

Tendințe

Până să ne revenim avem doi ani să căutăm valoarea

Proiecte Alpha Studio

Echipa Alpha Studio lucrează în prezent la actualizarea câtorva proiecte mari de birouri. La acestea se adaugă proiectarea unor ansambluri de apartamente de lux, amplasate în zone foarte bune din București, precum Floreasca și Bd. Mareșal Constantin Prezan.

Dintre proiectele reprezentative realizate se numără ansamblul de birouri Willbrook Platinum Business & Convention Center, de pe șoseaua București-Ploiești, finalizat în cursul anului trecut.

În acest an urmează să fie demarate lucrările la o clădire de birouri amplasată pe DN1A, proiect pentru care echipa de arhitecți a fost premiată la Londra în anul 2010 în cadrul concursului „Europe and Africa Property Awards”.

Pe segmentul de infrastructură majoră de transport, societatea este implicată în proiectarea Inelului median de transport al Bucureștiului.

Pe fundalul crizei care a afectat toate domeniile de activitate în ultimii ani, tendințele în arhitectura contemporană au suferit o mutație, fiind guvernate azi de rațiuni economice și de optimizări. Arhitectul Vlad Cavarnali, partener în cadrul Alpha Studio, studio de proiectare în arhitectură, urbanism și inginerie civilă, prezintă acest nou status quo cu maximă sinceritate: „Dacă până în 2008 cerințele pieței vizau în special obținerea de cât mai mulți metri pătrați vandabili, la ora actuală tendințele merg către un design optimizat economic, cu standarde ridicate în ceea ce privește calitatea și imaginea și care trebuie să fie cât mai «verde» posibil”.

Dincolo de aceste criterii ce s-au impus în piață, un factor suplimentar, este reprezentat de contextul legal și cel al restricțiilor tehnice: „Contextul legal este foarte anevoios, pe alocuri creând un climat anti-investițional, iar proiectul tehnic, arhitectura de calitate, se supun unui regim de rentabilitate. Pe de altă parte, clădirea trebuie să fie reprezentativă și să poată susține marketingul”. Modificările succesive ale normativelor în construcții au condus la creșterea costurilor pentru ridicarea clădirilor. Normativul ce privește rezistența la cutremur, de exemplu, este extrem de aspru. Deși la prima vedere acest lucru este justificat, dat fiind gradul de risc seismic din România, se poate ajunge la costuri structurale foarte mari, care fac dificile optimizările economice, chiar dacă în ultima vreme o parte din materialele de construcție s-au ieftinit.

Toate aceste lucruri se manifestă în numărul în



Vlad Cavarnali, partener în cadrul societății de arhitectură Alpha Studio

scădere de dezvoltatori mari în București și într-un număr relativ mic de investiții importante ce ar putea fi continuate în anii următori. „Deși sfârșitul acestui an va clarifica unele lucruri în ceea ce privește piața construcțiilor, proiectele vor demara efectiv după 1 ianuarie 2014”, este de părere Vlad Cavarnali.

Piața se va axa pe lucrări de infrastructură în următorii doi ani

Până în 2014 vor surveni numeroase modificări în principal în ceea ce privește politicile locale pentru creșterea atractivității pentru investitori. Aceștia pot fi atrași dacă există coerență legislativă și o coordonare între marile proiecte de infrastructură și investițiile private. „Trebuie încurajată o inițiativă privată controlată”, subliniază Vlad Cavarnali.

Proiectele de infrastructură vor avea întâietate în următorii doi ani, chiar dacă în prezent este foarte greu de coordonat un buget local cu cel central, respectiv investițiile de importanță locală cu cele de nivel național. În ceea ce privește Bucureștiul, printre marile proiecte de infrastructură se numără Inelul Median de Transport, extinderea Aeroportului Henri Coandă, construirea liniei de metrou Piața Presei Libere - Otopeni. Promovarea unor astfel de proiecte de infrastructură, fie ele publice sau private, de către Administrația Locală, ar duce la deblocarea unor zone ocolite azi, cel puțin în ceea ce privește marketingul, vânzarea de terenuri și atragerea de investiții, chiar și de mici dimensiuni. „Proiectele publice mari, coordonate cu anumite proiecte private punctuale pot debloca piața, care la ora actuală este înghețată complet”, apreciază arhitectul Cavarnali.

Prin marile proiecte de infrastructură de transport, precum Inelul median, se încearcă degrevarea zonei centrale de traficul auto, care în prezent are o densitate maximă. Concret, Inelul median de transport va redistribui fluxul care intră în București dinspre autostrăzile A1, A2 și viitoarea A3, evitându-se tranzitarea centrului. „Va funcționa ca un filtru pentru zona centrală”, explică domnul Cavarnali. „Mai mult

Office building - Campul Mosilor



decât atât, aceste proiecte mari de infrastructură de transport pot fi puse în relație cu alte măsuri luate la nivel local pentru managementul traficului, de exemplu introducerea unor restricții de trafic sau abordarea lor în cadrul unui proiect integrat de transport public (care să includă transportul cu metroul, tramvaiul, troleibuzul etc.)”.

În opinia domniei sale, marile proiecte de infrastructură de transport sunt predispuse să genereze controverse între autorități și organizații non-guvernamentale datorită tendinței celor din urmă de a se opune dezvoltării. În fapt, utilitatea acestor proiecte poate fi demonstrată matematic. „În democrație fiecare poate să spună orice despre oricine, oricând și oriunde. Problema este că nimeni nu își asumă ceea ce spune. Este foarte dură această luptă. Pe de altă parte, ea poate fi foarte bine legată de progres, în sensul că ONG-urile, în mod normal, trebuie să creeze posibilitatea unei evoluții. Dacă fac un serviciu orașului, blocând lucrările prin procese, cum se întâmplă, de exemplu, cu proiectul arterei Buzești-Berzei, când cineva pierde aceste procese trebuie și să plătească”, susține domnul Cavarnali.



Office building - DN1A

Investițiile primăriilor trebuie să aducă profit bugetelor locale

Investițiile realizate din bugetele locale trebuie să genereze un „profit” care să permită creșterea resurselor disponibile pentru investiții noi de la an la an, inclusiv prin posibilitatea de a vinde obligațiuni pe piața externă, pentru a susține o continuitate a procesului de dezvoltare. În prezent, deși legislația permite acest lucru, nu există structuri la nivelul Administrației Locale care să promoveze astfel de acțiuni. Ca prim pas, administrațiile au început să înțeleagă că trebuie să creeze afaceri atractive, prin urmare să gândească economic. „Din păcate nu avem o școală de primari, care să îi învețe management urban: managementul traficului, deșeurilor, management juridic, de proiect. Orașul trebuie să funcționeze pe economia de resurse, să acumuleze”, atrage atenția domnul Cavarnali.

În acest sens ar trebui înființată o structură care să aibă capacitatea să coordoneze proiectele publice și cele private, dincolo de implementarea unor planuri integrate de dezvoltare urbană, crearea zonei metropolitane sau a strategiei locale. De exemplu, construirea unei Eurogări care să deservească Bucureștiul ar antrena dezvoltarea întregii zone adiacente - această dezvoltare trebuie controlată și coordonată.

Pentru a realiza astfel de deziderate, pe lângă sprijinul oferit de specialiști, este nevoie și de susținere politică. „Un primar trebuie să se gândească să ducă la îndeplinire cel puțin două - trei mandate, astfel încât să finalizeze un proiect care să aducă municipiul într-o stare profitabilă”, este de părere Vlad Cavarnali.

Inelul Mării Negre - oportunitate pentru București

O oportunitate pentru București, venită din plan extern, se referă la demersul Rusiei de a construi Inelul Mării Negre, o rețea de autostrăzi în lungime de 7.000 km.

Pe teritoriul României din acest inel va face parte autostrada A3. La rândul său, această arteră va genera noi legături și zone de dezvoltare, de exemplu în Otopeni. Aici urmează să fie extins aeroportul cu un nou terminal în zona Dimieni, în contextul în care pentru anul 2035 fluxul de pasageri este estimat la 20 de milioane pe an.

În perspectivă, Henri Coandă ar putea să devină o platformă de tranzit între Asia și Africa, atât pentru persoane, cât și pentru marfă. Noul terminal va fi conectat atât la calea ferată (prin construirea unei noi gări) și la Inelul Median al Bucureștiului, prin intermediul autostrăzii A3. Prin urmare, s-ar putea dezvolta în următoarele două-trei decenii ca o zonă de servicii, de spații de depozitare și producție nepoluantă, crede domnul Cavarnali.

România are grave probleme de cadastru

O problemă prezentă la nivel național, des întâlnită în dezvoltările imobiliare și în proiectare, se referă la neconcordanțele din documentele cadastrale. Doar în Transilvania situația este mai clară, dar nu cu mult. Situația este cauzată în primul rând de faptul că au fost efectuate numeroase împrăștiări pe diverse legi, dar și privatizări, care nu au ținut cont de situația anterioară. Astfel, pentru a pune în drepturi pe toți solicitanții a fost nevoie de mai mult teren decât avea fiecare unitate administrativ-teritorială la dispoziție, prin urmare s-a ajuns la suprapuneri. În plus, planurile parcelare nu au fost trasate utilizând acuratețea tehnologiei GPS. „Majoritatea proprietăților din România au o problemă de cadastru, se suprapun 1-2-3 metri”, sesizează domnul Cavarnali.

Pentru ieșirea din impas, proprietarii fie acceptă de comun acord să renunțe la o anumită suprafață (față de ceea ce reiese din acte), fie ajung să rezolve problema în instanță.

Mai mult decât atât, ar fi necesară și oportuna înființarea unui cadastru fiscal pentru ca administrațiile publice să știe cât câștigă bugetul local din fiecare proprietate, adăugă domnia sa.

Bucureștiul este mai mare decât se crede

Un alt aspect care afectează dezvoltarea orașelor din România ține de legislația locală, transpusă prin Planuri Urbanistice Generale. Scopul acestor documentații este să clarifice conflictele și problemele. „Totodată acestea sunt menite să facă funcțional orașul”, accentuează Vlad Cavarnali. În schimb, în general, urbanismul este pus de administrațiile publice pe ultimul loc ca preocupare.

În București urmează să fie realizat un nou PUG. Acesta, coroborat cu Planul Integrat de Dezvoltare

Urbană pentru Zona Centrală și Strategia București 2035, ar trebui să creeze premisele pentru inițierea unor proiecte care să atragă investiții. Alpha Studio a realizat un amplu studiu de urbanism prin care au fost corelate Planul Urbanistic General în vigoare al Municipiului București și planurile localităților adiacente. „Concluzia este că harta pe care o cunoaștem nu este cea reală. Bucureștiul este mult mai mare. Numeroase terenuri din jurul său au fost trecute în intravilan fără nicio rațiune, fără a fi corelate cu infrastructura. Fiecare primar a dat autorizații unde a vrut”, atenționează domnul Cavarnali.



Primăverii Gardens - Floreasca

Arhitectura de valoare este rară

Valoarea arhitecturală a Bucureștiului provine îndeosebi din realizările arhitecților începând cu mijlocul secolului XIX. În afara imobilelor ridicate începând cu această perioadă mai sunt câteva imobile ce datează din secolul XVIII și care ar putea fi restaurate. Peisajul arhitectural modern are câteva clădiri importante - de calitate - dar, în ansamblu, perioada anilor '90 a fost una nefavorabilă.

„Trebuie să inducem valoare arhitecturii, și nu vorbim doar de cea economică. Aceasta este o noțiune pierdută în ultimii 20 de ani dar care trebuie să fie reinventată. După balonul de săpun reprezentat de boom-ul imobiliar, în arhitectura de astăzi nu mai există proporție, culoare, identitate. Va fi nevoie de mult timp pentru a se dezvolta. Din păcate, asistăm la o degradare culturală, nu știm unde să ne oprim și nu avem o educație referitoare la ceea ce înseamnă un lucru de calitate. Arhitectura trebuie să se orienteze spre necesitățile individului, de exemplu unde consumul individual de spațiu devine risipa de resurse. Arhitectura de calitate înseamnă și vocația locului. Dacă fiecare piesă din acest puzzle al locului va fi diferită de cealaltă, se va crea un disconfort vizual”, argumentează arhitectul Cavarnali.

Tocmai pentru a identifica elementele care lipsesc Bucureștiului, se lucrează în prezent la Strategia București 2035 și PIDU pentru Zona Centrală. Aceste elemente pot determina o direcție de dezvoltare „sănătoasă”. Lucrările la strategie avansează, însă ar trebui ca ea să pătrundă mai mult în problematica orașului, astfel încât din ea să reiasă ce trebuie să facă primarii în următoarele mandate, apreciază arhitectul Vlad Cavarnali.

