

## STUDIU DE OPORTUNITATE

### pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport public local de persoane prin curse regulate în Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „URBTRANS” perioada 2016-2022

În vederea inițierii procedurii privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „URBTRANS+”, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. 2 din Ordinul nr. 263/2007 al Președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (A.N.R.S.C.) privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, se întocmește prezentul Studiu de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport public local de persoane prin curse regulate în A.D.I. „URBTRANS+”, care cuprinde toate elementele obligatorii prevăzute la alin. 3, respectiv următoarele:

- a) descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată;
- b) situația economico-financiară actuală a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia;
- c) investițiile necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativ și cantitativ, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului;
- d) motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică delegarea gestiunii;
- e) nivelul minim al redevenției, după caz;
- f) durata estimată a contractului de delegare a serviciului public de transport public local.

#### **A. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRU GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ**

Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general, desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit în licențiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;

- se execută pe rute fixe cu programe de circulație prestabilite de către Adunarea Generală a Asociației URBTRANS;
- se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze de închiriat în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimație de circulație individuale eliberate anticipat, al cărui regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.

Transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare având ca obiect transportul rutier public de persoane, este definit ca transport rutier local de persoane în conformitate cu art. 3 pct. 48 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere. Traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară sunt considerate trasee locale în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 38 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.”

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „URBTRANS+” a fost constituită la data de 12.03.2008 având ca scop înființarea, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului de transport public local prin servicii regulate din cadrul asociației, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, în conformitate cu prevederile Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 și a principiilor descentralizării și a autonomiei locale.

Membrii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „URBTRANS+” sunt:

1. Municipiul Piatra Neamț : 85055 locuitori
2. Județul Neamț
3. Orașul Roznov: 8593 locuitori
4. Comuna Alexandru cel Bun: 4876 locuitori
5. Comuna Dumbrava Rosie: 7165 locuitori
6. Comuna Gircina: 4336 locuitori
7. Comuna Savinesti: 6608 locuitori

Din totalul de 109468 locuitori din arealul A.D.I. „URBTRANS+”, 77,69% dintre aceștia locuiesc în Piatra Neamț, municipiul având rol de centru polarizator al regiunii datorită legăturilor multiple (sociale, culturale, economice) pe care le are cu toți membrii A.D.I. „URBTRANS+”.

Deși între orașe și zonele periurbane sunt foarte multe diferențe, problemele cu care se confruntă acestea nu se opresc la marginea orașelor și nu pot fi rezolvate decât într-un mod coerent, printr-un ansamblu de măsuri adoptate la nivel regional.

Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de a ez ri umane i de consum, de organizarea produc iei i de infrastructura disponibil . Având în vedere această complexitate, orice interven ie în sectorul transporturilor trebuie s aib la baz o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabil a persoanelor i a bunurilor, nu în ultimul rând fiindc politicile de natur structural au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practic i trebuie planificate cu mult timp înainte.

**Argumente în favoarea modernizării serviciilor de transport public prin transformarea traseelor județene din zonele periurbane ale municipiului Piatra Neamt în trasee de transport public local intercomunitar :**

1. Implementarea serviciilor publice integrate de transport c l tori, a a cum sunt definite prin art.2 lit. (m) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 . serviciile interconectate de transport într-o zon geografic determinat cu un serviciu unic de informa ii, un regim unic de taxare a biletelor i un orar unic de transport.
2. La nivelul Europei exist 120 de regiuni sau zone metropolitane recunoscute. Datorit multiplelor avantaje care le reprezint , în aceste zone metropolitane au fost constituite sisteme de transport public urban în urm cu 20 de ani sau mai mult.
3. Satisfacerea necesit ilor de deplasare în cea mai mare m sur posibil prin intermediul unor moduri de transport ecologic . transportul local intercomunitar, care este indispensabil în prevenirea cre terii polu rii. În prezent, transportul jude ean nu este atractiv pentru popula ia din comunele limitrofe deoarece nu parcurg zonele de interes din municipiu iar oprirea se face în diferite autogari situate in zonele periferice ale orasului, cu pierderi însemnate de timp pentru utilizatori. În majoritatea cazurilor, timpul pierdut pentru c l toria din autogar pân la zona de interes din municipiul Piatra Neamt (serviciu, coal , institu ii publice, etc) este la fel de mare ca timpul necesar pentru deplasarea din comun pân în autogara centrului polarizator al regiunii. În locul deplas rii cu autobuzul, cet enii din comunele periurbane aleg deplasarea cu automobilul, ceea ce genereaz o presiune foarte mare asupra traficului din municipiu, aglomerarea i poluarea pot fi mult diminuate prin trecerea la transportul public local intercomunitar, având regim de trasee locale pe teritoriul asocia iei, mijloacele de transport pot intra în municipiu pe arterele cu trasee urbane i pot opri în orice sta ie, aceste suprapuneri peste transportul urban existent f cându-se într-o propor ie rezonabil i riguros reglementat în A.D.I sJRBTRANS+.  
Cet enii din comunele limitrofe transporta i cu economii însemnate de timp în acest mod pot ajunge direct la destina ie, pot fi prelua i de rezerva de capacitate de pe traseele urbane actuale sau cu supliment ri de capacitate reglementate, supliment ri de trafic care în combina ie cu structuri tarifare atractive sunt cu mult mai pu in nocive pentru circula ia din municipiu decât num rul ridicat al autoturismelor neocupate la întreaga capacitate.
4. Program de transport unic i grafice de circula ie integrate:
  - grafice de circula ie care permit reducerea timpului de deplasare, interconectate i reglementate unitar pentru toate traseele din zona geografic deservit , transbord ri mai bine coordonate i sanc ionate de c tre o singur autoritate de autorizare A.D.I. sJRBTRANS+;

- fiecare consiliu local membru al A.D.I. sJRBTRANS+ i va aproba graficele de circula ie ale curselor care le deservesc, introducerea de noi curse sau prelungiri de trasee, corelarea capacit ilor de transport cu modific rile fluxurilor de c l tori, modificându-le prin hot râre de consiliu local i AGA a asocia iei ori de câte ori situa ia o impune i cu efecte imediate pentru utilizatori.
  - eliminându-se dezechilibrele actuale dintre centru i aria limitrof vor ap rea fluxuri de c l tori dinspre municipiu înspre zona periurban .
5. Utilizarea de pachete tarifare atractive . avantaje:
- integrare tarifara prin utilizarea pe teritoriul A.D.I. sJRBTRANS+ a unui singur tip de legitima ie de c l torie valabil pentru toate mijloacele de transport public local (card de mobilitate urban ), conform prevederilor art.1 alin. 4 lit. (n) din Legea nr. 92/2007;
  - reduceri tarifare la deplas rile combinate, în care se utilizeaz cel pu in 2 mijloace de transport pentru a ajunge la destina ie, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor i atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme.
  - aprobarea tarifelor de c tre fiecare administra ie public membr pentru traseele care o deservesc, urmat de hot rârea AGA a asocia iei de dezvoltare, în strâns leg tur cu condi iile de transport pe care i le dore te fiecare comun i pe care le poate monitoriza i sanc iona nemijlocit.
6. Introducerea unui sistem integrat al re elei de transport:
- acestea permit aplicarea prevederilor Directivei 2010/40/UE privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier i pentru interfe ele cu alte moduri de transport, sisteme care furnizeaz utilizatorilor i participan ilor la trafic vulnerabili date de baz privind c l toria precum: orare i tarife ale mijloacelor de transport în comun, informa ii privind c l toriile multimodale înaintea i în timpul c l toriei.
- Pe acelea i principii este dezvoltat transportul metropolitan în UE unde în plus fa de legisla ia din ara noastr , traseele au regim de trasee locale pe o raz de 50 km în jurul centrului urban polarizator. Acesta a fost i argumentul în baza c ruia Regulamentul 561/2006/CE a preluat din legisla ia rilor membre exceptarea utilizarii tahografului pentru mijloacele de transport persoane prin servicii regulate pe trasee cu lungimea liniei de pân la 50 km . art.3 lit. a din Regulamentul 561/2006/CE. În Turcia, ar nemembr UE, traseele locale se extind pân la distan a de 100 km în jurul centrului urban polarizator.
- Punerea la dispozi ia cet enilor din arealul A.D.I. sJRBTRANS+ a acestor servicii este în strâns leg tur cu asigurarea unui sistem de transport sigur, extins, de înalt calitate i la pre uri accesibile dar i cu determinarea cu care factorii responsabili se vor implica în dezvoltarea cu fermitate a transportului public metropolitan în baza Deciziei din anul 2008 de înfiin are a A.D.I. sJRBTRANS+.

## **B. Situația economico-financiară actuală a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia**

În prezent, în municipiul Piatra Neamt transportul public de persoane este organizat ca transport public local de persoane prin curse regulate având ca operator de transport pe traseele principale societatea TROLEBUZUL S.A. Neam i pe traseele secundare operatori de transport priva i. În ora ul Roznov i cele 4 comune membre ale A.D.I. sJRBTRANS+, în prezent, transportul public de persoane este organizat ca transport public

local de persoane prin curse regulate având ca operatori de transport societăți private. Contractul de concesiune a serviciului de transport public se finalizează prin atingerea la termen, în data de 05.09.2016.

Reteaua de transport public local prin curse regulate cu autobuze pe raza unităților administrativ-teritoriale membre ale A.D.I. URBTRANS+ este în prezent compusă din 12 linii de transport local de persoane, conform prevederilor art. 3 pct. 38 și pct. 48 din O.G. 27/2011 privind transporturile rutiere, respectiv 7 linii de troleibuze, 9 linii de autobuze și 11 linii microbuze în Piatra Neamț. Proiectul de contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local în perioada 2016 - 2022 prevede un număr de 16 linii de autobuze, 7 linii de troleibuze și 8 linii de microbuze pe raza administrativ-teritorială a A.D.I. URBTRANS.

Programul de transport, graficele de circulație, traseele liniilor, lungimea acestora și numărul stațiilor vor fi prevăzute într-o anexă la caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în A.D.I. URBTRANS+.

Stațiile de transport public prin curse regulate cu autobuze în orașul Roznov și cele 4 comune din A.D.I. URBTRANS+, sunt în număr de 62, împreună cu numărul de stații de troleibuze, autobuze și microbuze din Piatra Neamț în număr de 105, vor fi prevăzute într-o anexă la Caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate. Stațiile împreună cu mobilierul urban din municipiul Piatra Neamț vor fi prevăzute într-o anexă la Contractul-cadru de delegare de gestiune a serviciului de transport public local.

Principalele date de exploatare pentru toate cele 6 unități administrativ-teritoriale sunt următoarele:

- lungimea totală a traseelor liniilor (dus/întors): 728 km;
- kilometri comerciali: 3540745 km/an;
- număr de circulații: 10812856 circulații/an;
- parcul activ: 62 autobuze, 19 troleibuze;
- parcurs total: 15.611 km/zi;
- număr de curse: 1444 curse/zi;
- număr de circulații: 34037 circulații/zi.

Date de exploatare/zi lucrătoare, pentru municipiul Piatra Neamț:

- parcurs total: autobuze: 8.618 km/zi; troleibuze: 2.555 km/zi;
- număr de curse: autobuze: 929 curse/zi; troleibuze: 236 curse/zi;
- număr de circulații: 31.845 circulații/zi.

Raportat la programul de transport din A.D.I. URBTRANS+, în Piatra Neamț se realizează :

- 71,5 % din total km parcurși/zi;
- 80,6 % din numărul de curse zilnice;
- 93 % din total circulații efectuate într-o zi.

Înănd seama de numărul liniilor de transport, lungimea traseelor acestora și numărul de circulații pe an, în vederea asigurării capacității de transport pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale membre A.D.I. URBTRANS+, sunt necesare un număr de 19 troleibuze, 30 autobuze de categoria M2 sau M3 și 32 microbuze.

Operarea pe rețeaua de transport public pe liniile principale la nivelul Municipiului Piatra Neamț este asigurată de operatorul regional S.C. TROLEIBUZUL S.A. având ca acționari: Consiliul Județean Neamț, Municipiul Piatra Neamț, Orașul Roznov și Comunele

Alexandru cel Bun, Dumbrava Roșie și Gîrcina. Societatea TROLEIBUZUL S.A. operează cu 7 linii de troleibuze (T1 - T7) și 9 linii de autobuz (A1 - A9). Parcul S.C. TROLEIBUZUL S.A. este în prezent format din 24 de troleibuze, 15 autobuze și 2 microbuze.

În municipiul Piatra Neamț urmează să se implementeze sistemul de transport inteligent, conform Directivei 2010/40/UE, prin introducerea sistemului e-ticketing, iar prin delegarea gestiunii serviciului se propune dezvoltarea acestuia și în comunele limitrofe, prin A.D.I. sURBTRANS+ la același nivel ca și în municipiu. Acest sistem oferă o metodă eficientă de gestionare a cererii (numărul de clienți), oferind posibilitatea suplimentării de mijloace de transport atunci când un traseu devine aglomerat cât și o gestionare mai bună a operațiunilor și noilor servicii (gestionarea parcului auto, sistemele de informații pentru clienți, sistemul de emisie a biletelor etc.). Prin utilizarea de carduri inteligente se asigură interoperativitatea acestora atât între mijloacele de transport cât și între diverse noi funcții care pot fi implementate în A.D.I. sURBTRANS+ plile aferente transportului, alte servicii decât transportul (acces obiective turistice, zone de agrement, etc.), parcare și sisteme de fidelizare a clienților. Pentru confortul clienților și pentru reducerea timpului necesar validării titlurilor de călătorie la îmbarcare, este necesară echiparea troleibuzelor și autobuzelor cu cel puțin două validatoare duale/autovehicul (pentru bilete suport hârtie și carduri inteligente).

Tarifele de călătorie actuale în transportul public local de persoane prin curse regulate în municipiul Piatra Neamț sunt în conformitate cu Hotărârea AGA nr. 24 din 22.09.2011.

Tarifele de călătorie actuale la transportul public local de persoane prin curse regulate pe traseele ce deservește comunele membre A.D.I. sURBTRANS+ sunt în conformitate cu Hotărârea AGA nr. 24 din 22.09.2011.

Prețurile și tarifele aferente serviciilor de utilități publice se fundamentează, cu respectarea metodologiei de calcul stabilite prin Ord. 272/2007 al ANRSC, pe baza cheltuielilor de producție și exploatare, a cheltuielilor de întreținere și reparații, a amortimentelor aferente capitalului imobilizat în active corporale și necorporale, a costurilor financiare asociate creditelor contractate, a costurilor derivând din contractul de delegare a gestiunii, și includ o cotă pentru crearea surselor de dezvoltare și modernizare a sistemelor de utilități publice, precum și o cotă de profit, în conformitate cu art. 43 (3) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice.

În conformitate cu prevederile legale, după atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară sURBTRANS+, unitățile administrativ teritoriale membre pot acorda facilități de transport pentru următoarele categorii de persoane:

### **Facilități la transportul public local, obligatorii a fi acordate, prin lege**

Pentru serviciul de transport public local de persoane organizat de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ teritorial respectiv beneficiază de gratuitate la transport următoarele categorii de persoane:

- veteranii și v ducele de război, în conformitate cu prevederile Legii nr. 44/1994 privind acordarea unor drepturi veteranilor și v ducele de război;
- persoanele persecutate din motive politice, în conformitate cu prevederile Legii nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice în perioada comunistă ;

- luptătorii care au contribuit la victoria revoluției române din decembrie 1989, în conformitate cu prevederile Legii nr. 42/1990 pentru cinstita eroilor-martiri și acordarea unor drepturi acestora, războinilor și luptătorilor la Revoluția din 1989;
- persoanele cu handicap grav, însoțitorii persoanelor cu handicap grav și asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav în prezența acestora, în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;
- donatorii de sânge beneficiază de abonament cu reducere 50% pentru transportul în comun pe o perioadă de 1 lună pentru fiecare donator, în conformitate cu prevederile Legii nr. 282/2005 și a Hotărârii de Guvern nr. 1364/2006;

**Facilități la transportul public local, altele decât cele obligatorii prin lege, și prevederile legislative care permit acordarea acestora prin hotărâre a autorității administrației publice locale.**

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru următoarele categorii de persoane:

- pensionarii, persoanele care au atins vârsta de pensionare sau beneficiarii de pensie de urmaș;
- preșcolarii (5-7 ani);
- elevii;
- tinerii cu vârste între 16 și 25 de ani aflați în dificultate și confrunțați cu riscul excluderii profesionale în scopul facilitării accesului lor la un loc de muncă, în conformitate cu Legea nr. 116/2002 privind prevenirea și combaterea marginalizării sociale;
- alte categorii sociale în conformitate cu prevederile legale.

După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local de către A.D.I. URBTTRANS+, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport, la tariful aprobat prin Hotărâre AGA.

**C. INVESTIȚIILE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂTĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ, PRECUM ȘI A CONDIȚIILOR SOCIALE ȘI DE MEDIU ȘI EXTINDEREA SERVICIULUI:**

Actualul stadiu de dezvoltare al sistemului de transport public local din municipiul Piatra Neamț trebuie menținut și dezvoltat la același nivel în comunele limitrofe, membre A.D.I. URBTTRANS+, fiind necesare următoarele investiții:

- amenajarea stațiilor de autobuz cu mobilier urban, echipate cu panouri pentru informarea dinamică a timpilor de sosire a mijloacelor de transport în comun;
- afișarea în stațiile de transport public de pe traseele ADI URBTTRANS a hărții schematice și a programului de transport;
- în conformitate cu art. 65 din Ordinul M.A.I. nr. 353/2007, autoritățile administrației publice locale membre A.D.I. URBTTRANS+ vor asigura, fiecare pe teritoriul său administrativ, semnalizarea rutieră (indicator bus) și iluminarea zonelor stațiilor de autobuz;

- adaptarea stațiilor mijloacelor de transport în comun conform prevederilor legale, inclusiv marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces spre ușa de intrare în mijlocul de transport;
- adaptarea treptată a tuturor mijloacelor de transport în comun pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport public, în conformitate cu art. 64 din Legea nr. 448/2006 republicată ;
- în vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu handicap, sub autoritatea delegatarului (A.D.I. %RBTRANS+) și în colaborare sau în parteneriat cu organizațiile persoanelor cu handicap, operatorul de transport public local (delegantul) va realiza programe speciale de transport al persoanelor cu handicap, în conformitate cu art. 22 lit. C din Legea 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;
- folosirea unor autobuze și troleibuze cu dotări superioare pentru a asigura condiții optime de confort indiferent de perioadă : încălzire, aer condiționat, iluminat interior corespunzător, etc;
- modernizarea parcului auto și folosirea unor autobuze cât mai noi, cât mai puțin poluante, care să îndeplinească ultimele norme EURO de poluare;
- realizarea de proiecte de cercetare și de demonstrație pentru vehicule cu emisii reduse sau emisii zero și a combustibililor alternativi;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a indicativului rutei mijloacelor de transport în comun și afișarea materialelor în mijloacele de transport în comun;
- asigurarea vânzării legitimizeiilor de confort prin intermediul automatelor de bilete amplasate de operator în stațiile de autobuz/ troleibuz cu un aflus mare de conforti, stațiile de autobuz/ troleibuz stabilite de comun acord cu A.D.I. %RBTRANS+;

Realizarea investițiilor va fi obligatorie operatorului delegat pe parcursul derulării contractului.

#### **D. MOTIVELE DE ORDIN ECONOMIC, FINANCIAR, SOCIAL ȘI DE MEDIU, CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL**

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate se atribuie de către autoritățile administrației publice locale, pe bază de hotărâri de dare în administrare sau de atribuire în gestiune delegată sau prin alte modalități prevăzute de lege.

În conformitate cu art. 23 alin. 1 și 2 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local:

*%Gestiunea delegată este forma de atribuire prin concesionare a serviciului de transport public local prin care autoritățile administrației publice locale transferă unuia sau mai multor operatori de transport rutier sau transportatori autorizați cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii.*

*În cadrul unei localități, al unei asociații de dezvoltare comunitară sau al unui județ, serviciul de transport public local va fi atribuit în gestiune delegată prin hotărâre a consiliului local, a consiliului județean sau a Consiliului General al Municipiului București, respectiv, a asociației de dezvoltare comunitară, după caz.+*

Conform prevederilor art. 4 lit. a din Ordinul nr. 263/2007 al ANRSC delegare de gestiune este *%procedura prin care o unitate administrativ-teritorială sau o asociație de dezvoltare comunitară, în calitate de delegatar, atribuie unuia sau mai multor operatori*



*titulari de licență sau autorizație de transport, după caz, în calitate de delegant, în condițiile prezentelor norme cadru, gestiunea serviciilor de transport public local, precum și exploatarea sistemului de utilități publice aferent.+*

Având în vedere prevederile art. 30 alin.12 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice: *Procedura de atribuire a contractului de delegare a gestiunii pentru serviciile de utilități publice definite la art. 1 alin. (2) lit. a) - g) se stabilește în baza prevederilor OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, aprobată cu modificări și completări ulterioare prin Legea nr. 337/2006, cu modificările și completările ulterioare. În cazul serviciului de transport public local prevăzut la art. 1 alin. (2) lit. h), atribuirea contractelor de delegare a gestiunii se face în baza normelor-cadru elaborate de A.N.R.S.C. potrivit prevederilor legii speciale privind serviciile de transport public local.+*

Procedura de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se întocmește pe baza normelor . cadru privind organizarea și derularea gestiunii serviciului, elaborate de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.

Conform art. 8 din Ordinul nr. 263/2007 al ANRSC, *autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară* atribuie contractul de delegare a gestiunii prin:

- a) licitație publică deschisă ;
- b) negociere directă , în cazul în care două licitații publice deschise consecutive nu conduc la desemnarea unui câștigător sau în situația în care, după repetarea procedurii, nu s-au depus două oferte;
- c) atribuire directă , fără licitație, în cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b) din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007:
  - societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară , de întoate de licențe de transport valabile;
  - societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau judecătorești a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este de întut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, de întoate de licențe de transport valabile;
  - societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, de întoate de licențe de transport valabile;
  - compartimente sau servicii specializate de transport local ca structuri proprii ale autorităților administrației publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare comunitară cu sau fără personalitate juridică , așa cum sunt definite la art. 22 alin. (2).+

Delegarea gestiunii serviciului de transport se va realiza cu respectarea următoarelor cerințe de bază :

- actualul stadiu de dezvoltare al sistemului de transport public local din municipiul Piatra Neamț trebuie menținut și dezvoltat la același nivel în comunele limitrofe, membre ale Asociației;
- serviciile de utilități publice se organizează și se gestionează de către autoritățile administrative . teritoriale în raport cu infrastructura tehnico . edilitară existentă , în

conformitate cu prevederile art. 3 alin. 1 din Legea nr.51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;

- serviciile de utilități publice sunt supuse regimului juridic al serviciilor publice de interes general, fiindu-le aplicabile obligațiile de serviciu public definite potrivit exigențelor cerințelor fundamentale: continuitate din punct de vedere calitativ și cantitativ, în condiții contractuale reglementate, conform prevederilor art. 7 alin. 1 lit. b din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;

- A.D.I. URBTRANS+în baza cerințelor specifice ale fiecărui Consiliu Local membru va introduce în conținutul regulamentelor, caietelor de sarcini și contractelor de delegare a gestiunii serviciilor clauze specifice care privesc organizarea, funcționarea, gestionarea și finanțarea serviciilor de utilități publice, respectiv administrarea, exploatarea și finanțarea obiectivelor de investiții din infrastructura tehnico-edilitară a localităților, în funcție de particularitățile acestora, de interesele actuale și de perspectivele comunităților respective, conform art. 50 alin. 3 din Legea 51/2006.

Având în vedere cele de mai sus atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul unităților administrativ-teritoriale asociate în cadrul A.D.I. URBTRANS+se va realiza prin atribuire direct, fără licitație, în conformitate cu legislația în vigoare.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului se va încheia cu operatorul de transport regional S.C.TROLEIBUZUL S.A. întrucât acesta îndeplinește condițiile din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 art. 30 alin. (2) lit. a) și anume este *societate comercială înființată de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile.*+ Acesta va avea dreptul de a opera pe teritoriul administrativ al A.D.I. URBTRANS+în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, obligații stabilite în cadrul contractului de delegare, Regulamentului de transport local și în cadrul întregii documentații de atribuire. Pentru traseele secundare din municipiul Piatra Neam datorită faptului că operatorul regional SC TROLEIBUZUL SA nu dispune de mijloace de transport suficiente se va organiza licitație publică deschisă în conformitate cu Ordinul 263/2007. **În ceea ce privește motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu** care justifică delegarea gestiunii serviciului de transport public local trebuie avut în vedere faptul că transportul public urban este al 4-lea factor cel mai important al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Factorii ca, locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul, au un rol esențial în incluziunea socială.

La orele de vârf, când apar cele mai mari probleme de trafic în zonele urbane, transportul în comun este de 10 ori mai eficient din punct de vedere energetic și cu emisii mai reduse de gaze de efect de seră decât transportul cu autoturismul ( 1 autobuz = 70 autoturisme care ocupă în trafic 1 km de arteră urbană, la o viteză de deplasare de 50 km/oră ). Printre principalele probleme cu care se confruntă atât autoritățile locale cât și operatorii de transport sunt neglijarea consecințelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului, lipsa coordonării între transportul urban și cel din zonele limitrofe precum și statutul social diferit al mijloacelor de transport : automobilul fiind considerat modern iar transportul în comun demodat, destinat persoanelor cu resurse financiare limitate, care nu-și pot permite un autoturism. În acest scop, nu este nevoie numai de sporirea atractivității transportului public de călătorii a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, ci și

limitarea în mod conștient a utilizării automobilului deoarece nu există fonduri și spațiu suficiente pentru dezvoltarea simultană a infrastructurii rutiere pentru automobile și pentru transportul public de călători pe distanțe scurte.

La creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile. Acest obiectiv va putea fi atins numai în condițiile creșterii continue a eficienței transportului public de călători. Dacă se va ajunge la o optimizare în acest domeniu, va putea crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

Este extrem de important să se estimeze costurile reale ale transportului cu automobilul, iar pentru aceasta este indispensabilă internalizarea costurilor externe ale acestuia (cheltuieli legate de întârzieri și de consumul sporit de combustibil datorită congestiei traficului, poluarea urbană produsă în detrimentul sănătății publice și a atractivității orașelor, poluarea fonică, acapararea unor suprafețe de către traficul auto în mers și staționare, etc.). Internalizarea costurilor externe în domeniul transporturilor ar contribui în mod evident la creșterea competitivității transportului public de călători.

## **E. NIVELUL MINIMAL REDEVENȚEI**

Prin art. 4 alin. 1 lit. c din Regulamentul nr. 1370/2007/CE privind serviciile de transport feroviar și rutier de călători se stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată capitalului.+

Având în vedere că toate cheltuielile delegatului sunt în final recuperate de la utilizatori, regându-se în tarifele practicate, în vederea unui impact social cât mai mic, în concordanță cu politica A.D.I. URBTRANS+, redevența minimă, modalitatea și termenul de plată vor fi stabilite în baza contractului de delegare de gestiune.

## **F. DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI DE DELEGARE**

Durata contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în A.D.I. URBTRANS+ este de 6 ani, în conformitate cu prevederile art. 28 alin. 1 lit. a din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local.

PRESEDINTE ASOCIATIE  
DRAGOS CHITIC