

ENERGY AND URBAN PLANNING POLICIES AT THE LOCAL LEVEL

POLITICA ENERGETICĂ ȘI DE URBANISM LA NIVEL LOCAL

Alina PROFIROIU

*Department of Public Administration, Academy of Economic Studies, Bucharest, Romania
Catedra de Administrație Publică, Academia de Studii Economice, București, România
alina_profiroiu@yahoo.com*

Abstract

Any element and any action that has to do with urban life has an energetic content and cost. Cities have always been a privileged place, where most part of the energy demand is concentrated .

The main energy consumer sectors from the urban environment are industry, households and the tertian sector (as their consume has the same nature and characteristics) and also the transport sector. A simple reasoning leads us to a permanent correlation between economic development, urbanization and energy demand. However, this very strict correlation was often contradicted in practice. Undoubtly, no urban form can dismiss energetic support and this is modulated by the level of economic and technological development. The aim of this paper is to analyse the links that exist between development, energy and urbanization, which oftenly is regarded with a certain level of ambiguity.

Keywords: energy policy, urban planning policy, urbanization

Rezumat

Orice element și orice act al vieții urbane are un conținut și un cost energetic. În toate epocile, orașul a fost un loc privilegiat, în care s-a concentrat cererea de energie.

Principalele sectoare cu consum energetic, în mediul urban, sunt industria, menajele – la care se adaugă în mod tradițional sectorul terțiar, deoarece consumurile lor sunt de natură și caracteristici compatibile, și în cele din urmă transporturile. Un raționament simplist ne-ar conduce la ideea stabilirii unei corelații permanente între dezvoltarea economică, urbanizare și cererea de energie. Însă această corelație strictă a fost adesea contrazisă în practică. Fără îndoială, nici o formă urbană nu se poate lipsi de un suport energetic, iar acesta din urmă este strâns modulată prin nivelul de dezvoltare economică și tehnologică.

Lucrarea de față își propune să analizeze legăturile care există între dezvoltare, energie și urbanism asupra cărora planează încă o atmosferă de ambiguitate.

Cuvinte cheie: politica energetică, politica de urbanism, urbanizare

1. Introducere

Experiența ultimelor decenii demonstrează că există un paralelism între urbanizarea crescândă și formele de consum energetic din ce în ce mai intense și mai sofisticate.

Astfel, urbanizarea spectaculară din anumite țări ale lumii a demonstrat că în lipsa rolului motor, factorul energetic este uneori flexibil, uneori restrictiv: flexibil, în sensul că nevoile esențiale sunt satisfăcute prin recurgerea atât la surse tradiționale, cât și contemporane, iar restrictiv – prin limitările severe pe care slabele disponibilități energetice le impun modurilor de viață și modelelor de producție.

Ca urmare, asupra legăturilor care există între dezvoltare, energie și urbanism planează încă o atmosferă de ambiguitate.

Ipoteza noastră de plecare este de a vedea în oraș interdependența a două sisteme: un sistem energetic, care aprovizionează, și un sistem socio-economic, care consumă, aceasta ca urmare a faptului că, pe termen lung, riscurile de epuizare a surselor de energie, precum și necesitatea independenței energetice trebuie să ne incite să realizăm economii de energie.

La acestea trebuie să adăugăm și o a treia motivație, și anume că toate sursele de energie sunt poluante și în consecință ele trebuie limitate. Aceasta privește în mod special sursele fosile care produc, alături de alți diverși poluanți, gazul carbonic (CO₂), considerat drept una din cauzele principale ale accentuării efectului de seră și deci al reîncălzirii planetei.

Ca urmare, devine necesară utilizarea unor instrumente contabile, care să permită, spre exemplu, măsurarea semnificației energetice a climatizării unei locuințe, a întreținerii unui spațiu verde, a funcționării unei mari zone comerciale, precum și a refacerii unei șosele sau a construcției unui imobil de mare înălțime.

Astfel, este de necontestat faptul că orașul capitalizează în mod durabil o cantitate apreciabilă de energie, iar această energie este supusă unei degradării lente, în cursul ciclului de viață al cadrului construit. În primul rând, energia este investită în materialele de construcții, însă trebuie avută în vedere și cea necesară transportului acestora, preparării cimenturilor și construcției propriu-zise.

Investiția energetică variază însă în funcție de tipul de construcție. Astfel, valorile minime se înregistrează în cazul habitatului – în bandă, cele medii – în cazul pavilioanelor individuale, iar cele maxime – în cazul imobilelor colective. Însă, dacă luăm în considerare capitalul energetic investit în

drumuri și în diverse rețele, habitatul colectiv va permite realizarea de economii la scară, reducând astfel handicapul său în raport cu formulele individuale. Acest avantaj însă, cum vom vedea, va avea puțină importanță față de cheltuielile energetice de funcționare. Investiția energetică variază însă și în funcție de formele de urbanizare. Din comparațiile realizate între pavilion individual și colectiv și centrul orașului (renovare și reabilizare) rezultă că pavilionul individual reprezintă formula cea mai costisitoare, atât pe ansamblu, cât și pe metru pătrat, deoarece este mult mai spațios decât celelalte tipuri și datorită investițiilor în infrastructură, care sunt de trei ori mai mari în cazul pavilioanelor din zonele urbane periferice. În plus, s-a constatat că renovarea centrului orașului reclamă mai multă energie decât imobilele colective noi din zonele peri-urbane cu supracosturi de circa 12-15%. Acestea se explică prin necesitatea de a realiza fundații speciale, în special pentru amenajarea parcurilor. În toate formulele, parkingul reprezintă o investiție apreciabilă, mergând de la a zecea parte din investiția energetică pe locuință, în cazul zonelor urbane periferice, până la a cincea parte în zonele centrale renovate.

Minimul costului energetic se înregistrează în cazul reabilitării zonelor centrale, chiar echipate cu parkinguri, investiția fiind de două ori mai scăzută decât în orice altă formulă.

Însă, pentru a fi mult mai concludente, aceste date trebuie urmărite în cadrul unei contabilități globale a imobilelor construite pe o durată, mergând de la 25 ani, în cazul reabilitării construcțiilor vechi, până la 60 ani, în cazul construcțiilor noi.

Ca urmare, pentru a avea o imagine de ansamblu trebuie să luăm în calcul și costurile energetice de funcționare. Astfel, unii specialiști consideră că există un raport de 1 la 20 între cantitatea de energie investită inițial și cea care va fi consumată pe toată durata existenței construcției.

În consecință, analizând aceste construcții din perspectiva economiilor de energie cu efecte rapide nu trebuie să fim tentați să neglijăm un factor în beneficiul altuia.

Climatizarea imobilelor de locuit și a birourilor semnifică – în cea mai mare parte – încălzirea pe timpul perioadei reci. Fluxurile de energie care intră într-o locuință provin în proporție de 17% din energia solară (iluminat și încălzit natural).

Ele se consumă în proporție de 10% pentru iluminat și gătit, 7% pentru apa caldă pierdută, 20% - pierderi prin acoperișuri, 12% - ventilație, 39% - pierderi prin pereți și ferestre, 12% - dispersie prin podele.

Necesarul de energie pentru încălzit este în primul rând strâns legat de condițiile climatice. Datele microregionale cele mai semnificative sunt cele care influențează dispersiile de căldură și aparaturile calorice. Expunerea la vânturi este, în mod particular, foarte importantă.

În plus, acolo unde topografia este mai accidentală, expunerea sau izolarea devin factorii determinanți, luând în considerare de exemplu, aici avantajul colinelor expuse la sud.

La un nivel global, studiile realizate demonstrează că toate aglomerațiile antrenează formarea unei anomalii termice pozitive, care se manifestă prin faptul că: în marile orașe, cartiere centrale beneficiază de o creștere a temperaturii în medie cu 2-4°C în anotimpul de iarnă, în raport cu cartierele periferice, ceea ce poate fi urmată de o sensibilă reducere a aportului termic pentru încălzire.

Cu toate acestea, calitatea și natura construcțiilor sunt cele care determină direct nevoile în energie pentru încălzire, prin intermediul coeficientului de dispersie care depinde, la rândul său, de o serie de elemente, cum ar fi: natura materialelor, productivitatea lor termică, volumul construcțiilor, grosimea pereților exteriori, amplasarea construcției în raport cu cele vecine¹.

În consecință, putem afirma că necesarul de energie pentru încălzit depinde în mod sensibil de tipul de habitat: pavilion individual, pavilion lipit, apartament amplasat la ultimul nivel al imobilului, la nivelul intermediar, sau habitat în bandă.

Calitatea izolației termice intervine și ea. De asemenea, modul de încălzire reprezintă un element ce influențează în mare măsură consumul energetic pentru încălzit. Acesta depinde incontestabil și de nivelul veniturilor menajelor.

Astfel, dotarea cu echipamente electrocasnice reflectă modul de viață al cetățenilor și apartenența lor la o anumită categorie socioprofesională.

În orașele lumii întregi, faptul cel mai relevant rezidă în contrastele existente între nivelul echipamentelor și formele de consum energetic. Utilizarea electricității – prin opoziție cu lemnul sau menținerea gazului lichefiat – este apanajul categoriilor sociale înstărite. În plus, recurgerea la electricitate presupune, în general, o conversie și o pierdere considerabilă de energie primară. Putem spune că electrificarea este un lux și ca urmare trebuie să rămână în limite rezonabile.

¹ Pentru mai multe detalii vezi **Legea nr.325 din 27 mai 2002** pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 29/2000 privind reabilitarea termică a fondului construit existent și stimularea economisirii energiei termice publicat în M.Of. nr. 422/18 iun. 2002 și **Legea** privind performanța energetică a clădirilor, **legea nr 372/2005**, publicată în M.Of. partea I nr 1144/19.12.2005

Este de necontestat însă că dincolo de rolul exercitat de către nivelul veniturilor, calitatea și diversitatea echipamentelor electrocasnice se află în puternică dependență față de forțele care se exercită asupra utilizatorilor. Este vorba despre forțele conjugate ale producătorilor, ale vânzătorilor de aparatură și uneori chiar ale vânzătorilor de energie.

Această remarcă este valabilă întru totul și în cazul energiei consumate pentru deplasările intraurbane. Transporturile urbane constituie alături de construcții un alt mare sector de utilizare a energiei. Însă contabilitatea energetică a deplasărilor în mediul urban este greu de a fi precizată.

Pentru același tip de vehicul, un autoturism particular – spre exemplu, consumurile variază până la 70% în funcție de modul de a conduce, amplasare și ora de deplasare, traseele cele mai scurte în zona urbană fiind cele mai costisitoare. Automobilul particular constituie modul de deplasare urban cu cel mai mare consum de energie.

Interesul pentru astfel de studii este de a identifica interacțiunile existente între forma și structura aglomerațiilor, pe de o parte, și motivația deplasărilor, pe de altă parte.

Cert este că toate studiile în domeniul transporturilor demonstrează că deplasările au în mare măsură la bază motivații și opțiuni psihologice.

Tot astfel, marile deplasări obligatorii (domiciliu, loc de muncă, transporturi școlare) sunt în strânsă dependență de localizarea activităților și deci de organizarea urbană.

Densitatea urbană este, în general, considerată ca un determinant al consumului individual de energie; astfel, cu cât ea este mai scăzută, cu atât prevalează formele de habitat dispersat, iar mobilitatea crește. Supraconsumul de energie este cu atât mai mare, cu cât dependența de autoturismul individual tinde să devină cvasiabsolută. Acest fapt ne determină să subliniem avantajul pe care îl prezintă formele de urbanizare planificată și relativ densă, în raport cu suburbanizarea neglijată. Trebuie însă atrasă atenția asupra costurilor pe care le antrenează promovarea unui urbanism ce privilegiază dimensiunea verticală, care riscă să dea naștere la alte forme de deplasare cu implicații energetice: ascensoare, ridicatoare de greutate în imobile.

Structurarea spațiului urban și localizarea diverselor activități condiționează puternic mobilitatea intraurbană. Un caz elocvent este cel al zonelor de agrement peri-urbane. Putem însă cita aici drept factori determinanți ai mobilității: localizarea și mărimea diferitelor echipamente colective (școli, zone

comerciale speciale), care, fiind mai mult sau mai puțin apropiate de utilizatori, au un efect semnificativ asupra consumului de energie, prin intermediul deplasărilor.

Ca urmare, cererea de energie este dependentă și de forma aglomerațiilor: oraș monocentric, oraș cu cartiere periferice tentaculare, oraș polinuclear. Este indiscutabil faptul că acest din urmă model prezintă cea mai mare eficacitate, aceasta deoarece explozia aglomerației în mai multe subsansamble relativ autonome și dense reduce migrațiile centru-periferie, cât și alte tipuri de deplasări.

Complexitatea relațiilor oraș-energie poate fi analizată și prin intermediul unui alt parametru, mai puțin cunoscut, și anume: mărimea orașelor. Ipoteza de plecare este că există o corelare între mărimea unei aglomerații și consumul de energie pe locuitor. Pe această ipoteză se va sprijini cercetarea noastră, ce urmărește găsirea taliei opționale care minimizează cheltuielile energetice, permițând înregistrarea eficacității maxime a sistemului urban. În realitate însă, această corelație este dificil de stabilit din punct de vedere conceptual.

Trebuie mai întâi eliminate sursele de erori, reținând pentru studiu numai orașele care au:

- condiții geografice și microclimatice egale;
- norme de confort și moduri de viață identice;
- surse și forme de energie consumate în mod asemănător, astfel se pune problema randamentului în cadrul conversiei energiilor primare;
- parcuri de locuințe identice, în ce privește natura, vârsta și normele de izolație;
- menaje dispunând de același avantaj de venituri.

Luând aceste precauții vom putea analiza în continuare efectul pe care îl are dimensiunea urbană asupra diferiților factori de consum energetic, evident ținând seama și de suprafața și densitatea orașului (conf. L. Davezies):

- la nivelul nevoilor, nu pare să existe nici o relație care ar putea fi pusă în evidență în raport cu talia colectivității;
- în schimb, consumurile finale de căldură depind de factori aflați în strânsă legătură cu dimensiunea urbană. În realitate, izolarea termică, care este proporțională cu talia orașului,

reduce foarte sensibil nevoile calorice. La aceasta se adaugă efectele datorate densității și ponderii superioare a numărului de apartamente în raport cu locuințele individuale;

- invers, cu cât un oraș este mai important, cu atât crește probabilitatea de a avea un parc imobiliar vechi, puțin eficace din punct de vedere al izolației termice. Ca urmare, în acest caz, orașul respectiv riscă să-și piardă avantajele datorate densității;
- cu cât un oraș este mai mare, cu atât tind să predomină locuințele colective, care sunt cunoscute ca fiind economice din punct de vedere energetic (40% mai puțin consumatoare decât habitatul individual). Acest efect este însă ponderat prin mai mica vigilență de care dau dovadă locatarii de imobile colective față de cei ai locuințelor individuale. Trebuie menționat aici și faptul că există o corelație între talia urbană și echipamentul de încălzire centrală;
- cu cât mărimea unui oraș crește, cu atât potențialul său de încălzire urbană se mărește. Dar, după cum vom vedea, acest tip de echipament, în realitate, este decât rareori dependent de dimensiunea orașelor;
- de asemenea, mobilitatea în autoturisme particulare pare să descrească atunci când trecem de la marile la micile orașe, motivul fiind amploarea pe care o iau transporturile colective atunci când se depășește o anumită dimensiune urbană.

Din analiza făcută, putem observa că relația dintre fiecare parametru analizat și talia urbană rămâne sub semnul ambiguității. Acest exercițiu metodologic ne explică dificultatea de a întreprinde intervenții orientate către economiile de energie.

Analiza sistemului urban, consumator de energie, constituie axa principală a acestui capitol, însă pentru a înțelege mai bine acest proces trebuie să punem în evidență câteva dintre marile caracteristici ale sistemului de producție a energiei care răspunde acestor nevoi diverse.

Fiecare componentă urbană poate fi considerată ca un receptor de energie sub diferite forme specifice (gaz, electricitate, etc.). Sistemul energetic se descompune în producție, rețele de transport și distribuție, stocaj, iar fiecare dintre aceste elemente prin simpla lui prezență sau prin consecințele pe care le determină pune probleme de amenajare urbană.

O primă problemă este cea a adecvării ofertei la cererea de energie. La nivelul unei aglomerații, ea se pune pe trei dimensiuni:

- adecvarea în timp ce decurge din existența variațiilor zilnice, sezoniere, regulate sau accidentale ale consumului;
- adecvarea în spațiul urban întrucât consumul urban este prin definiție concentrat într-un spațiu limitat și ca urmare el trebuie să răspundă, la fața locului, necesităților utilizatorilor prin localizarea centralelor termice sau electrice în mediul urban;
- adecvarea termodinamică deoarece transformarea unei forme de energie în alta depinde de specificitatea nevoilor.

Este evident că diversitatea crescândă a utilizatorilor urbani necesită ca o proporție însemnată de energie să poată fi convertită, ceea ce nu este câtuși de puțin cazul energiilor zise noi.

Sistemul energetic urban se înscrie printre marile infrastructuri de servicii și ca urmare impune orașului o serie de restricții asupra utilizării și amenajării spațiului urban, în ceea ce privește: localizarea centralelor termice (în afara aglomerațiilor sau de-a lungul unor ape), amplasarea rezervoarelor de combustibili, transportul către locurile de consum (cabluri subterane sau linii aeriene de înaltă tensiune).

Însă, atât transformarea energiei dintr-o formă în alta, cât și consumul final au numeroase repercusiuni nefavorabile asupra mediului: pe de o parte, poluarea atmosferei și eventual a apei și a solului ca urmare a emisiilor de poluanți, iar pe de altă parte modificarea microclimatului urban.

În ceea ce privește percepția factorului energie și comportamentele, se știe faptul că cu cât o societate este mai evoluată, cu atât crește consumul energetic al indivizilor ca urmare a nevoii de confort, rapiditate, oportunitate.

Experiența a arătat că există foarte puține schimbări temporare de comportament și acestea au fost puțin mediatizate și utilizate pentru a se putea identifica efectele durabile ale creșterii continue ale costurilor reale ale energiei.

În realitate, majoritatea indivizilor abordează această problemă în termeni monetari. Mari părți ale populației sunt solidare cu opțiunile energetice naționale destinate a asigura continuitatea consumației. Dacă ne situăm la nivelul bugetului menajelor, putem observa, în primul rând, imprecizia percepției cheltuielilor pentru energie, atunci când este vorba de locuințe colective, acolo unde facturarea locatarilor în ceea ce privește încălzirea este rareori individualizată.

Însă în ultimii ani, în țările dezvoltate, prețul benzinei a impus adaptarea consumurilor în funcție de nivelul veniturilor: reducerea distanțelor efectuate, achiziționarea unui autoturism mai econom, întârzierea în cumpărarea unui al doilea autoturism.

De importanță majoră este conștientizarea noii situații energetice, însă în lipsa unor cercetări temeinice, pragurile cantitative, de la care deciziile trebuie să fie luate, rămân foarte imprecise și fără îndoială variază de la un individ la altul.

Prof. Drovet și-a imaginat un scenariu în trei episoade, în cazul creșterii ponderii cheltuielilor energetice în bugetul unui menaj suburban:

- diminuarea deplasărilor pentru petrecerea timpului liber;
- substituirea transportului individual cu transportul colectiv;
- schimbarea domiciliului către cartiere mai centrale racordate la rețeaua de încălzire.

Am subliniat deja, în această lucrare, existența unor inegalități ale consumului de energie în sânul aceleiași aglomerații, între diferitele categorii sociale sau grupe de vârste, inegalități în ceea ce privește atât utilizarea finală, cât și formele de energie folosite.

Ca urmare, este normal să studiem consecințele pe care politica energetică sau deciziile colectivității locale le au la nivelul menajelor sau al indivizilor, pe care îi analizăm adesea la nivelul comportamentului mediu.

Această inegalitate apare în primul rând în domeniul elasticității cererii și aceasta este cu atât mai puternică cu cât se adresează unor categorii înstărite de cetățeni multiplicând astfel consumul de energie în scopuri neesențiale precum petrecerea timpului liber, în timp ce pentru alții consumul energetic semnifică în primul rând încălzirea.

În practică, opțiunea energetică se face la două niveluri: întrebuițările finale și alegerea energiilor primare. Toate deciziile colectivităților locale vizavi de întrebuițările finale riscă să afecteze selectiv diferenții consumatori. Aceste opțiuni se fac, în general, la cel mai înalt nivel prin intermediul tarificației, dar ele implică în mod direct sau nu anumite ordine de prioritate, preferințe, care afectează mai mult sau mai puțin modul de viață. Un fapt interesant legat de creșterea costurilor energetice este de a ști dacă anumite activități sau comportamente pot continua, oricare ar fi consumul lor în energie sau, din contră, valorile sociale inversându-se, determină descreșterea activităților energofage. Altfel spus în

termeni mai expliciti, la un moment dat prioritățile vor trebui să fie stabilite între energia necesară încălzirii și energia necesară petrecerii timpului liber, între energia necesară aparatelor electromenajere și energia necesară iluminatului public, publicității.

Însă trebuie să recunoaștem că restricțiile energetice nu au atins acel nivel dincolo de care aceste alegeri (opțiuni) ar deveni indispensabile.

Alegerea energiilor primare n-a fost decât rar dezbătută. În multe țări, scumpirea energiei a determinat apariția unei alte forme de inegalitate: inegalitatea regională, bazată, pe de o parte, pe existența sau nu a resurselor energetice locale, și pe de altă parte, pe nevoile ce decurg datorită climatului.

Pot fi avute în vedere două tipuri de politici de economisire a energiei. Prima are la bază legea pieței și constrângerea impusă de către costul ce trebuie plătit de utilizatori care i se vor adapta în mod individual comportamentul. Cea de a doua face mai mult apel la ceea ce am putea numi conștiința energetică și deschiderea către alternativele tehnologice, deja cunoscute.

Dacă această conștiință energetică este indispensabilă pe plan individual, ea va fi cu atât mai eficace dacă se va face simțită la diferitele niveluri de decizie, și la nivel internațional, la nivelul fiecărui stat și al colectivității locale componente.

Începând cu 1992, anul Conferinței de la Rio, toate statele au fost angajate pe calea reducerii emisiilor lor de gaze cu efect de seră. Descreșterea consumurilor de energie, prin impactul său asupra mediului, a devenit miza locală a fiecărui stat, dar și la nivel mondial:

- cadrul internațional și european fixează nivelul angajamentelor fiecărui stat;
- punerea în practică a politicilor energetice și ale mediului la nivel global răspunde preocupărilor de dezvoltare durabilă: «gândire globală, acțiune locală».

Convenția de la Rio sau «Convenția asupra schimbărilor climatice», adoptată în 1992 și semnată de către 178 de state, a rezultat din neliniștea unei reîncălziri a climatului planetei care s-ar putea accelera datorită emisiilor de gaze denumite un efect de seră.

Chiar dacă nu toți experții au împărțit același grad de neliniște, diferitele state participante s-au angajat să-și limiteze emisiile de CO₂. Mediul este unul din domeniile în care statele Uniunii Europene și-au manifestat dorința unei acțiuni coordonate. Lupta contra tuturor poluărilor globale a făcut obiectul unor reglementări și norme comune.

Comunitatea Economică Europeană a pus bazele unui document de referință în care sunt înscrise obiectivele generale ale dezvoltării urbane a orașelor din Europa. Pentru a răspunde generalizării folosirii automobilului și monofuncționalismului dezvoltării actuale, Carta Verde prevede:

- utilizare monofuncțională a spațiului urban, favorizând în mod deosebit locuințele în perimetrul orașului;
- planificare care evită extinderea orașului către periferie și care se alătură pentru a rezolva problemele orașului în limitele existente.

Printre altele, în mai 1992, a fost propusă și o «strategie comunitară» pentru stabilizarea emisiilor de CO₂ în anul 2000 la nivelul lor din anul 1990, strategie ce se bazează pe introducerea unei taxe mixte (50% asupra energiilor, 50% asupra carbonului emis).

Fiecare stat național trebuie să se angajeze și să adopte noi politici de control al energiei, care să aibă în vedere mai multe aspecte:

- susținerea publică a dezvoltării de noi formule energetice (energii reînnoibile sau noi formule tehnice);
- întreprinderea de acțiuni de limitare a cererii prin luarea unor măsuri ce favorizează economiile de energie, ceea ce presupune ca utilizatorii să cunoască și să plătească ei înșiși cheltuielile cu energia;
- reală concurență între diferitele surse și producătorii de energie.

La nivel național, puterea publică dispune în acest scop de mai multe instrumente:

- fiscalitate;
- reglementări și norme;
- incitații sub forma subvențiilor pentru investiții sau a deducerilor fiscale.

Relee ale statului, colectivitățile locale ar trebui să dețină un rol crescând în politica energetică. Ele sunt în același timp utilizatoare, distribuitoare și consumatoare de energie.

Municipalitățile trebuie să opereze alegeri tehnice și instituționale, să coordoneze circulația urbană, să gestioneze patrimoniul construit și deșeurile menajere, să creeze rețele de transport în comun adaptate vieții economice, sociale și culturale de pe teritoriul lor.

Însă dincolo de aceste restricții, luarea în considerare a mediului în gestiunea afacerilor locale va deveni atutul dezvoltării comunale: miza principală a calității urbane va trebui să mobilizeze puterea publică, aleșii locali, utilizatorii, cât și profesioniștii. Aceasta presupune o coordonare pe mai multe fronturi a politicilor energetice și de urbanism care sunt în același timp localizate prin teritoriu și globalizante (prin luarea în considerare a peisajului, a spațiilor verzi, a economiilor de energie, a limitării poluării și efectelor sale). Dincolo de urmărirea acțiunilor de coordonare a consumului de energie în cadrul imobilelor publice, aceste politici trebuie să se traducă prin:

- dezvoltarea energiilor reînnoibile;
- gestiunea deșeurilor urbane;
- politica spațiilor verzi și a peisajului.

Putem concluziona că orașele reprezintă agenți privilegiați ai elaborării și realizării unei politici a mediului și a coordonării consumului de energie. În timp ce, nu cu mult timp în urmă, problema protecției mediului era considerată drept nesemnificativă, astăzi ea poate fi capitală în deciziile de amenajare a spațiului.

Dezvoltarea energiilor locale, coordonarea și controlul consumurilor și deplasărilor, gestiunea spațiilor verzi, toate pot concura la extinderea orașelor și ameliorarea calității spațiului urban.

BIBLIOGRAFIE

Țânțăreanu Cristian, Georgos Costas, George - *Politica Uniunii Europene în domeniul energiei*, colecția de micromonografii "Politici europene", Institutul European din România în colaborare cu Bernard Brunhes International, 2000

Boadway R. W. et Wildasin D. 1984. *Public sector economics*, Little, Brown and Co, Boston

Brown C. V. 1986. *Public sector economics*, Martin Robertson, Oxford

Derycke P. H., 1988. *Economie publique locale*, Paris Economica

Edward M., Gaudin J. P. 1993. *Les nouvelles politiques urbaines*. Paris Puf. coll. Que sais-je,

Hughes G. *Economic Aspects of Decentralised Governments: Structure, Fonctions and Finance*,
Economic Policy, vol. 12, 1991.

*** Politica europeană în domeniul transporturilor ,
http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/fa_en.html

***Directia europeana de transport si energie , http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html

***Green paper "For a European Union Energy Policy", COM (94) 569, 1995

***Energy in Europe - 1997 Annual Energy Review, EC DG XVII, 1997

*** Action Plan to improve Energy Efficiency in the European Community, COM (2000) 247 final