

Anexa nr.....la HCLMBarlad nr .../.....

STUDIU DE OPORTUNITATE

PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DIN MUNICIPIUL BARLAD

**în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) 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**

**Beneficiar: Municipiul Barlad
Elaborat: SC ANALYSIS & STRATEGY CEDA SRL**

2021

Elaborator:

SC ANALYSIS & STRATEGY CEDA SRL, inregistrata la ORC Timis sub nr. J35/2903/2016, avand CUI 36669155, cu sediul in Timisoara, str. Coriolan Bredeceanu nr. 8, cladirea SAIFTIM etaj, 6, jud Timis, Tel 0755329622

Colectiv de elaborare:

Av. Cosmin TEPES – Specializat dreptul transporturilor si achizitii publice

Ec. Camelia MARFIUC – Expert Financiar-Contabil

Dr.ing. Ioan GOIA – Specialist transport public

SC ANALYSIS & STRATEGY CEDA SRL

SC ANALYSIS & STRATEGY CEDA SRL este o firma cu capital românesc fondată în anul 2016 care și-a stabilit ca obiective satisfacerea unei game largi de nevoi a clienților în ceea ce privește dezvoltarea organizațională și a performanței.

Fie ca vorbim de instituții de stat, societati comerciale cu capital privat sau cu capital de stat sau capital al UAT - urilor sau IMM-uri, oferim soluții cu un impact real în direcția dezvoltării organizaționale.

Oferim suport organizatiilor care activeaza in orice domeniu de activitate, dar mai ales celor care doresc optimizarea performantelor proprii, angajarea celor mai eficienti salariați, creșterea satisfacției clienților, dar și obținerea unui loc privilegiat pe piața în raport cu concurența.

Asociații societății au participat în calitate de coautori la elaborarea Studiului de Optimizare a rețelelor de transport public și dezvoltarea acestora în Municipiul Timisoara precum și la Studiu de oportunitate privind delegarea serviciului de transport în municipiul Vaslui.

Colaborările și cerința din piață, au avut ca rezultat creșterea complexității serviciilor oferite, în acest moment, **SC ANALYSIS & STRATEGY CEDA SRL** fiind una dintre putinele companii din România, care oferă atât servicii complete de Business Development pentru IMM-uri și nu numai, precum și Studii specifice pentru instituțiile publice și private.

C U P R I N S

CAPITOLUL I

OBIECTUL SI SCOPUL STUDIULUI

CAPITOLUL II

CADRUL LEGISLATIV

CAPITOLUL III

DESCRIEREA SITUAȚIEI ACTUALE ÎN TRANSPORTUL PUBLIC DE CĂLĂTORI

CAPITOLUL IV

STRATEGIA DE DEZVOLTARE INTEGRATĂ SI INVESTITIILE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, IMBUNATATIREA CALITATIVA SI CANTITATIVA A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC

CAPITOLUL V

MODALITĂȚI DE ATRIBUIRE

CAPITOLUL VI

FEZABILITATEA GESTIUNII DIRECTE

CAPITOLUL VII

NIVELUL MINIM AL REDEVENTEI

CAPITOLUL VIII

DURATA MINIMA A CONTRACTULUI

CAPITOLUL IX

FINANTAREA ACTIVITATII DELEGATE

CAPITOLUL X

ANALIZĂ COMPARATIVĂ PENTRU 3 SCENARII PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI

CAPITOLUL I

OBIECTUL SI SCOPUL STUDIULUI

Obiectul prezentei documentatii il constituie elaborarea studiului de oportunitate in vederea delegarii administrării și operarii serviciului de transport public prin curse regulate pe raza administrativ-teritoriala a municipiului BARLAD, precum si incredintarea spre administrare a bunurilor apartinand patrimoniului public din infrastructura aferenta, unui operator care desfasoara servicii de utilitate publica de interes local ,care dispune de experienta necesara manageriala si si profesionala necesara.

Realizarea studiului de oportunitate a deciziei de delegare reprezintă cerința obligatorie, conform prevederilor legale in vigoare , document care fundamentează necesitatea și oportunitatea concesiunii transportului public local de persoane în Municipiul Barlad și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor. Acesta se axează pe analiza elementelor juridice, economice, sociale și de mediu, realizând o evaluare a mai multor aspecte, printre care amintim: aspecte generale; situația existentă; scenarii alternative privind delegarea; aspecte de mediu; aspecte sociale și aspecte instituționale.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării gestiunii serviciului de transport public local de persoane în cadrul Municipiului Barlad și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

Autoritatile administratiei publice locale au obligatia de a stabili si de a aplica strategia pe termen mediu si lung pentru extinderea, dezvoltarea si modernizarea serviciilor de transport public local, tinand seama de planurile de urbanism si amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico- sociala a localitatilor si de cerintele de transport public local, evolutia acestora, precum si de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse si emisii minime de noxe.

Potrivit prevederilor art. 17 - alin.1, lit. h din Legea nr. 92/2007, consiliile locale ... au urmatoarele atributii: „concesionarea, precum si incheierea contractelor de atribuire a gestiunii serviciului de transport public local de persoane si a infrastructurii tehnico-edilitare aferente din proprietatea publica sau privata a localitatilor”.

Principalele obiective urmarite de autoritatile administratiei publice locale in domeniul serviciului

de transport public local potrivit prevederilor art. 1, alin.6 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, sunt:

- a) asigurarea finanțării necesare dezvoltării componentelor sistemului de transport public local, în condițiile în care acestea aparțin domeniului public sau privat al autorităților administrației publice locale;
- b) asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;
- c) informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public local;
- d) acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane;
- e) corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- f) asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători sau de marfuri existente;
- g) atribuirea serviciilor de transport public local operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați,

Prin realizarea acestui obiectiv, Municipiul Barlad 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.

CAPITOLUL II

CADRUL LEGISLATIV

Referințele legale utilizate în cadrul elaborării prezentului studiu de oportunitate sunt reglementate astfel:

2.1. Legislație la nivel european

- 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 feroviar 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";
- Comunicare a Comisiei Europene referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și de călători 2014/ C 92/01;
- 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;
- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
- Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor.

2.2. Legislație la nivel național

- 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 comerciale;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale;
- Legea nr. 37/19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic;
- 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 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;
- 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. 131/ 2019 privind documentele standard și contractul cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/ sau tramvaie;
- Ordonanța de Guvern 22/ 1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, cu modificările și completările ulterioare.
- Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul Administrativ;
- Legea 72/ 2013 privind măsurile pentru combaterea întârzierii în executarea obligațiilor de plată a unor sume de bani rezultând din contracte încheiate între profesioniști și între aceștia și autorități contractante.
- Alte acte normative relevante.

CAPITOLUL III

DESCRIEREA SITUAȚIEI ACTUALE ÎN TRANSPORTUL PUBLIC DE CĂLĂTORI

3.1. Identificarea ariei teritoriale.

Municipiul Barlad este situat in partea de est a Romaniei, in sectorul sudic al Podisului Moldovei, pe valea raului cu acelasi nume si se invecineaza cu urmatoarele comune: Zorleni, Perieni si localitatea Trestiana. Din punct de vedere administrativ se situeaza in sudul judetului Vaslui, la 54 km de Vaslui - resedinta de judet.

Municipiul Barlad este incadrat la sectiunea localitatilor urbane de rang II conform PATN sectiunea IV (legea 351/2001) si cuprindea 75.451 locuitori in 2011 (conform RPL 2011 - populatie dupa domiciliu). Conform rezultatelor finale ale Recensamantului General al Populatiei si Locuintelor din 2011, municipiul Barlad avea o populatie stabila de 55.837 de locuitori, fiind astfel cea mai populata asezare urbana din judetul Vaslui si a sasea ca marime din Regiunea Nord-Est. In comparatie, municipiul Vaslui are o populatie similara (55.407 de locuitori) si este urmat de municipiul Husi (26.266 de locuitori), orasele Negresti (8.380 de locuitori) si Murgeni (7.119 de locuitori).

Municipiul Barlad are o suprafata administrativa de 2.042 ha (20,42 kmp), redusa in comparatie cu alte orase de talie similara, ceea ce face ca cea mai mare parte a terenurilor sa fie ocupate de constructii si cai de comunicatii, in detrimentul padurilor si a suprafetelor agricole. Astfel, suprafata intravilanului municipiului Barlad numara 1.087 ha, reprezentand 53,2% din suprafata administrativa totala

Conform PUMD aria municipiului Barlad are o structura monocentrica neunitara.

- **Zona rezidentiala:**

Sunt delimitate urmatoarele cartiere:

CARTIER ZONA CENTRALA

CARTIER TUGUITA

CARTIER COTU NEGRU

CARTIER DEAL

CARTIER CRANG

CARTIER COMPLEX SCOLAR

CARTIER MUNTENI

CARTIER PODENI

CARTIER GARA

CARTIER BARIERA PUIESTI

Suprafata cea mai mare este ocupata de cartierul Zona Centrala.

- Zona pentru institutii publice si servicii

Zona este alcatuita din institutii si servicii publice, ce funcioneaza in cladiri dedicate, astfel:

Institutii administrative

Educatie

Sanatate si asistenta sociala

Cultura

Culte

Financiar-bancare

- Zona unitatilor industriale si Agricole
- Zona de spatii verzi, sport si agrement
- Zona pentru gospodarie comunală și cimitire
- Zona pentru echipamente tehnico-edilitare
- Zona cu destinatie speciala

3.2. Principiile activitatii de transport local

Nivelul economic si social al unui oras se reflecta in calitatea serviciului de transport public local, acesta fiind foarte sensibil la orice modificari ale structurii economice si sociale ale unui oras.

Serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate sociala influentand direct calitatea vietii unui oras, prin asigurarea dreptului fundamental de mobilitate a oricarui cetatean.

Furnizarea serviciului de transport local de persoane oricarui cetatean indiferent de varsta, origine sociala, sex, etnie, etc. este de o maniera performanta si nediscriminatorie si reprezinta o conditie importanta a inlegrarii europene ai a atingerii unor obiective ca:

- promovarea principiilor economice de viata, cu asigurarea climatului corespunzator unei concurente loiale;
- descentralizarea serviciilor publice si preluarea lor de catre autoritatile locale pentru asigurarea unei calitati corespunzatoare cerintelor populatiei;
- restructurarea mecanismelor de protectiva sociala prin facilitati acordate persoanelor defavorizate si unor categorii sociale;
- extinderea serviciului de transport local si pentru zona preurbana, marind astfel gradul de acces al populatiei la acest serviciu;

Transportul public local de persoane este caracterizat prin cateva elemente specifice:

- este un serviciu de utilitate publica si sociala;
- se afla in raport permanent cu institutiile si autoritatile Administratiei Publice Locale;
- furnizeaza prestatii de interes colectiv si general.

Acest serviciu functioneaza pe baza a doua principii fundamentale:

- **continuitatea** - serviciul nu poate fi intrerupt, trebuie sa satisfaca cerintele de transport in mod continuu, indiferent de situatia existenta la un moment data in viata sociala a unui oras;
- **interesul general** - care trebuie sa primeze in fata celui particular.

Pentru ca acest serviciu public sa functioneze corect intr-un oras si in spiritul celor doua principii fundamentale, este necesar sa se asigure:

- organizarea traficului (managementul);
- ansamblu infrastructurii (inclusiv vehicule la standarde acceptabile);
- resurse financiare corespunzatoare;
- personal specializat;

3.3. Descrierea serviciului de transport public de persoane

In ceea ce priveste transportul public, in prezent, acesta este asigurat de catre un operator de drept privat in speta SC UNISTIL SRL in baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de calatori incheiat in conformitate cu Hotararea Consilului Local nr. 19 / 31.01.2019 privind aprobarea delegarii gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate in municipiul Barlad, pe o perioada determinata, prin atribuire directa.

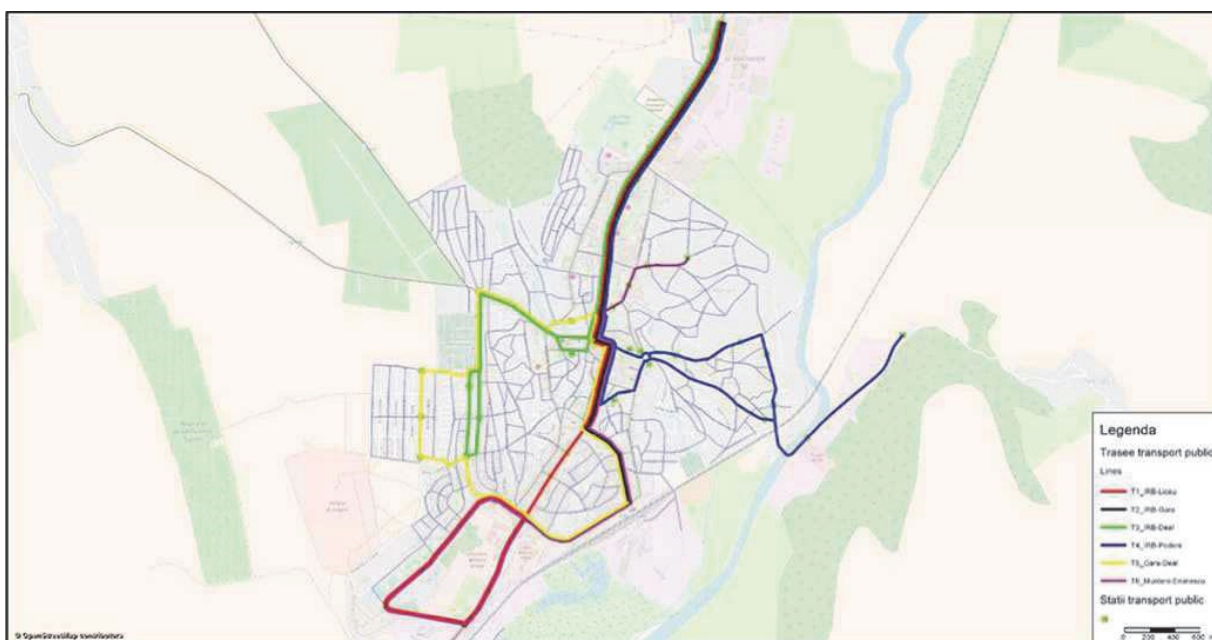


Figura 1. Traseele de transport public existente in municipiul Barlad (PMUD)

DESCRIEREA TRASEELOR

Traseele actuale ale transportului public au fost aprobate prin Hotararea Consilului Local nr. 19 / 31.01.2019, dupa cum urmeaza:

I.DESCRIEREA TRASEULUI SC RULMENTI SA - LICEUL „MIHAI EMINESCU”

LUNGIME SI NR. STATII: 6,5 km - tur - 13 statii,
6,5 km - retur - 13 statii

DENUMIREA STATIILOR:

Tur: IRB- **Profil II** - Gradina Publica - Spitalul de Urgenta - Banca Agricola - Centru - EON - Cinema „Barladul” - Iris - Confectii - Unistil - Depozite - Liceul „Mihai Eminescu”

Retur: Liceul „Mihai Eminescu” - Confectii - Capsa -Rcs&Rds - Cerbul de Aur - CEC - Biserica „Donineasca” Crolux - Spital - Gradina Publica - Fepa - Profil II - IRB

NUMARUL MINIM AL MIJLOACELOR DE TRANSPORT NECESARE: **4 autobuze urbane** cu MINIM 50 locuri (pe scaune si in picioare)

2.DESCRIEREA TRASEULUI SC RULMENTI SA - GARA

LUNGIME SI NR. STATII: 5 km - tur - 9 statii,
5 km - retur - 11 statii

DENUMIREA STATIILOR:

Tur: IRB- **Profil II** - Gradina Publica - Spitalul de Urgenta - Banca Agricola - Centru -EON - Gura Leului - Gara

Retur: Gara - Gura Leului - Cerbul de Aur - CEC - Biserica „Domneasca” - Crolux - Spitalul de Urgenta - Gradina Publica - Fepa - Profil II - IRB

NUMARUL MINIM AL MIJLOACELOR DE TRANSPORT NECESARE:

4 autobuze urbane cu MINIM 50 locuri (pe scaune si in picioare)

3.DESCRIEREA TRASEULUI

SC RULMENTI SA - PODENI (BLOCURI ANL)

LUNGIME SI NR. STATII: 7 km - tur - 15 statii
7 km - retur - 12 statii

DENUMIREA STATIILOR:

Tur: IRB - |Prot11 11 - Gradina Publica - Spitalul de Urgenta - Banca Agricola - Centm - EON - Scoala generala 5 - Podul „Pescariei” - Al. Vlahuta(intrare) - Al. Vlahuta(intermediara) - „Tractorul” Nord - Abator - D.S.V. - Blocuri ANL

Retur: **Blocuri ANL**-D.S.V.-Al. Cuza(intrare) - Casa „A1.1. Cuza”- Biserica Ovidenii -**Biserica „Domneasca”** Crolux - Spitalul de Urgenta - Gradina Publica- Fepa - Profil II - IRB

NUMARUL MINIM AL MIJLOACELOR DE TRANSPORT NECESARE: **2 microbuze** cu minim 15 locuri

**4.DESCRIEREA TRASEULUI
GARA CARTIER DEAL(Emil Racovita)**

LUNGIME SI NR. STATII: **5 km - tur - 10 statii,**
2 km - retur - 7 statii

DENUMIREA STATIILOR:

Tur: Gara - Gura Leului - Cerbul de Aur - CEC - Biserica „Domneasca” - Scoala Generala 4 - „Podu Verde” - Bariera „Puiesti” - Cimitir sud - Emil Racovita nord

Retur: Emil Racovita nord – Emil Racovita1-Emil Racovita cismea – Biserica Sf. Andrei - I.C.Bratianu -Confectii - Talcioc – Gara

NUMARUL MINIM AL MIJLOACELOR DE TRANSPORT NECESARE: 1 microbuz **cu** minim 15 locuri

**5.DESCRIEREA TRASEULUI
I.R.B. - CARTIER DEAL (SCOALA NR. 10)
extins in CARTIER DEAL II (str. Ciprian Porumbescu)**

LUNGIME SI NR. STATII: 7,5 km-tur - 14 statii,
7,5 km - retur - 14 statii

DENUMIREA STATIILOR:

Tur: I.R.B. - Profil II| - Gradina Publica - Spitalul de Urgenta - Banca Agricola - Centra - EON - „Podu Verde” - Bariera „Puiesti” - Cimitir nord – Cimitir sud - I.C.Bratianu nord -, „ Elena Farago” -

SC ANALYSIS & STRATEGY CEDA SRL

Scoala generala 10 cu prelungire in cartier Deal II (cca. 2 Km), cu un interval de succedare de max. 60 min.(unul din cele trei microbnze), pe traseul:

Cimitir sud, - Ciprian Porambescu nord - Ciprian Porumbescu 1 Cipriann
Porumbescu2 - Ciprian Porumbescu sud| - Biserica "Sf.Andrei" - Scoala generala 10

Retur: Scoala generala 10 - Cerbului sud - Pelicanul - Cimitir sud - Cimitir nord - Bariera „Puiesti”
- Podul Verde - Politie - Biserica „Domneasca” - Crolux - Spitalul de Urgenta - Gradina Publica -
Fepa - Profil II - I.R.B.

NUMARUL MINIM AL MIJLOACELOR DE TRANSPORT NECESARE: 2 microbuze **cu** minim
15 locuri

SC ANALYSIS & STRATEGY CEDA SRL

Linia /	Traseul / Nr. statii / lungime	Capa citate (nr. locuri)	Intervalul de succedare a curselor (minute), orientative: zilele 1-5 (6, 7)							Plecari de la capete de traseu -ora.min- Zile 1-5, (6,7)	
			Numarul de mijloace de transport: zilele 1-5 (6, 7)							prima	ultima
			5-7	7-10	10-12	12-16	16-19	19-21	21-24		
SC RULMENTI SA (IRB) - LICEUL M. EMINESCU	Dus: IRB - CENTRU - LICEUL M. EMINESCU / 13 statii/6,5 km	Minim 50	14-16 (14-16)	14-16 (14-16)	14-16 (14-16)	14-16 (14-16)	14-16 (14-16)	14-16 (14-16)	14-16 (14-16)	5.25	23.15
	Intors: LICEUL M. EMINESCU - CENTRU - IRB / 13 statii/ 6,5 km		5	5	5	5	5	4	4	5.30	23.15
	Cap. 1 IRB		(5)	(5)	(5)	(5)	(4)	(4)			
	Cap. 2 LICEU										
SC RULMENTI SA (IRB) - GARA	Dus: IRB- CENTRU - GARA / statii/ 5 km	Minim 50	14-16 (14-16)	14-16 (14-16)	14-16 (14-16)	14-16 (14-16)	14-16 (14-16)	14-16 (14-16)	14-16 (14-16)	5.20	23.10
	Intors: GARA - CENTRU - IRB / 11 statii/ 5 km		4	4	4	4	4	3	3	5.26	23.10
	Cap. 1 IRB		(4)	(4)	(4)	(4)	(3)	(3)			
	Cap. 2 GARA										
SC RULMENTI SA (IRB) - CARTIER PODENI	Dus: IRB- CENTRU - str. Vlahuta - blocuri ANL / 15 statii/ 7 km	Minim 15	28-32 (28-32)	28-32 (28-32)	28-32 (28-32)	28-32 (28-30)	28-32 (58-62)	28-32 (58-62)	28-32 (28-32)	5.50	23.10 (21.30)
	Intors: bl. ANL - str. A.I.Cuza - CENTRU - IRB / 12 statii/ 7 km		2	2	2	2	2	2	2	5.50	23.10 (21-30)
	Cap. 1 IRB		(2)	(2)	(2)	(2)	(1)	(1)			
	Cap. 2 BLOCURI ANL										
GARA- CARTIER DEAL	Dus: GARA- CENTRU - str. 1 Decembrie -Cart DEAL / 10 statii/ 5 km	Minim 15	28-32 (28-32)	28-32 (28-32)	28-32 (28-30)	28-32 (28-30)	28-32 (28-30)	28-32 (28-30)	28-32 (28-30)	5.50 (6.00)	22.00 (21.30)
	Intors: Cart. DEAL - CONFECTII - GARA / 7 statii/ 2 km		1	1	1	1	1	1	1	5.50 (6.00)	22.00 (21.30)
	Cap. 1 GARA		(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)			
	Cap. 2 EMIL RACOVITA NORD										
IRB - CARTIER DEAL (EXTINS IN CARTIER DEAL II)	Dus: IRB - CENTRU - str. 1 Decembrie - Cart DEAL / 14 statii/ 7,5 km,	Minim 15	28-32 (28-32)	28-32 (28-32)	28-32 (28-30)	28-32 (28-30)	28-32 (28-30)	28-32 (28-30)	28-32 (28-30)	6,10	23.30 (22.15)
	Intors: Cart. DEAL - str. 1 Decembrie - CENTRU - IRB / 14 statii/ 7,5 km		28-32 (28-32)	28-32 (28-32)	28-32 (28-30)	28-32 (28-30)	28-32 (28-30)	28-32 (28-30)	28-32 (28-32)	5.50	23.30 (22.15)

Conform PMUD in anul 2017, operatorul de transport a inregistrat un numar de 3,456 mil. de calatorii, dintre care 2,811 mil. contra-cost (bilete si abonament) si 645.000 cu gratuitati. Spre comparatie, in anii precedenti, cand alte companii efectuau serviciile de transport public, numarul de pasageri a fost in continua scadere si mai redus ca in anul 2017, ceea ce denota o schimbare de trend pozitiva. Pretul unui bilet de transport in comun ,la data prezentului studiu,este de 2 lei, in timp ce anumite categorii de calatori beneficiaza de gratuitati (persoanele cu dizabilitati si asistentii acestora, pensionarii, persecutati si deportatii politic, elevii).

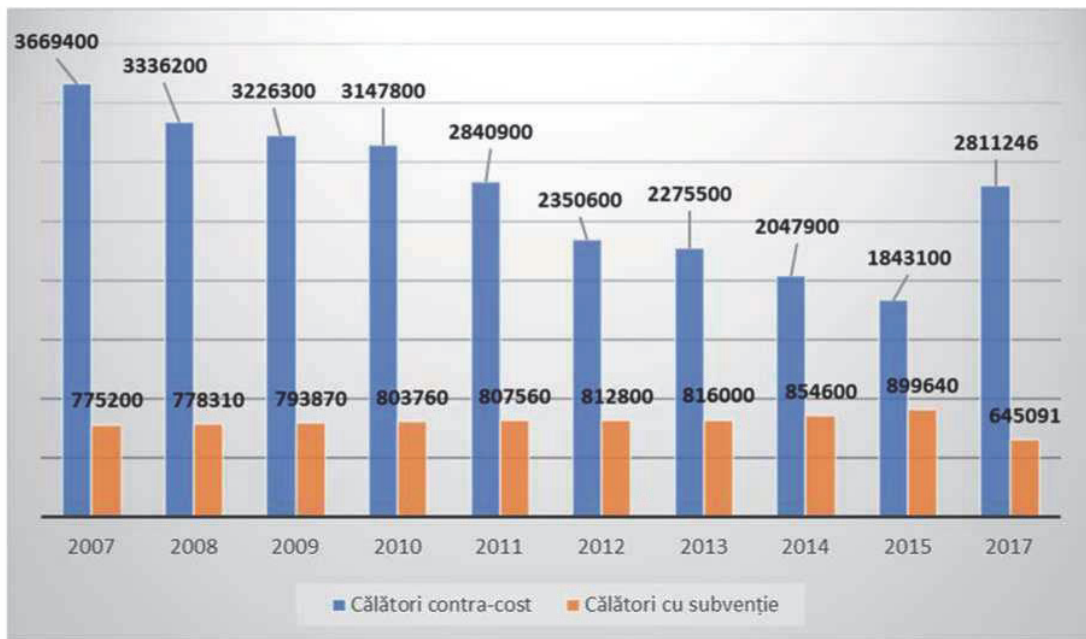
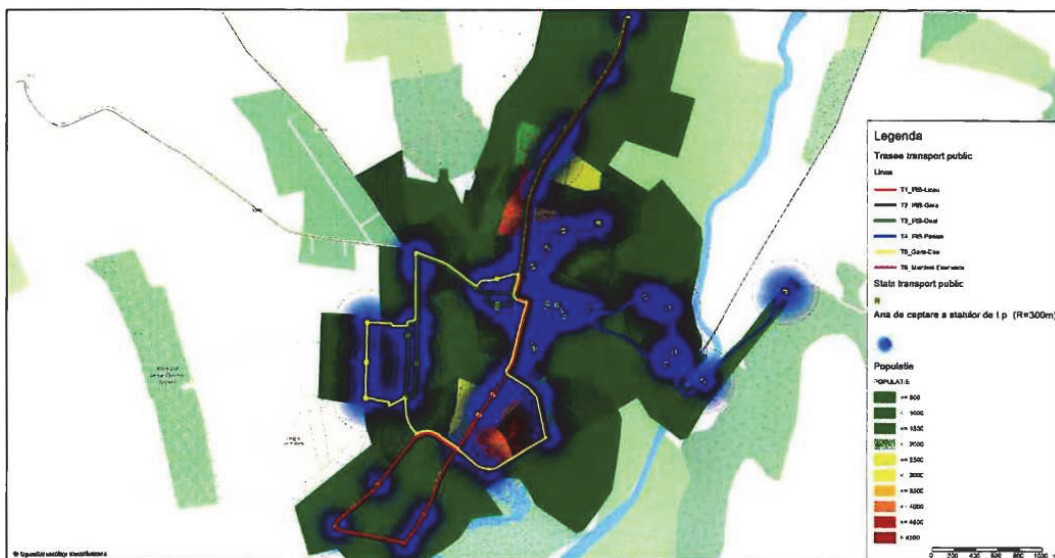


Figura 2 Tipul de calatori (PUMD)

Din studiul de trafic, conform datelor puse la dispozitie de catre operator, numarul mediu zilnic de calatori in anii 2016 si 2017 a fost de 10.043, respectiv 10.317, reprezentand o crestere de cca. 0,3%.

O analiza a gradului de deservire a populatiei cu servicii de transport public arata ca aproximativ 85% din rezidenti se afla in zonele de captare ale statiilor, zone definite ca o raza de 300 m in jurul statiilor.



Datorita scaderii constante a numarului de calatori in perioada 2018-2020, se impun masuri de eficientizare a serviciului de transport public de calatori, cum ar fi :

- *marirea intervalului de succedare a curselor ;*
- *micsorarea programului de prestare a serviciului ;*
- *micsorarea numarului de autobuze si microbuze utilizate pentru desfasurarea serviciului.*

Figura 3. Gradul de deservire a statiilor de transport public

Conform Anexei 1 la Hotararea Consilului Local nr. 19 / 31.01.2019, Modul de acordare a subventiilor pentru unele categorii de persoane, inclusiv procentele obligatorii ce vor fi suportate de operator (delegant) dupa cum urmeaza:

Nr. crt.	Categorii sociale subventionate	Nr. mediu de beneficiari	Baza legala de acordare a subventiei	Nivelul gratuitatilor acordate	Procent din valoarea gratuitatilor suportat de	
					DELEGATAR Municipiul Barlad	DELEGANT (operator)
1	Pensionari cu pensie mai mica de 700 lei/luna	1700	HCLM Barlad nr. 26/2018	Valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 30 calatorii/ luna	50	50
	Persoane ce au fost persecutate politic	100	Legea 118/95	Valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 30 calatorii/ luna	100	0
3	Donatori de sange	350	Legea 4/1995	Valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 60 calatorii/ luna	50	50
4	Persoane cu Handicap	2800	Legea 448/2006 si HCLM Barlad nr. 5/2010 si 124/2010	valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 40 calatorii/ luna	50	50
	Asistenti personali	300	Legea 448/2006 si HCLM Barlad nr. 5/2010 si 124/2010	valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 40 calatorii/ luna	50	50

6	Elevi sportivi	160	HCLM 4/2012	Valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 30 calatorii/ luna	100	0
7	Elevi cu domiciliul in municipiul Barlad	-	Legea 1/2011	50% din valoarea abonamentului de calatorielunar (exceptand perioada vacantei de vara)	50	50

Transportul public local de călători trebuie sa garanteze:

- Accesul cetățenilor la și de la locul de muncă;
- Accesul la zonele comerciale în vederea aprovizionării cu bunuri de consum;
- Accesul și crearea de facilități pentru educare și recreere;
- Risc minim al excluderii sociale: facilități la transport pentru persoanele cu handicap, persoane în vârstă și elevi.

In concluzie se poate afirma faptul ca activitatea de transport public in comun se realizeaza pe baza unei logistici de transport de calitate moderata, autobuzele si microbuzele avand un nivel relativ ridicat de uzura tehnica si morala. Raportat la totalul populatiei, o parte din liniile de transport public au o capacitate de transport subdimensionata, fapt care genereaza supraaglomerari in orele de varf conducand la o scadere a atractivitatii serviciului public de calatori. De asemenea, traseele existente nu asigura o continuitate a transportului public local, avand in vedere inexistentia unor trasee pe directia Sud-Nord, cu atat mai mult cu cat in zona nordica a municipiului sunt localizate fabrici si societati comerciale care inglobeaza un numar mare de salariati.

Sistemul public de transport in comun nu este pe deplin adaptat la necesitatile si punctele de interes ale populatiei, transportul de persoane in municipiul Barlad fiind asigurat in mod extins de utilizarea autoturismelor personale (motorizate) si destul de putin de mijloacele de deplasare alternative nemotorizate precum biciclete.

CAPITOLUL IV

STRATEGIA DE DEZVOLTARE INTEGRATĂ SI INVESTITIILE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, IMBUNATATIREA CALITATIVA SI CANTITATIVA A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC

4.1. STRATEGIA DE DEZVOLTARE INTEGRATĂ

O componenta cheie in politicile zonelor urbane o constituie promovarea dezvoltarii urbane, prin intermediul dezvoltarii transportului sustenabil. Planul de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD) va contura strategii, initiative de politici, proiecte cheie si prioritati in vederea unui transport durabil, care sa sustina cresterea economica durabila din punct de vedere social si al protectiei mediului.

PMUD include interventii (masuri sau proiecte specifice), prezentate in capitolul 6, prin care sunt propuse rezolvari pentru probleme identificate in etapa de analiza a situatiei actuale sau care sunt considerate ca strategice in contextul asigurarii unei mobilitap urbane optime in aria de studiu, acoperind perioada 2017 - 2030

PMUD urmărește crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriul său, vizând următoarele cinci obiective strategice:

1. **Accesibilitatea** – Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii cheie. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);
2. **Siguranța și securitatea** – Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general;
3. **Mediul** – Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;
4. **Eficiența economică** – Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă;

5. Calitatea mediului urban – Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Implementarea serviciilor publice integrate de transport călători, sunt definite prin art. 2 lit. m) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 – ca fiind serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport.

Satisfacerea necesităților de deplasare în cea mai mare măsură posibilă prin intermediul unor moduri de transport ecologic-transportul local intercomunitar, care este indispensabil în prevenirea creșterii poluării. În locul deplasării cu autobuzul, cetățenii din comunele periurbane aleg deplasarea cu automobilul, ceea ce generează o presiune mare asupra traficului din municipiu, aglomerare și poluare, care pot fi mult diminuate prin trecerea la transportul public local intercomunitar.

Prin realizarea unui program de transport unic și grafice de circulație integrate se reduce timpul de deplasare datorită, unor transbordări mai bine coordonate și sancționate de către o singură autoritate de autorizare. Fiecare consiliu local își va aproba graficele de circulație ale curselor care le deservește, introducerea de noi curse sau prelungiri de trasee, corelarea capacităților de transport cu modificările fluxurilor de călători, modificându-le prin hotărâre de consiliu local ori de câte ori situația o impune și cu efecte imediate pentru utilizatori.

Se vor utiliza pachete tarifare atractive, avantajoase pentru cetățeni, gratuități, reduceri tarifare, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor și atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme.

Prin introducerea unui sistem integrat al rețelei de transport se va permite implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, sisteme care furnizează utilizatorilor și participanților la trafic date privind călătoria precum: orare și tarife ale mijloacelor de transport în comun. Punerea la dispoziția cetățenilor din municipiul Barlad a acestor servicii este în strânsă legătură cu asigurarea unui sistem de transport sigur, extins, de înaltă calitate și la prețuri accesibile.

4.2. INVESTITIILE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, IMBUNATĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC

In cadrul Planului de Mobilitate Urbana Durabila al municipiului Barlad, pentru perioada 2017-2030, s-au luat in calcul propunerile de dezvoltare in ceea ce priveste unele probleme privind mobilitatea actuala precum:

- acoperire insuficienta a teritoriului cu servicii de transport public urban;
- calitatea inadevata a serviciilor de transport public;
- inexistenta autovehiculelor adaptate combustibililor alternativi.

Aceste probleme au fundamentat tema investitionala a proiectului propus „**Dezvoltarea sistemului public de transport in comun in municipiul Birlad prin achizitia de autobuze electrice in scopul reducerii emisiilor de carbon**”.

Prin obiectivul *specific 3.2. Reducerea emisiilor de carbon in zonele urbane bazata pe planurile de mobilitate urbana durabila* din POR 2014-2020, sunt sprijinite acele proiecte care dovedesc ca au un impact pozitiv direct asupra reducerii emisiilor de echivalent de CO₂, generate de transport rutier motorizat de la nivel urban. Punctul de plecare in identificarea acestor proiecte se regaseste in analizele efectuate, directiile de actiune si masurile propuse in planurile de mobilitate urbana durabila (P.M.U.D.) ale solicitantilor eligibili.

Dezvoltarea sistemului de transport public la nivelul municipiului Barlad, vizata de proiectul propus prin achizitia de autobuze electrice conduce la asigurarea conditiilor necesare pentru realizarea unui transfer sustenabil al unei parti din cota modala a utilizarii autoturismelor personale catre transportul public in comun, ceea ce intr-o aglomerare urbana contribuie la minimizarea emisiilor de echivalent de CO₂ la nivelul ariei de influenta a proiectului.

Acest obiectiv investitional se incadreaza in Planul de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD) a municipiului Barlad pentru perioada 2017-2030, si contribuie la atingerea obiectivului general al P.M.U.D., care urmareste „Crearea unui sistem de transport durabil, care sa satisfaca nevoile comunitatilor din teritoriul sau, vizand urmatoarele cinci obiective strategice: accesibilitatea, siguranta si securitatea, mediul, eficienta economica si calitatea mediului urban”.

Oportunitatea proiectului de investitie curent este demonstrata de dimensiunea geografica a municipiului, amplasamentul fabricilor, societatilor comerciale in calitate de angajatori, institutiilor publice si al unitatilor de invatamant, la care populatia municipiului va avea acces in siguranta si la un pret accesibil (mai mic fata de costurile aferente utilizarii masinii personale), se va economisi timp si se vor diminua emisiile de CO₂ generate in mare parte de utilizarea extinsa a autoturismelor personale.

Traseele noi propuse prin proiect pe care vor circula autobuze electrice/ecologice reflecta o arie de acoperire a investitiei definita de strazile: General Vasile Milea, Mihai Viteazul, Colonel Simionescu Sava, Paloda, Ioan Popescu, Vasile Parvan, Capitan Grigore Ignat, Bulevardul Primaverii, Popa Sapca, Marcel Guguianu, Dragoş Voda, Nicolae Balcescu, Constantin Hamangiu, Bdul Epureanu, pod Cinematograf Victoria (bulevardul Republicii).

Concret, cele doua noi trasee infiintate, ce vor fi integrate in sistemul de transport public local existent, care vor deservi zona urbana a municipiului Barlad sunt urmatoarele:

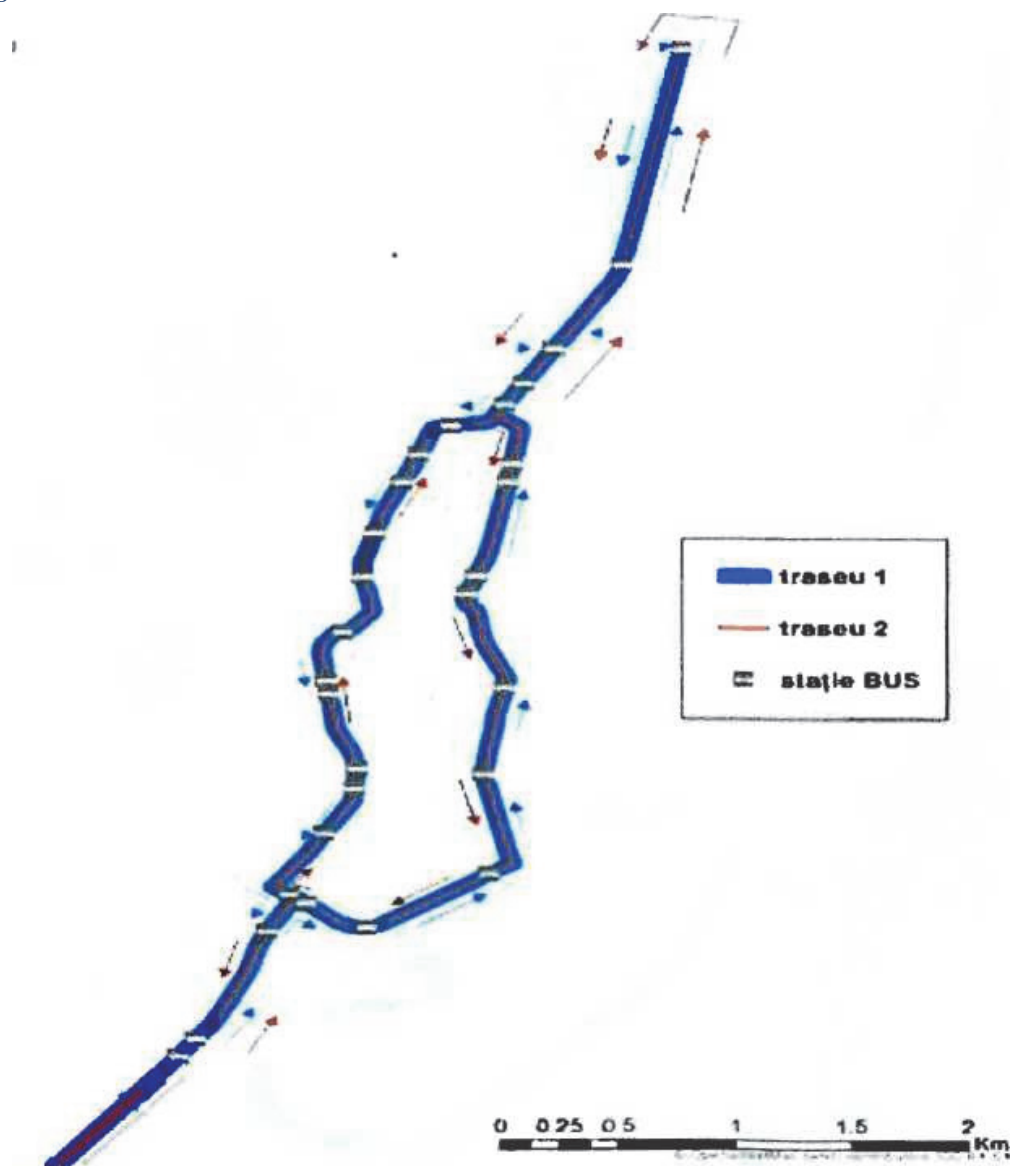
Traseu 1:

Ruta: Autobaza - soseaua Tecuciului - str. General Vasile Milea - str. Mihai Viteazu - str. Colonel Simionescu Sava - str. Paloda - str. Ioan Popescu - str. Vasile Parvan - str. Capitan Grigore Ignat - Bulevardul Republicii - Restaurant Galamar - Bulevardul Republicii - Bulevardul Epureanu - str. Constantin Hamagiu - str. Nicolae Balcescu - str. Dragos Voda - str. Mihai Eminescu - soseaua Tecuciului - **Autobaza**.

Traseu 2

Ruta: **Autobaza** - soseaua Tecuciului - str. Mihai Eminescu - str. Dragos Voda - str. Nicolae Balcescu - str. Constantin Hamagiu - Bulevardul Epureanu - Bulevardul Republicii - Restaurant Galamar - Bulevardul Republicii - str. Capitan Grigore Ignat - str. Vasile Parvan - str. Ioan Popescu - str. Paloda - str. Colonel Simionescu Sava - str. Mihai Viteazu - str. General Vasile Milea - soseaua Tecuciului - **Autobaza**.

Figura 4. Traseu nr. 1 si 2 - Sursa: Studiu de trafic



De asemenea, oportunitatea investitiei este data si de faptul ca pe traseele create exista cartiere rezidentiale, iar sistemul de transport public local propus a fi infiintat va asigura mobilitatea rezidentilor in interiorul municipiului. In acelasi timp noile rute vor acoperi si zone mai indepartate ale municipiului, precum statia de langa Restaurantul Galamar, unde va fi amplasata si parcare de tip Park&Ride Nord, oferind posibilitate navetistilor de a parca propriile autoturisme si a utiliza transports public pentru mobilitatea acestora in interiorul municipiului.

Importanta realizarii proiectului este demonstrata de bazinul demografic existent la nivelul municipiului care va beneficia de serviciul de transport public electric (72.188 persoane la 1 ianuarie 2017 conform datelor INSSE). Astfel, proiectul vizeaza intreaga populatie a municipiului Barlad, iar existenta unui numar mare de persoane reprezinta un context favorabil pentru imfiintarea de noi trasee de transport public pe care vor circula autobuze electrice/ecologice.

Atingerea obiectivului de investitii se va materializa prin achizitionarea a 10 autobuze electrice care vor deservi cele doua trasee de transport public in comun nou infiintate, dotate cu sistem GPS pentru localizarea acestora in trafic si cu ecrane digitale de informare in timp real a pasagerilor privind denumirea statiilor de autobuz care urmeaza.

Autobuzele electrice ce vor fi achizitionate sunt specifice pentru transports calatorilor asezati pe scaune sau in picioare si vor dispune de caracteristici precum motor electric asincron, cu alimentare de la o sursa electrica si cu omologarile aferente complete. Autobuzele vor avea o capacitate de **16 locuri pe scaune, doua strapontine si locul conducatorului auto, cu lungimea de 8 m si 2 usi.** Vor avea podea joasa, pentru a se permite urcarea si coborarea cu usurinta a calatorilor in statiile de transport public, si de asemenea vor fi dotate cu o rampa electrica pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusa sau cu handicap fizic si un loc special amenajat pentru persoanele cu dizabilitati. Toate cele 10 autobuze electrice vor avea sisteme de climatizare integrate. Autonomia dupa o incarcare completa va fi de minim 150 km, in conditiile acoperii in oras a cate 2-3 statii pe km de deplasare, iar viteza maxima de deplasare va fi de 50 km/h.

CAPITOLUL V

MODALITĂȚI DE ATRIBUIRE

Pentru dezvoltarea sistemului și a serviciului de transport public este necesar și obligatoriu încheierea unui contract de servicii publice încheiat cu un operator de transport public, cu respectarea normelor legale în vigoare și a legislației la nivel comunitar. Astfel, se creează condițiile pentru deplasarea la și de la locurile de muncă respectiv unitățile de învățământ și care să îmbunătățească interconectările dintre rute, frecvențele de deservire și care să deservească fluxul dintre stațiile de transport public pe întreaga rețea de transport.

În conformitate cu prevederile Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 autoritățile administrației publice locale sunt libere să hotărască asupra modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice aflate sub responsabilitatea lor. Autoritățile administrației publice locale au posibilitatea de a gestiona în mod direct serviciile de utilități publice în baza unei hotărâri de dare în administrare sau de a încredința gestiunea acestora, respectiv toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/ prestarea unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice, în baza unui contract de delegare de gestiune.

Modalitatea de gestiune a serviciilor de utilități publice se stabilește prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în baza unui studiu de oportunitate, în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale unităților administrativ-teritoriale, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor de utilități publice.

Raporturile juridice dintre unitățile administrativ-teritoriale sau, după caz, dintre asociațiile de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice și operatori ori operatorii regionali, după caz, sunt reglementate prin:

- a) hotărâri privind darea în administrare a furnizării/ prestării serviciilor de utilități publice către operatorii de drept public (servicii de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate sub autoritatea consiliilor locale sau a consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ teritoriale) respectiv, contracte de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice către operatorii- societăți reglementate de Legea 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective.
- b) contractele de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice, în cazul gestiunii delegate.

Bunurile ce compun sistemele de utilități publice prin intermediul cărora sunt furnizate/ prestate serviciile de utilități publice pot fi:

- a) date în administrare și exploatate în baza hotărârii de dare în administrare
- b) puse la dispoziție și exploatate în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

Gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează în următoarele modalități:

- a) gestiune directă
- b) gestiune delegată

Modalitate a) - 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;

- i.i 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;

- i.ii să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;

- i.iii 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.

Modalitatea b -1) – Gestiune delegata 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 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. 2¹, 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 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 municipal 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, cu modificările și completările ulterioare, Contractul de servicii publice se atribuie unei Societăți Comerciale⁴. 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 local⁵.

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;

⁴ 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.

⁵ Contracte model de serviciu public sunt disponibile pe inforegio.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:

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

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 de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 , în care este prevazut, 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. 2¹ 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 cele exercitate 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.

Modalitatea b-2 – 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 Atribuirii 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:

- ✓ 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.

CAPITOLUL VI FEZABILITATEA GESTIUNII DIRECTE

6.1. Fezabilitatea tehnică

SC Compania de Utilitati Publice SA . cu sediul in Barlad . str. Republicii, nr.287,a fost infiintata prin HCLM nr.133/30.05.2006 prin reorganizarea RAGCL BARLAD in societate pe actiuni. A fosi inmatriculata la Oficiul Registrului Comertului de pe langa Tribunalul Vaslui sub nr.J37/494/2006 .avand codul de inregistrare fiscal R 18916672 .

Societatea are capital social de 3.155.600 lei, format din aport in bunuri si numerar al Consiliului Local Municipal Barlad .

Actionarul unic al societatii este CONSILIUL LOCAL MUNICIPAL BARLAD .

SC Compania de Utilitati Publice SA este operator unic de utilitate publica, care desfasoara activitati in municipiul Barlad si comunele limitrofe avand ca obiect de activitate: salubritizarea localitatilor furnizarea si distributia energiei termice si a apei calde, iluminat public avand de asemenea in obiectul de activitate si transporturi urbane, suburban si metropolitane de calatori.

Infrastructură și activitate

De-alungul timpului infrastructura de transport a cunoscut o dezvoltare constantă constand in Terenuri și construcții, Instalații tehnice și mașin precum si Alte instalații, utilaje și mobilier

Activitatea de mentenanță consta in reparații in regie poprie *deținând propria secție de mentenanță*; pentru executarea reparațiilor curente ale mijloacelor de transport, cât și executarea unor recondiționări și fabricarea de piese de schimb, societatea dispune de ateliere specializate cuprinse în cadrul secției ateliere de reparații. Se executa lucrări de prelucrări mecanice, sudură, tâmplărie, vopsitorie și tinichigerie.

Mijloacele de transport ce vor fi utilizate în prestarea serviciului de transport sunt:

A. 10 AUTOBUZE ELECTRICE

Autobuzele electrice sunt specifice pentru transports calatorilor asezati pe scaune sau in picioare si vor dispune de caracteristici precum motor electric asincron, cu alimentare de la o sursa electrica si cu omologarile aferente complete. Autobuzele vor avea o capacitate de **16 locuri pe scaune, doua strapontine si locul conducatorului auto, cu lungimea de 8 m si 2 usi**. Vor avea podea joasa, pentru a se permite urcarea si coborarea cu usurinta a calatorilor in statiile de transport public, si de asemenea vor fi dotate cu o rampa electrica pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusa sau cu handicap fizic si un loc special amenajat pentru persoanele cu dizabilitati. Toate cele 10 autobuze electrice vor avea sisteme de climatizare integrate. Autonomia dupa o incarcare completa va fi de minim 150 km, in conditiile acoperii in oras a cate 2-3 statii pe km de deplasare, iar viteza maxima de deplasare va fi de 50 km/h.



Figura 5. Model de autobuz electric: STUDIU DE OPORTUNITATE pentru proiectul de investitie „Dezvoltarea sistemului public de transport in comun in municipiul Barlad prin achizitia de autobuze electrice , in scopul reducerii emisiilor de carbon ”

Sistemele GPS cu care sunt dotate cele 10 autobuze electrice vor permite localizarea acestora in trafic, dispunand de 5 zone de actiune, senzor de miscare si o acuratete de transmisi < 5 m. De asemenea aceste sistem GPS vor avea posibilitatea de a transmite informatii prin SMS.

Ecranele de informare calatori referitoare la urmatoarele statii din interiorul autobuzelor electrice vor avea afisaj digital si legaturi prin interfatare cu sistemul GPS.

- autobuzele vor fi propulsate de un motor asincron, avand o putere minima de 120 kW;
- autobuzele vor avea omologarile pentru vehicule complete, acordate de catre autoritatile competente din statele membre ale Uniunii Europene;
- autobuzele vor avea o capacitate de 16 locuri pe scaun + 2 strapontine + 1 loc sofer + 1 loc special amenajat pentru persoanele cu dizabilitati;
- dimensiunea - lungimea va fi de minim 8 m, cu doua usi;
- vor avea podea joasa, pentru a se permite urcarea si coborarea cu usurinta a calatorilor in statiile de transport public;
- vor avea sisteme de climatizare integrate;

- vor fi dotate cu o rampa electrica pentru a facilita accesul persoanelor cu mobilitate redusa sau cu handicap fizic;
- autonomia dupa o incarcare completa va fi de minim 150 km, in conditiile acoperii in oras a cate 2-3 statii pe km de deplasare, iar viteza maxima de deplasare va fi de 80 km/h;
- incarcarea modulelor de baterii, sa fie realizata fara a fi nevoie de scoaterea acumulatorului din compartimentul special amenajat din interiorul autobuzului;
- autobuzele vor avea o instalatie de franare actionata pneumatic cu doua circuite, frane pe disc la toate rotile;
- timpul de incarcare lenta a autobuzelor maxim 8 ore;
- timpul de incarcare rapida a autobuzelor maxim 15 min.
- zero consum de combustibili fosili;

B. TRASEE DESERVITE

Avand in vedere previziunile din cadrul PMUD, coroborate cu rezultatele studiului de trafic, s-a propus dezvoltarea sistemului public de transport in comun prin infiintarea a 2 trasee, pe care vor opera cate 5 autobuze electrice (total 10 autobuze electrice), care vor efectua un numar de **52 curse/zi/per traseu**. Capacitatea de locuri pentru autobuzele ce vor fi achizitionate este de 16 locuri pe scaun + 2 strapontine + 1 loc sofer + 1 loc special amenajat pentru persoanele cu dizabilitati

Numar autobuze achizitionate	Numar trasee infiintate	Numar curse pe zi efectuate pe un	Numar mediu de calatori estimati per cursa per autobuz		Capacitatea maxima a unui autobuz
			2023	2027	
10	2	52	30	37	16*locuri pe scaune
Numar mediu zilnic de calatori, estimat conform PMUD oras Barlad			3.095	3.849	-

Tabel 3. Dimensionarea sistemului de transport public in comun modernizat

Noile rute propuse a fi infiintate si unde se propune a opera SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA, vor avea o lungime totala de 30,76 km, dupa cum urmeaza

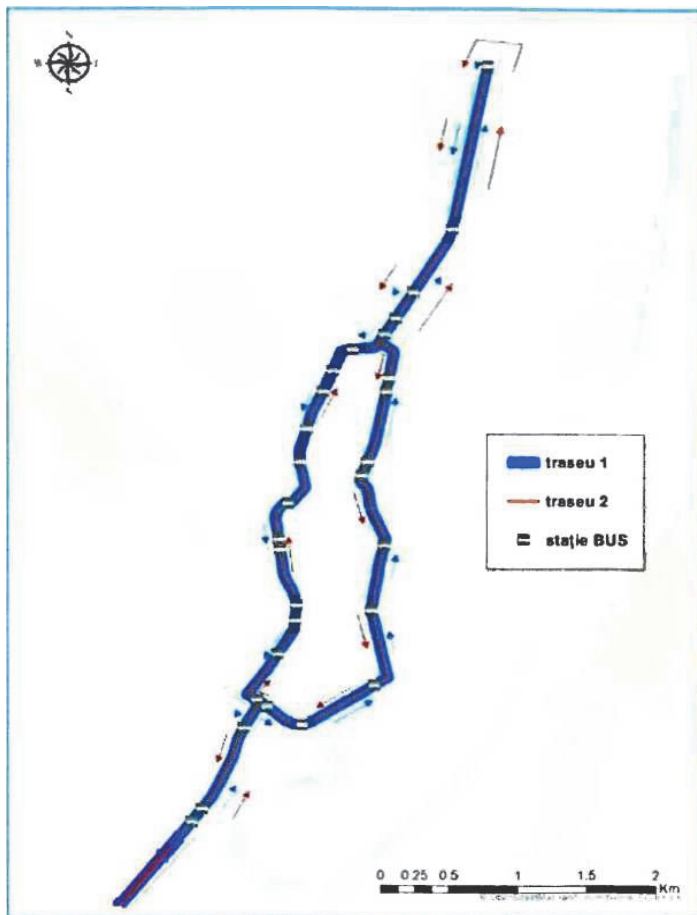
Traseu 1

Autobaza - Șoseaua Tecuciului - str. General Vasile Milea - str. Mihai Viteazu - str. Colonel Simionescu Sava - str. Paloda - str. Ioan Popescu - str. Vasile Parvan - str. Capitan Grigore Ignat - Bulevardul Republicii - Restaurant Galamar - Bulevardul Republicii - Bulevardul Epureanu - str. Constantin Hamagiu - str. Nicolae Balcescu - str. Drago? Voda - str. Mihai Eminescu - Șoseaua Tecuciului - Autobaza

- Lungime traseu: 15,360 km.

- Timp de parcurgere a traseului: 56 minute (31 minute traseu + 1 minut x 25 statii).
- Nr. de statii: 25 statii

1. Autobaza
 2. Intersecjie DN24-DN24D
 3. Depozite En-Gros
 4. U.M. (str. Tecuciului)
 5. Gara*
 6. Intersecjie str. Mihai Viteazu - str. Prutului
 7. Sinagoga - Motel Occident
 8. Muzeul Vasile Parvan
 9. Restaurant Galmondo
 10. FEPA*
 11. Profil 2*
 12. Rulmenti*
 13. Galamar
 14. Rulmenti*
 15. Profil 2*
 16. str. Epureanu (Pediatrie)
 17. str. Epureanu Nr. 35
 18. Starea Civila
 19. Intersecjie str. Hamangiu - str. Gh. Emandi
 20. Secfia TBC
 21. Grading Licurici
 22. Confectii*
 23. Parcare Bogmih
 24. Intersecjie DN24-DN24D
 25. Autobaza
- Nota: * Stajii existente



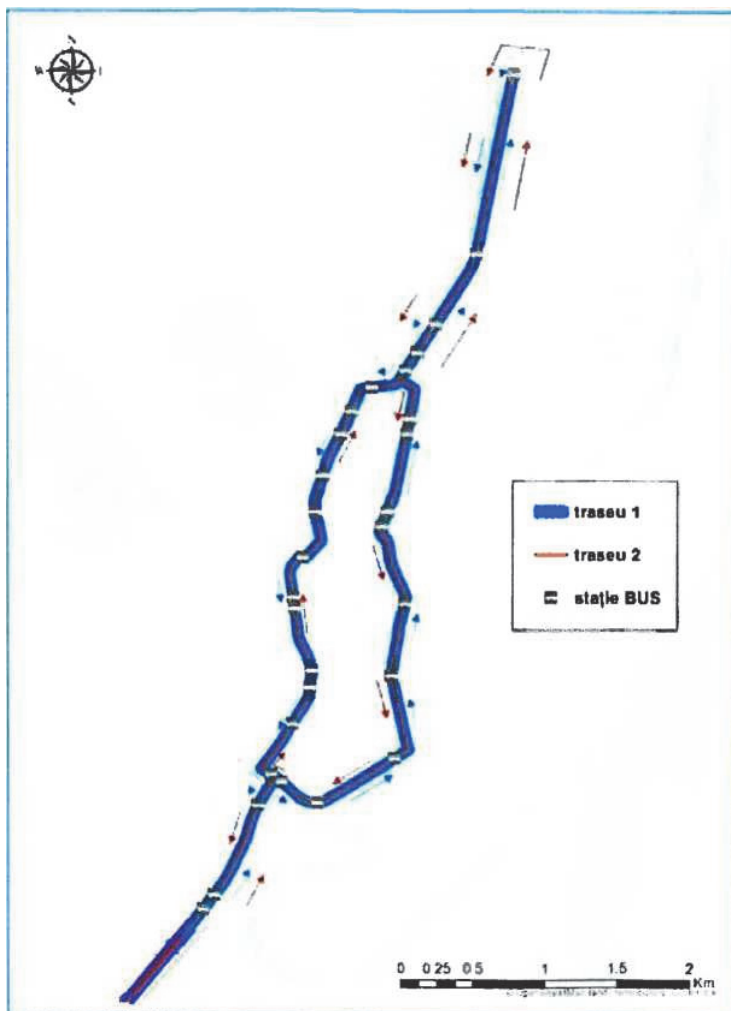
Traseu 2:

Autobaza - Șoseaua Tecuciului - str. Mihai Eminescu - str. Dragoș Voda - str. Nicolae Balcescu - str. Constantin Hamagiu - Bulevardul Epureanu - Bulevardul Republicii - Restaurant Galamar - Bulevardul Republicii - str. Capitan Grigore Ignat - str. Vasile Parvan - str. Ioan Popescu - str. Paloda - str. Colonel Simionescu Sava - str. Mihai Viteazu - str. General Vasile Milea - Șoseaua Tecuciului - Autobaza

- Lungime traseu: 15,400 km.
- Timp de parcurgere a traseului: 58 minute (31 minute traseu + 1 minut x 27 statii).

- Nr. de statii: 27 statii.

1. Autobaza
2. Intersec[^]ie DN24-DN24D
3. Depozite En-Gros
4. U.M. (str. Tecuciului)
26. str. Drago? Voda (IRIS)
27. Intersec[^]ie str. Drago\$ Voda - str. Vasile Lupu
28. Colegiul Codreanu
29. A.L.O.F.M.
30. Starea Civila
31. Piafa Mica
10. FEPA*
11. Profil 2*
12. Rulmenji*
13. Galamar
14. Rulmenti*
15. Profil 2*
32. FEPA - Lidl
33. Service Wash Expert
34. Liceul Cuza - Muzeu
35. Lidl Plata
36. Intersectie str. Mihai Viteazu - str. Prutului
37. Gara - bloc Turn
38. Talcioac
22. Confectii*
23. Parcare Bogmih
24. Intersec[^]ie DN24 - DN24D
25. Autobaza



In ceea ce priveste **frecvența curselor** ce vor fi operate de cele 10 autobuze electrice propuse a fi achizitionate (cate 5 pentru fiecare traseu in parte), acestea au fost stabilite astfel incat sa fie acoperit un interval orar ce porneste de la ora 06:00 de dimineata si pana la ora 22:00

C. POLITICA TARIFARĂ

Titlurile de călătorie oferite sunt cele reglementate prin hotărâri ale Consiliului Local al Municipiului Barlad pentru transportul urban din Municipiul Barlad. Abonamentul general permite utilizarea întregii rețele de transport urbane.

Facilitățile acordate diferitelor categorii sociale și de vârstă (ex. preșcolari, elevi, studenți, doctoranzi, pensionari, veterani de război ș.a.) se dau conform legii (ex. Gratuități, reduceri, etc)

Serviciul de transport public local este un factor important în incluziunea socială. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările. Factorii ca: locul de muncă, domiciliul, 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, creșterea confortului întregii călătorii cu mijloace de transport în comun, creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele- în special pentru persoanele cu nevoi speciale și îmbunătățirea siguranței și a securității în stații și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură.

Nu în ultimul rând, la creșterea atractivității transportului public contribuie atât calitatea cât și cantitatea serviciului în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informarea privind timpii de așteptare în stații. Tarifele de călători accesibile sunt de asemenea un factor important în alegerea mijlocului de transport. Transportul public local trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unui serviciu eficient, sigur, de calitate și cu tarife accesibile.

Operatorul **SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA**, demonstrează capacitatea tehnică și managerială necesară prestării serviciului de transport la standarde europene prin:

1. experiență în prestarea serviciilor de utilitate publica de interes local ,
2. dotările din parcul auto: vehicule de intervenție și mentenanță a infrastructurii și vehiculelor, echipamente și tehnologii pentru operare,
3. dotările pentru mentenanță și reparații;
4. resursa umană și managerială existentă ,
5. preocuparea pentru îmbunătățirea continuă a serviciului de utilitate publica de interes local;
6. preocuparea pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;
8. implicarea continuă în instruirea personalului.

La data întocmirii studiului, **SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA** deține instalații tehnice, mașini și utilaje destinate activității de mentenanță la mijloace de transport și infrastructură.

Controlul de calitate este asigurat de personal calificat atestat, pe specialități.

Pe lângă baza materială menționată, operatorul deține personal calificat atestat, conform structurii organizatorice pe categorii de meserii.

SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA respectă toate normele naționale și europene referitoare la protecția socială a angajaților, inclusiv cele referitoare la măsurile de protecție socială luate în cazul concedierilor colective, ca urmare a planurilor de restructurare, precum și reglementările privind combaterea discriminării la locul de muncă.

Personalul cu atribuții în siguranța traficului face periodic subiectul unei examinări psihologice și medicale, potrivit legislației în vigoare.

Personalul societății se conformează reglementărilor în vigoare, instrucțiunilor și altor documente din care reies sarcini și responsabilități.

Pentru a atinge și menține competența necesară pentru activitățile prestate se identifica, planifica și conduce activități de instruire, pentru toate categoriile de angajați ai societății.

Astfel, operatorul SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA a demonstrat ca are capacitatea tehnică și managerială necesară, și îmbunătățirea continuă a prestației sale și posibilitățile de îmbunătățire a acesteia, prin:

1. dotările pentru mentenanță și reparații deținute;
2. resursa umană și managerială existentă a societății și preocuparea pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
3. comportamentul avut de-a lungul timpului în relația cu beneficiarii serviciilor și autoritățile locale, în vederea înțelegerii nevoilor comunităților, îmbunătățirii continue a serviciilor oferite și adaptării la necesitățile acestora; realizarea introducerii de proceduri operaționale de lucru, monitorizarea și îmbunătățirea indicatorilor de performanță și calitate ai serviciului;
6. preocuparea pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii activității proprii și preocupării pentru îmbunătățirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacității existente și modernizare a dotărilor;
7. preocuparea pentru respectarea legislației și reglementărilor tehnice, de autorizare, etc,
8. preocuparea pentru o bună relație cu autoritatea locală și celelalte instituții cu rol în asigurarea unui serviciu public calitativ;
9. preocuparea pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;
10. preocuparea continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranța circulației, etc;
11. preocuparea pentru menținerea în activitatea societății a unei forțe de muncă, cu grad de profesionalism ridicat;
12. preocuparea pentru un bun management financiar;
13. preocupare pentru controlul intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor.

În concluzie, operatorul are posibilități reale de a efectua serviciul de transport persoane pe raza Municipiului Barlad.

6.2. Fezabilitatea economico-financiară și juridică

Prezentul studiu de oportunitate are ca scop justificarea delegării gestiunii prin incredintare directă și stabilirea de repere oportune, menite să asigure realizarea unui serviciu de calitate.

Prin delegarea gestiunii serviciului de transport se urmărește reducerea costurilor și eficientizarea serviciilor prestate.

Alternativa prin care serviciul/ lucrarea este realizat/ă în regim de gestiune delegata este mai avantajoasă pentru Municipiul Barlad decât cea de achiziție publică, pentru următoarele considerente:

A. Economice

- Procedura de delegare a gestiunii serviciului de transport public va respecta legislația în vigoare,

- Modalitatea de delegare a gestiunii prin atribuire directă a gestiunii serviciului de transport public de persoane permite realizarea de investiții de către Autoritatea publică locală care pot conduce la creșterea productivității muncii și scăderea tarife;
- Posibilitatea renegocierii tarifelor activității în funcție de fluctuația prețurilor materiilor prime aflate pe piață: combustibil, energie, piese și subansamble, materiale, etc;
- Posibilitatea diminuării plăților către operator în cazul nerealizării criteriilor și obiectivelor indicatorilor de performanță;
- Eficientizarea utilizării fondurilor publice;
- Operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării serviciului de transport public local din contract, precum și pentru orice alte activități și servicii care generează costuri și venituri neasociate prestării serviciului de transport public local, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
- Operatorul va evidenția costurile pe fiecare mod de transport, pe serviciu public prestat ;
- Operatorul va aplica tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători;
- Operatorul va asigura, prin decizii ale Consiliului de Administrație și AGA, implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței/eficacității.
- Operatorul asigură calculul costului lei/km pe costuri asociate doar serviciului de transport, evidențierea veniturilor pe fiecare categorie de călători, pe fiecare tip de titlu de călătorie și calculul compensației pentru fiecare UAT membru al asociației;
- Operatorul va adapta cheltuielile la nivelul cheltuielilor bugetare aprobate;
- Operatorul va asigura respectarea prevederilor legale în ceea ce privește angajarea personalului propriu, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a acestora;
- Obligațiile implicate în prestarea serviciului de transport sunt finanțate din fonduri proprii ale operatorului și /sau UAT;
- Operatorul va asigura atât respectarea prevederilor legale în vigoare în domeniul contabil și fiscal (contabilitate separată pentru activitățile și serviciile ce fac obiectul prestării serviciului de transport, evidență separată pe fiecare modalitate de transport) ;

B. Juridice:

- Consiliul Local Barlad va deține controlul, intervenția directă și imediată asupra serviciului de transport reglementat prin contractul de servicii publice.
- Consiliul Local Barlad prin organele de conducere ale **SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA** vor asigura restrângerea ariilor în care se manifestă condițiile de monopol;
- Consiliul Local Barlad prin organele de conducere ale **SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA** vor asigura protecția și conservarea mediului natural și construit;
- Consiliul Local Barlad prin organele de conducere ale **SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA** vor asigura un tratament egal pentru toți operatorii, indiferent de forma de proprietate, țara de origine, de organizarea acestora și de modul de gestiune adoptat;
- Consiliul Local Barlad prin organele de conducere ale **SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA** vor asigura un mediu de afaceri concurențial transparent și loial.
- **Tehnice:** Se va asigura o activitate continuă (24h/24h) pentru intervenții privind remedierea corespunzătoare a unor situații neprevăzute ivite în prestarea serviciului de transport, ținând cont de faptul că Operatorul de Transport își desfășoară activitatea pe plan local;

- Dotarea operatorului cu utilaje și echipamente specifice de catre UAT;
- Se va asigura garantarea continuității și permanenței în funcționare;
- Se evită perioade lungi de timp necesare lansării procedurilor competitive, rezolvării eventualelor contestații, timp care poate fi folosit de operator, acesta putând presta serviciul de transport din momentul în care a preluat gestiunea serviciului de transport;
- Consiliul Local Barlad prin organele de conducere ale **SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA** asigura realizarea unui serviciu de transport de calitate si adoptarea unor soluții și tehnologii performante care pot contribui la creșterea eficienței și calității serviciului de transport;
- UAT BARLAD asigură necesarul de vehicule pentru îndeplinirea cerințelor din programul de transport, în condițiile de calitate și siguranță impuse;
- Operatorul asigură un sistem de informare corectă și completă a călătorilor atât în stații cât și în mijloacele de transport;
- Operatorul asigură personal calificat în numărul necesar la desfășurarea activităților necesare pentru efectuarea transportul public;
- Operatorul asigură și întreținerea vehiculelor necesare prestării serviciului de transport public;
- Operatorul asigură activitatea de eliberare și comercializare a titlurilor de călătorie(inclusiv gratuități) prin puncte de vânzare dotate corespunzător;
- Operatorul asigură activitatea de dispecerizare și dotările necesare în urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport.
- Consiliul Local Barlad prin organele de conducere ale **SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA** vor asigura elaborarea și aprobarea strategiilor proprii privind dezvoltarea serviciilor a programelor de reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de utilități publice existente, precum și a programelor de înființare a unor noi sisteme, inclusiv cu consultarea operatorilor. Programele de transport pot fi stabilite și în baza unui studiu de mobilitate.

6.3. Aspecte de ordin social și de protecție a mediului

Activitatea de transport public de persoane are un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a unei societăți, însă impactul acesteia asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin: poluarea fonică și vibrațiile, poluarea aerului și a apei, aglomerări de trafic și accidente, generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulatori, altele).

În desfășurarea activității este obligatorie respectarea principiilor ecologice pentru asigurarea unui mediu de viață sănătos. Prin aceste activități operatorul va asigura:

- satisfacerea cerințelor și nevoilor de utilitate publică ale comunității locale și creșterea calității vieții.
- respectarea continuă a standardelor și a indicatorilor de performanță ai serviciilor prestate.
- protecția și conservarea mediului natural și construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare.
- coordonarea unitară a serviciului de transport în aria administrativ- teritorială a Municipiului Barlad;
- acoperirea nevoilor de transport public de persoane, actuale și viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;

- asigurarea infrastructurii, a capacității tehnice și operaționale necesare;
- asigurarea serviciului de transport public de persoane în conformitate cu politicile Uniunii Europene: tratament egal, dezvoltare durabilă, nondiscriminare, transparență;
- creșterea permanentă a calității serviciului prestat conform planului de investiții;
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate;
- creșterea gradului de civilizație, a confortului și a calității vieții cu o puternică componentă socială;
- creșterea gradului de securitate individuală și colectivă în cadrul comunității locale.

Dintre efectele pe care transportul le are asupra mediului cel mai perceput este cel al poluării fonice pentru că este factorul de agresiune cel mai direct și mai sesizabil, urmat de poluarea factorilor de mediu aer și apă.

În ceea ce privește reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră, a reducerii consumurilor și protecției mediului în ansamblu, **SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA** dovedește o preocupare continuă de gasirea unor soluții de optimizare a serviciului prestat, reducerea consumurilor, creșterea siguranței călătorului.

Nu în ultimul rând, la creșterea atractivității transportului public contribuie atât calitatea cât și cantitatea serviciului în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informarea privind timpii de așteptare în stații. Tarifele de călători accesibile sunt de asemenea un factor important în alegerea mijlocului de transport. Transportul public local trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unui serviciu eficient, sigur, de calitate și cu tarife accesibile.

Având în vedere cele mai sus prezentate, precum și prevederile OUG 195/2005 privind protecția mediului, modificată și completată, din punct de vedere al impactului asupra mediului nu s-au identificat factori negativi care să ridice probleme în raport cu cerințele de respectare a normelor de mediu.

Prin implicarea directă a operatorului în realizarea mentenanței infrastructurii și realizarea de investiții și preocuparea pentru înnoirea parcului propriu, se creează premisele pentru reducerea continuă a emisiilor de CO2 și particule, iar programele de modernizare a infrastructurii prin implementarea de măsuri de reducere a poluării duc la creșterea confortului locuitorilor și a calității vieții.

6.4. Analiza delegării. Identificarea și alocarea riscurilor

PUNCTE TARI

- Posibilitatea de control a tarifelor;
- Posibilitatea de control a garanției serviciilor prestate;
- Micșorarea cheltuielilor;
- Contractul de delegare prevede îndeplinirea indicatorilor de performanță care fac referire la activitățile prestate;

➤ Indicatorii minimali de performanta ai serviciilor pot fi modificați prin hotărâre AGA, pe baza unor studii de specialitate.

PUNCTE SLABE

- Dificultate în estimarea cât mai exactă a serviciilor prestate;
- Valoarea plăților in timp este influențată de rata inflației.

OPORTUNITĂȚI

- Bază legală stabilă și sistem de raportare corect;
- Prin delegarea prin incredintare directă se va obține selectarea unui operator care să ofere raportul optim între tarif și calitate a serviciilor/lucrări;
- Reducerea consumului de resurse.

AMENINȚĂRI

- Există posibilitatea ca societatea privată să intre în insolvență, din incapacitate temporară de plată sau definitivă, fapt care ar periclita buna desfășurare a activităților;
- Criza economică și financiară națională sau internațională.

CONCLUZII

În viitor, evoluția activității SC COMPANIA DE UTILITĂȚI PUBLICE SA va depinde de modul în care vor fi puse în valoare avantajele competitive pe care le deține - experiența îndelungată în domeniu, forța de muncă specializată, tradiție în segmentul de activitate specific profilului sau de activitate și competitivitatea serviciilor.

Obiectivele propuse și condițiile de desfășurare a activității societății tin seama de:

- necesitățile populației și posibilitățile societății de a face față solicitărilor;
- utilizarea mai eficientă a capacității de transport având în vedere experiența îndelungată în domeniu și profesionalismul personalului productiv;
- avantajele oferite de existența unui parc auto, care prin modernizare să conducă la eficientizarea activității;
- existența unei piețe stabile și a unui potențial de extindere și modernizare a parcului auto în vederea menținerii la un nivel competitiv al serviciilor specifice profilului;
- îmbunătățirea calității serviciilor oferite.

Autoritatea Administrației publice locale are dreptul de a decide incredintarea serviciilor de transport public local de persoane unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea eficientizării transportului public de persoane în municipiul Barlad și a modernizării infrastructurii.

Serviciile de transport public local de persoane se organizează pentru a satisface cu prioritate nevoile populației, precum și ale instituțiilor publice și ale agenților economici.

Oportunitatea concesiunii serviciilor de transport public local de persoane este determinată de necesitatea gestionării serviciilor de transport public local de persoane în condiții de eficiență financiară și managerială, de către un operator de transport public de persoane care deține capacitatea

tehnica necesara si are abilitatea de a satisface in conditii de competitivitate necesitatile populatiei in acest domeniu.

Dezavantajul concesiunii este ca obligatiile care ii revin delegatarului in calitate de actionar unic, se mentin in continuare in sensul urmaririi respectarii clauzelor contractuale si a pastrarii integritatii patrimoniale, iar la sfarsitul perioadei de delegare consiliul local trebuie sa preia bunurile concesionate, achitandu-i delegatarului cota parte din investitiile facute in perioada de concesionare, neamortizate.

CAPITOLUL VII NIVELUL MINIM AL REDEVENTEI

Pentru bunurile concesionate, concesionarul va plati o redeventa in cuantum de 10000 lei/an. Plata redeventei se face trimestrial.

CAPITOLUL VIII DURATA ESTIMATA A CONTRACTULUI

Durata contractului privind delegarea gestiunii serviciului de transport public este reglementata de art. 28, alin. 1 din Legea nr. 92 / 2007 - Legea serviciilor de transport public local care prevede:

„(1) Durata delegării gestiunii serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie 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:

- a) 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze
- b) 10 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloacele de transport pe cablu;
- c) 5 ani pentru transportul fluvial;
- d) 5 ani pentru transportul în regim de taxi și în regim de închiriere.”

Dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt importante atât în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.

Intenția entității contractante de a atribui direct contractul pentru o perioada de 5 ani este justificata si legala. Dacă va fi necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice va putea fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care

operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt importante atât în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.

De asemenea, prin stabilirea unei durate de 5 ani se respecta Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, conform căruia contractele pe termen lung pot duce la închiderea pieței pe o perioadă mai lungă decât este necesar, reducând astfel avantajele presiunii exercitate de concurență.

Astfel, durata gestiunii directe este de 5 ani, cu drept de prelungire în condițiile legii, în condițiile art. 32 alin. (3) din Legea nr. 51/2006 autoritățile administrației publice locale sunt obligate ca, periodic, respectiv odată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului.

CAPITOLUL IX

FINANȚAREA ACTIVITĂȚII DELEGATE

Sursele de finanțare a contractului care urmează să fie atribuit se asigură prin:

- bugetele de venituri și cheltuieli al operatorului și, după caz, din alocații bugetare în conformitate prevederile legale în vigoare;
- alte surse financiare legal constituite.

CAPITOLUL X

ANALIZĂ COMPARATIVĂ PENTRU 3 SCENARIILE PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI

10.1. CONSIDERAȚII GENERALE

Toate scenariile prezentate în tabelul următor vor viza același proiect investițional propus de municipalitate, analizând astfel din punct de vedere calitativ în funcție de criteriile administrative, procedurale, legale, sociale, mediu, durată, rezultatele și modul de atingere al obiectivelor setate de beneficiar ale aceluiași studiu de caz unitar.

Scenariul I	Scenariul II	Scenariul III
Gestiune Directă – Compartiment specializat din cadrul Primăriei Municipiului Barlad	Gestiune delegata prin incredintare directă – Operator Municipal	Gestiune delegată – Operator Privat

SCENARIUL I – GESTIUNE DIRECTĂ – COMPARTIMENT SPECIALIZAT

Caracteristici

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.

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 II – GESTIUNE DELEGATA PRIN INCREDINTARE DIRECTĂ – 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 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. 21, 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 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.

Comaniile 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. 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 de către autoritatea publică (Operator Intern).

Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii delegate prin incredintare directă, 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.

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:

Efect financiar net =

Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public

Minus

Eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză

Minus

Sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză

Plus un profit rezonabil

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 delegate prin incredintare 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 de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 , în care este prevazut, la art. 5, alin (2) posibilitatea atribuirii directe către o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia municipalitatea să aibă controlul integral.

Atribuirea delegate prin incredintare 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. 21 din Legea nr. 51/2006, sunt obligatorii următoarele:

- a) Operatorul de transport public local este 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 Atribuirii 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 Compensării pentru serviciul public.

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.

CAPITOLUL XI

CONCLUZII

Regulamentul nr. 1370/2007 permite, dacă legislația națională nu interzice, atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern. Această modalitate de atribuire este prevăzută și de legislația națională prin Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ- teritoriale și Legea 51/ 2006 privind serviciile comunitare de utilități publice.

SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA a demonstrat de-a lungul timpului, începând cu anul 2006, potențialul tehnic, financiar și organizatoric în prestarea unor servicii de interes public în acord cu standardele europene .

În considerarea celor expuse, considerăm oportună soluția gestiunii delegate prin incredintare directă a serviciului public de transport local pe trasee din aria de competență a Municipiului Barlad, catre operatorul SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA.

Având în vedere precizările menționate în cuprinsul prezentului Studiu de Oportunitate, apreciem că sunt asigurate atât premisele tehnice și manageriale pentru justificarea atribuirii directe către operatorul SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA cât și respectarea prevederilor legale în vigoare la nivel național și comunitar în ceea ce privește delegarea gestiunii serviciului de transport public local, drept pentru care Municipiul Barlad propune încheierea Contractului de delegare a Serviciului Public local de transport cu operatorul

intern SC COMPANIA DE UTILITATI PUBLICE SA., prin atribuire directă pe o perioada de 5 ani.

Legislația care a stat la baza întocmirii prezentului studiu:

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători feroviar 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";
- Comunicare a Comisiei Europene referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și de călători 2014/ C 92/01;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale;
- Legea nr. 37/19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic;
- 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 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;
- Ordinul nr. 131/ 1401/2019 privind documentele standard și contractul cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/ sau tramvaie;
- Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul Administrativ;
- Ordonanța de Guvern 22/ 1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, cu modificările și completările ulterioare.
- Legea 72/ 2013 privind măsurile pentru combaterea întârzierii în executarea obligațiilor de plată a unor sume de bani rezultând din contracte încheiate între profesioniști și între aceștia și autorități contractante.