

**S.C. TROLEIBUZUL S.A.  
OPERATOR REGIONAL**



**DUMBRAVA ROȘIE – NEAMȚ**  
str. STRĂMUTAȚI, nr. 21 Bis  
tel 0233234041/fax 0233231286  
e-mail: [sctroleibuzulsa@yahoo.com](mailto:sctroleibuzulsa@yahoo.com)  
CUI RO7613398, ROC J27/691/1995  
BRD Piatra Neamț  
cod IBAN RO74BRDE280SV02877692800

Nr. 1998 / 26.04.2017

Catre :

Presedintele Asociatiei TRANSIRA  
Ing. Silviu Sintea

Prin prezenta, S.C. TROLEIBUZUL S.A. va aduce la cunostinta ca transportul calatorilor cu troleibuze a fost intrerupt incepand cu data de 01.04.2017, conform unei hotarari A.G.A. a A.D.I. URBTRANS si nu reprezinta decizia unilaterala a C.A. a S.C. TROLEIBUZUL S.A. ci o propunere a acestuia.

Mentionam faptul ca, prin adresa C.J. NEAMȚ, din 15.02.2017, am fost informati ca nu se va achita compensatia pentru luna ianuarie, ci numai pentru lunile februarie si martie 2017, societatea fiind obligata sa-si reduca cheltuielile, urmand a se incadra in sumele disponibile.

Conform conferintei de presa din 08.09.2016, domnul Ion Rotaru, presedintele A.D.I. URBTRANS, a precizat clar ca nu trebuie sa se mai dea subventii catre societatea noastra, acesta trebuind sa se descurce singura, fara ajutor. Citam : „Dacă nu aducem profit, nu se poate. Nici un județ din România nu dă subvenții la transportul local. Numai aici este găselnița cu subvenția de la Consiliul Județean. Mă mir că nu a intervenit Curtea de Conturi. Vom discuta cu toți cei din AGA și le vom explica despre ce este vorba. Trebuie să găsim o soluție ca acest mastodont să fie profitabil”, a spus Ion Rotaru.

Va intrebam pe dumneavoastra: exista societate de transport public in Romania, care apartine statului si care respecta in totalitate legislatia din transporturi si legislatia muncii, care sa nu primeasca subventii sau compensari pentru serviciul prestat (serviciu care nu va fi niciodata profitabil)? Dar in Europa?

Este foarte adevarat ca exista multe microbuze si autobuze care pirateaza traseele societatii dar nu din 2011, ci din anii 2000 si care ne aduc mari prejudicii, dar societatea a rezistat in conditiile reducerii constante a subventiei acordate.

Referitor la managementul defectuos al S.C. TROLEIBUZUL S.A. precizam:

- siteul de internet poate fi considerat rudimentar de catre unii, dar nu s-a ales un site mai pompos datorita lipsei fondurilor financiare, nefiind vorba, nici pe departe, de sume imense.

- combustibilul folosit, motorina, a fost achizitionat transparent, prin programul de achizitii publice, SEAP, cantitatile utilizate fiind verificate permanent de catre ADI URBTRANS, iar un consum de sub 22 litri la 100 km la autobuzele Higer (9 ani vechime), consideram ca este rezonabil.

- s-a ales varianta achizitiei unor troleibuze second-hand tocmai datorita pretului acestora, societatea neavand fonduri pentru troleibuze noi. Un troleibuz fabricat in 2006 nu poate fi considerat uzat fizic sau moral, in conditiile in care un astfel de mijloc de transport este proiectat pentru 20 de ani de circulatie. Cat despre pret, acesta este modic (15 mii euro fata de cel putin 400 mii euro pentru un troleibuz nou). S-a ales varianta de achizitie de la Constanta, pentru ca, in tara, nu s-au gasit societati care sa

scoata la vanzare troleibuze adaptate cerintelor orasului Piatra Neamt (scurte si nu articulate).

- toate autobuzele au afisat numarul traseului si destinatia finala, doar in caz de defectiuni ale afisajelor sau erori ale programelor acestora, se apeleaza la plancarde inscriptionate. In statii sunt afisate programele de circulatie dar nu prin panouri de informare de dimensiuni mari sau panouri electronice, cum s-ar dori chiar si de catre noi, deoarece statiile apartin A.D.I. URBTRANS si nu societatii, obligatia de informare apartinand acestora.
- periodic s-a facut cosmetizarea troleibuzelor(vopsiri totale sau partiale, schimbarea aspectului scaunelor, echiparea acestora cu huse, etc.) in limita fondurilor disponibile.
- in conditiile concurentei acerbe din partea firmelor private, nu s-a pus problema achizitiei de autobuze de capacitate mare deoarece acestea nu aveau ce transporta (mare parte din calatori fiind preluati de catre „pirati”). S-a ales astfel, varianta „chinezeasca” in 2007 (autobuzele Higer) si varianta turceasca, cele mai convenabile la pret, in 2016 (autobuzele Karsan si Isuzu) moderne, intradevar, fiind echipate cu motoare Euro 5 si Euro 6.
- reseaua electrica a fost permanent intretinuta si se afla intr-o situatie buna, chiar daca este veche, in conditiile limitarii fondurilor.
- suntem de acord cu dumneavoastra cu eliminarea microbuzelor de pe traseele apartinand societatii.

Cu stima,

  
Director General  
Ec. Nastase Ana Nadia

Analist relatii client  
Ec. Iancu Sevastian

