



MUNICIPIUL SUCEAVA

B-dul 1 Mai nr. 5A, cod: 720224

[www.primariasv.ro](http://www.primariasv.ro), [primsv@primariasv.ro](mailto:primsv@primariasv.ro)

Tel: 0230-212696, Fax: 0230-520593

Serviciul Integrare Europeană și Strategii de Dezvoltare

Nr. 13078 din 31.03.2011

## MINUTĂ ÎNTÂLNIRE CU GRUPUL LOCAL DE SPRIJIN, 25 MARTIE 2011

### pentru proiectul *“EVUE – Mijloace de transport electrice în zonele urbane din Europa”*

URBACT II este un program de cooperare teritorială europeană care creează premisele schimbului de experiență și cunoaștere între orașele europene, în domeniul dezvoltării urbane durabile și care se realizează în cadrul unor rețele europene de cooperare între instituțiile relevante în domeniu, de la nivel local, regional și central. Activitățile din acest program sunt finanțate din Fonduri structurale (Fondul European de Dezvoltare Regională), în cadrul Obiectivului de Cooperare Teritorială Europeană al Politicii de Coeziune a Uniunii Europene, fiind activități de cooperare interregională.

Proiectul *“EVUE – Mijloace de transport electrice în zonele urbane din Europa”* reprezintă o rețea tematică dezvoltată pentru promovarea vehiculelor electrice, ca și contribuție adusă în vederea implementării unor sisteme de transport sustenabile, eficiente energetic, puțin poluante și bine integrate în aglomerările urbane. Finanțarea este astfel asigurată prin Axa 2 – Orașe atractive și în coeziune, domeniul 2.3 Acțiuni vizând mediul înconjurător – Politici integrate pentru asigurarea unor sisteme de transport sustenabile, prin stimularea transportului urban inteligent, prin promovarea vehiculelor puțin poluante și utilizarea mijloacelor de transport alternative, prin îmbunătățirea eficienței și eficacității transportului public în mediul urban.

În faza de dezvoltare a proiectului a fost elaborată Aplicația finală pentru proiectul *“EVUE – Mijloace de transport electrice în zonele urbane din Europa”* (faza a II-a a proiectului), care a fost aprobată de către Autoritatea de Management a Programului URBACT II – Cooperare Teritorială Europeană în data de 19.07.2010. Consiliul Local a aprobat participarea Municipiului Suceava, în calitate de partener, și totodată cheltuielile eligibile pentru faza a 2-a a proiectului prin HCL 201/17 septembrie 2010, modificată prin HCL 37/24 februarie 2011.

Dan Dura, Coordonatorul local al proiectului, a adresat cuvântul de bun venit tuturor participanților și a readus în discuție informațiile Raportului de informare activități și rezultate semestrul I, GLSU Suceava. A fost solicitată opinia participanților la întâlnire cu privire la conținut și s-a solicitat furnizarea de feed-back din partea membrilor GLSU, dând astfel cuvântul acestora.

În cadrul acestei întâlniri cu membrii GLSU Suceava s-au făcut consultări participative, având la bază, ca motor al discuției, setul de întrebări cuprinse în Raportul de informare activități și rezultate semestrul I, GLSU Suceava din data de 29 decembrie 2010, pentru care majoritatea a încercat să prezinte puncte de vedere și să găsească răspunsuri.

Tematica a fost abordată în mod dinamic având loc discuții interactive între participanți.

ONG Transira exprimă încrederea sa în aportul pe care îl poate aduce (re)introducerea în transportul public în comun a troleibuzelor, în vederea protejării mediului înconjurător și a deservirii la un nivel superior calitativ a nevoilor de mobilitate urbană. În acest sens, a dorit să dea un imbold autorităților locale în vederea identificării finanțărilor externe nerambursabile existente pentru investiții în infrastructură electrică pentru transport public urban. Din călătoriile în spațiul european, au putut să exemplifice cazuri de orașe care, alături de investiția de bază în echipamente de transport electrice, au implementat și sisteme de producere a energiei electrice curate, hidroenergia. Deasemenea, s-a subliniat că, deși în prezent prețul unui troleibuz este aproape cu 50% mai mare decât a unui autobuz diesel, dezvoltarea tehnologică continuă, investițiile în cercetare și inovare vor coborâ prețul de comercializare al unui troleibuz la nivelul prețului unui autobuz cu motorizare diesel. Pentru a stabili un preț corect de cost al unei astfel de investiții trebuie luată în calcul atât durata de viață mai mare a troleibuzelor, costurile mai mici de întreținere, dar și costurile adiționale impuse de instalarea rețelei electrice.

Din partea SC TPL SA Suceava, domnul administrator a manifestat deschidere pentru ideea de modernizare a mijloacelor de transport public, însă cel puțin până în 2013 când se vor finaliza cele 2 acorduri de împrumut pentru achiziția celor 30 de autobuze noi (15 în 2006 și alte 15 în 2008), care deservește transportul în comun prezent, nu se poate pune în discuție analizarea unei astfel de ipoteze. Însă, aprecierile pozitive legate de situația financiară mult îmbunătățită a companiei de transport public local în noua formulă de servicii furnizate comparativ cu cea veche, înainte de modernizare, ne îndreptățește să credem că Municipiul Suceava prezintă potențial și cererea de servicii de transport urban poate fi îndreptată către transportul în comun, dacă acesta îndeplinește exigențele unui public din ce în ce mai informat, cu nevoi diverse de mobilitate și cu așteptări ridicate în ce privește calitatea. De reținut aici că TPL Suceava deține liniile electrice necesare rețelei de alimentare și redresoare de încărcare a bateriilor electrice. S-a subliniat totodată că trebuie avut în vedere că operarea troleibuzelor va îngloba o cheltuială cu munca vie mai mare decât autobuzele diesel actuale. S-a concluzionat că se va putea pune problema achiziționării unor troleibuze noi doar după anul 2013 și, eventual, în două tranșe de câte 10-15 bucăți fiecare.

Din partea Gărzii de Mediu s-a exprimat părerea că Autoritatea locală ar trebui să facă prima pași în Municipiul Suceava, în direcția investirii într-un transport public curat, cu mijloace de transport ecologice, spre a atrage atenția publică către necesitatea menținerii calității factorilor de mediu înconjurător. Acest demers trebuie să fie apoi imediat promovat în mediul celor care asigură transportul urban cu taxi și care ar fi direct interesați de reducerea cheltuielilor cu combustibilul în operarea propriilor vehicule și eventual, de scăderi ale taxării spre exemplu. Deasemenea, exercitarea unui lobby puternic la nivel politic înalt pentru acordarea unor facilități fiscale și/sau

subvenții pentru a stimula demararea începerii schimbării parcului de vehicule urbane, prin trecerea de la vehicule funcționând pe combustibili fosili la cele care utilizează combustibili alternativi, din forme regenerabile de energie. S-a ridicat și problema producerii energiei necesare acționării motorului electric specific vehiculelor electrice și s-a făcut o precizare importantă prin care ni s-a adus la cunoștință că în județul nostru există cereri pentru autorizare construire microhidrocentrale și parcuri eoliene. Există totodată posibilitatea utilizării deșeurilor menajere depozitate la groapa de gunoi pentru producerea de biogaz.

Reprezentantul Agenției pentru Protecția Mediului a confirmat că există proiecte pentru 5 parcuri eoliene în județ.

Din partea Consiliului Județean s-au primit asigurări că se vor face informări în mod constant la vicepreședintele Consiliului asupra progresului proiectului și că se pot căuta soluții de creare a unui parteneriat public-privat între Municipiul Suceava și posibili investitori din sectoare conexe acestei inițiative, de exemplu între municipalitate și investitorii în parcurile eoliene.

Autoritatea de Transport Public Local din cadrul Primăriei Municipiului Suceava a adus câteva precizări foarte importante legate de percepția taximetriștilor vizând vehiculele hibride și electrice: dezavantajele lor decurg din spațiul liber insuficient pentru portbagaj, greutatea acumulatorului și durata ciclului de încărcare, timpul de viață de aproximativ 2 ani al unei baterii, inexistența punctelor de încărcare și a unor parcuri special amenajate dotate cu sisteme de încărcare și, mai ales, neatractivitatea datorată lipsei oricărui fel de măsuri stimulative fiscale sau de natură financiară. Transportul Public în Municipiul Suceava este asigurat și de o flotă privată de microbuze (maxi-taxi), pentru care se pot întrevedea șanse semnificative de trecere spre forma electrică, dar numai dacă se vor putea acorda stimulente: reducere de taxe la înmatriculare, acordare de subvenții la achiziție, reducere sau eliminare de impozitare anuală, acordare de autorizare preferențială, etc. În momentul de față, după legislația actuală, vehiculele electrice nu pot îndeplini condițiile impuse de criteriile de calificare în vederea acordării unei autorizații de transport de călători. Investiția în achiziționarea de troleibuze este foarte mare, iar în ceea ce privește transportul public în cazul re-echipării cu noi mijloace de transport, acesta trebuie să fie subvenționat astfel încât să rămână ieftin și atractiv pentru cetățeni.

Existența punctelor de încărcare baterii electrice este o condiție prealabilă de îndeplinit pentru introducerea vehiculelor electrice. În ceea ce privește locația în care ar putea fi instalate și sursele de finanțare, reprezentantul Autorității de Transport Public Local - Municipiul Suceava a identificat stipularea unor astfel de obligații pentru centrele comerciale, în parcurile subterane ce se construiesc în prezent în zona centrală, în parcare de lângă Primărie și de lângă celelalte instituții publice locale și deopotrivă crearea unor spații special amenajate pe domeniul public pentru desfășurarea acestei acțiuni.

Întrucât se cunoaște faptul că cea mai mare parte a locuitorilor orașului au locuințe la bloc și nu dețin garaje în care ar putea să reîncarce bateriile electrice ale mașinilor, dar parchează compact în spațiul public din jurul blocurilor, ONG Transira a precizat că se pot amenaja astfel de posturi de

încărcare în aceste zone. Caracterul dens al locuințelor de tip apartament la bloc în Municipiul Suceava, de altfel mai puțin cunoscut acestor membri GLSU Suceava care sunt din Mediaș, nu va permite astfel de amenajări publice, pentru că nu există parări efectiv dimensionate după cerere, iar mașinile parcate acoperă în întregime orice spațiu găsit liber și care nu obstrucționează trecerea altor vehicule. O altă soluție propusă este cea a parcarilor cu taxă, echipate cu sisteme de încărcare.

Reprezentanta Gărzii de Mediu a făcut precizarea că spațiul din jurul blocurilor este extrem de restrâns și nu permite realizarea unor amenajări speciale pentru parcare preferențială numai a unui tip de autovehicule care necesită accesibilitate la punctele de încărcare. În ce privește prezența unor sisteme de încărcare baterii electrice, parările din supermarketuri pot fi o bună oportunitate, însă implementarea ar trebui făcută prin acordarea unor facilități și nu cu titlu de impunere.

Ca mod de plată pentru încărcare s-a propus introducerea cartelelor preplătite.

Reprezentantul Autorității de Transport Public Local din cadrul Primăriei Municipiului Suceava consideră și el că exemplul trebuie dat de către administrația locală, prin investirea în cel puțin un vehicul hibrid și instalarea unui punct de încărcare în garajul Primăriei, iar acest vehicul poate să fie apoi promovat intens pentru a demonstra fezabilitatea și viabilitatea unui astfel de proiect.

În favoarea acestei idei s-a pronunțat și administratorul SC Transport Public Local SA Suceava, care a extins ideea, propunând aplicarea ei și pentru Consiliul Județean, Spitalul Județean de Urgență, Garda de Mediu. Aceștia au rază de acțiune pe o arie mai largă, în județ. Corect și vizibil promovate pe această cale, vehiculele electrice pot deveni cunoscute și „înțelese” în întreg județul Suceava. Avantajele acestor vehicule sunt certe având în vedere continua scumpire a combustibililor fosili la pompe, însă este nevoie de investiție prealabilă mare, mai dificil de suportat în perioada actuală de criză și de investiții masive în lucrări de infrastructură și logistică prin proiectele derulate în prezent de administrația locală.

ONG Transira a exprimat părerea că prin flexibilizarea SEN și prin evoluția cadrului legislativ se pot obține prețuri mai competitive ale energiei electrice, și aceasta în contextul în care resursele fosile sunt epuizabile și au prețuri fluctuante, mai greu predictibile în prezent.

Reprezentanta UNTRR a exprimat opinia instituției și a menționat că există convingerea că implementarea vehiculelor curate este nu numai posibilă, dar și inevitabilă pe termen mediu, având experiență proprie în impementarea de proiecte cu finanțare nerambursabilă europeană pe domeniul transportului și cunoscând astfel „orientarea” Uniunii Europene în domeniul transportului privat de marfă și de călători, efectuat pe cale rutieră.

Serviciul de integrare europeană a intervenit și a cerut o părere unanimă privitor la performanțele vehiculelor hibride, la posibilitatea asigurării unui service autorizat în zonă, răspunsurile primite fiind în general pozitive. Inexistența unei inițiative care să pornească de la nivel înalt, din partea politicului, o inițiativă legislativă și o alocare financiară de la bugetul statului, reprezintă o mare piedică în calea introducerii vehiculelor electrice pe piața din România. Posibilitatea de a împrumuta un vehicul electric de la unul din parteneri pentru a putea fi vizualizată în orașul nostru,

a fost primită cu entuziasm de către membrii GLSU Suceava; am considerat că acest fapt ar aduce reale beneficii proiectului.

Reprezentanții instituțiilor de învățământ prezenți au transmis un apel verbal pentru membrii echipei de proiect de a fi prezenți la o masă rotundă organizată în Grupul european format din elevi care dovedesc interes deosebit și sunt activ implicați în activități și proiecte legate de promovarea politicilor europene; aceștia ar putea fi și ei o bună bază de studiere a percepției tinerilor asupra vehiculelor electrice și o rețea de transmisie a informațiilor dinspre diseminatori către tineri.

Aceste date reținute din consultări vor sta la baza elaborării în draft 1 a Planului Local de Acțiune Suceava.

Partea a doua a întâlnirii a fost dedicată analizării și completării Chestionarului revizuit „Indicele de pregătire pentru implementarea vehiculelor electrice” ca instrument inovativ de „măsurare” a posibilelor motivații pentru care sucevenii ar îmbrățișa transportul electric, având în vedere situația economică și financiară precară de moment. Acest chestionar reprezintă forma revizuită a celui propus de către experții din parteneriatul proiectului, din Oslo – Norvegia, care au fost prezenți la seminarul cu experți organizat de către Municipiul Suceava, în data de 13 octombrie 2010. Din analiza chestionarelor și centralizarea răspunsurilor primite s-au tras următoarele concluzii:

1. Indicatorii desemnând beneficiile au fost ierarhizați astfel: 1 – Reducerea poluării aerului în oraș, 2- Reducerea zgomotului și Independența energetică, 4- Creșterea eficienței energetice, Scăderea costurilor de operare a vehiculelor și Oportunități de dezvoltare economică, 7 – Contribuție la protejarea mediului înconjurător (reducere emisii de CO2), 8 – Conservarea clădirilor istorice și monumentelor.
2. Indicatorii desemnând provocările au fost ierarhizați astfel: 1- Costul mare de achiziție a acestui tip de vehicul, 2- Resurse limitate de investiție ale sectorului public, 3 – Lipsa sprijinului politic, 4 – Lipsa infrastructurii de încărcare, 5 – Lipsa serviciilor și asistenței tehnice de după achiziționare, 6 – Lipsa sprijinului din partea consumatorului.

Deasemenea, au fost identificați alți 4 indicatori, unul reprezentând un beneficiu – confort pentru consumatori și trei referindu-se la provocări – legislația deficitară, topografie (diferențe accentuate de altitudine) și lipsa de educație.

CONCLUZIILE noastre referitor la întâlnire sunt:

- Întâlnirea a fost productivă, în sensul existenței unor consultări active între toți participanții, care au demonstrat încredere în reușita inițiativei și au căutat soluții și răspunsuri la probleme.
- Tehnologia necesită creșterea performanței și scăderea prețului de comercializare, pentru a deveni cu adevărat atractivă pentru utilizatori, numai astfel reușind să fie implicați și vânzătorii de autovehicule.

- Primii pași trebuie făcuți de către administrația locală împreună cu alte instituții publice, deci sunt necesare investiții publice care să lanseze conceptul în piață; se recomandă începerea acțiunii cu autovehicule, apoi microbuze pentru transport public și abia după 2013, după ce se finalizează rambursarea împrumutului contractat pentru autobuzele TPL SA și în funcție de situația financiară de la moment, se poate vorbi de reintroducerea unui parc nou de troleibuze.
- Punctele de încărcare ar trebui să fie prezente în parcuri publice din preajma supermarketurilor, în parcare Primăriei și a altor instituții publice, precum și în parcurile subterane care sunt în construcție în prezent prin finanțare primită prin POR 2007-2013, iar locurile trebuie să fie rezervate pentru vehicule electrice.
- Prezența în fapt a unui model de vehicul electric în oraș constituie o modalitate eficientă de promovare și instituire a unui climat de încredere că obiectivul acestui proiect este unul real și realizabil.
- Realizarea unui PPP între Municipality și noii investitori în proiecte de producere a energiei eoliene, ar putea fi un bun început pentru stimularea consumului de energie verde, în detrimentul celei convenționale, pentru creșterea ponderii consumului energetic din surse regenerabile în totalul consumului energetic.
- Este esențial să comunicăm cu tinerii despre vehicule electrice pentru că acesta este un proiect pe termen mediu și lung, care li se adresează în mod direct.
- Sectorul politic este mai greu de abordat, dar noutățile legislative ce apar la nivelul Uniunii Europene vor trebui transpuse și în legislația națională, iar îndeplinirea unor indicatori specifici unei economii inteligente vor determina autoritățile românești să ia anumite decizii de finanțare și sprijinire a ecologizării sectoarelor energetic și industrial. În acest sens, există anumite informații că Ministerul Mediului și Pădurilor ar putea propune un proiect de lege vizând acordarea unor subvenții la achiziționarea unui vehicul hibrid începând din anul 2012.
- Trebuie avută în vedere necesitatea de a instrui personal tehnic pentru a crea service-uri calificate pentru mentenanța unor astfel de vehicule.
- Legislația trebuie îmbunătățită.

Dacă analizăm ierarhizarea beneficiilor din Indexul de pregătire pentru implementarea vehiculelor electrice, constatăm că există o preocupare majoră pentru Conservarea mediului înconjurător și se dă o importanță deosebită diversificării surselor de energie pentru stabilirea unui grad de Independență energetică față de principalii furnizori de resurse convenționale, epuizabile de energie. Pe următoarea poziție în ordinea de ierarhizare se găsesc Creșterea eficienței energetice, Scăderea costurilor de operare a vehiculelor și Oportunități de dezvoltare economică, ceea ce demonstrează interesul pentru diminuarea consumului energetic din surse convenționale ce trebuie



să determine apariția unor sectoare industriale noi în România, asigurând dezvoltare sustenabilă. Prețul de operare mic al vehiculelor electrice este un indicator care este justificat de actuala situație financiară și economică în România.

Dacă analizăm ierarhizarea provocărilor, Prețul de achiziție ocupă o poziție de frunte detașată, în contextul în care, bineînțeles sectorul public care ar trebui să furnizeze un model de implementare a acestor vehicule are resurse limitate și îndreptate preferențial spre reabilitare de infrastructură de transport decât către mijloace de transport. Lipsa sprijinului politic este un indicator care reprezintă o provocare importantă la adresa vehiculelor electrice și care este mai dificil de surmontat, fiind necesară o coeziune perfectă a tuturor factorilor din societatea civilă, mediul industrial, financiar, educațional.

Se poate observa că Lipsa infrastructurii de încărcare, Lipsa serviciilor și asistenței tehnice de după achiziționare și Lipsa sprijinului din partea consumatorului sunt în jumătatea inferioară a ierarhiei, cel mai probabil din cauză că sunt piedici puțin mai ușor de trecut, în condițiile în care celelalte deja precizate sunt depășite.

Toate aceste informații vor fi folosite pentru realizarea Planului Local de Acțiune – draft 1 -pentru implementarea vehiculelor electrice în Municipiul Suceava, ce va fi prezentat în cadrul viitoarei întâlniri transnaționale cu toți partenerii din proiect.

Astfel, activitatea se consideră a fi fost un succes, iar consultările interactive vor fi continuate în cadrul altor întâlniri de Grup sau prin intermediul e-mailului.



Șef Serviciu și

Coordonator local de proiect

Dan Dura

Întocmit: Narciza Nenec



EUROPEAN UNION  
European Regional  
Development Fund

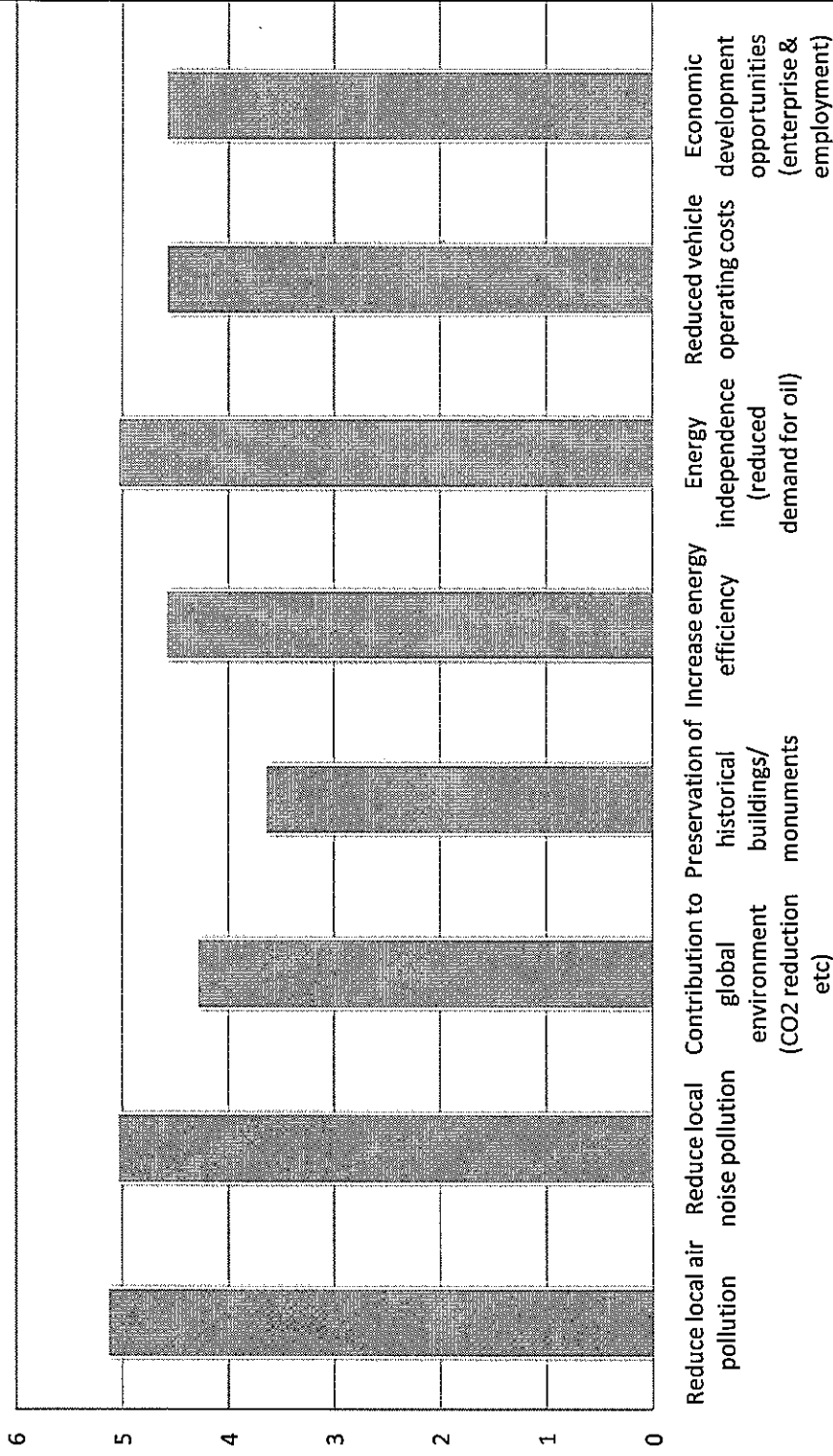






[illegible]

## EV Readiness Index: Benefits



## EV Readiness Index: Challenges

