

# STUDIU DE OPORTUNITATE

privind delegarea serviciului de transport public local din

## MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE

în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007



## **ANEXA 1 la HCL nr. 167/26.04.2018**

## STUDIU DE OPORTUNITATE

privind delegarea serviciului de transport public local din Municipiul Târgoviște în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007

### Colectiv de elaborare

Radu Andronic	Director General
Romeo Ene	Inginer Transporturi
Georgiana Buzdugan	Economist
Marian Istrate	Geograf, specialist dezvoltare urbană

### Informații despre livrabil

Revizie	Livrabil	Data
1	Versiune preliminară	23/02/2018
2	Versiune preliminară după comentariile Clientului	03/04/2018

### Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat numai de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor de referință în legătură cu care s-a ajuns la un acord între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru Informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană și transporturi. Preluarea acestora de către terțe părți poate constitui concurență neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea nr. 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.

## Cuprins

<b>1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND STUDIUL DE OPORTUNITATE .....</b>	<b>5</b>
Titlul lucrării .....	5
Ordonator principal de credite/investitor .....	5
Ordonator de credite (secundar/terțiar).....	5
Beneficiarul investiției .....	5
Elaboratorul studiului de oportunitate .....	5
Lista abrevieri .....	5
Referințe legale .....	8
<i>Scopul și rolul documentației</i> .....	10
<b>2. SITUAȚIA EXISTENTĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL.....</b>	<b>12</b>
2.1. Prezentarea localității.....	12
2.2. Prestarea serviciului .....	28
2.3. Analiza principalelor probleme și nevoi identificate .....	45
<b>3. SCENARIILE ALTERNATIVE PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI .....</b>	<b>55</b>
3.1. Scenarii alternative de delegare .....	55
3.2. Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime .....	61
3.3. Ajutor de stat - Îndeplinirea condițiilor Altmark .....	89
3.4. Analiza de piață comparativă.....	97
3.5. Fundamentarea atribuirii directe și obligații contractuale.....	101
<b>4. RECOMANDĂRI PRIVIND PAȘII DE URMAT PENTRU IMPLEMENTAREA SOLUȚIEI RECOMANDATE .....</b>	<b>103</b>
4.1. Elemente de ordin juridic, procedural .....	103
4.2. Calendar de implementare .....	112
<b>5. CONCLUZII.....</b>	<b>115</b>
<b>6. ANEXE .....</b>	<b>117</b>
Anexa 1. Adresă a Direcției Administrației Publice Locale cu privire la numărul maxim de posturi de la nivelul U.A.T. Târgoviște .....	117
Anexa 2. Analiza nivel tarifar în conformitate cu Ordinul nr. 272/2007 .....	118

## 1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND STUDIUL DE OPORTUNITATE

### Titlul lucrării

STUDIU DE OPORTUNITATE

privind delegarea serviciului de transport public local din Municipiul Târgoviște în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007

### Ordonator principal de credite/investitor

Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul Târgoviște

### Ordonator de credite (secundar/terțiar)

Nu este cazul

### Beneficiarul investiției

Municipiul Târgoviște

Date de contact:

- Adresa: Str. Revoluției , nr. 1-3, cod poștal 130011, Târgoviște, județul Dâmbovița, România
- Website: <http://www.pmtgv.ro/>
- E-mail: [primarulmunicipiuluitargoviste@pmtgv.ro](mailto:primarulmunicipiuluitargoviste@pmtgv.ro); [primar@pmtg.ro](mailto:primar@pmtg.ro)
- Tel.: 0040-245-611222; 0040-245-613928; 0040-245-611378
- Fax.: 0040-245-217951

### Elaboratorul studiului de oportunitate

Studiul de oportunitate a fost elaborat de către FIP Consulting SRL, companie de consultanță în domeniul mobilității urbane și a dezvoltării sistemelor de transport public ecologice.

Date de contact:

- Adresa: Str. Berzei 20, Sector 1, București, România
- Website: [www.fipconsulting.ro](http://www.fipconsulting.ro)

### Lista abrevieri

Ajutor de Stat	Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice
Asociație de Dezvoltare	Asociere a <i>Autorităților Locale</i> în scopul furnizării de servicii integrate de transport public local pe întreg teritoriul administrativ al tuturor autorităților membre ale asociației
Atribuire Directă	Procedura de atribuire a contractului prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, fără licitație publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local
Autoritatea Contractantă	Autoritatea competentă ( <i>Autoritate Locală</i> sau o <i>Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public</i> ) care are competența legală de a atribui serviciul de <i>Transport Public</i> în



	<i>Gestiune directă sau Gestiune delegată, precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă</i>
Bunuri de Preluare	Bunurile utilizate la asumarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> cu privire la care <i>Operatorul</i> va avea dreptul de a achiziționa active, plătit <i>Autorității Contractante</i> un preț egal cu valoarea reziduală a activelor la încetarea contractului
Bunuri Proprii	Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deținute în proprietate de <i>Operator</i> și au fost utilizate la executarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> . Bunurile proprii rămân în proprietatea <i>Operatorului</i> , după încetarea <i>Contractului de Servicii Publice</i>
Bunuri de Retur	Activele utilizate în prestarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> , care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini <i>Autorității Contractante</i> la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de <i>Autoritatea Contractantă</i>
Compartiment Specializat	O structură din cadrul <i>Autorității Locale</i> , fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin <i>Gestiune Directă</i> , în calitate de <i>Operator</i> al <i>Autorității Locale</i>
Companie Municipală	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia <i>Autoritatea Contractantă</i> exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. <i>Autoritatea Contractantă</i> este acționar unic sau acționar majoritar într-o astfel de companie
Compensație pentru Serviciu Public	Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o <i>Autoritate Contractantă</i> din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă
Concesiune	Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către <i>Autoritatea Contractantă</i> , astfel cum este prevăzut în cadrul <i>Contractului de Servicii Publice</i>
Gestiune Delegată	Modalitatea de gestiune în care <i>Autoritatea Locală</i> transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii
Gestiune Directă	Modalitatea de gestiune în care <i>Autoritatea</i> își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public

	prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri
Notificare privind ajutoare de stat	Obligația de a informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE
Obligație de Serviciu Public	Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. Operatorul își asumă această obligație (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public
Operator	Înseamnă entitatea căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un <i>Compartiment Specializat</i> , un <i>Operator Intern</i> sau un <i>Operator Extern</i>
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind <i>Operator Intern</i> al Autorității Contractante. Acesta poate fi un <i>Operator Privat</i> sau o <i>Companie Municipală</i> care are dreptul de a participa la licitații deschise
Operator Intern	O <i>Companie Municipală</i> căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de Transport Public de către Autoritatea Contractantă
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> pe teritoriul unei anumite unități administrative
Procedură Competitivă	Metoda prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciului de Transport Public Local/ Metropolitan unui <i>Operator</i> , prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire

Redevențe	În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, <i>Operatorul</i> poate plăti o redevență către <i>Autoritatea Contractantă</i> , calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensației
Regie Autonomă	O Entitate Publică existentă, înființată de o <i>Autoritate Locală</i> în scopul furnizării de servicii de <i>Transport Public Local</i> prin <i>Gestiune directă</i>
Serviciu de Interes Economic General	Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice
Sistem de Transport Public	Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei <i>Autorități Locale</i> , care cuprinde infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public
Transport Public	În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier sau pe șine efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei <i>Autorități Locale</i> ) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui <i>Asociații de Dezvoltare Intercomunitară</i> )
Unitate Administrativă Teritorial (UAT)	Un Oraș, Municipiu, Județ sau Comuna. Acest lucru poate fi, de asemenea, menționată ca <i>Autoritate Locală</i>

## Referințe legale

### Referințele legale la nivel european

Aspectele utilizate în cadrul acestui Studiu de oportunitate sunt reglementate la nivel comunitar de următoarele acte normative:

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";
- Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013";



- Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr 1080/2006.

## **Referințele legale la nivel național**

Conținutul prezentului document este reglementat la nivel național de următoarele acte normative:

- Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG nr. 58/2016 și actualizată prin Legea nr. 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, modificată și completată de Ordinul nr. 182/2011;
- Legea nr. 37/19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic;
- Ordinul ministrului afacerilor interne și reformei administrative nr. 353/2007 de aprobare a normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Legea nr. 20/2015 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 77/2014;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Ordinul nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

## *Scopul și rolul documentației*

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public în Municipiul Târgoviște, prin analiza tuturor elementelor tehnice, juridice și financiare specifice.

Realizarea studiului de oportunitate a deciziei de delegare reprezintă cerința obligatorie, conform prevederilor legale. Studiul de oportunitate se axează pe analiza elementelor tehnice, juridice și financiare implicite, realizând o evaluare a următoarelor aspecte:

- A. *Aspecte generale ;*
- B. *Situația existentă ;*
- C. *Scenarii alternative privind delegarea ;*
- D. *Aspecte de mediu;*
- E. *Aspecte sociale și aspecte instituționale.*

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea concesionării transportului public local de persoane în Municipiul Târgoviște și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Prin realizarea acestui obiectiv, Municipiul Târgoviște urmărește, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- ✓ dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico - socială a municipiului, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- ✓ satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și ale instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ - teritorială a municipiului pe care îi deservește prin serviciile de transport;
- ✓ gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- ✓ îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
- ✓ asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;
- ✓ promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;
- ✓ realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- ✓ acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- ✓ menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

Analizele efectuate s-au realizat pe baza informațiilor și datelor primite de la Beneficiar și s-au referit în general la:

- date privind liniile de transport public (trasee, lungimi, stații, etc.)
- documentele care au stat la baza atribuirii prezentului contract de servicii publice
- hotărâri ale Consiliului Local al Municipiului Târgoviște cu privire la activitatea de transport public de pe raza municipiului

și pe baza datelor solicitate de la operatorul de transport SC Asociația Investitorilor Transport Târgoviște SRL (AITT), care s-au referit în general la:

- programul de circulație
- parcul de autovehicule
- subvențiile obținute pentru diferite categorii de persoane care beneficiază de acest drept.

În efectuarea Studiului de Oportunitate, Consultantul și-a întemeiat poziția pe:

- autenticitatea tuturor semnăturilor și autenticitatea și exhaustivitatea tuturor informațiilor furnizate; că acestea au fost complet actualizate și au inclus toate modificările relevante, precum și conformitatea cu documentele originale autentice a tuturor informațiilor prezentate către noi ca certificate, fotocopie sau copii ale informațiilor reproduse în mod similar;
- integralitatea, veridicitatea și corectitudinea tuturor faptelor înregistrate în înscrisuri publice, certificate și documente furnizate pentru verificarea noastră.

La solicitarea Consultantului au fost solicitate și furnizate o serie de informații esențiale:

- datele financiare care să reflecte activitatea de transport public de pe raza Municipiului Târgoviște;
- organigrama companiei pentru activitatea de transport public local în Municipiul Târgoviște;
- număr de bilete/abonamente vândute, număr de călători pe an;
- numărul de kilometri efectuați anual.

Informațiile primite atât de la Beneficiar - Municipiul Târgoviște, cât și de la operatorul de transport din acest oraș (AITT) au fost considerate ca fiind corecte și asumate, Consultantul nerealizând cercetări suplimentare cu privire la aceste date și informații, care stau la baza concluziilor și a propunerilor.

## 2. SITUAȚIA EXISTENTĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

### 2.1. Prezentarea localității

#### Amplasament

Târgoviște este municipiul de reședință al județului Dâmbovița, Muntenia, România. Suprafața administrativă a Municipiului Târgoviște este de 5,040 ha și are o populație de aproximativ 79,610 locuitori conform Recensământului populației realizat în anul 2011.

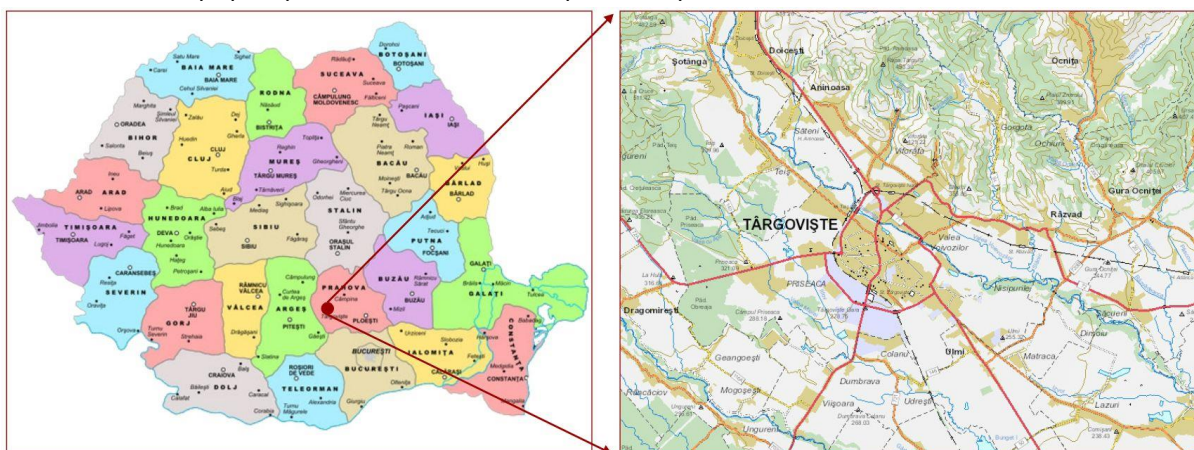
Municipiul Târgoviște a fost reședință domnească și capitală între 1396 și 1714, orașul a deținut mai bine de trei secole statutul de cel mai important centru economic, politico-militar și cultural-artistic al Țării Românești.

Orașul este situat pe o terasă înaltă de 260 m, deasupra văii Ialomiței, la limita dintre regiunea deluroasă subcarpatică și Câmpia Înaltă a Târgoviștei, care cuprinde interfluviul dintre râul Dâmbovița și râul Ialomița până la contactul cu „câmpia de divagare”, joasă și monotonă, fiind o prelungire a câmpiilor subcolinare. Câmpia este desprinsă din uniformitatea Câmpiei Române, Târgoviștea fiind așezată în sectorul subcolinar al acesteia, parte a câmpiei Piemontane Înalte a Ialomiței, și în vecinătatea Dealurilor Subcarpatice.

Municipiul Târgoviște este străbătut de trei drumuri naționale DN 71, DN 72 și DN 72A. Cele mai apropiate orase sunt:

- *Moreni; Pucioasa, la 20 km (nord-est și nord)*
- *Titu; Găești, la 30 km (sud și sud-vest)*
- *Fieni, la 27 km (nord)*
- *Răcari, la 42 km (sud-est)*
- *Ploiești, la 50 km (est)*
- *Pitești, la 70 km (vest)*
- *București, la 80 km (sud-est)*

Conform recensământului efectuat în 2011, populația municipiului Târgoviște se ridică la 79,610 locuitori, în scădere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 89,930 de locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt români (88.01%), cu o minoritate de romi (3.36%). Pentru 7.52% din populație, apartenența etnică nu este cunoscută. Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (88.77%). Pentru 7.6% din populație, nu este cunoscută apartenența confesională.



Figură 2-1 Așezarea geografică a Municipiului Târgoviște

Valorificarea potențialului de dezvoltare a Municipiului Târgoviște se va putea realiza doar printr-o **dezvoltare integrată a sistemului de transport la nivelul orașului**, care să asigure în mod eficient mobilitatea locuitorilor și creșterea accesibilității la nivelul zonei de influență, dar și în interiorul orașului.

## Rețeaua stradală

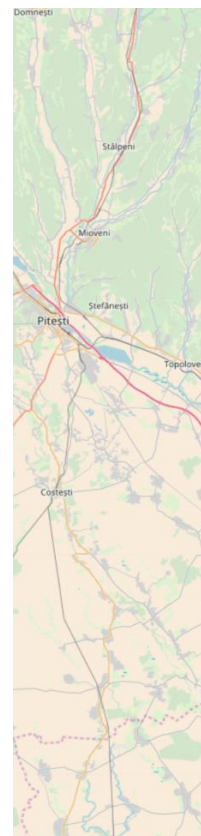
Municipiul Târgoviște este situat pe traseul mai multor rute de transport intern și internațional ceea ce îi conferă toate atributele unui important nod de transport rutier.

Arterele de penetrație spre Municipiul Târgoviște sunt în general drumuri naționale și județene, cu două benzi de circulație pe sens. Acestea sunt: DN 71, DN 72, DN 72A, DJ 711, DJ 712; DJ 717; DJ 718; DJ 719; DJ 720B; DJ 721. Deficiența majoră a rețelei rutiere din zona Municipiului Târgoviște este generată de lipsa unei variante de ocolire, care să conducă la eliminarea din rețeaua urbană a traficului de vehicule de marfă aflate în tranzit, diminuând astfel externalitățile suportate de locuitori.

### La nivel național

Așezat la o veche răscruce de drumuri comerciale, orașul este și astăzi un nod feroviar și rutier, putând fi ușor abordat din toate părțile. Municipiul Târgoviște este situat în vecinătatea capitalei României, la o distanță de 80 km de Aeroportul Internațional Henri Coandă. Prin Târgoviște trec drumurile naționale:

- DN71 Tărtășești — Târgoviște — Pucioasa — Sinaia
- DN72 Găești — Târgoviște — Ploiești
- DN72ATârgoviște — Câmpulung



Figură 2-2 Încadrare în rețeaua națională de drumuri. Sursa: openstreetmap.org

Confo  
rm

O.G. nr. 43-1997 și O.G. nr. 49/1998 privind regimul drumurilor, străzile din localitățile urbane se clasifică în raport cu intensitatea traficului și cu funcțiile pe care le îndeplinesc, astfel:

a) străzi de categoria I - magistrale, care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum; Acestea au minim 6 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;

13  
reg. P

- b) străzi de categoria a II-a - de legătură, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit; Acestea au 4 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- c) străzi de categoria a III-a - colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale; Acestea au 2 benzi de circulație;
- d) străzi de categoria a IV-a - de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus.

### **Starea tehnică a rețelei stradale**

Starea tehnică a drumurilor reprezintă un factor important care influențează costurile generalizate ale utilizatorilor, precum și deciziile acestora de efectuare a călătoriilor, în special în ceea ce privește alegerea rutei.

Starea tehnică a rețelei rutiere a Municipiului Târgoviște prezintă deficiențe întrucât nu prezintă variante de ocolire care să conducă la eliminarea din rețeaua urbană a traficului de vehicule de marfă aflate în tranzit, diminuând astfel externalitățile suportate de către locuitorii din oraș.

Mai mult decât atât, cursul râului Ialomița reprezintă o barieră naturală care traversează localitatea pe direcția NV-SE, limitând legăturile cu teritoriul pe latura de Est. Rețeaua stradală conține numai trei structuri de traversare amplasate de-a lungul elementelor de infrastructură rutieră majoră (DN 72 și DN 71).

De asemenea, rețeaua feroviară divizează teritoriul Municipiului Târgoviște pe latura de Vest, conducând astfel la reducerea conectivității rețelei stradale urbane (numărul legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere) pe relațiile Est-Vest.

Îmbunătățirea parametrilor de viabilitate tehnică a străzilor constituie un obiectiv major pentru îmbunătățirea mobilității urbane a pasagerilor, mărfurilor, dar și a traficului nemotorizat de pietoni și bicicliști. Astfel, strategia de dezvoltare a transportului urban în Municipiul Târgoviște va include recomandări de modernizare a rețelei stradale.

Potrivit datelor furnizate de Beneficiar pentru elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, rețeaua stradală are o lungime de aproximativ 96 km și este formată din străzi al căror sistem rutier are îmbrăcăminte din asfalt pentru 77.1% din lungimea totală a străzilor, restul fiind de 3.6% din beton, 18.9% din balast și 0.4% din pavaj.

În cadrul PMUD se precizează că străzile reabilite/modernizate reprezintă artere principale de circulație, axe de cartiere (care asigură conexiunea acestor unități teritoriale la rețeaua majoră de circulație) și străzi de folosință locală, amplasate în cartierele cu densitate ridicată de locuire. Lucrările de îmbunătățire a stării infrastructurii stradale au fost realizate în principal în cadrul proiectelor finanțate în cadrul proiectelor finanțate prin Programul Operațional Regional 2007-2013, Axa prioritară 1, dar și în cadrul proiectelor finanțate din bugetul propriu:

Proiecte finanțate prin POR 2007-2013:

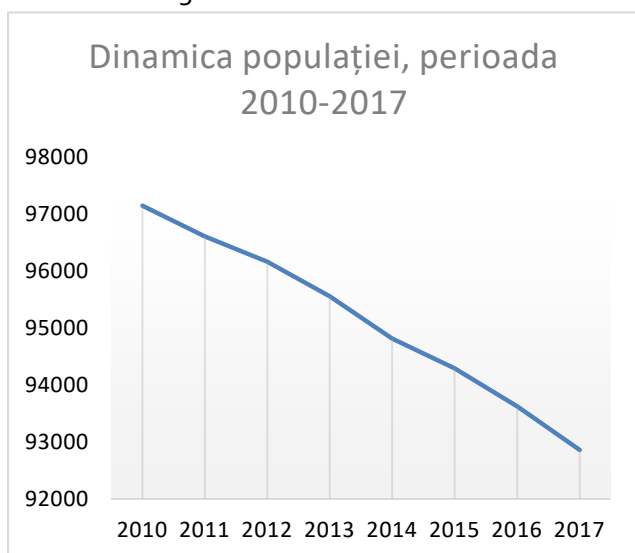
- „Reabilitare și modernizare infrastructură utilități publice urbane, reabilitarea și modernizarea spațiilor publice urbane în zona „A” a zonei de acțiune urbană din Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița”, cod SMIS 7887;
- „Reabilitare și modernizare infrastructură utilități publice urbane, reabilitarea și modernizarea spațiilor publice urbane în zona „B” a zonei de acțiune urbană din Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița”, cod SMIS 7888.



În ceea ce privește proiectele finanțate din bugetul propriu, în perioada 2016-2017, prioritățile administrative ale Municipiului Târgoviște au vizat în principal lucrări de reparații capitale în Cartierul Priseaca, un cartier care până la data mai sus menționată nu avea prevăzute străzi asfaltate.

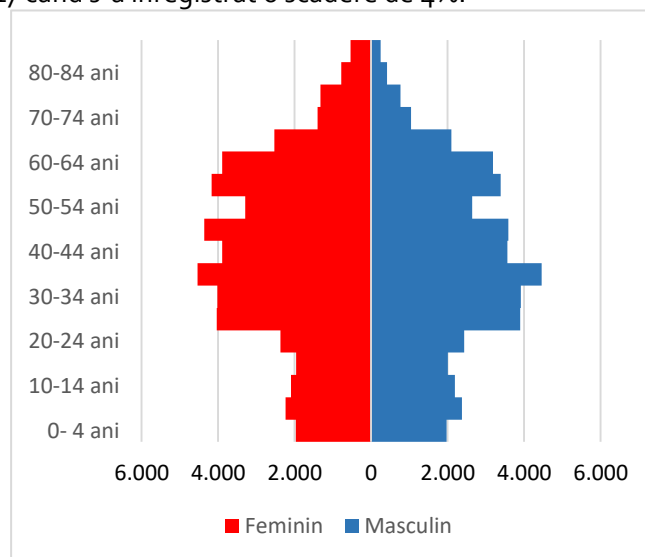
### Populație, zone de densitate, populație pe străzi

Municipiul Târgoviște este încadrat la secțiunea localităților urbane de rang II conform PATN secțiunea IV (Legea nr. 351/2001) și cuprinde 97,610 locuitori conform RPL 2011 și 92,884 locuitori în anul 2017 conform Institutului Național De Statistică. Numărul populației a scăzut cu peste 2.6% în intervalul 1992-2011. Această dinamică negativă s-a accentuat în intervalul 2011-2017 când s-a înregistrat o scădere de 4%.



Figură 2-4 Dinamica populației între 2010-2017 în Municipiul Târgoviște

Sursa: INS Tempo



Figură 2-3 Piramida vârstelor în anul 2016 în Municipiul Târgoviște

Sursa: INS Tempo

Repartiția populației pe categorii de vârstă evidențiază un număr ridicat de persoane care dețin vârsta legală pentru a conduce un autovehicul (peste 70%). Totuși 18% din populație, reprezentată de copii au nevoie de rute sigure de deplasare între locuință și școală / grădiniță. Într-o situație dificilă se află și persoanele de peste 65 de ani (12% din total) care se deplasează greu și sunt dependente de transportul în comun.

Tabel 2-1 Principalii indicatori demografici, comparație cu media națională

	Gradul de îmbătrânire a populației (%)	Propoția persoanelor de 0 - 15 ani din populație (%)	Propoția persoanelor de 65 de ani și peste din populație (%)	Raportul de dependență demografică (‰)	Coeficientul de dependență al persoanelor tinere (%)	Coeficientul de dependență al persoanelor vârstnice (%)	Rata de înlocuire a forței de muncă (‰)
Târgoviște	103.34	19.24	10.33	491.53	386.90	207.85	861.54
Media națională	1.018,2	15.8	16.1	470.4	233.1	237.3	699.3

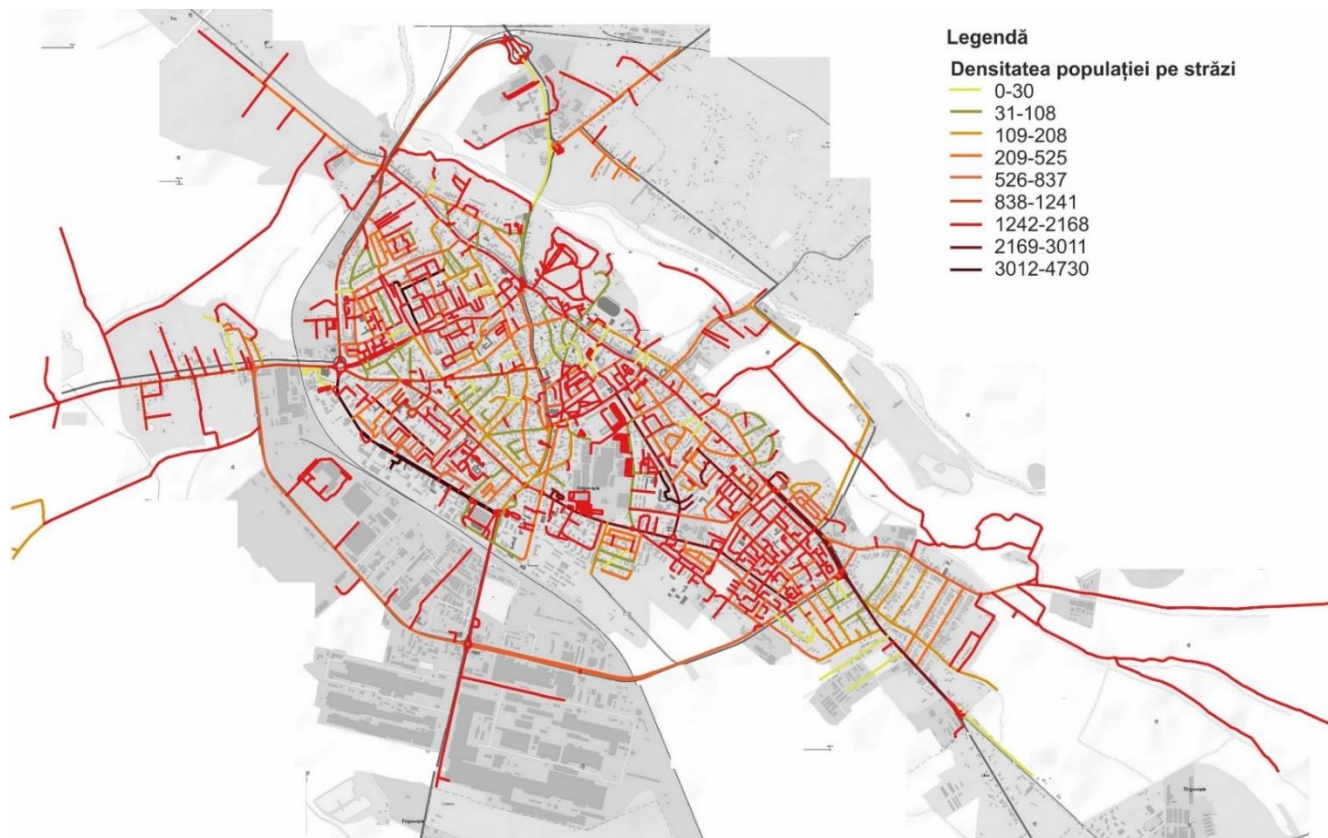
În ceea ce privește principalii indicatori demografici, Municipiul Târgoviște are rezultate mai bune decât media națională la gradul de îmbătrânire. De asemenea, o proporție semnificativ mai bună raportată la media națională se poate observa în cazul proporției persoanelor tinere și vârstnice.

În concluzie, pentru a ameliora principalii indicatori demografici, din perspectiva mobilității urbane trebuie susținute proiecte care facilitează condiții de deplasare în siguranță a tinerilor (0-14 ani) încurajând totodată tinerele familii. De asemenea, pe termen mediu și lung trebuie avute în vedere măsuri pentru ameliorarea

mobilității persoanelor vârstnice dat fiind faptul că există un număr însemnat de persoane care se aproprie de vârsta pensionării.

### **Zone de densitate, populație pe străzi**

Cea mai mare parte a populației se concentrează în lungul străzilor Bd. Unirii, Calea București, Bd. Independenței, Radu Popescu și Ion Constantin Brătianu. Aceste străzi deservesc cartierele de locuințe colective Micro 11, Micro 9, Micro 12, Micro 6 și Micro 4 asigurând legătura acestora cu zona centrală. Celelalte zone înglobează o populație mai scăzută datorită tipologiei dominante de locuire (locuire individuală).



**Figură 2-5 Distribuția populației pe străzi**

## Principalele zone de generare călătorii

În ceea ce privește domeniul de interes al prezentului studiu de oportunitate, necesitatea dezvoltării și mai apoi prestării a serviciului de transport public în Municipiul Târgoviște trebuie să reprezinte o prioritate atât pentru autoritățile locale cât și pentru locuitorii orașului, întrucât un sistem de transport eficient și durabil, accesibil și economic va contribui pozitiv la dezvoltarea orașului și la creșterea calității vieții locuitorilor. Mai mult decât atât, îmbunătățirea calității, confortului și a siguranței din mediului urban va contribui la crearea unui mediu atractiv, modern, ecologic și accesibil atât pentru locuitorii săi care învață sau muncesc în oraș, cât și pentru turiști.

Programarea serviciului de transport pe trasee se face prin intermediul graficelor de circulație, pentru a căror elaborare se ține cont de mai mulți factori, printre care:

- Dezvoltarea pe orizontală sau pe verticală a locuințelor;
- Distribuția în teritoriu a locurilor de muncă;
- Amplasamentul unităților de învățământ;
- Puncte de interes turistic;
- Legăturile cu alte modalități de transport (trenuri, curse în afara orașului).

**RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE:** Grupele de vârstă privind tinerii și persoanele în etate vor fi printre principalii beneficiari ai unui serviciu de transport public în comun: grupele de vârstă 5-9, 10-14 și 15-19 reprezintă tinerii care vor utiliza transportul în comun pentru accesul la unitățile de învățământ, dar și pentru relaxare/plimbare.

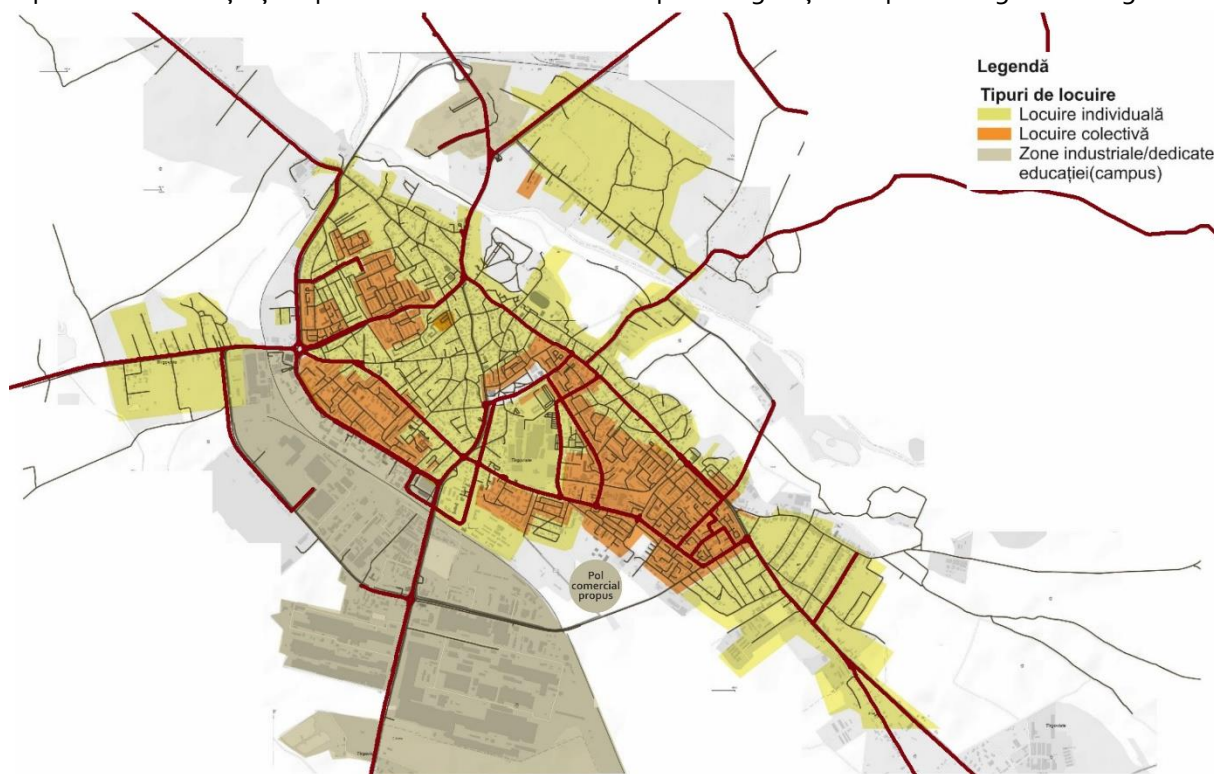
Pe de altă parte, grupa de vârstă peste 65 de ani este reprezentată de persoane cu mobilitate din ce în ce mai redusă, pentru care un sistem de transport public accesibil este o soluție pe termen lung pentru rezolvarea nevoilor de mobilitate.

Ambele grupe de potențiali utilizatori pot fi beneficiari de gratuități sau facilități (reduceri de tarif) acordate pentru utilizarea transportului public, astfel încât este esențială identificarea cât mai exactă a numărului de potențiali utilizatori.

În același timp, programul de transport și traseele propuse vor urmări deservirea unităților de interes pentru aceste grupe de vârstă, precum școlile și liceele, iar programul de transport va fi corelat cu programul orelor de

## 1. Dezvoltarea pe orizontală sau pe verticală a locuințelor

Tipurile de locuințe și expansiunea urbană în Municipiul Târgoviște se prezintă grafic în figurile de mai jos:



**Figură 2-6** Tipurile de locuințe din Municipiul Târgoviște și deservirea acestora cu trasee de transport public

Zonele cu o densitate ridicată a populației (zonele care prezintă construcții de tip locuință colectivă) generează o presiune ridicată pe infrastructura de transport în cea mai mare măsură subdimensionată.

O dată cu analiza procesului de expansiune a construcțiilor din raza Municipiului Târgoviște, în intervalul 2006-2017, în zona de sud a orașului s-a putut constata o dinamică puternică cu privire la dezvoltarea *zonei industriale* (producție și depozitare). De asemenea, construirea campusului universitar Valahia și a zonei comerciale de mare capacitate a accentuat dezvoltarea în zona de nord a orașului. În ceea ce privește *zonele rezidențiale*, acestea s-au dezvoltat atât pe coroana municipalității cât și în interiorul acestuia, densificând țesutul urban (Cartier Micro 2 și 3). Totodată, procesul de expansiune a zonelor rezidențiale nu este susținut de infrastructura de circulații necesară, motiv pentru care noile locuințe au probleme severe de accesibilitate.



Plecând de la premisa că un sistem de transport public eficient deservește întreaga populație a orașului, indiferent de zona de locuire sau de muncă a acesteia, prin obiectivele proiectului investițional care va sta la baza îmbunătățirii mobilității urbane în Municipiul Târgoviște se urmărește, în principal, însă nu exhaustiv, punerea în practică atât a unor activități de extindere și modernizare a infrastructurii rutiere cât și a

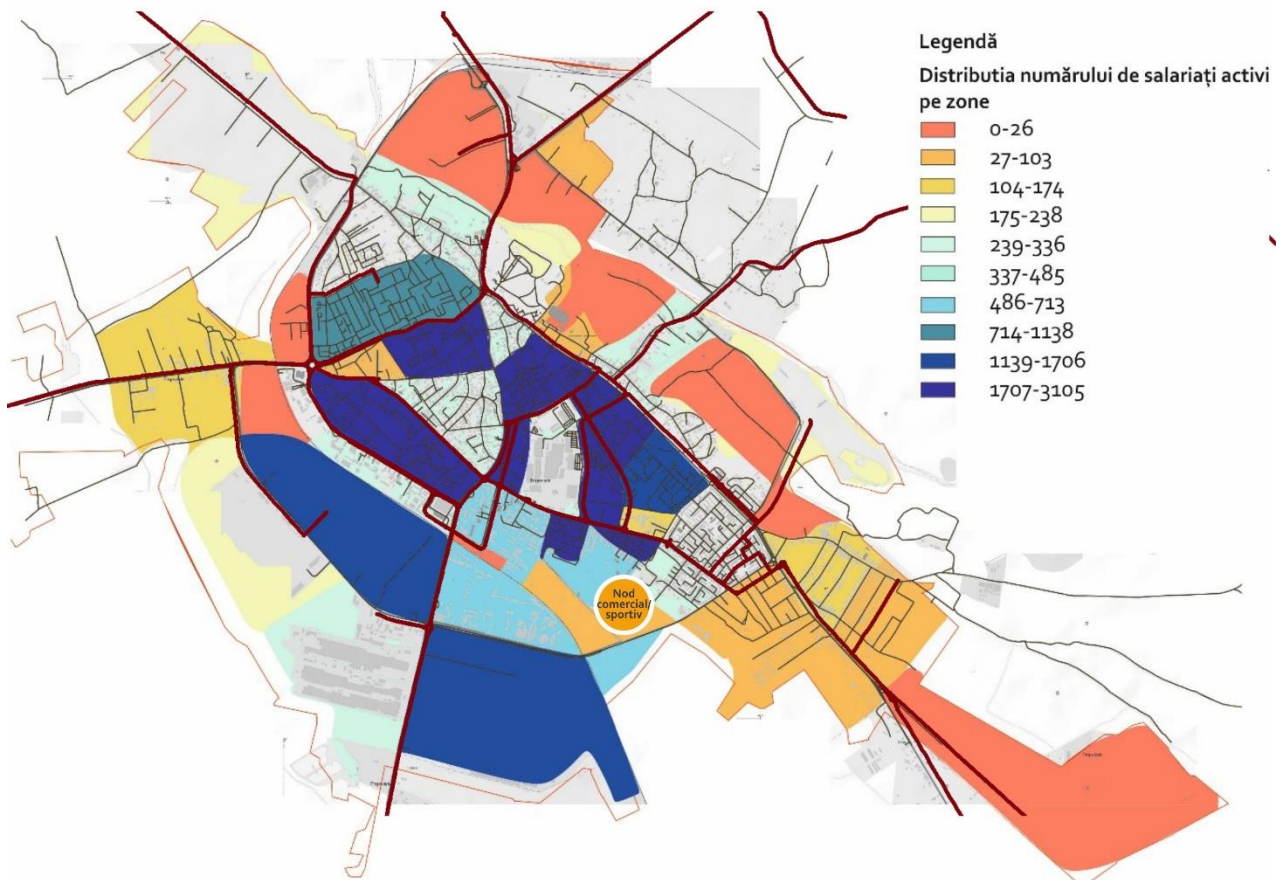


**Figură 2-7 Dinamica expansiunii urbane în Municipiul Târgoviște** activităților necesare pentru reconfigurarea traseelor de transport public.

## **2. Distribuția în teritoriu a locurilor de muncă**

Cea mai mare pondere a locurilor de muncă din Municipiul Târgoviște este concentrată în zonele industriale din sud și zona centrală a municipiului. Pentru o bună funcționare a acestor zone va fi nevoie de ameliorarea calității infrastructurii pentru trafic greu care le deservește. Cea mai bună modalitate pentru eficientizarea climatului economic local este realizarea unei centuri pe direcția nord-vest și sud-est. De asemenea, pentru ameliorarea climatului economic în zona centrală, dominată de activități comerciale și servicii, un rol important îl au proiectele de pietonizare și de modernizare a transportului public local prin lucrări de infrastructură și achiziție de autobuze noi.

**RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE:** Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local vor trebui să țină cont de accesibilitatea către cât mai multe locuri de muncă din oraș. În același timp, frecvențele autobuzelor și programul de circulație vor trebui să țină cont de programul de lucru al angajaților din principalele unități economice din oraș.



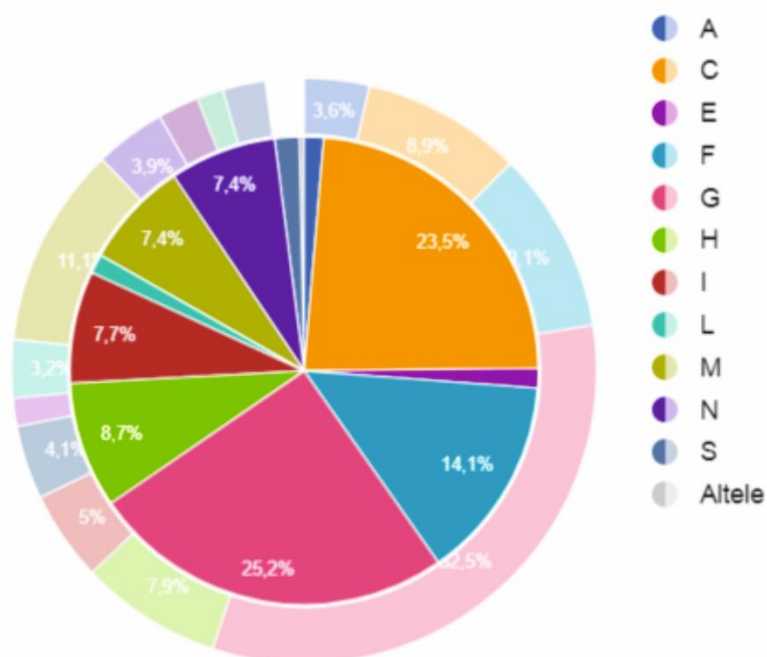
**Figură 2-8 Repartiția locurilor de muncă din Municipiul Târgoviște**

Susa: preluare din PMUD Târgoviște și prelucrare Consultant

Conform graficul prezentat mai sus putem observa că în Municipiul Târgoviște, populația activă beneficiază de trasee de transport public, beneficiind astfel de facilități menite a ușura accesul la locul de muncă. Mai mult, o dată cu introducerea liniilor noi, în Municipiul Târgoviște, traseele de transport public vor deservi de asemenea și zonele industriale din partea de sud și sud-vest și de sud-est, unde vor fi localizate un număr semnificativ de locuri de muncă.

În ceea ce privește ponderea angajaților pe domenii de activitate, în Municipiul Târgoviște, situația de prezintă astfel:





**Figură 2-9 Ponderea angajaților pe domenii de activitate conform CAEN în Municipiul Târgoviște**

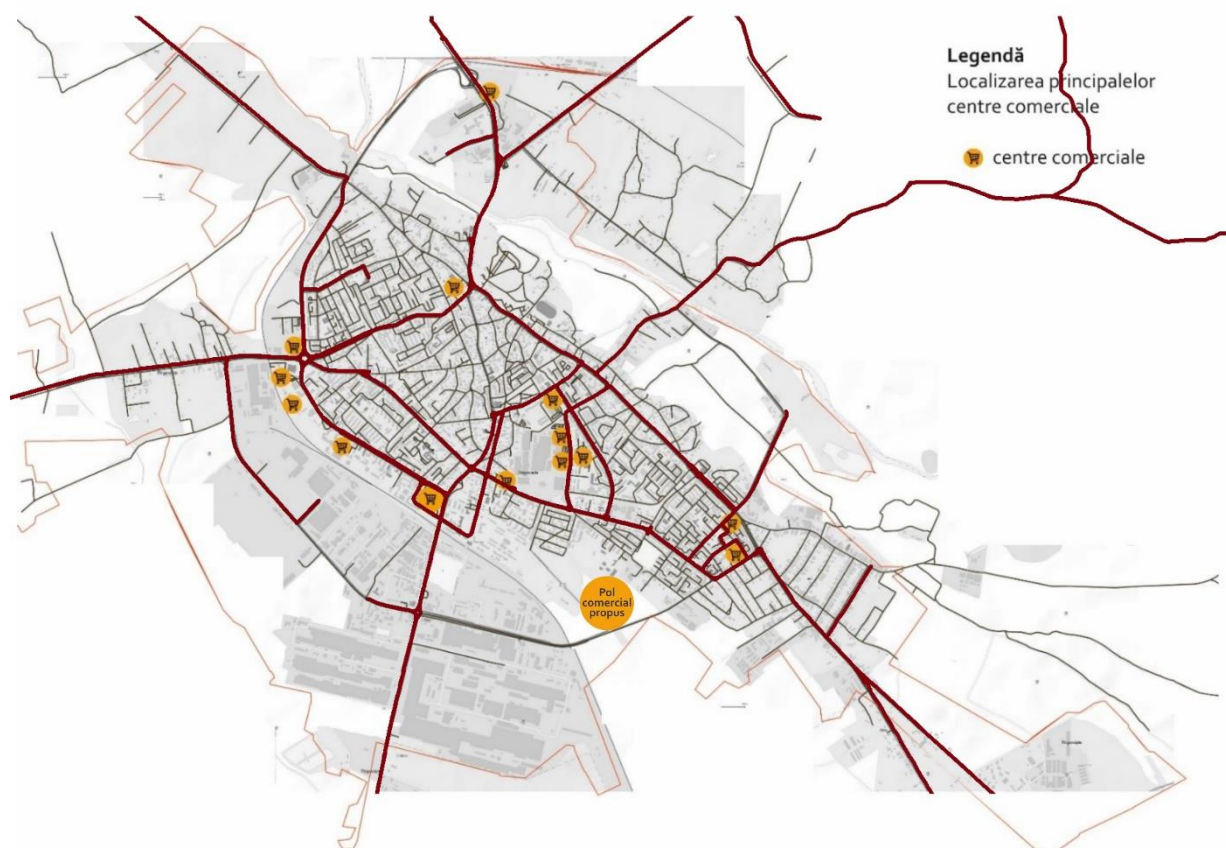
- |   |  |
|---|--|
| A. Agricultură, silvicultură și pescuit   | K. Intermedieri financiare și asigurări                                    |
| B. Industria extractivă   | L. Tranzacții imobiliare   |
| C. Industria prelucrătoare  | M. Activități profesionale, științifice și tehnice                         |
| D. Producția și furnizarea de energie electrică                                       | N. Activități de servicii administrative și activități de servicii suport  |
| E. Distribuția apei, salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare | O. Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public |
| F. Construcții  | P. Învățământ  |
| G. Comerț cu ridicată și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor    | Q. Sănătate și asistență socială   |
| H. Transport și depozitare  | R. Activități de spectacole, culturale și recreative                       |
| I. Hoteluri și restaurante  | S. Alte activități de servicii   |
| J. Informații și comunicații  |  |

Profilul economic al Municipiului Târgoviște este dat în cea mai mare parte de comerțul cu amănuntul, 32.5% din totalul angajaților fiind activi în acest domeniu. Al doilea loc este ocupat de industria prelucrătoare cu o pondere de 23.5 % din totalul angajaților. Firmele cu un grad ridicat de polarizare se identifică în zona centrală și în zona de sud (zona industrială) a orașului.

Pe lângă repartiția în teritoriu a salariaților, în Municipiul Târgoviște se mai disting și alți poli de interes în special pentru călătoriile locale, reprezentați de zonele de amplasament a centrelor comerciale așezate de-a lungul arterelor principale din municipiu. În zona centrală se evidențiază perimetrul delimitat de Bd-ul Mircea cel Bătrân, Bd-ul Independenței, în care sunt concentrate o serie de supermarketuri și piața Agroalimentară 1 Mai.

Funcțiunea comercială a municipiului implică un grad ridicat de atractivitate a călătoriilor în centrul orașului; călătorii care se suprapun peste cele efectuate în scop administrativ, educațional, de recreere. Zonele periferice unde se desfășoară activități comerciale sunt amplasate la extremitățile Bd. Unirii, Centrului Comercial Pavcom, la intersecția cu str. Gării și supermarketurile Kaufland și Lidl, la intersecția cu Calea Câmpulung.

În tabelul de mai jos sunt prezentate localizările principalelor centre comerciale din Municipiul Târgoviște



**Figură 2-10** Localizarea centrelor comerciale la nivelul Municipiului Târgoviște și deservirea acestora cu trasee de transport public.

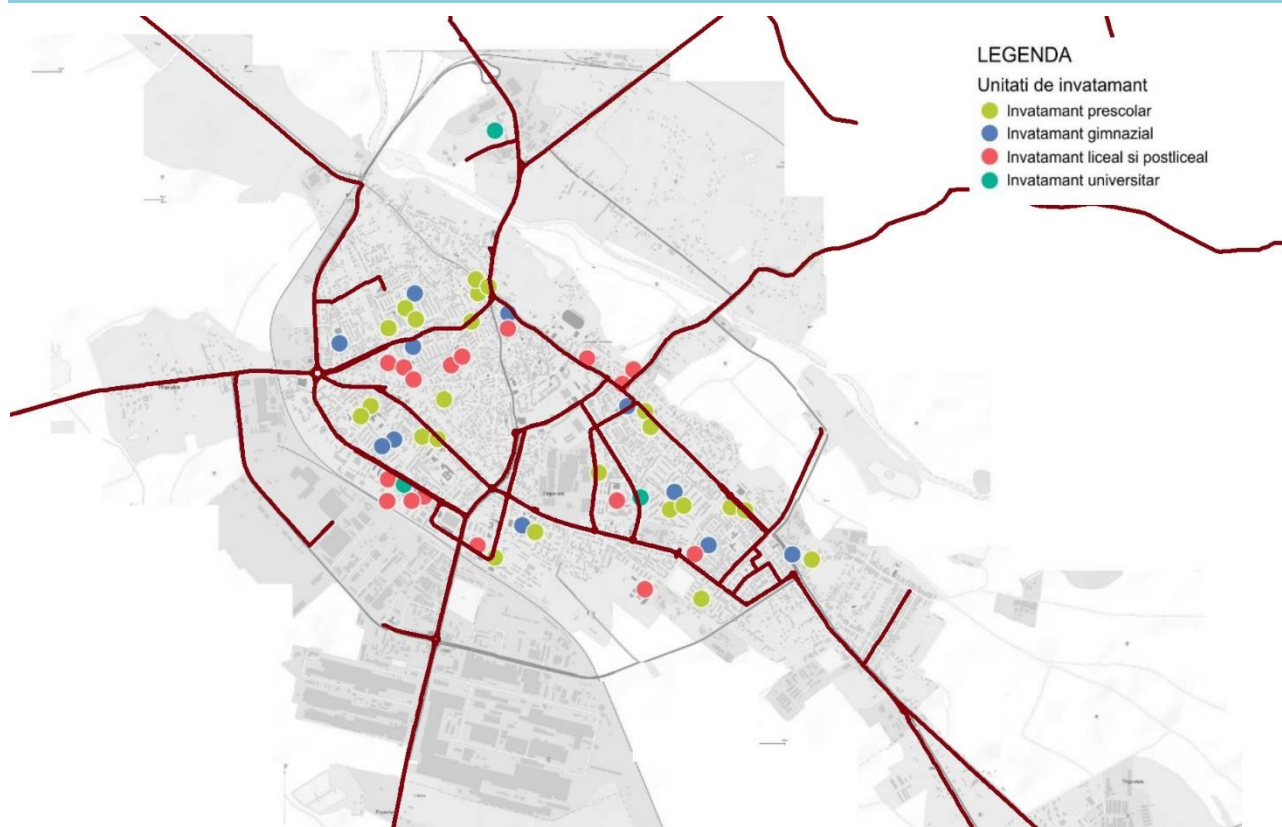
**RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE:** Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local vor ține cont de accesibilitatea către cât mai multe locuri de muncă din oraș. În același timp, frecvențele autobuzelor și programul de circulație vor trebui să țină cont de programul de lucru al angajaților din principalele unități economice din oraș.

### 3. Unitățile de învățământ

Din punct de vedere al populației școlare, din 51 de unități de învățământ, în Municipiul Târgoviște, există o universitate cu 10 facultăți cu locații în diferite zone ale municipiului, care totalizează un număr de 7.500 studenți<sup>1</sup>; 6 licee cu un total general de 4,707 elevi; 17 licee și școli postliceale cu un total general de 11,026 elevi; 11 școli gimnaziale cu aproximativ 6,498 elevi și 10 grădinițe cu un total general de 1,467 elevi<sup>2</sup>.

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere/generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. Astfel, configurarea traseului existent din Municipiul Târgoviște se va realiza prin introducerea de trasee noi de transport public care vor deservi toate unitățile de învățământ

**RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE:** Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către unitățile de învățământ din oraș. Programul de transport va trebui să fie corelat cu programul orelor de studiu.



**Figură 2-11** Localizarea unităților de învățământ din Municipiul Târgoviște și deservirea acestora cu trasee de transport public. Sursa: preluare PMUD Târgoviște și prelucrare Consultant

<sup>1</sup> Sursa: <https://www.valahia.ro/ro/despre-universitate>, consultată la data de 2 februarie 2018

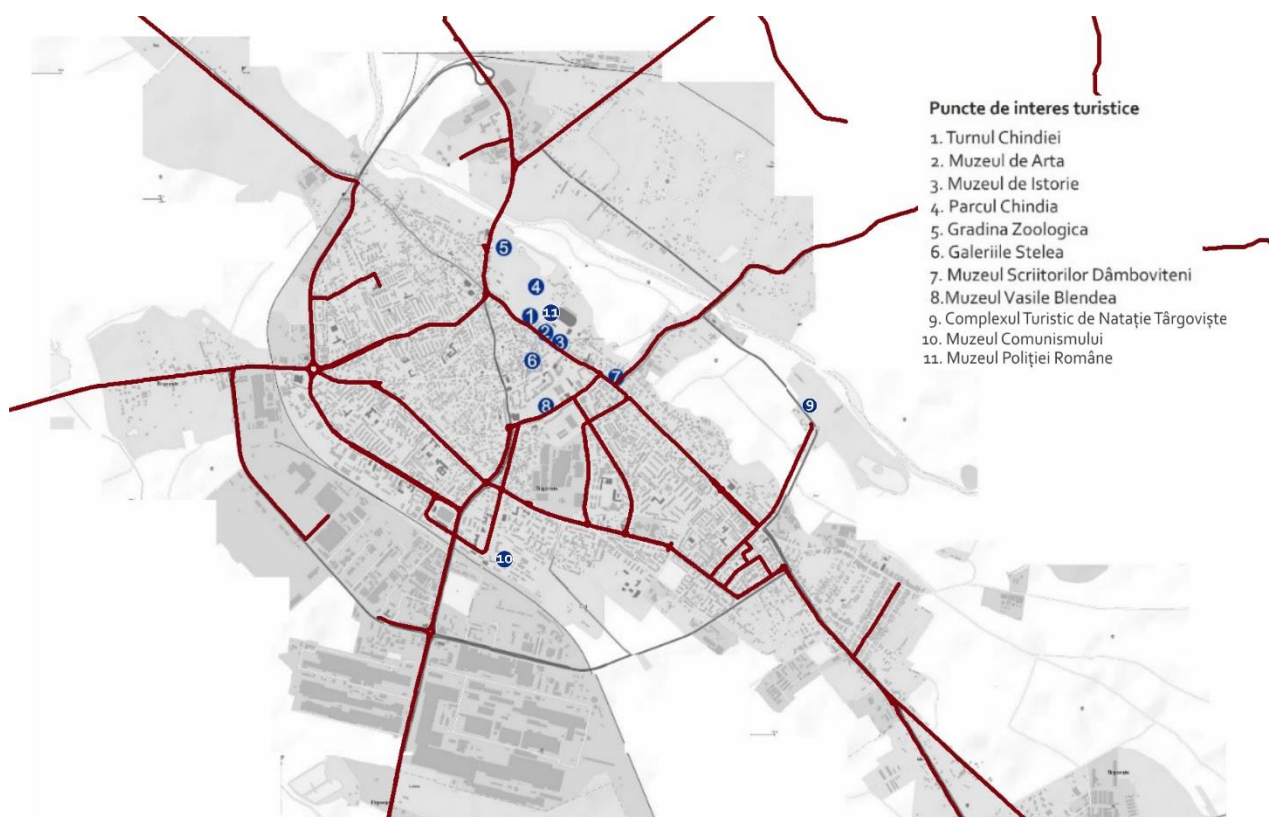
<sup>2</sup> Sursa: <http://www.isj-db.ro/retea-scolara-plan-de-scolarizare>, consultată la data de 2 februarie 2018

#### 4. Puncte de interes turistic

Pornind de la realitatea istorică a apartenenței Municipiului Târgoviște ca oraș capitală a Țării Românești și Curte Domnească pentru aproape 300 de ani, orașul trebuie vizitat pentru imensa lui încărcare istorică. În Municipiul Târgoviște au făcut istorie unii dintre cei mai mari conducători ai neamului românesc, Mircea Cel Bătrân, Vlad Țepeș, Mihai Viteazul, Matei Basarab și Constantin Brancoveanu.

Latura culturală și turistică a Municipiului Târgoviște este vastă, însă printre cele mai importante atracții turistice sunt:

- Ansamblul Monumental Curtea Domnească în cadrul căruia se regăsește faimosul Turn al Chindiei
- Parcul Chindiei și Grădina Zoologică Târgoviște
- Mănăstirea Dealu, ctitorită de către domnitorul Radu cel Mare de la sfârșitul anilor 1400, ridicată pe o fostă mănăstire de pe timpul lui Mircea cel Bătrân, păstrează rămășițele domnitorului ctitor și capul lui Mihai Viteazul. Aici a fost înființată și prima tipografie din țară la
- Mănăstirea Viforâta
- Casele Atelier ale pictorilor Vasile Blendea și Gheorghe Pătrașcu
- Muzeul de arheologie
- Muzeul Poliției Române
- Muzeul de Istorie
- Muzeul Scriitorilor Dâmbovițeni
- Muzeul Tiparului și al Cărții vechi Românești
- Muzeul Gheorghe Petrașcu



începutul anilor 1500

- Biserica Stelea

- Complexul turistic de natație



## Figură 2-12 Puncte de interes turistic ale Municipiului Târgoviște

Sursa: preluare Consultant

**RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE:** Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către zonele cu potențial turistic ridicat, iar în același timp ar trebui să asigure o legătură continuă între acestea, în cadrul unui traseu de transport public regulat, cu beneficii conexe pentru utilizatori.

### 6. Legăturile cu alte modalități de transport (trenuri, curse în afara orașului)

#### Transport feroviar

Municipiul Târgoviște este racordat la rețeaua națională de căi ferate prin liniile secundare 904: Titu-Târgoviște-Pietroșița (desprinsă din linia 901 București Nord-Pitești- Craiova) și 302: Ploieti-Târgoviște (desprinsă din linia magistrală 300: București-Ploiești-Brașov-Oradea). Punctele de oprire pe teritoriul Municipiului Târgoviște sunt:

- Stația Târgoviște, amplasată pe linia 904;
- Halta Romlux, amplasată pe linia 904;
- Halta de mișcare Teiș, amplasată pe linia 904;
- Stația Târgoviște Nord, amplasată pe linia 302.

La nivel local, stația gării Târgoviște prezintă conexiune bună cu rețeaua de transport public local, liniile de transport public 5, 6 și 11 au punct de oprire în vecinătatea stației de cale ferată.

#### Tabel 2-2 Deservirea Gării din Municipiul Târgoviște cu trenuri de călători

Sursa: <http://www.mersultrenurilorcfr.ro/imtif/PleSos.aspx?lng=ro>

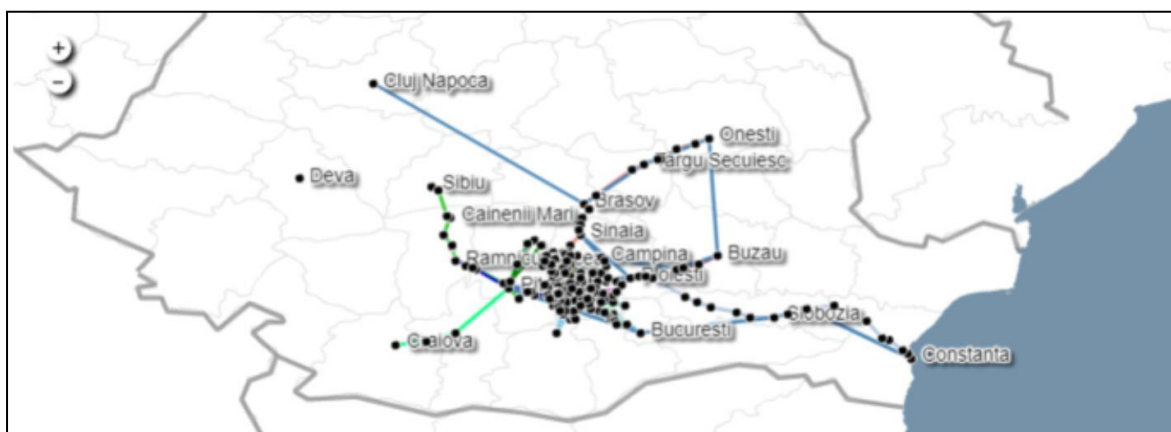
Rang	Tren	Ora sosire	Ora plecare	Operator feroviar	Direcție
R-	9102	-----	03:47	SNTFC	Tirgoviste (03:47) - Titu (04:31) - Bucuresti Nord (05:37)
R-	Tren	-----	03:55	SNTFC	Tirgoviste (03:55) - Fieni (04:35) - Pietrosita (04:48)
IR-	Tren	-----	05:22	SNTFC	Tirgoviste (05:22) - Titu (05:48)
R-	Tren	-----	05:40	SNTFC	Tirgoviste (05:40) - Titu (06:23) - Bucuresti Basarab (07:31)
R-	Tren	06:08	-----	SNTFC	Pietrosita (05:10) - Fieni (05:22) - Tirgoviste (06:08)
R-	Tren	06:21	-----	SNTFC	Bucuresti Nord (04:20) - Titu (05:37) - Tirgoviste (06:21)
IR-	Tren	-----	06:27	SNTFC	Tirgoviste (06:27) - Titu (06:52)
R-	Tren	-----	07:03	SNTFC	Tirgoviste (07:03) - Titu (07:43) - Bucuresti Basarab (08:46)
R-	Tren	07:15	-----	SNTFC	Pietrosita (06:17) - Fieni (06:29) - Tirgoviste (07:15)
R-	Tren	07:21	-----	SNTFC	Bucuresti Nord (05:33) - Titu (06:44) - Tirgoviste (07:21)
IR.	Tren	-----	07:30	TFC	Tirgoviste (07:30) - Titu (08:08) - Bucuresti Nord (08:56)
R-	Tren	-----	07:35	SNTFC	Tirgoviste (07:35) - Fieni (08:20) - Pietrosita (08:33)
IR-	Tren	09:05	-----	SNTFC	Titu (08:40) - Tirgoviste (09:05)
R-	Tren	-----	09:40	SNTFC	Tirgoviste (09:40) - Titu (10:24)
R-	Tren	09:48	-----	TFC	Ploiesti Sud (08:11) - Ploiesti Vest (08:16) - I.L.Caragiale (08:55) - Tirgoviste (09:48)
R-	Tren	10:09	-----	SNTFC	Pietrosita (09:15) - Fieni (09:27) - Tirgoviste (10:09)
IR-	Tren	-----	10:22	SNTFC	Tirgoviste (10:22) - Titu (10:48)
R-	Tren	-----	10:55	TFC	Tirgoviste (10:55) - I.L.Caragiale (11:47) - Ploiesti Vest (12:28) - Ploiesti Sud (12:35)
IR-	Tren	11:05	-----	SNTFC	Titu (10:40) - Tirgoviste (11:05)
R-	Tren	11:37	-----	SNTFC	Titu (11:00) - Tirgoviste (11:37)
R-	Tren	-----	12:00	SNTFC	Tirgoviste (12:00) - Titu (12:38) - Bucuresti Nord (13:38)
IR.	Tren	12:02	-----	TFC	Bucuresti Nord (10:20) - Titu (11:22) - Tirgoviste (12:02)
R-	Tren	-----	12:15	SNTFC	Tirgoviste (12:15) - Fieni (12:58) - Pietrosita (13:10)

Rang	Tren	Ora sosire	Ora plecare	Operator feroviar	Direcție
IR-	Tren	-----	13:30	SNTFC	Tirgoviste (13:30) - Titu (13:55)
R-	Tren	14:28	-----	SNTFC	Bucuresti Nord (12:30) - Titu (13:46) - Tirgoviste (14:28)
R-	Tren	14:47	-----	SNTFC	Pietrosita (13:50) - Fieni (14:01) - Tirgoviste (14:47)
R-	Tren	-----	15:00	SNTFC	Tirgoviste (15:00) - Titu (15:43) - Bucuresti Basarab (17:02)
IR-	Tren	15:05	-----	SNTFC	Titu (14:40) - Tirgoviste (15:05)
IR.	Tren	-----	15:50	TFC	Tirgoviste (15:50) - Titu (16:28) - Bucuresti Nord (17:17)
R-	Tren	16:18	-----	SNTFC	Bucuresti Nord (14:07) - Titu (15:25) - Tirgoviste (16:18)
R-	Tren	-----	16:40	SNTFC	Tirgoviste (16:40) - Fieni (17:21) - Pietrosita (17:34)
R-	Tren	-----	16:40	SNTFC	Tirgoviste (16:40) - Titu (17:18) - Bucuresti Nord (18:30)
R-	Tren	17:18	-----	SNTFC	Bucuresti Nord (15:05) - Titu (16:26) - Tirgoviste (17:18)
IR-	Tren	-----	17:32	SNTFC	Tirgoviste (17:32) - Titu (17:58)
IR-	Tren	18:05	-----	SNTFC	Titu (17:40) - Tirgoviste (18:05)
R-	Tren	18:49	-----	SNTFC	Bucuresti Basarab (16:40) - Titu (18:03) - Tirgoviste (18:49)
R-	Tren	18:52	-----	SNTFC	Pietrosita (17:54) - Fieni (18:06) - Tirgoviste (18:52)
IR-	Tren	19:06	-----	SNTFC	Titu (18:41) - Tirgoviste (19:06)
R-	Tren	-----	19:16	SNTFC	Tirgoviste (19:16) - Fieni (20:01) - Pietrosita (20:14)
R-	Tren	-----	19:40	SNTFC	Tirgoviste (19:40) - Titu (20:24)
IR.	Tren	20:21	-----	TFC	Bucuresti Nord (18:37) - Titu (19:42) - Tirgoviste (20:21)
R-	Tren	21:30	-----	SNTFC	Bucuresti Nord (19:20) - Titu (20:48) - Tirgoviste (21:30)
R-	Tren	21:54	-----	SNTFC	Pietrosita (21:00) - Fieni (21:12) - Tirgoviste (21:54)
R-	Tren	22:24	-----	SNTFC	Titu (21:40) - Tirgoviste (22:24)

În decursul unei zile lucrătoare în intervalul orar 00:00- 23:59, stația Târgoviște, reprezintă punctul de plecare/ sosire pentru 51 de trenuri operate de operatorul public- Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători ( SNTFC) și operatorul privat- Trans Feroviar Călători (TFC). Acestea sunt încadrate în rangurile Regio ( R, 37 de cazuri) și Interregio ( IR, 14 cazuri).

### Sistemul de transport persoane la nivel regional, național și internațional

Serviciul de transport persoane este asigurat de mai mulți operatori regionali sau naționali de transport. Datorită poziției geografice, aproximativ în centrul țării, Municipiul Târgoviște este tranzitat nu numai de traficul de scurtă sau medie distanță, ci și de cel de lungă distanță. Astfel că, acesta are legături de transport cu orașe îndepărtate precum Brașov, București sau Craiova, autogările pentru aceste destinații fiind distribuite neuniform pe teritoriul întregului municipiu, neexistând corelări de orar și de conexiuni facile între diferite destinații pentru care Municipiul Târgoviște funcționează ca hub, fiind resimțită nevoia existenței unei singure autogări care să



susțină sosirile/plecările în/din municipiul Târgoviște.

**Figură 2-13 Harta rețelei de transport persoane la nivel regional și național**

Sursa: Preluare din PMUD, [www.autogari.ro](http://www.autogari.ro)



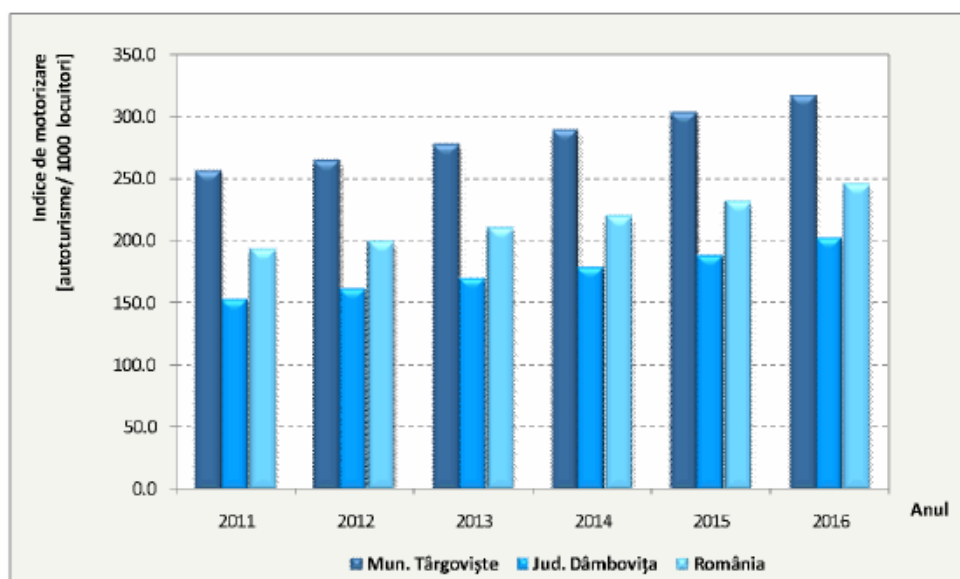
## Grad de motorizare și cotele modale

În prezent, conform datelor prelucrate de Consultant din răspunsurile primite în cadrul cercetării sociologice efectuate în etapa de Culegere a Datelor, principala modalitate de deplasare a populației din Municipiul Târgoviște este deplasarea cu autoturismul, cota modală a acestui mod de transport fiind de 24.2%.

În conformitate cu informațiile extrase din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Târgoviște, în anul 2016 numărul de autoturisme deținute de 1,000 de locuitori a fost cu 57% mai mare decât valoarea medie județeană, respectiv cu 29% mai mare decât valoarea națională. De asemenea, în ultimii doi ani, numărul de autoturisme înmatriculate în Municipiul Târgoviște a crescut cu 3.56% (de la 100,074 în 2015 la 103,648 în 2016). Deși în aceeași perioadă au existat investiții în creșterea capacității infrastructurii rutiere, acestea au fost în proporție mai mică comparativ cu nevoile existente.

Creșterea accentuată a parcului de mașini la nivelul municipiului a determinat uzura fizică și morală a infrastructurii rutiere, implicit a coridoarelor deservite de transport public, precum și o creștere continuă a nivelului de poluare.

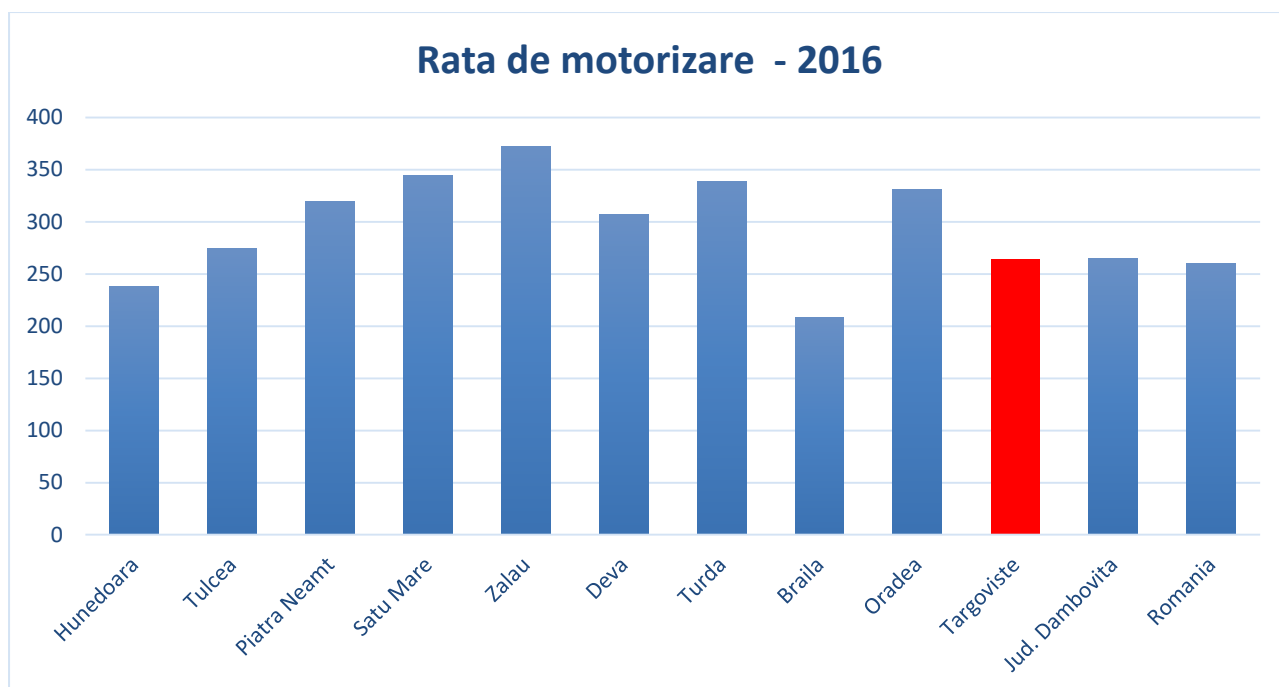
Pe baza informațiilor transmise de către Beneficiar în ceea ce privește numărul de autoturisme deținute de către populația municipiului pentru perioada 2010-2016 și a informațiilor furnizate de pe site-ul Institutului Național de Statistică cu privire la numărul locuitorilor din municipiu, Consultantul a analizat gradul de motorizare prin aplicarea formulei: număr autoturisme / 1,000 locuitori. În același timp se analizează situația privind indicele de motorizare atât la nivelul municipiului, al județului cât și la nivel național.



**Figură 2-14** Evoluția ratei de motorizare în Municipiul Târgoviște

Sursa: preluare din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Târgoviște

În ceea ce privește comparația municipiului cu alte centre urbane din România, se poate observa că rata de motorizare din 2016 este mai mică față de alte municipii de talie asemănătoare, din situația comparativă, fiind devansate doar municipiile Brăila și Hunedoara. Rata de motorizare a municipiului Târgoviște este foarte apropiată de cea a județului Dâmbovița cât și de valoarea medie la nivel național.



**Figură 2-15 Comparația ratei de motorizare pentru diferite municipii din România**

Sursa: Baza de date a Consultantului, Primăria Municipiului Târgoviște

În concluzie, după mersul pe jos, majoritatea deplasărilor efectuate la nivelul municipiului Târgoviște se realizează cu autoturismele personale, acesta din urmă fiind principalul mod de deplasare al locuitorilor din oraș.

## 2.2. Prestarea serviciului

În prezent, serviciul de transport public de călători din Municipiul Târgoviște este delegat de către Municipiul Târgoviște către S.C. „Asociația Investitorilor Transport Târgoviște” S.R.L. (AITT), persoană juridică de drept privat, având forma juridică de societate cu răspundere limitată.

Denumirea societății:	<b>S.C. „Asociația Investitorilor Transport Târgoviște” S.R.L</b>
Sediu social:	Bulevardul Unirii, nr. 6, Mun. Târgoviște, Jud. Dâmbovița
Telefon/fax:	0245/212.881
Forma juridică:	Societate comercială cu răspundere limitată
Cod unic de înregistrare:	17526787

AITT prestează serviciul de transport atât în Municipiul Târgoviște cât și pe raza teritorial administrativă a "ADI Civitas", deservind următoarele localități periurbane: Aninoasa, Comișani, Decindeni, Dimoiu, Doicesti, Dragomiresti, Geangoesti, Gorgota, Lazuri, Lucieni, Manesti, Matraca, Mogoșesti, Rancaciov, Razvad, Sateni, Sotanga, Teis, Ulmi, Valea Sasului, Valea Voievozilor, Viforata, Viișoara. Tarifele și localitățile deservite sunt prezentate mai jos:

- Tarifele practicate în prezent pentru serviciul de transport public din Municipiul Târgoviște sunt:

Tip călătorie	Tarife practicate
Bilet 1 Călătorie	2 lei
Abonament lunar - 2 călătorii/zi	78 lei
Abonament lunar - Călătorii Nelimitate	100 lei
Abonament 1/2 lună - 2 călătorii/zi	39 lei
Abonament 1/2 lună - Călătorii Nelimitate	50 lei

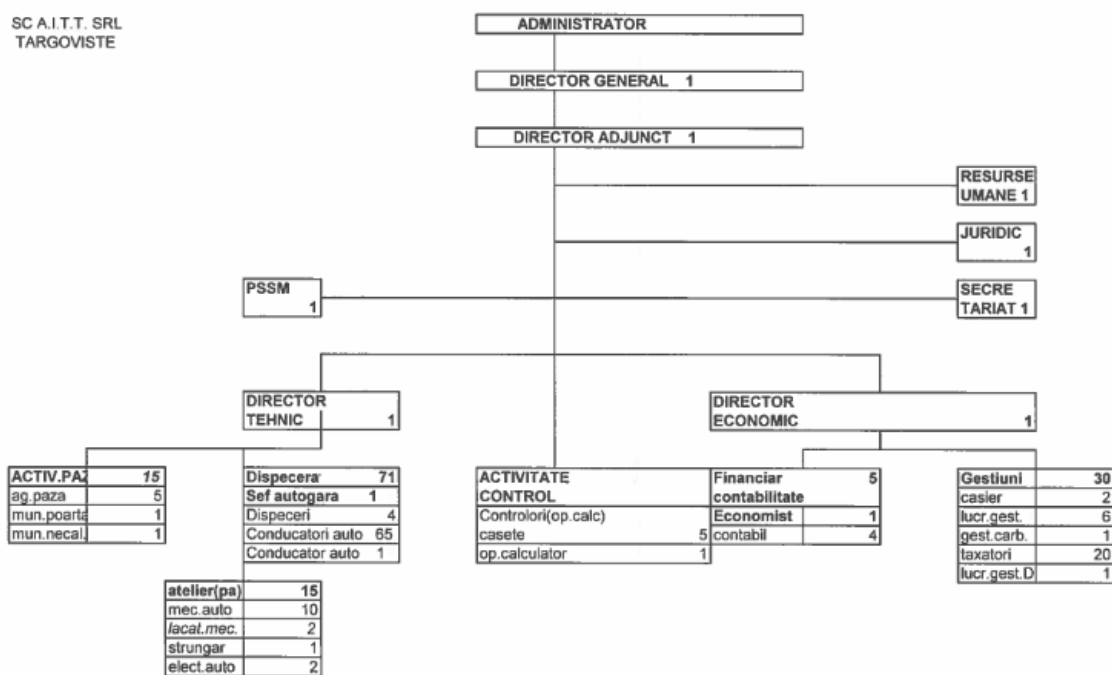
- Tarifele practicate în prezent pentru serviciul de transport public pe raza teritorial administrativă a "ADI Civitas":

Destinația	Tarif Bilet	Tarife Abonamente	
		Lunar	1/2 Lună
Ulmi	2.5 lei	50 lei	100 lei
Aninoasa	3 lei	120 lei	60 lei
Dimoiu			
Mogosesti			
Matraca			
Teis			
Viforata			
Valea Voievozilor			
Razvad			
Viișoara			
Valea Sasului			
Decindeni	3.5 lei	140 lei	70 lei
Dragomiresti			
Sotanga			
Lucieni			
Sateni			
Lazuri			
Gorgota			
Manesti	4 lei	150 lei	75 lei
Rancaciov			
Geangoesti			
Doicesti			

Destinația	Tarif Bilet	Tarife Abonamente	
		Lunar	1/2 Lună
Comisani			

- În interiorul localităților deservite cu transport public de către ADI CIVITAS (cu excepția Municipiului Târgoviște), tariful este de 1.5 lei / călătorie.
- Între localitățile deservite cu transport public de către ADI CIVITAS (cu excepția Municipiul Târgoviște), tariful este de 2 lei / călătorie.

Pentru deservirea tuturor ariilor de interes, A.I.T.T. SRL funcționează după următoarea organigramă:



Figură 2-16 Organigrama A.I.T.T. SRL

Sursa: A.I.T.T. SRL

În ceea ce privește facilitățile și gratuitățile acordate utilizatorilor, situația din Municipiul Târgoviște se prezintă astfel:

- Facilități pentru călătoria cu mijloacele de transport în comun:
  - Municipiul Târgoviște acordă facilități studenților Universității Valahia Târgoviște, acesta constând în 50% (39 lei) din prețul unui abonament lunar cu două călătorii/zi (78 lei). Abonamentul pentru studenți este decontat de către U.V.T. și se achită la sediul AITT în cuantum de 39 de lei, restul până la 78 fiind suportat de către studenți.
- Gratuități:
  - Tichetele de călătorie cu 2 călătorii gratuite pe zi (4 lei) pentru pensionarii din Municipiul Târgoviște cu pensia mai mică sau egală cu 800 lei;

- Abonamente cu 2 călătorii pe zi (78 lei) pentru elevii din învățământul preuniversitar din Municipiul Târgoviște, care locuiesc în cartierele Priseaca și Sagricom;
- Abonamente ½ din lună cu 2 călătorii pe zi (39 lei) pentru persoanele cu handicap, însoțitorilor și asistenților personali ai acestora;
- Abonamente ½ din lună cu 2 călătorii pe zi (39 lei) pentru veterani de război, persoane persecutate politic, persoane deportate, eroilor revoluției din decembrie 1989.

În ceea ce privește veniturile provenite din subvenții, situația numărului de persoane care au beneficiat de facilități și gratuități în Municipiul Târgoviște în perioada 2014-2016 sunt în număr de:

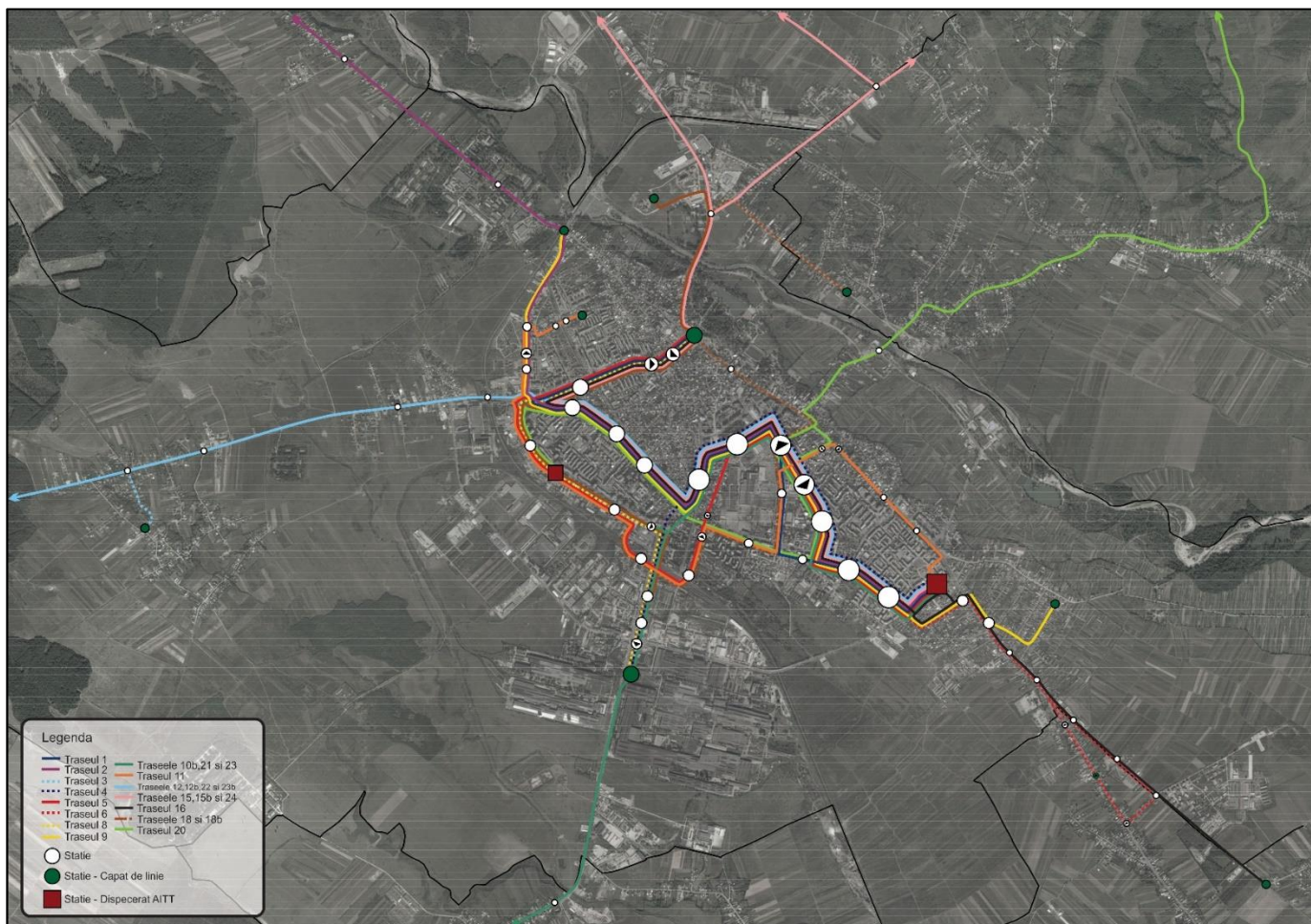
**Tabel 2-3 Numărul de persoane provenite din categoriile sociale beneficiare de facilități sau gratuități din Municipiul Târgoviște, perioada 2014-2016**

Sursa: AITT SRL

An	Pensionari	Persoane cu dizabilități	Elevi, Veterani	Legea nr. 118/1990 și Legea nr. 189/2000
2014	-	8,325	318	420
2015	-	8,237	281	285
2016	18,078	9,602	316	178

**Trasee operate:** Traseu, lungime, străzi componente (categorie, stare tehnică, pante/rampe, intersecții), stații, frecvență, număr pasageri transportați, zone deservite, obiective de interes deservite, număr de kilometri operați anual, viteze de operare (măsuratori GPS), zone cu viteze reduse de deplasare (justificare).

În prezent, pe raza administrativ teritorială a Municipiului Târgoviște există 17 trasee de transport public, cu licență emisă de Primăria Municipiului Târgoviște și 10 trasee cu licență emisă de ADI CIVITAS,



**Figură 2-17** Traseele de transport public existente și principalele stații aflate pe parcursul acestora prezentate în graficul de mai jos:

Tip traseu	Traseu nr.
Trasee cu licență emisă de Primăria Municipiului Târgoviște	1, 1B, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 18B, 25, 26
Trasee cu licență emisă de ADI Civitas	15, 15B, 19, 20, 21, 22, 23, 23B, 24, 27

Traseul comun al liniilor 12, 12b, 22, 23b, al liniilor 15, 15b, 24, al liniilor 10, 21 și 23 dar și traseul liniei 20, deservesc atât raza administrativ teritorială a Municipiului Târgoviște, cât și a localităților adiacente prin intermediul ADI Civitas

La nivelul municipiului sunt licențiate un număr de 17 trasee de transport public, licențe care au fost reînnoite în luna octombrie 2017.



Aceste trasee sunt cele pe baza cărora s-a realizat analiza situației existente, estimările de creștere precum și configurarea sistemului de transport propus

**Tabel 2-4 Informații cu privire la traseele de transport public din Municipiul Târgoviște**

Sursa: AITT

Linie de transport	Lungime semicursă (km)	Durata semicursei (min)	Număr semicurse (zi lucrătoare / zi nelucrătoare)	Total km / zi (zi lucrătoare / zi nelucrătoare)	Număr Stații	Traseul	Capacitatea (nr. loc.)
Linia 1	6.5	22	122 / 63	793 / 409.5	14	<b>Micro XI</b> – Minion – Catedrala – Ialomița – Stancu Ion – Muntenia – Mitropolie – Col. Baltărețu – Spital – Direcția Muncii – Calea Câmpulung – Micro III – Micro V – <b>Piața 2 Brazi</b>	Minim 10
Linia 2	8.5	22	14 / -	119 / -	14	<b>Micro XI</b> – Minion – Catedrala – Caraiman – Muntenia – Mitropolie – Spital – Direcția Muncii – Calea Câmpulung – Autogara – Halta Teis – Fabrica de Sticlă – <b>U.M. Teis</b>	Minim 25
Linia 3	11	25	28 / 28	308 / 308	15	<b>Micro XI</b> – Minion – Catedrala – Caraiman – Muntenia – Mitropolie – Col. Baltărețu – Spital – Direcția Muncii – Calea Câmpulung – Romlux – Protecția Plantelor – Priseaca – Priseaca Școala – <b>Priseaca Sat</b>	Minim 10
Linia 4	7	16	8 / 6	56 / 42	11	<b>Micro XI</b> – Minion – Catedrala – Caraiman – Muntenia – Mitropolie – Col. Baltărețu – Vicas – COS P <sub>1</sub> – Inox – <b>COS P<sub>3</sub></b>	Minim 10
Linia 5	7.5	22	122 / 63	915 / 472.5	15	<b>Micro XI</b> – Minion – Catedrala – Caraiman – Muntenia – Mitropolie – Bd. Carol I – Gara – Pavcom – Universitatea Valahia – Garaj – Polivalentă – Micro III – Micro V – <b>Piața 2 Brazi</b>	Minim 23
Linia 6	6	18	18 / 18	108 / 108	21	<b>Piața 2 Brazi</b> – Micro IV – Micro III – Polivalentă – Bd. Unirii – Pavcom – Gară – Bd. Carol I – Mitropolie – Muntenia – Caraiman – Catedrală – Minion – Micro XI – Fabrica de Spirt – Peco – Oborul Vechi – Betania- Cartierul ANL – Intrare Matraca – <b>Biserica Ulmi</b>	Minim 23

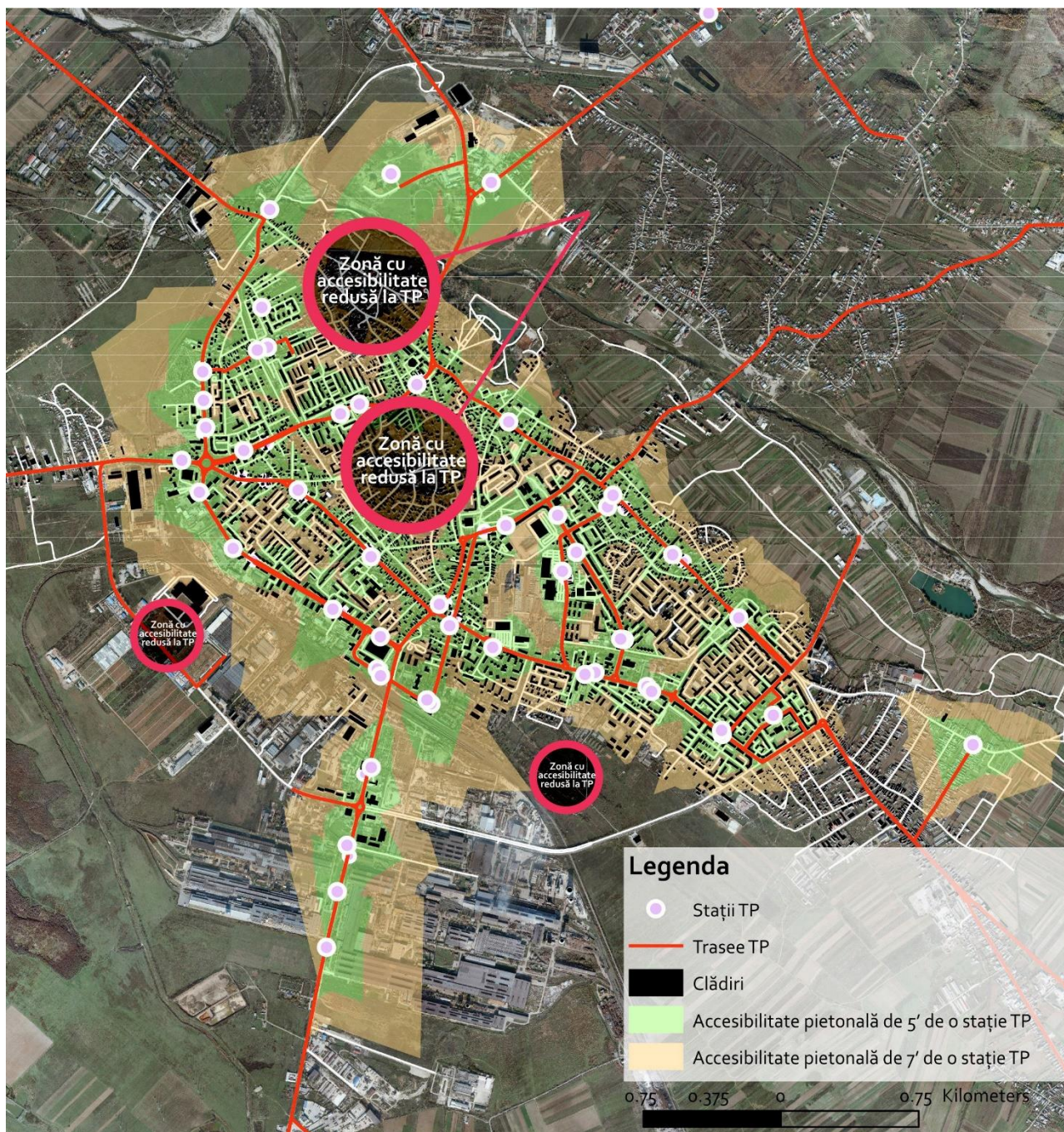
Linie de transport	Lungime semicursă (km)	Durata semicursei (min)	Număr semicurse (zi lucrătoare / zi nelucrătoare)	Total km / zi (zi lucrătoare / zi nelucrătoare)	Număr Stații	Traseul	Capacitatea (nr. loc.)
Linia 7	7	10	4 / -	28 / -	9	<b>Micro XI</b> – Minion – Catedrală – Ialomița – Dealu Mare – Vicaș – COS P1 – Inox – <b>COS P3</b>	Minim 10
Linia 8	7	16	8 / 6	56 / 42	11	<b>Piața 2 Brazi</b> – Micro IV – Micro III – Polivalentă – Garaj – Universitatea Valahia – Pavcom – Vicas – COS P1 – Inox – <b>COS P3</b>	Minim 10
Linia 9	9	22	87 / 55	783 / 495	15	<b>Halta Teis</b> – Micro II – Autogară – Calea Câmpulung – Direcția Muncii – Spital – Col. Băltărețu – Mitropolie – Piața 1 Mai – Caraiman – Minion – Fabrica de Spirt – Peco – <b>Str. Legumelor</b>	Minim 10
Linia 10	7	22	16 / -	112 / -	15	<b>Micro XI</b> – Minion – Catedrala – Caraiman – Muntenia – Mitropolie – Bd. Carol I – Gara – Pavcom (Str. Gării) – Pavcom (Bd. Unirii) – Vicas – COS P1 – Inox – COS P3 – <b>Colanu</b>	Minim 23
Linia 11	7	22	83 / 46	581 / 322	14	<b>Micro XI</b> – Tribunalul Nou – Arta Populară – Ienăchița Văcărescu – Mitropolie – Bd. Carol I – Gară – Pavcom – Universitatea Valahia – Garaj – Polivalentă – Autogară – Preot Toma Georgescu – Piața <b>Aurora</b>	Minim 10
Linia 13	8.5	21	2 / -	17 / -	13	<b>Micro XI Piața 2 Brazi</b> – Micro IV – Micro III – Minion – Catedrala – Caraiman – Muntenia – Mitropolie – Col. Băltărețu – Spital – Direcția Muncii – Calea Câmpulung – Romlux-Cromsteel – <b>Saro</b>	Minim 10
Linia 14	7	13	2 / -	14 / -	11	<b>Piața 2 Brazi</b> – Micro IV – Micro III – Polivalentă – Garaj – Universitatea Valahia – Pavcom – Dealu Mare – Caraiman – Ienăchița Văcărescu – <b>APM Dâmbovița</b>	Minim 10

Linie de transport	Lungime semicursă (km)	Durata semicursei (min)	Număr semicurse (zi lucrătoare / zi nelucrătoare)	Total km / zi (zi lucrătoare / zi nelucrătoare)	Număr Stații	Traseul	Capacitatea (nr. loc.)
Linia 16	4	18	34 / 34	136 / 136	18	<b>Piața 2 Brazi</b> – Micro IV – Micro III – Calea Câmpulung – Direcția Muncii – Spitalul Județean – Col. Băltărețu – Mitropolie – Piața 1 Mai – Caraiman – Catedrală – Minion – Fabrica de Spirt – Peco – Oborul Vechi – Betania – Cartierul ANL – <b>Matraca</b>	Minim 10
Linia 18 B	11	25	7 / 5	77 / 55	16	<b>Spitalul Municipal</b> – Vicaș – Dealu Mare – Ialomița – Catedrală – Caraiman – Muntenia – Mitropolie – Col. Băltărețu – Spital – Direcția Muncii – Calea Câmpulung – Micro III – Micro V – Piața 2 Brazi – <b>Valea Sasului</b>	Minim 10
Linia 18B	6.5	22	24 / –	156 / –	9	<b>Campusul Universitar</b> – Piața 2 Brazi – Micro IV – Micro III – Polivalentă – Garaj – Universitatea Valahia – Pavcom – <b>Facultatea de Drept</b>	Minim 23
Linia 25	10.5	30	49 / 0	514 / 0	16	<b>Campusul Universitar</b> – Piața 2 Brazi – Micro IV – Micro III – Polivalentă – Garaj – Universitatea Valahia – Pavcom – Gara – Bd. Carol I – Mitropolie – Piața 1 Mai – Caraiman – Catedrala – Minion – <b>Micro XI</b>	Minim 23
Linia 26	8.5	35	28 / 28	238 / 238	16	<b>Piața 2 Brazi</b> – Micro IV – Micro III – Polivalentă – Garaj – Universitatea Valahia – Pavcom – Gara – Bd. Carol I – Mitropolie – Baia Comunală – Caraiman – Catedrală – Minion – Micro XI – <b>Complex Natație</b>	Minim 23



## Stațiile de îmbarcare/debarcare a călătorilor și accesibilitatea acestora

În figura de mai jos este reprezentată localizarea stațiilor de transport public și accesibilitatea pietonală a acestora (mers pe jos) de 5 minute și de 7 minute.



**Figură 2-18 Localizarea stațiilor de îmbarcare/debarcare și raza de acoperire a acestora**

După cum se poate observa în prezentarea grafică de mai sus, atât traseele de transport public cât și dispunerea stațiilor de îmbarcare/debarcare, nu oferă un acces facil la acest serviciu pentru întreaga suprafață a municipiului. Cele mai „văduvite” zone fiind cartierul Micro V (Calea Câmpulung), Micro IV (Calea Domnească). Pentru o creștere a numărului de deplasări cu transportul public (creșterea cotei modale pentru transportul public) pe lângă investițiile în creșterea confortului și creșterea frecvenței de circulație, serviciul de transport public trebuie să ofere trasee care să acopere întregul teritoriu al



Municipiului Târgoviște, accesibilitatea pietonală de 5 minute fiind un indicator relevant pentru acest lucru.

Astfel de trasee ce pot avea o cerere potențială ridicată este str. Calea Domnească, str Grigore Alecsandrescu, str. Maior Brezișeanu Eugen, dar și zone cu densitate redusă care nu sunt deservite – zona industrială de pe str. Laminorului, precum și viitoarea zonă de dezvoltare din partea de sud-est a municipiului unde se vor realiza locuințe colective ANL, Complex Sportiv cu stadion, centru comercial de tip mall, precum și un nou parc al orașului, lucrările pentru aceste investiții fiind în diferite stadii, dar pentru care, pentru a preveni mobilitatea cu autoturismul, trebuie realizate linii de transport public.

### **Număr kilometri**

În ceea ce privește numărul total al kilometrilor operați până în prezent, situația este prezentată mai jos:

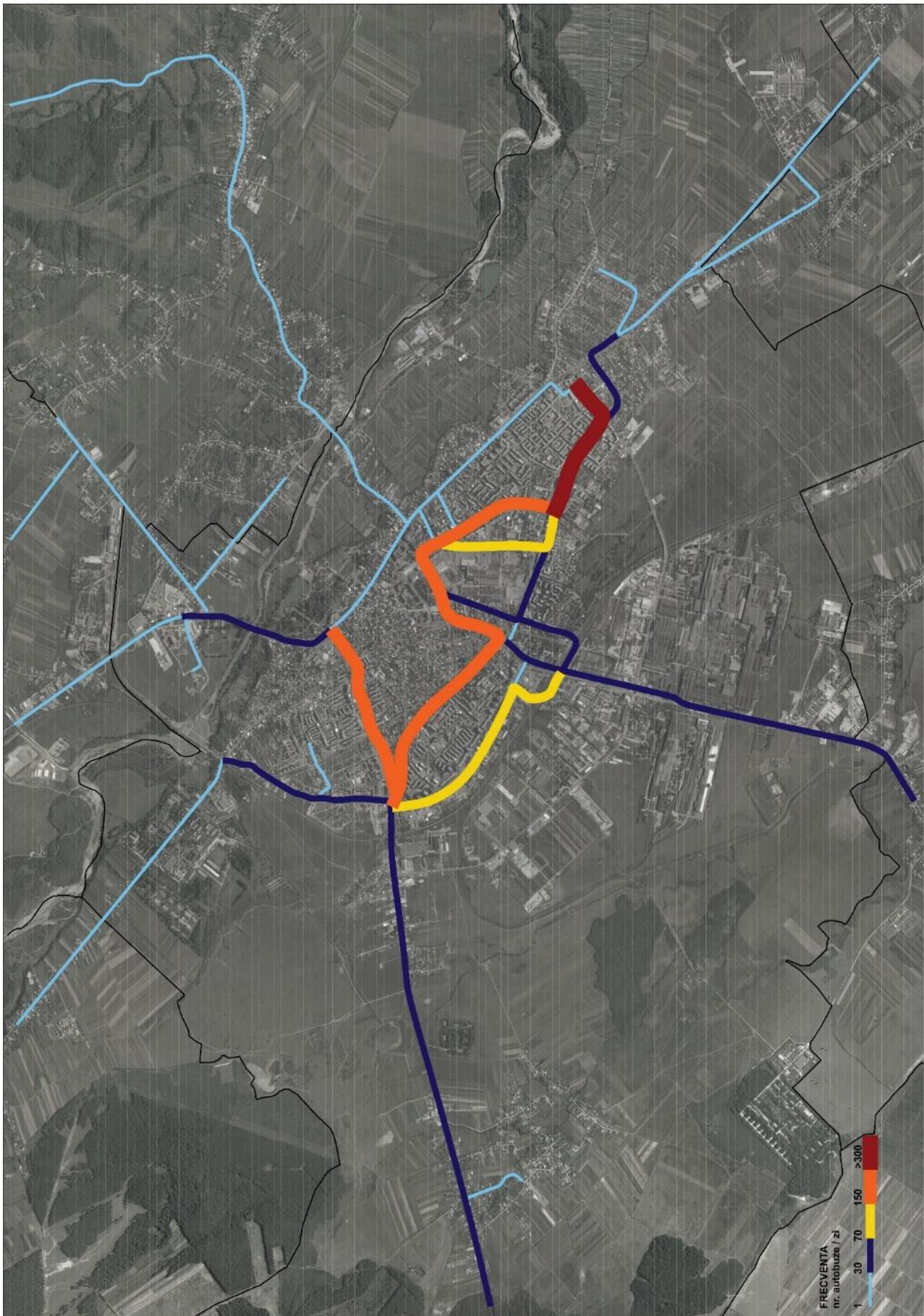
#### **Tabel 2-5 Indicatori privind numărul de kilometri și pasageri transportați, perioada 2014-2017**

Sursa: : AITT. Pentru 2017, estimarea consultantului pe baza datelor de la AITT și pe baza recensământului de pasageri

<b>Indicator</b>	<b>U.M.</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Nr. km parcurși	km	1,333,327	1,380,741	1,371,409	1,174,408
Nr. de pasageri transportați	călători	1,116,439	1,051,566	1,152,268	1,102,924
Pasageri/kilometru	Nr.	0.837	0.762	0.840	0.94

### **Frecvența**

Din analiza frecvențelor zilnice ale autobuzelor care deservesc traseele operate de către AITT S.R.L. reiese faptul că traseele ce tranzitează axele principale ale orașului (est-vest și nord-sud) dețin frecvențele cele mai ridicate și deservesc zonele cu cea mai mare densitate. Frecvențe scăzute sunt pe traseele care tranzitează străzi secundare, aceste trasee fiind complementare celor principale și au un orar de circulație limitat, în sensul că programul de circulație se concentrează în perioada dimineții și serii.



Figură 2-19 Frecvența zilnică (tur-retur) repartizată la nivel de stradă în Municipiul Târgoviște

*Studiu de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport public local din Municipiul Târgoviște în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007*



## Zone cu viteze reduse de deplasare

Consultantul a efectuat investigații de tipul măsurătorilor vitezelor de circulație, elevație, poziție geografică, dată și ora. Măsurătorile colectează log-ul (jurnalul) călătoriilor, în mod georeferențiat și înregistrează informații privind altitudinea și viteza curentă (determinată urmare a localizării temporale a două puncte consecutive), ceea ce a permis validarea modelului din punctul de vedere al vitezelor medii de circulație, la diverse momente ale zilei. Figura următoare prezintă zonele unde mijloacele de transport au înregistrat o viteză medie mai mică de 15 km/h.



**Figură 2-20** Tronsoanele unde se înregistrează întârzieri

Sursa: Măsurătorile realizate de către Consultant



Măsurătorile vitezelor medii de deplasare cu dispozitive GPS au fost utilizate și pentru măsurarea vitezelor de deplasare ale mijloacelor de transport public. Pe teritoriul municipiului, pe mijloacele de transport public pe care s-au realizat aceste măsurători, viteza medie de deplasare (viteza comercială) este de **18 km/h**, o viteză comercială pe care o considerăm bună, dar care poate fi îmbunătățită printr-un management al traficului care să acorde prioritate în intersecții pentru mijloacele de transport public. De asemenea, pentru conturarea noului program de circulație și dimensionarea parcului auto, a fost luată în calcul aceeași viteză de deplasare.

Motivele pentru care vitezele de deplasare ale autobuzelor sunt reduse sunt multiple: calitatea slabă a infrastructurii, traficul intens, gabarit redus, parcări neregulate, etc.

### ***Dotarea tehnică actuală: mijloace de transport***

SC A.I.T.T. SRL operează serviciul de transport public din Municipiul Târgoviște cu un număr de 39 autobuze<sup>3</sup>. Operarea serviciului de transport public de către AITT SRL este realizată cu un parc format din 39 de autovehicule, cu capacități ce variază între 16 și 165 de locuri (atât pe scaune cât și în picioare). Mijloacele de transport au o vechime cuprinsă între 12 și 24 de ani, toate depășind durata normală de funcționare cu cel puțin 4 ani. Din totalul autobuzelor ce fac parte din parcul auto alocat transportului public local, doar o parte dintre acestea au echipamentul necesar pentru a transporta persoanele cu dizabilități.



**Figură 2-21 Autobuze AITT în stația Micro XI (MAN - 160 de locuri - sus, Mercedes Benz - 104 locuri - jos)**

<sup>3</sup> Sursa: Adresa AITT SRL, nr. 797/01.11.2017 adresată Primăriei Municipiului Târgoviște



**Figură 2-22 Mijloace de transport public din Municipiul Târgoviște**

Sursa: Arhiva Personală a Consultanțului

În urma proiectului investițional al cărui scop este dezvoltarea mobilității urbane din Municipiul Târgoviște, serviciul de transport public îndeplinește un rol major în schimbarea accentului de la o mobilitate bazată în principal pe utilizarea autoturismelor, la utilizarea transportului public de înaltă calitate și eficiență, reducerea utilizării autoturismelor în paralel cu utilizarea unor categorii de autoturisme nepoluante. Astfel, în Municipiul Târgoviște se urmărește modernizarea parcului auto prin achiziția de autobuze noi, nepoluante, care să îndeplinească criteriile de calitate, confort și siguranță.

Prin dezvoltarea unui sistem de transport public de călători atractiv și eficient se pot asigura condițiile pentru realizarea unui transfer sustenabil al unei părți din cota modală a transportului privat cu autoturisme (în creștere în România) către transportul public. În acest mod, se pot diminua semnificativ traficul rutier cu autoturisme și emisiile de echivalent CO<sub>2</sub> din transport în Municipiul Târgoviște.

În acest sens, prin activitățile/măsurile de dezvoltare a sistemului de transport public local se va urmări în principal îmbunătățirea eficienței transportului public de călători, a frecvenței și a timpilor săi de parcurs,

*Studiu de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport public local din Municipiul Târgoviște în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007*



accesibilității, transferului către acesta de la transportul privat cu autoturisme. De asemenea, se va urmări ca utilizarea autoturismelor să devină o opțiune mai puțin atractivă din punct de vedere economic și al timpilor de parcurs, față de utilizarea transportului public, creându-se în acest mod condițiile pentru reducerea emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub> din transport.

### ***Alte mijloace fixe tehnice relevante (spațiu de garare, facilități de întreținere, componente e-ticketing, sistem de management de trafic, altele)***

Prezentăm în cele ce urmează situația centralizată a mijloacelor fixe tehnice existente și relevante transportului public de persoane din Municipiul Târgoviște, deținute de către operatorul de transport:

- 1. Gararea autobuzelor** din dotarea AITT SRL cu care se desfășoară serviciul de transport public se realizează pe spațiul care se află în proprietatea Municipiului Târgoviște din str. Unirii, nr. 6. În cadrul acestei locații, se regăsesc clădiri cu destinație de birouri, centrală termică, magazie, pompă combustibil, splălător mașini, garaj și atelier.

Menționăm că în prezent, spațiul de garare a autobuzelor nu este dotat corespunzător, autobuzele fiind garate pe terenul viran pus la dispoziție, în aer liber.

Pentru îmbunătățirea serviciului de transport public, obiectul investițional va prevedea lucrări de construcție a cădirilor autobazei, necesare atât pentru întreținerea autobuzelor cât și pentru gararea acestora.

#### **2. Automate și chioșcuri de bilete**

În Municipiul Târgoviște nu există automate și/sau chioșcuri de bilete, titlurile de călătorie fiind achiziționate de la conducătorul auto sau de la taxator în autobuz.

Pentru îmbunătățirea serviciului de transport public, obiectul investițional va prevedea achiziția unui sistem de e-ticketing și a unor automate de achiziționare a titlurilor de călătorie.

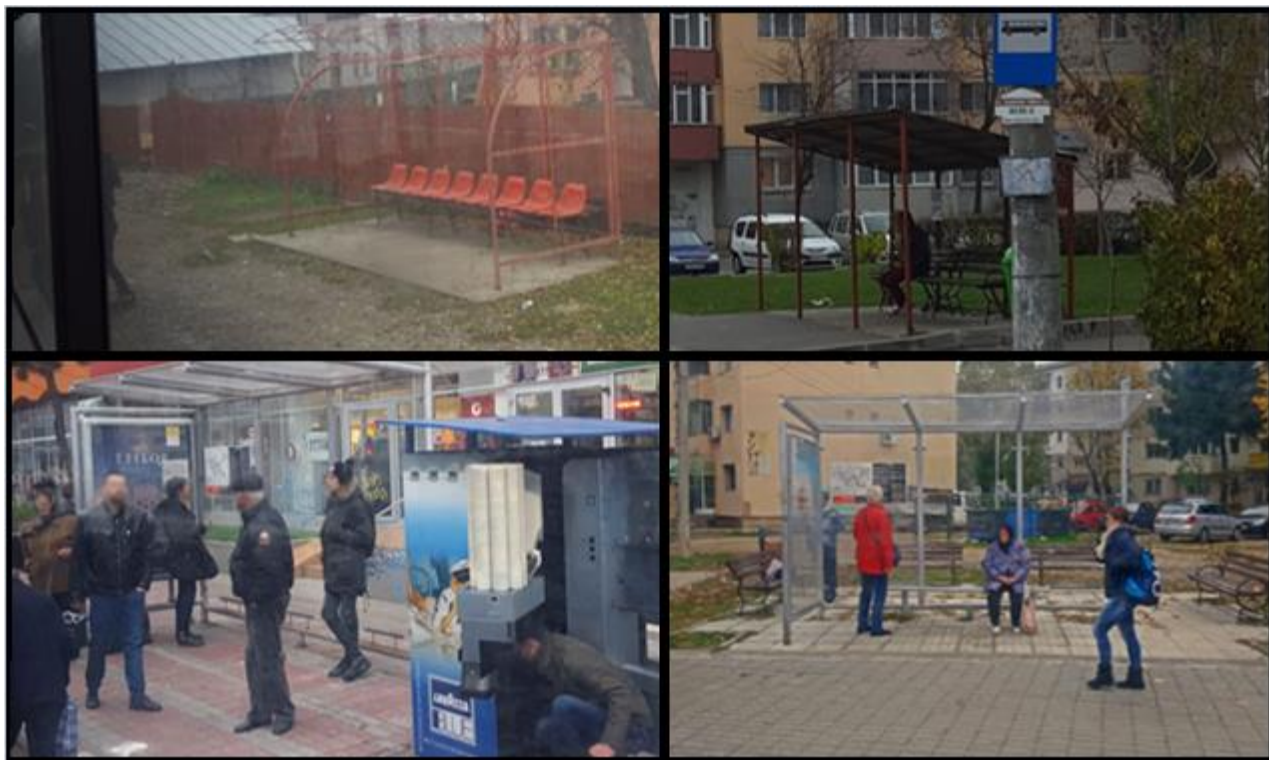
#### **3. Sistem de informare pasageri**

O parte din stațiile existente în municipiu sunt prevăzute cu informații privind intervalele orare de deplasare a autobuzelor.

Prin dezvoltarea parcului auto - achiziționarea de autobuze noi, îmbunătățirea infrastructurii rutiere și prin mijloacele fixe achiziționate, proiectul investițional de dezvoltare a serviciului de transport public din Municipiul Târgoviște urmărește, de asemenea, implementarea unui sistem modernizat de informare a pasagerilor asupra orelor de sosire și de plecare modernizat, asupra întârzierilor și a altor informații despre trafic. Acest sistem va fi încorporat cu sistemul de e-ticketing ce se dorește a fi achiziționat pentru dezvoltarea serviciului de transport public de călători.

#### **4. Stații pentru călători**

Rețeaua de transport public a Municipiului Târgoviște conține 51 de stații. Din punct de vedere al dotării stațiilor, la nivel general, starea stațiilor de transport public este deficitară; majoritatea dintre acestea nu sunt dotate cu locuri de suficiente de stat, nu conțin informații despre traseu și nici despre ora sosirii autobuzelor în stație.



**Figură 2-23 Stații de transport public din Municipiul Târgoviște**

Sursa: Arhiva Personală a Consultantului

Accesul potențialilor pasageri ai rețelei de transport în comun la vehiculele ce operează traseele din rețea se face prin stațiile de transport în comun. Din analiza rețelei de transport public a reieșit că aproximativ 96% din populația municipiului se află la mai puțin de 5 minute de mers pe jos de o stație de transport public.

Municipiul Târgoviște nu are prevăzut în cadrul serviciului de transport, un sistem de management integrat al traficului și nici sistem de achiziționare a biletelor prin e-ticketing.

Pentru îmbunătățirea serviciului de transport public, obiectul investițional va prevedea lucrări de construire/modernizare/reabilitare a stațiilor de transport public prevăzute cu sisteme de informare a pasagerilor. Atât design-ul stațiilor de îmbarcare/debarcare cât și componenta de informare vor urmări design-ul celorlalte elemente propuse pentru dezvoltarea mobilității urbane din oraș.

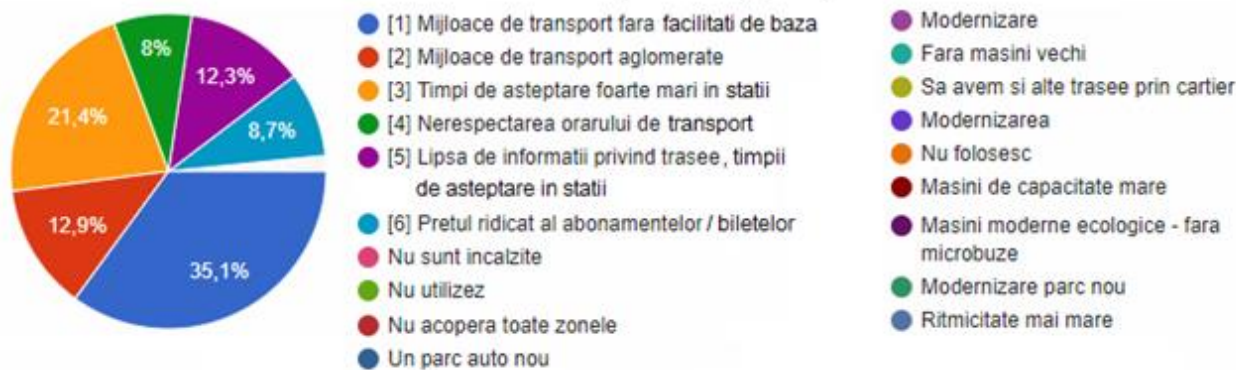
## 2.3. Analiza principalelor probleme și nevoi identificate

### *Probleme și nevoi privind dezvoltarea serviciului de transport*

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.

Astfel, conform răspunsurilor la sondajele de opinie realizate pentru întocmirea prezentei documentații, cea mai mare parte a cetățenilor orașului Târgoviște (35.1%) consideră ca serviciul de transport public este efectuat cu mijloace de transport fără facilități de bază; 21.4% din populație consideră că timpii de așteptare în stații sunt foarte mari; 12.9% consideră că mijloacele de transport sunt aglomerate; 12.3% declară că principala problemă a transportului public din Municipiul Târgoviște este lipsa de informații privind traseele și timpii de așteptare în stații. De asemenea, 8.7% dintre respondenți consideră că prețul abonamentelor și al biletelor este ridicat iar 8% dintre respondenți consideră că principala problemă a sistemului de transport public din oraș este cauzat de nerespectarea orarului de transport. Restul de 1.6% dintre respondenți declară că principala problemă a transportului public în Municipiul Târgoviște este lipsa de căldură din autovehicule, vechimea și dimensiunile insuficiente ale acestora. Este de remarcă faptul că printre cei 1.6% dintre respondenți se află și persoanele care nu utilizează transportul public în Municipiul Târgoviște ceea ce indică o populație a orașului care se axează în principal pe transportul public.

#### În opinia Dvs, care este principala problemă a transportului public din Municipiul Târgoviște?



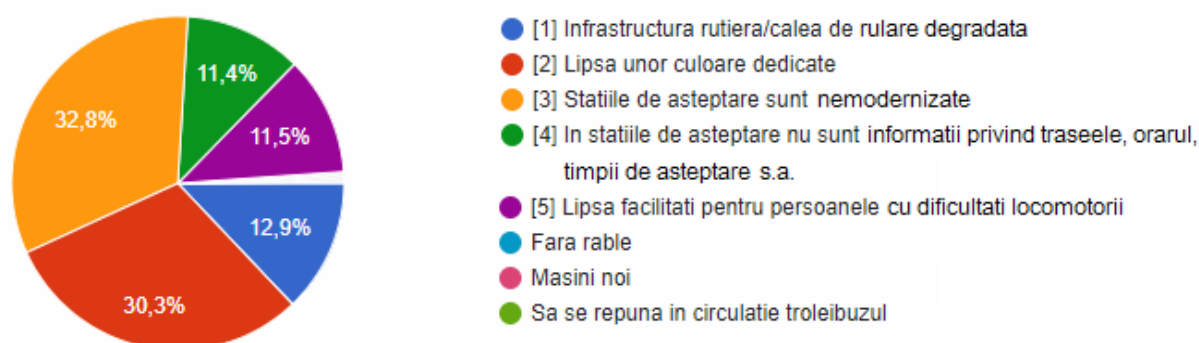
Figură 2-24 Diagrama problemelor privind transportul public la nivelul Municipiului Târgoviște

De asemenea, conform răspunsurilor la chestionarele realizate pentru elaborarea documentațiilor de analiză a sistemului de transport public dar și a altor analize din teren și informații primite de la Beneficiar se identifică o serie de probleme în legătură cu infrastructura care afectează calitatea și eficiența serviciului de transport public în Municipiul Târgoviște, după cum urmează:

- Stațiile de așteptare nu sunt modernizate – 32.8% dintre respondenții la chestionar consideră acest lucru;
- Lipsa unor culoare dedicate pentru transportul public – 30.3% din respondenții la chestionar;
- Infrastructura rutieră / calea de rulare degradată – 12.9% dintre respondenți;
- Lipsa facilități pentru persoanele cu dificultăți locomotorii – 11.5% dintre respondenți;

- În stațiile de așteptare nu sunt informații privind traseele, orarul, timpii de așteptare ș.a. – 11.4% dintre respondenți;
- Vechimea autobuzelor cu care este operat serviciul de transport public.

### Care este principala problema pentru infrastructura de transport public?



**Figură 2-25** Diagrama prinipalelor probleme privind infrastructura transportului public din Municipiul Târgoviște

Prin urmare, în urma analizei cerințelor Municipiului Târgoviște, a opiniei cetățenilor municipiului asupra calității transportului public urban și a problemelor constatate în teren, a rezultat ca fiind necesară remediarea deficiențelor existente, prin asigurarea următoarelor:

- Înnoirea parcului de vehicule de transport public, astfel încât acestea să asigure condițiile necesare de siguranță, calitate și confort a călătoriei, precum și reducerea noxelor;
- Modernizarea rețelei stradale ce deservește transportul public urban, inclusiv sisteme de acordare a priorității la semafor pentru autobuze;
- Oferirea de informații cu privire la programul de circulație, precum și alte informații utile pentru parcurgerea călătoriilor;
- Modernizarea stațiilor de călători cu sisteme de informare în timp real și dotări superioare față de cele existente;
- Asigurarea unui sistem de taxare modern, care să permită actualizarea cererii de transport, pe trasee și intervale orare, zile ale săptămânii etc.
- Punerea la dispoziție a unei infrastructuri care să ofere soluții de transport alternative dar și care să rezolve alte probleme de trafic specificate mai sus, astfel încât orașul să asigure populației un transport public de calitate.

Pe lângă probleme identificate ce țin de deficiențele transportului public, de poluarea fonică și de poluarea aerului, principala problemă identificată o reprezintă prevalența transportului cu autoturismul în Municipiul Târgoviște. Aceasta constituie o problemă majoră, însă nu este singura. Nevoia de promovare a vehiculelor curate, prietenoase cu mediul înconjurător și utilizarea acestora ca un înlocuitor pentru autovehiculele clasice poate să nu rezolve toate problemele urgente de transport urban, însă beneficiile adoptării lor în sensul de poluare fonică redusă și emisii mai puțin nocive sunt suficient de mari pentru a opta pentru achiziționarea acestora. Mai mult decât atât, punerea la dispoziția operatorului a unor autobuze noi va contribui semnificativ la scăderea dioxidului de carbon în timp.

Având în vedere problemele identificate mai sus, necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, centrele importante din punct de vedere economic și/sau social, dar și

efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim, rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiții optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetățenilor și care să fie eficient din punct de vedere tehnic și financiar.

Așadar, există o nevoie acută pentru dezvoltarea serviciului de transport public, asigurându-se astfel reducerea traficului rutier în Municipiul Târgoviște, prin punerea la dispoziție a unei infrastructuri care să încurajeze soluții de transport alternativ dar și care să rezolve alte probleme de trafic specificate mai sus, astfel încât orașul să asigure populației un transport public de calitate. Obiectivul contracarării problemelor legate de transport public de călători în Municipiul Târgoviște constă în încurajarea utilizării transportului alternativ și reconfigurarea rutelor transportului în comun care să încurajeze utilizarea transportului public, renunțarea la autoturismele personale și implicit la reducerea emisiilor poluante cauze ale deplasărilor motorizate.

## **Rezultatele cercetării sociologice**

Cercetarea sociologică a fost realizată pe principalele artere ale municipiului care sunt deservite de trasee de transport public, în luna noiembrie 2017 pe o perioadă de cinci (5) zile, pe un eșantion de 900 de persoane, de vârstă și categorie socială mixtă, de ambele sexe, acestea reprezentând 0.96% din populația totală a Municipiului Târgoviște.

Cercetarea sociologică privind mobilitatea populației a condus atât la identificarea principalelor probleme privind mobilitatea în interiorul orașului, cât și la identificarea percepției populației asupra serviciului de transport public din Municipiul Târgoviște.

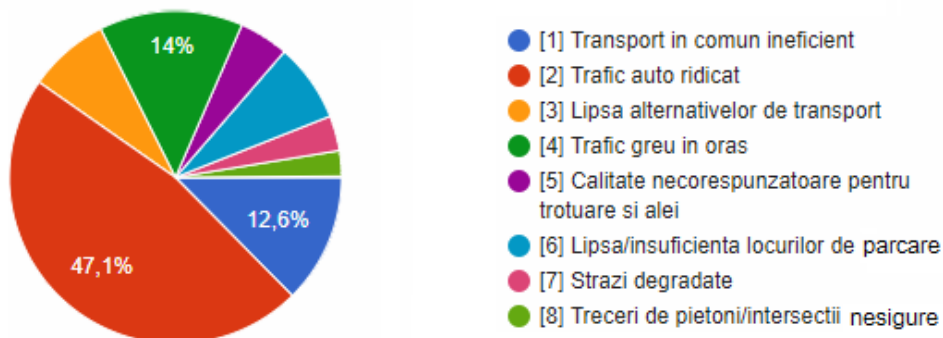
### **Principalele probleme privind mobilitatea**

- **Deplasările efectuate în interiorul orașului**

Cei mai mulți dintre respondenții chestionarelor realizate privind mobilitatea au declarat că principala problemă din interiorul orașului este traficul auto ridicat (47.1%) urmat de traficul greu care tranzitează orașul (14%). O altă problemă identificată de către respondenți în procent de 12.6% este ineficiența transportului public, urmată de lipsa alternativelor de transport (7.9%). De asemenea, respondenții au declarat că principala problemă privind deplasările efectuate în interiorul orașului este lipsa/insuficiența locurilor de parcare (7.6%); calitatea necorespunzătoare a trotuarelor și aleilor (4.8%); străzile degradate (3.4%) și trecerile de pietoni respectiv intersecțiile nesigure (2.6%).



## În opinia dvs, care este principala problemă întâmpinată în timpul deplasărilor efectuate în interiorul orașului?



**Figură 2-26** Principalele probleme întâmpinate în timpul deplasărilor efectuate în interiorul orașului

### o Infrastructura rutieră care afectează mobilitatea în interiorul orașului

În ceea ce privește infrastructura rutieră din oraș, cei mai mulți dintre respondenți, adică 42.2% declară că principala problemă este determinată de străzile înguste ale orașului; 36.6% declară că principala problemă este dată de străzile degadate (gropi, neasfaltare etc); 14.5% declară că trecerile de pietoni sunt prea dese și nesemnalizate corespunzător și 15.1% declară că principala problemă privind infrastructura rutieră este dată de semafoarele nesincronizate. Restul de 8.3% consideră că problemele legate de infrastructura propriu-zisă, lipsa semafoarelor sunt principala problemă privind subiectul analizat. 0.1% dintre respondenți declară că nu există probleme privind infrastructura rutieră din Municipiul Târgoviște.

## Care este principala problemă privind infrastructura rutieră în Municipiul Târgoviște?

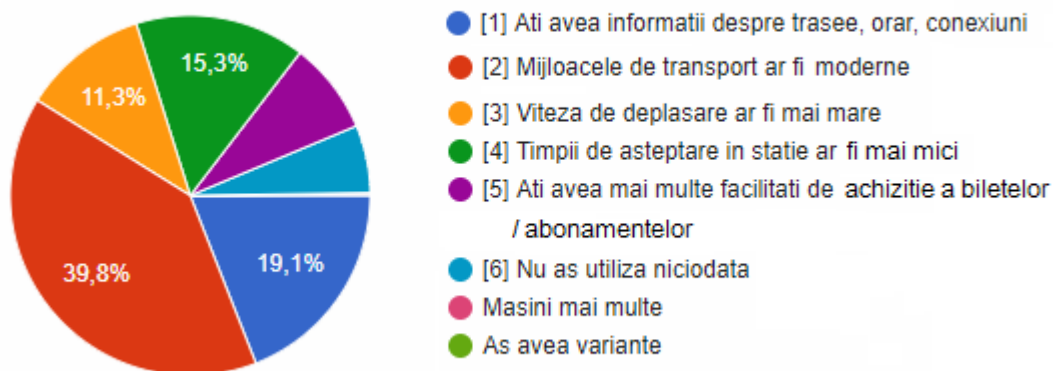


**Figură 2-27** Principala problemă privind infrastructura rutieră în Municipiul Târgoviște

### ✚ Identificarea percepției populației asupra serviciului de transport public:

Unul dintre scopurile analizei sociologice a fost acela de a oferi o soluție de remediere a problemelor identificate de către populația respondentă a chestionarelor din Municipiului Târgoviște cu privire la prestarea serviciului de transport public din oraș. Aceste răspunsuri reprezintă soluții reale de îmbunătățire a serviciului de transport public, de creștere a eficienței acestuia și implicit de creștere a fluxului de călători.

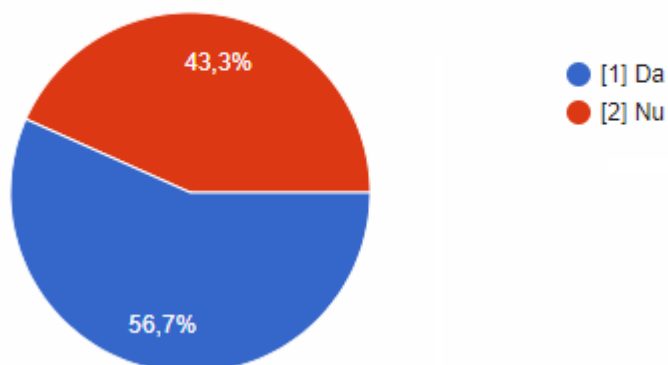
## Ați utiliza transportul public dacă ...



**Figură 2-28** Condiții de îmbunătățire a gradului de utilizare a transportului public în Municipiul Târgoviște conform cercetării sociologice

Astfel, 39.8% din populație a declarat că ar utiliza transportul public dacă mijloacele de transport ar fi moderne; 19.1% dacă ar avea informații privind traseele, orarul și conexiunile transportului public; 15.3% dacă timpul de așteptare în stații ar fi mai mic; 11.3% dacă viteza de deplasare ar fi mai mare; 8.3% dacă ar avea mai multe facilități de achiziție a biletelor / abonamentelor, iar 6.2% dintre respondenți au declarat că nu ar utiliza niciodată transportul public.

## Sunteți mulțumit de calitatea transportului public din Municipiul Târgoviște?



**Figură 2-29 Gradul general de satisfacție al populației cu privire la serviciul de transport din Municipiul Târgoviște**

Gradul general de satisfacție cu privire la calitatea serviciului de transport public, obținut prin analiza răspunsului la simpla întrebare „Sunteți mulțumit de calitatea serviciului de transport public din Târgoviște?” arată că 56.7% din respondenți sunt mulțumiți, iar 43.3% nemulțumiți. Deși gradul de persoane mulțumite este mai mare, totuși procentul este comparabil cu cel al persoanelor nemulțumite.

În scenariul ideal de investiție, acesta fiind reprezentat de un ansamblu de proiecte ale căror rezultate să răspundă nevoilor tuturor persoanelor, inclusiv ale celor care nu utilizează mijlocul de transport public (*mijloace de transport moderne, timpi de așteptare în stații mai mici, furnizare informații privind traseele, orarul și conexiunile între rute, creșterea vitezei de deplasare, punerea la dispoziție a mai multor facilități de achiziție a билетelor*), durata de implementare a proiectului investițional ar fi de 3 ani (până în anul 2021), respectiv perioada de durabilitate 5 ani (până în anul 2026) și presupune:

- modernizarea **mijloacelor de transport** → răspunde nevoii de acces a populației la serviciul de transport prestat cu autovehicule noi, mai eficiente;
- configurarea/reconfigurarea **infrastructurii rutiere** pe străzile urbane deservite de transportul public de călători, în vederea modernizarea/reabilitarea părții carosabile a infrastructurii de transport și implementarea unui **sistem de management al traficului** → răspund nevoilor de creștere a vitezei de deplasare și a diminuării timpilor de așteptare în stații;
- modernizarea **stațiilor de transport public** → răspunde nevoilor de furnizare a informațiilor privind traseele, orarul și conexiunile între rute și la crearea facilităților privind modalitatea de acces la transportului public a persoanelor cu dizabilități locomotorii;
- implementarea **infrastructurii de e-ticketing** prin punerea la dispoziția călătorilor a unor automate și/sau crearea unei infrastructuri software pentru achiziția de bilete și abonamente (achiziție prin sms etc.) → răspund nevoilor de acces la mai multe facilități de achiziție a билетelor.

Alte investiții ale scenariului investițional ideal:

- construirea **depoului/autobazei** aferente transportului public, inclusiv **infrastructura tehnică** aferentă  
→ contribuie la scăderea costurilor la energie, mentenanța echipamentelor tehnice pentru întreținerea tehnică a autobuzelor.

### ***Oportunitatea/necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport***

Pentru dezvoltarea sistemului și serviciului de transport public este necesar și obligatoriu încheierea unui contract de delegare a serviciului către un operator de transport public, cu respectarea normelor legale aflate în vigoare și a directivelor europene. Astfel, se crează condițiile optime pentru dezvoltarea unui serviciu de transport care să faciliteze deplasările la locul de muncă și care să îmbunătățească interconectările dintre rute, atât cele interne cât și cele externe, frecvențele de deservire - mai ales în timpul orelor de vârf și care să deservească fluxul dintre stațiile de transport public în comun, pe întreaga rețea urbană.

Este de contestat ipoteza conform căreia situația actuală poate fi menținută, întrucât în timp, elementele care stau la baza funcționării serviciului de transport public se vor degrada (ex. autobuze învechite și nefuncționale, infrastructură rutieră defectuoasă, stații care nu pune la dispoziția utilizatorilor facilități specifice – panouri de informare etc.), fapt ce va conduce la creșterea costurilor de transport. Aceste condiții vor avea un impact direct care poate afecta atât activitatea economică (accesului tot mai costisitor la serviciul de transport public) și nivelul de trai al utilizatorilor (cetățenii vor beneficia de mai puțină mobilitate individuală) cât și climatul din punctul de vedere al emisiilor de gaze poluante.

Așa cum se precizează și în PMUD Târgoviște, pentru a asigura dezvoltarea pe o traiectorie mai sustenabilă și trasarea unor obiective pentru un sistem de transport eficient din punct de vedere al resurselor este necesară o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane. Plecând de la premisa că mediul urban prezintă cele mai mari provocări la adresa sustenabilității transporturilor, în condițiile menținerii situației actuale, Municipiul Târgoviște va suferi cel mai mult de pe urma congestiei, a calității reduse a aerului și a expunerii la zgomot. Mai mult, transportul urban reprezintă o importantă sursă de emisii CO<sub>2</sub> iar proiectarea unui oraș durabil este una dintre cele mai mari provocări cu care se confruntă factorii de decizie politică. Din fericire, mediul urban oferă numeroase alternative în materie de mobilitate, astfel încât trecerea la strategii mai nepoluante în domeniul energiei este facilitată de diversificarea tipurilor de vehicule.

Mai mult decât atât, prin Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Târgoviște (PAED) aprobat prin HCL nr. 165/29.07.2016, se propune ca până în anul 2020, parcul auto ce deservește transportul public să fie înlocuit în proporție de 50% cu mijloace de transport electrice, dar și realizarea/modernizarea infrastructurii necesare funcționării în condiții normale și de siguranță a generației de mașini electrice ecologice.

În același timp, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște își propune, printre altele, și abordarea unui sistem de transport integrat, atât prin modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transportul public în Municipiul Târgoviște, cât și prin extinderea traseelor de transport în comun prin crearea unor artere de transport alternative care să degreveze circulația auto în zona centrală a municipiului.

Nevoile existente la nivelul Municipiului Târgoviște corespund obiectivelor strategice de înlăturare a principalelor probleme urbane, astfel încât pentru dezvoltarea urbană se urmăresc următoarele oportunități:

- Asigurarea unui management eficient al transportului și al mobilității;

- O bună distribuție a bunurilor și servicii de logistică performante;
- Restricționarea accesului auto în anumite zone ale orașului;
- Promovarea transportului în comun;
- Promovarea unor mijloace de transport alternative;
- Construirea unor piste de bicicliști.
- Înlocuirea autoturismelor personale în favoarea transportului în comun, mersului pe jos, mersului cu bicicleta, cu motocicletă sau cu scuterul;
- Asigurarea unor spații de parcare suficiente.

Mai mult decât atât, dezvoltarea durabilă a devenit aspectul important în termeni de planificare, cu recunoașterea faptului că modalitățile actuale de consum și de viață au dus la probleme, cum ar fi folosirea excesivă a resurselor naturale, distrugerea ecosistemului, poluarea, inegalitatea dezvoltării în cadrul orașului, degradarea condițiilor de trai umane și urbane indusă de schimbările climatice. Astfel, în cadrul proiectelor de dezvoltare a orașului Târgoviște, cu precădere serviciul de transport public analizat, se va avea în vedere respectarea noțiunii de dezvoltare durabilă care îmbunătățește starea de sănătate, socială, dar și ecologică a orașelor pe termen lung.

În ceea ce privește motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică oportunitatea delegării gestiunii serviciului de transport public local trebuie avut în vedere faptul că transportul public urban este al 4-lea factor ca importanță al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială. În vederea îndeplinirii acestor nevoi, serviciul de transport public trebuie să atragă utilizatorii prin creșterea atractivității prin modernizarea infrastructurii (în special în punctele de schimb intermodal), creșterea confortului întregii călătorii cu mijloacele de transport în comun, creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele, în special pentru persoanele cu nevoi speciale și îmbunătățirea siguranței și securității în stații și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură.

Mai mult, oportunitatea și necesitatea realizării proiectului sunt date de rezultatele studiilor din teren, a documentelor oficiale analizate și a opiniei populației ca și valoare adăugată la importanța dezvoltării serviciului de transport public în Municipiul Târgoviște. Astfel, se identifică acțiuni menite să dezvolte și/sau să sprijine dezvoltarea durabilă și performantă a serviciului de transport public în oraș, astfel:

- Gestionarea eficientă a utilizării parcului și resurselor consumate prin planificarea curselor, planificarea programului conducătorilor de vehicule, coordonarea activităților de mentenanță, urmărirea circulației, constituirea unei baze de date pentru analize și decizii centralizate și fundamentate riguros etc.;
- Monitorizarea traficului rutier pentru scheme eficiente de semaforizare și pentru creșterea siguranței traficului;
- Informarea publicului călător: în vehicul și în stații, pe pagină web dedicată și prin aplicații specifice asupra diferitelor opțiuni de acces către destinații frecvent utilizate;
- Tarifarea automată a călătorilor (ticketing), fidelizarea utilizatorilor transportului public urban, și a celor care utilizează scheme park&ride;



- o Identificarea unei/unor zone pietonale cu acces limitat pentru riverani și vehicule ușoare de aprovizionare și colectare a deșeurilor;
- o Majorarea taxelor pentru parcare stradală, corelată cu identificarea și amenajarea unor spații adecvate de parcare pentru autoturisme (centralizate/în afara tramei stradale) și în număr suficient, inclusiv la periferia ariei urbane (pentru oferte de tip park&ride);
- o Reglementări referitoare la un număr minim necesar de spații de parcare pentru biciclete, amenajate și monitorizate în vecinătatea zonelor comerciale, industriale, a centrelor de afaceri, bănci, școli și licee etc.;
- o Reglementarea ferestrelor de timp pentru aprovizionarea centrelor comerciale;
- o Reglementarea sensurilor unice pe străzile colectoare;
- o Fundamentarea unui sistem de penalități pentru parcări nereglementare;
- o Sistem de tarificare în transportul public urban integrat cu taxarea închirierilor de biciclete, și cu parcare la periferia zonei urbane pentru facilitarea transferului modal către transportul public;
- o Reglementarea controlului periodic de către departamente ale autorității publice locale și analize ale aplicării reglementărilor adoptate.

Necesitatea dezvoltării serviciului de transport public este cu atât mai mare cu cât interrelația dintre modalitățile de transport public și cele de transport cu autoturismul personal este binecunoscută, acesta din urmă fiind principala cauză a poluării cu emisii GES.

Investițiile de dezvoltare a sistemului de transport public propuse în Municipiul Târgoviște corespund cu noile cerințe europene dar și naționale privind activitățile de reducere a poluării. În consecință, proiectul investițional propus de Municipiul Târgoviște de modernizare a parcului de autovehicule cu care se operează serviciul de transport public prin achiziția de autobuze ecologice se încadrează în noile prevederi legislative, în speță Legea nr. 37 din 19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic. Precizăm că legea menționată anterior obligă autoritățile publice locale, regiile autonome și societățile aflate în subordinea unităților administrativ-teritoriale să achiziționeze mijloace de transport călători acționate prin motoare cu propulsie electrică, tehnologii verzi de tipul Electrice, Hybrid, Hybrid Plug-In, Hydrogen (FCV), motoare cu propulsie pe gaz natural comprimat, motoare cu propulsie pe gaz natural lichefiat și motoare cu propulsie pe biogaz, în proporție de minimum 30% din necesarul de achiziții viitoare. Procentul va fi calculat din totalul numărului de autovehicule achiziționate într-un an.

Date fiind aceste aspecte, modul operațional dorit este cel al inovării în transporturi, aspect sinonim cu implementarea componentelor informatice, parte a conceptului „Smart city”. Astfel, este necesară implementarea unei soluții informatice, bazată pe o platformă GIS, cu date de intrare din sisteme diferite (ex: intrări video din sistemul de management al traficului și intrări video din sistemul de monitorizare a traficului ce pot fi implementate în perioada următoare, intrări din sistemele GPS montate pe mijloacele de transport în comun, etc.). Toate aceste date sunt introduse într-o aplicație informatică, prevăzută cu funcționalități atât pentru administrația publică (operator transport public, Primărie), cât și pentru utilizatori.

Nu în ultimul rând, 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.

Dezvoltarea serviciului de transport public în Municipiul Târgoviște ca urmare a identificării principalelor probleme de mobilitate, satisfacere a nevoilor de deplasare a populației, dar și nevoia de reducere a poluării fonice și a aerului va permite atât creșterea performanței serviciului de transport, îmbunătățirea calității vieții populației, cât și îmbunătățirea calității mediului înconjurător.

Prin urmare, oportunitatea și necesitatea dezvoltării transportului public în Municipiul Târgoviște constă în inexistența pe plan local a unui serviciu de transport performant care utilizează autobuze ecologice și sisteme destinate îmbunătățirii și decongestionării traficului în zona urbană.

Pentru adresarea aspectelor ante-menționate sunt disponibile finanțări nerambursabile în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investiții 4.1 – Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor.

## 3. SCENARIILE ALTERNATIVE PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI

### Considerații Generale

Această secțiune din acest document de față descrie trei structuri care pot fi aplicate în conformitate cu legislația UE și legislația națională în ceea ce privește organizarea Transportului Public Urban, acolo unde nevoile cetățenilor sunt satisfăcute de municipalitate (sau o Asociație care reprezintă municipalitatea). Prezenta secțiune stabilește următoarele:

- I. Principalele caracteristici ale fiecărui tip de abordare a gestiunii serviciilor;
- II. Modul în care serviciul public este încredințat unui operator;
- III. Cerințele Obligației de Serviciu Public; și
- IV. Procesul de selectare a Operatorului.

Mecanismele descrise aici pornesc de la premisa că nu va exista o situație în care o Companie Municipală s-ar angaja într-o licitație competitivă în jurisdicția autorității sale locale. În cazul în care ar apărea o astfel de situație, Operatorul Intern ar fi considerat a fi Operator Extern suspus condițiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.

### 3.1. Scenarii alternative de delegare

Toate scenariile alternative propuse pentru comparare în prezentul studiu de oportunitate vor viza realizarea aceluiași proiect investițional propus de municipalitate, analizând astfel în funcție de criterii procedurale, administrative, tehnico-economice, sociale și de mediu, rezultatele și modul de atingere a obiectivelor setate de beneficiar ale aceluiași studiu de caz unitar.

**Scenariile alternative de delegare sunt:**

- **Scenariul 1 – Gestiune directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei**
- **Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal**
- **Scenariul 3 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

#### **Scenariul 1 - Gestiune directă**

##### Caracteristicile Gestiunii Directe

Sarcina de a satisface nevoile de transport public local ale cetățenilor poate fi efectuată de o autoritate locală, pe cont propriu, printr-un compartiment de resort, din cadrul aparatului propriu al autorităților locale, conform articolul 30 alineatul (4) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public.

Gestiunea directă se realizează prin intermediul operatorilor care fac parte din structurile proprii ale Autorității Locale (sau ale unei Asociații care reprezintă Autoritățile Locale), create în conformitate cu Legea nr. 51/2006 și care dețin o licență sau autorizație de transport.

Activitatea din cadrul compartimentului de specialitate este tratată ca o linie bugetară distinctă în cadrul Autorității Locale, cu contabilizarea separată a tuturor activităților legate de funcționarea serviciului public.

### Procedura de încredințare a Serviciului Public

În cazul gestiunii directe, Autoritatea Locală își asumă direct prestarea serviciului de transport public local, precum și toate sarcinile și responsabilitățile în ceea ce privește organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea, controlul și administrarea furnizării de servicii de transport public local.

Gestiunea directă se realizează prin hotărâri adoptate sub forma unui act de dispoziție intern, emis de Autoritatea Locală, care face referire la atribuirea și gestionarea serviciului. Cerințele obligațiilor de serviciu public impuse compartimentului specializat se stabilesc prin actul de dispoziție intern.

### Cerințele Obligației de Serviciu Public

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr.1370/2007, actul intern al Autorității Locale trebuie:

- i. să definească în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;
- ii. să stabilească în prealabil, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces;
- iii. să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- iv. să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități.

### Procesul de selectare a Operatorului

Nu se organizează niciun proces de selecție a operatorului, întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii, în cazul gestiunii directe printr-un compartiment specializat, revine autorității locale, după cum rezultă din decizia internă și independentă a autorității locale respective.

## **Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal**

### Caracteristicile Gestiunii delegate către o Companie Municipală

Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local poate fi îndeplinită de o Autoritate Locală care acționează prin intermediul unei societăți cu răspundere limitată sau unei societăți pe acțiuni (denumită în continuare „companie municipală”).

Compania Municipală se înființează prin hotărâre adoptată de către autoritatea locală și este o societate de drept comun, care funcționează în conformitate cu Legea nr. 31/1990 privind societățile, la fel ca orice companie privată. De asemenea, conform Legii nr. 51/2006 republicată, art. 28, al. 2<sup>1</sup>, Autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative: deținerea calității de acționar/asociat unic al operatorului; desfășurarea exclusiv a activității din sfera

---

*Studiu de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport public local din Municipiul Târgoviște în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007*



furnizării/prestării serviciilor de utilități publice de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului; capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitatea administrativ teritorială.

Sarcinile îndeplinite de Compania Municipală sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Autoritatea locală poate furniza active companiei municipale, astfel încât compania să poată îndeplini sarcini municipale.

Activitatea din cadrul Companiei Municipale este contabilizată de către Compania Municipală. În cazul în care Compania Municipală efectuează și alte activități, care nu sunt legate de Obligația de Serviciu Public, acele alte activități trebuie contabilizate separat, astfel încât să fie excluse din calculul Compensației pentru serviciul public.

Companiile orășenești sau municipale sunt Operatori Interni în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Un astfel de operator intern își va păstra statutul de operator intern atâta timp cât nu participă la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității sale contractante, conform articolului 5 alineatul (2) litera b) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Compania municipală care nu este operator intern poate participa la proceduri competitive pe raza teritorială a autorității sale contractante, precum și pe alte teritorii, în acest scop având același statut ca și o companie privată.

#### Procedura de atribuire a Serviciului Public

Conform Legii române nr. 51/2006, Contractul de servicii publice se atribuie unei Societăți Comerciale<sup>4</sup>. Aceasta poate fi o societatea comercială nou înființată sau (în conformitate cu Legea nr. 92/2007) o Societate Comercială creată prin restructurarea unei Regii Autonome, al cărei capital social este deținut integral sau parțial de către autoritatea publică (Operator Intern).

Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unei Companii Municipale prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală.

#### Cerințele Obligației de Serviciu Public

Domeniul de aplicabilitate a obligațiilor de serviciu public impuse unei companii municipale este definit în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local<sup>5</sup>.

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie:

- ✓ să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză;
- ✓ să stabilească, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces;
- ✓ să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;

---

<sup>4</sup> Ca excepție, în baza articolului 28 din Legea 51/2006, o Regie autonomă poate presta servicii de utilități publice numai pentru o perioadă limitată de timp, până la finalizarea proiectelor finanțate din fonduri UE sau IFI.

<sup>5</sup> Contracte model de serviciu public sunt disponibile pe [infoforegio.ro](http://infoforegio.ro)

- ✓ să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități;
- ✓ să stabilească standardele de calitate a serviciului;
- ✓ să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură; și
- ✓ să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura;

În cazul atribuirii directe, mecanismul de calculare a compensației care urmează a fi plătită operatorului intern sau în baza unei norme generale este cel descris în Anexa la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, astfel:

$$\begin{aligned}
 \text{Efect financiar net} &= \text{Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public} \\
 &\quad \text{Minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul} \\
 &\quad \text{rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu} \\
 &\quad \text{public în cauză} \\
 &\quad \text{Minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în} \\
 &\quad \text{îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză} \\
 &\quad \text{Plus un profit rezonabil}
 \end{aligned}$$

#### Procesul de selectare a Operatorului

Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite expres, la Articolul 5 alin. (2), dacă legislația națională nu interzice acest lucru, atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern.

Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la Articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la Articolul 30 alin (3) lit. a) și b) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și în Ordinul nr. 140/2017 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice de aprobare a Modalității de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, la Articolul 2, care face referire la prevederile integrale ale Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, în care este prevăzut, la art. 5, alin (2) posibilitatea atribuirii directe către o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia municipalitatea să aibă controlul integral.

Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 respectiv. Autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității competente, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

De asemenea, Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii va fi atribuit unui Operator Municipal conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală. În acest sens, conform art. 28, al. 2<sup>1</sup> din Legea nr. 51/2006, sunt obligatorii următoarele:

a) Operatorul de transport public local va fi înființat de autoritatea publică prin Hotărâre de Consiliu Local

b) Autoritatea publică va fi unicul acționar al Operatorului de transport

c) Autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului municipal (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:

- gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere
- dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății
- participarea la capitalul social este 100%
- influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de acționar unic al societății

Aceste obligații sunt conforme și cu art. 5, al. 2, lit. A din Regulamentul CE 1370/2007.

### ***Scenariul 3 – Gestiune delegată către un Operator Privat***

#### ***Caracteristicile gestiunii delegate unui Operator Privat***

O autoritate a administrației publice locale poate încredința îndeplinirea sarcinilor sale unei entități care nu are calitatea de Operator Intern. O astfel de entitate poate fi o companie privată sau o companie municipală care nu a făcut obiectul unei Atribuiri Directe în acea jurisdicție sau în orice altă jurisdicție.

Sarcinile se încredințează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale. Un astfel de acord se numește Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, și, în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

Sarcinile efectuate de un operator privat sunt finanțate din capitalurile proprii ale companiei respective. Autoritatea administrației publice locale poate furniza active operatorului extern, astfel încât societatea respectivă să poate îndeplini sarcinile municipale.

#### ***Procedura de atribuire a Serviciului Public***

Un operator Extern trebuie să își asume obligația de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu Autoritatea Locală, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor.

Un operator extern își asumă obligația de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obțină de la călători și/sau în schimbul unei Compensații pentru serviciul public.

#### ***Cerințele Obligației de Serviciu Public***

Sfera de aplicare a obligației de serviciu public asumată de un operator extern este descrisă în detaliu în contractul de servicii publice, care este reprezentat de contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, contractele de servicii publice:

---

*Studiu de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport public local din Municipiul Târgoviște în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007*

- ✓ să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză,
- ✓ să stabilească, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces,
- ✓ să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii,
- ✓ să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități;
- ✓ să stabilească standardele de calitate a serviciului,
- ✓ să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură; și
- ✓ să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura;

Operatorul Privat se selectează pe baza unei licitații organizată de Autoritatea Locală responsabilă.

Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de situație să apară. În astfel de situații, autoritatea administrației publice locale poate lua una din următoarele trei măsuri de urgență: (i) o măsură sub forma unei atribuirii directe sau (ii) un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau (iii) o cerință impusă operatorului de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competență a acestuia). Aplicarea unei măsuri de urgență nu poate depăși doi ani.

Cu toate că Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puțin de 1,000,000 Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300,000 de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi mici sau mijlocii, la 2,000,000 de Euro și, respectiv, la 600,000 de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională.

Atribuirea directă în Situație de Urgență, care se desfășoară în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 este scutită de obligația de notificare privind ajutoarele de stat. Tot astfel, atribuirea rezultată în urma unor proceduri competitive de atribuire este scutită de notificare, cu condiția ca compensația acordată pentru exploatarea serviciului să fie plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007.



### 3.2. Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime

În vederea elaborării unei analize comparative privind scenariile de delegare prezentate la Sub-capitolul 3.1., prezentul sub-capitol urmărește prelucrarea informațiilor/datelor specifice fiecărui tip de delegare raportându-se la anumite criterii prestabilite. Obiectivele de cercetare constau în formularea unei concluzii cu privire la varianta/soluția optimă privind delegarea serviciului de transport public din Municipiul Târgoviște. Menționăm că vor fi analizate atât informații teoretice (legislative sau de context) cât și calcule matematice care vor ajuta la stabilirea unei viziuni mai clare în ceea ce privește asemănările și diferențierile între modalitățile de delegare analizate.

Astfel, cele trei (3) scenarii de delegare vor fi analizate din punct de vedere al următoarelor criterii:

#### 1. Administrativ și procedural

2. **Economico-financiar** (nivel redevență; nivel compensație; profit rezonabil; nivel tarifare; cost/km)

3. **Acces la finanțare europeană** (cost investițional; finanțare nerambursabilă obținută)

4. **Social** (călători deserviți; populație totală deservită; evoluție cotă modală; număr locuri de muncă; accesibilitatea financiară a populației la serviciu; categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități)

5. **Mediu** (nivel CO<sub>2</sub>)

#### 1. Criteriul administrativ și procedural

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
1. Criteriu	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei			
	Legislație relevantă	1. Ordonanța de urgență nr. 63/2010 pentru modificarea și completarea Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, precum și pentru stabilirea unor măsuri financiare, prevede ca <u>la stabilirea numărului de posturi din aparatul de specialitate al primarului, aparatul de specialitate al consiliului județean, precum și din instituțiile publice locale înființate prin hotărâri ale autorităților deliberative, autoritățile administrației publice locale se încadrează</u>	1. Nu se realizează procedura de atribuire a	1. Este necesară modificarea

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale																																													
Administrativ și procedural		<p>În numărul maxim de posturi determinat potrivit anexei:</p> <table border="1" data-bbox="595 405 1469 823"> <thead> <tr> <th data-bbox="595 405 752 475">Tabelul 1.3.</th> <th colspan="4" data-bbox="752 405 1469 475">Numărul posturilor din municipii, corespunzător grupelor de populație</th> </tr> <tr> <th data-bbox="595 475 752 576">Nr. crt.</th> <th data-bbox="752 475 976 576">Grupe în funcție de numărul de locuitori</th> <th colspan="3" data-bbox="976 475 1469 517">Numărul posturilor</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <th data-bbox="976 517 1144 576">minim</th> <th data-bbox="1144 517 1301 576">mediu</th> <th data-bbox="1301 517 1469 576">maxim</th> </tr> <tr> <th data-bbox="595 576 752 617">0</th> <th data-bbox="752 576 976 617">1</th> <th data-bbox="976 576 1144 617">2</th> <th data-bbox="1144 576 1301 617">3</th> <th data-bbox="1301 576 1469 617">4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="595 617 752 659">1</td> <td data-bbox="752 617 976 659">10.001 - 20.000</td> <td data-bbox="976 617 1144 659">100</td> <td data-bbox="1144 617 1301 659">145</td> <td data-bbox="1301 617 1469 659">165</td> </tr> <tr> <td data-bbox="595 659 752 700">2</td> <td data-bbox="752 659 976 700">20.001 - 50.000</td> <td data-bbox="976 659 1144 700">171</td> <td data-bbox="1144 659 1301 700">202</td> <td data-bbox="1301 659 1469 700">349</td> </tr> <tr> <td data-bbox="595 700 752 742">3</td> <td data-bbox="752 700 976 742">50.001 - 100.000</td> <td data-bbox="976 700 1144 742">350</td> <td data-bbox="1144 700 1301 742">498</td> <td data-bbox="1301 700 1469 742">575</td> </tr> <tr> <td data-bbox="595 742 752 783">4</td> <td data-bbox="752 742 976 783">100.001 - 200.000</td> <td data-bbox="976 742 1144 783">600</td> <td data-bbox="1144 742 1301 783">625</td> <td data-bbox="1301 742 1469 783">699</td> </tr> <tr> <td data-bbox="595 783 752 825">5</td> <td data-bbox="752 783 976 825">200.001 - 400.000</td> <td data-bbox="976 783 1144 825">700</td> <td data-bbox="1144 783 1301 825">747</td> <td data-bbox="1301 783 1469 825">800</td> </tr> </tbody> </table> <p>În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii - contract cu titlu oneros), există 3 legislații care reglementează acest aspect:</p>	Tabelul 1.3.	Numărul posturilor din municipii, corespunzător grupelor de populație				Nr. crt.	Grupe în funcție de numărul de locuitori	Numărul posturilor					minim	mediu	maxim	0	1	2	3	4	1	10.001 - 20.000	100	145	165	2	20.001 - 50.000	171	202	349	3	50.001 - 100.000	350	498	575	4	100.001 - 200.000	600	625	699	5	200.001 - 400.000	700	747	800	serviciului public	<p>organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment – necesită implicit obținerea avizului ANFP</p> <p>2. Dificil, dacă nu imposibil, de gestionat în paralel un departament propriu</p>
	Tabelul 1.3.	Numărul posturilor din municipii, corespunzător grupelor de populație																																															
Nr. crt.	Grupe în funcție de numărul de locuitori	Numărul posturilor																																															
		minim	mediu	maxim																																													
0	1	2	3	4																																													
1	10.001 - 20.000	100	145	165																																													
2	20.001 - 50.000	171	202	349																																													
3	50.001 - 100.000	350	498	575																																													
4	100.001 - 200.000	600	625	699																																													
5	200.001 - 400.000	700	747	800																																													
Analiza propriu-zisă	<ul style="list-style-type: none"> <li>Din punct de vedere legislativ</li> </ul> <p>În ceea ce privește gestionarea de către un departament din cadrul Primăriei a serviciului de transport public din Municipiul Târgoviște, în conformitate cu informațiile furnizate de către Direcția Administrație Publică Locală, la nivelul U.A.T. a Municipiului Târgoviște numărul maxim de posturi este de 820 (a se vedea Anexa 1).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Situația actuală:</li> </ul>																																																

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
		Conform informațiilor furnizate de Direcția Administrație Publică Locală prin adresa nr. 8823/Dos. X/A/a/21.03.2018 (a se vedea Anexa 1), Instituția Prefectului nu a comunicat, conform prevederilor legale, modificarea numărului maxim de posturi pentru anul 2018, prin urmare nu pot fi înființate noi posturi la nivelul unității administrativ teritoriale a Municipiului Târgoviște.		
	Concluzii	Din punct de vedere administrativ, înființarea și delegarea serviciului unui compartiment înființat în cadrul Primăriei Municipiului Târgoviște nu este posibilă.	-	X
	Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală			
Legislație relevantă	<p>1. <b>Legea nr. 225/2016</b> pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice <b>nr. 51/2006</b>, impune la art. 28 alin. (2) și (21) ca societățile înființate în baza <b>Legii nr. 31/1990</b> ca fiind operatori prin intermediul cărora se realizează gestiunea directă, să respecte câteva <u>condiții cumulative</u>, ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract. Astfel, operatorului municipal trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele criterii:</p> <p><b>Primul criteriu:</b> Să desfășoare <u>exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități</u> publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor</p> <p><b>Al doilea criteriu:</b> Să aibă <u>capitalul social deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială</u> pe raza căreia își desfășoară activitatea.</p> <p>De asemenea, precizăm că în eventualitatea în care societatea desfășoară mai multe activități – în acest caz de utilitate publică, în conformitate cu prevederile art. 35 alin. (2) din Legea nr. 51/2006 actualizată, societatea are obligația <u>deținerii unei evidențe contabile separate sau un sistem de codificare adecvat pentru toate tranzacțiile efectuate în legătură</u></p>	<p>1. Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment</p> <p>2. Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public</p>		

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
		<p>cu fiecare activitate.</p> <p>Pe de altă parte, potrivit art. 14 alin. (1) din <b>Legea nr. 31/1990</b>, o <u>persoana fizică sau juridică nu poate fi asociat unic decât într-o singură societate</u>. Încălcarea interdicțiilor referitoare la numărul de asociați se sancționează cu dizolvarea societății, la cererea Ministerului Finanțelor Publice (care urmărește protejarea unui interes public) sau a oricărei persoane interesate (de exemplu, un creditor social), societatea dizolvată intrând în lichidare.</p> <p>În ceea ce privește personalul de conducere executiv ce va fi angajat pentru operarea serviciului de utilitate publică, contractele individuale de muncă încheiate cu aceștia trebuie să îndeplinească condițiile art. 28, al. (1) și (2) din Legea nr. 51/2006 actualizată, anume să aibă anexat la contractul de muncă, un contract de performanță ce are ca obiect stabilirea și îndeplinirea obiectivelor și a criteriilor de performanță, aprobate prin bugetul de venituri și cheltuieli.</p> <p>2. În ceea ce privește <u>durata actului administrativ</u> de delegare (contract de servicii - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislației relevante a Modalității de delegare directă către un departament din cadrul Primăriei, cât și în cadrul analizei prezentate la Sub-Capitolul 4.1., Sub-Punctul „Durata contractului”.</p> <p>3. În ceea ce privește <u>avizele</u> necesare pentru atribuirea directă către un operator municipal a serviciului de transport public, este necesar a se obține în prealabil – înainte de semnarea contractului de servicii- <u>avizul Consiliului Concurenței</u>, conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG nr. 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.</p>		

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
	Analiza propriu-zisă	<p><u>1. Îndeplinirea condițiilor obligatorii</u></p> <p>Pentru ca delegarea gestiunii serviciului de transport public local să fie în conformitate cu prevederile legale în vigoare, Municipiul Târgoviște trebuie să dețină integral capitalul social al unei societăți cu răspundere limitată (SRL), aceasta fiind singura formă constitutivă ce permite un singur asociat.</p> <p>Pe de altă parte, din informațiile ce au rezultat în urma analizei documentelor transmise, a reieșit faptul că, în prezent, Municipiul Târgoviște are calitatea de unic asociat într-o altă societate, respectiv în cadrul Municipal Security SRL.</p> <p>Potrivit prezentării de mai sus a „Legislației relevante”, potrivit art. 14 alin. (1) din Legea nr. 31/1990, o persoană fizică sau juridică nu poate fi asociat unic decât într-o singură societate. Încălcarea interdicțiilor referitoare la numărul de asociați se sancționează cu dizolvarea societății, la cererea Ministerului Finanțelor Publice (care urmărește protejarea unui interes public) sau a oricărei persoane interesate (de exemplu, un creditor social), societatea dizolvată intrând în lichidare.</p> <p>Astfel fiind, Municipiul Târgoviște, pentru atingerea scopului enunțat – delegarea către o companie municipală, trebuie să parcurgă următoarele etape:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cooptarea unui nou asociat în cadrul structurii asociative a SC Municipal Security SRL . Prin această procedură, Municipiul Târgoviște va răspunde prevederilor legale ale art. 14 al (1) din Legea nr. 31/1990 și va putea să înființeze o nouă societate cu acționariat unic și</li> <li>- Înființarea noului operator municipal la Oficiul Național al Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Dâmbovița (ONRC – DB). Această etapă se poate realiza numai după acceptul oficial obținut de la ONRC – DB a modificărilor cu privire la cooptarea unui nou</li> </ul>		



Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
		<p>asociat în cadrul SC Municipal Security SRL.</p> <p>În ceea ce privește îndeplinirea cumulativă a condițiilor impuse de legislația în vigoare (prezentată în rândurile de mai sus – Legislație relevantă), menționăm că în eventualitatea în care se dorește delegarea către un operator municipal, Municipiul Târgoviște este obligat să înființeze o nouă societate ale căror obiecte de activitate vor fi <u>exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități</u> publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor, prezentate mai sus.</p> <p>În prezent, operarea serviciului de transport public este realizat prin intermediul operatorului privat S.C. Asociația Investitorilor Transport Târgoviște S.R.L (AITT), astfel încât, pentru delegarea serviciului de transport public către un operator municipal, contractul cu operatorul existent va trebui să înceteze.</p> <p>În ceea ce privește îndeplinirea condițiilor art. 28, al. (1) și (2) din Legea nr. 51/2006 cu privire la întocmirea contractelor de muncă ale personalului de conducere executiv, noul operator municipal va trebui să anexeze un contract de performanță la contractele de muncă încheiate cu personalul executiv angajat pentru conducerea departamentelor aferente serviciului de transport public. La semnarea noului contract de delegare încheiat în baza prevederilor Regulamentului (CE) 1370/2007, legislația obligă operatorul să încheie aceste contracte conform condițiilor impuse.</p> <p>2. <u>Durata contractului</u> de delegare încheiat cu un operator municipal se poate încheia pe o perioadă de 5 ani în conformitate cu art. 32 al. (3) Legea nr. 51/2006 modificată și completată de OUG nr. 58/2016, iar dacă este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului</p>		

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
		regional prin contractul de delegare.  3. În ceea ce privește <u>semnarea contractului de concesiune de servicii</u> (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat.		
	Concluzii	Având în vedere că noul operator va respecta toate prevederile legislației în vigoare, municipalitatea Târgoviște poate alege această modalitate de delegare și va înzestra acest operator cu necesarul de autobuze pentru operarea serviciului de transport public din oraș; achiziția de autobuze se va realiza prin intermediul fondurilor nerambursabile ale POR 4.1. 2014-2020.	✓	-
		<b>Scenariul 3 – Delegare către o companie privată</b>		
	Legislație relevantă	1. Spre deosebire de celelalte două modalități de delegare, alegerea acestei variante presupune demararea unei <u>proceduri concurențiale de atribuire a serviciului de utilitate publică</u> , în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) 1370/2007 și ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, sau, după caz, ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii:  - Regulamentul (CE) 1370/2007, prevede la art. 5, al. (3) că orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei <u>proceduri competitive de atribuire</u> , cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4) <sup>6</sup> , (5) <sup>7</sup> și (6) <sup>8</sup> . Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor	1. Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou departament	1. Nu există un control direct al activităților administrative  2. Se realizează procedura

<sup>6</sup> (4) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri.

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
		<p>operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe.</p> <p>- Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, reglementează modul de realizare de către entitățile contractante a achizițiilor sectoriale, procedurile de atribuire a contractelor sectoriale și de organizare a concursurilor de soluții, instrumentele și tehnicile specifice care pot fi utilizate pentru atribuirea contractelor sectoriale, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea contractelor sectoriale.</p> <p>- Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii reglementează modul de atribuire a contractelor de concesiune de lucrări și a contractelor de concesiune de servicii, regimul juridic aplicabil acestor contracte, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea acestora.</p> <p>2. În ceea ce privește <u>durata actului administrativ de delegare</u> (contract de servicii publice - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislative a Modalității de delegare directă către un</p>		de atribuire a serviciului public

În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2 000 000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600 000 de kilometri.

<sup>7</sup> (5) Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.

<sup>8</sup> (6) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuiască direct contracte de servicii publice privind transportul feroviar, cu excepția altor moduri de transport pe șine, precum metroul sau tramvaiul. Prin derogare de la articolul 4 alineatul (3), durata unor astfel de contracte nu depășește zece ani, cu excepția cazurilor în care se aplică articolul 4 alineatul (4).

*Studiu de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport public local din Municipiul Târgoviște în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007*

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
		<p>departament din cadrul Primăriei, cât și în cadrul analizei prezentate la Sub-Capitolul 4.1., Sub-Punctul „Durata contractului”. Pe lângă aspectele deja menționate în analizele Scenariilor anterioare, modalitatea de delegare a gestiunii către un operator privat, mai presupune:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Potrivit art. 28 al. (1) din Legea 92/2007 a serviciilor de transport public local, durata delegării serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie corelate cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau pe baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuzul. De asemenea, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, art. 4, al. (3), durata contractelor de servicii publice nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul. Însă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 reglementează la art. 8 și clauze tranzitorii care stabilesc și o clauză contractuală mai mare în funcție de data încheierii contractului și de procedură de atribuire (directă sau competitivă). Astfel, potrivit art. 8 al. (3): „În vederea aplicării alineatului (2), nu se ține seama de contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern: <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;</li> <li>(b) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire;</li> <li>(c) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;</li> <li>(d) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire.</li> </ul> <p>Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. Contractele</p> </li></ul>		

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
		<p>menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4.</p> <p>Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul.</p>		
	Analiza propriu-zisă	<p>În acest caz, atribuirea contractului de delegare a serviciului de utilitate publică nu mai poate fi directă, ci va trebui desfășurată o procedură concurențială prin licitație publică.</p> <p>1. Analizând situația serviciului de transport public din Municipiul Târgoviște, s-a constatat că:</p> <p>a. În baza prevederilor OG nr. 16/2002 (legea PPP – Parteneriat Public-Privat) a fost încheiat Contractul de Parteneriat Public Privat nr. 265/07.01.2005, între Municipiul Târgoviște, în calitate de Autoritate, și investitorii SC BENETON SERV SRL Bezdead si SC TEOMAR ELECTRONIC SRL Târgoviște (asociație de investitori fără personalitate juridică), având ca obiect reabilitarea, dezvoltarea si modernizarea serviciului public de transport local. Contractul de parteneriat public privat s-a încheiat pe o durată de 49 de ani, până la data de 01.06.2053.</p> <p>b. La data de 05.10.2005 a fost încheiat Actul adițional nr. 1 la Contractul de Parteneriat Public-Privat nr. 265/2005, prin care forma juridică a investitorilor se schimbă din asociație de investitori fără personalitate juridică în societate comercială denumită ASOCIATIA INVESTITORILOR TRANSPORT TARGOVISTE SRL (A.I.T.T.).</p> <p>c. În anul 2006 se semnează Actul adițional nr. 2 ce vizează modificarea anumitor articole din Contractul de Parteneriat Public-Privat nr. 265/2005, printre care și obiectul contractului, introducandu-se notiunea de „serviciu de utilitate publica” pe care îl desfășoară A.I.T.T.</p>		



Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
		<p>d. La data de 31.03.2009, prin HCL nr. 438, se aprobă încheierea Actului adițional nr. 3, care practic modifică cu totul forma contractuală și relațiile stabilite inițial între cele două părți, transformând un contract de parteneriat public privat într-unul de servicii de delegare de gestiune a transportului public local.</p> <p>Potrivit art. 8 al. (3) al Regulamentului (CE) 1370/2007 prezentat mai sus la rubrica „Legislație relevantă”, în situația în care contractele de servicii publice au fost atribuite după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, <u>pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire</u> (litera c.), ele pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. În schimb, în situația în care contractele de servicii publice au fost atribuite, după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, <u>pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire</u> (litera d. de mai sus), ele pot continua până la expirare, <u>dar nu mai mult de termenele maxime prevăzute de legislația în vigoare</u>, cu posibilitatea de prelungire doar în situațiile excepționale prezentate la art. 4, al. (4) din Regulamentul CE nr. 1370/2007.</p> <p>Referitor la procedura competitivă echitabilă de atribuire a contractului, prin art. 5 al. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se solicită ca orice componentă care face apel la terț, altul decât un operator intern, să adopte o <u>procedură competitivă de atribuire deschisă tuturor operatorilor, echitabilă și care să respecte principiile transparenței și nediscriminării</u>. De asemenea, se mai menționează că: „În acest context, autoritățile competente ar trebui să fie deosebit de vigilente atunci când au indicații clare privind existența unei noncurențe nereale, în special atunci când este prezentată de exemplu o singură ofertă. În astfel de cazuri, Comisia este, de asemenea, mai susceptibilă de a investiga circumstanțele specifice ale procedurii de atribuire”.</p> <p>Mai mult decât atât, în situația în care se dorește <u>continuarea delegării serviciului de transport public cu A.I.T.T. SRL</u>, dar în același timp și obținerea de finanțare nerambursabilă</p>		

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
		<p>pentru investiții urbane prin POR 4.1. 2014-2020 este imperios necesar a se depune o dată cu cererea de finanțare, <u>Acordul Comisiei Europene sau Dovada solicitării acordului Comisiei Europene cu privire la posibilitatea continuării contractului de servicii publice</u>. Acesta este un document obligatoriu având în vedere următoarele prevederi ale art. 8, alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007: „Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul”. De asemenea, doar în cazul atribuirii prin procedură competitivă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public, se vor anexa dovezi ale faptului că această procedură de atribuire competitivă s-a realizat în baza legislației din domeniul achizițiilor publice în vigoare la momentul atribuirii, <b><u>respectiv anunț de participare și anunț de atribuire publicat în SEAP.</u></b></p> <p>În concluzie, dacă Comisia Europeană consideră că încheierea Contractului de parteneriat public-privat <u>a fost încheiat în baza unei proceduri competitive</u>, iar rezilierea contractului ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate, contractul încheiat cu A.I.T.T. va fi aliniat la cerințele legislației comunitare și va avea o durată stabilită prin contractul de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale, corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, conform prevederilor legislației naționale în vigoare (art. 28 din Legea 92/2007 a serviciilor de transport public local). Mai mult, această durată îndeplinește prevederile art. 32 alin. (3) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG nr. 58/2016, care statuează că durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată, iar pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de</p>		

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
		delegare.  3. În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), cu un operator privat, acesta se poate realiza și fără obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, ținându-se cont de prevederile art. 52, al. 2 din Legea nr. 51/2006 care stipulează: „Contractele de delegare a gestiunii vor putea fi <u>atribuite</u> direct doar după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat”. În acest caz, este necesar a se respecta prevederile art. 52, al. 2 a aceleiași legi, care stipulează că „Măsurile de natura ajutorului de stat nu pot fi acordate decât după avizarea acestora de către Consiliul Concurenței....”.		
	Concluzii	Dezavantajul administrativ în acest caz – gestiune delegată unui operator privat este acela că U.A.T. Târgoviște are un control mai scăzut în operarea serviciului de utilitate publică în comparație cu gestiunea directă desfășurată prin intermediul unei companii al cărei acționariat este format în proporție de 100% de către Municipiul Târgoviște.  Pe de altă parte, continuarea delegării serviciului către A.I.T.T. obligă Primăria la obținerea <u>Acordului Comisiei Europene sau Dovezii solicitării acordului Comisiei Europene cu privire la posibilitatea continuării contractului de servicii publice</u> . Precizăm că în acest caz, procedura poate fi una de durată întrucât procedura obținerii acordului presupune atât întocmirea pachetului de documente solicitate cât și demararea activităților de cercetare a Comisiei Europene, în cadrul căreia va fi analizată modalitatea de atribuire a contractului prin <u>procedura impusă de legislație în cazul operatorilor privați (procedură competitivă) și performanțele operatorului cu privire la prestarea serviciului de utilitate publică</u> .	-	X

**2. Criteriul Economico-financiar** (nivel redevență; profit rezonabil; nivel compensație; nivel tarifare; cost/km)

Evaluare propriu-zisă						
d.p.d.v al	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală		Scenariul 3 – Delegare către o companie privată	
Nivel redevență	N/A		<p>Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art. 29, al. (11), pct. (m), ca la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală să ia în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului o dată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul. Astfel, pentru Municipiul Târgoviște, redevența va fi calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Detalii privind <u>modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calculul amortizării anuale se regăsesc la Sub-Capitolul 4.1, Sub-Punctul „Modul de calcul al redevenței”.</u></p>			
Rezultat	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>
✓ Favorabil	Departamentul intern din cadrul Primăriei nu plătește redevență	-	-	Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea Municipiului Târgoviște este necesară plata	-	Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea Municipiului Târgoviște este necesară plata redevenței
X Defavorabil						

Evaluare propriu-zisă						
d.p.d.v al	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală		Scenariul 3 – Delegare către o companie privată	
				redevenței		
	✓	-	-	X	-	X
			<p>Noțiunea de „profit rezonabil” trebuie interpretată ca fiind o rată de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un stat membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice. De asemenea, la calculul acesteia trebuie avută în vedere încadrarea în pragul ratei swap (stabilită în funcție de durata contractului de delegare).</p> <p>Astfel, la calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se îndeplinească sub pragul ratei swap (<a href="http://www.ajutordestat.ro/?pag=202">http://www.ajutordestat.ro/?pag=202</a>) aferent <u>duratei contractului de delegare</u>: <math>ROE = \text{Profit rezonabil} / \text{capitaluri proprii} \leq \text{prag swap}\%</math>, mai exact <b>Profit rezonabil = ROE (<math>\leq</math> prag swap %) * capitaluri proprii.</b></p> <p>În ceea ce privește durata contractului de delegare, în cadrul Sub-Capitolului 4.1., sunt prezentate toate aspectele privind legislațiile în vigoare care fac referire la aceste termene. În cazul unui <u>operator delegat prin procedură directă, durata maximă a contractului poate fi de 5 ani</u> în conformitate cu art. 32 alin. (3) din Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG 58/2016. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016, acestea fiind atribuite printr-o procedură competitivă – <u>cazul unui operator extern</u>. În acest ultim caz, <u>durata de delegare poate fi de maxim 6 ani</u> în conformitate cu art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport</p>			



Evaluare propriu-zisă			
d.p.d.v al	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei	Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală	Scenariul 3 – Delegare către o companie privată
Profit rezonabil	N/A	public local.	
		<p>La stabilirea duratei de delegare se va avea în vedere proiectul de lege privind modificarea și completarea Legii nr. 92/2007<sup>9</sup> cu privire <b>la alinierea legislației naționale cu legislația europeană</b>, respectiv art. 4, al. 3 din Regulamentul (CE) 1370/2007 care permite ca durata contractelor de <b>servicii de transport cu autobuzul să fie încheiate pe un termen de până la 10 ani.</b></p> <p>În rândurile ce urmează se va analiza profitul rezonabil luând în calcul o durată a contractului de delegare de 5 ani, conform prevederilor legislative și a recomandărilor Capitolului 4, Sub-Capitolul 4.1., Sub-Punctul „Durata Contractului”. În acest caz, rata swap va fi de 3.28%.</p>	<p>Cu toate că durata contractului încheiat în prezent este de 49 ani, în rândurile ce urmează se va analiza profitul rezonabil luând în calcul o durată a contractului de delegare de 6 ani, conform prevederilor legislative. În acest caz, rata swap va fi de 3.49%.</p> <p>Profitul a fost calculat astfel încât să se încadreze sub pragul profitului rezonabil de 3.49% din valoarea capitalurilor proprii ale AITT; pragul maximal al profitului fiind stabilit astfel în funcție de valoarea capitalurilor proprii.</p>

<sup>9</sup> [www.mdrap.ro/userfiles/Proiect%20OUG.doc](http://www.mdrap.ro/userfiles/Proiect%20OUG.doc)

Evaluare propriu-zisă						
d.p.d.v al	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală		Scenariul 3 – Delegare către o companie privată	
	Avantaje generale	Dezavantaje generale	Avantaje generale	Dezavantaje generale	Avantaje generale	Dezavantaje generale
Rezultat <input checked="" type="checkbox"/> Favorabil <input type="checkbox"/> Defavorabil	În ceea ce privește departamentul de transport public din cadrul Primăriei, nu este necesar ca acesta să atingă un anumit profit rezonabil. În cadrul unei instituții publice,	-	Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment – din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public	-	Profitul rezonabil poate fi mai mare având în vedere că sumele privind anumite categorii de cheltuieli pot fi mai mici (ex. cheltuielile cu personalul angajat pot fi mai mici întrucât societatea va angaja un număr minim de personal pentru limitarea costurilor), însă acest lucru reprezintă totodată un	Având în vedere că scopul principal al unei societăți comerciale este obținerea de profit, serviciile de transport public realizate de către un operator extern nu se vor încadra în niciuna dintre normele și filozofia privind transportul public de persoane promovată de UE, care subliniază că o asemenea activitate nu are ca fundament profitul, ci efectuarea unui serviciu cât mai apropiat de dorințele

Evaluare propriu-zisă						
d.p.d.v al	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală		Scenariul 3 – Delegare către o companie privată	
	noțiunea de profit ține locul sintagmei excedent bugetar; sumele respective aparținând bugetului local.				dezavantaj întrucât nu conduce la îndeplinirea criteriilor de ordin social.	călătorilor, care înseamnă confort, regularitate și un preț al transportului convenabil, funcție de puterea financiară a zonei în care acesta se efectuează.
	✓	-	✓	-	-	X
<b>Nivel compensație</b>	N/A		<p>Compensațiile pentru obligația de serviciu public reprezintă sume suportate de la bugetul de stat pentru acoperirea costurilor suportate de întreprinderile care execută sarcini de serviciu public stabilite de autoritățile publice ale statelor membre ale Uniunii Europene (UE).</p> <p>Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensației nu poate depăși efectul financiar net ocazionat de executarea obligațiilor de serviciu public, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se <i>adaugă</i> un <b>profit rezonabil</b>.</p> <p><b>Compensația = Costul de operare al serviciului de transport public – Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil</b></p>			

Evaluare propriu-zisă						
d.p.d.v al	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală		Scenariul 3 – Delegare către o companie privată	
Rezultat	Avantaje generale	Dezavantaje generale	Avantaje generale	Dezavantaje generale	Avantaje generale	Dezavantaje generale
<input checked="" type="checkbox"/> Favorabil <input type="checkbox"/> Defavorabil	<p>Fiind un departament în cadrul Primăriei, al cărui scop final nu este obținerea de profit sau menținerea unui echilibru bugetar din care să nu rezulte falimentul - precum în cazul unei societăți, plata compensației de la bugetul local către operator, nu mai este</p>	-	<p>Plecând de la ipoteza că operatorul municipal este o companie al cărei control direct îl are Municipiul Târgoviște, riscul de supracompensare este limitat.</p>	-	-	<p>Având în vedere că operatorul este unul extern, al cărui scop final este obținerea unui profit maximal, compensația acordată poate fi mai mare decât necesarul de acoperire a cheltuielilor și menținerea echilibrului bugetar.</p>

Evaluare propriu-zisă						
d.p.d.v al	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală		Scenariul 3 – Delegare către o companie privată	
	necesară.					
	✓	-	✓	-	-	X
<b>Nivel tarifare</b>	<p>În conformitate cu legile privind aplicarea normelor de stabilire a tarifelor privind utilizarea serviciului de transport public, în speță, art. 55 al. (1) din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare; la derularea operațiunilor de transport rutier public, tarifele se stabilesc liber, pe bază de cerere și ofertă.</p> <p>În prezent, prețul unui bilet în Municipiul Târgoviște este 2 lei / călătorie. În urma sondajelor de opinie realizate pentru elaborarea documentației care stă la baza prezentului Studiu de Oportunitate, 12.9% dintre respondenți au declarat că principala problemă a sistemului de transport public din oraș este prețul ridicat al tarifelor de călătorie. Pe de altă parte, dacă analizăm nivelul mediu de tarifare aplicând prevederile legale ale art. 23. din cadrul Normei-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane ale Ordinului nr. 272/2007, stabilirea tarifului mediu pentru serviciile de transport public local de persoane efectuat prin curse regulate sau pe cablu T(cm) (lei/călătorie) se face potrivit formulei:</p> $T(cm) = \frac{V(t)}{N(\text{estimat căl.})} \quad (\text{lei/călătorie}), \text{ unde:}$ <ul style="list-style-type: none"> <li>• T(cm) - tariful mediu pentru același gen de transport -(lei/călătorie);</li> <li>• V(t) - veniturile totale specifice activității - (lei);</li> <li>• N(estimat căl.) - numărul estimat de călătorii - (nr. călătorii).</li> </ul>					



Evaluare propriu-zisă						
d.p.d.v al	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală		Scenariul 3 – Delegare către o companie privată	
	<p>Astfel,</p> $T(\text{cm}) = \frac{4,829,476.00}{2,013,014} \text{ (lei/călătorie) = } 2.4 \text{ lei / călătorie, fără TVA.}$ <p>Modalitatea de calcul este în conformitate cu Ordinul nr. 272/2007 al ANRSCUP privind aprobarea Normelor – cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane și se regăsește în Anexa 2 la prezentul studiu.</p> <p>În concluzie, în Municipiul Târgoviște se va practica un nivel tarifar pentru serviciile de transport public sub tariful mediu obținut ca raport dintre veniturile totale și numărul total al călătoriiilor, astfel considerăm că vor fi oferite servicii de transport în folosul comunității fără a pune în pericol pe de altă parte stabilitatea financiară a operatorului.</p>					
<b>Cost / călător</b>	În ceea ce privește costul pe călător, dacă ne raportăm la situația propusă, unde costurile de exploatare preconizate vor fi de 10,457,727.36 lei/an lei iar numărul anual de călători estimati este de 2,013,012 călători, rezultă un cost pe călător de 5.20 lei.					
Rezultat	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Favorabil <input type="checkbox"/> Defavorabil	<p>Un control superior al costurilor</p> <p>Acoperirea diferenței dintre venituri și cheltuieli se</p>		<p>Subvențiile acordate pot fi reduse substanțial față de nivelul actual în cazul modernizării și eficientizării operatorului</p> <p>Control asupra costurilor</p>	-	<p>- Acoperirea diferenței dintre venituri și cheltuieli se realizează direct din Bugetul Anual al UAT</p>	<p>-Costul/călător poate varia în funcție de numărul de călători atrași, chiar dacă costurile anuale de exploatare pot fi constante.</p>

Evaluare propriu-zisă						
d.p.d.v al	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală		Scenariul 3 – Delegare către o companie privată	
	realizează direct din Bugetul Anual al UAT		de operare. Acoperirea diferenței dintre venituri și cheltuieli se realizează direct din Bugetul Anual al UAT			Autoritatea Contractantă nu are control direct asupra operatorului cu capital privat, prin urmare activitatea de exploatare și costul/călător nu pot fi limitate și controlate decât în baza prevederilor contractuale.

### 3. Acces la finanțare europeană

Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei	Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală	Scenariul 3 – Delegare către o companie privată
În vederea accesării de fonduri nerambursabile pe axa P.O.R. 4.1. 2014-2020 pentru achiziția de autobuze sau alte intervenții conexe mobilității urbane, inclusiv modernizare/reabilitare infrastructură Municipiul Târgoviște poate delega serviciul de transport public prin oricare modalitate de atribuire.		

4. Social (populație deservită; evoluție cotă modală; număr locuri de muncă; accesibilitatea financiară a populației la serviciu; categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități)

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă d.p.d.v al:	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală		Scenariul 3 – Delegare către o companie privată	
		Avantaje generale	Dezavantaje generale	Avantaje generale	Dezavantaje generale	Avantaje generale	Dezavantaje generale
	Populație deservită	Impact social favorabil pentru locuitori prin dotarea operatorului și prin posibilitatea extinderii infrastructurii de transport public	-	Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire urbană	-	-	Operatorul poate propune să nu mai opereze pe anumite trasee dacă consideră că acestea nu sunt eficiente din punct de vedere financiar, dorind să își maximizeze astfel profitul obținut.
		Prin implementarea unor măsuri destinate îmbunătățirii mobilității urbane cu transportul public, populația este încurajată să renunțe la autovehiculele personale și să utilizeze mai des transportul public pentru deplasările zilnice.					
	evoluție cotă modală	Avantaje generale	Dezavantaje generale	Avantaje generale	Dezavantaje generale	Avantaje generale	Dezavantaje generale
Fiind un operator controlat direct de către municipalitate, acesta ia toate măsurile necesare		-	Fiind un operator controlat direct de către municipalitate, acesta ia toate măsurile necesare pentru creșterea	-	-	Principalul scop al operatorului privat este profitul și nu evoluția cotei modale a transportului public	

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă d.p.d.v al:	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală		Scenariul 3 – Delegare către o companie privată	
		pentru creșterea mobilității urbane din oraș, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică		mobilității urbane din oraș, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică			
	<b>număr locuri de muncă</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>
		Creșterea numărului de locuri de muncă în cadrul Primăriei	Înființarea și delegarea serviciului unui compartiment înființat în cadrul Primăriei Municipiului Târgoviște nu este posibilă, deoarece nu mai există posturi disponibile.	Nu are impact social pentru angajați întrucât aceștia se preiau din societatea existentă și vor fi angajați în cadrul copmaniei nou înființate de către Municipiul Târgoviște		Luând în calcul gradul maximal al profitabilității pe care un operator extern îl urmărește, acesta poate presta serviciul de transport public cu cât mai puțini angajați	Creșterea numărului de șomeri întrucât există șanse mari ca noul operator extern să nu preia angajații actuali ai operatorului
<b>accesibilitatea financiară a populației la serviciu</b>	<p>Având în vedere stabilirea liberă a tarifelor, Autoritatea Contractantă are dreptul de a stabili în baza viziunii social-economice/guvernanței locale, acceptanța socială a costului mediu al tarifelor practicate pentru călătoriile cu transportul public, conform Anexei 2.6 la Modelul de Contract de Servicii Publice pentru municipiile și orașele din România în conformitate cu legislația UE (Regulamentul CE nr. 1370/2007), această anexă fiind intitulată „Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a Tarifelor de călătorie”</p> <p>Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2016, în Macroregiunea 3 (Regiunea de Dezvoltare Sud Muntenia),</p>						

Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă d.p.d.v al:	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei	Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală	Scenariul 3 – Delegare către o companie privată			
		<p>numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2.63 persoane<sup>10</sup>. În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în Regiunea de Dezvoltare Sud Muntenia au fost de 2,696,43 lei<sup>11</sup>.</p> <p>Analizând aceste date, constatăm că venitul mediu lunar / membru din gospodărie este de 1,025.26 lei, astfel încât tariful practicat de către operatorul de transport din Municipiul Târgoviște (2 lei / călătorie) pentru o călătorie reprezintă 0.19% din venitul total lunar al unui membru dintr-o gospodărie. În ceea ce privește tarifele practicate pentru abonamente (78 lei / abonament lunar - două călătorii și 100 lei / abonament lunar – călătorii nelimitate), acestea reprezintă 7.6% respectiv 9.75 % din venitul mediu lunar al unui membru dintr-o gospodărie.</p> <p>Mai mult, pentru a întări această ipoteză, facem trimitere la analiza Criteriului 2. „Economico financiar” privind nivelul de tarifare, unde a fost analizat tariful mediu al unei călătorii calculate pe baza veniturilor totale obținute și a numărului de călătorii totale estimate pe an, acesta fiind 2.4 lei / călătorie.</p> <p>Astfel, luând în considerare analiza și informațiile prezentate mai sus, considerăm că tariful practicat la un preț de 2 lei / călătorie este accesibil populației din Municipiul Târgoviște din punct de vedere financiar.</p>					
		<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>
		-	-	-	-	-	Poate avea impact social nefavorabil pentru utilizatori prin reducerea accesibilității

<sup>10</sup> Institutul Național de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 10, Diviziunea BUF103K – ABF Numarul mediu de membri componenti ai unei gospodarii pe principalele categorii sociale si macroregiuni;

<sup>11</sup> Institutul Național de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 11, Diviziunea BUF104J – ABF Veniturile totale medii lunare pe o gospodarie, pe categorii de venituri si principalele categorii sociale, pe macroregiuni si regiuni de dezvoltare.



Criteriu general de evaluare	Evaluare propriu-zisă d.p.d.v al:	Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală		Scenariul 3 – Delegare către o companie privată	
	categorii de persoane cu reduceri de tarif / gratuități	<p>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 și cu O.G. nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru următoarele categorii de persoane:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pensionarii, persoanele care au atins vârsta de pensionare sau beneficiarii de pensie de urmaș;</li> <li>- preșcolari (5-7 ani);</li> <li>- elevi;</li> <li>- studenți;</li> <li>- 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;</li> <li>- alte categorii sociale în conformitate cu prevederile legale.</li> </ul> <p>După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, 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 în mijlocul de transport, la tariful aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local.</p>					
		<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>
		-	-	-	-	-	-

### 5. Mediu (nivel CO<sub>2</sub>)

În ceea ce privește criteriul de mediu, indiferent de modalitatea de atribuire, operatorul de transport va trebui să se conformeze regulilor specifice privind protejarea mediului înconjurător. Integrarea prevederilor de mediu în politica din domeniul transportului vizează astfel protejarea mediului ambiant prin promovarea acțiunilor care vor reduce zgomotul și emisiile de bioxid de carbon, care vor favoriza folosirea combustibililor alternativi și a noilor tehnologii în toate formele de transport.

Scenariul 1 – Delegare directă către un departament din cadrul Primăriei	Scenariul 2 – Delegare directă către o companie municipală	Scenariul 3 – Delegare către o companie privată
Conform scenariului tehnico-economic recomandat, emisiile de CO <sub>2</sub> /km pentru un autobuz hibrid cu încărcare este de 0.29 g CO <sub>2</sub> /km, iar pentru un număr anual de kilometri de 2,536,184, emisiile de CO <sub>2</sub> sunt estimate la 0.73 tone/an, indiferent de modalitatea de delegare, Autoritatea Contractantă fiind cea care pune la dispoziția operatorului mijloacele de transport.		

## Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare

Gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puține avantaje, alegerea acestei modalități de delegare poate avea un impact negativ asupra calității serviciului de transport public, mai ales din cauza inexistenței unei modalități de control al autorităților asupra acestuia.

Gestiunea delegată către un compartiment specializat în cadrul aparatului Primăriei presupune reorganizarea acestei instituții și obținerea acordului Agenția Națională a Funcționarilor Publici. De asemenea, vor fi necesare activități administrative de delegare a angajaților Primăriei și includerea acestora în cadrul compartimentului nou creat sau organizarea și desfășurarea concursurilor de ocupare a posturilor vacante pentru personalul contractual conform „Regulamentului cadru privind stabilirea principiilor generale de ocupare a unui post vacant sau temporar vacant corespunzător funcțiilor contractuale și a criteriilor de promovare în grade sau trepte profesionale imediat superioare a personalului contractual din sectorul bugetar plătit din fonduri publice” aprobat prin H.G. nr. 286 din 23 martie 2011.

În ceea ce privește gestiunea directă către un operator municipal, Primăria Municipiului Târgoviște poate delega serviciul de transport public către o companie municipală, cu asociat unic Municipiul Târgoviște. Mai mult, pentru aducerea la împlinirea a prevederilor Art. 14, Al. 1<sup>12</sup> din Legea nr. 31/1990 republicată, Municipiul Târgoviște poate demara procesul de delegare directă către un operator municipal numai după cooptarea unui nou asociat în cadrul societății Municipal Security SRL și înființarea unei societăți noi al cărei obiect de activitate să fie exclusiv prestarea de activități de utilități publice.

Dintre scenariile alternative de delegare, cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cel delegat către o companie municipală (cu acționar unic Municipiul Târgoviște). De asemenea, având în vedere că operatorul municipal nu există la momentul întocmirii prezentei documentații, acesta nu dispune de mijloacele necesare prestării serviciului de transport, astfel, municipalitatea va înzestra operatorul municipal cu autobuze noi, după implementarea proiectului ce va fi deplasat la finanțare pe POR 4.1. 2014-2020. Contractul cu operatorul municipal va fi încheiat în baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Plecând de la aceste ipoteze, Autoritatea competentă, în acest caz, Primăria Municipiului Târgoviște se va bucura pe deplin de organizarea, coordonarea, dezvoltarea și eficientizarea serviciului public de transport călători din oraș printr-o metodă de atribuire eficientă din punct de vedere administrativ, economic dar mai ales social.

---

<sup>12</sup> O persoană fizică sau o persoană juridică nu poate fi asociat unic decât într-o singură societate cu răspundere limitată.

### 3.3. Ajutor de stat - Îndeplinirea condițiilor Altmark

Adesea, serviciile de interes general, indiferent dacă sunt prestate de operatori publici sau privați, nu pot fi furnizate în condiții acceptabile din punct de vedere economic, fără sprijin financiar din partea statului, sub forma unei compensații pentru serviciu public. Această compensație este reglementată de normele privind ajutoarele de stat prevăzute de TFUE, în măsura în care aceste servicii de interes economic general constituie activități economice. În 2003, Curtea de Justiție a clarificat că o astfel de compensație pentru prestarea de servicii de interes economic general (SIEG) constituie ajutor de stat, cu excepția cazului în care aceasta se limitează strict la suma care ar fi necesară pentru a compensa un operator eficient.

În general, ajutorul de stat este interzis în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, care prevede următoarele: „Cu excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”. Această interdicție de a acorda ajutor de stat se aplică serviciilor de interes general, în măsura în care acestea implică desfășurarea de activități economice de către o întreprindere .

Cu toate acestea, până la pronunțarea hotărârii Curții de Justiție în cauza Altmark, în 2003, nu era pe deplin clar dacă o compensație acordată de o autoritate publică pentru prestarea unui SIEG intra sub incidența articolului 107 alineatul (1) și, astfel, constituia ajutor de stat. În cauza Altmark, Curtea a apreciat că, în domeniul SIEG, **o compensație nu este ajutor de stat dacă aceasta acoperă doar costurile nete aferente îndeplinirii unor astfel de obligații de serviciu public.** Cu toate acestea, Curtea a impus, de asemenea, condiții stricte menite să limiteze compensația acordată pentru costurile pe care un furnizor eficient le-ar suporta în scopul îndeplinirii acestor obligații. Cele **„patru criterii Altmark”** trebuie să fie îndeplinite în totalitate pentru a demonstra că o compensație pentru SIEG nu constituie ajutor de stat.

#### ***1. În primul rând, întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv de îndeplinit obligații de serviciu public și obligațiile trebuie să fie definite în mod clar;***

Fundamentare:

Modul de administrare selectat pentru realizarea serviciilor de transport public este cel al unei delegări directe a serviciilor, către un operator municipal. Ținând cont de obligațiile de ordin economic, financiar, social și de mediu care îi revin, operatorul are următoarele obligații contractuale:

#### **Obligații de ordin economic:**

- Operatorul municipal asigură înlocuirea autobuzelor actuale cu unele în număr și tip corespunzătoare realizării programului de circulație și care satisfac condițiile impuse privind asigurarea circulației, confortul pasagerilor și protecția mediului;
- Operatorul municipal asigură eficientizarea transportului public;
- Autoritatea Publică Locală asigură achiziția de autobuze care să asigure rezerva necesară pentru desfășurarea activității în condiții optime în cazul defectiunii unui autobuz;
- Operatorul municipal asigură respectarea reglementărilor legale privind omologarea, înmatricularea și efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloace de transport propuse pentru efectuarea serviciului;

- Operatorul municipal asigură operațiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități;
- Operatorul municipal asigură starea tehnică corespunzătoare a mijloacelor de transport;
- Operatorul municipal asigură spații în suprafață suficientă pentru parcare mijloacelor de transport;
- Operatorul municipal asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport;
- Operatorul municipal asigură personalul calificat și vehiculele de intervenție operativă;
- Operatorul municipal asigură respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța circulației;
- Operatorul municipal asigură menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
- Operatorul municipal asigură respectarea indicatorilor de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotărârea de dare în administrare a serviciului și precizați în regulamentul serviciilor de transport public local;
- Operatorul municipal asigură furnizarea către autoritatea administrației publice locale a informațiilor solicitate și accesul la toate informațiile necesare în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport public local;
- Operatorul municipal asigură realizarea unui sistem de evidență a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul municipal asigură realizarea unei statistici a accidentelor și analiza acestora;
- Operatorul municipal asigură aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor operaționale;
- Operatorul municipal asigură analiza oportunității privind dotarea cu active pentru dezvoltarea serviciului de transport public.

**Obligații de ordin financiar** în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal al sistemului de transport public în Municipiul Târgoviște:

- Sarcinile îndeplinite de operatorul economic municipal sunt finanțate din capitalurile sale proprii;
- Autoritatea contractantă va furniza activele companiei orășenești astfel încât compania să poată îndeplini sarcini municipale;
- Activitatea economică a operatorului municipal este verificată de către Autoritatea publică locală;
- Operatorul economic va asigura contabilizarea separată a activităților care nu sunt aferente serviciului de transport public.

**Obligații de ordin social** în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal a sistemului de transport public în Municipiul Târgoviște:

- Crearea de locuri de muncă;
- Corelarea numărului de călători previzionați cu cel al locurilor din autobuze (în raport cu numărul de călătorii previzionate) în vederea asigurării unui standard de calitate înalt al călătoriilor.

**Obligații de mediu** în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal a sistemului de transport public în Municipiul Târgoviște:

- Reducerea emisiilor de carbon generate de flota de autobuze deținută în proprietate prin achiziția de autobuze noi, cu un consum redus;
- Eficientizarea modalității de operare a transportului public prin reorganizarea traseelor, odată cu reintroducerea transportului public efectuat cu autobuze noi, astfel încât să conducă la reducerea emisiilor generate de autobuzele învechite;
- Corelarea numărului previzionat de călători cu cel al locurilor din autobuze, în vederea asigurării unui transport optim de călători, care să nu genereze emisii superioare celor medii din cauza supraîncărcării.

## **2. În al doilea rând, parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, într-o manieră obiectivă și transparentă**

Compensația ce va fi primită de către operatorul economic din Municipiul Târgoviște se calculează ca diferență între **costul de operare, veniturile de operare și profitul rezonabil**, conform Ordonanței nr. 97/30.08.1999 privind garantarea furnizării de servicii publice. Potrivit regulamentului CE nr. 1370/2007 în calculul compensației convenită operatorului, în cadrul unui contract de servicii publice este inclus și un **profit rezonabil** care se aplică la **diferența dintre costurile suportate** în legătură cu obligația de serviciu public respectiv și **încasările din tarife sau orice venituri generate** de îndeplinirea obligațiilor de serviciu în cauză.

Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensației nu poate depăși efectul financiar net, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.

### **Mod de calcul al compensației:**

- ✓ **Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public – Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil**

## **3. În al treilea rând, valoarea compensației nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate în scopul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor în cauză;**

Contractele de transport public aliniate conform Regulamentului CE 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, *se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general*. Astfel, la calculul compensației, trebuie ținut cont de mărimea profitului rezonabil care, conform reglementărilor în vigoare, *„profitul rezonabil nu poate depăși rata de swap aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de bază”* (<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>) și în același timp de articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care prevede că într-un contract de servicii publice, costurile care trebuie luate în considerare în cadrul acestuia pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului”. De exemplu, în ceea ce privește prestatorii de servicii publice al căror contract de atribuire va fi pe un termen de 5 ani, la stabilirea profitului maxim rezonabil trebuie să se țină cont de faptul că acesta afectează rata rentabilității (ROE) prin aplicarea formulei:  $ROE = \text{Profit rezonabil} / \text{capitaluri proprii}$ . Astfel, la stabilirea nivelului profitului rezonabil maxim pe care aceștia îl pot obține, trebuie să se aibă în vedere ca ROE să se încadreze sub rata aplicabilă în intervalul perioadei de delegare (exemplu: pentru



contractele de delegare pe termen de 5 ani, rata swap impusă în perioada 01 ianuarie 2018 – 30 iunie 2018 este de 3.28 la care se adaugă 100 de puncte, astfel, ROE % va fi sub pragul de 4.28).

Noțiunea de „profit rezonabil” trebuie interpretată ca fiind o rată de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un stat membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice. O modalitate standard de a măsura rentabilitatea capitalului unui contract de servicii publice este luarea în considerare a ratei interne de rentabilitate (internal rate of return, IRR) pe care instituția o obține din capitalul investit pe durata proiectului, și anume IRR raportată la fluxurile de numerar ale contractului. Cu toate acestea, se pot utiliza și măsuri contabile, cum ar fi rentabilitatea capitalului propriu (return on equity, ROE), rentabilitatea capitalului angajat (return on capital employed, ROCE) sau alți indicatori economici ai rentabilității capitalului, general acceptați. Trebuie observat că acești indicatori pot fi influențați de metodele contabile utilizate de instituție și reflectă doar situația financiară dintr-un anumit an. În acest caz, ar trebui să se garanteze faptul că practicile contabile reflectă realitatea economică pe termen lung a contractului de servicii publice. În acest context, *nivelul profitului rezonabil ar trebui evaluat ori de câte ori este posibil pe întreaga durată a contractului de servicii publice*. Ar trebui, de asemenea, luate în considerare diferențele dintre modelele economice ale transportului cu tramvaiul, cu metroul, troleibuzul sau cu autobuzul. De exemplu, în timp ce transportul feroviar este în general un mare consumator de capital, transportul cu autobuzul depinde mai degrabă de costurile de personal. De asemenea, modalitatea de achiziție poate influența semnificativ tipul ratei de rentabilitate adoptată la stabilirea profitului rezonabil (spre exemplu dacă se adoptă leasingul ca și procedură de achiziție a unor mijloace fixe de valoare ridicată, folosirea rata de rentabilitate a capitalului poate crea o imagine distorsionată asupra profitului operatorului). În funcție de circumstanțele specifice fiecărui contract de servicii publice, autoritatea competentă trebuie să efectueze o evaluare de la caz la caz, pentru a determina rata de rentabilitate potrivit a fi calculată și nivelul adecvat al profitului rezonabil. Printre altele, ea trebuie să ia în considerare caracteristicile specifice ale operatorului în cauză, remunerația normală de pe piață pentru prestarea unor servicii similare și nivelul de risc inerent fiecărui contract de servicii publice în parte.

Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat și stabilit anual de către Autoritatea Contractantă, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an, pe baza bilanței la 31 decembrie a anului precedent și va fi aplicat la total cheltuieli eligibile CE.

***4. În al patrulea rând, dacă întreprinderea care urmează să îndeplinească obligații de serviciu public, într-un caz specific, nu este aleasă în temeiul unei proceduri de achiziții publice care ar permite selectarea ofertantului capabil să presteze serviciile respective cu cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată în mod corespunzător cu resursele necesare le-ar fi suportat în scopul îndeplinirii acestor obligații***

În conformitate cu art. 5, alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, pe lângă respectarea tuturor cerințelor Regulamentului (inclusiv a primelor 3 condiții „Altmark”), în cazul **atribuirii directe a contractului de servicii publice**, compensația acordată operatorului ar putea fi considerată ca nefiind ajutor de stat, dacă este respectată inclusiv cea de-a patra condiție „Altmark”: *„În cele din urmă, în cazul în care selectarea întreprinderii care are de îndeplinit obligații de serviciu public într-un caz concret nu s-a realizat pe baza unei proceduri de achiziții publice care ar permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic preț pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie*

*stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care le-ar fi suportat o întreprindere obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele adecvate”.*

Argumentarea alegerii de delegare a contractului de servicii către un operator municipal al cărui asociat unic va fi Municipiul Târgoviște este susținută și de analiza celei de a-4-a condiții Altmark de mai jos, în cadrul căreia a fost ales un operator extern din alt oraș, ale cărui înregistrări privind cheltuielile vor fi comparate cu cele ale operatorului municipal. Această comparație este relevantă în vederea realizării unei analize care să demonstreze că nivelul costurilor prestării serviciului de către operatorul căruia urmează a i se încredința direct serviciul, nu este mai mare decât acela pe care l-ar fi înregistrat un alt operator dotat corespunzător cu resursele necesare îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, selectat în urma unei proceduri competitive, care ar fi prestat serviciul în aceleași condiții de calitate și confort.

În cazul de față, având în vedere alegerea modalității de atribuire directă a contractului de servicii publice - către un operator municipal, este necesară o comparație reală între situația cheltuielilor estimată a acestuia din urmă și cea înregistrată de către un operator privat pentru prestarea aceluiași tip de serviciu, care a fost selectat în urma unei proceduri competitive. Astfel, se vor calcula în ordine următoarele:

(1). Costul / kilometru pentru fiecare cheltuială realizată de către operatorul privat (tabel 1) și

(2). Costul / kilometru estimat a fi necesar pentru prestarea serviciului de către operatorul municipal din Municipiul Târgoviște (tabel 2)

(3). *Costurile implicate pe care operatorul municipal din Târgoviște le-ar suporta în situația în care acesta ar realiza cheltuielile raportând numărul de kilometri estimați a fi operați la costul pe kilometru înregistrat de operatorul privat (tabel 3).*

Mai mult, precizăm că la calculul estimat al cheltuielilor operatorului municipal vor fi luate în calcul și unele cheltuieli relevante pe care AITT le-a realizat, plecând de la premisa că acesta din urmă are istoric privind prestarea serviciului în Municipiul Târgoviște, iar cheltuielile sale reflectă situația efectivă a prestării serviciului de transport public din acest oraș. Menționăm că la calculul cheltuielilor estimate ale operatorului municipal au fost luate în considerare elemente de cheltuială pe care operatorul le-ar înregistra cu operarea serviciului cu autobuze diesel. Această modalitate este aleasă întrucât este importat ca cei doi operatori (operatorul privat și operatorul municipal din Târgoviște) să fie analizați din perspectiva utilizării a aceeași tehnologii. În acest sens, precizăm că utilizarea unei tehnologii noi, ecologice reprezintă o soluție tehnologică mai puțin costisitoare decât cea diesel.

Operatorul privat ales pentru realizarea analizei comparative nu este operatorul extern actual (A.I.T.T. SRL) întrucât acesta nu a prestat serviciul de transport în baza unui contract de servicii publice, ci în baza unui contract „parteneriat public-privat” încheiat în conformitate cu prevederile Ordonanței nr. 16/2002 privind contractele de parteneriat public-privat, între Municipiul Târgoviște, în calitate de Autoritate, și investitorii SC BENETON SERV SRL Bezdead și SC TEOMAR ELECTRONIC SRL Târgoviște (asociație de investitori fără personalitate juridică care ulterior devin societatea comercială „Asociația Investitorilor Transport Targoviste” SRL), având ca obiect *reabilitarea, dezvoltarea și modernizarea serviciului public de transport local*. Ulterior, prin HCL nr. 438, se aprobă încheierea Actului adițional nr. 3, care practic modifică cu totul forma contractuală și relațiile stabilite inițial între cele două părți, transformând un contract de parteneriat public privat într-unul de servicii de delegare de gestiune a transportului public local.

Astfel, în rândurile de mai jos vom analiza comparativ situația estimată pe care o va avea operatorul municipal în situația operării cu autobuze diesel cu cea a unui operator privat (SC SPEDITION RO-A TIR SRL Reșița) care realizează aceleași activități – transport public local cu autobuze diesel.

	Operator privat – SC SPEDITION RO-A TIR SRL Reșița	Operator municipal – Târgoviște
Nr. mediu angajați	96	145
Nr. de km operați anual	1,001,355	2,536,184.10
Nr. de autobuze	27	40

<b>Tabel 1</b>		
număr km estimați / an	1,001,355	<b>Operator privat – caz real</b>
DENUMIRE CHELTUIELI	VALOARE	COST / KM
cheltuieli cu materialele auxiliare - 602	128,812.64	0.12864
combustibil - 6022	1,745,987.57	1.74362
piese de schimb - 6024	159,057.15	0.15884
cheltuieli cu alte materiale consumabile (anvelope, acumulatori, piese de schimb etc.) - 6028	125,126.82	0.12496
obiecte de inventar - 603	21,135.27	0.02111
cheltuieli cu energia și apa - 605	23,874.43	0.02384
întreținerea și reparațiile - 611	21135.27	0.15884
redevențe, locații - 612	505,798.00	0.50511
prime de asigurare - 613	-	0.00000
colaboratorii - 621	18,060.08	0.01804
protocol, reclamă și publicitate - 623	11,687.73	0.01167
cheltuieli cu deplasări, detașări și transferări - 625	2,053.00	0.00205
cheltuieli poștale și taxe de telecomunicații - 626	-	0.00000
alte cheltuieli cu serviciile executate de terți - 628	51,139.62	0.05107
alte impozite, taxe și vărsăminte asimilate - 635	21,443.01	0.02141
salariile personalului - 641	2,180,274.00	2.17732
tichete de masă - 6422	140,393.73	0.14020
asigurări sociale - 6451	504,421.00	0.50374
alte cheltuieli de exploatare - 6588	101,821.56	0.10168
<b>TOTAL</b>	<b>5,762,220.88</b>	<b>5.75442</b>

Situația actuală:

<b>Tabel 2</b>		
număr de km estimați / an	2,536,184.10	<b>Operator MUNICIPAL – societate înființată de Municipiul Târgoviște</b>
DENUMIRE CHELTUIELI	VALOARE	COST / KM
cheltuieli materiale auxiliare*	121,206.90	0.04779
combustibil - 6022	3,956,447.04	1.56000
piese de schimb - 6024	0.00	0.00000
-	-	-
obiecte de inventar - 603*	15,654.96	0.00617
cheltuieli cu energia și apa - 605*	76,255.44	0.03007
întreținerea și reparațiile - 611	0.00	0.00000
redevențe - 612	6,301.40	0.00248
prime de asigurare - 613	609,120.00	0.24017
colaboratorii - 621*	1,329.67	0.00052
protocol, reclamă și publicitate - 623	8,000.00	0.00315
cheltuieli cu deplasări, detașări și transferări - 625*	7,759.99	0.00306
cheltuieli poștale și taxe de telecomunicații - 626*	25,060.74	0.00988
alte cheltuieli cu serviciile executate de terți - 628*	171,381.76	0.06757
alte impozite, taxe și vărsăminte asimilate - 635	49,632.00	0.01957
salariile personalului - 641	4,470,700.00	1.76277
tichete de masă - 6422	0.00	0.00000
asigurări sociale - 6451	931,580.00	0.36732
contribuția unității - 6453	2,234,011.00	0.88086
alte cheltuieli de exploatare - 6588	1,000.00	0.00039
<b>TOTAL</b>	<b>12,684,440.90</b>	<b>5.00178</b>

Astfel, în tabelele de mai sus sunt prezentate costurile/kilometru pentru fiecare cheltuială realizată de către cei doi operatori, urmând a se calcula costurile implicate ale operatorului municipal în situația în care

acesta ar realiza cheltuielile raportând numărul de kilometri operați la costul pe kilometru înregistrat de operatorul extern, astfel:

Tabel 3		
număr km estimați / an	2,536,184.10	Operator privat în Municipiul Târgoviște
DENUMIRE CHELTUIELI	VALOARE	COST / KM
cheltuieli cu materialele auxiliare - 602	326,250.49	0.12864
combustibil - 6022	4,422,153.72	1.74362
piese de schimb - 6024	402,852.33	0.15884
cheltuieli cu alte materiale consumabile (anvelope, acumulatori, piese de schimb etc.) - 6028	316,915.22	0.12496
obiecte de inventar - 603	53,530.40	0.02111
cheltuieli cu energia și apa - 605	60,468.01	0.02384
întreținerea și reparațiile - 611	402,852.33	0.15884
redevențe, locații - 612	1,281,060.96	0.50511
prime de asigurare - 613	-	0.00000
colaboratorii - 621	45,741.71	0.01804
protocol, reclamă și publicitate - 623	29,602.12	0.01167
cheltuieli cu deplasări, detașări și transferări - 625	5,199.74	0.00205
cheltuieli poștale și taxe de telecomunicații - 626	-	0.00000
alte cheltuieli cu serviciile executate de terți - 628	129,523.98	0.05107
alte impozite, taxe și vărsăminte asimilate - 635	54,309.83	0.02141
salariile personalului - 641	5,522,093.60	2.17732
tichete de masă - 6422	355,582.52	0.14020
asigurări sociale - 6451	1,277,573.36	0.50374
contribuția unității - 6453	2,234,011.00	0.88086
alte cheltuieli de exploatare - 6588	257,888.77	0.10168
<b>TOTAL</b>	<b>17,177,610.09</b>	<b>5.75442</b>

Astfel, din analiza tabelului 2 și 3, rezultă următoarele:

	Operator municipal (Tabel 2)	Dacă operatorul municipal al avea același cost pe km precum Operatorul privat analizat (Tabel 3)
Total Cheltuieli	12,684,440.90	17,177,610.09
Total cost/km	5.00178	5.75442

În conformitate cu analiza de mai sus, totalul cheltuielilor realizate de către operatorul privat în Municipiul Târgoviște (variante ipotetică prezentată în tabelul 3) este mai mare decât valoarea previzionată privind cheltuielile realizate de către operatorul municipal (tabel 2).

În concluzie, în conformitate cu toate cele prezentate mai sus, Municipiul Târgoviște este îndreptățit să adopte soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un operator municipal. Mai mult, Municipiul Târgoviște impune ca obligație a operatorului de a nu participa pe întreaga durată a contractului de delegare a gestiunii la licitațiile organizate de alte unități administrativ-teritoriale pentru delegarea serviciului de transport public local.

Fundamentarea atribuirii directe și obligațiile contractuale sunt prezentate în sub-capitolele următoare.

### 3.4. Analiza de piață comparativă

Acest sub-capitol are rolul de a elabora o analiză a pieței din care să rezulte dacă există și alți operatori economici capabili să poată presta serviciul de transport public la nivelele solicitate în ceea ce privește eficiența și/sau nivelul costurilor suportate, respectiv al tarifelor percepute.

Astfel, pentru a analiza atât gradul de performanță generală a operatorului ce va opera în Municipiul Târgoviște, cât și realizarea unei analize suplimentare privind îndeplinirea celei de a-4-a condiții Altmark, se va prezenta o comparație privind costurile cu serviciul de transport previzionate ale operatorului municipal (prezentate la Sub-Capitolul anterior în tabelul 2) ce va fi atribuit prin delegare directă cu ale următorilor operatori privați existenți care prestează serviciul de transport public în alte două orașe din România (Municipiul Turda și Municipiul Reșița).

Menționăm că la calculul cheltuielilor ce vor fi prezentate atât ca estimare pentru operatorul municipal cât și pentru cei doi operatori privați existenți au fost luate în considerare **elemente de cheltuială privind operarea serviciului cu autobuze propulsate cu combustibil diesel**. Această modalitate este aleasă spre analiză întrucât cei doi operatori privați (din Municipiul Turda, respectiv din Municipiul Reșița) prestează serviciul de transport public cu autobuze diesel, iar din prisma eficienței prezentei analize este important ca toți operatorii, inclusiv operatorul municipal, să fie analizați din perspectiva utilizării a aceeași tehnologii. În acest sens, precizăm că utilizarea unei tehnologii noi, ecologice reprezintă o soluție tehnologică mai puțin costisitoare la nivel operațional decât cea diesel.

Operatori privați analizați:

1. Operatorul din Municipiul Turda: S.C. SOCIETATEA DE TRANSPORT PUBLIC S.A Alba Iulia - Turda (denumit în continuare STP SRL - Turda) este un operator cu capital integral privat, căruia în anul 2016 i s-a atribuit contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Turda pe un termen de 6 ani. Atribuirea a fost realizată prin licitație publică deschisă.
2. Operatorul din Municipiul Reșița: S.C. SPEDITION RO-A TIR SRL Mediaș – Reșița (denumit în continuare SP RO-A TIR SRL - Reșița) este un operator cu capital integral privat, căruia în anul 2011 i s-a atribuit contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Reșița pe un termen de 6 ani. Atribuirea a fost realizată prin licitație publică deschisă.

Pentru elaborarea analizei comparative se vor prezenta în rândurile de mai jos:



- dotările tehnice privind mijloacele de transport cu care operatorii analizați pun la dispoziția utilizatorilor serviciul de transport public.

- costul / km pentru cele mai importante categorii de cheltuieli inclusiv ponderea acestui cost din totalul cheltuielilor analizate și

- ✚ Analiza costului pe kilometru pe cele mai importante categorii de cheltuieli și ponderea acestuia din totalul cheltuielilor analizate

**Tabel 3-1 Structura comparativă privind costurile, numărul de kilometri operați într-un an și prețurile practicate în transportul public local cu autobuze diesel**

Sursa: Prelucrare Consultant

N r. c r t.		Operator municipal Târgoviște		STP SRL Alba Iulia - Turda		SC Spedition RO-A-Tir SRL - Reșița	
		Nr. km realizați		3,765,740		1,001,355	
		Tarif / călătorie		2 lei / călătorie		2 lei / călătorie	
		Cheltuieli	Lei/km	%din cost/km	Lei/k m	%din cost/km	Lei/km
1	cheltuieli materiale consumabile (combustibil, mat. Aux)	1.61	32.15%	3.02	43.67%	1.87	33.12%
2	obiecte de inventar	0.0062	0.12%	0.04	0.64%	0.02	0.37%
3	cheltuieli cu energia și apa	0.03	0.60%	0.22	3.22%	0.02	0.42%
4	tichete de masă	-	-	-	-	0.14	2.48%
5	întreținerea și reparațiile (anvelope, acumulatori, ulei, reparații, piese de schimb etc)	-	-	0.92	13.32%	0.30	5.39%
6	redevențe, locații, chirii	0.002	0.05%	0.18	2.62%	0.51	8.94%
7	prime de asigurare	0.24	4.80%	-	-	-	-
8	protocol, reclamă și publicitate	0.003	0.06%	-	-	0.01	0.21%
9	deplasări, detașări	0.0031	0.06%	-	-	0.002	0.04%
10	cheltuieli poștale și taxe de telecomunicații	0.01	0.20%	-	-	-	-
11	alte cheltuieli cu serviciile executate de terți	0.068	1.35%	-	-	0.07	1.22%
12	alte impozite, taxe și vărsăminte asimilate	0.020	0.39%	-	-	0.02	0.38%
13	salariile personalului	1.76	35.25%	1.77	25.62%	2.18	38.52%
14	contribuția unității	0.88	17.61%	-	-	-	-
15	asigurări sociale	0.37	7.34%	0.75	10.91%	0.50	8.91%
16	alte cheltuieli de exploatare	0.00	0.01%	-	-	0.10	1.77%
	<b>Total Cheltuieli</b>	<b>5.00</b>	<b>100.00%</b>	<b>6.92</b>	<b>100.00%</b>	<b>5.7</b>	<b>100.00%</b>

Menționăm că în cazul operatorului STP SRL - Turda nu au fost analizate toate categoriile de cheltuieli întrucât Consultantul nu a avut la dispoziție aceste date care să permită o analiză comparativă strict din punct de vedere al cheltuielilor analizate în sub-capitolul anterior.

- ✚ Dotarea tehnică privind mijloacele de transport ale operatorilor analizați

### 1. Operatorul municipal din orașul Târgoviște

Așa cum a fost precizat în Sub-Capitolul prezent și anterior, în vederea elaborării unei analize eficiente este important ca toți operatorii ce fac subiectul analizei să fie prezentați din perspectiva utilizării a aceiași tehnologii. Astfel, în ceea ce privește dotarea tehnică necesară privind numărul de autobuze diesel cu care operatorul municipal din orașul Târgoviște va putea să deservească capacitatea maximă estimată de călători este de 40 de autobuze de capacitate normală (10-12 metri), având o capacitate de minim 70 de pasageri. Menționăm că necesarul de autobuze pentru deservirea maximă a capacității de călători a fost preluată din Studiul de Oportunitate privind dezvoltarea serviciului de transport public din Municipiul Târgoviște.

Mai mult decât atât, plecând de la premisa că operatorul municipal nu este înființat în prezent și că nu deține o flotă de autovehicule cu care să presteze serviciul de transport public, autobuzele diesel în baza cărora au fost calculate costurile cu combustibilul sunt noi, asigurându-se astfel un grad de atractivitate crescut al transportului public de călători.

### 2. S.C. SOCIETATEA DE TRANSPORT PUBLIC S.A (Alba Iulia) - Turda

Actualul parc auto cu care societatea efectuează transportul public în Municipiul Turda este compus din 24 de autobuze, iar numărul de autobuze utilizat într-o singură zi este de 17.

Nr. autobuz	Motor diesel	Capacitate		Data fabricației	Consum	[consum maxim dat de constructor /100 km]
	[euro 3, 4 sau 5 sau noneuro]	Nr locuri pe scaune [câte locuri pe scaune]	Nr locuri în picioare [câte locuri în picioare]		[consum real /100 km] Consum mediu sept-dec 2016	
1	euro 3	29	42	2007	27	35
2	euro 3	29	42	2008	25	35
3	euro 3	29	42	2008	25	35
4	euro 3	29	42	2007	30	35
5	euro 3	29	42	2007	31	35
6	euro 3	29	42	2007	27	35
7	euro 3	29	42	2007	27	35
8	euro 3	29	42	2007	25	35
9	euro 3	29	42	2007	28	35
10	euro 3	29	42	2007	27	35
11	euro 4	38	65	2008	38	39
12	euro 3	29	42	2008	24	35
13	euro 4	25	54	2009	32	45
14	euro 4	26	54	2009	40	45
15	euro 4	26	54	2009	41	45
16	euro 4	26	54	2009	38	45
17	euro 5	63	4	2011	34	48
18	noneuro	29		1992	45	45
19	euro 2	27		1993	39	45
20	noneuro	32		1989	45	45
21	noneuro	29		1991	44	45
22	noneuro	29		1992	35	45
23	noneuro	29		1991	38	45
24	euro 2	25		1992	46	45

### 3. S.C. SPEDITION RO-A TIR SRL (Mediaș) – Reșița

Marca	Număr locuri pe scaune	Număr de locuri în picioare	Consum mediu calculat	NR.	Încadrare clasă	Data fabricației
			litrii/100km	bucăți		
IVECO	19	0	11	2	euro 3	2003
DEN OUDSTEN	43	89	43	12	euro 2	1998
	30	57	32	6	euro 2	1996
MERCEDES	17	12	16	2	euro 3	2003
MAN	21	26	26	1	euro 2	2000
VOLVO	45	87	43	3	euro 3	2002
	38	54	34	1	euro 3	2004

Având în vedere că situația concretă a fiecărui operator aduce specificațiile proprii în ceea ce privește costurile și analizând datele comparative, se poate observa că:

- Operatorul municipal din Municipiul Târgoviște va putea presta serviciul de transport public cu 40 autobuze diesel, având o capacitate de minim 70 locuri fiecare și o dimensiune cuprinsă între 10-12 metri. Pentru deservirea capacității maxime estimate, cele 40 de autobuze diesel noi vor parcurge un traseu estimat de 2,536,184 kilometri anual la un cost total de 12,684,111.23 de lei pe an, costul total pe kilometru fiind de 5 lei.

- Operatorul privat din Municipiul Turda prestează serviciul de transport public cu autobuze diesel din care 11 autobuze diesel euro 3, 5 autobuze diesel euro 4, 1 autobuz euro 5, 2 autobuze euro 2 și 5 autobuze noneuro. Autobuzele aflate în parcul auto al operatorului parcurg în total un traseu de 3,765,740 kilometri anual cu cele 24 de autobuze propulsate cu combustibil diesel la un cost total de 26,060,464.30 lei pe an, costul total pe kilometru fiind de 6.92 lei.

- Operatorul privat din Municipiul Reșița prestează serviciul de transport public cu autobuze diesel din care 19 autobuze euro 2 și 8 autobuze euro 3. Autobuzele aflate în parcul auto al operatorului parcurg un traseu de 1,001,355 kilometri anual numai cu 17 autobuze din totalul celor 27 de autobuze propulsate cu combustibil diesel la un cost total de 5,630,702.36 lei pe an, costul total pe kilometru fiind de 5.7 lei.

Astfel, din punct de vedere al eficienței operative și economice, situația centralizată a celor trei operatori analizați este:

Tip operator		Operator municipal	Operator privat	Operator privat
Indicator	U.M.	Operator municipal – Târgoviște	STP SRL - Turda	SP RO-A TIR SRL - Reșița
Număr autobuze diesel	buc.	40	24	27
Număr de kilometri operați anual	km.	2,536,184	3,765,740	1,001,355
Cheltuieli totale / an	mil. lei	12,684,111.23	26,060,464.30	5,630,702.36
Cost / km	lei	5	6.92	5.7

Se poate concluziona că operatorul de transport public din Municipiul Târgoviște va fi organizat și va funcționa la nivelul unui operator economic bine gestionat care operează pe piață într-un mediu concurențial, fiind comparativ ca și nivel al costurilor dar și al tarifelor practicate cu un operator similar bine gestionat. Temeiul legal privind fundamentarea atribuirii directe este prezentat la Sub-Capitolul următor.

### 3.5. Fundamentarea atribuirii directe și obligații contractuale

Conform art.8, alin. 1, din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Local Târgoviște are competența exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea și funcționarea serviciilor de utilități publice. De asemenea, conform art. 8, alin. 3, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, Consiliul Local Târgoviște adoptă hotărâri cu privire la: elaborarea și aprobarea strategiilor proprii, extinderea și modernizarea sistemelor de utilități publice existente, elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de prestare a serviciilor de utilități publice, aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice. În conformitate cu art. 17 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, atribuțiile Consiliului Local Târgoviște constau în: elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor de transport public local, stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de persoane, stabilirea subvenției acordate de la bugetul local, întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, etc.

**Consiliul Local, care pentru operatorul de transport are rol de AGA (Adunarea Generală a Acționarilor) își exercită funcția de reglementare** prin hotărâri ale Consiliului Local, prin care se monitorizează și se controlează modul de ducere la împlinire a contractului de servicii publice aflate sub autoritatea Consiliului Local, precum și indicatorii financiari ai operatorului. De asemenea, Consiliul Local formulează observații, obiectii și propuneri; colectează, gestionează și transmite informații specifice / raportările prevăzute de legislația privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice către instituțiile prevăzute de lege; gestionează relația cu structurile de conducere a operatorilor de servicii care administrează documentații și informații necesare împlinirii misiunii de monitorizare, etc. Având în vedere aceste aspecte, **operatorul delegat are sarcina de a pune în practică reglementările aprobate de către Consiliul Local care se referă la activitatea acestuia.**

Astfel, conform prevederilor Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, a Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare (aprobată prin Legea nr. 225/2016), ale Ordinului nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local, ale Ordinului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public local, **Consiliul Local al Municipiului Târgoviște urmează să adopte forma de gestiune directă a serviciului de transport public de călători prin curse regulate în Municipiul Târgoviște prin atribuire directă, către un operator privat cu capital public, înființat de către Municipiul Târgoviște și cu asociat unic Municipiul Târgoviște.**

Operatorul Municipal va fi o unitate care desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciului de utilități publice de transport public local destinat satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale Târgoviște; un operator de transport local autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului

public, cu asociat unic Municipiul Târgoviște. De asemenea, această alegere a fost luată având în vedere că:

a) Municipality Târgoviște poate respecta toate prevederile legale în ceea ce privește înființarea unui operator municipal;

b) Autoritatea publică va fi unicul asociat al Operatorului de transport municipal;

c) Potrivit art. 5, al. 2, lit. a din Regulamentul CE nr. 1370/2007, autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului municipal (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:

- gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere
- dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății
- participarea la capitalul social este 100%
- influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de asociat unic al societății

d) Prevederile Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public:

- art. 27, al. 1, „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, **delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii**

- art. 30, al. 2, lit. a care prevede că operatorii de transport rutier sunt deținători ai licențelor de transport eliberate de A.R.R. în condițiile legii pot fi „**societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale** sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile”

e) Compensația de serviciu public nu reprezintă avantaj în sensul Art. 88 din Tratat (nu este considerat ajutor de stat incompatibil) și se va avea în vedere pe toată durata contractului îndeplinirea celor patru condiții cumulative (Hotărârea Altmark):

1. Întreprinderea beneficiară are o obligație de serviciu public de efectuat și domeniul de aplicare a acestei obligații va fi clar definit;

Operatorul municipal va asigura îndeplinirea obligațiilor de ordin economic, financiar, social și de mediu, așa cum sunt prezentate la Capitolul 3.3. sub-punctul 1 al condiției Altmark.

2. Parametrii pe baza cărora se calculează Compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent;

Nivelul compensației a fost stabilit în prealabil, prin intermediul parametrilor specifici, și vor face parte integrată din documentele oficiale de delegare a gestiunii.

Nu va exista risc de supracompensare deoarece parametrii utilizați pentru calcularea compensației sunt definiți cu exactitate. Eliminarea oricăror riscuri de supracompensare se mai poate asigura, de asemenea, prin solicitarea introducerii unor clauze de recuperare, în eventualitatea obținerii de profituri care depășesc un anumit nivel.

3. Compensația platită va depăși suma necesară pentru a acoperi toate sau o parte din costurile suportate pentru îndeplinirea obligației de serviciu public, ținând seama de veniturile realizate și de un profit rezonabil.

Compensația va fi calculată în conformitate cu normele stabilite în Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – Compensația nu poate depăși efectul financiar net.

Efectul financiar net = Costurile suportate cu obligația de serviciu public – eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare – sume încasate din tarife sau orice alte venituri generate + un profit rezonabil

Profitul rezonabil este corespunzător ratei de rentabilitate a capitalului pentru sectorul de activitate respective (Rezultat net/capitaluri proprii).

4. Întreprinderea care are de îndeplinit obligația de serviciu public (operator municipal) nu este selectată printr-o procedură de achiziție publică, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cele mai mici costuri pentru comunitate, nivelul compensației va fi determinat pe baza nivelului costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și corespunzător dotată cu mijloace de transport, le-ar fi suportat în acest caz.

Costurile la prețul pieței corespunde unei estimări adecvate pe care le-ar suporta o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată în mod corespunzător, care acționează în același sector, luându-se în considerare atât veniturile aferente, cât și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.

f) Va fi respectată cerința privind transparența, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, prin publicarea Anunțului de informare prealabilă în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Astfel, având în vedere toate cele analizate, considerăm oportună soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un operator municipal.

Alegerea modalității de delegare directă către un operator municipal, rezidă dintr-un nivel calitativ înalt stimulat de creșterea cadrului favorabil pentru dezvoltarea optimă și controlată a serviciului de transport public și din adaptarea continuă la nevoile utilizatorilor, asigurate printr-o atentă operare a serviciului propus a fi dezvoltat prin surse financiare nerabursabile și contribuție de la bugetul local.

## 4. RECOMANDĂRI PRIVIND PAȘII DE URMAT PENTRU IMPLEMENTAREA SOLUȚIEI RECOMANDATE

### 4.1. Elemente de ordin juridic, procedural

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr. 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 a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.”



Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

Dezvoltarea serviciului de transport public trebuie să țină cont de prevederile Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 – Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, prin urmare:

(1) Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate transportul public care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- a) se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
- b) se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, în cazul transportului local, sau numai între localitățile unui județ, în cazul transportului județean. În cazul în care traseul transportului pe șină depășește limita localității, acesta va fi considerat transport public local;
- c) se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean sau Consiliul General al Municipiului București;
- d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile legii, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;
- e) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- f) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;
- g) transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini, elaborate și eliberate în condițiile stabilite prin normele de aplicare elaborate de Ministerul Administrației și Internelor<sup>13\*)</sup> și aprobate prin ordin al ministrului, denumite în continuare Norme.

(2) Conducătorul mijlocului de transport în comun este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente, după caz:

- a) licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
- b) programul de circulație;
- c) copia conformă a licenței de transport, în cazul autobuzelor;
- d) alte documente stabilite de legile în vigoare.

---

<sup>13</sup> \*) Conform art. 15 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 24/2007 privind stabilirea unor măsuri de reorganizare în cadrul administrației publice centrale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 247 din 12 aprilie 2007, denumirea "Ministerul Administrației și Internelor" se înlocuiește cu denumirea "Ministerul Internelor și Reformei Administrative".

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr. 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 a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.”

Mai mult decât atât, 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:

- o se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- o se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;
- o se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local;
- o se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- o persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- o pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- o 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.

Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

Având în vedere repartiția populației Municipiului Târgoviște și necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, centrele importante din punct de vedere economic și/sau social dar și efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim, rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiții optime,

printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetățenilor și care să fie eficient din punct de vedere tehnic și financiar.

## ***Investiții propuse pentru dezvoltarea sistemului de transport public***

Scenariului investițional de dezvoltare a serviciului de transport public prin înzestrarea operatorului de transport public din Municipiul Târgoviște cu autobuze a fost analizat în cadrul *Studiului de oportunitate privind dezvoltarea serviciului de transport public local din Municipiul Târgoviște în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007*, opțiunea optimă în ceea ce privește achiziția de mijloace de transport fiind achiziția de autobuze hibrid tip plug-in având o capacitate normală de minim 70 de locuri.

Investiția propusă privind dezvoltarea sistemului de transport public este:

- Achiziția a 40 autobuze hibrid tip plug-in având capacitate normală având o valoare de 450,000 euro fără TVA per bucată;
- Implementarea unui sistem de e-ticketing având o valoare de 4,400,531.30 lei fără TVA, echivalentul a 936,283.26 euro fără TVA;
- Înființarea și modernizarea a 105 stații de îmbarcare/debarcare călători având o valoare de 15,000 euro fără TVA per stație;
- Instalarea a 20 stații de încărcare necesare pentru încărcarea autobuzelor electrice având o valoare de 50,000 euro fără TVA per stație.
- Construirea unui depou având o valoare de 3,191,250.00 euro fără TVA;
- Construirea a 3 stații intermodale / stații de capăt:
  - Șoseaua Gaești având o valoare de 804,250 euro fără TVA;
  - Bulevardul Unirii având o valoare de 587,000 euro fără TVA;
  - Calea lalomiței având o valoare de 366,500 euro fără TVA.

Toate costurile au fost calculate în baza ofertelor primite de la furnizori la un curs mediu de 4.7 lei/euro.

Costurile nete de personal cu cei 145 de angajați sunt de 4,470,700.00 lei/an, la care se adaugă celelalte costuri conform prevederilor legislative ce se aplică începând cu anul 2018 (a se vedea Anexa 3 la prezentul Studiu de Oportunitate).

**Costul total estimat pe kilometru va fi de 4.12 lei.** Valoarea rezultată este calculată la un număr de **2,536,184 kilometri**, acesta fiind numărul de kilometri estimați a fi parcurși de către operator într-un an de zile. Precizăm că numărul de kilometri este calculat conform programului de circulație planificat pentru sistemul de transport public din Municipiul Târgoviște.

În ceea ce privește veniturile, acestea sunt estimate la o valoare de 4,829,476.00 lei / an obținute din vânzarea titlurilor de călătorie (bilete și abonamente) și din subvențiile provenite din facilitățile și gratuitățile acordate categoriilor sociale.

Numărul de călătorii anuale au fost estimate la 2,013,012 călătorii / an, luându-se în calcul călătoriile realizate atât de către persoanele cărora li se aplică tariful întreg al unei călătorii, cât și de către persoanele care beneficiază de reduceri sau de gratuități.

Mai multe informații privind datele financiare se regăsesc la Anexa 4. Proiecții financiare – Scenariul tehnico-economic – Autobuze hibrid.

## *Durata contractului*

În ceea ce privește durata contractelor de servicii publice, există 3 legislații care reglementează acest aspect:

În conformitate cu art. 4 alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește **10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul** și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine.

Pe de altă parte, prevederile legislației naționale, respectiv art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, impun o durată fixă a serviciilor de delegare a serviciului de transport public local, respectiv **6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze** și 10 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloace de transport pe cablu.

Legea nr. 92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial și al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate și ocrotite în legislația Uniunii Europene.

În acest sens, dispozițiile art. 28 alin.(1) din legea examinată circumstanțiază, în funcție de specificul fiecărei activități desfășurate, termenul maxim al contractului de atribuire a gestiunii, astfel: 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, 10 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloacele de transport pe cablu, 5 ani pentru transportul fluvial și 5 ani pentru transportul în regim de taxi și în regim de închiriere. Referitor la aceste durate, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituționalitate a prevederilor art.28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

Legea nr.92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial și al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate și ocrotite în legislația Uniunii Europene.

Referitor la aceste duratele de delegare prevăzute la art.28 alin.(1) din Legea nr.92/2007, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituționalitate a prevederilor art.28 din Legea nr. 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, **proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport**, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

Pe de altă parte, art. 32 alin. (3) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG 58/2016, statuează că:

*"(3) Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru **contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani**, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz."*


Astfel fiind, în interpretarea articolului de mai sus, aplicând principiul de drept *per a contrario*, în cazul în care se decide atribuirea prin gestiunea directă a serviciului de utilitate publică, durata acestui serviciu nu poate fi mai mare de 5 ani. În caz contrar, pentru atribuirea gestiunii acestui serviciu trebuie aplicată o procedură competitivă, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016.

Mai mult decât atât, legiuitorul chiar specifică faptul că în cazul gestiunii directe, o dată la 5 ani, autoritățile administrației publice locale vor trebui să elaboreze analize privind eficiența economică a serviciului și, în cazul în care rezultatele sunt negative, să schimbe modul de gestiune a serviciilor publice.

În concluzie, pentru conformarea cu toate legile de mai sus, recomandăm ca **durata contractului de delegare să fie de 5 ani**, stabilită în conformitate cu Legea nr. 51/2006, Legea nr. 92/2007 și cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului.

### **Modul de calcul al redevenței**

Pentru realizarea investiției, calculul redevenței a fost realizat conform normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificată și completată de Legea nr. 225/2016, „la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul”.

 Amortizarea mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului

În vederea dezvoltării pe termen lung al serviciului de transport public, Municipiul Târgoviște propune achiziția de mijloace fixe prin atragerea de fonduri nerambursabile prin Obiectivul Specific 4.1. al P.O.R. 2014-2020.

Valoarea bunurilor date în concesiune este conformă cu scenariul tehnico-economic optim (Scenariul 1) prevăzut la Sub-Capitolul 4.1. al *Studiului de Oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public din Municipiul Târgoviște în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007*, prezentată și la Sub-Capitolul 4.1., Sub-Punctul „Investiții propuse pentru dezvoltarea sistemului de transport public” al prezentului studiu.

La calculul amortizării mijloacelor fixe s-a utilizat metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de amortizare liniară la valoarea fiscală a mijlocului fix amortizabil.

mijloc fix	clasa	valoare euro fără TVA	perioada de amortizare (ani)	amortizare anuală	amortizare lunară
autobuze hibrid - 40 buc.	2.3.2.1.3.1.	18,000,000.00	8	2,250,000.00	187,500.00
stații de încărcare autobuze hibrid – 20 buc.	1.3.4.	1,000,000.00	30	33,333.33	2,777.78
stații de îmbarcare/debarcare călători - 105 buc	1.1.3	1,575,000.00	60	26,250.00	2,187.50
sistem integrat e-ticketing	3.4	936,283.26	15	62,418.88	5,201.57
depou	1.3.1.	3,191,250.00	48	66,484.38	5,540.36
statia de capăt Șoseaua Găești	1.3.1.	804,250.00	48	16,755.21	1,396.27
statia de capăt Bd. Unirii	1.3.1.	587,000.00	48	12,229.17	1,019.10
statia de capăt Calea Ialomiței	1.3.1.	366,500.00	48	7,635.42	636.28
total euro				2,475,106.38	203,207.22
total euro				64,920.82	4,064.14
total lei*				305,127.87	19,101.48

#### Gradul de suportabilitate a populației privind costurile cu redevența

Obiectul analizei gradului de suportabilitate a populației este de a stabili contextul condițiilor socio-economice și demografice față de care vor fi introduse măsuri de investiții în domeniul transportului public. Aceste condiții vor determina efectiv dacă valoarea redevenței propuse spre plată operatorului va fi sau nu suportabilă pentru societate, având în vedere că veniturile acestuia vor proveni din tarifele impuse de către acesta pentru utilizarea serviciului de transport public.

Calculul gradului de suportabilitate se face împărțind cheltuielile suportate al unui utilizator cu serviciul de transport public la veniturile nete ale gospodăriilor.

$$\text{Gradul de suportabilitate} = \frac{\text{Tarif} * \text{consum mediu}}{\text{Venit mediu gospodărie}} * 100$$

Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2016, în Macroregiunea 3 (Regiunea de Dezvoltare Sud Muntenia), numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2.63 persoane<sup>14</sup>. În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în Regiunea de Dezvoltare Sud Muntenia au fost de 2,696.43 lei<sup>15</sup>. Astfel, venitul mediu lunar / membru din gospodărie este de 1,025.26 lei.

Analizând aceste date, dar și ipoteza conform căreia o persoană călătorește în medie de 20 de ori pe lună, constatăm:

<sup>14</sup> Institutul Național de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 10, Diviziunea BUF103K – ABF Numarul mediu de membri componenti ai unei gospodarii pe principalele categorii sociale si macroregiuni;

<sup>15</sup> Institutul Național de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 11, Diviziunea BUF104J – ABF Veniturile totale medii lunare pe o gospodarie, pe categorii de venituri si principalele categorii sociale, pe macroregiuni si regiuni de dezvoltare.



$$\text{Gradul de suportabilitate} = \frac{2 \text{ lei} * 20}{1,025.26 \text{ lei}} * 100 = 3.90 \%$$

Astfel, având în vedere că valoarea rezultată la calculul amortizării anuale a mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice reprezintă o sumă mult prea mare (305,127.87 lei / an), se consideră oportun la calculul redevenței aplicarea unei limite de 3.9%-4% reprezentată de gradul de suportabilitate a populației. Aplicarea acestei metodologii de calcul nu va influența negativ contabilitatea Municipiului Târgoviște, întrucât măsurile de investiții în domeniul transportului public vor fi finanțate în proporție de 98% din fonduri nerambursabile, iar din bugetul local se vor finanța 2% din totalul investițiilor.

Menționăm faptul că nivelul propus al redevenței trebuie ales astfel încât să fie suportabil iar compania să nu mărească tarifele de călătorie pentru utilizarea transportului public de călători. Astfel, pentru concesionarea serviciului de transport public în Municipiul Târgoviște se propune o redevență anuală de **12,205.11 lei / an** fundamentată conform amortizării pentru mijloacele fixe achiziționate prin proiect, aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Redevența este se va indexa anual cu indicele prețurilor de consum secțiunea total comunicat de Institutul National de Statistică.

Mai mult decât atât, valorile prezentate mai sus sunt estimate de către consultant pe baza necesarului de investiții în vederea dezvoltării serviciului de transport public în municipiu. Pe lângă mijloacele fixe prezentate, la calculul redevenței se pot avea în vedere și alte investițiile necesare pentru dezvoltarea și modernizarea sistemului de transport public.

Pentru a crea o imagine cât mai largă asupra modalităților de stabilire a redevenței, exemplificăm alte modalități de stabilire a acesteia la nivel național:

- Municipiul București: nivelul redevenței/chiriei este obiectul licitației privind concesionarea (suma nu poate fi mai mică decât echivalentul amortizării bunurilor preluate în folosință);
- Municipiul Satu-Mare: plata lunară = nivelul amortizării lunare a patrimoniului concesionat sub forma de redevență;
- Municipiul Pitești: 0.5% din total venituri realizate din încasarea directă de la utilizatorul serviciului de transport.
- 

### ***Mărimea (nivelul) profitului rezonabil***

Conform prevederilor articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, costurile care trebuie luate în considerare într-un contract de servicii publice pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului”. Compensația pentru obligația de serviciu public nu poate depăși efectul financiar net al obligației, definit ca fiind egal cu costurile, minus veniturile generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse la nivel de rețea, plus un „profit rezonabil”.

Contractele de transport public aliniate conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Astfel, conform regelementărilor

în vigoare, „profitul rezonabil nu poate depăși rata de swap aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de procentuale”. (<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>).

Astfel, având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public încheiat cu Municipiul Târgoviște va fi pe un termen de 5 ani, **mărima profitului rezonabil se va încadra sub rata de 3.28 aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, după cum urmează:**

**Profit rezonabil = 3.28% \* 10,457,727.36 lei**

**= 343,013.46 lei**

### **Modul de calcul al compensației**

Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensației nu poate depăși efectul financiar net, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.

#### **Mod de calcul al compensației:**

- ✓ **Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public – Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil**

**Compensația = 10,457,727.36 lei - 4,829,476 lei + 343,013.46 lei**  
**= 5,971,264.82 lei**

### **Modul de calcul al prețului călătoriilor**

Transportatorul este autorizat să perceapă de la beneficiari contravaloarea serviciilor prestate pe baza de legitimații de călătorie valabile la tarifele aprobate de Consiliul Local Municipiul Târgoviște după delegarea gestiunii serviciului public. Tariful în vigoare se poate modifica pe baza propunerilor fundamentate ale concesionarului numai după aprobarea acestuia prin Hotărâre a Consiliului Local Târgoviște, ori de câte ori este nevoie ca urmare a unor schimbări legislative ce au ca rezultat creșterea unor taxe folosite la fundamentarea tarifelor, proporțional cu aceste modificări;

Pentru stabilirea tarifului unei călătorii, se poate utiliza următoarea formulă de calcul: venituri totale înregistrate în anul precedent / numărul de călători + TVA. Dacă realizăm acest calcul pe baza informațiilor privind nivelul veniturilor estimate, dar și a numărului de călători estimați (4,829,476.00 lei / 2,013,012 călători) rezultă un tarif mediu de 2.4 lei. Astfel, considerăm că tariful practicat în prezent în Municipiul Târgoviște, de 2 lei / călătorie, reprezintă un tarif acceptabil, sub nivelul real al tarifului mediu de 2.4 lei.

### **Categorii de persoane cu reduceri de tarif sau gratuități**

Pentru serviciul de transport public local de persoane organizat de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ teritorială respectivă beneficiază de gratuitate la transport următoarele categorii de persoane;

- veteranii și vădulele de război în conformitate cu prevederile Legii nr. 167/2002 de completare și modificare a Legii nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și vădulelor de război;

- persoanele persecutate din motive politice, în conformitate cu prevederile Legea nr. 189/2000 privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 105/1999 pentru modificarea și completarea Decretului-nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicat, cu modificările ulterioare;
- luptătorii care au contribuit la victoria revoluției române din decembrie 1989, în conformitate cu prevederile Legii nr. 42/1990 pentru cinstirea eroilor-martiri și acordarea unor drepturi acestora, răniților și luptătorilor la Revoluția din 1989, actualizată;
- 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;
- preșcolari (5-7 ani);
- elevi;
- studenți;
- 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, 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 de tip card în mijlocul de transport, la tariful aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local.

## 4.2. Calendar de implementare

Dezvoltarea serviciului de transport public în Municipiul Târgoviște are în vedere activități de dezvoltare a infrastructurii, construcții, achiziționare vehicule de transport public, dezvoltare și implementare sistem e-ticketing.

Denumire activitate	Durata totală (luni)
Elaborare Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenții (HCL) și studii de fezabilitate	3
Elaborare studii de oportunitate	6
Studiu de oportunitate privind delegarea și dezvoltarea serviciului de transport public în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007	6

<b>Elaborare documente de operare</b>	<b>6</b>
<i>Elaborarea Regulamentului de operare</i>	3
<i>Elaborarea caietului de sarcini</i>	3
<b>Publicare anunț JOUE</b>	<b>12</b>
<b>Obținerea avizelor</b>	<b>3</b>
<i>Obținerea avizului Consiliului Concurenței (CC)</i>	1
<i>Obținerea avizului ANRSC</i>	1
<i>Proiect HCL Aprobare SO</i>	1
<b>Hotărâre Consiliu Local (HCL) de Aprobare SO</b>	<b>1</b>
<b>Semnarea contractului de delegare</b>	<b>1</b>
<b>Elaborarea Studiului de Fezabilitate</b>	<b>2</b>
<b>Procedura de achiziție a serviciului de proiectare</b>	<b>6</b>
<i>Elaborarea Proiectului Tehnic (PT)</i>	4
<i>Verificarea Proiectului Tehnic</i>	1
<i>Obținerea Autorizației de Construcție (AC) inclusiv de mediu</i>	1
<b>Procedura de achiziție publică de lucrări (infrastructură și construcție autobază)</b>	<b>6</b>
<i>Lansare procedură SEAP</i>	4
<i>Primirea ofertelor</i>	1
<i>Evaluarea ofertelor</i>	-
<i>Semnare contracte de lucrări</i>	1
<b>Execuția propriu-zisă a lucrărilor</b>	<b>24</b>
<b>Procedura de achiziție a mijloacelor de transport public</b>	<b>6</b>
<i>Lansare procedură SEAP</i>	4
<i>Primirea ofertelor</i>	1
<i>Evaluarea ofertelor</i>	-
<i>Semnare contract de furnizare</i>	1
<b>Furnizarea și recepția mijloacelor de transport</b>	<b>10</b>
<b>Punerea propriu-zisă în funcțiune a mijloacelor de transport</b>	<b>1</b>
<b>Procedura de achiziție a sistemului de management al traficului</b>	<b>6</b>
<i>Lansare procedură SEAP</i>	4
<i>Primirea ofertelor</i>	1
<i>Evaluarea ofertelor</i>	-
<i>Semnare contract de furnizare</i>	1
<b>DEZVOLTARI CONEXE ALE SISTEMULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL</b>	
<b>Instalarea sistemului de management al traficului</b>	<b>2</b>
<b>Procedură achiziție sistem de e-ticketing</b>	<b>6</b>
<i>Lansare procedură SEAP</i>	4
<i>Primirea ofertelor</i>	1
<i>Evaluarea ofertelor</i>	-
<i>Semnare contract de furnizare</i>	1
<b>Instalarea sistemului de e-ticketing</b>	<b>2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>103 luni</b>

Unele dintre activitățile de realizare a investiției se vor suprapune, astfel încât durata totală pentru dezvoltarea serviciului de transport public să nu depășească anul 2023 (conform ghid POR 4.1.).



## 5. CONCLUZII

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public din Municipiul Târgoviște.

Având în vedere repartiția populației Municipiului Târgoviște și necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, care să deservească centrele importante din punct de vedere economic și/sau social dar și efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiții optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetățenilor și care să fie eficient din punct de vedere tehnic și financiar.

În ceea ce privește modalitatea de operare din Municipiul Târgoviște, analizând situația serviciului de transport public s-a constatat că operatorul privat (AITT) a fost însărcinat cu operarea serviciului de transport public în Municipiul Târgoviște în anul 2005 în baza Contractului de parteneriat public-privat nr. 265/2005, încheiat în baza O.G. nr. 16/2002 privind contractele de parteneriat public privat. Contractul de parteneriat public privat s-a încheiat pe o durată de 49 de ani, până la data de 01.06.2053. Menționăm că în prezent, operatorul privat AITT poate continua prestarea serviciilor numai în cazul în care Comisia Europeană consideră că încheierea Contractului de parteneriat public-privat a fost realizată în baza unei proceduri competitive, iar rezilierea contractului ar produce consecințe juridice sau economice disproportionale. În vederea obținerii Avizului de la Comisia Europeană se va întocmi pachetul de documente solicitate și se vor anexa dovezi privind modalitatea de atribuire prin procedură competitivă în conformitate cu legislația din domeniul achizițiilor publice în vigoare la momentul atribuirii, respectiv anunț de participare și anunț de atribuire publicat în SEAP. Precizăm că în acest caz, procedura poate fi una de durată întrucât procedura obținerii acordului presupune atât întocmirea pachetului de documente solicitate cât și demararea activităților de cercetare a Comisiei Europene, în cadrul căreia va fi analizată modalitatea de atribuire a contractului prin procedura impusă de legislație în cazul operatorilor privați (procedură competitivă) și performanțele operatorului cu privire la prestarea serviciului de utilitate publică.

- Tipul de delegare a serviciului public optim pentru Municipiul Târgoviște este gestiune directă de către un operator intern, prin atribuire directă către o societate comercială deținută de Consiliul Local Târgoviște, având în vedere avantajele precizate în capitolul de analiză;
- Durata contractului de delegare este de 5 ani.
- Operarea de către operatorul intern va începe în urma semnării unui Contract de Servicii Publice conform Regulamentului CE 1370/2007, operarea pe baza acestui nou contract fiind estimată să înceapă cel târziu la 3 decembrie 2019 (conf. Art.8, Alin(2), Prima teză, din Reg. CE 1370/2007).
- Serviciul de transport din municipiul Târgoviște va fi operat cu autobuze pe 11 trasee, numărul estimat de kilometri efectuați anual fiind de 2,536,184 km/an.
- Compensația anuală datorată de Autoritatea Contractantă către Operator este estimată la
- Costul/km este estimat la 4.12341 lei.

Pentru a putea accesa fonduri nerambursabile pentru dezvoltarea sistemului de transport public și atingerea obiectivelor de dezvoltare durabilă, contractul de delegare a serviciului de transport cu actualul operator de transport va trebui să înceteze întrucât nu este aliniat cu prevederile legislative naționale și europene. În acest sens este propusă înființarea unei societăți comerciale (operator municipal) în subordinea Municipiului Târgoviște care să preia activitatea de transport public. De asemenea,



modalitatea de delegare directă către un operator municipal oferă oportunitatea de dezvoltare a sistemului de transport public pe termen lung, Municipiul Târgoviște având un control direct asupra acestei societăți care va presta serviciul de utilitate publică.

## 6. ANEXE

### Anexa 1. Adresă a Direcției Administrației Publice Locale cu privire la numărul maxim de posturi de la nivelul U.A.T. Târgoviște



ROMÂNIA  
JUDEȚUL DÂMBOVITA  
MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE



Categ. 3008, ct. 1,2,4

**Direcția Administrație Publică Locală**  
**Biroul Resurse umane, Relații externe, Culturale și Sociale**  
**Compartiment Resurse umane și Managementul calității**  
Nr. 8823/Dos. X/A/a/ 21.03.2018

#### **DIRECȚIA MANAGEMENTUL PROIECTELOR** **Domnului Ciobanu Aurel, director executiv**

Urmare a adresei dvs. 8823/16.03.2018, prin care solicitati să va comunicăm numărul de posturi ce pot fi înființate la nivelul UAT - Municipiul Târgoviște, vă facem cunoscut următoarele :

Prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 63/2010 pentru modificarea și completarea Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, precum și pentru stabilirea unor măsuri financiare pentru autoritățile administrației publice locale au fost stabilite normative de personal în funcție de categoria de unitate/subdiviziune administrativ teritorială (comună, oraș, municipiu, județ, sector) și de numărul de locuitori.

Numărul maxim de posturi pe care autoritățile administrației publice locale îl pot ocupa se revizuieste anual pe baza numărului locuitorilor comunicat de Institutul Național de Statistică

Potrivit alin. (8<sup>1</sup>) din ordonanța precitată, numărul maxim de posturi al unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale, stabilit potrivit pct. 1 din anexă, se revizuieste anual de către prefect conform alin. (8), numai în cazul în care numărul maxim de posturi, rezultat ca urmare a creșterii numărului de locuitori, este mai mare decât cel stabilit în anul anterior.

Prin adresa nr. 2823/11.04.2017 a Instituției Prefectului a fost stabilit și comunicat numărul maxim de posturi pentru anul 2017 potrivit punctului 1 din procedura de stabilire a numărului maxim de posturi ce pot fi înființate la nivelul unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale, respectiv la nivelul UAT a Municipiului Târgoviște numărul maxim de posturi este de 820.

Având în vedere aceste considerente, ținând cont de faptul că până la această data Instituția Prefectului nu a comunicat, conform prevederilor legale, modificarea numărului maxim de posturi pentru anul 2018, urmează să rețineți faptul că nu pot fi înființate noi posturi la nivelul unității administrativ teritoriale.

PRIMAR  
1 jr. Daniel Cristian STAN  
21.03.2018

DIRECTOR EXECUTIV  
jr. Silvia STANCA

Targoviste 130011 Str. Revoluției Nr. 1-3 Tel. 0040-245-611222, 0040-245-611378  
Fax 0040-245-217951 e-mail: primarulmunicipiuluiitargoviste@pmtgv.ro

**Anexa 2. Analiza nivel tarifar în conformitate cu Ordinul nr. 272/2007**

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	VALORI -lei -		
		Stabilire	Ajustare	Modificare
<b>I.</b>	<b>Cheltuieli materiale:</b>			
	Carburanți	1,722,829.79		
	Energie electrică	76,255.44		
	Amortizare			
	Service auto (întreținere-reparații)	3,259,503.68		
	Schimb ulei autoturism/autovehicul și filtru			
	Piese de schimb	0.00		
	Anvelope			
	Acumulatori			
	Alte cheltuieli materiale	121,206.90		
<b>II.</b>	<b>Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații:</b>			
	Inspekția tehnică periodică			
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie (sub efectul legii)	609,120.00		
	Asigurare casco			
	Autorizație de transport			
	Impozit pe autoturism/autobuz	49,632.00		
	Impozit pe terenuri pentru parcare			
	Impozit pe clădiri			
	Taxă de mediu			
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații			
<b>III.</b>	<b>Cheltuieli cu munca vie:</b>			
	- Salarii	4,470,700.00		
	- C.A.S.	931,580.00		
	- Fond de șomaj			
	- Fondul național unic de asigurări sociale de sănătate			
	- Fond de accidente și boli profesionale			
	- Cota de contribuție pentru concedii și indemnizații de asigurări sociale de sănătate			
	- Fond de garantare a creanțelor salariale			
	- Tichete de masă			
<b>IV.</b>	<b>Cheltuieli de exploatare (I+II+III)</b>	<b>1,000.00</b>		
<b>V.</b>	<b>Cheltuieli financiare</b>	<b>0</b>		
<b>VI.</b>	<b>Total cheltuieli (IV+V)</b>	<b>11,241,827.81</b>		
<b>VII.</b>	<b>Profit</b>			
<b>VIII.</b>	<b>Venituri obținute din activitățile specifice fiecărui operator de transport public local de persoane/transportator autorizat (VI+VII)</b>	<b>3,969,676.00</b>		
<b>IX.</b>	<b>Venituri din subvențiile de la bugetul local, bugetul de stat și de la bugetele altor instituții</b>	<b>859,800.00</b>		
<b>X.</b>	<b>Venituri totale (VIII(A,B)+IX)</b>	<b>4,829,476.00</b>		
<b>XI.</b>	<b>Număr estimat de călătorii N(estimat căl.)</b>	<b>2,013,012.00</b>		
<b>XII.</b>	<b>Tarif mediu - lei/călătorie (X/XI)</b>	<b>2.40</b>		
<b>XIII.</b>	<b>TVA 19%</b>	<b>0.46</b>		
<b>XIV.</b>	<b>Tarif mediu, inclusiv TVA - lei/călătorie (XII + XIII)</b>	<b>2.85</b>		

### Anexa 3. Salarii – previziuni în conformitate cu prevederile legislative din anul 2018

	Funcție	Nr. angajați pe post	net unitar	total net	brut unitar	total brut	Angajatorul plătește la bugetele de stat/ salariat	Angajatorul plătește la bugetele de stat/total salariați	Salariu complet (cost total al angajatorului/angajat)	Salariu complet (cost total al angajatorului/tot al angajați)
1	Director general	1	3,500.00	3,500.00	5,983.00	5,983.00	135.00	135.00	6,118.00	6,118.00
3	Juridic	1	3,000.00	3,000.00	5,128.00	5,128.00	115.00	115.00	5,243.00	5,243.00
4	Secretariat	1	2,500.00	2,500.00	4,273.00	4,273.00	96.00	96.00	4,369.00	4,369.00
5	PSSM	1	1,800.00	1,800.00	3,047.00	3,047.00	69.00	69.00	3,116.00	3,116.00
6	Șef exploatare	1	2,800.00	2,800.00	4,787.00	4,787.00	108.00	108.00	4,895.00	4,895.00
6.1.	Activitate paza					-		-	-	-
	mun. poarta	1	1,500.00	1,500.00	2,508.00	2,508.00	56.00	56.00	2,564.00	2,564.00
6.2	Dispecerat					-		-	-	-
	sef autogara	1	3,000.00	3,000.00	5,128.00	5,128.00	115.00	115.00	5,243.00	5,243.00
	dispeceri	6	2,200.00	13,200.00	3,760.00	22,560.00	85.00	510.00	3,845.00	23,070.00
	conducatori auto	90	2,500.00	225,000.00	4,273.00	384,570.00	96.00	8,640.00	4,369.00	393,210.00
6.2.1	Atelier					-		-	-	-
	mec. auto	8	2,000.00	16,000.00	3,409.00	27,272.00	77.00	616.00	3,486.00	27,888.00
	lacad. mec.	2	2,000.00	4,000.00	3,409.00	6,818.00	77.00	154.00	3,486.00	6,972.00
	strungar	1	2,000.00	2,000.00	3,409.00	3,409.00	77.00	77.00	3,486.00	3,486.00
	electr. Auto	2	2,000.00	4,000.00	3,409.00	6,818.00	77.00	154.00	3,486.00	6,972.00

	Funcție	Nr. angajați pe post	net unitar	total net	brut unitar	total brut	Angajatorul plătește la bugetele de stat/ salariat	Angajatorul plătește la bugetele de stat/total salariați	Salariu complet (cost total al angajatorului/angajat)	Salariu complet (cost total al angajatorului/tot al angajați)
7	Director economic	1	3,200.00	3,200.00	5,471.00	5,471.00	123.00	123.00	5,594.00	5,594.00
7.1.	Activitatea control					-		-	-	-
	controlori	10	2,200.00	22,000.00	3,760.00	37,600.00	85.00	850.00	3,845.00	38,450.00
	op. calculator	1	1,800.00	1,800.00	3,047.00	3,047.00	69.00	69.00	3,116.00	3,116.00
7.2.A	Financiar contabilitate					-		-	-	-
	contabil	1	2,600.00	2,600.00	4,444.00	4,444.00	100.00	100.00	4,544.00	4,544.00
7.2.B	Gestiuni					-		-	-	-
	casier	16	2,000.00	32,000.00	3,409.00	54,544.00	77.00	1,232.00	3,486.00	55,776.00
	TOTAL / lună	145	42600	343,900.00	72654	587,407.00	1,637.00	13,219.00	74,291.00	600,626.00
	TOTAL / an		511,200.00	4,126,800.00	871,848.00	7,048,884.00	19,644.00	158,628.00	891,492.00	7,207,512.00
	TOTAL / an + al 13-lea salariu			4,470,700.00		7,636,291.00		171,847.00		7,808,138.00

#### Anexa 4. Proiecții financiare – Scenariul tehnico-economic – Autobuze hibrid

Tabel: Proiecții Financiare - Cu Adoptarea Proiectului De Investitie – Achiziție autobuze hibrid

Nr		Total	Implementare si operare									
			AN 1	AN 2	AN 3	AN 4	AN 5	AN 6	AN 7	AN 8	AN 9	AN 10
<b>INCASARI DIN ACTIVITATEA DE EXPLOATARE (cu adoptarea investitiei)</b>												
<b>Venituri din exploatare, incl TVA</b>												
1	Venituri din vanzari de bilete	35,727,084	0	3,969,676	3,969,676	3,969,676	3,969,676	3,969,676	3,969,676	3,969,676	3,969,676	3,969,676
2	Venituri din gratuități și facilități	7,738,200	0	859,800	859,800	859,800	859,800	859,800	859,800	859,800	859,800	859,800
3	Venituri din compensatii	53,741,383	0	5,971,265	5,971,265	5,971,265	5,971,265	5,971,265	5,971,265	5,971,265	5,971,265	5,971,265
	<b>Total incasari (intrari de lichiditati) din activitatea de exploatare (CU proiect)</b>	<b>96,863,654</b>	<b>0</b>	<b>10,457,727</b>	<b>10,800,741</b>	<b>10,800,741</b>	<b>10,800,741</b>	<b>10,800,741</b>	<b>10,800,741</b>	<b>10,800,741</b>	<b>10,800,741</b>	<b>10,800,741</b>
<b>PLATI DIN ACTIVITATEA DE EXPLOATARE (cu adoptarea investitiei)</b>												
<b>Cheltuieli de exploatare, incl TVA</b>												
5	Cheltuieli cu materiile prime si cu materialele consumabile	16,737,225	0	1,859,692	1,859,692	1,859,692	1,859,692	1,859,692	1,859,692	1,859,692	1,859,692	1,859,692
	piese de schimb, materiale auxiliare, anvelope, obiecte de inventar			136,862	136,862	136,862	136,862	136,862	136,862	136,862	136,862	136,862
	combustibil			1,722,830	1,722,830	1,722,830	1,722,830	1,722,830	1,722,830	1,722,830	1,722,830	1,722,830
6	Cheltuieli privind primele se asigurare, taxele	5,928,768	0	658,752	658,752	658,752	658,752	658,752	658,752	658,752	658,752	658,752



**Tabel: Proiectii Financiare - Cu Adoptarea Proiectului De Investitie – Achiziție autobuze hibrid**

Nr		Total	Implementare si operare									
			AN 1	AN 2	AN 3	AN 4	AN 5	AN 6	AN 7	AN 8	AN 9	AN 10
7	Alte cheltuieli materiale (cheltuieli cu colaboratorii, redevente, tertii, cheltuieli de deplasare)	2,040,635		226,737	226,737	226,737	226,737	226,737	226,737	226,737	226,737	226,737
8	Cheltuieli cu energia	686,299	0	76,255	76,255	76,255	76,255	76,255	76,255	76,255	76,255	76,255
9	Cheltuieli cu amortizarea	0	0									
10	Alte cheltuieli din afara (cu utilitati)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Total cheltuieli materiale</b>	<b>25,392,927</b>	<b>0</b>	<b>2,821,436</b>	<b>2,821,436</b>	<b>2,821,436</b>	<b>2,821,436</b>	<b>2,821,436</b>	<b>2,821,436</b>	<b>2,821,436</b>	<b>2,821,436</b>	<b>2,821,436</b>
11	Cheltuieli cu personalul angajat	68,726,619	0	7,636,291	7,636,291	7,636,291	7,636,291	7,636,291	7,636,291	7,636,291	7,636,291	7,636,291
	salarii			4,470,700	4,470,700	4,470,700	4,470,700	4,470,700	4,470,700	4,470,700	4,470,700	4,470,700
	contributia unitatii			2,234,011	2,234,011	2,234,011	2,234,011	2,234,011	2,234,011	2,234,011	2,234,011	2,234,011
12	Cheltuieli cu asigurarile si protectia sociala			931,580	931,580	931,580	931,580	931,580	931,580	931,580	931,580	931,580
	<b>Cheltuieli de personal</b>	<b>68,726,619</b>	<b>0</b>	<b>7,636,291</b>	<b>7,636,291</b>	<b>7,636,291</b>	<b>7,636,291</b>	<b>7,636,291</b>	<b>7,636,291</b>	<b>7,636,291</b>	<b>7,636,291</b>	<b>7,636,291</b>
13	Cheltuieli de intretinere si reparatii capitale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel: Proiectii Financiare - Cu Adoptarea Proiectului De Investitie – Achiziție autobuze hibrid

Nr		Total	Implementare si operare									
			AN 1	AN 2	AN 3	AN 4	AN 5	AN 6	AN 7	AN 8	AN 9	AN 10
14	Cheltuieli financiare (Cheltuieli privind dobanzile la imprumuturile contractate pentru activitatea aferenta investitiei)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total plati (iesiri de lichiditati) din activitatea de exploatare (CU proiect)	94,119,546	0	10,457,727	10,457,727	10,457,727	10,457,727	10,457,727	10,457,727	10,457,727	10,457,727	10,457,727
	Flux de lichiditati brut din activitatea de exploatare (CU proiect)	2,744,108	0	0	343,013	343,013	343,013	343,013	343,013	343,013	343,013	343,013
15	Plati TVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	Rambursari TVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	Impozit pe profit/venit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Plati/incasari pentru impozite si taxe (CU proiect)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Flux de lichiditati net din activitatea de exploatare (CU proiect)	2,744,108	0	0	343,013	343,013	343,013	343,013	343,013	343,013	343,013	343,013

### 3B - Rentabilitatea investiției

În acest tabel sunt înregistrate încasarile și plățile aferente activităților de exploatare și de investiții generate exclusiv de proiectul de investiție

TVA eligibil (nedeductibil) ? (selectează)	DA
---	----

Rata de actualizare financiară	5%	Implementare și operare (ani)									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Total încasări din exploatare	96,863,654	0	10,457,727	10,800,741	10,800,741	10,800,741	10,800,741	10,800,741	10,800,741	10,800,741	10,800,741
Valoare reziduală*	646,956										646,956
<b>Incasari totale</b>	<b>97,510,610</b>	<b>0</b>	<b>10,457,727</b>	<b>10,800,741</b>	<b>10,800,741</b>	<b>10,800,741</b>	<b>10,800,741</b>	<b>10,800,741</b>	<b>10,800,741</b>	<b>10,800,741</b>	<b>11,447,697</b>
Total plăți din exploatare	94,119,546	0	10,457,727	10,457,727	10,457,727	10,457,727	10,457,727	10,457,727	10,457,727	10,457,727	10,457,727
Investiție (cofinanțare)	2,015,480	0	2,015,480	0	0	0	0	0	0	0	0
Regularizare TVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Plati totale</b>	<b>96,135,026</b>	<b>0</b>	<b>12,473,207</b>	<b>10,457,727</b>	<b>10,457,727</b>	<b>10,457,727</b>	<b>10,457,727</b>	<b>10,457,727</b>	<b>10,457,727</b>	<b>10,457,727</b>	<b>10,457,727</b>
<b>Flux de numerar net</b>	<b>1,375,584</b>	<b>0</b>	<b>-2,015,480</b>	<b>343,013</b>	<b>343,013</b>	<b>343,013</b>	<b>343,013</b>	<b>343,013</b>	<b>343,013</b>	<b>343,013</b>	<b>989,969</b>
Flux de numerar net actualizat	579,931	0	-1,828,100	296,308	282,198	268,760	255,962	243,773	232,165	221,110	607,755
Investiție actualizată	1,828,100	0	1,828,100	0	0	0	0	0	0	0	0
VANF (valoarea actualizată netă financiară)	579,931										
RIRF (rata internă de rentabilitate financiară)	11.37%										

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,  
farm. Doina-Nicoleta Bobocă-Mihăescu**

**VIZAT DE LEGALITATE,  
SECRETARUL MUNICIPIULUI,  
jr. Chiru-Cătălin Cristea**