

Piatra Neamț - încă un punct negru pe harta transportului **ecologic**

În săptămâna europeană a mobilității, Piatra Neamț anunță sistarea transportului public cu troleibuze. În timp ce orașele din vest se întrec în cursa spre un transport public 100% electric, decizia de a desființa acest mijloc de transport nu surprinde pe nimeni, fiind ultima „oprire” pentru un troleibuz ce în ultimii ani a suferit de pe urma competiției cu operatorii privați de microbuze, desființărilor de trasee, reducerilor de program, vechimii parcului activ și a rețelei și, în final, a lipsei de investiții și de viziune sustenabilă, europeană.

Din aceste motive, imaginea troleibuzului din Piatra Neamț este una deplorabilă, fiind întipărită în mentalitatea colectivă ideea că troleibuzul este un mijloc de transport anacronic, lent, incomod și neperformant. Mai mult, cele mai recente demersuri venite din partea autorităților au fost exclusiv în favoarea autobuzelor diesel și electrice, în timp ce programul de circulație al troleibuzelor a fost redus treptat, fapt ce denotă dorința autorităților de a înlocui transportul electric sustenabil cu unul poluant, în totală antiteză cu politica europeană de mobilitate urbană durabilă.



Troleibuzele românești Rocar din Piatra Neamț. Foto: Andrei Pintea

Asociația „Metrou Ușor” avertizează că înlocuirea troleibuzului cu autobuzul electric este un demers profund nesustenabil, deoarece bateriile autobuzelor electrice sunt mult mai scumpe decât motoarele electrice ale unui troleibuz și au o durată mică de viață. Bateriile uzate încă nu pot fi reciclate, astfel că, prin comparație cu troleibuzul, autobuzul electric poluează mult mai mult mediului înconjurător pe termen lung. Autobuzul electric poate, în schimb, să înlocuiască microbuzele poluante.

Dacă la Piatra Neamț troleibuzele sunt lente și sosesc la intervale foarte mari (atrăgând antipatia publicului), rețelele occidentale de troleibuz sunt caracterizate prin infrastructură de ultimă generație, troleibuze articulate, viteze superioare de deplasare și intervale mici de așteptare. La Zurich circulă troleibuze dublu articulate, iar Praga a reintrodus în 2017 troleibuzul desființat în 1972. Pentru a rezolva inconvenientul principal al troleibuzelor, respectiv dependența de rețeaua electrică în cazul unor avarii

sau extinderi de trasee, operatorii profită de ultimele tehnologii disponibile: troleibuzele cu autonomie, care pot circula zeci de km fără a fi conectate la rețea și care se pot încărca din mers din rețeaua de contact acolo unde aceasta există.

Exemple de practici sustenabile se găsesc și în România. Contrar acțiunilor decidenților din Piatra Neamț, nouă primării din România și-au anunțat intenția de a accesa fonduri europene nerambursabile pentru achiziția de noi troleibuze și modernizarea infrastructurii, prin Programul Operațional Regional (POR) și Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP), după cum urmează:

- Baia Mare a achiziționat în 2014 8 troleibuze noi pe fonduri europene și dorește să continue demersul, extinzând rețeaua actuală.
- Brașov a achiziționat 26 de troleibuze articulate noi ce vor sosi în 2020.
- București se află în etapa evaluării financiare a ofertei pentru achiziția a 100 de troleibuze noi cu autonomie și intenționează să achiziționeze încă 100 de unități.
- Cluj-Napoca a achiziționat 50 de troleibuze articulate noi pentru a înlocui o parte din traseele de autobuz, iar primele vehicule au sosit deja luna aceasta.
- Galati a achiziționat în 2017 un număr de 17 troleibuze noi și a demarat modernizarea etapizată și extinderea rețelei
- Medias și-a anunțat intenția achiziționării de noi troleibuze.
- Ploiești este în etapa evaluării tehnice a celor 4 oferte depuse pentru achiziția a 20 de troleibuze noi.
- Timișoara deține deja 50 de troleibuze achiziționate în 2008, dotate cu autonomie și aer condiționat. Pentru suplinirea parcului, primăria a intenționat achiziția a încă 50 de troleibuze noi.
- Târgu Jiu este probabil cel mai ambițios municipiu, autoritățile dorind să crească traseele de troleibuz de la cele două din prezent la nu mai puțin de 8, înlocuind o bună parte din traseele de autobuz actuale cu troleibuze cu autonomie. În proiect este prevăzută și modernizarea rețelei și a depoului. Cele 4 oferte depuse pentru cumpărarea a 20 de troleibuze noi sunt în etapa evaluării tehnice.
- Vaslui a modernizat deja întreaga infrastructură de troleibuz și intenționează să aplice pentru extinderea acesteia și achiziția a 10 troleibuze noi prin POR pentru a o putea inaugura.

Fiind în subordinea Consiliul Județean Neamț (nu a primăriei), troleibuzul din Piatra Neamț avea nevoie de o subvenție de 800.000 de lei lunar pentru a funcționa. Însă, ordonanța de urgență OUG 53/2019 dată aproape peste noapte și publicată în monitorul oficial pe 2 iulie interzice consiliilor județene să mai subvenționeze transportul public. Astfel, Primăria Piatra Neamț se vede în imposibilitatea de a menține în circulație troleibuzele, din două motive: nu poate acoperi subvenția troleibuzului deoarece aceasta nu este prevăzută în buget și nu poate vira bani către o companie pe care nu o gestionează și nici nu o poate rentabiliza.



Troleibuz Iveco Astra Town din Cluj-Napoca. Foto: Victor Silaghi

În contextul prezentat mai sus, **Asociația „Metrou Ușor” se opune categoric desființării acestui mijloc de transport electric, ecologic, sustenabil și vine cu următoarele soluții:**

1. reorganizarea administrativă a transportului public local prin **transferul întregii rețele de troleibuz (infrastructură și vehicule) în subordinea Primăriei Piatra Neamț**, așa cum se întâmplă deja în toată țara. Faptul că rețeaua depășește limitele administrativ-teritoriale ale Municipiului Piatra Neamț, intrând și în alte UAT, nu constituie un impediment pentru buna patronare a rețelei de către Primărie. Scăderea poluării și încurajarea deplasării cu transportul public ecologic prin păstrarea în circulație a troleibuzelor este în primul rând interesul Primăriei Municipiului Piatra Neamț.
2. **reorganizarea și eficientizarea în profunzime a traseelor de transport public din municipiul Piatra Neamț, astfel încât să fie eliminată concurența dintre troleibuze și microbuzele private.** În prezent asistăm la canibalizarea reciprocă a operatorilor, neexistând o integrare tarifară sau o corelare a orarelor de circulație, fapt ce afectează serios timpii de așteptare în stații și gradele de ocupare a troleibuzelor. Traseele companiilor private trebuie să fie complementare rețelei de transport electric, nu să concureze cu aceasta.
3. **introducerea unei erate în OUG 53/2019** astfel încât aceasta să producă efecte abia după o perioadă rezonabilă stabilită de comun acord între Primărie și Guvern.
4. **prevederea plății subvenției pentru troleibuz în bugetul Primăriei.**
5. **accesarea de urgență a fondurilor nerambursabile** pentru achiziționarea de troleibuze noi și modernizarea infrastructurii de troleibuze (rețele și depou).
6. re poziționarea stațiilor și îndesirea acestora în zonele cu trafic ridicat pentru ca troleibuzele să fie în pas cu dezvoltarea urbană și pentru a încuraja utilizarea transportului în comun prin reducerea distanței parcurse către cea mai apropiată stație. Un punct de interes recent inaugurat pe care troleibuzul nu îl deservește este Complexul Shopping City din Bd. Decebal, ce atrage un puternic flux pietonal.
7. obligarea operatorilor privați să oprească exclusiv în stațiile predefinite, asemenea troleibuzului.
8. redeschiderea ramificației de la Gară și integrarea acesteia într-un traseu definitiv.

Piatra Neamț este unul dintre puținele orașe din România ce încă mai are infrastructură de troleibuz, un lucru de invidiat pentru multe orașe europene ce au avut astfel de rețele, dar care au fost desființate în anii '70. Astăzi, Europa pune accentul pe înființarea, modernizarea și extinderea rețelelor de troleibuz cu fonduri nerambursabile, încercând să repare greșelile trecutului. **Durata de viață a unui troleibuz este dublă față de durata de viață a unui autobuz**, iar noile tehnologii (precum bateriile ce permit deplasarea pe distanțe de zeci de kilometri fără a fi necesară alimentarea din rețea) transformă „vechiul” troleibuz în **cel mai modern, versatil, economic și ecologic mijloc de transport public rutier.**