Spunem NU transformării municipiului Piatra Neamț și a celorlalte localități ale țării în „orașe de 20 de minute”!

Domnule Primar,

Subsemnații, Mihai-Silviu Chirilă, domiciliat în Comuna Tașca, Județul Neamț, strada Mihai Rădăvoi nr. 1, adresă de email mhasilv@yahoo.com, telefon 0763866825, și Iustina Bacoșcă, domiciliată în Bdul Decebal, nr. 86, bl. D, sc. A, et. 4, ap. 13, Municipiul Piatra Neamț, Județul Neamț, în temeiul art. 7 al Legii nr. 544/2006 și art. 8 al OUG nr. 27/2002, vă petiționăm cu privire la demararea de către Primărie a proiectului de mobilitate urbană durabilă, solicitându-vă să suspendați partea de proiect care implică îngrădirea unor drepturi și libertăți cetățenești, după cum vom arăta în continuare, și să organizați o consultare populară cu privire la tipul de oraș „de 20 de minute” pe care acest proiect îl reprezintă.

De o perioadă destul de lungă, municipiul Piatra Neamț se află într-o adevărată reconstrucție, porțiuni mari din trotuarele acestuia fiind desfundate și înlocuite, într-o acțiune care creează o imagine deplorabilă unui oraș considerat odinioadă „perla turistică a Moldovei”, dar și un disconfort major, estetic și fizic, locuitorilor săi.

De la o vreme, presa națională și cea locală ne-au atras atenția asupra faptului că ceea ce se întâmplă de fapt în Piatra Neamț are legătură cu înscrierea municipiului Piatra Neamț într-un proiect european ce cuprinde 100 de orașe care vor primi finanțări pentru a deveni „inteligente și neutre climatic”[1].

Din alte surse aflăm că doar București, Cluj și Suceava au fost admise în astfel de proiect, fiind numite „orașe misionare”[2], Piatra Neamț făcând parte dintre orașele care „și-au asumat aplicația către misiune că vor să devină verzi”[3].

Din presa nemțeană aflăm că acest proiect face de fapt parte din ceea ce Klaus Schwab și ONG-ul său numit Forumul Economic Mondial, cu sediu la Davos, numește „orașe de 15 minute”[4], în varianta românească fiind vorba despre un oraș „de 20 de minute”[5].

De altfel, „regenerarea urbană a cartierelor cu accentul pe orașul de 20 de minute” este un principiu cuprins în motivația Plx 47/2023, proiectul de lege despre mobilitate urbană durabilă, aflat în Parlament, retrimis comisiilor parlamentare, pentru că există suspiciuni legitime că acesta încalcă drepturi și libertăți fundamentale.









Întrucât suntem în deplină consonanță cu această suspiciune a parlamentarilor care au decis retrimiterea proiectului spre comisiile parlamentare, am căutat să vedem care este temeiul legal în baza căruia ați demarat reconfigurarea întregului oraș, **în condițiile în care legea care se numește chiar a mobilității urbane durabile este încă în Parlament**.

Astfel am descoperit pe siteul Primăriei Municipiului Piatra Neamț un „Proiect al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, Piatra Neamț 2021-2027”[6], pe care l-am citit și care ne-a întărit convingerea că aplicarea acestui plan încalcă nepermis și pe termen nedeterminat drepturi și libertăți fundamentale ale omului.

Înainte de a proceda la analiza motivelor pentru care considerăm că PMUD-ul și executarea sa încalcă libertăți și drepturi cetățenești fundamentale, fie-ne permis să precizăm că **suntem cu totul de acord cu dreptul administrației locale de a dezvolta programe prin care să protejeze mediul înconjurător, să decongestioneze traficul auto, să creeze spații special amenajate pentru circulația în deplină siguranță pe bicicletă, pe bike-sharing, pe role, pe skateboard etc.**

Nu suntem însă de acord ca aceste planuri să fie folosite ca paravan pentru încălcarea drepturilor și libertăților fundamentale ale cetățenilor și pentru avansarea Agendei 2030 a Forumului de la Davos și a Marii Resetări, despre care se pot face documentări extensive ascultând luările de poziție ale unora precum Klaus Schwab sau Noah Yuval Harari, care propovăduiesc deschis sfârșitul libertăților cetățenești, epoca concentrării populației în megalopolisuri inteligente, adică supravegheate complet, dispariția proprietății private, a dreptului la adevărata mobilitate, care este libera circulație

a persoanei și a mărfurilor, digitalizare forțată, conexiunea ființei umane cu inteligența artificială etc.

Aceste precizări necesare fiind făcute, permiteți-ne să facem câteva considerații cu privire la aspecte descoperite în PMUD, care ne fac să credem că aplicarea sa va conduce inevitabil la o desființare a unor drepturi cetățenești.

Mai întâi de toate, PMUD-ul invocă un cadru legal general, din care fac parte diverse proiecte europene, Strategia de Dezvoltare Durabilă a României, diferite proiecții ale Agenției pentru Dezvoltare Regională Nord-Est etc.

Cu toate acestea, ideile de forță ale mobilității urbane durabile nu sunt edictate în acele documente, ci în Plx 47/2023, proiectul de lege aflat în Parlament, care își propune reglementarea „mobilității urbane durabile" în România. Dacă nu ar fi așa, dacă acele documente ar fi suficiente pentru demararea unor astfel de proiecte, ce nevoie ar mai fi ca Parlamentul României să treacă o lege specială pe această temă?

O a doua constatare de ordin general este aceea că în tot acest proiect se vorbește aproape exclusiv despre dezvoltarea mijloacelor de transport alternative (biciclete, mers pe jos etc.), despre dezvoltarea transportului în comun, dar aproape **nicăieri** explicit (se poate subînțelege doar, din anumite formulări, că ar mai putea exista și transport cu autovehicule private) **despre măsuri reale pentru fluidizarea traficului de autoturisme și alte tipuri de mașini personale**, ceea ce ne duce la concluzia că proiectul vizează eradicarea progresivă a transportului autonom cu ajutorul mijloacelor personale de transport private.

Se vorbește despre necesitatea extinderii transportului în comun pe culoare de mobilitate care să acopere toate zonele importante ale orașului, zonele unde se află clădiri guvernamentale, instituții de stat, locale, școli, spitale etc., după care, la pagina 125, se vorbește despre extinderea supravegherii video, în așa fel încât camerele video să poată înregistra numerele de înmatriculare ale autovehiculelor personale care circulă pe benzile de circulație ale transportului în comun, fără a se preciza clar dacă în acele spații vor exista și benzi paralele pentru circulația autovehiculelor, ceea ce ne determină să credem că proiectul vizează excluderea autovehiculelor personale din toate culoarele în care vor circula mijloace de transport în comun, lăsându-ne cu întrebarea: Și atunci, **mașinile personale**

unde vor mai putea circula prin oraș?

Începând de la pagina 31 sunt enunțate anumite principii inspirate din legislația europeană în domeniu, dintre care ne-au atras atenția câteva.

Mai întâi, ideea că **transportul european trebuie să fie inteligent** (*smart*), idee din care, pe baza tuturor documentărilor pe care le-am făcut, noi înțelegem: o digitalizare totală a autovehiculelor, eventual cu preluarea unor funcții de operare direct de către inteligența artificială, o condiționare a accesului la astfel de servicii publice de dobândirea identității digitale, despre care se tot vorbește, constând atât în acte complet digitalizate, cât și în bani complet digitalizați, semaforizare digitală și, desigur, supraveghere digitală.

Dacă asta se înțelege prin acest concept de transport inteligent, ce se întâmplă cu persoanele care refuză identitatea digitală sau cu cele care sunt considerate a nu fi acceptate din diverse motive de către sistem pentru a avea acces la aceste servicii, sau cu cei care refuză banii digitali? Nu le vor fi încălcate drepturi care acum le sunt garantate?

Experiența anilor 2020-2022 ne-a arătat ce se întâmplă când accesul la mijloacele de transport este condiționat de acceptarea pașapoartelor verzi sau a altor cerințe din partea autorităților. Dorim să permanentizăm această situație?

Ce se întâmplă cu dreptul la viață intimă a tuturor cetățenilor din **orașul inteligent** (*smart city*), alt concept care se regăsește în pagina respectivă a PMUD-ului, în condițiile în care se intensifică supravegherea video, iar tehnologia *smart* devine capabilă să culeagă legal informații despre fiecare mișcare a omului în astfel de oraș?

Neutralitatea climatică este un alt deziderat al acestui proiect, preluat direct din retorica europeană. În unele analize, „neutralitatea climatică” este asociată idealului reducerii la zero a emisiilor de dioxid de carbon, numit în limbaj de specialitate „zero emisii”.

Această neutralitate climatică este mai mult un deziderat decât o realitate, deoarece o reducere la zero a emisiilor de dioxid de carbon ar însemna dispariția vieții vegetale, pentru care dioxidul de carbon este exact ce este oxigenul pentru regnul animal și pentru oameni, consecința fiind dispariția completă a vieții pe pământ.

„Imperativul” reducerii la zero a emisiilor de carbon este motivat de ideologia schimbărilor climaterice provocate de om, care nu are niciun fundament științific real, fiind susținută doar de adepții acestui ecologism radical, aflați toți, într-o formă sau alta, pe nota de plată a Forumului de la Davos, după cum s-a exprimat chiar Klaus Schwab, la întîlnirea de iarnă din 2021, când a spus: „Avem de partea noastră oameni de știință, academicieni, savanți, oameni de media, oameni politici, formatori de opinie, mass-media, oameni de business, ONG-uri, antreprenori sociali, lideri religioși”[7].

În aceste condiții, Forumul Economic Internațional de la Davos (WEF) poate transmite populației informații pe care să le interpreteze în sensul unui dezastru climateric, fără a însemna că emisiile de carbon, care constituie 0,4% din emisiile de gaze din atmosferă, ar constitui un pericol mortal pentru umanitate.

Iar dacă realitatea este că nimeni onest nu poate demostra cu rigoare științifică reală că activitatea omului este distrugătoare pentru umanitate, diverse astfel de predicții dovedindu-se în istorie a fi false[8], percepția fiind mai mult generată de diverse idei promovate de-a lungul timpului de lobby-ul ecologist și de o impresie nefundamentată științific, datorată unei interpretări eronate a evenimentelor climatice sau chiar de o influențare a acesteia prin fenomene de geoinginerie, nu am putea crede că de fapt Forumul de la Davos folosește acest pretext pentru cu totul alte motive decât salvarea de o catastrofă climatică?

Același lucru se poate spune și despre ideea de **„oraș de 20 de minute”**, care nu apare direct în PMUD, dar apare în motivarea Plx 47/2023, fiind legată direct de proiectul mobilității urbane.

Ideea concentrării tuturor utilităților la o distanță de 15 minute de mers pe jos de locul unde domiciliezi este, în opinia noastră, un paravan pentru atomizarea societății, încât forța ei de coeziune și răspuns la atitudini dictatorială să fie desființată și pentru impunerea unui control dictatorial asupra celor mai intime aspecte ale vieții noastre.

Ne întemeiem punctul de vedere pe următoarele considerente:

1. În acest moment, utilitățile de prim rang sunt la mare apropiere de zonele rezidențiale deja: farmaciile din Piatra Neamț sunt la scara blocurilor, nu în Bicaz, spitalul e în zonă centrală, nu în Gârcina, școlile sunt în cartiere etc.

2. Nu se vor putea pune toate utilitățile la 15 minute: nu se vor putea crea 100 de spitale militare sau Floreasca în București, sau 100 de judecătorii, primării, curți de apel etc.
3. Așa cum este conceput proiectul, vedem că utilitățile pentru viața decentă sunt deja predecise de către autorități, care vor alimenta acele zone cu ce doresc ele. Altfel, cetățeanul ar trebui lăsat să își caute singur ceea ce are nevoie. De unde știe Forumul de la Davos de ce am eu nevoie acasă?
4. Nu se precizează nimic despre ce se întâmplă cu granițele acelui oraș „de 20 de minute". Sunt flexibile? Se poate trece dintr-un „oraș de 20 de minute" într-altul sau în afara lor? Dacă da, care mai e scopul acestui proiect? O simplă aprovizionare cu de toate a orășenilor?
5. Nu se spune dacă astfel de „orașe de 20 de minute" se vor dezvolta și la… sate.

Reducerea substanțială a emisiilor ar însemna în primul rând obligarea tuturor cetățenilor să își procure mașini electrice, a căror fiabilitate este îndoielnică, sau **interzicerea circulației cu actualele mașini în oraș**, ceea ce ne aduce la tema principală a încălcării dreptului de proprietate privată a celor ce posedă mașini private.

De altfel, la pagina 245 a PMUD-ului găsim două propuneri în acest sens:

- reducerea deplasării cu autovehicule personale;
- descurajarea utilizării autovehiculelor personale.

Dacă încurajarea folosirii bicicletelor sau a mersului pe jos ar putea face obiectul unor campanii de relații cu publicul din partea autorităților, **descurajarea folosirii autovehiculelor personale reprezintă o activitate ce nu poate face obiectul de activitate al unei autorități care exercită o putere de stat,** întrucât aceasta ar putea ataca drepturi și libertăți fundamentale ale omului.

Din consultarea acestui PMUD ar rezulta că această descurajare a utilizării vehiculelor personale se poate face prin:

1. evitarea introducerii pe piață a mijloacelor de transport poluante;
2. impunerea unor măsuri de genul „poluatorul plătește", „utilizatorul plătește";
3. interzicerea prezenței mașinilor personale pe culoarele de mobilitate ale transportului în comun, racordate la toate punctele esențiale ale orașului.

Din articole de presă pe această temă mai putem desprinde și alte metode folosite pentru descurajarea folosirii automobilelor personale, dintre care amintim: interzicerea accesului în anumite zone ale orașului; desființarea unor parcări din oraș etc.

În expunerea de motive a Plx 47/2023 există fraza enigmatică: „parcările ar trebui folosite și înțelese ca o pârghie esențială pentru tranziția către tipare de mobilitate durabilă".

Din acest text se înțelege că parcările asigură o tranziție către tiparele de mobilitate durabilă, dar nu se subînțelege în ce sens: să fie vorba de faptul că se desființează pentru a lăsa loc culoarelor de mobilitate sau culoarelor pentru efectuarea „mobilității active"?

Un aspect foarte important care trebuie sesizat este acela că PMUD, ca, de altfel, și Plx 47/2023, include în motivarea existenței lor cele 17 principii de dezvoltare durabilă ale Agendei 2030, implementate în acest moment de către Klaus Schwab și Forumul său de la Davos sub denumirea de „Marea Resetare".

Din intervențiile lui Klaus Schwab observăm că obiectivul acestei agende 2030 este „deschiderea orașelor către toată populația", unde aceasta va fi supravegheată 24/24 de către tehnologie. Dacă ascultăm discursul utopic despre lumea „neutră climatic" pe care o pune la cale Forumul de la Davos, putem trage concluzia că această „deschidere către toți" a orașelor inteligente vizează realizarea unei civilizații exclusiv urbane, în care oamenii să fie convinși, prin „încurajări și descurajări", ca în PMUD, și în Plx 47/2023, să se mute în aceste „paradisuri tehnico-ecologice".

Același Klaus Schwab vorbește despre abolirea proprietății private, despre faptul că cetățeanul „orașului inteligent" nu va avea nimic și va fi fericit", o promisiune făcută acum 80 de ani și de regimurile comuniste din Estul Europei, care a costat viața a milioane de oameni nevinovați.

Toate aceste considerente ne conduc la concluzia că implementarea unui asemenea proiect trebuie să fie consecința unei oneste discuții, cu toate datele pe masă, fără prejudecăți ideologice, cu implicarea tuturor locuitorilor orașului, care nu pot fi puși în fața faptului împlinit.

În consecință:

1. Solicităm să sistați toate acțiunile din acest proiect, care au legătură cu „descurajarea utilizării autovehiculelor private”, cu transformarea orașului într-un „oraș inteligent” „de 20 de minute”, cu supravegherea excesivă, cu implementarea celor 17 puncte ale Agendei 2030, cu digitalizarea și eliminarea banilor fizici, care se pun la cale pe alte tronsoane legislative și vor fi părți componente intrinseci ale acestui proiect complex de „oraș al viitorului”, **mai ales că legea mobilității urbane nu este încă în vigoare și nu aveți un cadru legal pentru a realiza acest proiect**.
2. Solicităm să organizați o informare extinsă a populației municipiului Piatra Neamț, prin materiale informative, prin dezbateri publice cu participarea tuturor punctelor de vedere, prin intermediul mass-media și social-media, în care să explicați clar și la obiect toate riscurile la adresa drepturilor și libertăților cetățenești pe care acest proiect le implică, consecințele pentru mediul local de afaceri, și să le oferiți garanții reale că dreptul lor de proprietate asupra propriilor vehicule, dreptul la viață privată, dreptul la liberă deplasare, dreptul la liberă inițiativă privată etc. nu vor fi afectate în niciun fel de acest proiect.
3. După o informare extinsă asupra acestor riscuri, în cazul în care legea nu vă edictează imperativ să desistați orice activitate care aduce o atingere permanentă drepturilor și libertăților fundamentale, solicităm să organizați un referendum popular local, în care populația municipiului Piatra Neamț să poată decide liber și în cunoștință de cauză dacă dorește să aibă un oraș „de 20 de minute”, cu toate riscurile pe care acest lucru le implică, sau dacă dorește doar o fluidizare a traficului, crearea unor facilități pentru ceea ce PMUD numește „mobilitate activă”, adică mers pe bicicletă sau pe jos, suplimentarea spațiilor verzi sau o reducere a emisiei de noxe ca urmare a unor decizii personale de a-și procura vehicule nepoluante, nu prin „măsuri de descurajare”.
4. În cazul în care sunteți de acord cu solicitările de mai sus, se impune să ne comunicați, ca răspuns la această petiție, și să faceți public un calendar al acțiunilor de informare și consultare civică.
5. În cazul în care nu aprobați cererile de mai sus, solicităm să ne puneți la dispoziție actul normativ administrativ prin care s-a decis demararea acestui proiect, pentru a-l supune controlului judiciar de legalitate sub aspectul respectării drepturilor și libertăților fundamentale ale cetățenilor.

Așteptăm răspunsul instituției dumneavoastră, la termenul legal, pe adresele pe care vi le-am pus la dispoziție în această petiție.

Cu respect.

08.05.2023

Semnături

Domnului Andrei Carabelea, Primarul Municipiului Piatra Neamț

[1] https://www.agerpres.ro/administratie/2022/01/31/piatra-neamt-in-competitia-europeana-pentru-a-deveni-unul-din-cele-100-orase-inteligente-si-neutre-climatic–856824.

[2] https://www.agerpres.ro/administratie/2022/04/28/bucuresti-cluj-napoca-si-suceava-participa-la-misiunea-ue-100-de-orase-inteligente-si-neutre-climatic–909105.

[3] https://urbanizehub.ro/sectorul-2-bucuresti-cluj-napoca-si-suceava-alese-de-comisia-europeana-pentru-misiunea-100-green-cities/.

[4] https://www.youtube.com/watch?v=fvx2p4nXVyA.

[5] https://monitorulneamt.ro/o-stafie-bantuie-prin-piatra-neamt-orasul-de-20-minute/.

[6] https://www.primariapn.ro/dezbateri/-/asset_publisher/d8F7ynMHzZPK/event/id/4984413?redirect=https%3A%2F%2Fwww.primariapn.ro%2Fdezbateri%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_d8F7ynMHzZPK%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1

&fbclid=IwAR0zHtIznlWG1KzYO-hn-fkEAHgHUqLU-0wV9-R6ByztwutLFjKE5sqd21E.

[7] https://www.youtube.com/watch?v=8FVlsabeWfU.

[8] https://www.youtube.com/watch?fbclid=IwAR0rlU6W0eLOXyyw4LErGKDTn2a-G7VRUszCSNrfRuNXFS8LiKVldFhrp0w&v=E1e5HAZo4iw&feature=youtu.be.

Vezi și