

# Cum ar schimba Bucureștiul un mall deasupra Gării de Nord. Florian Nițu, avocat: "Este un proiect fezabil din toate punctele de vedere: economic, social, tehnic și legal"

duminică, 17:59

Autor: Cristina Rosca



Gara-mall din Leipzig include zeci de magazine de modă care se întind pe mai multe etaje

Un mall sau o clădire de birouri deasupra Gării de Nord după modelul din Londra, Frankfurt sau Leipzig ar putea conduce la dezvoltarea Capitalei și a zonelor limitrofe. Totuși, investitorii așteaptă dezvoltarea infrastructurii feroviare și schimbarea profilului călătorului până să scoată din buzunare sute de milioane de euro pentru un asemenea proiect și investiții adiacente.

Prima dată am ajuns în Leipzig acum mai bine de un deceniu. Era prima mea ieșire din țară și deci primul meu contact cu Occidentul. Am ajuns într-un oraș de 500.000 de locuitori din Germania de Est, un oraș secundar, nu prea turistic, ba chiar un pic industrial, un centru care se lupta să reducă decalajele față de Vest. Mi-amintesc că am ajuns în gară și câteva zeci de secunde am rămas pironită locului admirând zecile de magazine de modă care se întindeau pe mai multe etaje. Eram ca un fotbalist francez la finalul meciului cu Portugalia, uimită.

## Citeste si:

**Cel mai important proiect imobiliar pe care ar trebui să-l facă Bucureștiul în următorii 10 ani: un mall peste Gara de Nord. Dar cine să-l susțină?**

**Grafice și tabele construcții**

Era o gară-mall, un concept pe care aveam să îl găsesc în multe alte țări europene, atât din Occident cât și din regiune, mai exact în Polonia. La momentul acela mi se părea un scenariu SF, greu de pus în practică în România. Astăzi, după mai bine de zece ani, nicio gară românească nu a devenit cu adevărat un centru în jurul căruia să se dezvolte un oraș, după modelul din Occident. Nici măcar în București un astfel de proiect nu a prins viață deși interes din partea investitorilor a existat. Infrastructura feroviară slab dezvoltată, profilul oame-

nilor care merg în România cu trenul și lipsa unor parteneriate de tip PPP sunt doar câteva dintre motivele care stau în spatele acestei probleme.

„Este un proiect fezabil din toate punctele de vedere, respectiv economic și social, tehnic și legal. Din punct de vedere economic, traficul feroviar în prezent redus este consecința atât a calității slabe a infrastructurii și serviciului, cât și a lipsei de dezvoltare economică a zonei“, spune Florian Nițu (**foto**), managing partener în cadrul casei de avocatură Popovici, Nițu, Stoica & Asociații.

El adaugă că, prin raportare la toate marile gări din capitalele europene, numărul de navetiști în și prin Gara de Nord s-ar putea mări de câteva ori dacă serviciul s-ar îmbunătăți, iar zona s-ar dezvolta în district de afaceri. „Accesibilitatea în și prin Gara de Nord la nivelul întregului București este foarte bună datorită rețelei de metrou pe de-o parte și a rețelei de transport urban în general pe de alta. Mai mult, posibilitățile de reconfigurare a întregii zone a Gării de Nord și limitrofe sunt foarte mari și pentru sectorul rezidențial, în suportul noului centru de afaceri și comercial (care s-ar putea dezvolta aici, n.red.).“



De aceeași părere este și Florin Popa, acționarul companiei de consultanță în construcții Vitalis Consulting. El afirmă că un astfel de proiect s-ar preta însă doar în București și doar după dezvoltarea infrastructurii feroviare care ar atrage după sine și schimbarea profilului călătorului.

„Consider că în București s-ar preta o astfel de investiție, însă este singurul oraș unde ar fi profitabil un astfel de mall. Dacă ne uităm la alte piețe unde s-au dezvoltat astfel de investiții, trebuie să analizăm profilul oamenilor care merg acolo cu trenul. Dacă s-ar dezvolta infrastructura feroviară este posibil să vedem astfel de dezvoltări imobiliare. În opinia mea, cel mai bine la Gara de Nord s-ar preta dezvoltarea unui mall, ținând cont că în apropiere se află hotelul Ibis care satisface deja cererea din zonă.“

În România însă infrastructura feroviară este slab dezvoltată, viteza medie fiind de circa 40 de kilometri pe oră pentru trenurile de pasageri și de două ori mai mică pentru cele de marfă. În acest context și numărul oamenilor care merg cu trenul în România este mic prin comparație cu alte țări. Mulți dintre cei care aleg trenul sunt navetiști cu venituri medii și mici, însă o parte dintre aceștia au ales să meargă cu microbuzul în ultimii ani datorită faptului că prețurile sunt similare în timp ce viteza de deplasare este mai mare pe șosea, deși și aici investițiile întârzie.

În pofida subdezvoltării infrastructurii feroviare, interes din partea investitorilor pentru un astfel de proiect deasupra gării din București există, însă cei mai mulți afirmă că este mai degrabă un plan pe termen mediu. Un executiv de top care conduce una dintre cele mai mari companii imobiliare din România afirmă că a analizat această opțiune și punând în balanță cine călătorește cu trenul în România astăzi cu starea infrastructurii pe de-o parte, și costul unui astfel de proiect a decis amânarea lui cu câțiva ani. Mai mult, un astfel de proiect s-ar dezvolta în parteneriat public-privat și experiența României în acest domeniu este zero, de mulți ani statul încercând fără succes să dezvolte autostrăzi în acest sistem. Gara de Nord este administrată de Ministerul Transporturilor. Investiția într-un astfel de proiect s-ar ridica la câteva zeci de milioane de euro, însă investițiile adiacente ar ridica suma la câteva sute de milioane.

„Sunt investitori interesați. Eu însumi am pregătit pentru astfel de companii studii preliminare de fezabilitate legală. Mai mult, aceasta este o idee intrată de ani de zile în domeniul public. Exemplele din Londra, Frankfurt și alte orașe arată limpede ce se poate face cu succes și ce nu funcționează. Nu trebuie decât să exploatăm la maximum experiența altora“, adaugă avocatul Florian Nițu. El este de părere că un astfel de proiect ar avea un impact social pozitiv, ducând la îmbunătățirea serviciului feroviar în general, la facilitarea accesului la piața muncii din București pentru forța de muncă din județele limitrofe și la reconfigurarea benefică a întregii zone a Gării de Nord cu diminuarea traficului auto.

„Vedem adesea în marile orașe europene în frunte cu Londra, un interes crescut pentru astfel de proiecte de dezvoltări în jurul garilor. Un exemplu de astfel de dezvoltare este cea de la și din jurul Kings Cross. În Europa Centrală și de Est însă gările sunt văzute mai degrabă ca zone secundare. Dacă ne uităm la Sofia sau la Belgrad, gările sunt poziționate departe de centrele comerciale din oraș. Situația este similară în Praga și Budapesta unde gările nu sunt percepute ca zone de prim interes“, spune și Andrew Peirson, managing director pentru Europa de sud-est și România în cadrul companiei de consultanță imobiliară JLL .

El adaugă că o astfel de dezvoltare este posibilă totuși în România însă investiția va fi mare atât din partea statului cât și a sectorului privat. Un dezvoltator nu poate doar să meargă și să ridice un proiect deasupra gării, este nevoie de planificare pe termen lung și de investiții, astfel că statul trebuie să-și aducă și el contribuția, crede Andrew Peirson.

„Un astfel de proiect are nevoie de ajutor din partea statului, este mai degrabă o abordare de tip joint-venture, orice dezvoltator urmând a cere ajutor statului pentru a simplifica procesul e planificare, pentru a îmbunătăți zona înconjurătoare și pentru a primi susținere financiară.“ Șeful JLL pariază în cazul Gării de Nord pe un proiect de retail, decât unul de birouri sau rezidențial. Avantajul transportului public ar putea juca un rol important.

**Articol publicat în ediția tipărită a Ziarului Financiar din data de 18.07.2016**