

## Autobuzele care secatuiesc bugetul unui intreg oras. Un contract pagubos aduce Botosaniul la sapa de lemn

Cosmin Patrascu Zamfirache,



Transportul public local devine o adevarata gaura neagra pentru municipiul Botosani, unde numai autobuzele orasului costa municipalitatea zeci de mii de euro pe luna, din cauza unui contract incheiat in termeni total dezavantajosi si a unor greseli functionaresti de estimare.

In municipiul Botosani, resedinta unuia dintre judetele sarace din tara, transportul public local risca sa devina o adevarata povara financiara pentru oras. In momentul de fata, transportul public este asigurat de o societate comerciala cu capital de stat a Consiliul Local Botosani, cu autobuze luate in leasing operational. Fiecare autobuz costa municipalitatea, pe luna, in jur de 3.600 de euro.

La aceasta suma se adauga si kilometrii in plus, fata de contract, dupa o scapare a functionarilor si o greseala de estimare care costa orasul nu mai putin de 1.4 milioane

de lei. Povestea aproape ireala a transportului local la Botosani este completata de renuntarea Primariei la un contract urias de finantare pentru reabilitarea retelei de tramvaie.

#### Au inlocuit tramvaiele

In anul 2019, Primaria municipiului Botosani accesa un proiect cu finantare europeana in valoare de 30 de milioane de euro pentru reabilitarea caii de rulare a tramvaielor, mijlocul de transport in comun traditional la Botosani de peste trei decenii. Tramvaiele au fost scoase de pe linii, urmand ca Ministerul Dezvoltarii, printr-un program comun pentru toate orasele care solicita transport cu tramvaie, sa furnizeze Botosaniului noua vagoane moderne. Pana la finalizarea lucrarilor, care presupuneau scoaterea caii de rulare vechi si amenajarea uneia de secol XXI, Primaria a hotarat sa suplineasca lipsa tramvaielor cu autobuze luate prin leasing operational, adica, cu chirie de la o firma turceasca.

Societatea Eltrans, care se ocupa de transportul public local la Botosani, a primit noua autobuze noi. Pentru autobuzele noi, cu leasing-ul operational, Primaria plateste lunar peste 164.000 de lei. In acest cost sunt incluse revizii, reparatii si leasing-ul propriu-zis. La aceste costuri se adauga, cel putin 80.000 de lei pe luna costuri cu combustibilul. Cu alte cuvinte, lunar, numai chiria si combustibilul costa orasul nu mai putin de 244.000 de lei. Contractul a fost incheiat pana in 2025, data pana la care se preconiza ca se termina lucrarile la liniile de tramvai. Dupa acea data, autobuzele vor fi date inapoi firmei turcesti.

#### Greseala de estimare

Pe langa leasing-ul piperat, o greseala de estimare functionareasca risca sa transforme transportul public local cu autobuze intr-o adevarata gaura neagra, din punct de vedere financiar, lucru sesizat, de altfel, si de o parte a consilierilor locali. Pe scurt, atunci cand s-a incheiat contractul cu institutia bancara si firma turceasca, s-a cerut o estimare a numarului de kilometri pe care autobuzele il vor parcurge anual, tocmai pentru stabilirea pretului. Functionarii de la Eltrans au estimat ca acestea vor circula 50.000 de kilometri pe an. In realitate, insa, acestea fac peste 180.000 de kilometri anual. In aceste conditii, diferenta de kilometri fata de estimare este taxata de cei care au inchiriat Botosaniului autobuzele cu 2.5 lei pe kilometru. La aceata diferenta uriasa si pana in 2025, costurile vor ajunge la sume astronomice. Se presupune ca se poate ajunge si la 1.4 milioane de lei, in plus, fata de cat se plateste cu leasing-ul operational.

Directorul adjunct de la Eltrans recunoaste ca s-a facut o greseala de estimare costisitoare. „Colegii nostri de la Tehnic, cand au estimat cati kilometri facem, ca asa ne cereau prin leasing-ul operational, au zis hai sa punem 50.000 de kilometri pe an,

avand in vedere ca la tramvaie se faceau 44.000 de pe an. Cand ne-am trezit aici cu prelungiri ale traseului, cu alimentarea lor, intrari, iesiri, samd ne-am dat seama ca avem 180.000 de kilometri in plus. Daca depasim numarul de kilometri, ceea ce noi nu stiam ca se va intampla, la incheierea contractului, platim in plus 2.5 lei pe kilometru", spune Victor Ivanescu. In plus, spune Ivanescu, societatea a primit putine autobuze si din aceasta cauza, cele existente ajung sa faca prea multi kilometri. Ar fi avut nevoie de 14 autobuze si a primit doar 9. Totul din cauza lipsei unei consilii de administratie la momentul potrivit.

Nici tramvaie, nici autobuze

Colac peste pupaza, pe langa aceste costuri uriase cu autobuzele luate in leasing operational, transportul public local la Botosani pare urmarit de blestem. Daca in 2019 se semna contractul de finantare pentru modernizarea transportului cu tramvaie, noua administratie a orasului a renuntat la inceputul acestui an si la finantare dar si la tramvaie fiindca nu mai sunt bani de cofinantare si nici nu este timp pentru finalizarea proiectului. Culmea in 2025 trebuie sa dea inapoi si autobuzele existente. Se gandesc insa sa le inlocuiasca cu autobuze electrice.

Va recomandam sa cititi si:

Transport in comun cu zero emisii intre doua localitati din Dambovita, realizat cu autobuze electrice

Un psiholog explica inclinatia spre vandalism a unor oameni. Cum au fost distruse autobuze de milioane de euro

---