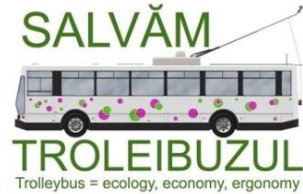




## Asociația "METROU UȘOR"

CIF: 33589418, Nr. înreg. Reg. Național ONG: 17914/A/2014  
Adresa: Str. Virgil Pleșoianu, nr. 30, sector 1, București, România  
E-mail: [contact@metrouusor.com](mailto:contact@metrouusor.com) / Web: [metrouusor.com](http://metrouusor.com)  
Cont: RO64 RNCB 0078 1430 3505 0001, BCR Ștefan cel Mare



## DISTRUGEREA REȚELEI DE TROLEIBUZ DIN PIATRA NEAMȚ TREBUIE OPRITĂ

În numele celor aprox. 1700 de sematari ai petiției cetățenești "Salvăm Troleibuzul" care are ca scop reactivarea troleibuzului din Municipiul Piatra Neamț, Asociația „Metrou Ușor” a trimis Primăriei Piatra Neamț, Consiliului Județean Neamț și Prefecturii Neamț solicitarea de a stopa dezafectarea rețelei de fir-contact a troleibuzului și reactivarea sistemului.

Link petiție: <https://campaniamea.declic.ro/petitions/opune-te-desfiintarii-troleibuzului>

După ce în septembrie 2019, sistemul de troleibuz din Piatra Neamț a fost suspendat pe termen nedeterminat, în mod abuziv și nejustificat, contrar prevederilor din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă agreat de Uniunea Europeană pentru dezvoltarea transportului public din oraș, am luat act de anunțul recent al Primăriei, conform căruia o societate comercială se va ocupa între 23.10.2020 și 18.12.2020 de eliminarea de pe stâlpi a rețelei de fir-contact din tot orașul. Aceste știri sunt în deplină **contradicție cu răspunul Consiliului Județean Neamț (adresa nr.20568/04.10.2019) în care este precizat expres faptul că, cităm: „Achiziția de autobuze electrice NU presupune desființarea liniilor de troleibuz”**. În prezent, însă, asistăm întocmai la desființarea propriu-zisă a rețelei. Odată desființată infrastructura de fir-contact, distrugerea troleibuzului va fi ireversibilă și ireparabilă.

Eliminarea rețelei de fir-contact a sistemului de troleibuz de pe stâlpi este o decizie greșită și **nesustenabilă** în contextul în care aceasta **se prezintă într-o stare bună de funcționare și ușor de reactivat**. Soluția corectă, până la luarea unei decizii **transparente** asupra viitorului troleibuzului pietrean este **păstrarea în conservare a rețelei**, pe stâlpi. Având în vedere starea bună a rețelei, inaugurată în 1995 (unul dintre cele mai tinere sisteme de transport electric din România), dezafectarea acesteia nu presupune doar casarea unui bun public, ci efectiv **distrugerea** voită din motive și interese obscure a unui sistem de transport public ecologic, sustenabil, larg răspândit în lume și în România.

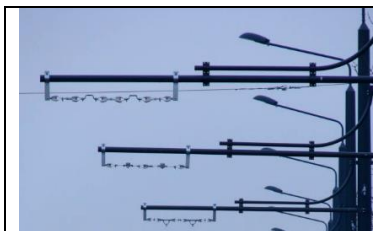
Singura justificare pe care o găsim în ceea ce privește **lipsa totală de transparență și dezbateri publică** privind deciziile de suspendare a serviciului comercial de transport cu troleibuzul și de dezafectare a rețelei este **dorința de a valorifica economic materialul feros al consolelor și tonele de cabluri din cupru**. Potențialul incontestabil al rețelei de transport cu troleibuzul și ținta pentru reducerea urgentă a poluării și congestiei traficului în Municipiul Piatra Neamț utilizând mijloace de transport electrice de mare capacitate **trebuie** să primeze sub orice formă înaintea unui interes economic pe termen scurt.

**Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Piatra Neamț prevede modernizarea și extinderea sistemului de troleibuz**. Dezafectarea rețelei fără scopul precis de a o moderniza contravine P.M.U.D. Autobuzele electrice care vor fi achiziționate conform promisiunilor trebuie să înlocuiască vehiculele diesel, ci nu sistemul de troleibuz. Autobuzele electrice sunt complementare sistemului de troleibuz existent. Exemple de bune practici în acest sens se regăsesc în Municipiile Brașov și Cluj-Napoca, unde autoritățile derulează în paralel achiziții de troleibuze moderne cu autonomie și de autobuze electrice pe fonduri nerambursabile. Autobuzele electrice și troleibuzele nu trebuie să se excludă reciproc, mai ales în contextul în care zona metropolitană a orașului Piatra Neamț este puternic poluată, cu toate că deține o vastă rețea de troleibuz perfect funcțională.

Considerăm că locul Municipiului Piatra Neamț este în **continuare** în categoria municipiilor respectabile și onorabile care au păstrat, modernizat și chiar extins recent rețeaua și flota de troleibuze, după cum urmează:

	<p><b>Baia Mare</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2014: a achiziționat 8 troleibuze noi, moderne, complet accesibile și cu aer condiționat, pe fonduri europene. Concomitent, au fost edificate două extinderi succesive ale rețelei de fir-contact, iar troleibuzele au înlocuit fostul traseu de autobuze diesel.</li> <li>• Prezent: intenționează să continue demersul și să extindă rețeaua metropolitană de fir-contact a troleibuzului până în orașul Baia Sprie, conform PMUD, tronsoane pentru care vor fi achiziționate troleibuze noi de ultimă generație.</li> <li>• Concluzie: un oraș care inițial a pornit cu o rețea restrânsă, inaugurată concomitent cu cea de la Piatra Neamț, a investit în modernizarea flotei, în extinderi ale rețelei, iar astăzi are ambiția de a continua drumul sustenabil, european, prin extinderea troleibuzului în zona metropolitană, într-un alt UAT. În acest timp, Județul Neamț desființează cel mai extins troleibuz metropolitan din România.</li> </ul>
	<p><b>Brașov</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020: au fost introduse în circulație 26 de troleibuze moderne, articulate (de mare capacitate), dotate cu autonomie, achiziționate cu fonduri nerambursabile. Sunt la ora actuală cele mai performante troleibuze din România și reprezintă tehnologia de top în domeniul transportului cu troleibuzul la nivel mondial. Cele 26 de troleibuze au înlocuit deja trasee exploatate cu autobuze diesel. Autobuzele electrice introduse în circulație tot în 2020 coexistă cu troleibuzul și sunt complementare sistemului, înlocuind doar autobuze diesel.</li> <li>• Prezent: extinderea flotei sustenabile continuă, fiind în desfășurare achiziția a încă 25 de troleibuze moderne cu autonomie extinsă.</li> </ul>
	<p><b>București</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020: licitație în curs pentru 100 de troleibuze noi cu autonomie extinsă de 20km prin care troleibuzul va ajunge pe rute care nu beneficiază în prezent de rețea fir-contact.</li> <li>• Prezent: se intenționează achiziția de mai multe troleibuze moderne dotate cu autonomie și se lucrează la proiectele pentru extinderea rețelei de fir-contact conform PMUD.</li> </ul>
	<p><b>Cluj-Napoca</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2011: au fost transformate 15 autobuze diesel articulate în troleibuze la Astra-Arad. Acestea s-au alăturat flotei existente de 10 de troleibuze noi de la vremea respectivă.</li> <li>• 2013: au fost achiziționate 10 de troleibuze noi de mare capacitate.</li> <li>• 2016: au fost achiziționate 20 de troleibuze noi de mare capacitate.</li> <li>• 2019: au fost achiziționate 50 de troleibuze noi de mare capacitate, prin fonduri europene nerambursabile.</li> <li>• 2020: demarează lucrări de reactivare a unor tronsoane de rețea de troleibuz păstrate în stare perfectă de conservare.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prezent: continuă planurile de reactivare a rețelei și de cumpărarea de noi troleibuze și autobuze electrice, astfel încât Cluj-Napoca să aibă o flotă 100% electrică în următorii ani.</li> <li>• Concluzie: Pe lângă extinderea și modernizarea graduală a flotei de troleibuze, conservarea în stare bună a tronsoanelor de rețea fir-contact neutilizate pe termen nedeterminat fac reactivarea acestora foarte ieftină și fezabilă din punct de vedere al costurilor. Tronsoanele conservate pe stâlpi sunt reactivate odată cu introducerea în circulație a noilor troleibuze.</li> </ul>
	<p><b>Galați</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2017: au fost achiziționate 17 troleibuze noi, complet accesibile și dotate cu aer condiționat. Acestea s-au alăturat flotei existente de 10 troleibuze accesibile de la vremea respectivă. Concomitent, au fost demarate lucrări etapizate de reabilitare a rețelei de fir-contact.</li> <li>• Prezent: se intenționează modernizarea și extinderea rețelei rețelei de fir-contact.</li> </ul>
	<p><b>Mediaș</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020: a fost semnat contractul cu compania câștigătoare care va produce noile troleibuze. Acestea se vor alătura flotei existente de troleibuze de mare capacitate.</li> <li>• Prezent: Sunt în curs procedurile pentru modernizarea și extinderea rețelei rețelei de fir-contact pe care să circule noile troleibuze.</li> </ul>
	<p><b>Ploiești</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2010: au fost achiziționate 24 de troleibuze second-hand articulate, de mare capacitate, accesibile tuturor categoriilor de călători, precum și dotate cu generator pentru autonomie.</li> <li>• 2020: a fost semnat contractul cu compania câștigătoare care va produce 20 de troleibuze noi.</li> <li>• Prezent: se intenționează modernizarea rețelei de fir-contact, precum și extinderea acesteia până la un nou nod intermodal între troleibuzele urbane și autobuzele extraurbane.</li> </ul>
	<p><b>Timișoara</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2015: a fost extinsă rețeaua de fir-contact până în două UAT limitrofe din aria metropolitană.</li> <li>• Prezent: este în curs o licitație pentru achiziția de noi troleibuze moderne pe fonduri nerambursabile. Acestea se vor alătura flotei existente de 50 de troleibuze cu autonomie, aer condiționat și rampă pentru persoanele cu dizabilități.</li> </ul>
	<p><b>Târgu Jiu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020: se derulează licitații pentru achiziția a 20 de troleibuze moderne (11 simple, 9 dotate cu autonomie extinsă) și pentru modernizarea integrală a rețelei de fir-contact.</li> <li>• Prezent: se intenționează achiziția altor troleibuze noi.</li> <li>• Concluzie: Comparabil din punct de vedere demografic și al rețelei de troleibuz cu Municipiul Piatra Neamț, Târgu Jiu este probabil cel mai ambițios oraș din România. Liniile de troleibuz vor crește de la numai două, în prezent, la nu mai puțin de opt, înlocuind majoritatea traseelor de autobuz diesel actuale cu troleibuze cu autonomie.</li> </ul>



### Vaslui

- 2015: a fost finalizat procesul de modernizare al rețelei de troleibuz în integralitate. Sitemul beneficiază și de un nod intermodal nou între troleibuzele urbane și autobuzele extraurbane, precum și de o stație modernă de spălare a troleibuzelor.
- Prezent: se intenționează depunerea de noi proiecte pe fonduri nerambursabile pentru extinderea rețelei de fir-contact, precum și achiziția unei flote de troleibuze moderne.

**În timp ce orașele din vest se întrec în cursa spre un transport public 100% electric**, decizia de a desființa troleibuzul pietrean nu surprinde pe nimeni, fiind ultima „stație” pentru un troleibuz ce în ultimii ani a suferit de pe urma competiției cu operatorii privați de microbuze, desființării de trasee, reducerilor de program, vechimii parcului activ și în final, a lipsei de investiții și de viziune sustenabilă, europeană.

Cele mai recente demersuri venite din partea autorităților nemțene au fost exclusiv în favoarea autobuzelor diesel, 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 profundă antiteză cu politica europeană de mobilitate urbană durabilă.

Dacă la Piatra Neamț troleibuzele erau lente și soseau la intervale foarte mari, atrăgând antipatia publicului, rețelele occidentale de troleibuz sunt caracterizate prin infrastructură întreținută corespunzător, viteze superioare de deplasare și intervale mici de așteptare. Praga a reintrodus în 2017 troleibuzul desființat în 1972 iar la Zurich sau Linz circulă troleibuze dublu-articulate. 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.

Piatra Neamț este singurul oraș din România care derulează desființarea unei forme de transport sustenabil și ecologic, în loc să o modernizeze și să o extindă. Însă, **nu este prea târziu pentru Municipiul Piatra Neamț.**

Situația juridică, de fapt, a troleibuzului din zona metropolitană Piatra Neamț este o **anomalie**, incomparabilă cu niciun alt sistem la nivel național. Mai precis, **Municipiul Piatra Neamț este singurul oraș din România care nu este proprietarul sistemului de transport electric de suprafața de care beneficiază și care nu are în gestionare operatorul de transport public al rețelei electrice.** Patronajul defectuos, managementul neperformant, interesele obscure și deciziile total netransparente și contrare trendului național și european în ceea ce privește troleibuzul din Municipiul Piatra Neamț, au adus sistemul în pragul unei desființări artificiale.

Din acest motiv, considerăm că este imperios necesară reformarea administrativă a transportului public local prin **transferul rețelei de troleibuz (infrastructură de fir-contact, substațiile de alimentare electrică și vehicule) în subordinea Primăriei Piatra Neamț**, așa cum se întâmplă deja în toată țara. Scăderea poluării și încurajarea deplasării cu transportul public ecologic prin păstrarea în circulație a troleibuzelor este în primul rând interesul Primăriei Municipiului Piatra Neamț.

Amintim faptul că societatea civilă s-a mobilizat și a derulat o campanie de strângere de semnături online, petiția numărând astăzi aprox. 1700 de semnături unici care susțin cauza. **Lista completă a semnatărilor petiției a fost trimisă instituțiilor în cauză de la care Asociația așteaptă răspunsurile oficiale.**