelei informale naționale Blocul Pentru Locuire, și am aderat la Coaliția Europeană de Acțiune pentru Dreptul la Locuință și la Oraș.



Ați organizat pe 17 decembrie 2023, alături de GAS (Grupul de Acțiune Socialistă), un protest de comemorare a evacuării din 2010, a peste 300 de persoane de etnie romă de pe strada Coastei din cartierul Mărăști și mutarea lor forțată în preajma rampelor de deșeuri din Pata Rât. Ce a însemnat această evacuare?

Protestul din 17 decembrie 2023 intitulat *Ne luăm orașul înapoi (de la corporații)* l-am organizat alături de Grupul de Acțiune Socialistă. Acesta este al treilea eveniment al nostru comun, după cel din noiembrie 2022, *Totul e prea scump. Utilități, alimente, locuințe*, și decembrie 2022, *Leșim în stradă până nu ne scot ei: împotriva evacuărilor și scumpirilor*. În ceea ce privește momentul comemorativ privind evacuarea din 2010, ca să fiu mai scurtă, aș face trimitere la broșura expoziției noastre din aprilie 2022, *Comunități romă din Pata Rât și activismul antirasist pentru dreptate locativă*. Ea prezintă istoriile evacuării romilor din Cluj (inclusiv evacuarea de pe str. Coastei, dar nu numai) și a locuirii acestora în proximitatea rampelor de deșeuri toxice din Pata Rât (care nu doar îi marginalizează spațial, ci le pune viața biologică în pericol), dar și mobilizarea lor susținută în colaborare cu activiștii din oraș.

Cred că asta este un alt succes politic al mișcării locative din Cluj, faptul că în ultimii 13 ani **a construit solidarități politice antirasiste în jurul unor nedreptăți social-economice**. Acest lucru va persista până când toate părțile implicate și-l doresc. Probabil avem mulți dușmani și din acest motiv, care vor să rupă prietenii, colegialități, colaborări, tocmai ca să slăbească mișcarea. Dorința acestora este să îi ducă înapoi pe oameni în sferele lor personale, și să reducă efectele a ceea ce ne-am propus noi și am realizat noi în acest sens, adică politizarea experiențelor personale. Cred că o mișcare este de succes în măsura în care și cei care sunt sau ajung să fie în timp în situații mai bune, să rămână dedicați cauzei generale. Dar, chiar dacă unele persoane se retrag din mișcare din diverse motive, întotdeauna vor fi alții care vor veni, și asta, pentru că, din păcate, problemele persistă. Oricum ar fi, trei dintre revendicările protestului din 17 decembrie 2023 s-au referit la persoanele împinse în sărăcie extremă, deposedate de resurse necesare pentru o locuire decentă, și anume: Pata Rât să nu mai existe ca zonă rezidențială în mediu toxic până în 2030; Să se asigure dreptul universal la apă și reglementarea prețului la energie; Să se prevină evacuările forțate și de urgență să se asigure locuințe persoanelor fără adăpost.



Ce ați mai comemorat?

Dincolo de comemorarea evacuării din 17 decembrie 2010, **am chemat clujenii la o comemorare și mobilizare politică generală, ca să ne luăm orașul înapoi, și să începem să ne pregătim pentru a pune această revendicare pe agenda electorală din 2024**. Clujenii au tot mai multe motive să se revolte împotriva modului în care orașul lor este administrat de către autoritățile locale și exploatat de sectorul privat în diverse domenii ale vieții, de la locul de muncă prin locuire la petrecerea timpului liber.

Ce consecințe a avut modelul de creștere și de guvernare din oraș din ultimele decenii?

Iată aici trei dintre cele mai importante lucruri. **Reducerea dramatică a fondului de locuințe sociale publice cu chirii accesibile**. Monopolizarea producției de locuințe de către dezvoltatori și investitori imobiliari care urmăresc profituri exorbitante. Rentierismul generalizat, ceea ce înseamnă că este în creștere numărul proprietarilor de locuințe care acumulează mai multe proprietăți pentru a le da în chirie neplafonate în contextul amplificării imaginii Clujului ca oraș unde merită să investești în imobiliare.

Aceste trei caracteristici împreună fac ca să nu mai poți avea acces la locuință doar prin piața nereglementată, și mai mult, să se naturalizeze ideea că nici nu se pot construi sau închiria locuințe fără a face profit, sau că locuința conține doar prin valoarea sa de pe piață. Nu poate să fie pur și simplu un bun social.

Cum a fost livrat orașul în ultimii 13 ani?

Apropo de această întrebare, m-aș referi aici mai departe la alte dimensiuni ale vieții în Cluj, în jurul cărora am for-

mulat revendicările protestului *Ne luăm orașul înapoi* (de la corporații).

Cum este livrat, de exemplu orașul universitar Cluj? Printr-o **lipsă acută de cămine studentești publice**. Asta în condițiile în care orașul atractiv ca centru universitar practic exploatează nevoia de locuire a studenților, aruncându-i în plasele rechinilor imobiliari.

Cum este livrat orașul prin procedurile sale urbanistice? Printr-un **sistem de urbanism privatizat**, adică un urbanism care și-a pierdut funcția publică sau rolul de a susține interesele publice cu privire la crearea și utilizarea mediului urban construit transformându-l în sursă de acumulare de capital. Ca parte din acest fenomen, observăm cum Primăria și Consiliul Local funcționează ca o mașinărie de voturi pentru Planurile Urbanistice Zonale ale privaților care modifică Planul Urbanistic General în favoarea creșterii profitului din construcția de locuințe sau centre comerciale sau clădiri de birouri.

Protestul nostru din 17 decembrie 2023 a mai adus în discuție și alte două mari teme de interes general, aproape de livrarea orașului. Una este **dispariția spațiilor culturale și sociale non-profit**, datorată scumpirii chiriilor, ceea ce face ca orice activitate din aceste domenii să fie obligată să se desfășoare conform logicii comercializării și eficientizării financiare. Iar cealaltă este **preluarea spațiilor publice pentru așa-zice evenimente publice sau chiar evenimente private de către firme ce urmăresc asigurarea profitului propriu**, ceea ce face ca frecventarea acestora să devină un lux pe care și-l permit doar oamenii locali bogați sau turiștii, fără ca ele măcar să aducă beneficii consistente bugetului public local sau comunității locale.

Revenind la întrebarea privind modul de livrare a orașului, trebuie să ne referim și la **proiectele de regenerare urbană**. Ele se concep și implementează printr-un model care promite să redea orașului zone care au suferit de dezinvestire în ultimele decenii (de exemplu vechile platforme industriale), dar face acest lucru **conform calculelor de profit ale investitorilor, și prin investițiile publice în parcuri sau piste de biciclete care contribuie la creșterea valorii de schimb a terenurilor și clădirilor din acele zone**.



Cum ar trebui să fie o regenerare urbană sustenabilă? Dar o planificare smart?

Noi susținem că regenerarea urbană ar putea să slujească într-adevăr interesele publice dacă s-ar realiza în paralel cu reglementarea urbanistică și financiară a rezultatelor sale.

În schimb, vedem cum adepții privatizării urbanismului susțin că reglementările urbanistice ar trebui să se flexibilizeze și mai mult, pentru că, astfel, dezvoltatorii vor construi mai mult, și dacă vor construi mai mult, oferta va crește, ceea ce la rândul său va rezulta în reducerea prețurilor la locuințe. Noi spunem că acest argument este fals: mai multă construcție privată pentru profit nu va duce la reducerea prețurilor pentru că include mecanismele transformării locuințelor în obiect de investiție financiară.

Noi susținem că, din contra, **întărirea planificării urbane reglementate, condiționarea construcțiilor private și realizarea unui număr semnificativ de locuințe publice** are potențialul de a reda valoarea socială a locuințelor și de a produce locuințe pentru a răspunde nevoii de a locui în ele, și nu de a le exploata pentru profit.

Planificarea smart, ca să folosim un termen ce pare să fie promovat azi în urbanism, ar însemna din punctul nostru de vedere punerea planificării urbane în slujba intereselor publice, inclusiv în domeniul locuirii. Și **extragerea a tot mai multe locuințe de sub influența logicii pieței imobiliare**.

Alex Boguș a amintit în discursul său de la protestul din 17 decembrie despre obligația sau datoria Primăriei de-a se întoarce cu fața spre locuirea socială, publică, comparativ cu întoarcerea cu fața spre râu, pe care o solicită activiștii de mediu. Cum ar putea cele două mișcări să convergă, să se suprapună, ce revendicări comune ar putea formula, ce i-ar scoate în stradă împreună?

Eu cred că a fost o idee bună, acolo la protest, să se expliciteze această provocare. Pentru că ea există. Și asta nu pentru că, prin definiție, mișcarea locativă și mișcarea de mediu, sau toți oamenii care fac parte dintr-una sau alta ar urmări să intre în competiție între ei. Cred că starea de competiție cu privire la prioritatea întoarcerii orașului cu

fața spre râul Someș versus întoarcerea cu fața către locuirea accesibilă publică este produsă de decidenții politici. Ei aleg să nu investească bani publici în locuințe publice și nici să nu vorbească despre această alegere a lor, prin a distra atenția de la această lipsă și a orienta interesul de exemplu către problema mediului natural.

Cea din urmă temă, însă, trebuie să recunoaștem, este prioritate pentru o clasă de mijloc mai înstărită care (se prefacă că) nu are probleme cu accesibilitatea locuirii în Cluj. Ea este categoria socială față de care primăria poate să declare acest subiect drept prioritatea numărul unu, și să scape de responsabilitățile sale privind fondul locativ public sau de asumarea explicită a rolului pe care îl joacă în creșterea exorbitantă a prețurilor pe piața de locuințe.

Astfel, cumva, primăria ne face să simțim că ar trebui să alegem între cele două priorități. Ceea ce este un mod fals de a pune problema, desigur, dar, încă o dată, decidenții politici o pun așa, ca să acopere neajunsurile lor în alte domenii.

Voi ați încercat să vă apropiați de mișcarea de mediu?

În ultimii patru ani, sau cel puțin de la pandemia Covid-19 înapoi, Căși Sociale ACUM! a făcut câteva demersuri pentru a apropia mișcarea pentru dreptate locativă de mișcarea de mediu. Pentru noi, locuirea în mediul toxic din Pata Rât care ucide oameni, a fost tema în jurul căreia am căutat să construim puncte comune între cele două mișcări. Nu este loc aici ca să detalez încercările noastre, așa aminti aici doar de evenimentul discuție online din octombrie 2021 pe acest subiect - **Locuirea în mediu sănătos: rolul activismului civic**. Provocarea pe care am lansat-o și cu acea ocazie ecologiștilor a fost să ne gândim la **inegalitățile între oameni în funcție de apartenența lor de clasă și/sau etnică, care există inclusiv cu privire la accesul la un mediu sănătos, sau din contra, la constrângerea de a accepta locuirea în condiții toxice**. Este important, spunem noi, să vedem cum drepturi considerate universale (precum dreptul la mediu sănătos), chiar dacă acesta, din păcate, din cauza modului în care funcționează exploatarea naturii în capitalism, nu se poate asigura în fapt aproape nimănui, deci cum neîmplinirea unor astfel de drepturi este afectat și de rasism și o formă specifică a sa, **rasismul de mediu**, dar și de inegalități de clasă socială.

Ne spui câteva cuvinte despre discuția voastră publică privind proiectul legat de revitalizarea fostei platforme industriale Carbochim?

Am discutat mai în general despre revitalizarea platformelor industriale, sau refuncționalizarea lor în cadrul unui atelier public organizat de Căși Sociale ACUM!, cel din octombrie 2023, **Spații industriale, dezvoltare imobiliară și dreptul la locuire**. Eu sper că alianțele ce se pot construi în jurul acestei teme să aibă un potențial politic în contextul alegerilor din 2024.

Chestiunea aceasta este importantă aici și acum, pentru că (și) în Cluj vedem cum așa-zisa revitalizare a platformelor industriale a însemnat transformarea acestora mai ales după 2015 în noi situri de dezvoltare imobiliară. Ele oferă investitorilor noi oportunități pentru acumulare de capital și profit, în timp ce primăria nu a realizat noi locuințe sociale publice, iar prețurile pe piața de locuințe au ajuns să depășească media de peste 2000 euro pe metru pătrat.

Cazul curent, cel al platformei Carbochim ne arată cum dezvoltatorii mari (precum Iulius Group) care au în spate investitori instituționali (precum compania de investiții și de management imobiliar Atterbury Europe specializat pe regiunea Europei Centrale și de Est) ridică la un nou nivel, față de ce am văzut până acum, atât exploatarea spațiului urban, cât și a discursurilor justificatoare pentru a-și asigura siguranța investițiilor. Printre altele, ei abuzează de discursul înverzirii, dar și al culturii alternative, creând în jurul lor, prin manipulare și bani, o coaliție de creștere constituită nu doar din dezvoltatori și reprezentanți ai administrației publice locale, dar și din arhitecți și manageri culturali.

Este bine că în Cluj activiștii de mediu și de locuire împreună pot să conștientizeze acest fapt și să demonteze manipulările. Căci, până la urmă, **fie că este vorba despre mediul natural sau cel construit, investitorii asta fac, își urmăresc profitul**. Azi, se pare, centrele comerciale cel puțin la noi în țară, în orașele mari și mijlocii, sunt vehiculele cele mai preferate ale lor, investiții în care își parchează banii, în speranța unor randamente foarte mari de pe urma închirierilor ulterioare. Investitorii în mall-uri se bazează și pe dorința creată în rândurile multor categorii de persoane de a se vedea împliniți prin paradigmele de consum oferite de acestea, ca niște promisiuni ale bunăstării occidentale.

Imaginile a căror proveniență nu a fost specificată mai sus provin din arhiva Căși Sociale ACUM!



Transparența nu e dorită de autorități, căci în ape tulburi nu vezi care sunt peștii mari și cine pe cine mănâncă...

Radu Mititean, avocat și președinte al Clubului de Cicloturism "Napoca"



În interviul de mai jos puteți urmări fragmente din discuția cu Radu Mititean, director executiv al Clubului de Cicloturism "Napoca" (CCN), partener în organizarea edițiilor Someș Delivery din 2023. De la specificul acestei asociații, acțiunile de advocacy pe care le derulează, importanța implicării profesioniștilor în domeniu în conturarea politicilor publice și critica socială, oferirea unor alternative atractive de mobilitate pentru a contracara transportul cu mașina personală, la necesitatea reducerii în conștiința publică a unor spații publice, comunitare abandonate pentru a fi revendicate și revalorizate sunt câteva subiecte punctate. Interesul economic și presiunea de valorificare maximă pe termen scurt a unor terenuri în parteneriatul public/privat, limitarea contenciosului administrativ care îți permite să ataci doar pe temei de legalitate, nu și de oportunitate, necadastrarea apelor de către Apele Române, abordarea economico-utilitaristă a bunurilor publice, precum ape, păduri din partea instituțiilor responsabile sunt factori aduși în discuție care împiedică implementarea culoarului verde-albastru al Someșului la potențialul său maxim.



© Simona Or-Munteanu

Despre descoperirile lor din turele de *watchdog*, planuri de viitor și posibilități de mobilizare critică, exemple negative, dar și pozitive din alte țări privind infrastructura sustenabilă, existența unui sistem nefuncțional al deșeurilor, de la cel de compost, la deșeuri de construcție, cât și al unui sistem academic care nu se interconectează și nu militează împreună pentru aceleași cauze, puteți citi mai jos. *Rețeaua pentru Natura Urbană* este noua umbrelă sub care mai multe asociații alături de CCN vor media dialogul cu instituțiile publice locale și naționale privind natura din și din jurul orașelor. *Inel Verde Metropolitan* este un alt concept pe care vor să-l dezvolte cei din rețea.

Pentru început faceți, vă rog, o scurtă prezentare a Clubului de Cicloturism Napoca și ce își propune clubul cu turele de explorare pe bicicletă?

Clubul de Cicloturism "Napoca" are deja peste 30 de ani de funcționare și nu este dedicat doar bicicletei, ci, în realitate, este o asociație turistică, sportivă, civică și ecologistă, care se preocupă și de partea de mediu și de dezvoltare durabilă, promovarea bicicletei fiind, până la urmă, promovarea mobilității sustenabile cu tot ce implică ea, cu efect și asupra mediului, dar și cu efecte sociale, de sănătate ș.a. Atunci, în mod firesc, subiectul Someșului, ca un ax de mobilitate, de recreere, de turism, de sport în și în apropierea Clujului, l-am avut în atenție încă din anii '90 pentru că e o oportunitate evidentă într-un oraș și în niște împrejurimi în care, altfel, nu s-au prea rezervat spații să circuli pe bicicletă nici în scop utilitar și, cu atât mai puțin, în scop turistic, recreativ ș.a.m.d. și să o mai și poți face aproape de natură, nu doar printre betoane și motoare.

Dintotdeauna, din păcate, a fost o aventură în Cluj și în apropierea Clujului să circuli cu bicicleta, indiferent că era vorba de navetă, de deplasări zilnice la școală, la serviciu, cât și de mers în excursii. Și, dacă problemele cândva erau de altă natură, adică în anii '90 traficul auto nu era așa de intens, în schimb aveai o stupidă interdicție de a merge cu bicicleta pe drumuri europene. După 10 ani de luptă am eliminat acea interdicție și au apărut alte probleme tehnice, cum e acum traficul infernal de mașini, încât nu-ți vine să mergi pe șoseaua Cluj-Florești. E o aventură și mulți oameni se simt descurajați, dar, evident, și dacă ai avea o pistă pe marginea șoselei, tot nu e ceva atractiv: să mergi prin noxele mașinilor și prin vuietul coloanelor de camioane și de mașini.

Or, pe unde poți să fii departe de traficul auto în zona Clujului? Cel mai ușor, fie de-a lungul Someșului, fie pe dealurile învecinate, doar că acolo depinzi de mai mulți factori: o dată ai diferențe semnificative de nivel și apoi, fragmentarea care s-a întâmplat, pentru că pur și simplu, nu mai treci sau treci doar ca mari ocoluri, pentru că s-au făcut infrastructurile mari și nu s-au făcut niște traversări rezonabile. Astfel, axul Someșului se conturează în mod natural ca cea mai favorabilă arteră de circulație pe jos sau pe bicicletă, într-un mod nemotorizat, fie că e vorba de interiorul Clujului, fie că e vorba de zona metropolitană și de zona înconjurătoare. De aceea, noi cumva, încă din anii '90 circulam de-a lungul Someșului și încercam să convingem autoritățile că trebuie rezervate culoare de-a lungul Someșului, pentru că

era clar că ceea ce s-a întâmplat în Occident în anii '70-'80 se va întâmpla și la noi: creșterea numărului de mașini, însă axul Someșului încă nu era compromis, că erau puține puncte de gâtuire a unei dezvoltări viitoare, deci se putea pregăti o alternativă.

Doar că, din păcate, vedeam că anii trec, și aceste subiecte nu prea erau prinse, deși, în/pe PATIC-ul (PATIC și PATIO sunt sau erau planuri de amenajarea teritoriului la nivel de mai multe UAT-uri (Unități Administrativ-Teritoriale) vecine, deci un nivel între PUG (Plan Urbanistic General, n.r.) și PATJ, Planul de amenajare a teritoriului județean care se făcuse în anii '90) Gilău - Florești - Cluj, se preluase ideea, dar el n-a mai fost preluat în PUG-uri, a rămas doar pe hârtie și 20 de ani nici nu s-a mai făcut un PATIC, nici nu s-a mai actualizat PATJ-ul.

Și atunci am ajuns la concluzia că trebuie un efort foarte mare de advocacy și trebuie să ne aliem cu alte organizații care au preocupări similare. Și așa, după o perioadă în care colaborasem cu alte organizații de mediu din Cluj în anii '90, cu Clubul Ecologic Transilvania, cu Ecomedia, Floare de Colț și alții care erau activi ca ONG de mediu pe vremea aceea, am început în ultimul deceniu să cooperăm cu noua generație de ONG-uri active- cu Clujul Sustenabil, asociația MiniMASS, Societate Organizată Sustenabil, pentru că e un subiect complex și dificil și atunci trebuie unite forțele, așa slabe, puține cum sunt, în societatea civilă, ca să reușim să schimbăm ceva, apropo de axa Someșului în Cluj și în zona metropolitană. Am început să-i întâlnim și să ne cunoaștem pe teren, că noi nu știam inițial de acțiunile lor.

În anii '90 ne rugasem de arhitecți și de urbanisti să ia și ei atitudine publică, dar toți erau foarte reticenți să se implice, spunându-ne că toate proiectele mari vin de la autorități și autoritățile noastre au următoarea mentalitate: dacă o dată, pe o temă, le-ai criticat public, ești pe lista neagră. Abia după anul 2000 s-a mai "spart gheața", nu mai era o dependență așa mare de autorități. Unii au început să aibă proiecte mari private și să-și permită să-și "deschidă gura" referitor la politicile autorităților locale, și atunci lupta a început să se schimbe, în momentul în care au putut să iasă la rampă și arhitecți, și urbanisti, și atunci Primăria nu le mai putea spune că sunt aberațiile unor ageamii, care habar n-au de domeniu și că de aceea nu se justifică criticile lor. De-abia atunci au început să se modereze niște excese și lucrurile să o ia încet, timid, în direcția bună, în momentul când, și din direcția profesioniștilor în domeniu, s-au tras niște semnale de alarmă apropo de ce se face sau NU se face legat de Someș, în Cluj și în amonte și în aval. Altfel, probabil că am fi văzut continuarea ideilor că vom acoperi Someșul și vom face autostradă urbană deasupra lui, sau că îl canalizăm complet și îl facem navigabil până la Dej și ce alte lucruri aberante se mai preconizau, și care acum par nebunești, dar nu erau deloc o glumă în etapa respectivă.



Ture pe bicicleta organizate de CCN de-a lungul Someșului © Ioan Pan

Ce măsuri s-ar putea lua pentru repararea efectelor traficului auto, pe lângă implementarea culoarului verde-albastru de mobilitate velo și pietonală?

Autoritățile locale trebuie să ofere alternative, pentru că la modul ideal pentru modificarea repartizării procentuale a modalităților de mobilitate urbană nu trebuie să primeze interdicțiile, limitările sau taxele de acces în centru sau așa mai departe, ci e suficient să fie mai atractive, mai confortabile aceste alternative: dacă ai avea bandă de transport public continuă, să știi că din Florești ajungi în 20 de minute cu autobuzul, dar într-o oră jumate cu autoturismul, atunci ai sta să te gândești dacă merită. Trebuie să fie supracompensate dezavantajele, altfel, dacă știi că și cu autobuzul faci cam tot o oră, dar în autobuz stai și înghesuit, și transpirat, în zgomot, pe când la tine, în autoturism, stai mai comod, îți pui clima și ce muzică vrei la boxe, va fi atractiv în autoturism și dacă stai mult în trafic. La fel și cu deplasarea cu bicicleta - cât timp e o senzație de aventură, de risc, de zici bogdaproste că n-ai fost accidentat, normal că nu-ți vine ca cetățean obișnuit să circuli cu bicicleta în oraș sau să faci navetă periurbană. Dacă ai știi că, cu bicicleta, ajungi în jumate de oră și ești pe plat și nu trebuie să mergi pe nu știu ce dealuri sau pe DN1 sau să treacă razant pe lângă tine camioanele și să suporti zgomotul și noxele coloanelor de autoturisme, ai lua în considerare să mergi cu bicicleta. Deci, trebuie să ai alternative rezonabile la deplasarea automobilistică.

La CCN am tot făcut sondaje de opinie și mulți răspundea că au bicicletă, dar nu îndrăznesc să iasă cu ea decât prin Parcul Mare sau pe pista de pe malul Someșului, după ce s-a realizat. Și atunci e clar că lucrurile trebuie să se miște, nu doar la nivel declarativ, în materie de infrastructură velo. **Nu avem în practică alternative și puținele existente nu sunt atractive.** Când se alege pe unde să le faci, trebuie să fie avute în vedere anumite aspecte: Omului trebuie să-i faci confortabil, atractiv. Dacă-i faci pistă de bicicletă lângă cel mai aglomerat bulevard, el va fi mereu în vuit de mașini și noxe, n-o să fie atractiv. De aceea Someșul, alte ape, culoare sau străzi mici pot fi niște alternative sub acest aspect. Pe de altă parte, e crucială nevoia de coerență, de continuitate - exact ceea ce nu avem acum, căci sunt tot fragmente izolate. Iar de câte ori cauți alternative, îți dai seama că te interesează foarte tare spațiile verzi, apele și natura, pentru că tu vrei ca pieton sau ca biciclist să fii mai aproape de ceva verde, nu pe marginea bulevardului principal, cu coloanele de mașini.

Ca locuitor trebuie să poți să vezi în ape un beneficiu, că dacă stăm tot așa cu spatele la apă, unde-s numai garduri și gunoaie, atunci, dacă unul propune "hai să-l astupăm, că și așa stă degeaba, mizeria aia care pute, trebuie să o acoperim", i se va da dreptate. Când s-a acoperit Canalul Morii în zona Mihai Viteazu, nu s-a supărat mai nimeni, pentru că erau numai gunoaie și șobolani și așa au putut pune acele gherete. Ai nevoie să aduci cumva oamenii aproape de ape, dar într-un mod nedistructiv pentru ape și atractiv pentru ei, ceea ce poți realiza cu artere de promenadă și de tranzit nemotorizat. De aceea se pretează foarte bine conceptul de Someș culoar verde-albastru ca fiind și culoar ecologic și totodată culoar de mobilitate nemotorizată - nu-i o îngemănare artificială, ci rezultă în mod firesc.



© Ioan Pan



Cum percepeți Someșul în oraș și cum ați dori să fie tratat de cetățeni, respectiv de autorități?

Aș vrea să devină realitate acel principiu de întoarcere cu fața spre Someș, dar nu ca să-i mai torni niște beton sau ca să-i pui un gard, deci ar trebui să ai accesul nu doar din loc în loc, cum e acum, căci ai contraste imense: ai doar unele zone în care vezi Someșul, ești aproape de el - și chiar acolo e discutabil, căci s-au păstrat ziduri verticale în Grigorescu, deci cumva e un eșec față de scopul declarat al proiectului pe anumite secțiuni - dar în alte zone sunt km întregi în care nu ajungi nici măcar aproape de malurile Someșului. Nu-i o chestie de muzeu în care să arăți niște mostre, ar trebui să ai continuitate de acces fizic pe malul Someșului, pe toată zona metropolitană. Plus să te hotărăști și ce vrei cu el. Degeaba e continuitate la mal, dar sub formă de ziduri de beton de pe care vezi de sus, cum curge apa în albia devenită canal. Ar trebui să îi pui în valoare toate valențele și potențialul: și ecologic, și peisagistic, și recreativ. Întorsul cu fața spre apă înseamnă mult mai mult decât să nu ai garduri sau să nu fie numai spatele clădirii; înseamnă și ce funcțiuni ai de-a lungul lui. În mod normal, acolo ar trebui să fie zonă de sport, de recreere, de cultură, să fie el un ax de bază al orașului, atractiv și cu utilizări multiple...

Ce împiedică autoritățile să ia în considerare aceste aspecte în afară de mentalitate sau de viziune sau de lipsa ei?

Interesele celor ce influențează ocult politicile publice, pentru că, de multe ori, nu e lipsă de știință, ci pur și simplu sunt anumite interese. Adică zic Primăriei pe filere nepublice că "da, de acord ca Someșul să...", "dar nu acolo, că acolo am eu un teren... și vreau să-mi maximizez la PUZ toți indicatorii". Cum e acum, cu proiectul Carbochim - investitorii nu vor să se facă pistă de biciclete la Someș, ci doar o alee pietonală, iar bicicliștii să meargă pe undeva prin spate, la mare distanță de Someș, că aproape de apă nu e loc, dar pe de altă parte se face parcare pentru multe mii de mașini. Au putut fi convinși să nu bage mall-ul chiar până în apă, ci să lase o alee și niște pomi, dar să facă și pistă de biciclete au considerat că este un mofft. Și la ceva PUZ de zonă industrială la Gilău, tot așa, vor să vină cât mai aproape de apă, să maximizeze profitul, să iasă cât mai multe hale, ce atâta natură, alei pietonale sau piste velo lângă apă. **Interesul economic și presiunea asta de valorificare maximă pe termen scurt a unor terenuri e principalul factor advers.**

Legat de proiectul Carbochim, spuneți la un tur din parcul Feroviarilor că cei de la Iulius Mall nu sunt deschiși la dialog. Acolo ce se poate face?

Ulterior ne-a contactat și a venit la mine în birou un reprezentant al investitorilor, că ar vrea să aibă un input de la

care e viziunea noastră. Ok, am făcut apoi o teleconferință de o oră cu un proiectant din Olanda, le-am zis una, alta, dar, oricum, erau într-o fază în care lucrurile nu se mai pot schimba radical. Documentația depusă demult, final de procedură, era mai mult o chestie de PR și de a-și prezenta scuze într-un mod foarte abil, ceva de genul, "Știți, am înțeles că e foarte important să nu distrugem toată vegetația arboricolă matură - acei copaci bătrâni pe mal - noi vrem să-i păstrăm; dar, ca să-i păstrăm, trebuie să facem doar o alee pietonală și nu mai e loc să băgăm și pistă de biciclete, și sunteți și dvs. de acord că nu e oportun să faci o pistă de biciclete pe axa centrală a parculețului care oricum e foarte îngust, că ar însemna să nu-și mai poată lăsa părinții copiii de mână ca să zburde și ei liberi pe fâșiuța aia, pe marginea opusă râului ar da pe pistă cei care intră și ies din magazine, deci uite, nu mai e loc și de pistă de biciclete." N-au luat în calcul și varianta de a mai retrage dinspre malul Someșului cu 2-3 m hardughia, că doar e o suprafață uriașă, au spus că oferă continuitate pentru pista de biciclete prin spate, pe străzile laterale și după vreo 800 de m vor ajunge bicicliștii iar lângă Someș, după ce ocolesc frumos pe la distanța viitorul mall.

În Parcul Armătura e aceeași chestie, e finanțat dintr-un proiect la care e oficial declarat ca scop nu mărirea spațiilor verzi, ci culoarul de mobilitate nemotorizată, pietonală și ciclistă, la Someș. Și constatăm ce? Că nu s-au prevăzut piste nici lângă Someș, nici pe mal, nici mai sus, ci un amărât de "shared space" pe axa centrală a parcului, unde îngustimea va genera conflicte între pietoni și bicicliști. Pista oricum începe nicăieri și se termină nicăieri, nu există conexiune nici spre amonte, nici spre aval. Parcul Feroviarilor se conturează la fel - nu s-a prevăzut nicio pistă de biciclete nici aproape de Someș, nici aproape de axa centrală, nici aproape de marginea spre strada omonimă, nici transversal, perpendicular pe Someș, deși s-au realizat două noi pasarele, dar concepute încât să fie fizic imposibilă parcurgerea cu bicicleta. Rămâne ca bicicliștii să trebuiască să ocolească parcul, pe străzile existente. Someșul ca axă nemotorizată de mobilitate a rămas complet în alt film.

Ce alte nerespectări ale regulamentelor urbanistice sau în cadrul avizelor emise până acum legat de Carbochim ați remarcat?

Nu am mai studiat aprofundat acele documente pentru că lucrurile erau deja într-o stare așa de avansată, că nu le mai întorcea nimeni din drum sub aspectele esențiale, emiterea avizului de mediu fiind deja spre finalizare. Problema e, cum spuneam, la noi, că o contestare nu se poate face decât pe criterii de legalitate, și dacă nu e o normă care să spună că așa trebuie și este clar încălcată, nu se poate face nimic, oricât ar părea de aiurea planul acela și de distructiv pentru mediu. APM-ul (Agenția pentru Protecția Mediului, n.r.) zice uneori, în asemenea cazuri, neoficial că și lor li se pare o crimă, dar, dacă n-au un text legal care spune clar că documentația încalcă cutare articol de normă, nu pot face nimic. La fel și instanța judecătorească, nu are voie să aprecieze pe criterii de oportunitate, ci numai de legalitate. Degeaba convingi judecătorii că proiectul cutare o să nenorocească orașul sau o grămadă de oameni, că dacă nu încalcă un text expres, ei nu pot să-l oprească. În alte țări, de exemplu în Franța, permite legislația, dacă sunt studii care îți arată că un plan, program sau proiect va face pe ansamblu rău orașului, oamenilor, ca o instanță să-l oprească.

Cum se poate contracara lipsa unei legislații? Vocea poporului mai contează?

Păi, ca să conteze, trebuie să exista acea voce! Și atunci trebuie să fie mai mulți oameni conștienți. De-aia-s toate acțiunile astea care încearcă să mai amintească oamenilor, să-i aducă aproape de apă, de parcuri, pentru că politica autorităților și cercurilor economice care le influențează ocult asta era, să fie omul departe, că nu poți să iubești ce nu cunoști, și atunci nici nu te implici într-o chestie care nici nu știi ce și unde este. Cum era parcul Rozelor, de exemplu. Era închis de vreo 10 ani, crescute bălăriile, urmau să fie blocuri, trebuia să dispară totul. Și am ajuns la situația că am tăiat gardul și am băgat televiziunea prin gard, în anii '90, să poată merge, să filmeze, să-l readucă în conștiința publică. Cu mare greu s-a putut domoli planul atunci și nu a mai devenit tot parcul Rozelor teren de construcție, au făcut numai blocul ăla mare și vrând-nevrând au trebuit să amenajeze restul ca parc. La fel a scăpat Parcul Feroviarilor, închis de multă vreme și petru care existau deja proiectele de a fi umplut de construcții și amenajări în interes privat - dacă nu interveneau ONG-urile și reușeau să îl readucă în conștiința publică, nu scăpa și nu era transferat Primăriei cu condiția de a realiza parc, nu dezvoltări imobiliare. Alte zone din păcate nu au putut fi salvate, în ciuda unor procese contra autorităților...

Știți exemple de proiecte care s-au conceput și implementat adecvat sau unde ați putut obține îmbunătățiri?

Exemple negative pot să dau cu zecile, dar exemple pozitive, nu prea știu. Ce s-a făcut în ultimii ani pe malul Someșului din zona capăt Grigorescu până la podul Horea, tot timpul a suferit schimbări. Inițial au zis că fac pista de biciclete pe unde a fost, pe malul drept, de la intrarea în parcul Hațieganu aproape de Sala Sporturilor, până la parcul Rozelor. Era pista aia de beton de vreo 3 m, mai prost, mai crăpat, mai cum era... Îl sparg tot, bagă fier beton ca și cum ar trece tirurile pline de zeci de tone și îl toarnă apoi exact pe aceeași lățime, când era clar că e prea îngust. Acolo nu e doar zonă de tranzit, e și de recreere și acolo trebuie să poți să depășești, sunt părinți cu copii care învață să meargă cu bicicleta sau merg la o plimbare, trebuie să poți să povestești cu altă persoană - ceea ce occidentalii numesc "conversational lane", trebuia clar o lățime mai mare. În final au făcut o rocadă, au declarat după multe proteste ale noastre și alte altora că, de fapt, acea pistă îngustă de beton puternic armat va fi noua pietonală, deci o a doua paralelă cu cea de lângă apă, și vechea alee pietonală, mai lată, de lângă gardul Parcului I. Hațieganu devine pistă pentru biciclete. Proiectul tehnic implementat în final nu mai pare să semene cu conceptul inițial depus de firma câștigătoare din Spania. Nu s-au mai făcut consultări și publicitate, lumea a rămas cu imaginile și randărilor frumoase în cap, ca să afle că proiectul aprobat e cu totul altă filosofie: nu ne mai apropiem de apă, ci rămânem separați de ziduri de beton verticale că, vai, nu sunt de acord Apele Române. Pe alte porțiuni nici acum nu e clar unde este pistă

și unde este shared space, sau sunt zone ridicol de înguste și cu stâlpi în mijlocul pistei, butoni metalici inutili care stârnesc confuzii și pentru pietoni și bicicliști, semnalizare rutieră care încalcă legea și e adesea contradictorie etc. Mai degrabă un eșec foarte scump, raportat la scopul declarat la proiectului.

Cine ar trebui să fie răspunzători pentru ineptiile astea, pentru haosul ăsta?

Aici clar că nici proiectantul, nici executantul nu e principalul răspunzător, ci autoritățile locale, pentru că tot timpul se sucesc și impun schimbări intempestive, cum a fost și pe str. Kogălniceanu - ba-i statuia cu soclu, ba-i fără soclu, cum bate vântul, dar la fel s-a făcut cu zeci de elemente din multe proiecte. Proiectantul și executantul nu fac de capul lor lucrarea, ci cum o cere și apoi aprobă Primăria.

Când era dezbaterea cu Calea Mănăștur, era vorba să mărească la 5 benzi spațiul pentru traficul auto, și fără bandă pentru transportul public. Și după ce arhitectul care prezenta, cumva a fost "pus la zid", cu jumate de gură, a zis: "Dar asta nu era ideea mea, asta era tema de proiectare, și eu am spus că nu o consider bună". Cu greu s-a modificat, nu s-a mai mărit numărul de bezi, s-au făcut niște piste de biciclete (nu chiar adecvate, că au lățime prea mică și nu au spații laterale de siguranță), dar benzile dedicate pentru transportul public nu s-au mai realizat. Primăria afirmă adesea că "așa au propus specialiștii", e scuza ei clasică, nu recunoaște că multe aspecte negative sunt pentru că așa au impus prin tema de proiectare sau caietul de sarcini. Sau că, de fapt, cei la care a apelat nu sunt specialiști (vezi comisia de circulație în care ani de zile nu era nici un urbanist și nici măcar un inginer de trafic, sau cazul spațiilor verzi în care ca specialist era consultat un inginer... horticol).



© Ioan Pan

Cum se poate implica societatea civilă în acest gen de acțiuni ecologiste?

Să mergi la dezbateri, să faci petiții, prin orice căi poți să aduci subiectul în fața ochilor oamenilor, că prima chestie e să conștientizeze că-i un un subiect ce merită interes, prin media, prin orice poți aduce subiectul pe agenda publică. De exemplu, subiectul pădurilor: în anii '90, era un măcel uriaș ce se întâmpla în pădure, dar nimic în discuțiile publice și, prin urmare, și pe agenda politică nimic, pentru că subiectul era mediatic inexistent... de-abia după foarte mulți ani de eforturi a ajuns subiectul să fie de interes public, după ce s-a reușit de către ONG-urile de mediu și alte cercuri să facă să scrie presa pe această temă și pentru că a apărut și social media, mai greu de controlat centralizat. Și în campania cu proiectul minier din *Roșia Montană*, în primii 7-8 ani era un embargo mediatic total, toată presa era plătită pentru reclame și abia după ce s-a spart zidul acesta comunicațional a început să fie mai public subiectul, prin 2008, 2009, 2010. Greul luptei a fost înainte, atunci deja a devenit mai ușor după ce a ajuns în conștiința și pe agenda publică. Încă nu e destul de perceput public tema și atunci nu există nici voința politică. Revenind: Când percepe Primăria că e un număr suficient de cetățeni cărora să li se pară un anumit subiect important este o șansă să se rezolve...

La *Someș Delivery Gilău 2023*, când voiam să parcurgem lacul cu caiacele pentru a vedea cum stăm de fapt cu gunoaiile pe maluri și în apă, dar și cu nivelul real de colmatare, cu păsările și vegetația acvatică, a venit cineva de la SGA (Sistemul de Gospodărire a Apelor, n.r.) și ne-a spus că nu avem voie cu ambarcațiuni pe lac și că să părăsim terenul aflat în administrarea lor, dar nu am fost împiedicați să le lansăm la apă din altă parte. Și am putut vedea de ce e indezirabil dreptul de a te plimba cu caiacul pe lac, deși nu mai este sursă de alimentare cu apă pentru potabilizare - pentru că acolo e o mare ladă de gunoi - am ajuns la 100 de envelope fotografiate care se vedeau la jumate de m adâncime, că restul era apă tulbure, nu vedeam mai mult, deci e de imaginat ce cantități de deșeuri sunt în lac, dar lumea nu știe pentru că nu poate vedea, că e ținută departe de apă, și atunci problema oficial nu există, și pentru că nu există, nici nu se vor lua măsuri...

Apele Române nu trebuie să aibă un calendar cu lucrări de curățare a apei?

Răspunsul SGA: "Știți, noi suntem vreo 3 oameni pentru o secțiune de 70 de km de Someș, cum să stăpânim situația? Am ajunge pe fiecare zonă de mal sau de lac abia o dată la câteva luni și nici n-am avea mijloace cu care să facem ceva de substanță". Nu au pentru că nu li se alocă deoarece problemele oficial nu prea există, că sunt ținute "sub preș".

de acuma filmarea, după care lumea s-a potolit. Petițiile se trimit la autorități și apoi, spre știință, la Prefectură, la Agenția de Mediu, la Garda de Mediu, la presă.

Să revenim puțin la mediatizare și petiții...

Încercăm să mobilizăm mai mulți cetățeni. Căi în acest sens sunt: de exemplu, să le faci template-uri pentru sesizări, să îi îndemni să facă și să trimită fotografiile ce ilustrează problemele, să semneze petiții, că, dacă sunt suficient de multe, specialistul în PR al autorității publice în cauză îi spune șefului său, "vedeți că sunt sute/mii de semnături pe tema asta..." sau că un text individual are sute sau mii de vizualizări pe ceva platformă de social media. Cam numai în asemenea cazuri spune șeful, "Da? Bine, hai să facem ceva!". Că dacă erau doar câteva, se cam aplică principiul cu "câinii latră, caravana trece". E o chestie de masă critică. Cum a fost în zona paralelă cu aeroportul, dar pe malul stâng al Someșului Mic, pe zona unde deja a fost mutat și canalizat mai demult - pe o suprafață de sute de ha, acum câțiva ani, erau sute sau mii tone de moloz și deșeuri menajere, în ideea că nu merge nimeni acolo și, deci, nici nu comentează nimeni. Atunci am mers, eram vreo 50 de oameni cu bicicleta, într-o acțiune organizată de mai multe ONG-uri, erau și niște jurnaliști, și am făcut poze și am pus pe Internet și am trimis sesizări... Ce să crezi? Brusc, săptămâna următoare au "descoperit" autoritățile ce problemă e acolo și într-o săptămână au cărat sute de bascule de deșeuri și-au și băgat zona pe lista celor unde face patrulare poliția locală și au zis că, în prima săptămână, au prins câteva zeci de camioane cu moloz care încercau noaptea să îl arunce pe acolo. În schimb, s-a mutat zona de depozitare ilegală de deșeuri spre est, la capătul pistei, acuma acolo sunt sute de grămezi, aproape de viitorul "braț mort".



© Ioan Pan



Cum ați ajuns la ideea de „watchdog” și ce ați descoperit de-a lungul traseelor la *Someș Delivery* în acest an?

Noi informal făceam asta de trei decenii... De fiecare dată când ieșeam într-o tură nu doar făceam o excursie, ne bucuram de peisaj, de natură, de mișcare în aer liber, ci și documentam probleme de mediu sau de urbanism, orice vedeam în certă sau potențială neregulă fotografiam, mai făceam o sesizare, mai comparăm cu ce văzusem anterior ca să evaluăm evoluția problemei în timp. Astfel, în proiectul "Someș Culoar Verde Albastru ediția a 2-a" la care am participat în 2023, am zis că e o oportunitate să venim cu o abordare oarecum inversă - să organizăm ture care au ca scop principal asemenea verificări și documentări, care să abordeze sistematic, zonă cu zonă, cursul Someșului Mic și afluenții săi, pe rând, de la Gilău la Apahida, și turele să le anunțăm public, să mai convingem să ni se alăture oameni care nu fac parte din asociații de profit biciclistic sau de mediu. La aceste ture hibride, care aveau și o componentă turistică / recreativă și de informare și prezentare, au venit și jurnaliști, studenți la facultăți de profil, urbanisti și proiectanți, dar și oameni care altminteri ieșeau cu bicicleta doar în scop sportiv sau turistic, sau cunoșteau punctual doar anumite porțiuni pentru că era aproape de casa lor sau ieșeau acolo la plimbare sau pescuit, dar nu parcurseseră tot cursul de apă. Un participant din Florești spunea: „Măi, eu stau aici și ei au pus gard împrejur. Ca să merg să plimb câinele pe lângă Someș trebuie să fac un ocol de un kilometru. Chiar trebuie făcut ceva, singur mă simțeam descurajat". Alt localnic afirma:

„Domnule, eu locuiesc aproape, dar niciodată n-am ajuns lângă apă, că mi-a fost groază, că nu știam unde se poate ajunge, că erau bălării..." Astfel, să îi duci pe oameni, să vadă, să le explici ce văd, ce-a fost înainte, ce ar putea fi, care sunt problemele, care soluțiile și să-i convingi că o minimă implicare - și dacă numai face și pune pe Internet niște poze, dă un share pe facebook, semnează o petiție, este un mare pas înainte.

Turele voastre sunt mereu colorate!

Da, se poate spune așa. Am făcut în ultimii ani tot mai multe ture deschise publicului, după ce două decenii le-am făcut aproape exclusiv cu membrii CCN. Așa crește vizibilitatea publică și impactul. Acum 15 ani nu era același lucru, simțeau că se aplică zicala cu câinii latră, caravana trece... Acum decidenții sunt mai sensibili - dacă e mediatizare suficientă, deja autoritatea publică în cauză cu greu mai poate continua să nege sau ignore subiectul. Și ca să fie aceste activități mai atractive public, le dăm și o conotație militantă și educativă, și una de loisir, de recreere, turism și sport. Planificăm porțiuni frumoase peisagistic, plăcute de pedalat și admirat, și porțiuni neplăcute sau care chiar șochează și revoltă participanții, dar văd și înțeleg că acestea ar putea deveni și ele porțiuni plăcute, dacă autoritățile ar lua măsurile necesare. Nu întâmplător multe din turele noastre în direcția Apahida sau Jucu trec pe la "Dallas" sau Pata Rât și cele spre Gilău trec și prin ghetoul de pe malul drept al Someșului, aval de barajul Florești sau prin zone notorii pentru frecvența depozitării ilegale de deșeuri, tăieri ilegale de pădure, blocări abuzive ale accesului public la ape

sau în pădure sau pentru fenomenul de construcții neautorizate. Am avut participanți de toate vârstele, de la sub 10 la peste 70 de ani, cu un spectru foarte larg de ocupații și motive pentru a participa. A contat mult că am activat în coalitiție cu asociațiile Clujul Sustenabil, SOS (Someșul nostru) și MiniMASS (Someș Delivery-SD) și având și colaborarea Facultății de Arhitectură și Urbanism din cadrul UTCN și asociații și stakeholderi locali, cum a fost în Apahida, la Florești și la Gilău. Și am mai integrat activitățile, astfel că ceea ce erau mai înainte evenimente izolate, acum s-au multiplicat și integrat într-o campanie cu mai multe componente. Au fost în 2023 patru evenimente tip "Someș Delivery" - la Cluj, Gilău, Florești și Apahida, și noi am organizat la fiecare dintre ele o tură velo de deplasare la și de la locație, urmând pe cât posibil cursul Someșului, dar dând participanților timpul necesar să participe la activitățile din acea locație. Pe lângă aceste patru ture aferente evenimentelor SD, am mai organizat încă 9 ture publice de „watchdog” pe biciclete pe Someș și pe afluenți.

Care au fost cele mai mari revelații în urma acestor tururi de explorare?

Pentru noi, deoarece "batem" zona frecvent de 30 de ani, nu au fost în 2023 mari "surprize", dar pentru mulți participanți la turele organizate a fost o revelație, pentru că mulți nu fuseseră vreodată pe Someș în amonte sau aval de Cluj, uneori nici măcar în Cluj pe unele zone (mai ales la est de zona centrală). Nu bănuiau nici ce valori există, nici ce probleme sunt. Nici ce potențial există, ce soluții, ce alternative și oportunități. Totuși, ca să fiu mai specific: Ceea ce ar fi demn de remarcat este că, pe segmentul Florești-Gilău, în ultimii doi ani e mult mai curat decât a fost în ultimii 30 de ani. Pentru că am tot făcut sesizări, am tot dus televiziuni, am tot pus poze pe social media și, de bine, de rău, autoritățile s-au mobilizat, au adunat mii de tone de deșuri și a scăzut foarte tare fenomenul... Înainte practic continuu pe unde mergeai, din Florești în Gilău, pe drumuri lăturalnice, mai pe Someș, mai departe de Someș, numai o defilare continuă de sute și sute de grămezi de gunoai și munți de moloz vedeai, deci în privința asta vedem evoluții clar pozitive și rodul muncii noastre, dar mai este mult de făcut. Am remarcat și că în fostele balastiere de pe malul stâng al Someșului Mic, amonte de barajul Florești I, se îngroapă sistematic și ilegal mari cantități de deșuri și se acoperă cu pământ, o activitate infracțională ce nu pare deranjată de autorități.

Dar am remarcat în zona aeroportului nu doar că se continuă depozitarea ilegală pe scară largă de deșuri în zona viitorului braț mort, amonte de mica cascadă, deci sesizările anterioare au dus doar la relocalizarea zonei de infracționalitate, dar se vede și că este cel mai adesea un amestec de deșuri menajere și de deșuri din construcții, dar cu bucăți de PVC, de azbociment, de metal, din acelea pe care nu se primesc la un depozit normal de deșuri în construcții. Cantitățile imense și faptul că sunt aruncate grupat acolo, nu în altă parte, este un indiciu clar că avem de-a face cu o activitate de tip crimă organizată, și că planul în capul conducătorilor grupului infracțional este de genul "dacă tot mutăm Someșul, o să le împingem pe toate astea în brațul mort, le astupăm și dispar".

Ați sesizat deja aspectul acesta?

Am tot sesizat... dar nu pare rezolvat, probabil acolo sunt interese financiare foarte mari. Într-o țară normală erau demult după gratii mulți - inclusiv în autoritățile publice - pentru ce s-a întâmplat și se întâmplă în materie de gestiune a deșeurilor în zona metropolitană Cluj...

Există alternative pentru deșeurile din construcții?

În mod normal se organizaseră niște rampe speciale pentru deșeurile din construcții. Dar ca să le duci ca deșeu din construcții, nu demolezi oricum, nu le amesteci cu de toate, nu ar trebui să aibă PVC, azbociment, polistiren... Dar, sigur că e mai ieftin să le dăruiești la grămadă și apoi să le arunci undeva cu totul ilegal... Nimeni nu vrea să-și bugeteze adecvat demolatul, și deși problema se cunoaște, e clar că se "închid ochii", Sistemul e de genul "Uite, am luat un teren acolo, demolez chestia aia și fac un bloc nou... Păi, ce-i acolo? Stai că e polistiren, azbociment... Alea costă... Dar lasă că nu vede nimeni, le dăruim într-o noapte, le băgăm în camion grămadă, le ducem, le aruncăm undeva și am scăpat de problemă".

Legat de resturile vegetale care e legislația, nu sunt stații de compost?

Ba da... Stația de compost de la Pata Rât, nici aia nu era funcțională. Ceea ce pentru cei din alte țări era o glumă, la noi e realitate - se cosește iarba din parcurile din oraș, se strâng frunzele căzute toamna de la copacii din oraș (deși litiera ar trebui lăsată pe loc) și se pun în saci de plastic și se aruncă în rampa de gunoi... Ne umplem rampele de deșuri cu frunze și cu iarbă, încălcând cele mai elementare norme în domeniu...

Revenind la culoarul verde-albastru pietonal și velo, ce amendamente ați aduce?

Proiectul aflat acum în elaborare, care ar trebui să ducă inclusiv la un PUZ specific pentru culoarul de mobilitate



© Ioan Pan

nemotorizată de la Gilău la Apahida pe segmentele care nu au deja alt plan, ar fi trebuit să fie înaintea celorlalte proiecte. Dar la noi s-a făcut un proiect pe Someș în Grigorescu, s-a făcut altul pe zona Sala Sporturilor, altul pentru Parcul Feroviarilor și altul pentru Parcul Armătura. Se aprobă acum și PUZ-ul Carbochim separat, mai este un master-plan pe zona Bulevardul Muncii, acolo unde a fost CUG (Combinatul de Utilaj Greu, n.r.), și deja pe culoarul Someșului multe sunt făcute sau aprobate, dar sunt concepute sau executate prost și greu mai pot fi corectate adecvat pe termen scurt și mediu, unele poate nici în următoarele decenii. Acum mai vedem ce se mai poate drege, după ce Primăria iar a "pus carul înaintea boiler"...

Întrebarea e ce se mai poate face și unde se poate?

Pe de o parte, e o conjunctură unică în ultimele decenii, că avem în curs de avizare PATJ, există un SIDU (strategie de dezvoltare) aprobat, sunt în elaborare actualizări de PUG la comunele Apahida, Gilău și Florești, iar Clujul nu va mai putea amâna la nesfârșit actualizarea PUG oricâte tertipuri mai încearcă Primăria în acest sens. Este o oportunitate, că degeaba vrei să faci niște modificări de politică publică, dacă tocmai și-au aprobat PUG-ul, la cât durează și costă actualizarea lui.

Dar la proiecte precum Carbochim, acolo deja tardiv, va merge înainte, nu mai poți repara mai nimic. Acolo au făcut cam cum vor ei, au mai acceptat din motive de imagine publică mici concesii... Față de proiectul inițial sunt niște îmbunătățiri, dar nu sunt substanțiale.

Cum ar fi arătat revitalizarea platformei industriale la modul ideal?

Comentez doar din perspectiva spațiilor verzi și mobilității: Ar fi trebuit să lase o fâșie de funcțiuni de interes public și deschise accesului liber public mai lată la Someș, cât să fie și parte de spațiu verde, să fie și de alei pietonale late, să fie și pistă de biciclete de tip *bike highway* (de tranzit, de viteză, cu rol utilitar și sportiv, dar și alei velo de promenadă, cu rol recreativ, și fiind clar că va fi densitate mare de persoane și bicicliști, deci nu e fezabil un spațiu comun cu pietonii. Ar trebui să fie și pistă de alergare, și loc unde să învețe copilul să se dea cu bicicleta, cu role, cu skateboard ș.a.m.d., să ai și partea de natură, de spațiu verde, să ai și mici insule de stat, de microregiuni și micro evenimente sociale, culturale, culinare sau sportive. Deci, cumva să ai un întreg ecosistem de-a lungul râului, să ai o zonă mai îngustă, după care se lățește, că ai aici parc, că ai acolo o zonă sportivă, ai acolo zone culturale; să fie un lanț de funcțiuni de interes public axate pe apă, să nu mai fie o chestie dosnică. Deci, aia înseamnă, de fapt, întoarcerea cu fața la apă.

Cum s-ar putea crește valorilor verzi în contextul schimbărilor climatice?

Cu sau fără schimbări climatice, ar trebui să fie aceeași direcție de acțiune. Clujul, dar și Floreștiul și Apahida au un imens deficit de spațiu verde, și calitativ, și cantitativ pe ansamblu, și ca distribuție și acces / funcționalitate. E de înțeles că un spațiu verde trebuie să aibă mai multe funcțiuni, nu doar să arate verde sau să fie cu plante vii, că mai emite ceva oxigen și consumă ceva CO₂ și interceptează pulberi. Trebuie să devină un criteriu important valoarea ecologică. Ar trebui să te uiți la specii, la ce combinații faci. La noi este încă moda stupidă cu gazon, că e comod și arată bine, și ceva copaci ce ai acolo, nu contează, care e mai ieftin și crește mai repede ș.a.m.d... În mod normal, tu trebuie să fii foarte atent cu ce și cum plantezi, tocmai pentru că nu ai un procent așa de mare de spații verzi și atunci e crucial să vezi și calitativ, ce ai acolo ca specii, ce suportă zona, cum se interferează speciile de plante unele cu altele, ce fel de păsări și insecte suportă sau vrei să atragi, interconectare ecologică. Inclusiv pe criterii de sănătate umană, că ai specii de plante care sunt mai alergene ca altele sau atrag anumite insecte sau microorganisme sau dimpotrivă le îndepărtează. Ar trebui să ai și medic igienist și arborist și specialist în ecologie sau măcar un biolog bun la primărie...

Planuri de viitor?

Vrem să continuăm aceste campanii legate de Someș, și nu doar să continuăm cu privire la segmentul dintre Gilău și Apahida, ci și să ne ducem și pe Someș în sus, până la izvoare, și pe Someșul Cald, și pe Someșul Rece și afluenți, dar și aval, până la Dej. Vom urmări și vom colabora cât de mult vom putea și vom fi acceptați la proiectul de elaborare a PUZ-ului de mobilitate nemotorizată pe Someșul Mic de la Gilău la Apahida, unde studiul este deja contractat de Primăria clujeană în asociere cu cele din Apahida, Florești și Gilău, este în faza de lucru, am avut deja niște întâlniri cu proiectanții și mai urmează. Par foarte deschiși și cu o viziune sănătoasă din punct de vedere al naturii, dar și al mobilității nemotorizate, însă rămâne să vedem ce o să accepte primăria din propunerile pentru proiectul de culoar verde-albastru Gilău-Apahida. În afara segmentului Gilău-Apahida vrem în 2024 să vizăm specific Someșul Cald, să ajungem, cu o abordare sistematică, de la Gilău până în zona Padiș, să vedem ce se întâmplă la casele de vacanță, cu deșeurile pe maluri și în albia râului și pe lacuri, cu posibilitățile de acces și recreere pe maluri și pe oglinda de apă, cu starea ecologică și calitatea apei. Căutăm resurse să ne uităm puțin și în aval de Apahida, spre zona Jucu, Bonțida, până înspre Gherla. Ducem discuții cu o organizație din Bistrița care se ocupă de probleme asemănătoare pe Someșul Mare, că și acolo se încearcă să facă un culoar verde-albastru și suntem în contact și cu una din Satu Mare. De fapt suntem 13 organizații din țară care am pus bazele asociației (care de curând are personalitate juridică) Rețeaua pentru Natura Urbană (RNU), care se ocupă și de apele din orașe și zone periurbane, văzute drept culoare verzi-albastre cu rol ecologic și ca axe de mobilitate nemotorizată cu rol utilitar și recreativ.

De asemenea, vrem să ieșim la rampă în perioada următoare cu conceptul de Inel Verde Metropolitan Clujean, alături de asociația SOS și alți parteneri. De fapt, ar fi mai multe inele concentrice în jurul orașului, în zona metropolitană Cluj, care ar uni și completa pentru a asigura continuitate ecologică, peisagistică și de mobilitate nemotorizată

zonelor naturale sau cvasinaturale existente - păduri, pajiști, oglinzi de apă, arii naturale protejate, obiective de interes recreativ, cultural etc. Ar fi o campanie complementară celei de Someș Culoar Verde-Albastru și împreună cele două concepte ar forma o rețea ecologică pentru zona metropolitană Cluj, iar abordări asemănătoare se pot face în viitor și pentru zona metropolitană Turda-Câmpia Turzii sau Dej-Gherla sau microregiunea Huedin, dar și în restul țării, deci această abordare strategică, integrată, are un mare potențial de scalare și replicabilitate la nivel național.

Prin amintita nouă asociație RNU sperăm să avem o mai bună egidă și interfață cu Parlamentul, cu Guvernul, cu Ministerul Mediului și alte autorități centrale, să nu le mai abordăm ca „un grup de organizații locale”, pe temele de legislație la nivel național care sunt fierbinți acum și în care dorim să continuăm să ne implicăm, cum este noua *Lege a ariilor protejate*, care e într-o fază quasi finală la sertar la Ministerul Mediului, ca proiect de OUG, *Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor* (CATUC) aflat în fază avansată de adoptare în Parlament, dar în mari convulsii politico-juridice, noul Cod Silvic recent depus la Parlament ca proiect inițiat de Guvern, unde o mare miză va fi conceptul de păduri urbane și periurbane, deși se propune ca acestea să fie lăsate pe seama Legii spațiilor verzi, a cărei masivă modificare și completare este și ea în discuție în Parlament. O întreaga efervescență la nivel de legislație națională, ce va influența însă serios ce se va întâmpla și în zona metropolitană Cluj, astfel că e necesar să ne implicăm.

Și la proiectul cu *Someș culoar verde-albastru* este o problemă la nivel de legislație ce reglementează zonele de protecție sanitară, ce a blocat până acum rezolvarea continuității între sediul SGA de pe str. Donath și str. Lacului din Florești, fiind mereu invocat de Compania de Apă Someș motivul (sau mai degrabă pretextul) că niciun metru pătrat nu se poate ceda din zona de captări Grigorescu. Eu mi-am făcut lucrarea de diplomă pe vremuri la Medicină cu apa Clujului și cu zona aceea și, de fapt, e o cacealma. În realitate, dacă s-ar face un studiu, oricând ar putea arăta, din moment ce s-a mutat priza de apă de pe lacul Gilău pe Tarnița, dar se păstrează ca surse de rezervă și lacurile Someșul Cald și Gilău, se poate oricând ceda o fâșie de câțiva metri lățime pe o margine... La fel, în realitate, nici nu putem vorbi de apa subterană, că e filtrat de mal. Ca să fie apă subterană, ar trebui să facă un timp îndelungat picătura de apă din limita zonei de protecție sanitară severă până la captare. În realitate, acolo face câteva minute, cel mult zeci de minute, că, de fapt, e apa de Someș care se infiltrază prin prundiș sau se face îmbogățire artificială prin paturi de infiltrare în care se aduce apa din Someș. Pare mai mult un pretext pentru a evita orice discuție acum cu privire la acele suprafețe, probabil cu gândul ascuns, la nivelul Consiliului Județean Cluj, ce patronează Compania de Apă Someș, la ce uriaș potențial imobiliar au acele sute de hectare. Peste un număr de ani nu m-aș mira să „descopere” că, de fapt, nu mai e nevoie de sursa de apă așa-zis subterană Grigorescu sau doar de o parte din ea, și atunci să vezi afaceri imobiliare pe sutele de hectare în lunca Someșului cu toate utilitățile. Ca și cu aeroportul: Din anii '90 se tot discută, dar doar cu jumate de gură, că o să fie mutat undeva, de exemplu în zona Luna, dar oficial, cică el va rămâne acolo pe vecie, de aceea se investesc sume uriașe pentru mutarea Someșului și realizarea unei piste mai lungi. Când se va lua decizia oficial, în culise, că totuși e „coaptă” situația pentru mutare, că nu mai poți avea sute de zboruri peste oraș și aeroport în plin oraș, o să se anunțe public că îl mutăm în anul cutare, și vor năvăli toți investitorii să cumpere terenurile ce acum sunt neconstruibile, au restricții severe din cauza aeroportului, dar vor afla că tocmai de curând le-a cumpărat cei „inițiați” la preț de nimic și acum li se oferă la unul mult mai mare. Poate că nu este așa, dar pare singura explicație logică raportat la îngrâncenarea cu care autoritățile evită orice discuție pe tema relocării viitoare a aeroportului și respectiv viitorul zonei de captări dintre cart. Grigorescu, DN1 și Florești.

Ce alternative politice vedeți pentru alegerile din 2024, pentru un oraș mai verde?

Nu am exprimat niciodată în ultimele trei decenii vreo opinie partizană politic. Îngrijorarea există însă inevitabil în sensul evidentei lipse de concurență politică reală, care lipsește administrația publică de acea presiune democratică ce ar trebui să o facă atentă și dedicată respectării legii și interesului public. Autoritățile manifestă adesea în zona metropolitană Cluj o atitudine sfidătoare la adresa principiilor de transparență decizională și asigurare a accesului la informațiile de interes public, care reflectă un sentiment de impunitate și inamovibilitate din lipsă de alternativă reală, alimentând percepția că funcționează o „cooperativă” politică ocultă, ce împiedică existența unei concurențe politice reale, că totul se negociază în culise, se împarte încât să-și ia fiecare procentul și cam atât, că principiul ar fi de genul *„De ce să fim fraieri, să ne certăm unii cu alții, când putem să împărțim frățeste prăjitura banului public”*.



Cum ar suna un brand adevărat al orașului la momentul actual?

Greu de spus... poate "cel mai verde balon de săpun", că de la distanță Clujul arată foarte frumos. Pe Facebook totul super, în postările Primăriei și cohorței de pagini afiliatei ei, la fel mare parte din mass-media, care de ani de zile funcționează faptic aproape numai cu organ de PR. Clujul însă, poate fi mult mai mult, are niște super oportunități, dintr-un oraș industrial s-a transformat într-un oraș de servicii și te-ai aștepta la mult mai mult și de substanță, la ce potențial are. Când vorbesc de servicii, mă refer la procentul de populație ce lucrează în servicii, la ponderea din veniturile operatorilor economici și ale lucrătorilor care nu provin din sectorul terțiar, adică din industrie, ci vin din educație, banking etc. A crescut enorm procentul de locuitori cu studii superioare, deci ar putea mult mai mult, are niște atuuri mult peste ce au mare parte din alte orașe din țară. Unii zic că, uite, cât a evoluat Clujul, dar, în realitate, e un bilanț prost, nu e de lăudat. Nivelul actual e în ciuda, nu datorită potențialului, adică se putea mult mai mult.

Pe partea educațională ce s-ar putea face, cu elevii, studenții, tinerii?

La câți studenți sunt și câte cadre didactice universitare și personal de cercetare există în Cluj, se face foarte puțin pentru ape și pentru natură și puținul acela nu e cunoscut. Eu știu, când îmi făceam lucrarea de diplomă, în anii '90, m-am dus să caut date și am aflat, de fapt, că sunt tot felul de preocupări legate de apă în tot felul de cercuri, dar nu știam unii de alții. De la mine au aflat că fac analize de biologie a apei și Institutul de Cercetări Biologice, dar și Apele Române, dar și Catedra de Igienă de la UMF (Universitatea de Medicină și Farmacie, n.r.), dar și Institutul de Sănătate Publică. Și nu știau unii de alții. Fiecare era pe felița ei, Facultatea de Chimie făcea și ea proiecte, dar raporta totul pe linia ei... deci, tot ecosistemul ăsta și academic, și universitar și de cercetare nu-i interconectat, nu-i utilizat. Autoritățile apelează și ele insuficient și / sau inadecvat la mediul universitar, presa nu îi cere opinia sau sistemul e reticent să ia atitudine publică, ONG-urile au prea puține contacte cu mediul academic și colaborările sunt foarte reduse și dependente de relații personale, iar zonei metropolitane îi revine mult prea puțin din sectorul educațional puternic existent. Și sistemul preuniversitar ar putea face mai mult pentru educația de mediu, pentru coerența comunitară, pentru interfața cu autoritățile, sectorul civic ș.a.m.d.

La câți studenți sunt și câte cadre didactice universitare și personal de cercetare există în Cluj, se face foarte puțin pentru ape și pentru natură și puținul acela nu e cunoscut. Eu știu, când îmi făceam lucrarea de diplomă, în anii '90, m-am dus să caut date și am aflat, de fapt, că sunt tot felul de preocupări legate de apă în tot felul de cercuri, dar nu știam unii de alții. De la mine au aflat că fac analize de biologie a apei și Institutul de Cercetări Biologice, dar și Apele Române, dar și Catedra de Igienă de la UMF (Universitatea de Medicină și Farmacie, n.r.), dar și Institutul de Sănătate Publică. Și nu știau unii de alții. Fiecare era pe felița ei, Facultatea de Chimie făcea și ea proiecte, dar raporta totul pe linia ei... deci, tot ecosistemul ăsta și academic, și universitar și de cercetare nu-i interconectat, nu-i utilizat. Autoritățile apelează și ele insuficient și / sau inadecvat la mediul universitar, presa nu îi cere opinia sau sistemul e reticent să ia atitudine publică, ONG-urile au prea puține contacte cu mediul academic și colaborările sunt foarte reduse și dependente de relații personale, iar zonei metropolitane îi revine mult prea puțin din sectorul educațional puternic existent. Și sistemul preuniversitar ar putea face mai mult pentru educația de mediu, pentru coerența comunitară, pentru interfața cu autoritățile, sectorul civic ș.a.m.

De exemplu politicile și planurile de mobilitate și de mediu promovate de Primărie ar fi meritat cenzurate de mediul academic, dar există de fapt o complicitate și o scurtcircuitare, căci pe teme de mobilitate urbană mediul academic consilia Primăria clujeană nu prin vreun urbanist, ci printr-un prof. dr. ing. specializat în randamentul motoarelor diesel, iar pe line de mediu, de exemplu referitor la arborii plantați la noile spații verzi, nu se cerea opinia vreunui biolog, ecolog, arborist, peisagist, ci a unui... inginer horticol.

Cum e accesul la documentele autorităților?

Asta este în continuare o mare problemă. Află adesea tardiv de termenul în care puteai consulta o documentație sau puteai formula observații și propuneri sau cere dezbatere publică sau contesta în justiție un act emis abuziv. Este un mare consum de timp să încerci să urmărești site-ul Primăriei sau al Consiliului Județean sau al APM (Agenția de Protecție a Mediului, n.r.) Cluj când este vorba de PUZ-uri sau autorizații de construire sau certificate de urbanism, respectiv de avize și acorduri de mediu. Dezbateri publice, de fapt, nu există în adevăratul sens al cuvântului, ci sunt cel mult niște audieri publice unde se consemnează niște opinii și nu există feedback și rarism se acceptă vreo sugestie, și doar pe aspecte minore, punctuale. Iar Legea 544/2001 este sistematic aplicată greoi și șicanatoriu sau se refuză furnizarea documentelor de interes public, de exemplu, anexele la solicitările de autorizații de construire sau certificate de urbanism, documente care ar permite depistarea multor ilegalități. Dar, uneori, degeaba obții documentele, pentru că sunt multe care sunt neclare, incoerente sau cu erori vădite.

De exemplu, există un "Plan de mobilitate" care ar trebui să fie la baza PUG și PUZ-urilor și altor documente și politici în domeniu, dar, de fapt, e mai degrabă uitat. Dar nici nu era ce ar fi trebuit să fie - nu consemna măcar un „modal split” actual și unul viitor, pe mai multe scenarii, pentru care apoi să propună concret măsuri și căi de acțiune. De exemplu, planul de mobilitate urbană durabilă a Vienei arată *modal splitul* în anul 2020 și prevede că ținta optimistă până în 2030 este cutare, cea moderată cutare... propune ce să scadă și cu cât (procentul de deplasări automobilistice), ce să crească și cu cât (transportul în comun și deplasarea cu bicicleta), și că pentru asta trebuie adoptate următoarele măsuri. La noi nu prea vezi așa ceva și nici nu par autoritățile să vrea să aibă date solide... Dacă te uiți la modal splitul din orașele românești și te întrebi cum au fost fundamentate acele fire, vezi că-s cam după ureche, nu sunt credibile ca rezultat și metodologia de terminare are vicii grave.

Societatea civilă poate cere aceste studii, nu?

Mi-au trebuit câteodată 3 ani de proces cu Primăria Cluj ca să scoți "cu cleștele" anumite documente. De exemplu, când era planul cu Filarmonica în Parc, ei tot spuneau "zona Parcul Central" și atât... Care zonă? Și apoi, când am făcut rost și am dat la presă, s-a dovedit că e vorba de un proiect de clădire de 7 nivele în spatele Cazinoului, și ticăloșia a putut fi stopată (dar după ce am redactat și niște plângeri penale), dar în alte cazuri, când s-a terminat procesul, a fost prea târziu, vezi cazul Iulius Mall sau a unor blocuri din Parcul Est. Să nu uităm, totuși, că au vrut inițial să sece nu doar lacul nr. 2, ci și lacul nr. 1, să construiască și în locul lui blocuri...

Transparența este clar că nu este dorită de autorități, căci în apa limpede vezi ce pești sunt și cine pe cine mănâncă, dar nu și când e turbure. Se dorește un cetățean neinformați și preocupat doar de supraviețuire sau satisfacții individuale insignifiante. Românii practicau *panem et circenses*, acum se încearcă numai *circenses*, fără *pane*, și pare să funcționeze. Vezi cum se pune în scenă un soi de festival continuu, probabil până la alegeri. Nu vrei cetățean informați și implicat, ci vrei unul care își vede de felia lui, ori mai iese la o șuetă, la un târg de Crăciun.

Ce exemple de mobilitate verde ne puteți oferi din Europa?

Uite, Bordeaux. Primarul de acolo, prin anii '90, când a venit cu ideea de a declara că autoturismul nu poate fi principale soluție de mobilitate urbană, partidul a zis că-i retrage sprijinul politic, că noi suntem în sud, și aici e cald, mentalitatea nu permite, nu suntem olandezi sau nemți și n-o să se poată. Și s-a putut! La fel în Spania, prin Sevilla. În nordul Italiei inițial s-a spus că suntem în Italia, la noi nu se poate, apoi s-a putut, dar mai la sud s-a spus că nordul e contaminat cu influență germanică și doar de aceea s-a putut și numai acolo, apoi a început și în sud, s-a ajuns prin Bari. Deci, peste tot a fost chestia asta cu "la noi nu se poate, noi nu suntem Amsterdam"! De fapt, nici ei n-au fost! Și în Amsterdam acum 5 decenii era mașină peste mașină, scăzuse dramatic numărul de bicicliști, că nu mai îndrăzneau să meargă, un primar a propus tăierea completă a bugetului de mentenanță pentru piste de bicicletă, că oricum în 10 ani nu va mai fi nicio bicicletă, că asta oricum e o chestie a trecutului și viitorul e al mașinii. Doar ca s-au trezit la timp, și s-au întrebat dacă chiar vor și pot să facă din autoturism principalul mijloc de transport? Răspunsul "nu" a fost o decizie politică. Nu a venit din senin, ci după ample proteste, după campania *Oprți omorârea copiilor*, era așa de mare rata de copii omorâți de mașini, că acea temă a fost pusă pe primul plan și cumva au început să facă schimbări politice. Nu din motive de mediu sau congestie urbană sau pentru combaterea sedentarismului etc. Utilizarea bicicletei a început să crească lent pentru că și în Olanda s-a acceptat greu și târziu că paradigma automobilistică a mobilității urbane a fost o eroare a secolului trecut. Am discutat cu primarul general al Genevei, în care elvețianul, având bani de mașină și de benzină și de parcare, începea să tot vină în anii '80 și începea orașul să se sufoce. Au pus temă de studiu serios cum să combată trendul. Concluziile au fost: nicio casă la mai mult de x sute de metri distanță de o stație de transport public, niciodată să nu aștepti mai mult de x minute, să nu coste biletul de transport public mai mult de x în autobuz, o dată din doar x cazuri să n-ai loc să stai jos, cu autobuzul respectiv bicicleta să dureze cu x respectiv y % mai puțin deplasarea decât cu autoturismul, să se vadă chestia de subvenție încrucișată, prin urmare parcometrul nu-l plătești cu bani, ci compozezi cu biletul de autobuz etc... Și da, ajungi la marginea orașului, lași mașina, închiriezi o bicicletă scumpă de 600 de franci, nu o rablă, ai o oră gratis, apoi plătești o sumă modică, un sistem automat, simplu, în care ei se bazează pe poliția lor; deci, dacă și bicicletele comunitare sunt de nivel calitativ înalt, și imaginea lor e alta. Dar mai relevante pentru România ar fi, de fapt, exemplele deosebite de transformări rapide și masive pe teme de mobilitate în țări sud-americane, față de care nu mai putem invoca pretexte că la noi nu se poate pentru că am avea noi mai mare haos legislativ, mai proastă situație economică, multă corupție, mai needucată clasă politică etc. Nu trebuie inventată roata, ci doar viziune, asumare, perseverență și bună comunicare. În rest există toate premisele, și vom putea depăși în materie de mobilitate sustenabilă în zona metropolitană Cluj stadiul de simple declarații de intenții și mici proiecte-pilot făcute în scop de PR și în realitate puțin funcționale, cum care ne-au obișnuit autoritățile în ultimul deceniu.



Complexul Carbochim în context istoric și contemporan din perspectiva unui Cluj sustenabil

Articol de sinteză



În contextul proiectului de restructurare urbană a platformei industriale Carbochim avem două aspecte importante de luat în considerare: aspectul ecologic și cel al patrimoniului industrial. Articolul de față se concentrează asupra prezentării zonei din punct de vedere istoric al patrimoniului industrial Carbochim cu valoare urbanistico- arhitecturală și care ar fi direcția de abordare referitor la un proiect de restructurare urbană privind Carbochim din proximitatea Someșului.

Înțelegerea importanței platformei Carbochim cu o colecție remarcabilă de clădiri cu valoare de patrimoniului industrial are o istorie de 75 de ani a comunității clujene. E important a se percepe ca un ansamblu dintr-un cadru mai larg și nu doar cu referire la clădirile de patrimoniu clasate, ca făcând parte din cultura și istoria orașului.

În ceea ce privește referințele istorice, acestea se bazează pe studiul istoric al istoricului de arta dr. Florescu Carmen întemeiat pe documente din arhivă și surse verificate (a se vedea studiul istoric care se găsește publicat la proiectul PUZ pe site-ul Primărie Cluj-Napoca (primariaclujnapoca.ro/urbanism/proiecte-de-urbanism/puz-de-restructurare-urbana-platforma-industrial-a-carbochim)).

Semnalarea ONG-urilor locale precum Asociațiile MiniMass (Someș Delivery), Societate Organizată Sustenabil (SOS Someșul nostru), Clubul de Cicloturism Napoca, Clujul Sustenabil și DoCoMoMo România a făcut cu referire la anumiți factori alarmanți privind restructurarea zonei Carbochim prin noul proiect în faza de Plan Urbanistic Zonal din aprilie 2023 prin dezvoltatorul Iulius Group (P.U.Z. - Restructurare zonă industrială și realizare zonă mixtă –comerț, birouri, locuire, servicii, rețele edilitare, sistematizare maluri, operațiuni notariale, Piața 1 Mai nr. 3). Calitatea proiectului de anvergură realizat prin colaborarea dintre biroul de arhitectură clujean TransForm și cel olandez UnStudio nu e contestată. Dilema vine însă din faptul că Someșul fiind atât de aproape de zona platformei industriale, e un bun comun, un spațiu al cetățenilor, ajută la funcționarea plămânilor orașului și al ecosistemului culoarului verde-albastru. Se consideră necesară o abordare cu o sensibilitate contextuală și ca un ecosistem, de a se lăsa un culoar verde public generos pentru pietoni, biciclete și activități sportive, și o inserție noninvazivă în spațiul patrimoniului industrial prin păstrarea a cât mai multor clădiri, care îndeplinesc spațiile funcțiunilor terțiare, cu formule la scară umană, cu spații mai puțin comerciale. Astfel, prin scrisoarea adresată către primărie (se poate citi pe site-ul somesdelivery.ro/2023/07/05/sos-malul-somesului-patrimoniu-industrial-din-carbochim) s-au semnalat următoarele 2 aspecte critice fundamentate pe legile Uniunii Europene, PUG și ale Masterplan-ului pentru Someș, precum și a Legii Monumentelor:

1. Implementarea deficitară a coridorului verde-albastru la râul Someș.

2. Prezervarea și valorificarea insuficientă a patrimoniului industrial valoros existent pe amplasament.

Privind din perspectiva reglementărilor urbanistice, conform PUG din 2017, zona Carbochim se încadrează pe de o parte, în UTR Rim, ca zonă cu caracter industrial – zonă mixtă, iar pe de altă parte, în UTR ZCP_Rim Carbochim, ca zonă construită protejată a platformei Carbochim (cu două clădiri clasate de patrimoniu).

„UTR Rim Carbochim – Zonă industrială restructurată

Se vor asigura spații libere, plantate, pe solul natural în proporție de minim 2,5%

din suprafața totală a UTR, spații care vor avea acces public nelimitat. Se vor asigura spații libere, plantate, inclusiv vegetație înaltă, peste subsol, în proporție de minim 5% din suprafața totală a UTR, spații care vor avea acces public nelimitat”.

„Regulament local de urbanism Cluj-Napoca, aferent PUG:

Pe ansamblul unei parcele, spațiile verzi organizate pe solul natural vor ocupa minim 30% din suprafața totală și vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă)”.

Funcțiunile admise în zonă sunt mixte, dar de interes general: fabrici, magazine de desfacere, birouri, servicii pentru cercetare-dezvoltare, cafenele, agenții de diverse servicii, terase, catalogate ca activități economice de tip terțiar, grupate în clădiri dedicate.

Regimul juridic de protecție caracterizează zona printr-o eterogenitate arhitecturală dominată de caracterul industrial. Astfel, e important să se prezinte valoarea patrimoniului industrial Carbochim, a doua fabrică de anvergură înființată în Cluj în secolul XX, după Fabrica Clujana.

Context istoric al complexului industrial Carbochim și configurarea Pieței 1 Mai

Zona din proximitatea Someșului din afara orașului s-a format între secolele XIX-XX, unde predomină clădirile re-trase de la frontul stradal, cu o organizare urbanistică de tip deschis. În anul Unificării României 1918, Clujul avea o configurare urbanistică formată din două nuclee din timpul zidurilor fortificate medievale, cu centrul în Piața Unirii. În continuarea incintelor exista o lizieră formată din piețe și spații verzi, iar părțile periferice erau alcătuite din străzi și noi. (Informații preluate din studiul istoric al dr. ist. Florescu Carmen)

Era industrializării și-a pus amprenta asupra dezvoltării orașului Cluj-Napoca. Odată cu modernizarea și automatizarea proceselor de manufacturare, s-a cunoscut o dezvoltare economică și o necesitate de a implementa noi întreprinderi care să crească producția. Astfel, s-a dezvoltat și zona industrială, aducând forță de muncă din interiorul orașului sau din zonele periferice. Revenind la primele forme de industrializare în zona actuală a Pieței 1 Mai la început de secol XX, în proximitatea Someșului, peste calea ferată, cu un scop bine definit de a facilita transportul de marfă în alte orașe, a fost fabrica actuală Clujana, cu valoare de patrimoniu cultural. De asemenea, apariția noii Fabrici Clujana a schimbat și configurația urbanistică a străzilor, formând Piața 1 Mai, fosta Jdanov, ulterior Corvin. Imperiul Austro-Ungar la putere susținea modernizarea și producția, atât pe plan local, cât și pentru export.

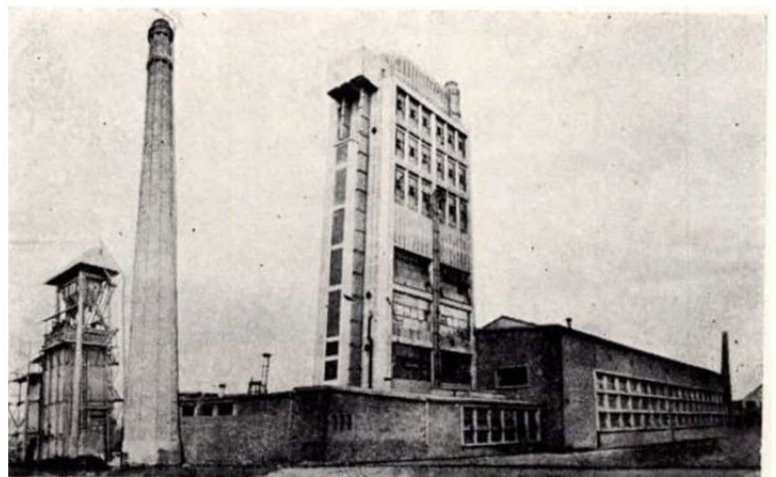
În anul 1910 s-a înființat Fabrica de pielărie Frații Rener & Co, prin contribuția familiilor Hecht, Farcaș și Rener, preluând tăbăcăria manufacturieră a maistrului Rener Ioan. Fabrica s-a dezvoltat timp de 20 de ani, a fost denumită ulterior Dermata, apoi Fabrica Clujana.

Perioada comunistă și anume anul 1948 "a constituit un an de turnură în evoluția economică a orașului, când a fost pusă în aplicare politica de naționalizare a 32 de întreprinderi (dintre care: 6 metalurgice, 1 de energie electrică, 3 de produse farmaceutice și chimice, 1 de ceramică și porțelan, 2 de materiale de construcții, 3 de prelucrarea lemnului, 2 de piele și încălțăminte, 8 de produse alimentare, 1 de hârtie, 3 de produse textile) și scutirea lor de la plata taxelor de onoare, a taxelor de timbru pentru încheierea tranzacțiilor." (studiul istoric al dr. ist. Florescu Carmen).

Hărțile istorice cu cartografierea Clujului ne ajută la înțelegerea configurației parcelelor și a tramelor stradale. Încă în anul 1907 parcela Carbochimului actual e în extravilan. De-abia în ridicarea cartografică din 1917 apare parcela Carbochim ca Grădină de Fânețe- Szénáskert și cea a viitoarei Fabrici Clujana ca Fabrica de piele- Börgyár, unde sunt marcate singurele clădiri din zonă. După 7 ani de la înființarea Fabricii de piele a Familiei Rener se sistematizează și tramele stradale în funcție de necesități. "Piața 1 Mai este înfățișată în perioada 1917-1920 asemeni unui conglomerat de ulițe din care se vor trasa viitoarele străzi ale Porțelanului și Tăbăcarilor. Actuala stradă a Răsăritului era denumită, Szent László Király-út. Calea ferată exista pe hartă de la începutul secolului al XX-lea sub numele de Linia Căilor Ferate regale maghiare Budapesta, fiind parte din traseul feroviar al orașului, iar cu acest prilej, al constituirii unei zone industriale, ea folosește mărfurilor care contribuie la buna circulație a produselor." (studiul istoric al dr. ist. Florescu Carmen).

În anii 1930 încă nu apare amenajată sub forma actuală Piața 1 Mai, ci e doar delimitată de Fabrica Dermata, actuala Clujana, iar pe parcelarul ce va urma Carbochimul sunt depozitele de lemne. Încă în anul 1960 nu apare sensul giratoriu, ci doar după anii 1970. Linia ferată care parcurgea incinta fabricilor din zonă pentru transportarea mărfurilor, după ce nu a mai fost folosită, a fost integrată în spațiile verzi actuale, fâșii adiacente parcurilor vizibile și în ziua de azi. Un spațiu verde care s-a realizat în fața complexului industrial Carbochim și a Fabricii Unirea se păstrează și astăzi și delimitează strada Porțelanului (fosta stradă Negru Vodă). Prin noua configurație a podurilor din cele două capete a străzii se fluidizează accesul în zonă.

Complexul Carbochim s-a înființat în perioada comunistă. "Întreprinderea Electrocarbon Cluj, localizată în Piața Jdanov nr. 3 a fost înființată la 1 mai 1949 pe baza dispozițiilor decretului nr 33 din 2 februarie 1949 și a fost inaugurată în luna mai 1951 prin deschiderea secției de carbură de siliciu. În octombrie 1951 este pusă în funcțiune secția de pietre polizor, iar în ianuarie 1952, cea de electrozi. Obiectivul principal al fabricii a fost producerea de: electrozi grafiți, carbură de siliciu, pietre de polizor și electrocorindon, produse considerate nelipsite din economia unei țări, iar prelucrarea lor ar însemna stoparea costurilor importului. Premisele erau favorabile creării unei astfel de întreprinderi, în condițiile în care studiile geomorfologice au demonstrat existența unor zăcăminte naționale remarcabile de: cuarț, cărbuni, produse petrolifere, bauxite, gaz metan.



Secția de electrozi a Uzinei Carbochim
Autor arh. S. Claudiu

În vederea unei optime funcționări, planul de concepere a prevăzut construirea: unei fabrici de electrozi pentru o producție de 1000 tone/an electrozi grafițați și 3000 tone/an pasta pentru electrozi continui; unei fabrici de carbură de siliciu pentru producerea a 500 tone/an; unei instalații pentru fabricarea electrocorindonului cu o capacitate de 500 tone/an; unei fabrici de pietre de polizor cu capacitate anuală de 1000 tone.

Din punct de vedere al amplasării complexului fabricilor, în etapa de proiect au existat trei potențiale locații: Cluj, Târgu-Ocna sau divizarea între cele două orașe. Au fost urmărite unele criterii imperative pentru alegerea optimă a terenurilor: distanța față de sursele de aprovizionare cu materiale prime, disponibilitatea aprovizionării cu apă, gaz metan și energie electrică, disponibilitatea forței de muncă existente în oraș sau satele alăturate, geomorfologia adecvată a terenului, posibilitățile de extindere teritorială, urbanismul și sistematizarea zonei, distanța față de consumatori. În urma unor analize logistice, Clujul a fost ales pentru amplasarea complexului industrial, îndeplinind toate cerințele necesare, plusând și proximitatea căii ferate de piața Jdanov, actuala 1 Mai. Deoarece volumul producției era unul care depășea statutul unei fabrici simple, s-a decis ca proiectul de construire să fie de tipologia unei uzine și astfel lucrările de construire au debutat la 20 august 1949. Firma de proiectare și execuție a fost Sovrom construcții nr. 3, iar utilajele aduse au fost realizate majoritar de: Uzinele 23 August, București, Combinatul Reșița și Uzinele Metalurgice Cugir, Steagul Roșu Brașov, Strungul Brașov, Independența Sibiu, Electroputere Craiova. Alături de fabricile de corindon și veral; pietre polizor; electrozi; carbură de siliciu; au fost ridicate și secții auxiliare și ateliere; o centrală termică cu 3 grupuri convertizoare; o centrală termică cu 4 baterii cazante; au fost executate drumuri, împrejmuiri, diguri; au fost edificate sedii social culturale cu policlinică, cantină cu bucătărie, sală festivă, cinema, bibliotecă cu sală de lectură, stație de radioamplificare, locuințe pentru muncitori pe o suprafață de 720 mp; au fost începute în 1957, lucrările pentru două blocuri muncitorești cu peste 35 apartamente fiecare. (informații din Direcția Județeană a Arhivelor Naționale, Cluj-Napoca, Fond Întreprinderea Carbochim Cluj-Napoca, Dosar nr. 1, Monografia, 122 file, 1949)

În anul 1965 se afirmă nevoia extinderii capacității de producție, iar construcțiile nu făceau față integrării liniilor de producție suplimentară și era nevoie de extinderea complexului în două etape: o primă etapă între 1963-1965 (hala de carbură de siliciu se transformă în hală de preparare și depozitare, se implementează două noi linii de carbură neagră și verde, se construiesc bazine de decantare subterane pentru pulberi) și o a doua între 1966-1970 (se construiește o nouă hală pentru secția de abrazivi pe suport).” (din studiul istoric al dr. ist. Florescu Carmen).

Se poate afirma că ansamblul arhitectural Carbochim se remarcă printr-o compoziție echilibrată, folosind simetria și raportul dintre plin și gol. Deși clădirile ar fi încadrate conform perioadei comuniste, într-un “Stil Stalinist”, acesta prezintă valori arhitecturale vizibile. Se poate afirma că ansamblul ar avea o abordare cosmopolită, proiectantul/proiectanții având afinități cu arhitectura francezului Auguste Perret, un pionier al structurilor din beton armat, a viitorului Stil Internațional. În revista Arhitectura din 1954 apare menționat doar arhitectul S. Claudian al Uzinelor Carbochim, dar în acea perioadă se lucra în colective numeroase. Deoarece datele lipsesc în direcția acestei cercetări, analiza se poate extinde pentru o viitoare lucrare.



Complexul Carbochim și Piața 1 Mai din 1970- fotografie istorică din colecția Bibliotecii Clujene Universitare

Proiectul Carbochim în contextul actual

Actualmente platforma industrială Carbochim din Piața 1 Mai nu mai funcționează, e pustie și supravegheată de un paznic și câini, pregătită de noul șantier. Întrebând paznicul ce a mai rămas în interior, se pare că doar depozite a unor materiale, dar utilajele vechi au fost duse. Fabrica de abrazive Carbochim a fost relocată și își continuă activitatea pe Bulevardul Muncii la nr. 18. Conform prezentării de pe site-ul Carbochim se prezintă astfel: "firma este în prezent cel mai mare producător de abrazive profesionale din România. Adresându-se unor piețe extrem de variate, CARBOCHIM SA urmărește ca prin produsele sale, fabricate în baza unor tehnologii moderne, să ofere calitate la prețuri competitive și să satisfacă cerințele tuturor beneficiarilor săi." Astfel, fabrica mai produce următoarele: corpuri abrazive cu liant ceramic, bachelitic, magnezitic și elastic într-o diversitate de forme, dimensiuni și specificații, discuri abrazive de debitare, abrazive pe suport de hârtie, pânză, combinație și nețesut într-o diversitate de forme cu aplicații multiple la prelucrarea lemnului, metalelor și sticlei (sursă www.carbochim.ro/contact).

Conform unui articol din Monitorul Oficial publicat în 12 noiembrie 2023 se anunță o investiție de 500 de milioane de euro pentru transformarea platformei Carbochim într-un loc al culturii și petrecerii timpului liber, precum și 5 hectare de spații verzi noi în cadrul proiectului amenajat. "Carbochim, cel mai mare producător de abrazive din România, își va continua activitatea în fosta hală Tricotaje Someșul, de pe Bulevardul Muncii. Relocarea, modernizarea și re tehnologizarea unității de producție, a cărei activitate nu a fost întreruptă, reprezintă o investiție de peste 5 milioane de euro. Moștenirea industrială a fabricii din Piața 1 Mai va fi însă dusă mai departe în cadrul complexului dezvoltat de lulius: două clădiri cu valoare ambientală vor fi restaurate și reconvertite în spații culturale și de susținere a inițiativelor locale. Potrivit conducerii lulius, este pentru prima dată în România când într-un proiect mixed-use este integrat un spațiu dedicat artelor performative independent ca parteneriat cu sectorul cultural. Zona industrială se întinde pe o suprafață de circa 14 hectare și va fi transformată într-un spațiu mixt, cu spații culturale, centru comercial, spații office și o componentă rezidențială. De asemenea, mai mult de o treime din suprafața terenul va fi acoperită cu spații verzi. Conceptul de amenajare a fost dezvoltat de UNStudio, acesta fiind primul proiect de reconversie urbană din România ce va purta semnătura prestigiosului birou olandez de arhitectură."

Problema discursului dublu axat pe profit și nu pe calitatea vieții clujenilor, a dus la divergențe în abordarea proiectului aprobat de comisiile de specialitate ale primăriei. După contestațiile realizate de ONG-urile locale preocupate de mediu și dezvoltarea durabilă a Clujului d.p.d.v. al ecologiei și al funcționării sustenabile, s-au făcut diverse modificări la proiect, dar nu într-un totuș satisfăcătoare, doar cele două clădiri de patrimoniu vor fi păstrate, iar restul demolate. Spațiul dedicat culoarului verde nu s-a lărgit, dar s-a renunțat la două blocuri turn și la parcurile aferente.

Aplecându-ne înspre mentalitatea cetățeanului clujean, întreb paznicul ce părere are despre viitorul proiect de la Carbochim: "Se va face încă un mall de pierdut vremea în weekend și blocuri, în rest nu știm prea multe". Însă e tocmai cea mai dorită formă de dezvoltare a orașenilor? Poate că nu chiar, tocmai domnul paznic, mirat de întrebare, vine cu o propunere axată pe timp liber și sănătate: "Mi-aș dori un patinoar închis. Am fost la Budapesta și acolo aveau un patinoar mare acoperit și pentru hochei pe gheață".



Vizualizare proiect Carbochim- TansForm și UnStudio



Șantier în lucru © Simona Or-Munteanu

Concluzii

E important de înțeles apelul organizațiilor non-guvernamentale care au luat inițiativă, deoarece privind în ansamblu e vorba de dezvoltarea urbană a Clujului generată de investiții axate pe profit, cu o densitate tot mai mare și regim de înălțime ieșit din scară, precum propunerea depășirii blocurilor Maurer de pe malul Someșului din Piața Abator. Factorii esențiali ai unei astfel de abordări ar trebui să fie calitatea ecologică și valorificarea contextului local, în cazul de față a culoarului verde-albastru, respectiv a ansamblului arhitectural de patrimoniu industrial. Cu siguranță e nevoie de reabilitarea zonei, anumite clădiri fără valoare și dezafectate e necesar să fie demolate și zona să se dinamizeze prin funcțiuni mixte moderne, însă direcția de abordare a proiectului să fie cu adevărat sustenabilă și ecologică, să se redea publicului o fâșie generoasă pentru pietoni și velo pe malul Someșului și să se promoveze o mentalitate a unui oraș verde, cultural și autentic.

Există multiple exemple de bune practici, exemple de proiecte ale studenților de la Facultatea de Arhitectură, precum și o propunere de restructurare a platformei Carbochim din 2017 a biroului Planwerk (planwerkcluj.org/portfolio/carbochim).

Viitorul coridor de mobilitate est-vest, cu parcul Armătura pe malul opus și cu Piața 1 Mai, este cel mai important sub-centru urban din zonă. Privind din perspectiva activiștilor de mediu clujeni, care sunt profesioniști implicați, este o prioritate extinderea culoarului verde-albastru și nu a zidurilor monobloc, care blochează circulația naturală a aerului. Astfel, se poate îmbunătăți calitatea vieții în oraș și a conexiunilor pe malul apei, întorcându-ne cu fața spre râul ce străbate Clujul: Someșul.



© Simona Or-Munteanu



Echipa Someș Expres

Paula Boartă: Reporter/fotoreporter
Redactor/tehoredactor

Simona Or-Munteanu: Fotoreporter/reporter
Redactor/tehoredactor

Bianca Dimitriu: Redactor/tehoredactor
Grafic designer

Contact: paula.boarta@gmail.com
biancadimitriu88@gmail.com
simonarh@gmail.com

Proiect realizat în cadrul Somes Delivery 2023

Lucrăm împreună pentru o Europă verde și incluzivă. Proiect derulat de Asociația Ivan Patzaichin - Mila 23, în parteneriat cu Departamentul pentru Dezvoltare Durabilă, Fundația Dala, Asociația miniMASS, Asociația Unda Verde, Apele Române, Asociația Comunelor din România (ACOR).

Material realizat cu sprijinul financiar Active Citizens Fund România, program finanțat de Islanda, Liechtenstein și Norvegia prin Granturile SEE 2014-2021. www.comunitateaapei.ro

Conținutul acestui material nu reprezintă în mod necesar poziția oficială a Granturilor SEE și Norvegiene 2014-2021.

Parteneri locali



Administrații locale



PRIMĂRIA ȘI CONSILIUL LOCAL
CLUJ-NAPOCA



Parteneri naționali

