HOTĂRÂREA NR. 312 DIN 29.07.2022

privind aprobarea Studiului de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a transportului public local de călători prin curse regulate în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană

Consiliul Local al Municipiului Bacău întrunit în ședință ordinară la data de 29.07.2022 potrivit art. 133 alin. (1) din Ordonanța de Urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

Având în vedere:

- Adresa nr. 110/20.07.2022 a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, înregistrată la instituția noastră cu nr. 162402/20.07.2022;
- Referatul nr. 162659/20.07.2022 al Unității Municipale pentru Monitorizare Calitate Servicii Publice;
- Expunerea de motive a Primarului Municipiului Bacău înregistrată cu nr. 162664/20.07.2022;
- Raportul Direcției Juridice înregistrat cu nr. 162685/1/20.07.2022;
- Raportul Unității Municipale pentru Monitorizare Calitate Servicii Publice înregistrat cu nr. 162685/2/20.07.2022;
- Avizele comisiilor de specialitate din cadrul Consiliului Local al Municipiului Bacău, întocmite în vederea avizării proiectului de hotărâre: nr. 312/28.07.2022 al Comisiei de specialitate nr. 3 și nr. 436/28.07.2022 al Comisiei de specialitate nr. 5;
- Prevederile Legii nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Prevederile Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
- Prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;
- Dispozițiile art. 140 alin. (1) și alin.(3), ale art. 154 alin. (1), ale art. 196 alin. (1) lit. a), ale art. 197 alin. (1) și ale art. 243 alin. (1) lit. a) și lit. b) din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,
- HCL nr. 273/23.08.2021 privind participarea UAT Municipiul Bacău la elaborarea Studiului de oportunitate și de fundamentare pentru delegarea gestiunii serviciului public local de călători prin curse regulate în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană, a Regulamentului serviciului, a documentației de atribuire și la elaborarea unui Studiu de trafic pentru tren urban;

În temeiul art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. d), alin. (7) lit. n) și ale art. 139 alin. (3) lit. d) și alin. (5) din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

H O T Ă R Ă Ș T E:

Art.1. Se aprobă Studiul de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a transportului public local de calatori prin curse regulate in Municipiul Bacau si Zona Metropolitana, conform Anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Se aprobă modalitatea de gestiune a serviciului public de transport local de călători în regiunea teritorială a Municipiului Bacău și a Zonei Metropolitane aferentă, prin gestiune delegată.

Art.3. Primarul Municipiului Bacău va aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri prin direcțiile din cadrul aparatului de specialitate și Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău.

Art.4. Hotărârea va fi comunicată Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău.

Art.5. Prin grija Secretarului General al Municipiului Bacău prezenta hotărâre se comunică în termen legal Instituției Prefectului – Județul Bacău pentru verificarea legalității.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
GHIORGHE HULUȚĂ

CONTRASEMNEAZĂ PENTRU LEGALITATE
SECRETARUL GENERAL AL MUN. BACĂU
NICOLAE – OVIDIU POPOVICI

N.O.P.,I.P./M.G.C./EX.1/DS.I-A-1

ROMÂNIA
JUDEȚUL BACĂU
CONSILIUL LOCAL BACĂU

ANEXĂ COMUNĂ LA PROIECTUL DE HOTĂRÂRE NR. 162661 DIN 20.07.2022 ȘI HCL NR. 312 DIN 29.07.2022

Studiu de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a transportului public local de călători prin curse regulate în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
GHIORGHE HULUȚĂ

CONTRASEMNEAZĂ PENTRU LEGALITATE
SECRETARUL GENERAL AL MUN. BACĂU
NICOLAE - OVIDIU POPOVICI

Unitatea Municipală pentru Monitorizare Calitate Servicii Publice
Isabela-Margareta PINTILIE

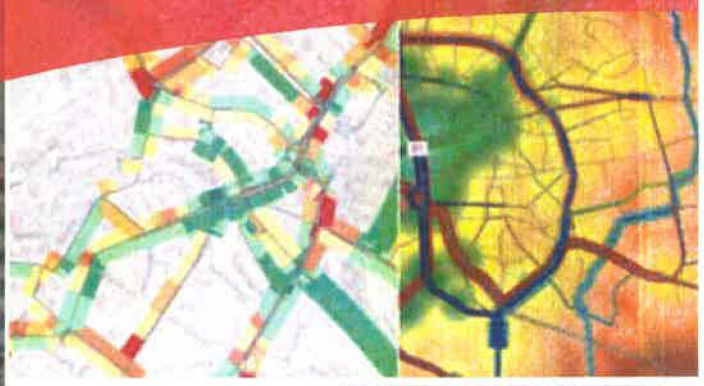
M.G.C.

MUNICIPIUL BACAU

Bacău

TTL PLANNING







[R1.a]

Studiu de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a transportului public local de calatori prin curse regulate in Municipiul Bacau si Zona Metropolitana

TTL.046-PT.BC-R1a.SOCSP

Iunie 2022

Titlu Proiect	SERVICII DE ELABORAREA STUDIULUI DE OPORTUNITATE SI DE FUNDAMENTARE PENTRU DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI PUBLIC LOCAL DE CALATORI PRIN CURSE REGULATE IN MUNICIPIUL BACAU SI ZONA METROPOLITANA, A REGULAMENTULUI SERVICIULUI, A DOCUMENTATIEI DE ATRIBUIRE SI ELABORAREA UNUI STUDIU DE TRAFIC PENTRU TREN URBAN
Contract	49 (TTL-046) / 04.03.2022
Livrabil	**R1.a.** Studiu de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a transportului public local de calatori prin curse regulate in Municipiul Bacau si Zona Metropolitana
Cod Raport	TTL.046-PT.BC-R1a.SOCSP
Revizia	Rev.1
Data	Iunie 2022
Beneficiar	ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ZONA METROPOLITANĂ BACĂU
Elaborator	TTL PLANNING S.R.L.

CUPRINS

1. Date generale 3
1.1. Denumirea obiectivului de investiții 3
1.2. Localizare / Teritoriu deservit 3
1.3. Beneficiarul investiției 3
1.4. Elaboratorul studiului 3
2. Scopul Studiului de Oportunitate 4
3. Analiza situației Existente 5
3.1. Date Generale 5
3.2. Contextul socio-economic 8
3.2.1. Structura populației 10
3.2.2. Mișcarea naturală și migratorie 11
3.2.3. Profil economic 15
3.2.4. Forța de muncă 18
3.2.5. Șomajul 20
3.2.6. Profilul economic al Zonei Metropolitane 21
3.3. Serviciul de transport public 24
3.3.1. Organizarea serviciului de transport public 24
3.3.2. Rețeaua de transport public 27
3.4. Aspecte privind mobilitatea 38
4. Necesitatea și oportunitatea 46
5. Baza legală pentru funcționarea și organizarea serviciului 52
5.1. Prevederi legislative 52
5.2. Concluziile analizei cadrului legal existent -opțiuni pentru delegarea serviciului de transport public de călători 68
6. Motivele de ordin economic, financiar, social si de mediu care justifica delegarea gestiunii 71
6.1. Justificare de ordin economic 73
6.2. Justificare de ordin financiar 74
6.3. Motive de ordin social și de mediu 75
7. Opțiunile tehnico-economice propuse privind modalitatea de gestiune a serviciului public de transport local de călători 77
7.1. Prezentarea opțiunilor 77
7.1.1. Opțiunea 1- Gestiune directă prin atribuire directă către un operator regional nou înființat 77
7.1.2. Opțiunea 2- Gestiune delegată prin atribuire competitivă 81
7.1.3. Opțiunea 3 - Gestiune directă prin atribuire directă către un operator regional nou înființat a unui număr de trasee și gestiune delegată prin atribuire competitivă pe anumite trasee 83
7.2. Analiza opțiunilor și stabilirea soluției recomandate 84
7.2.1. Stabilirea criteriilor de analiză 84
7.3. Concluzii și etape următoare pentru implementare 93
8. Datele sintetice ce definesc serviciul ce va fi delegat 96
8.1. Durata contractului de delegare a gestiunii 96
8.2. Bunuri concesionate și nivelul minim al redevenței 97
8.3. Politică tarifară și socială 99
8.3.1. Politica tarifară 99
8.3.2. Politica socială 100
8.4. Compensația 102

8.5. Ajutorul de stat / condițiile Altmark 105
8.6. Profitul rezonabil 110
8.7. Costul specific de operare 110
8.8. Controlul Entității Contractante asupra Operatorului 115

LISTĂ FIGURI

Figura 3.2-1 Evoluția populației la nivelul ZM și a județului Bacău 9
Figura 3.2-2 Distribuția populației la nivelul ZMBC 10
Figura 3.2-3 Structura populației pe sexe și grupe de vârstă 11
Figura 3.2-4 Evoluția populației pe contingente de vârstă 11
Figura 3.2-5: Rata sporului natural în localitățile din Zona Metropolitană (2019) 13
Figura 3.2-6: Rata soldului migratoriu în localitățile din Zona Metropolitană (2019) 15
Figura 3.2-7: Ponderea contribuțiilor PIB la nivelul Regiunii Nord – Est 15
Figura 3.2-8: Evoluția PIB pe cap de locuitor 16
Figura 3.2-9: Contribuția sectoarelor economice la PIB-ul județean 16
Figura 3.2-10: Încadrarea populației în sectoarele economice 17
Figura 3.2-11: Evoluția numărului de întreprinderi active din ZMBC 18
Figura 3.2-12: Ponderea întreprinderilor active în județul Bacău 18
Figura 3.2-13: Evoluția numărului mediu de salariați la nivelul ZMBC 19
Figura 3.2-14: Ponderea numărului de salariați din județul Bacău concentrați în ZMBC 19
Figura 3.2-15: Evoluția numărului de salariați pe localități în ZMBC 20
Figura 3.2-16: Evoluția anuală a ratei șomajului în ZMBC 20
Figura 3.2-17: Distribuția angajaților pe sectoare economice în ZMBC 21
Figura 3.2-18: Distribuția întreprinderilor active pe sectoare economice în ZMBC (2019) 22
Figura 3.2-19: Distribuția cifrei de afaceri pe sectoare economice în ZMBC (2019) 23
Figura 3.3-1: Rețeaua de Transport Public Bacău 28
Figura 3.3-2: Principalele probleme ale transportului public local 29
Figura 3.3-3: Stații de transport pentru transportul public local Bacău 30
Figura 3.3-4: Frecvența (stânga) și deservirea (dreapta) liniilor de transport public 31
Figura 3.3-5: Evoluția numărului anual de călători transportați – Transport Public Bacău 32
Figura 3.3-6: Rețeaua de Transport Județean adiacentă mun. Bacău 36
Figura 3.3-7: Stații de transport pentru transportul județean 37
Figura 3.4-1: Accesibilitatea rețelei de transport public – situație existentă 38
Figura 3.4-2: Rețeaua de transport public – intervale de urmărire – situație existentă 39
Figura 3.4-3: Evoluția populației stabile în ZMBC (2015 – 2020) 40
Figura 3.4-4: Densitatea populației în ZMBC 40
Figura 3.4-5: Analiza perechilor origine-destinație 41
Figura 3.4-6: Principalele fluxuri de navetă 42
Figura 3.4-7: Ponderea navetiștilor din totalul populației ocupate 43
Figura 3.4-8: Navetismul elevilor 44

LISTĂ TABELE

Tabelul 3.2-1: Evoluția populației 9
Tabelul 3.2-2: Indicatori pentru sporul natural 12
Tabelul 3.2-3: Indicatori pentru soldul migratoriu 14
Tabelul 3.3-1: Programul de Transport situația Existentă: 33
Tabelul 3.3-2: Flota cu care se asigură în prezent serviciul de transport public local 33
Tabelul 3.3-3: Curse zilnice din Programul de Transport Județean 35
Tabelul 8.2-1: Evaluarea opțiunilor 85
Tabelul 8.3-1:Prezentarea sintetic[a scenariilor 94
Tabelul 8.3-2: Datele sintetice ce definesc serviciul 95

1. Date generale

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

Elaborarea **Studiului de oportunitate** si de fundamentare pentru **delegarea gestiunii serviciului public local de calatori** prin curse regulate in **Municipiul Bacău si Zona Metropolitană.**

1.2. Localizare / Teritoriu deservit

UAT Membre ale Asociației de Dezvoltare **Intercomunitara** Zona Metropolitana Bacău.

1.3. Beneficiarul investiției

Asociația de Dezvoltare Intercomunitara Zona Metropolitana Bacău, cu sediul în Mun. Bacău, Calea dr. Alexandru Șafran, nr. 145, jud. Bacău, 600298.

1.4. Elaboratorul studiului

TTL PLANNING S.R.L.,
București, Str. Dimitrie Pompeiu, nr. 9-9A, C14, Sectorul 2,
telefon 0724049785, e-mail: office@ttlplanning.ro.

2. Scopul Studiului de Oportunitate

Principalul scop al studiului de oportunitate îl reprezintă identificarea și analiza elementelor tehnice, juridice si financiare specifice, a celor mai probabile scenarii și identificarea soluției recomandate în vederea luării deciziei la nivel local cu privire la modalitatea de **delegare a gestiunii serviciului public local de calatori** prin curse regulate in **Municipiul Bacău si Zona Metropolitană.**

Studiul de oportunitate vine în întâmpinarea cerințelor legale în domeniu și totodată, ca scop secondar, contribuie la accesul la finanțări prin Programul Operațional Regional 2021-2027, precum și prin Planul Național De Redresare Și Reziliență (PNRR). În cadrul prezentului studiu se vor fundamenta pe de o parte necesitatea si oportunitatea delegării serviciului de transport public local de calatori prin curse regulate in Municipiul Bacău si Zona Metropolitană și se va identifica cea mai bună soluție delegare a gestiunii serviciilor, pe de altă parte.

În conformitate cu legislația națională, Autoritățile publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru înființarea, extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-sociala a localităților, de Planul de Mobilitate și strategiile în domeniu, precum și de cerințele de mobilitate locale, evoluția acesteia și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii de gaze cu efect de seră reduse. Astfel, prin delegarea serviciului de transport public local de calatori prin curse regulate in Municipiul Bacău si Zona Metropolitană, în conformitate cu reglementările naționale și europene în domeniu și cu respectarea regulamentului CE 1370, se vor asigura:

- dezvoltarea și funcționarea pe termen lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare socio-economică a orașului, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- satisfacerea în condiții optime a nevoilor de Mobilitate a populației, precum și ale instituțiilor publice și agenților economici din Zona Metropolitană;
- gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficientă managerială;
- îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea unui mod de transport eficient și ecologic;
- diminuarea utilizării autoturismului propriu pentru deplasările locale;
- promovarea reabilitării infrastructurii pe traseele 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;

12

3. Analiza situației Existente

3.1. Date Generale

Municipiul Bacău este municipiul reședință al județului Bacău, fiind şi cel mai mare centru urban din județ (populația municipiului reprezintă 23,4% din numărul total de locuitori ai județului și o suprafață de peste 41 de km^2). Conform Planului de amenajare a teritoriului național Secțiunea a IV-a (NUTS 3 la nivel european): Municipiul Bacău este o localitate de rang I, de importanță națională, cu influență potențială la nivel European.

Municipiul Bacău a fost desemnat pol de dezvoltare urbană prin HG nr.1149/2008 privind modificarea şi completarea Hotărârii Guvernului nr. 998/2008 pentru desemnarea polilor naționali de creștere în care se realizează cu prioritate investiții din programele cu finanțare comunitară națională.

Conform Planului Urbanistic General, suprafața totală a municipiului este de 4318,70 ha, dintre care 3880,29 ha teren intravilan propus prin PUG, la care se adaugă suprafețele care au făcut obiectul unor Planuri Urbanistice Zonale aprobate după anul 2012.

Structura intravilanului conform PUG Bacău 2012, concentrează în linii mari, următoarea zonificare funcțională a intravilanului: zonă de locuințe și funcțiuni complementare 25,40%, zonă de activități comerciale, instituții și servicii de interes public 13,93%, zonă de industrie și depozitare 24%, zonă spații verzi și agrement 11,05% și zona căilor de comunicație 19,05%.

Mun. Bacău are rol de centru polarizator, populația municipiului Bacău se află într-o stare de stagnare (creștere de 1,16% între 2014 și 2020, dar scădere față de 2008 cu 1,24%). Cererea pentru noi locuințe, mai ales locuințe individuale, este acoperită de comunele învecinate care înregistrează creșteri semnificative ale populație după domiciliu în perioada 2008-2020, cum ar fi Hemeiuș (49,06%), Letea Veche (43,60%), Măgura (30,28%), Mărgineni (15,31%), Sărata (16,21%) și Săucești (23,59%).[1] La nivelul anului 2011, mai mult de jumătate din salariații domiciliați în comunele Letea Veche, Măgura, Mărgineni și Hemeiuș (aprox. 8000 salariați) aveau locul de muncă în municipiul Bacău. Chiar dacă în aceea perioadă în comuna Nicolae Bălcescu doar 37% din salariați aveau locul de muncă în municipiul Bacău, numărul acestora a crescut considerabil odată cu dezvoltarea celor două centre comerciale Metro, Auchan-Dedeman și a zonei logistice din lungul DN2. Comune precum Hemeiuș (Parcul Dendrologic), Mărgineni, Luizi-Călugăra sau Tamași includ importate obiective de agrement accesate frecvent de băcăuani dar și de turiști. Astfel, în contextul în care procesul de periurbanizare devine din ce în ce mai activ, legăturile între municipiul Bacău și localitățile din zona lui metropolitană trebuie întărite, mai ales în ceea ce privește furnizarea serviciilor de transport public.

[1] Conform INS tempo - Populația după Domiciliu, 1 Ianuarie 2020

A3

Orașul se dezvoltă liniar, urmând la nivelul zonei metropolitane două coridoare principale DN2 și DN15. Acestea sunt completate de DN11 și DN2G care asigură legătura între Bacău și comunele din zona montană (Culmea Pietricica) și DN2F care asigură legătura cu partea de est a județului continuând spre Vaslui și ulterior Chișinău. La nivel local, Bacăul este dezvoltat tot pe doua coridoare, unul principal nord-sud, și unul secundar est-vest completate de 3 inele concentrice:

- Nucleul central: Unirii – 9 Mai – Mărășești – Nicolae Bălcescu;
- Inelul principal: Mioriței – Constantin Ene – Milcov;
- Varianta ocolitoare Bacău (incompletă în nord-vest).

Drumului național DN2 (E-85), care leagă zona industrială sud de centrul municipiului reprezintă coridorul principal al orașului. Prin intermediul drumul național DN2G se face și legătura cu zona industrială nord, localizată în zona de nord-vest a orașului. Fondul construit ia forma de cartiere cu o densitate a populației ridicată precum Republicii, Bazar Letea, Carpați și include și cartierele de blocuri localizate de-a lungul străzii Milcov, între DN2 și râul Bistrița. Acest coridor continuă în centrul orașului cu Strada Nicolae Bălcescu și Strada 9 Mai, unde exista cea mai ridicată densitate de instituții publice. Tot în nord se regăsesc cartiere cu densitate ridicată, precum Miorița, Ștefan cel Mare și cartierul Nord (în curs de dezvoltare). Coridorul secundar se desfășoară între Centrul de Afaceri și Expoziții Bacău (CAEx) și cartierul Șerbănești. Cu spații pentru birouri și expoziții comerciale, CAEx Bacău este un incubator pentru 24 de companii start-up. La polul opus, cartierul Șerbănești este o zona de dezvoltare rezidențială intensă. Centrat pe Parcul Catedralei, coridorul secundar cuprinde cartierele centrale 6 Martie și Bistrița Lac, precum și zona centrală.

Conform analizelor din cadrul strategiei integrate de Dezvoltare, La nivelul municipiului Bacău, noi generatori de trafic au apărut atât în zona centrală cât și la periferia orașului. De asemenea, zonele rezidențiale individuale de la periferie (inclusiv din zona metropolitană) înregistrează o creștere a populației și al fondului construit. În structura orașului se pot distinge 5 zone principale, grupate pe stilul de activitate prezent în fiecare, după cum urmează:

- Zona centrală - Zona administrativă (centrul civic) unde sunt localizate instituțiile cele mai importante, cum ar fi Primăria Bacău, Prefectura Județului Bacău, Teatrul Municipal Bacovia, dar și Universitatea George Bacovia și Spitalul Județean de Urgență Bacău;
- Zona administrativă – Între Strada Nicolae Bălcescu și Strada 9 Mai, dar și in nord de-a lungul străzii 9 Mai, constă într-un nucleu financiar-bancar;
- Zona industrială – La periferie, trei nuclee de concentrare, corespunzând platformelor din nord-vest, din vest (Tache (fosta zonă Vasile Roaită)) și din sud și în lungul Bistriței;
- Zona comercială – În lungul DN2 / B-dul. Unirii și B-dul. Nicolae Bălcescu, o zonă funcțională mixtă comercială și rezidențială;
- Zonele rezidențiale - Aproximativ 80% din intravilan, în general se întrepătrund cu cele comerciale. Dintre acestea, punctele principale de origine ale traficului de persoane

14

sunt localizate în cartierele de locuire colectivă, care în mare parte înconjoară Centrul, Zona Centrală Extinsă, și Zona Comercială și care ocupa 60% din suprafața municipiului. Aceste zone sunt caracterizate de un regim de înălțime de P+4 / P+8 / P+10, și o densitate de populație ridicată, între 70 și 300 locuitori/ha.

Cartierele de locuințe colective cât și individuale sunt legate de centrul municipiului prin intermediul coloanei vertebrale formată de E-85 (DN2) și de cele 2 inele concentrice care înconjoară centrul. Totuși exista un număr de cartiere defavorizate care nu au acces direct la acestea, și anume CFR, Tache (fosta zonă Vasile Roaită), Bazar Letea și Izvoare. Dezvoltarea și expansiunea urbană sunt limitate de prezența râului Bistrița, peste care există doar o trecere, și de calea ferata care taie orașul de la nord la sud.

Din punct de vedere al accesibilității, caracterul specific al orașului este dat de două bariere, una naturală, iar cealaltă artificială, care delineează orașul de la sud la nord. Prima este Râul Bistrița, care desparte orașul de localitățile suburbane în curs de dezvoltare precum Letea Veche. A doua bariera constă în magistrala CFR, peste care în prezent se află 9 treceri, dintre care 1 pietonală suspendată, 4 vehiculare suspendate, 1 vehiculară sub-nivel și 3 care acomodează trafic mixt la nivel. Dintre cele 3 treceri la nivel doua sunt în Gherăești (Trecătoarea Gherăești și DN15) iar ultima este în zona Tache (fosta zonă Vasile Roaită), pe strada Alexei Tolstoi. Trecerile la nivel periclitează siguranța calatorilor pe toate modalitățile participante la trafic și nu reprezintă o cale de acces adecvată. În același timp, trecerile vehiculare suspendate prezintă un mediu steril și ostil pentru pietoni, prin virtutea infrastructurii supra-dimensionate necesară pentru a asigura trecerea peste calea ferată.

Un nivel de accesibilitate scăzut s-a identificat în zona Bazar Letea, dezvoltat dea lungul străzii Milcov, care este dominat de prezența pasarelei DN2 peste calea ferată. Totodată, cartierul Izvoare, localizat în partea de sud a orașului, între calea ferată și malul râului Bistrița, este complet lipsit de legături pietonale cu centrele comerciale din Republicii[2]. Celelalte cartiere cu accesibilitate deficitară includ CFR, separat de oraș de calea ferata, cu rutele de acces la mare distanța una de alta (Calea Moinești, care direcționează accesul traficului înspre nord-vest, și Strada General Stefan Gușa, separata de un teren viran de restul cartierului). Tache - fosta zonă Vasile Roaită (separat de oraș de către calea ferată, peste care sunt 2 treceri, una la sol și una suspendată dar care prin geometria ei direcționează accesul traficului spre Republicii) și porțiuni ale cartierului Șerbănești, localizat pe partea dreaptă a Bistriței, cartier care localizează dezvoltarea (sub)urbana pe o trama stradala rurală slab conectată cu cea a municipiului.

Zonele industriale, zona centrală, zona CAEx - Centrul de Afaceri și Expoziții "Mircea Cancicov," sunt cei mai mari generatori de trafic sunt (cu peste 20 de companii active) –

[2] Sursa SIDU Mun. Bacău

mari angajatori locali, noile proiecte de birouri și blocuri vizate pentru zona de nord (Stefan cel Mare, Digul Bârnat) și zona centrală (CORA Bacău).

Cartierul rezidențial cu cel mai mare grad de expansiune urbana este Șerbănești, localizat in extrema de Nord-Est a orașului. Cartierul este străbătut de E85 și DN2F și beneficiază de ample rezerve de teren. Dezvoltarea cartierului este una tipica a expansiunii suburbane, aceasta se dezvoltă pe o tramă rutieră de mici dimensiuni, cu spatii pietonale sub-dimensionate, care nu va fi prielnică unei eventuale deserviri cu transport public a cartierului.

Totodată s-a identificat o tendință de densificare a construcțiilor uni-familiale și creșteri ale populației în localitățile din imediata vecinătate a municipiului Bacău, dintre care cea mai dinamică situație o prezintă comuna Hemeiuș, dar și în Mărgineni, Măgura, sau Letea Veche, comune care beneficiază de o bună conectare cu mun. Bacău din perspectiva rețelei rutiere. La polul opus, cu reduceri ale numărului de locuitori se află com. Luizi-Călugăra, Gârleni, Buhoci, Nicolae Bălcescu și Faraoani.

Se observă conturarea unei zone centrale atât din punct de vedere funcțional cât și prin dispunerea radială a principalelor circulații la nivelul orașului, zonă în care se concentrează cea mai mare parte a dotărilor culturale și de educație, de importanță județeană. Zona centrala include și centrul istoric, și cea mai mare parte a instituțiilor administrative, comerciale și bancare.

Analizând situația rețelei de transport din municipiul Bacău sub aceste aspecte, se poate concluziona că există o „hiperintegrare", deoarece rețeaua rutieră națională se suprapune cu rețeaua de drumuri locală. Rețeaua stradală a municipiului Bacău şi organizarea sistemului de transport sunt influențate de relief şi elementele de cadru natural. Numărul de traversări ale Râului Bistrița şi ale căii ferate accentuează caracterul de barieră. Lipsa unor conexiuni între arterele principale la nivelul zonei de influentă duce la supraaglomerarea centrului şi a intrărilor principale în oraș.

3.2. Contextul socio-economic

Zona Metropolitană Bacău, formată din Municipiul Bacău și 23 de comune îngloba la nivelul anului 2020 o populație de 291.443 de locuitori, dintre care peste 67% stabiliți în Municipiul Bacău.

Statistic, în perioada 2015 – 2020 populația a rămas la un nivel cvasi-constant, înregistrând o creștere modestă de 0.18%, cu toate că la nivelul județului Bacău populația a scăzut cu 1.84% în același interval de analiză. Acest lucru indică o mișcare a populației către localitățile din ZM care oferă acces mai bun la oportunități de muncă, față de alte localități din județ.

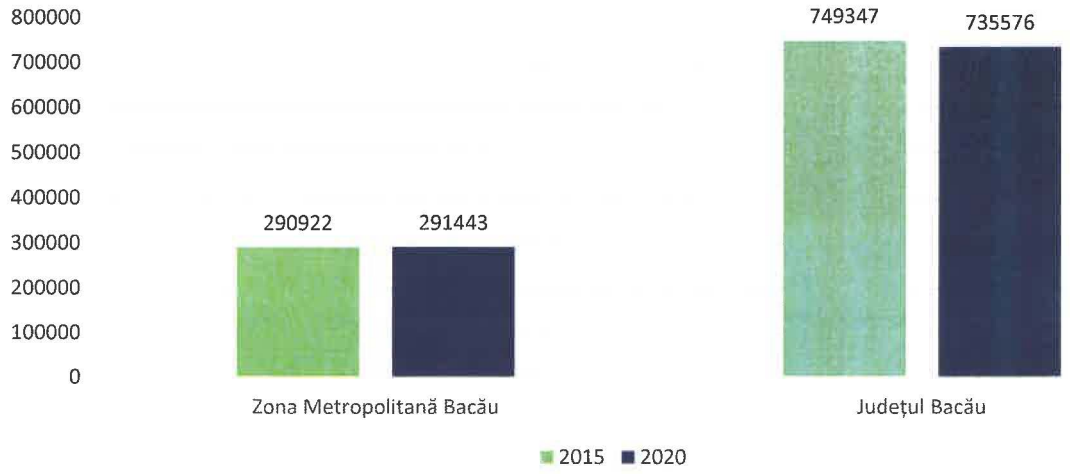


Figura 3.2-1 Evoluția populației la nivelul ZM și a județului Bacău
(sursa: INSSE Tempo)

Conform Comisiei Naționale de Prognoză, se estimează că până în anul 2060 populația României va scădea cu circa 30% față de anul 2016, județul Bacău situându-se sub această medie, cu o scădere de 27.9%. Scăderea este pusă îndeosebi pe seama migrației externe și a sporului natural negativ, aspecte ce vor conduce de asemenea la îmbătrânirea populației prin scăderea ponderii persoanelor tinere (sub 15 ani) și creșterea ponderii persoanelor vârstnice (peste 65 de ani). Cu toate acestea, se estimează că județul Bacău va rămâne până în anul 2060 printre județele cu ponderile cele mai mari ale populației tinere (peste 16%).

Tabelul 3.2-1: Evoluția populației

NIVEL TERITORIAL	POPULAȚIE 2016	POPULAȚIE 2030	POPULAȚIE 2060	DIFERENȚA 2016/2060
Județul Bacău	602.399	531.388	434.510	-27,9%
Regiunea Nord - Est	3.263.564	2.969.728	2.532.595	-22,4%
România	19.819.697	17.892.489	13.784.413	-30,6%

(Sursa: Proiectarea populației României în profil teritorial la orizontul anului 2060)

În ceea ce privește distribuția populației în teritoriu la nivelul Zonei Metropolitane, aproximativ 67% din populație, respectiv circa 195.000 de locuitori domiciliază în Municipiul Bacău, iar restul de 96.000 în celelalte localități din ZM, cele mai populate fiind comunele Mărgineni (10259 locuitori) și Letea Veche (7534 locuitori), aflate în primul inel de localități. În figura de mai jos se prezintă populația UAT-urilor componente ale Zonei Metropolitane.

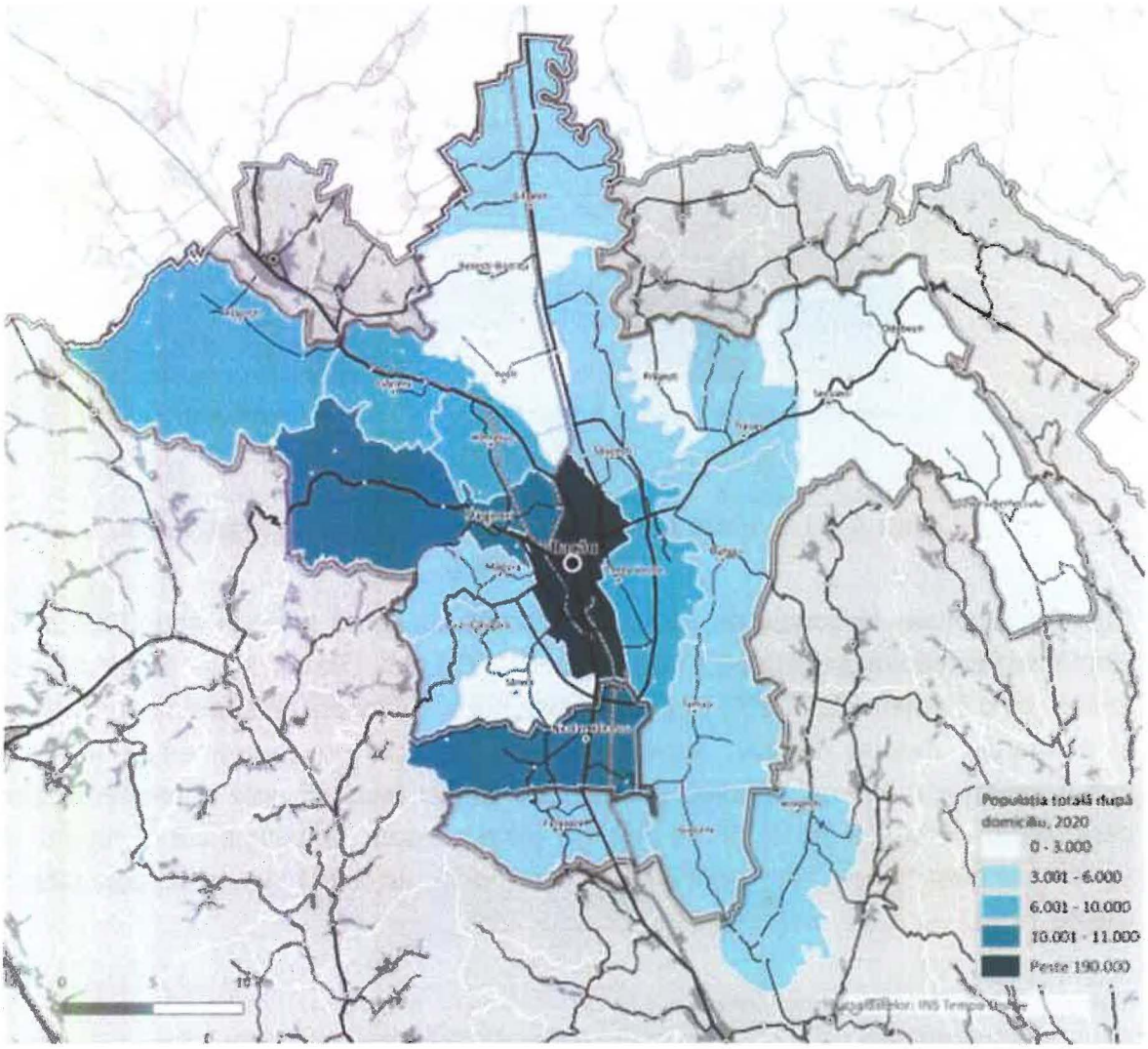


Figura 3.2-2 Distribuția populației la nivelul ZMBC

3.2.1. Structura populației

Conform statisticilor, la nivelul ZMBC ponderea populației tinere (sub 15 ani) este ușor mai ridicată decât cea a persoanelor vârstnice (peste 65 de ani), respectiv de 15.1%, față de 14.4%. Cu toate acestea, există premisele unei dezvoltări demografice favorabile, indicată și de rata de înlocuire a forței de muncă peste media națională (644.5‰, față de 640.1‰)

România trece printr-un proces de îmbătrânire demografică început încă din prima parte a anilor 1990, fenomen manifestat prin reducerea populației tinere și creșterea numărului vârstnicilor, fenomen ușor observabil prin forma rombă a piramidei demografice. Piramida demografică este o diagramă care prezintă distribuția populației pe sexe și contingente de vârstă. Forma sa, cu baza îngustă și mijlocul pronunțat indică o pondere însemnată a populației cu vârste între 30 și 55 de ani, corespunzătoare perioadei post 1960 când România a adoptat o politică strictă de creștere a sporului natural, fiind totodată evidentă tendința de îmbătrânire a populației, întrucât, cu trecerea timpului, fiecare contingent de vârstă se va deplasa către vârful piramidei, în timp ce baza se îngustează.

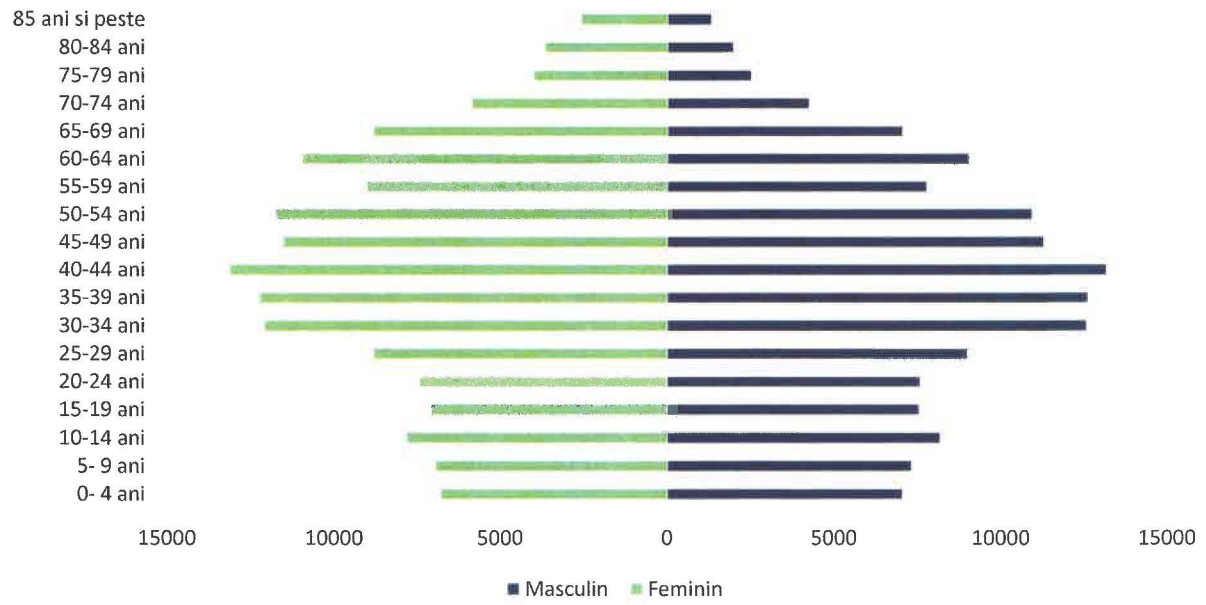


Figura 3.2-3 Structura populației pe sexe și grupe de vârstă
(sursa: INSSE Tempo / la nivelul ZMBC 2020)

3.2.2. Mișcarea naturală și migratorie

Analiza evoluției populației pe contingente de vârstă a relevat faptul că în perioada 2015 – 2020 majoritatea grupelor de vârstă din categoria persoanelor vârstnice (peste 65 de ani) au înregistrat creșteri cuprinse între 13% și 266%, în timp ce grupele aferente populație active (între 15-65 de ani) au înregistrat preponderent scăderi cuprinse între 1.6% și 26%. Se observă că o singură grupă din cele asociate populației tinere (sub 15 ani) a înregistrat creștere, această creștere fiind mult sub cea a persoanelor vârstnice, ceea ce contribuie negativ la posibilitatea pe termen lung de echilibrare a piramidei vârstelor, ținând cont și de rata scăzută a natalității.

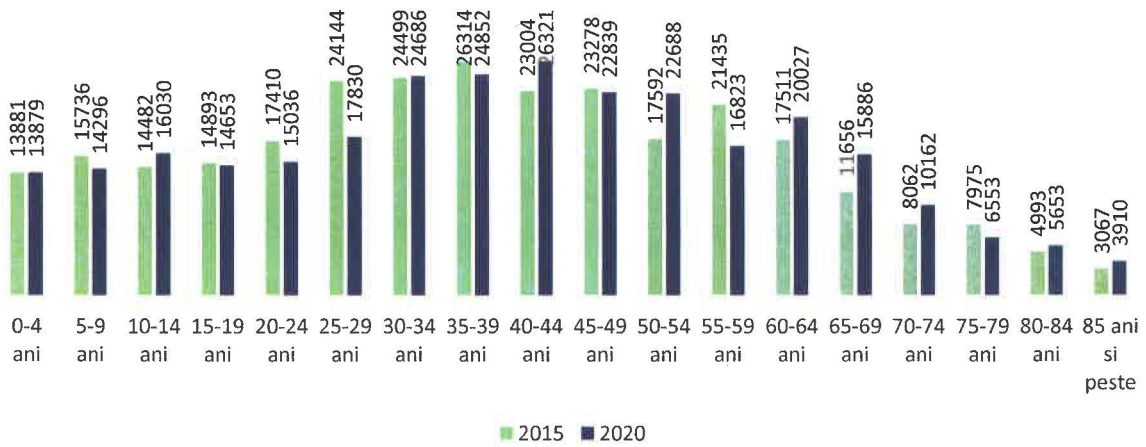


Figura 3.2-4 Evoluția populației pe contingente de vârstă
(Sursa: INSSE Tempo)

Conform Eurostat, la nivel European populația va continua să îmbătrânească, în mod special în perioada imediat următoare când numărul sporit al persoanelor asociate generației Baby Boomers (cunoscută în România ca generația Decreților) va duce la creșterea ponderii persoanelor vârstnice.

Rata natalității are o valoare scăzută, de numai 8.8 nașteri la mia de locuitori în municipiul Bacău, respectiv 8.6‰ la nivelul Zonei Metropolitane. În ceea ce privește rata mortalității, deși la nivelul Zonei Metropolitane aceasta are o valoare sub media națională (9.8 decese la mia de locuitori, față de 11.9‰ media națională), aceasta are o valoare peste rata natalității, ceea ce conduce la un spor natural negativ în ansamblu.

La nivelul localităților, cele mai scăzute valori ale sporului natural al populației (sub -9‰) se înregistrează în Prăjești, Luizi-Călugăra și Izvorul Berheciului, în timp ce Municipiul Bacău și comunele Gioseni și Sărata au înregistrat sporuri ușor pozitive.

Tabelul 3.2-2: Indicatori pentru sporul natural

INDICATOR	ZM BACĂU	MUNCIPIUL BACĂU	JUDEȚUL BACĂU	REGIUNEA NORD-EST	ROMÂNIA
Născuți vii	2.522	1.736	6.487	39.506	206.575
Natalitate (‰)	8,6	8,8	8,7	9,9	9,3
Decedați	2.871	1.682	8.718	44.065	264.317
Mortalității (‰)	9,8	8,5	11,8	11	11,9
Sport natural (‰)	-1,2	0,3	-3	-1,2	-2,6

(Sursa: INSSE Tempo)

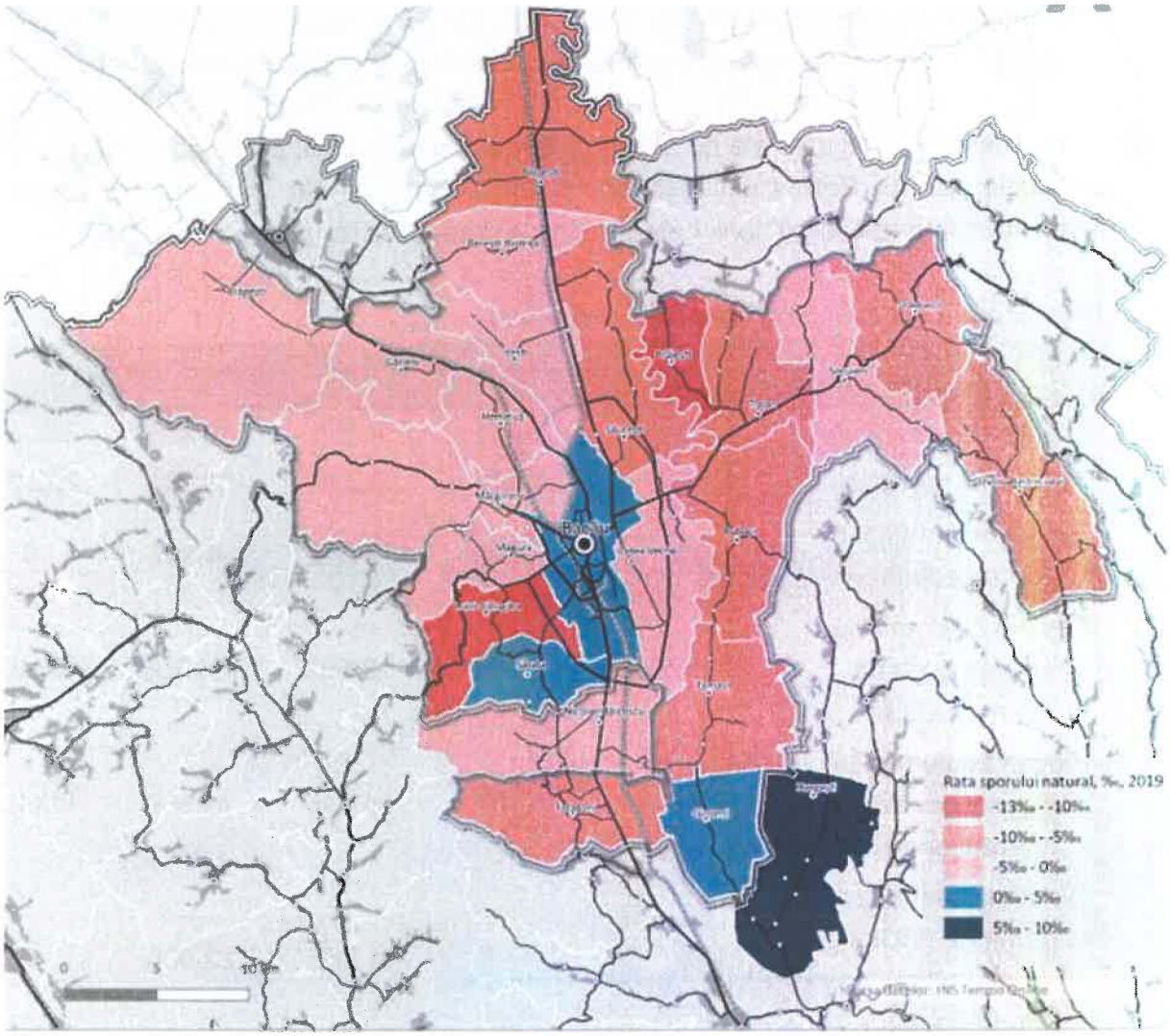


Figura 3.2-5: Rata sporului natural în localitățile din Zona Metropolitană (2019)

În contextul unei prosperități economice și a liberei mișcări la nivelul UE, migrația este un fenomen care se realizează cu mare ușurință, putând fi influențat de ponderii o multitudine de factori economici, politici, sociali și de mediu. Această mișcare se manifestă prin intermediul a două componente – mișcarea internă și mișcarea externă.

Analizând mișcarea internă, se constată că la nivelul zonei metropolitane există un sold pozitiv, de 112 persoane, la nivelul anului 2020 pentru schimbările de domiciliu. Această tendință este una favorabilă, în contrast cu cea la nivelul Municipiului Bacău și chiar a județului. Aceste constatări duc către concluzia unei mișcări a populației dinspre Municipiul Bacău către localitățile din zona metropolitană, fapt care în timp generează tipare de deplasare de tip navetă între localitățile de domiciliu sau reședință și municipiul Bacău care concentrează cea mai mare parte a locurilor de muncă. Astfel de mișcări sunt mai pronunțate în cazul comunelor Hemeiuș (+191 locuitori), Letea Veche (+167 locuitori) și Măgura (+105 locuitori), unde se observă procesul de migrație a populației din mediul urban

către mediul rural în perioada 2015 – 2019. Cu toate acestea, soldul schimbărilor de reședință este negativ, zona metropolitană pierzând în anul 2020 308 locuitori.

Principalele localități afectate de schimbările de domiciliu sunt, pe lângă municipiul Bacău, comunele Izvorul Berheciului, Gârleni și Luizi-Călugăra, iar în cazul schimbărilor de reședință comunele Mărgineni, Letea Veche, Faraoani și Traian.

Tabelul 3.2-3: Indicatori pentru soldul migratoriu

INDICATOR	ZM BACĂU	MUNICIPIUL BACĂU	JUDEȚUL BACĂU	REGIUNEA NORD-EST	ROMÂNIA
Stabiliri de reședință	1.925	1.461	4.195	33.468	202.372
Plecări cu reședința	2.233	1.411	6.437	38.325	202.372
Soldul schimbărilor de reședință	-308	50	-2.242	-4.857	0
Stabiliri de domiciliu (inclusiv migrația internațională)	6.252	3.766	12.562	101.395	403.221
Plecări cu domiciliul (inclusiv migrația internațională)	6.140	4.207	14.245	78.887	403.221
Soldul schimbărilor de domiciliu (inclusiv migrația internațională)	112	-441	-1.683	22.508	0

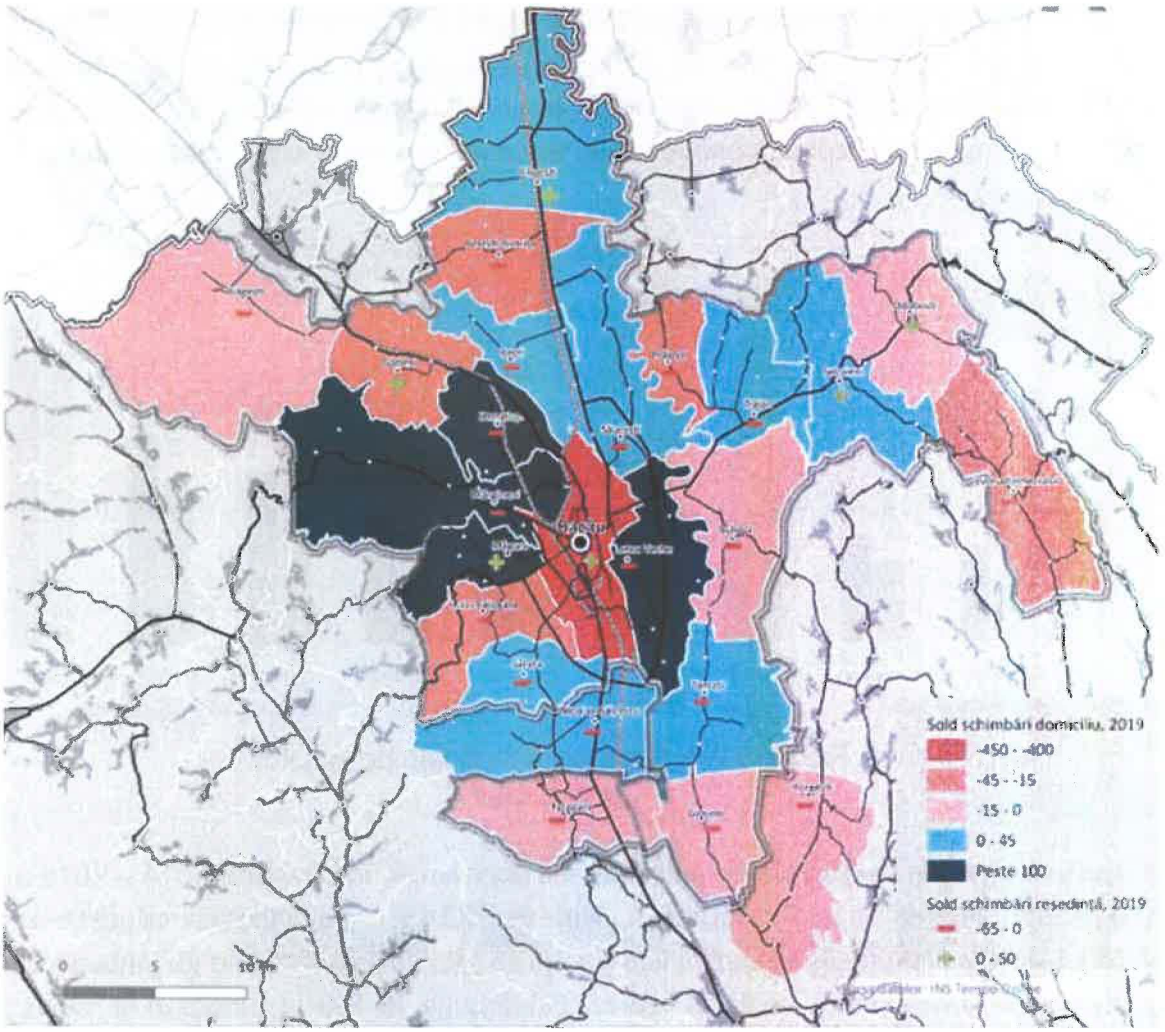


Figura 3.2-6: Rata soldului migratoriu în localitățile din Zona Metropolitană (2019)

3.2.3. Profil economic

La nivelul Regiunii Nord – Est, județul Bacău are a doua economie, după județul Iași. Măsurat in standardele puterii de cumpărare (PPS), PIB-ul județului Bacău avea o valoare de aproximativ 7 miliarde de euro în anul 2017, cu 1.2 miliarde mai mult decât în anul 2014, reprezentând 18.1% din totalul regional.

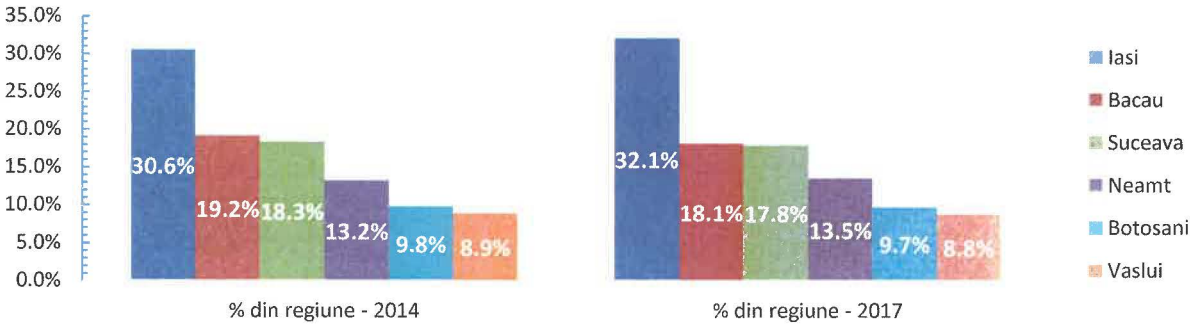


Figura 3.2-7: Ponderea contribuțiilor PIB la nivelul Regiunii Nord – Est
(Sursa: Eurostat)

Raportat la populație, județul Bacău se încadrează în rândul economiilor slab dezvoltate la nivel european, situându-se pe locul 29 la nivel național în anul 2017, cu o valoare de 11.5 mii EUR/locuitor, adică 39% din media europeană. Cu toate acestea, valoarea depășește ușor media regională, fapt ce confirmă rolul Bacăului ca centru economic secundar la nivel regional.

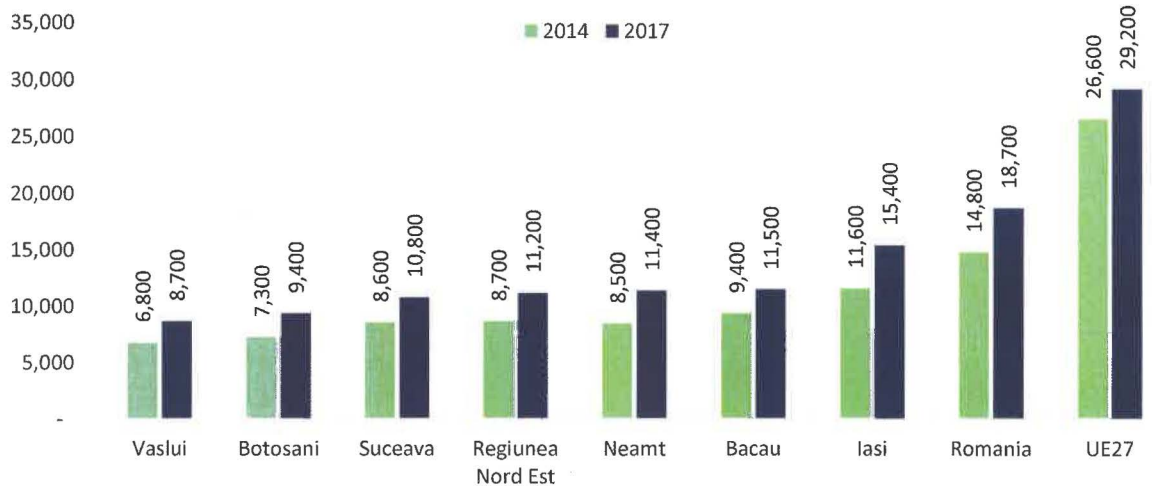


Figura 3.2-8: Evoluția PIB pe cap de locuitor
(Sursa: Eurostat)

În ceea ce privește sectoarele de activitate ale economiei, în perioada 2014 – 2018 au fost înregistrate creșteri mari în domeniile Horeca (73.1%), administrativ-educație-apărare (46.1%) și servicii profesionale, științifice și tehnice (43.3%), confirmând tendința de tranziție a economiei locale către sectorul terțiar. Contribuția la PIB-ul județean al sectoarelor economice se prezintă conform figurii de mai jos.

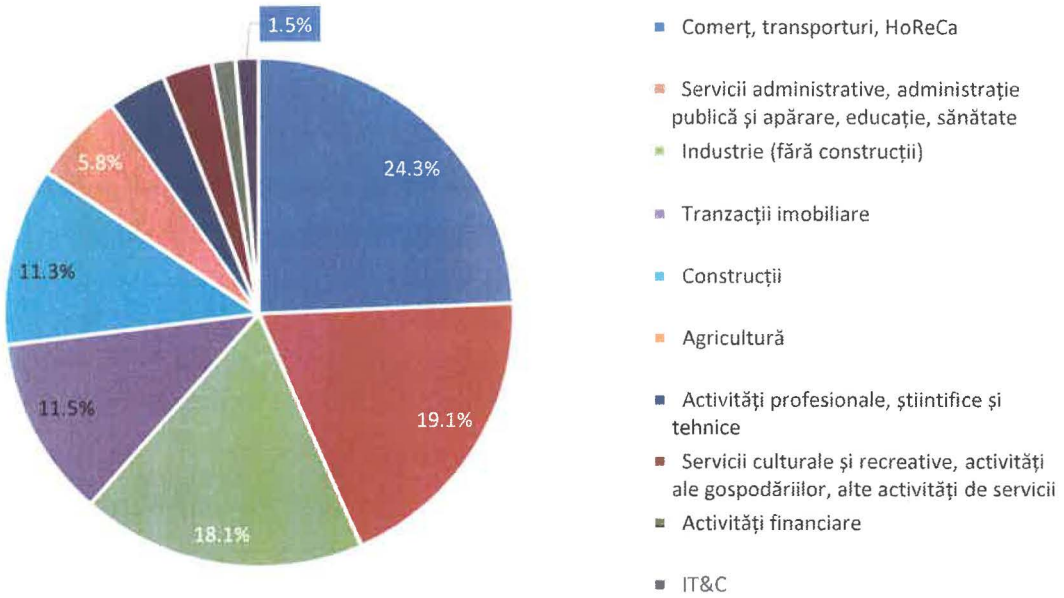


Figura 3.2-9: Contribuția sectoarelor economice la PIB-ul județean
(Sursa: Eurostat)

În ceea ce privește încadrarea populației în ramurile economiei, principala ramură de activitate este agricultura, cu 47 de miii de persoane, în scădere totuși cu 25% la nivelul anului 2019, față de 2014, fiind însă înregistrate creșteri în celelalte sectoare, așa cum se prezintă în figura de mai jos.

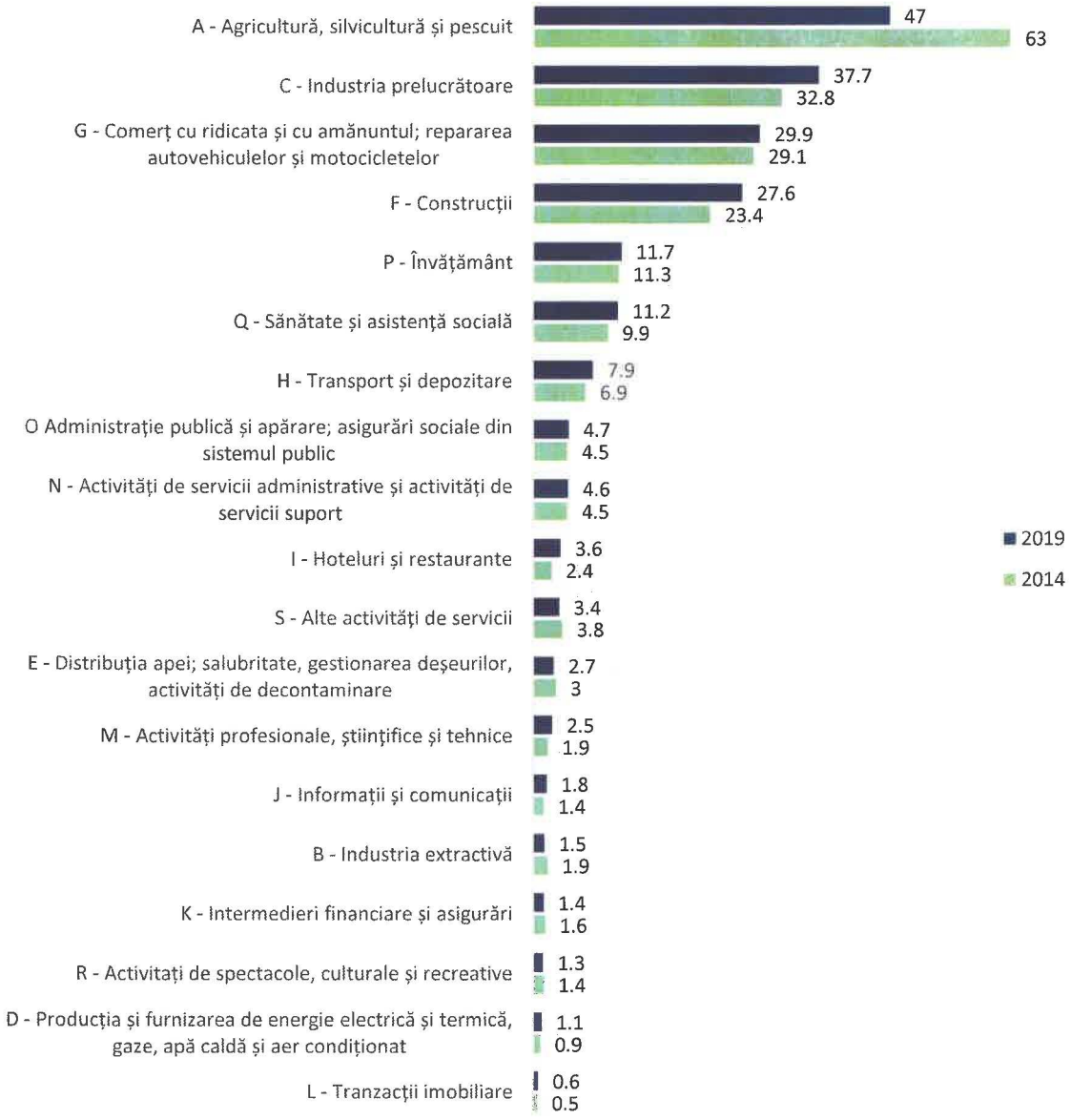


Figura 3.2-10: Încadrarea populației în sectoarele economice

(Sursa: Eurostat)

La nivelul anului 2019, în Zona Metropolitană Bacău activau peste 7000 de firme, un număr în creștere cu 12.3% față de anul 2014. Creșterea este mai pronunțată în localitățile rurale care atrag noi investitori datorită proximității față de oraș și accesului mai facil la rețelele naționale de transport, spre deosebire de Municipiul Bacău unde creșterea numărului de companii a fost de doar 6%.

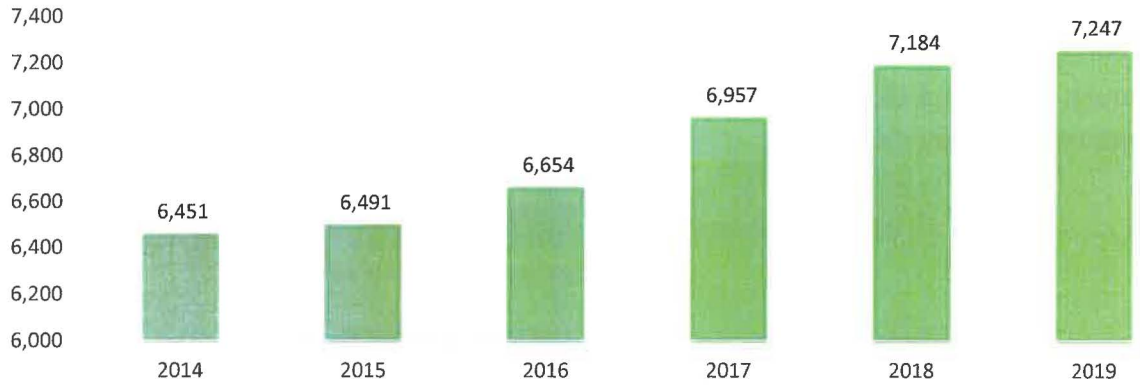


Figura 3.2-11: Evoluția numărului de întreprinderi active din ZMBC
(Sursa: INSSE Tempo)

Zona Metropolitană Bacău concentrează circa 59% din întreprinderile active din județ, pondere cvasi-constantă de-a lungul perioadei de analiză 2014 – 2019. În aceeași perioadă, la nivelul Municipiului Bacău s-a înregistrat o scădere de peste 2.5%, ceea ce indică faptul că localitățile periurbane au o contribuție din ce în ce mai importantă la economia locală.



Figura 3.2-12: Ponderea întreprinderilor active în județul Bacău
(sursa: INSSE Tempo)

Densitatea întreprinderilor în raport cu populația la nivelul zonei metropolitane (24.8 firme / 1000 locuitori) este peste media națională (15.7 firme / 1000 loc.), cele mai mari valori fiind înregistrate în Hemeiuș (41.4 firme / 1000 loc.), Letea Veche (32.3 firme / 1000 loc.), municipiul Bacău (28.8 firme / 1000 loc.) și Măgura (25.3 firme / 1000 loc.)

3.2.4. Forța de muncă

Societățile comerciale de la nivelul întregii Zone Metropolitane au totalizat în anul 2019 un număr de 55.876 de angajați, în creștere cu aproape 6000 față de anul 2014, tendință vizibilă și la nivelul altor indicatori prezentați anterior.

În urma analizei forței de muncă existente și potențială, ținând cont de structura demografică a populației, se pot desprinde următoarele concluzii:

- ZM Bacău este a doua zonă metropolitană ca mărime în Regiunea Nord – Est, cu o populație de circa 291.000 de locuitori în 2020, cu o vastă piață de consumatori și un

important bazin de forță de muncă și o evoluție demografică pozitivă, contrar tendinței naționale;

- Distribuția pe grupe de vârstă indică provocări în viitor cu privire la asigurarea necesarului de forță de muncă;

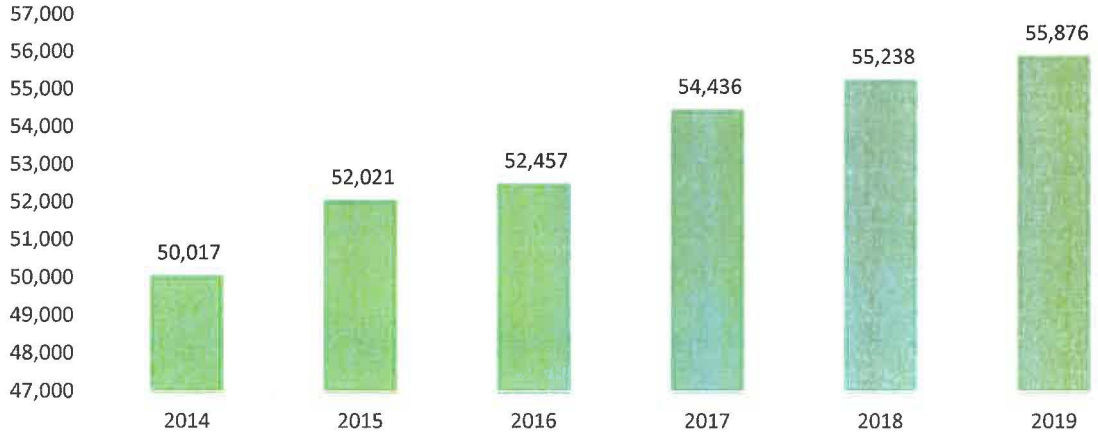


Figura 3.2-13: Evoluția numărului mediu de salariați la nivelul ZMBC

(Sursa: INSSE, Tempo)

Zona Metropolitană Bacău concentrează 67% din totalul salariaților din județul Bacău, procent aflat în creștere în anul 2019 față de 2014 cu 1%. În aceeași perioadă, municipiul Bacău a înregistrat o scădere a acestei ponderi, evidențiind creșterile însemnate înregistrate de localitățile din proximitate.



Figura 3.2-14: Ponderea numărului de salariați din județul Bacău concentrați în ZMBC

Deși la nivel județean ponderea salariaților din Municipiul Bacău a scăzut, în valori absolute aceasta a înregistrat o creștere 8.3%, sub media de 11.7% a Zonei Metropolitane, în timp ce alte localități din imediata apropiere a Bacăului au înregistrat dublări ale numărului de salariați. Aceste variații mari se datorează pe de-o parte creșterii numărului de locuri de muncă în localitățile din Zona Metropolitană, dar și relocării populației din oraș către mediul rural, creând preambulul unui fenomen de suburbanizare, marcat de relocarea populației către un mediu cu condiții mai atractive de locuire.

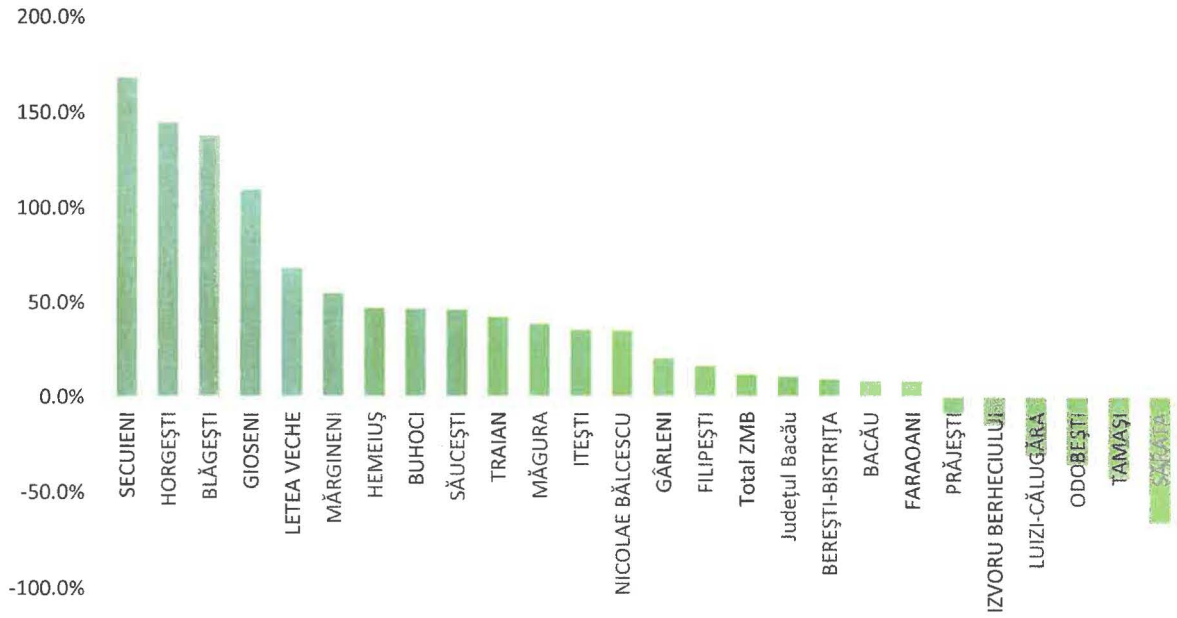


Figura 3.2-15: Evoluția numărului de salariați pe localități în ZMBC

3.2.5. Șomajul

La nivelul anului 2019, în Zona Metropolitană Bacău erau înregistrați 1283 de șomeri, aproximativ 0.44% din totalul forței de muncă active, mult sub valoarea de 2.3% înregistrată la nivel județean. De altfel, acest număr s-a redus constant încă din anul 2016 când erau înregistrați 2209 șomeri.

Aceste valori indică o situație economică favorabilă, tot mai puține persoane fiind în căutarea unui loc de muncă, însă poate indica și o provocare în ceea ce privește echilibrarea cererii și ofertei pe piața de muncă și un deficit al forței de muncă calificată, adecvată nevoilor companiilor.

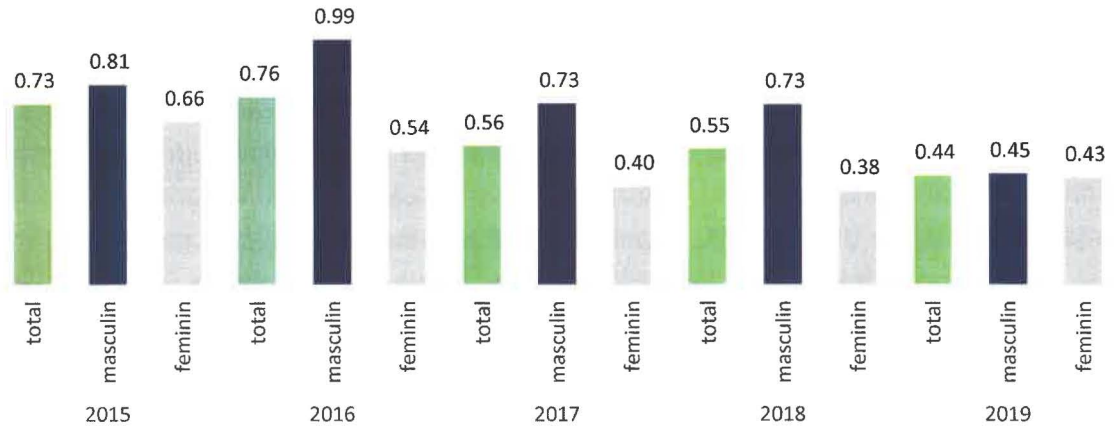


Figura 3.2-16: Evoluția anuală a ratei șomajului în ZMBC

Problema calificării forței de muncă a fost adresată de AJOFM prin cursuri de formare. Numărul de șomeri înscriși la astfel de cursuri a fluctuat în ultimii ani, însă a manifestat o tendință de creștere în anii 2018 și 2019 când au fost înscriși 381 de șomeri. Evoluția pozitivă indică interesul pentru astfel de programe, însă participarea redusă (doar 29% din totalul șomerilor înregistrați) poate sugera lipsa informării cu privire la existența cursurilor.

3.2.6. Profilul economic al Zonei Metropolitane

La nivelul Zonei Metropolitane, localitățile componente au un profil economic variat, pornind de la agricultură care ocupă o pondere semnificativă în activitățile din localitățile Horgești, Traian, Săucești sau Luizi-Călugăra, la industria prelucrătoare și extractivă, prezentă în Nicolae Bălcescu, Sărata, Măgura sau Hemeiuș, în timp ce localitățile cu un potențial economic scăzut sunt caracterizate printr-o dominanță a activităților de comerț. Suplimentar, la nivelul Municipiului Bacău, profilul economic este completat de sectorul public, cu toate ramurile sale (educație, sănătate, administrație și servicii publice, asistență socială, zona culturală, etc.) care cuprinde 14.3% dintre salariați.

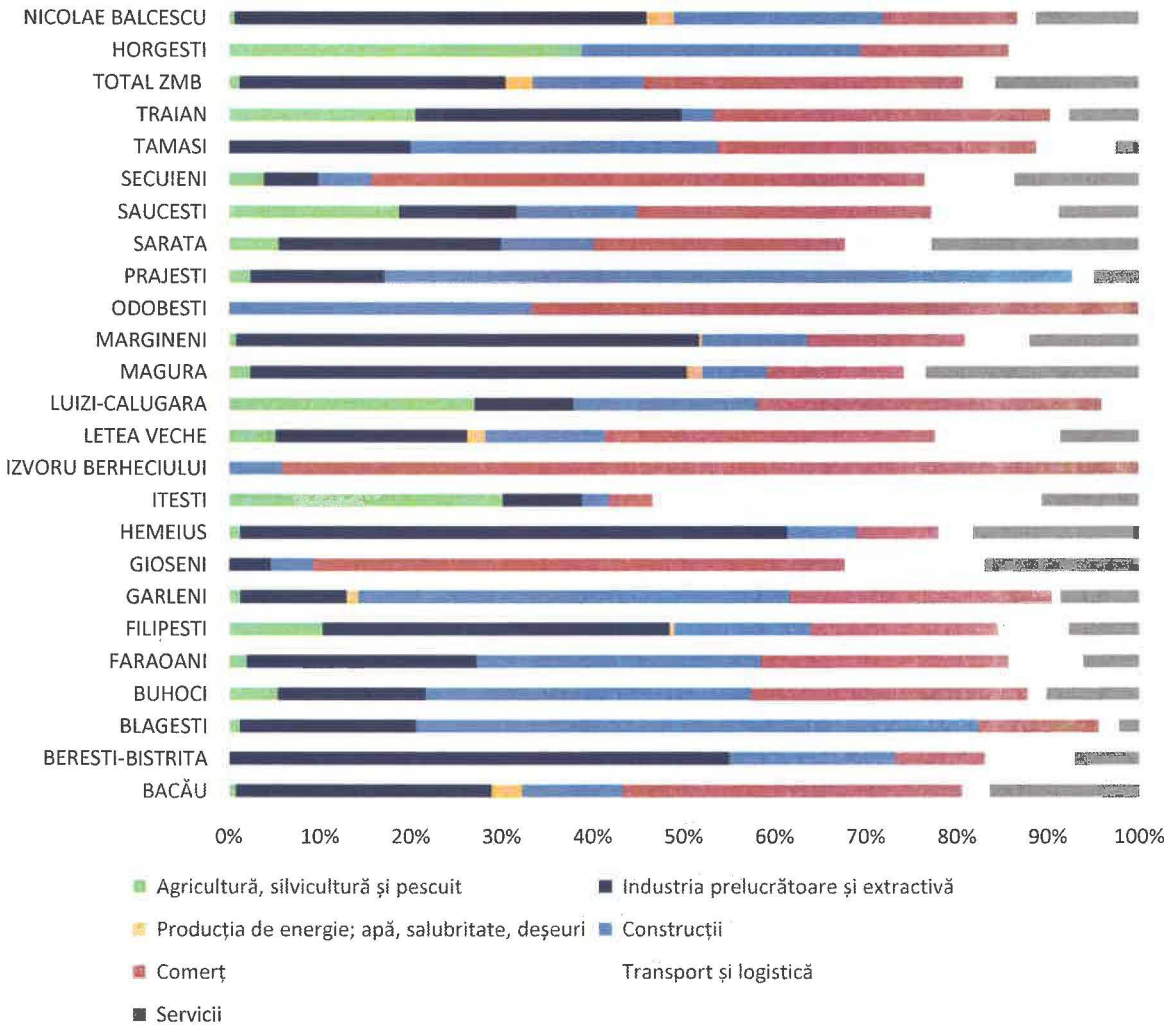


Figura 3.2-17: Distribuția angajaților pe sectoare economice în ZMBC

În ceea ce privește diversitatea activităților economice, aceasta este destul de redusă. Principalele două sectoare economice – comerțul și industria prelucrătoare reprezintă 77.5% din cifra de afaceri și concentrează 64.1% din totalul angajaților. După numărul de firme, pozițiile dominante sunt ocupate de domeniile serviciilor profesionale (11.3%) și construcții (10.9%), contribuția mai redusă la principalii indicatori (cifră de afaceri și număr de salariați) reprezentând o oportunitate valorificabilă în condițiile orientării economiei locale către activități din sectorul terțiar.

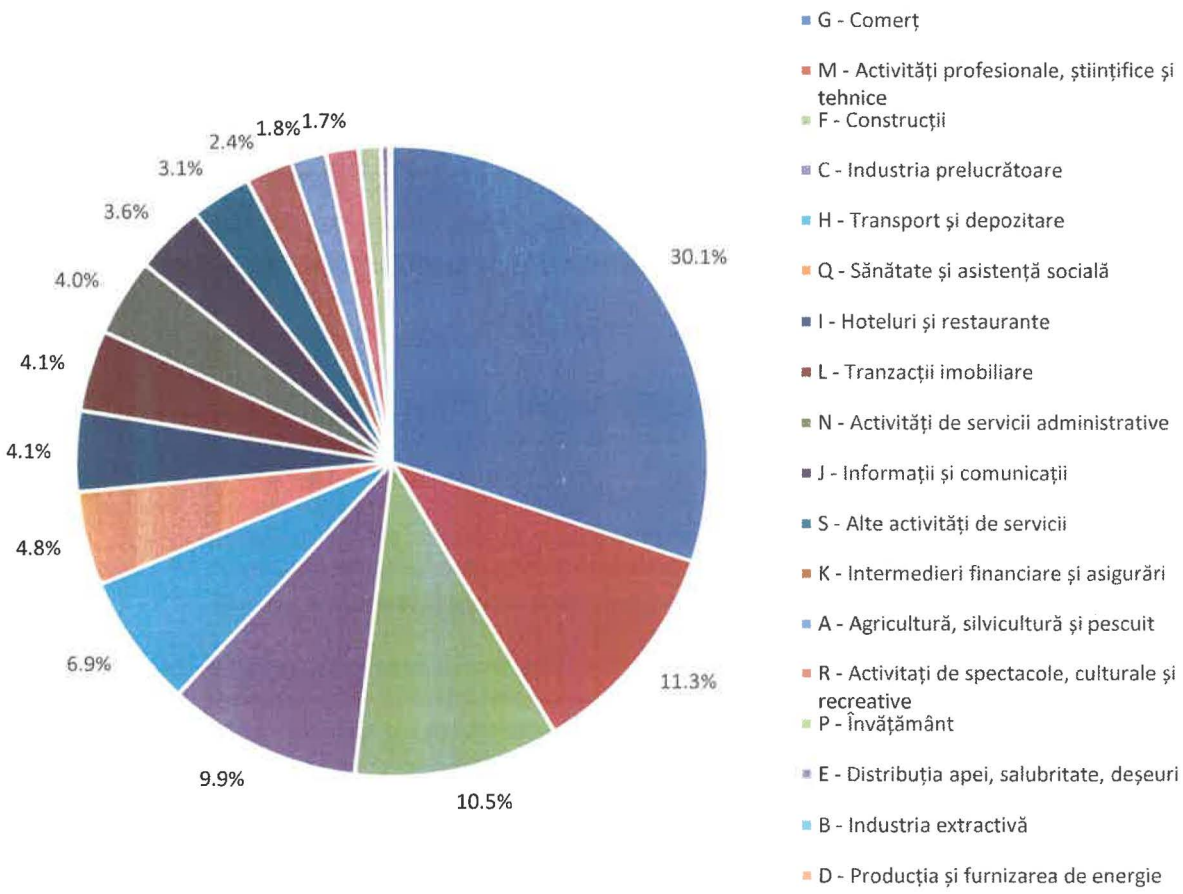


Figura 3.2-18: Distribuția întreprinderilor active pe sectoare economice în ZMBC (2019)

În perioada 2014 – 2019, cele mai dinamice sectoare economice au fost cele din sfera serviciilor. Evoluția sectorială s-a prezentat astfel:

- Sectorul A – Agricultură a înregistrat o creștere modestă a numărului de firme (7%), însă numărul de firme noi a crescut cu 29,2% în perioada 2014-2018, indicând faptul că un număr însemnat de firme au fost închise;
- Sectorul *C – Industria prelucrătoare* a cunoscut o scădere a numărului de firme active în perioada 2014-2019 (-33%) și a numărului de salariați (-17%), însă cifra de afaceri a crescut cu 71% în același interval, semnalând o creștere a productivității;

- Sectorul *F – Construcții* a avut o dinamică pozitivă pe toți indicatorii, sporindu-și numărul de firme active cu 14%, numărul de salariați cu 11% și cifra de afaceri cu 70% în perioada 2014-2019;
- Sectorul H – Transport și depozitare a cunoscut de asemenea o evoluție pozitivă importantă: numărul de firme a crescut cu 37%, cifra de afaceri cu 65% și numărul de salariați cu 12%. Și numărul de firme noi a crescut cu 72,4% indicând o atractivitate din ce în ce mai ridicată pentru acest tip de activități atât din partea firmelor existente cât și din perspectivă antreprenorială;
- Din categoria activităților terțiare (servicii), sectorul *J – Informații și comunicații (IT&C)* a cunoscut cea mai drastică reducere a numărului de salariați (-38%), sugerând o atractivitate redusă pentru domeniu, în special din partea tinerilor. Totuși, numărul de firme noi aproape s-a dublat în perioada 2014-2018 în acest domeniu. Lipsa oportunităților de dezvoltare și a unei piețe suficient de sofisticate căreia să se adreseze aceste firme creează provocări din perspectiva sustenabilității și atractivității. În schimb, sectorul *M – Activități profesionale, științifice și tehnice* se remarcă prin creșterea importantă pe toate palierele: numărul de firme (+25%), cifra de afaceri (+97%) și numărul de salariați (+17%), iar ponderea firmelor noi în anul 2018 este de 10,6%. Această situație, împreună cu dezvoltarea altor sectoare din domeniul serviciilor (activități culturale și recreative, servicii administrative) sugerează procesul de transformare a profilului economic către servicii.

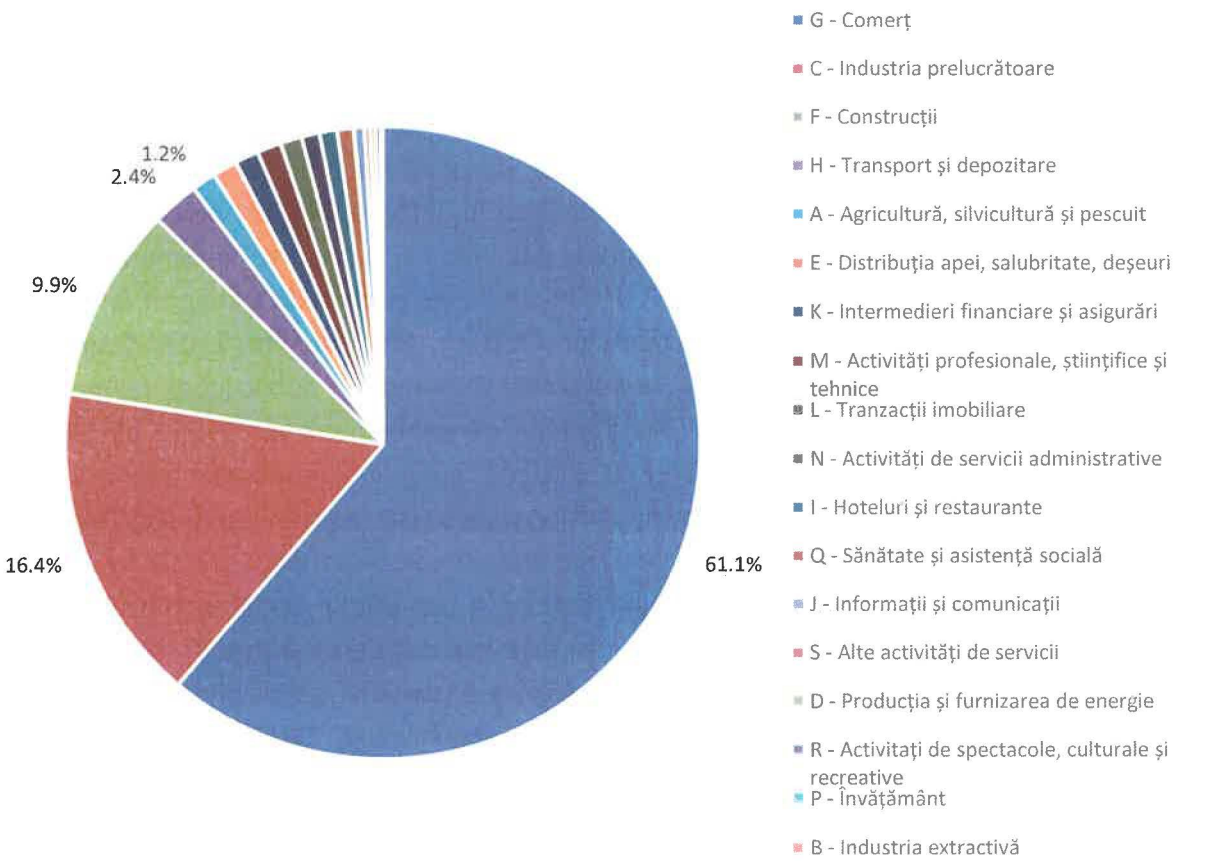


Figura 3.2-19: Distribuția cifrei de afaceri pe sectoare economice în ZMBC (2019)

3.3. Serviciul de transport public

3.3.1. Organizarea serviciului de transport public

Transportul Public Local de Călători – Mun. Bacău.

Până în anul 2021, serviciul public de transport local de călători a fost asigurat la nivelul Municipiului Bacău în baza unui contract cu operatorul privat SC Transport Public SA în baza contractului nr. 11252/26.03.2004.

În urma solicitării unui punct de vedere către ANRSC cu privire la valabilitatea acestui contract, ținând cont de noile norme legislative apărute după aderarea României la Uniunea Europeană, respectiv Legea 92/2007, precum și necesitatea conformării serviciului la Regulamentul UE 1370/2007, autoritatea de reglementare confirmă faptul că acest contract este încetat prin efectul legii și consideră că Municipiul Bacău trebuie să procedeze de îndată la punerea în aplicare a dispozițiilor Art. 21 alin. (7) din Legea 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, respectiv "Autoritățile administrației publice locale competente, în calitatea lor de autorități contractante, au obligația publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a unui anunț cu privire la intenția de atribuire a contractelor de servicii publice de transport de călători, cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă sau de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire, în condițiile menționate la art. 7 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului."

Luând în considerare opinia autorității de reglementare, Municipiul Bacău a considerat oportună demararea procesului instituțional de conformare, sens în care autoritatea deliberativă, Consiliul Local, a adoptat Hotărârea nr. 316/20.09.2021 privind constatarea, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului și ale Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, a încetării Contractului de concesiune nr. 11252 din 26.03.2004, încheiat între Consiliul Local al Municipiului Bacău, precum și aprobarea unor măsuri privind continuitatea serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate

În prezent, în conformitate cu aceeași Hotărâre a Consiliului Local, serviciul de transport public local de călători în municipiul Bacău este realizat de operatorul privat SC Transport Public SA fiind încheiat contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în aria teritorială de competența a municipiului Bacău nr. 188785/1077 din 17.12.2021, în baza aprobării demarării procedurilor legale pentru atribuirea directă a unui contract de concesiune a serviciului public de transport local de călători prin curse regulate pe raza Municipiului Bacău cu S.C. Transport Public SA. până la atribuirea noului contract,

dar nu mai mult de doi ani de la data prezentei hotărâri, conduită adoptată potrivit Art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, potrivit căruia "Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuiri directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani."

Pornind de la acest demers, la nivelul Asociației Zona Metropolitană Bacău, în baza hotărârilor adoptate de autorităților deliberative a UAT-urilor membre se fac demersuri pentru extinderea sistemului de transport public de la nivelul UAT Bacău la nivelul zonei periurbane, și în prezent se află în derulare activități de:

- Elaborarea studiului de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate in Municipiul Bacău si Zona Metropolitana;
- Pregătirea propunerii de Contract de Servicii Publice si a Regulamentul serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate in Municipiul Bacău si Zona Metropolitană;
- Pregătirea documentației de atribuire pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public de calatori;

În prezent, serviciile de transport public de călători în municipiul Bacău sunt realizate de operatorul privat SC Transport Public SA. Serviciul de transport pe raza municipiului fiind operat în baza *Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane in aria teritoriala de competenta a Municipiului Bacău nr. 18878511077 din 17.12.2021*, cu valabilitate 2 ani.

Transportul Județean – Jud. Bacău.

Serviciul de transport persoane este asigurat de mai mulți operatori regionali sau naționali de transport. Datorită poziției geografice, și a rețelei importante de transport la care este conectat Municipiul Bacău, acesta este tranzitat nu numai de traficul local și județean cât și de traficul regional și internațional. În acest sens, municipiul prezintă legături importante cu alți poli urbani de dezvoltare dar și cu cei de creștere, cum ar fi: București, Iași, Suceava, Brașov, Târgu- Mureș Cluj-Napoca, Timișoara.

Licitația pentru acordarea licențelor de traseu în vederea operării serviciului de transport județean a fost derulată în anul 2014. În perioada 2014-2020 s-au operat mai multe modificări ale traseelor, și au fost atribuite/modificate licențele pentru unii operatori fiind emise numeroase Hotărâri de consiliu județean În acest Sens.

Conform Hotărâri de consiliu județean nr 23/2022, a fost prelungită valabilitatea Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Județului Bacău, până la data finalizării procedurilor pentru încheierea contractelor de servicii publice, potrivit Regulamentul (CE) nr.1370/2007al 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, cu modificările și completările ulterioare, dar nu mai mult de data de 31 decembrie 2022.

În perioada 2021-2022 Consiliul județean a contractat servicii de consultanță în vederea elaborării documentațiilor necesare pentru delegare a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Județului Bacău pe perioada 2023-2032.

Conform Hotărâri de consiliu județean nr 89/2022, a fost aprobat Programul de transport public de persoane prin servicii regulate în trafic județean, pentru perioada 01.01.2023–31.12.2032.

În perioada Ianuarie – Mai 2022, Municipiul Bacău, împreună cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău au făcut demersuri în vederea armonizării programului de transport, a graficului de circulație, al opririlor și al liniilor de transport incluse în cadrul programului de transport județean, cu propunerile de dezvoltare și acoperire teritorială ale sistemului de transport public local de călători pentru zona periurbană a Municipiului Bacău, însă aceste demersuri nu au avut succes, liniile și programul de transport județean, cf. HCJ 89/2022, intră în directă concurență cu viitoarea rețea de transport local, și totodată contravine definiției ***transport rutier județean din*** Ordonanța 27/2011 privind transporturile rutiere.

În conformitate cu Ordonanța 27/2011 privind transporturile rutiere, SECŢIUNEA a 2-a . Definiții, Art. 3. Se oferă o definiție clara si fără echivoc a transportului rutier județean si a celui local (metropolitan), astfel:

*"**46. transport rutier județean** - transportul rutier **care se efectuează între două localități** situate pe teritoriul aceluiași județ, fără a depăși teritoriul județului respectiv;"*

*"**48. transport rutier local de persoane** - transportul rutier public de persoane prin **servicii regulate** efectuat **în interiorul unei localități**, precum şi **în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;**"*

Astfel, transportul județean se efectuează **între localități**, **nu in interiorul localității** (cum este cazul (de exemplu) al traseului 013, care are 6 stații in com. Letea Veche, la distante de 200-500 m una fata de cealaltă – deci efectuează transport in interiorul localității, contrar definiției). În plus, transportul județean nu se operează prin curse regulate / grafic de

circulație cadențat, acesta având rolul de legătură de tip naveta – cu curse stabilite funcție de specificul local, ca de exemplu la orele de mers la scoală / locul de muncă / la orele de schimb al turelor 1-2-3 / etc – deci curse specific individualizate in timp nu REGULATE. (așa cum este, spre exemplu cazul traseului 013 care are interval de urmărire la 15 min, cu 36 de curse pe zi).

În schimb, transportul rutier local, sau efectuat in limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare are caracterul unor cu servicii regulate – adică cadențate – cu un interval de urmărire mic de 5-10-15 min si cu deservirea interioară a localităților.

În concluzie cele două sisteme de transport ar trebui să fie complementare:

- **transportul Județean** are rolul de conectare a teritoriului județean, cu efectuarea serviciului de **transport între localități** => stații rare (din localitate in localitate nu în interiorul localității) si circulație mai rara.
- **transport rutier local de persoane** are rolul de a **creste accesibilitatea unei localități / ADI**, cu efectuarea serviciului în interiorul localităților sau teritoriului deservit => stații dese și circulație frecventă.

3.3.2. Rețeaua de transport public

Transportul Public Local de Călători – Mun. Bacău.

În prezent, serviciile de transport public de călători în municipiul Bacău sunt realizate de operatorul privat SC Transport Public SA. În momentul de față nu există o infrastructură specifică transportului public cu autobuzul, cu excepția stațiilor unde în unele dintre ele sunt amenajate adăposturi și/sau alveolă, și a autobazei, care aparține operatorului privat. Astfel, în asentimentul principiilor nediscriminării și asigurării tratamentului egal se impune ca în calitate de viitoare Autoritate delegantă, municipiul Bacău să asigure investițiile necesare constând în construirea unei autobaze care ulterior să fie pusă la dispoziția viitorului operator, cu atât mai mult cu cât delegarea de autoritate în privința executării unui serviciu public impune obligativitatea punerii la dispoziția operatorului a infrastructurii necesare prestării serviciului. În plus în contextul accesării fondurilor prin PNRR. Componenta 10 – Fondul Local, Investiția I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public, pentru care s-a depus deja cererea de finanțare pentru achiziția de autobuze electrice și a stațiilor de încărcare aferente, se impune realizarea unor investiții coordonate în vederea punerii în funcțiune a stațiilor de încărcare lente (în interiorul autobazei), urmând ca acestea, împreună cu autobuzele și amenajările stațiilor de așteptare să fie transmise viitorului operator ca bunuri de retur.

Rețeaua de transport public din Bacău este operată de SC Transport Public SA fiind alcătuită din 15 linii, dintre care 11 asigură transportul local la nivelul Municipiului Bacău, în baza unui contract de servicii publice, alte 4 linii deservind localitățile Holt, Letea Veche,

Nicolae Bălcescu și Cleja pentru care operatorul de transport public are încheiate contracte distincte cu autoritățile locale ale UAT-urilor respective.

Rețeaua de transport public urmează preponderent coridorul nord-sud pentru a putea conecta cele mai dense zone de locuire (cartierele Republicii, Aviatori, Cornișa) de principalele obiective de interes (zona centrală, zona spitalelor și zona industrială și comercială din sud). Pe acest coridor se suprapun liniile 1, 3, 17, 18 și 22. Din inelul central rutele se despart către Gara Bacău via Strada Oituz (14, 17, 18), PETROM via Strada Mioriței, (3, 14, 17), Stefan cel Mare (4, 22), Șerbănești (6), Calea Romanului (5) și ELBAC via Calea Moinești (1,3).

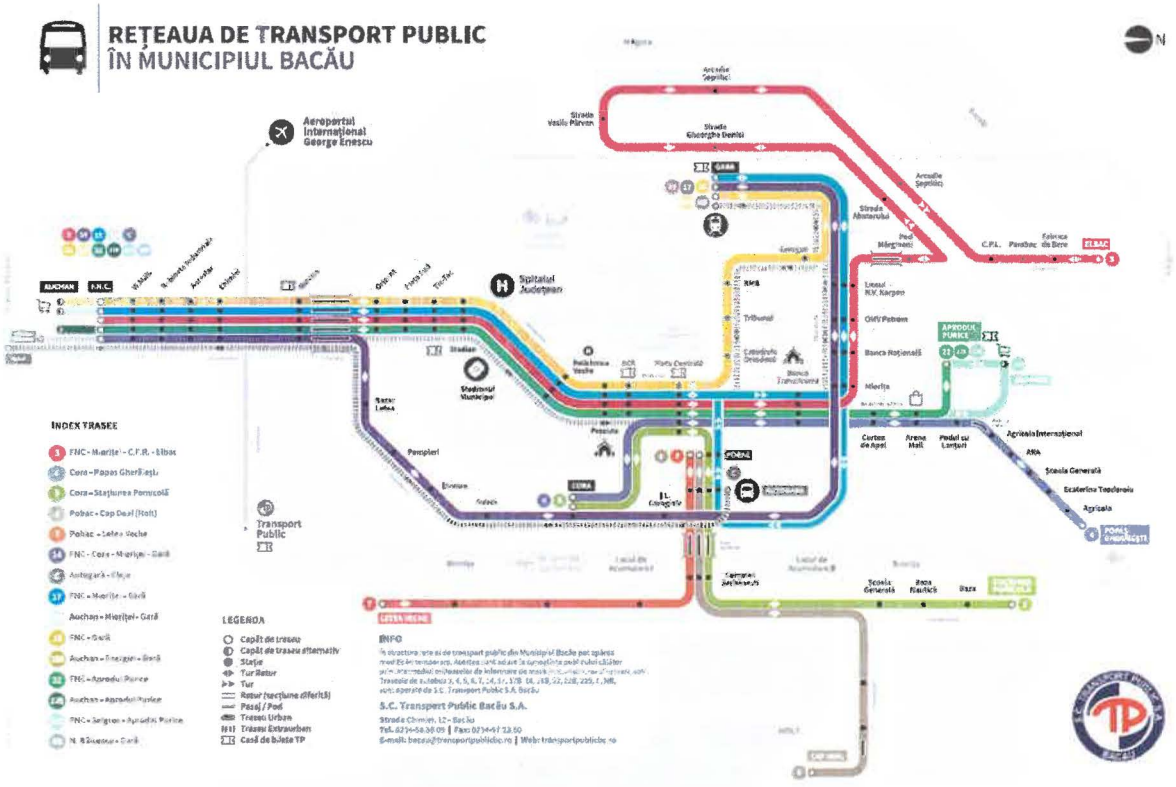


Figura 3.3-1: Rețeaua de Transport Public Bacău

În urma desfășurării unei anchete de satisfacție a calatorilor in cadrul PMUD, a rezultat că 73% dintre respondenți sunt nemulțumiți de calitatea serviciului de transport în comun la nivelul municipiului Bacău, În opinia cetățenilor intervievați principala problemă a transportului public este reprezentată de mijloacele de transport aglomerate, 32% din răspunsuri punctând această problemă. Conform sondajului efectuat, 16% dintre respondenți consideră că respectarea orarului de transport este importantă, 11% consideră că viteza de deplasare este mică, 11% consideră că intervalele de circulație sunt prea mari, 8% consideră ca mijloacele de transport sunt prea vechi. Prezentăm mai jos diagrama răspunsurilor.

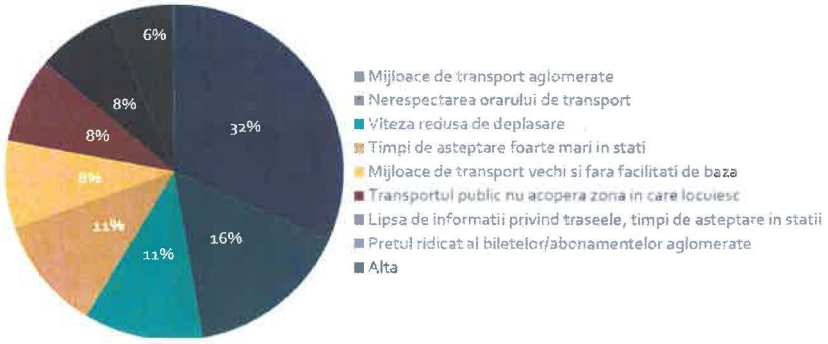


Figura 3.3-2: Principalele probleme ale transportului public local

Astfel putem trage concluzia că majoritatea cauzelor pentru care călători resimt un disconfort în utilizarea sistemului de transport public se rezumă la numărul și calitatea autobuzelor disponibile pentru efectuarea transportului precum și la nivelul redus al accesibilității sistemului de transport public.

În majoritatea cazurilor, la nivel urban stațiile au amenajări minime, concretizat prin adăposturi – unele dintre ele amenajate în anii 2000 cu zonă de așteptare cu magazin, dar care astăzi se află într-o stare precară, altele cu adăpost pentru călători, unele având amenajată și alveolă pentru staționarea mijloacelor de transport în comun, la polul opus fiind unele stații fără nici o dotare, fiind marcate doar cu indicator. Pe domeniul public nu este afișată o schemă a liniilor Transport Public SA. La nivelul municipiului, în afara de câteva alveole, vehiculele opresc pe banda de lângă trotuar, iar uneori datorită suprapunerii mai multor linii de transport în comun, vehiculele nu mai au loc în alveole stânjenind astfel circulația restului de vehicule. Aproape că nu există mobilier stradal în zona stațiilor de îmbarcare-debarcare.

Conform concluziilor din cadrul PMUD a fost realizată o evaluare calitativă a stațiilor de transport în comun din punct de vedere al dotărilor existente în acestea. Astfel, de la o scara de la 0 la 8, doar 13 stații, reprezentând o pondere de 15% din totalul acestora, au primit punctaj mare între 7 și 8. Majoritatea stațiilor din zona centrală au obținut un punctaj peste 5, însă și acestor zone le lipsesc în general mijloacele de achiziționare a biletului, afișajele publicitare, sau prezența unui spațiu acoperit.

Stațiile cu cele mai mari deficite se întâlnesc în cartierul Șerbănești, cartierul Gherăiești, cartierul CFR, Zona Pambac-Abatorului și strada Milcov, acestea obținând un punctaj maxim de 2, cu excepția stațiilor ELBAC, Cora 3 și Pompieri Retur care prezintă un punctaj mediu. Un alt aspect este poziția și delimitarea stațiilor, majoritatea fiind amplasate pe trotuar, ocupând Spațiile destinate circulației pietonilor, creându-se conflicte în fluxul normal de circulație. În unele zone periferice, în stații nu există niciun fel de îmbrăcăminte, fiind o zona pietruită sau un spațiu verde neamenajat (stația WMW, Stațiile Popas Gherăiești, Agricola, E. Teodoroiu, Școala Generală 9, din cartierul Gherăiești. O altă problemă a

stațiilor din cartierul Gherăiești sunt mașinile staționate în zona stațiilor, fapt ce îngreunează accesul călătorilor și a mijloacelor de transport în comun.



(Catedrala)



(Orizont)



(Piața Centrala)



(Narcisa)



(Arcadie Șeptilici)



(Cora)

Figura 3.3-3: Stații de transport pentru transportul public local Bacău

Dat fiind gradul mare de suprapunere între liniile de transport, în special pe axa nord-sud, această reușește să asigure o frecvență bună pe acest coridor, suficient chiar pentru a include o bandă dedicată transportului public. Frecvența pe direcția est-vest și spre cartierul Miorița este deja destul de scăzuta, peste 10 minute iar spre cartierele Gherăiești și Șerbănești care s-au dezvoltat foarte mult în ultimii 10 ani, frecvența este deja de peste 20 minute. Cartierul CFR rămâne în continuare cvasi izolat cu o deservire la intervale mari de peste 30 de minute.

Pentru accesul la serviciile de transport, o mare importanță o are amplasamentul stațiilor. Din analiza rețelei de transport public a reieșit că rețeaua nu este echilibrat distribuită în cadrul zonei construite a municipiului Bacău, iar repartiția stațiilor și accesibilitatea acestora

conturează și mai mult acestui lucru. Stațiile de transport trebuie să fie localizate în apropiere, în funcție de importanța zonei, frecvența, capacitatea și timpul în care este parcurs traseul sau traseele care duc la o anumită stație crește sau scade atractivitatea unei stații, o persoană mergând chiar și 7 minute de la domiciliu până în stație.

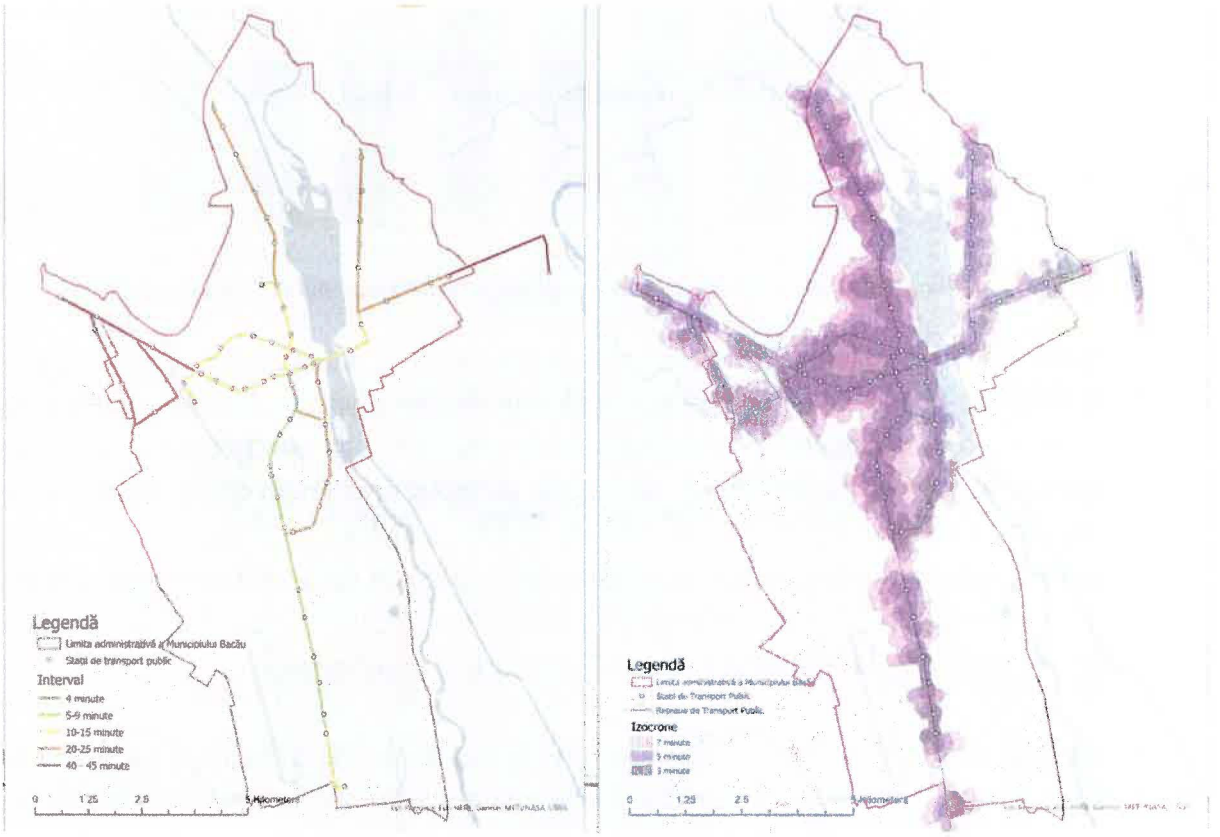


Figura 3.3-4: Frecvența (stânga) și deservirea (dreapta) liniilor de transport public
(sursa: PMUD)

Rezultatele arată că zona centrală este cea mai bine acoperită din punct de vedere a accesibilității stațiilor, cea mai mare parte a zonei centrale fiind la o distanță de mai puțin de 5 minute față de o stație de transport. Alte zone cu o acoperire bună sunt cartierele Miorița, Ștefan cel Mare, Bacovia, Bistrița Lac, Carpați, Gherăiești. Zonele care se află la o distanță mai mare de 7 minute de o stație de transport public se află preponderent în zonele industriale de la marginile orașului, dar există și zone rezidențiale care se află în afara izocronei de 7 minute precum Cartierul CFR, Cartierul Izvoare, Cartier Tache, partea estică a cartierului Șerbănești, partea nord-vestică a cartierului Miorița. Modul de configurare a rețelei de transport public lasă nedeservite zone importante din oraș cum ar fi centrul de afaceri CAEX, Aeroportul Internațional „George Enescu" Bacău, cartierele Nordului (aflat în curs de dezvoltare) Letea și Izvoare dar și o parte considerabilă din cartierul 6 Martie.

În conformitate cu studiile realizate pentru elaborarea Planului de mobilitate Urbană Durabilă, repartiția modală confirmă că transportul public local are un grad de atractivitate relativ mare, în comparație cu alte administrații similare, având o cotă modală de 23,47%.

Evoluția anuală a numărului de călători este prezentată în figura de mai jos, pe intervalul 2015-2021 si estimarea pentru anul 2022.

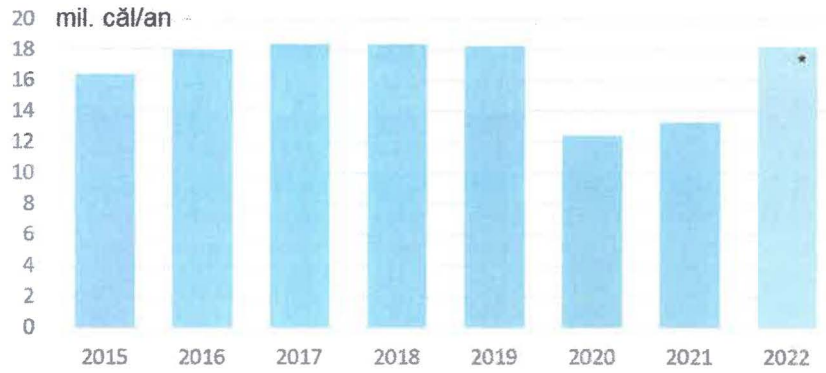


Figura 3.3-5: Evoluția numărului anual de călători transportați – Transport Public Bacău

Conform datelor transmise de operatorul de transport, s-a identificat o creșterea masivă după anul 2004 când a fost reorganizat sistemul de transport public local, perioadă în care s-a observat o creștere, trend menținut până în anul 2016, de când cererea de transport s-a stabilizat în jurul valorii de 18 mil. căl/an, cu un trend ușor de creștere. Cu toate acestea impactul pandemiei COVID-19, pe durata anului 2020 și 2021 sa făcut resimțit prin diminuarea numărului de călători cu până la 35%, însă dat fiind traficul înregistrat pe primul trimestru al anului 2022, estimările sunt că traficul de călători va reveni în cursul acestui an la valorile normale și se va așeza din nou pe un trend de creștere.

În ceea ce privește tarifarea, operatorul de transport aplică o schemă tarifară adaptată rețelei mixte pe care operează. La nivel urban, costul unei călătorii simple este de 2.70 lei, în timp ce prețul unui abonament lunar variază între 77 de lei (valabil pe o linie), 109 lei (valabil pe două linii) și 140 de lei (valabil pe toate liniile), iar abonamentul săptămânal pe toate liniile costă 25 de lei.

La nivelul localităților exterioare, prețul biletului pentru o călătorie variază în funcție de distanța kilometrică, între 5 lei pentru localitățile Holt și Letea Veche, 7 lei pentru Nicolae Bălcescu și 9 lei pentru Cleja, în timp ce abonamentele lunare valabile individual pe fiecare dintre liniile care deservesc aceste localități are un preț cuprins între 120 și 210 lei.

În prezent, operatorul de transport public dispune de un parc auto inventar de 59 de autobuze, 55 dintre acestea formând parcul circulant necesar la orele de vârf, când intervalele de urmărire între vehicule sunt minime.

Având în vedere faptul că flota respectivă aparține unui operator privat, aceasta va fi doar un punct de plecare, dat fiind ca operează rețeaua de transport existentă ce va fi extinsă și reorganizată la nivel metropolitan, iar aceasta nu poate fi luată în considerare la proiectarea viitorului sistem. Cu toate acestea rețeaua de bază a sistemului de transport va fi menținută cu ușoare modificări în ceea ce privește agregarea sau separarea operațională a unor linii

existente și adaptarea rețelei la nevoile de mobilitate periurbane. Din necesarul total de flotă se urmărește ca o parte a acesteia să fie asigurată prin oportunitatea oferită de PNRR, o parte din POR 2021-2027, în timp ce diferența va fi solicitată viitorului operator ce va fi selectat în baza procedurii de delegare a serviciului.

Lungimea totală a liniilor de transport existente este de 150 km tur-retur, iar intervalele de urmărire între vehicule la orele de vârf variază de la 6-7 minute pe liniile principale (17, 18 și 22), la 24-25 de minute pe liniile secundare (3, 14) și 30-90 de minute pe cele 4 linii care deservesc UAT-urile din zona periurbană (6, 7, C, NB).

Tabelul 3.3-1: Programul de Transport situația Existentă:

Linia	Relația de deplasare	Lungime Cursă	Durată Cursă	Interval urmărire	Număr Autobuze
		km	min	min	buc
3	FNC - Elbac	21.4	70	24	3
4	Cora - Popas Gherăiești	11.6	40	40	1
5	Cora - Stațiunea Pomicola	10.8	40	40	1
6	Pobac - Holt	20.9	60	30	2
7	Pobac - Letea Veche	11.2	60	30	2
14	FNC - Cora - Gară	20.1	70	24	3
17	FNC - Mioriței - Gară	18.5	70	7	10
17B	Auchan - Mioriței - Gară	20.8	70	35	2
18	FNC - Energiei - Gară	17	70	6	12
18B	Auchan - Energiei - Gară	19.3	70	70	1
22	FNC - Aprodul Purice	16.1	70	6	12
22B	Auchan - Aprodul Purice	18.4	70	70	1
22S	FNC - Selgros - Aprodul Purice	16.1	70	35	2
NB	Gară - Nicolae Bălcescu	30.6	90	45	2
C	Autogară - Cleja	46.8	90	90	1
				TOTAL ÎN CIRCULAȚIE LA ORA DE VÂRF	55
				REZERVE	4

În prezent operatorul de transport are o flotă compusă din 59 de autobuze, diesel care, asigură o capacitate totală de transport de 5737 de locuri. Flota actuală are o vechime medie de 12 ani, 61% din flotă având o vechime de peste 10 ani, și 44% din flotă având o vechime de peste 17ani, numai 30% din flotă fiind mai nouă de 6 ani.

Tabelul 3.3-2: Flota cu care se asigură în prezent serviciul de transport public local

Nr.crt	Marca	Model	An fab	Tip carburant	Consum /100km	Norma poluare	Nr locuri	Nr.Buc	Vechime
1	MERCEDES BENZ	0345 CONECTO	2003	motorina	34	E3	106	15	19
2	MERCEDES BENZ	0345 CONECTO	2004	motorina	34	E3	93	3	18
2	MERCEDES BENZ	0345 CONECTO	2005	motorina	34	E3	106	8	17
3	IRISBUS	CROSSWAY	2010	motorina	38	E5	103	9	12
4	MERCEDES BENZ	SPRINTER 513 CDI	2011	motorina	15	E5	18	1	11
5	ISUZU	CITYBUS	2013	motorina	30	E5	70	5	9
6	IVECO BUS	CROSSWAY Low Entry	2016	motorina	32	E6	105	4	6
7	IVECO BUS	CROSSWAY Low Entry	2017	motorina	32	E6	105	4	5
8	IVECO BUS	CROSSWAY Low Entry	2018	motorina	32	E6	105	5	4
9	IVECO BUS	CROSSWAY Low Entry	2020	motorina	32	E6	72	5	2
Total							5737	59	12

Cu toate acestea, trebuie specificat că toată flota este diesel, cu un consum mediu la 100 km de aprox. 33 litri, iar 70% din flotă are norme de emisii euro 3 si Euro 4, restul fiind modele mai noi Euro 6.

Referitor la Serviciul de transport public din Municipiul Bacău, se remarcă următoarele aspecte:

- Numărul de călătorii este cvasi-constant din anul 2016 ;
- Frecvențele transportului diferă în funcție de numărul de linii și nu acoperă necesarul real la nivelul municipiului, unele zone fiind nedeservite iar în altele sistemul este subutilizat;
- Nerespectarea unui orar de parcurs are ca rezultat o frecvență aleatorie, ineficiența transportului sau slaba atractivitate a acestuia.
- Gradul de ocupare al mijloacelor de transport este foarte scăzut (maxim 26,33% în timpul orelor de vârf)
- Viteza de deplasare este relativ scăzută (14km/h în timpul orelor de trafic și 18km/h în afara lor)
- Modul de implementare al liniilor este ineficient (nu deservește necesarul real din teritoriu)

Conform recomandărilor Planului de Mobilitate, pentru a creste cota modală a transportului public, cei ce nu utilizează în prezent transportul public l-ar folosi dacă s-ar face investiții în modernizarea şi eficientizarea acestuia, fapt ce motivează administrația locală să își concentreze eforturile pentru a răspunde la problemele formulate de cetățeni.

Transportul Județean – Jud. Bacău.

În Jud. Bacău, transportul județean este operat pe 63 de linii de transport public deservesc aprox. 11600 de pasageri pe zi cu un total de 580 de curse3. Liniile cu cea mai mare frecvență sunt: Bacău – Gârleni – Buhuși (51 curse/zi), Bacău – Mărgineni – Trebeş (46 curse/zi), Bacău – Hemeiuș (33 curse/zi) și Bacău – Letea Veche (26 curse/zi). Din Zona Metropolitană Bacău 15 localități sunt deservite de transportul public județean, liniile sunt administrate de 10 operatori privați. O parte din aceste localități sunt suficient de bine deservite de linii cu frecvență ridicată, cum ar fi Bacău – Hemeiuș (33 curse/zi), BACĂU - Letea Veche (26 curse/zi) și Bacău – Săucești (23 curse/zi). La polul opus, cea mai scăzută frecvență se afla pe traseul Bacău - Nicolae Bălcescu, unde cele 2 curse (dus-întors) / zi asigură legături cu municipiul Bacău doar dimineața, la prânz și seara. Tot cu o frecvență foarte scăzută operează și Bacău – Gioseni (3 curse/zi), BACĂU – Itești (5 curse/zi), și Bacău – Filipești (7 curse/zi).

Deși "Programul de transport public de persoane prin servicii regulate in trafic județean" se poate descărca de pe web-site-ul Consiliului Județean[4], acesta este greu de parcurs și înțeles de către utilizatori. Din programul de transport lipsește localizarea stațiilor de autobuz în diferitele sate și comune deservite, dar și o harta care să ilustreze traseul autobuzelor.

Tabelul 3.3-3: Curse zilnice din Programul de Transport Județean

Localitatea deservită	Număr de curse pe zi
Nicolae Bălcescu	**60**
Mărgineni	**56**
Gârleni	**51**
Buhoci	**35**
Hemeiuș	**33**
Luizi-Călugăra	**28**
Măgura	**28**
Letea Veche	**26**
Faraoani	24
Cleja	23

Localitatea deservită	Număr de curse pe zi
Gălbeni	21
Sărata	16
Săucești	13
Filipești	11
Scorțeni	10
Tamași	10
Gioseni	9
Berești	3
Itești	3

Se observă că majoritatea liniilor de transport care au o frecvență bună, cu un număr mare de curse pe zi, sunt cele care realizează legătura între Bacău și localitățile imediat învecinate, situate pe primul inel în jurul Mun. Bacău, în zona periurbană.

Principalele autogări sunt localizate pe coridorul est-vest a orașului, podul spre Șerbănești (autogara Bistrița 574 curse / zi) și lângă Gara CFR (autogara Massaro 80 curse / zi), nu există autogări majore amplasate pe principalul coridor de transport (nord-sud). Autogările

[3] Cf. CJ Bacău, 2021
[4] http://portal.csjbacau.ro/dm_cj/portalweb.nsf/AllByUNID/servicii-de-transport-public-judetean-de-persoane-prin-curse-regulate-0000471e?OpenDocument

din Bacău constau ori în spații cu amenajări minimale, preponderent deficitare ori în locuri ne-amenajate (parcarea stadionului municipal, parcarea Lidl de lângă autogară, sau McDonald's Bacău). Peste 80 de curse pe zi folosesc parcările de la stadion și McDonald's pentru îmbarcarea pasagerilor. Deși amplasarea autogărilor (cele amenajate cât și cele informale) permite conexiuni optime cu transportul public local dar și cu diverse obiective de interes, faptul că toate liniile de transport public județean pătrund până în zona centrală reprezintă o problemă întrucât se suprapun peste linii de transport public local, generează congestie (ex. Autogara Bistrița amplasată după podul spre Șerbănești) și contribuie la creșterea emisiilor cu dioxid de carbon.

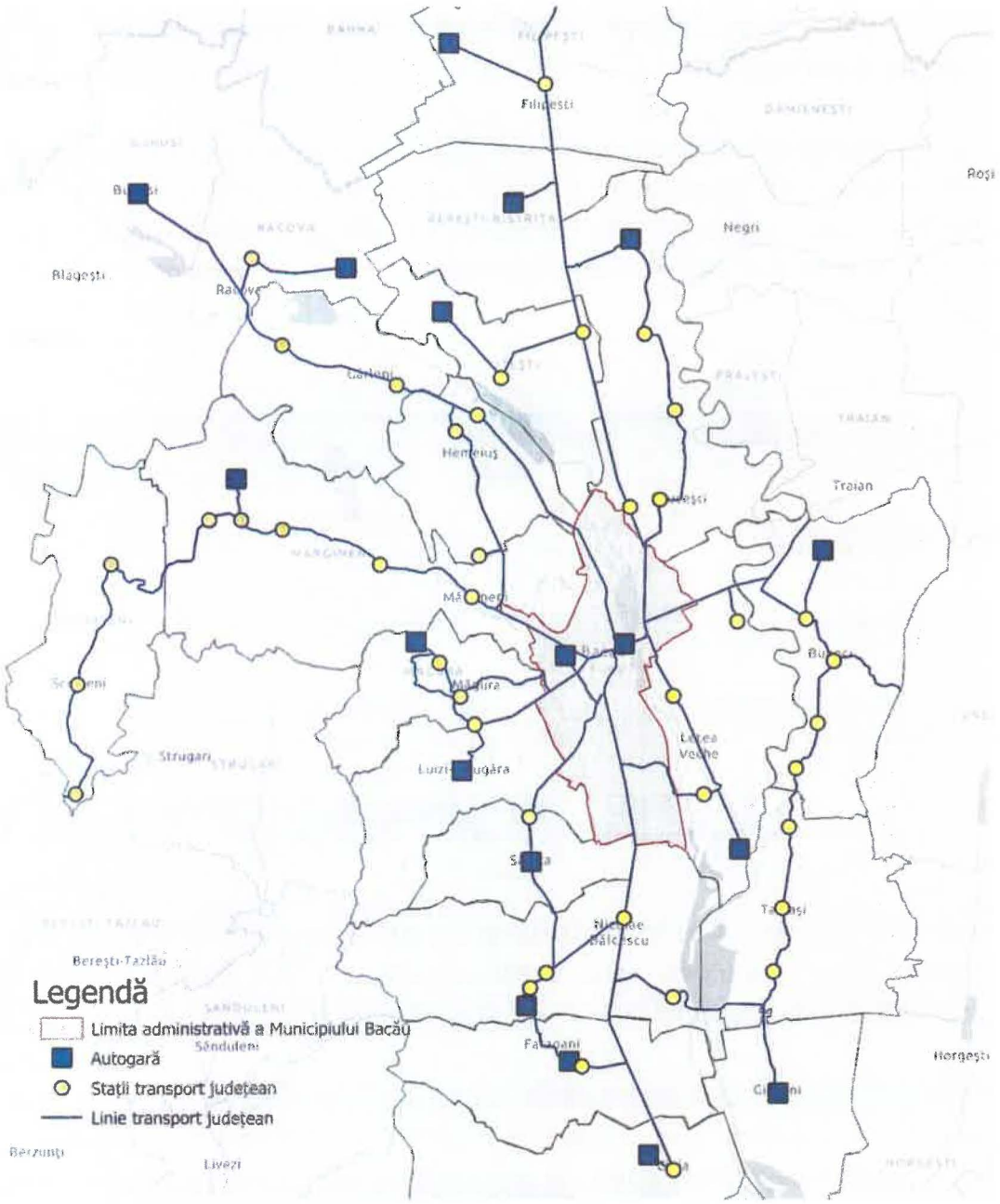


Figura 3.3-6: Rețeaua de Transport Județean adiacentă mun. Bacău
(sursa PMUD)

Amenajarea stațiilor de transport pentru traseele de transport județean sunt în sarcina fiecărei administrații locale. Tocmai din acest motiv nu există o identitate vizuală sau un proiect tip de stație de transport, fiecare localitate amenajând stațiile independent. Multe dintre stațiile de transport nu sunt amenajate, nu beneficiază de alveolă sau adăpost, unele nici nu sunt marcate. În plus, există o tendință în a se amenaja stații de transport doar pe un sens, în special pe sensul către orașul polarizator, acolo unde se acumulează călătorii în așteptarea mijlocului de transport, pe sensul invers nefiind amenajate stații, iar din practica obișnuită, deși regulamentul și legislația interzice acest comportament, este ca la înțelegere cu șoferul mijlocului de transport să se oprească la cerere aproape oriunde. Această practică nu se întâlnește la transportul public local, unde opririle pentru îmbarcarea – debarcarea călătorilor se realizează doar în stații.


(Hemeiuș)


(Luizi-Călugăra)


(Măgura)


(Nicolae Bălcescu)


(Letea Veche)


(Mărgineni)

Figura 3.3-7: Stații de transport pentru transportul județean

3.4. Aspecte privind mobilitatea

În prezent, sistemul de transport public acoperă cu preponderență zona urbană, deservind principalele cartiere de locuințe și zonele industriale. Rețeaua existentă acoperă un bazin de alimentare de circa 98600 de persoane, aflați la o durată de mers pe jos față de cea mai apropiată stație de transport public de maxim 7 minute (aproximativ 500 de metri), conform hărții din figura de mai jos care ilustrează liniile și stațiile de transport public existente.

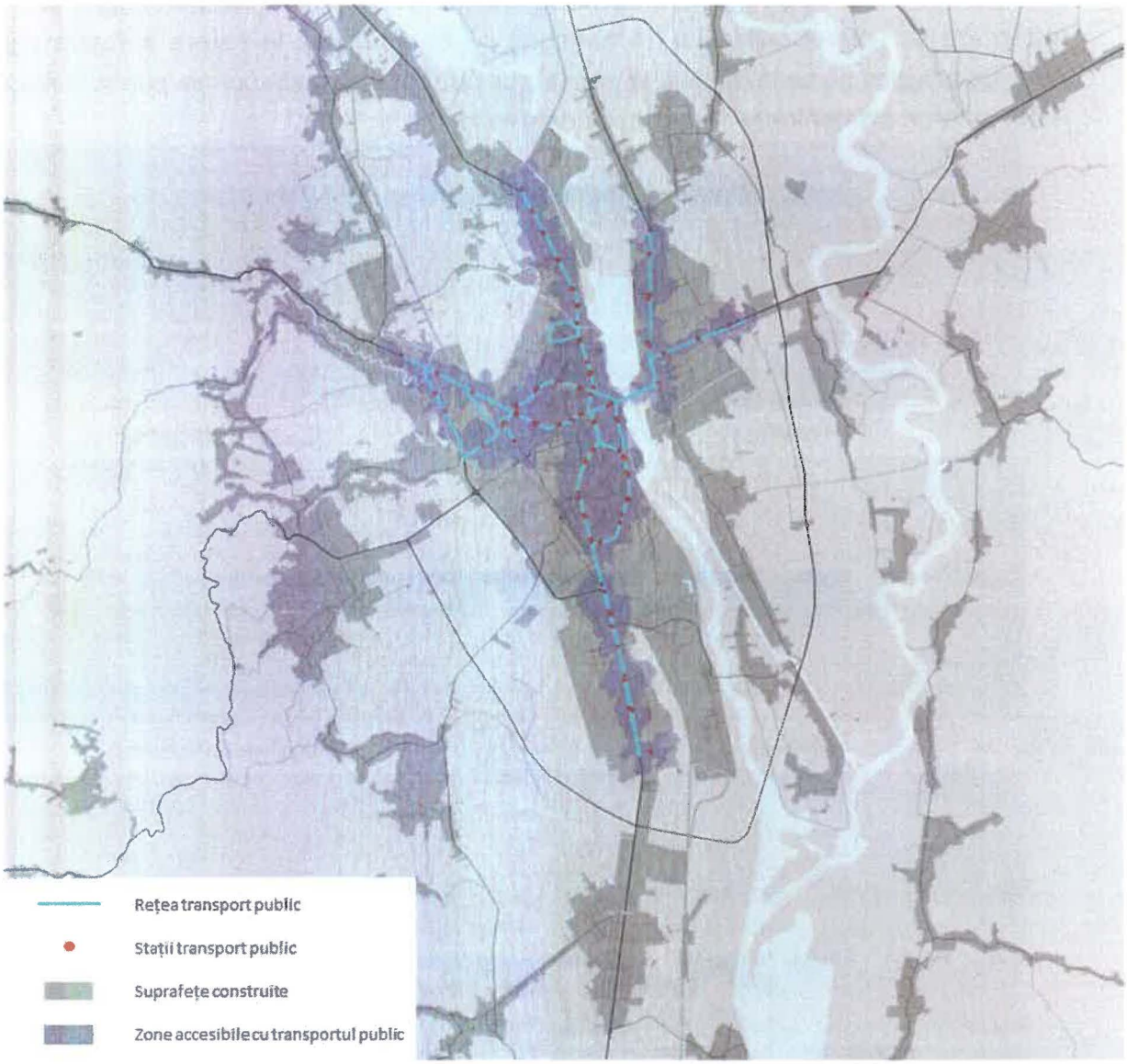


Figura 3.4-1: Accesibilitatea rețelei de transport public – situație existentă

În ceea ce privește frecvența serviciilor existente, se identifică un coridor principal pe direcția nord – sud cu frecvență ridicată (40 de vehicule / oră la un interval mediu de urmărire de 1.5 minute), indicând o cerere crescută pentru serviciile care leagă zona comercială și industrială din sudul municipiului Bacău de zona centrală și de cartiere. Intervalul mediu de urmărire pe segmente de rețea se prezintă conform hărții din figura de mai jos.

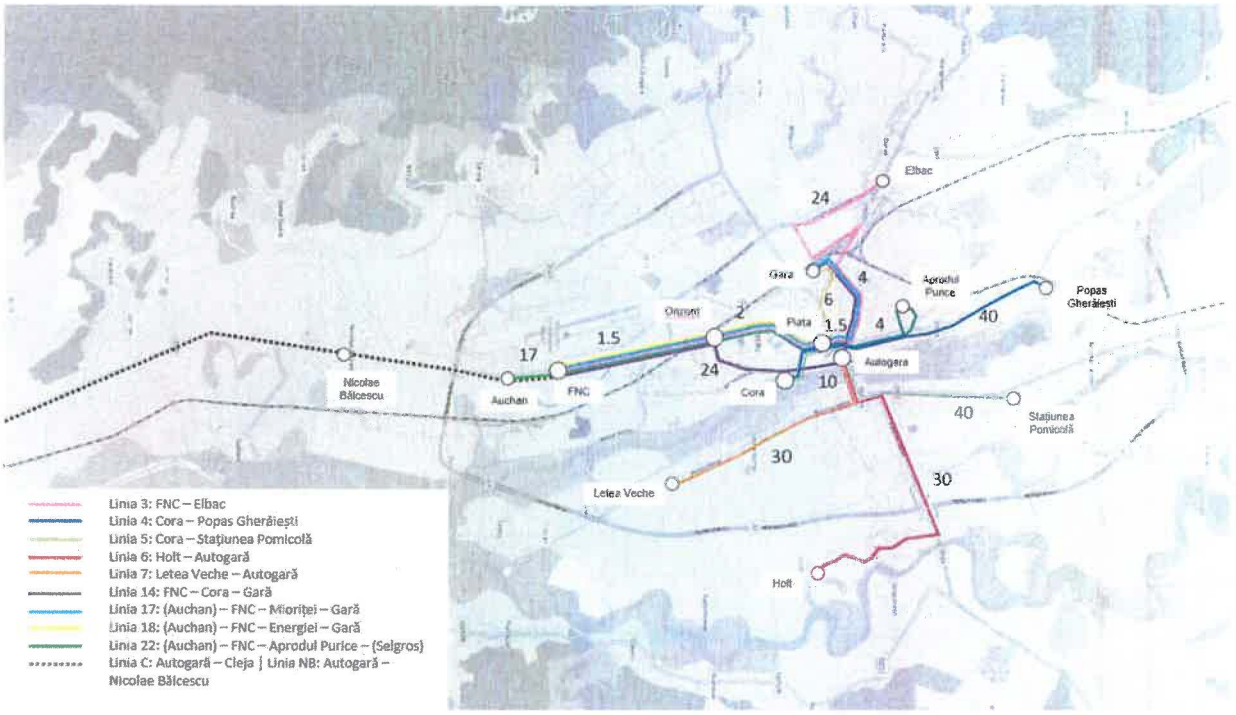


Figura 3.4-2: Rețeaua de transport public – intervale de urmărire – situație existentă

La nivelul Zonei Metropolitane se remarcă o creștere demografică însemnată în localitățile aflate în primul inel în jurul municipiului Bacău, cum sunt Hemeiuș, Mărgineni, Letea Veche sau Nicolae Bălcescu. Aceste localități au înregistrat în perioada 2008 – 2020 creșteri de până la 50% a populației cu domiciliu stabil, locuitorii din municipiul Bacău alegând să se reloce cu domiciliul datorită potențialului unei calități a locuirii mai bune (aer curat, zgomot redus, locuințe mai mari, în general individuale) și a conexiunii rapide pe cale rutieră cu zona urbană, continuând să-și desfășoare activitățile profesionale și cotidiene în municipiul Bacău.

Așa cum se observă și în harta din figura următoare, localitățile aflate în mod special în primul inel în jurul municipiului Bacău au avut o evoluție demografică puternic pozitivă în perioada 2015 – 2020, acestea fiind și localitățile cu densitatea de populație mai ridicată.

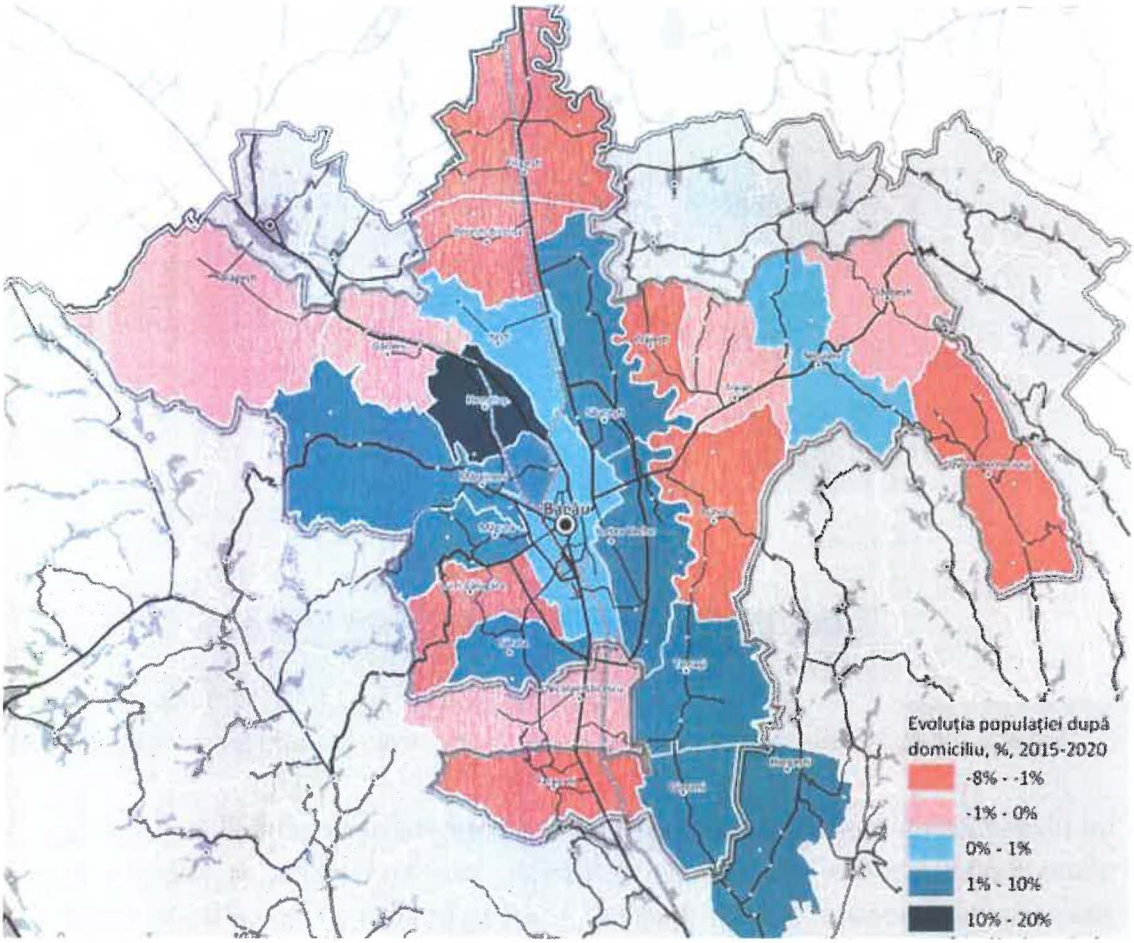


Figura 3.4-3: Evoluția populației stabile în ZMBC (2015 – 2020)

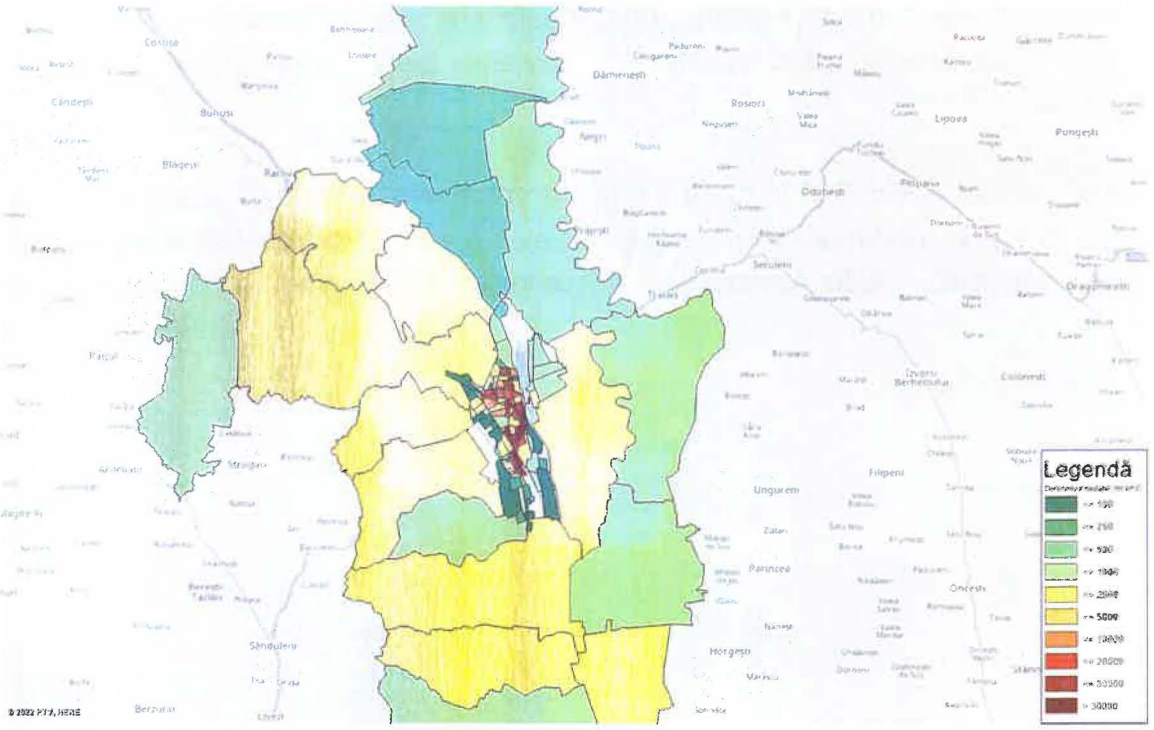


Figura 3.4-4: Densitatea populației în ZMBC

La nivel urban, principalele zone de atracție pentru fenomenul de navetă sunt zonele industriale, dispuse la periferie pe principalele artere de penetrație, cărora li se adaugă zone de interes major, cum este zona comercială din sud și centrul orașului.

Conform anchetelor realizate în cadrul PMUD, deplasările către locul de muncă reprezintă între 30 și 60% din totalul deplasărilor realizate de către navetiștii din localitățile periurbane, cele mai mari procente fiind dinspre Sud (Nicolae Bălcescu, Cleja, Adjud), Nord-Vest (Lilieci, Hemeiuș) și Vest (Mărgineni, Măgura, Luizi-Călugăra).

Conform matricelor origine-destinație, relațiile dintre aceste localități și zonele de interes din municipiul Bacău se află între primele 50 de perechi OD ca număr total de deplasări zilnice, conform hărții din figura de mai jos, fiind astfel peste un număr însemnat de perechi OD în relație internă (dintr-o zonă a municipiului Bacău în alta).

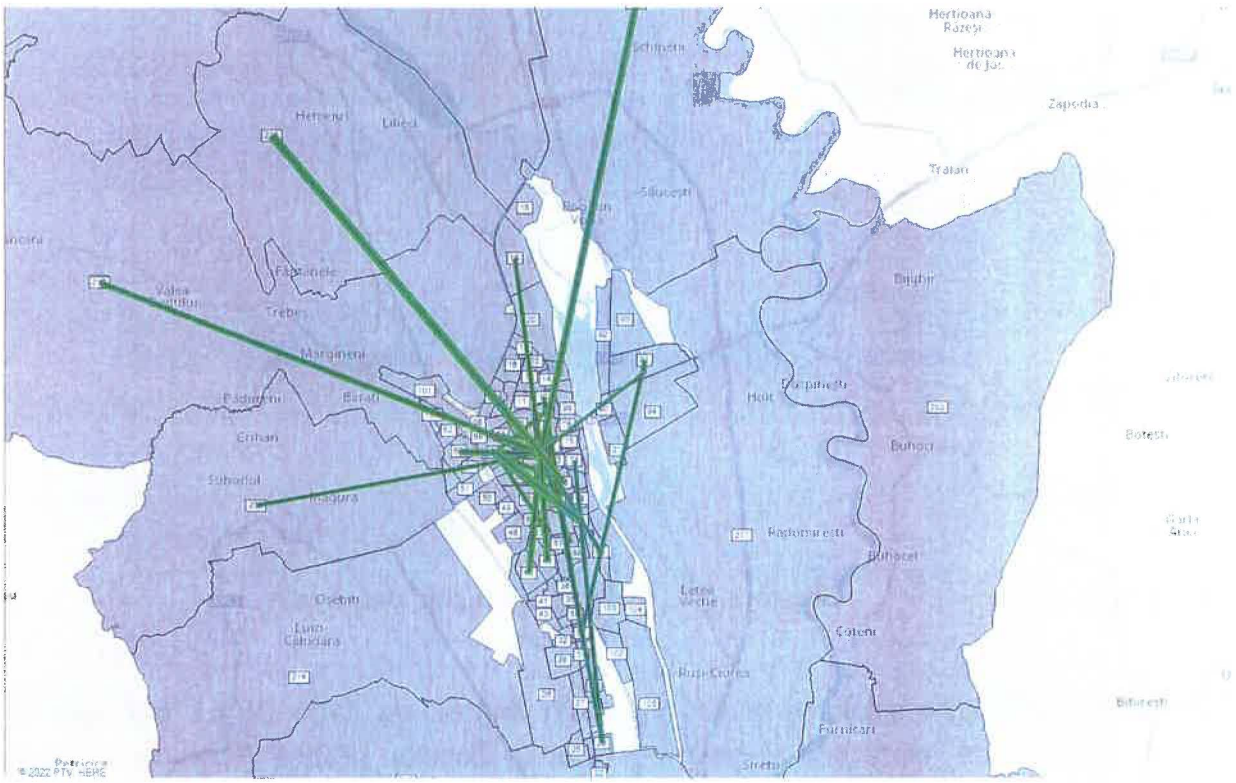


Figura 3.4-5: Analiza perechilor origine-destinație

(sursa: Model de Transport PMUD)

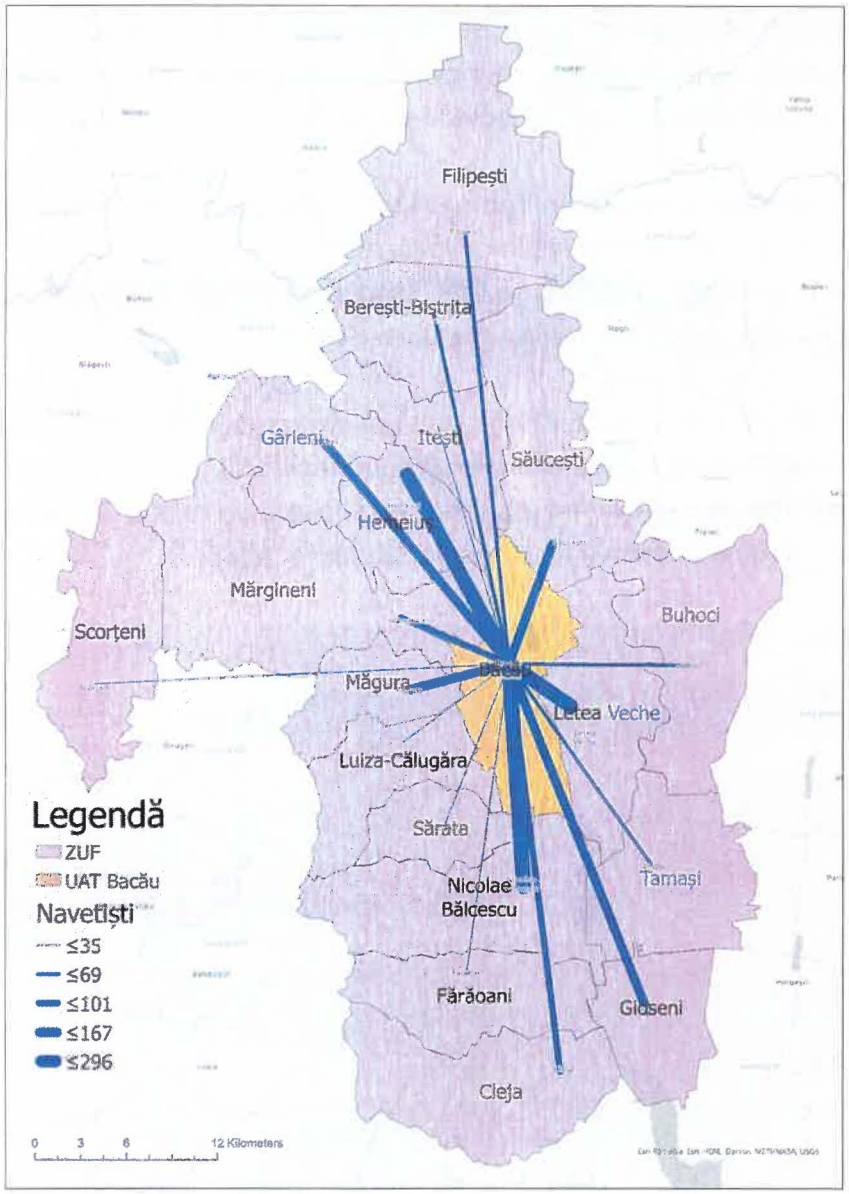


Figura 3.4-6: Principalele fluxuri de navetă
(Sursa: PMUD)

Aceste date sunt susținute și de un studiu realizat de către Banca Mondială privind fenomenele de migrațiune și navetă la nivelul Zonelor Urbane Funcționale (ZUF) din România. Conform studiului, aproximativ 9% din populația ZUF Bacău face naveta între localitatea de domiciliu și municipiul Bacău, în timp ce la nivelul localităților din zona metropolitană, se estimează că până la 55% din populația ocupată este navetistă, conform hărții din figura de mai jos.

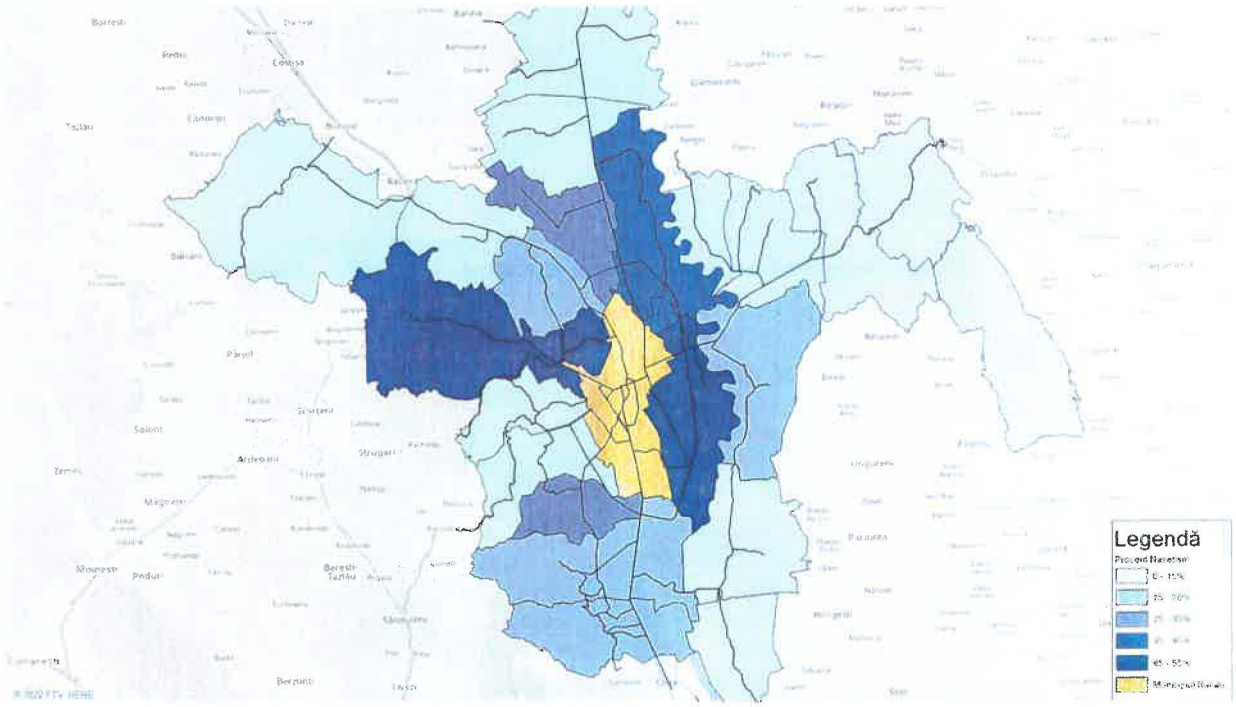


Figura 3.4-7: Ponderea navetiștilor din totalul populației ocupate
(Sursa: World Bank – Magnet Cities Migration and Commuting in Romania)

În ceea ce privește volumele de trafic de pe arterele de penetrație în oraș, conform modelului de transport asociat PMUD, jumătate dintre acestea reprezintă trafic de navetă, totalizând circa 16000 de vehicule pe sens pe zi (intrare-ieșire), restul fiind trafic în relație cu destinații externe sau trafic de tranzit. Aceste vehicule se împart pe arterele de penetrație după cum urmează:

- DN2G – dinspre Mărgineni: 1950 veh/zi;
- DN11 – dinspre Luizi-Călugăra: 2850 veh/zi;
- DN2 – dinspre Nicolae Bălcescu: 1900 veh/zi;
- Str. Cuza Vodă – dinspre Letea Veche: 3100 veh/zi;
- DN2F – dinspre Holt: 1200 veh/zi;
- DN2 – dinspre Roman: 2850 veh/zi;
- DN15 – dinspre Lilieci: 1350 veh/zi;

Dincolo de persoanele angajate care se deplasează la locul de muncă, o altă categorie de navetiști către care trebuie îndreptată atenția o reprezintă elevii din mediul rural care studiază la unități de învățământ din municipiul Bacău. Conform autorității locale, la nivelul municipiului Bacău există un număr de 3250 de elevi navetiști, reprezentând 8.2% din totalul elevilor de gimnaziu și liceu din Bacău. Dintre aceștia, 2122 sunt din localități ale zonei metropolitane, cu precădere din Nicolae Bălcescu, Letea Veche, Hemeiuș și Săucești, amplasate în imediata apropiere a municipiului Bacău și pe principalele coridoare de acces în zona urbană.

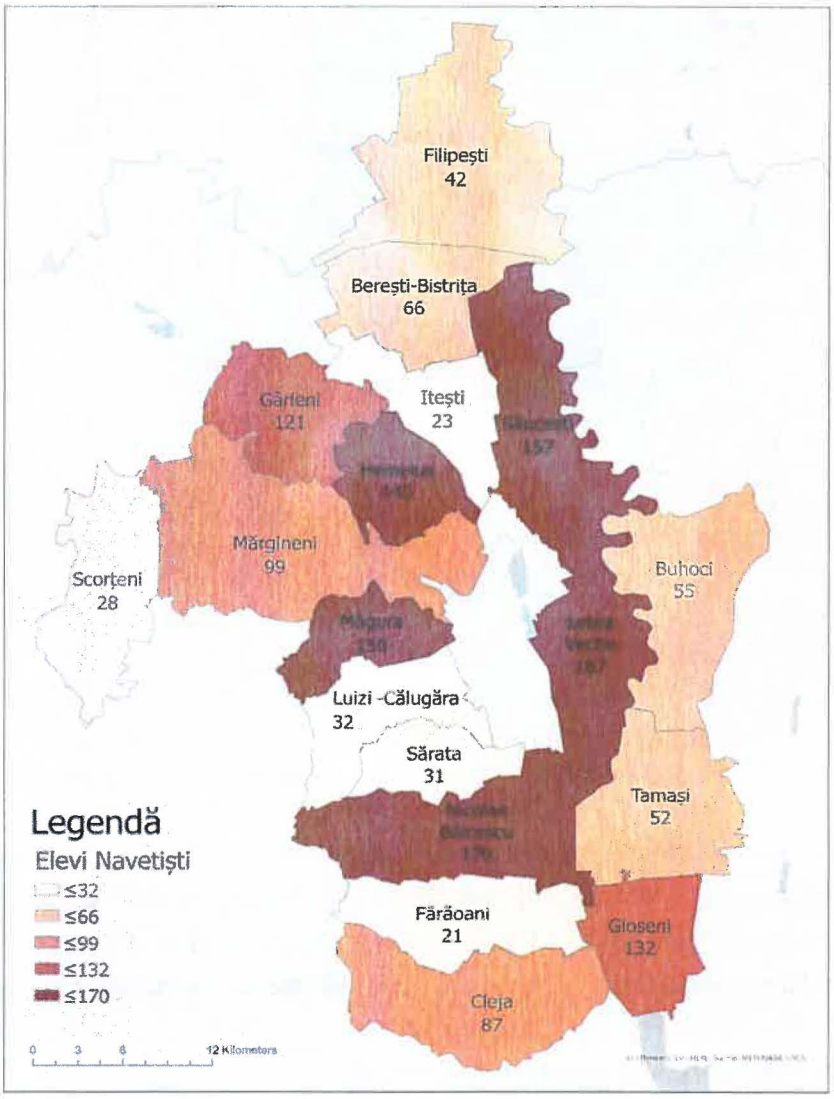


Figura 3.4-8: Navetismul elevilor
(Sursa: PMUD)

Așa cum rezultă din analizele prezentate, principalele localități care generează trafic de penetrație spre și dinspre municipiul Bacău sunt Hemeiuș, Letea Veche, Luizi-Călugăra, Măgura, Mărgineni și Nicolae Bălcescu, caracterizate printr-un spor demografic puternic pozitiv în ultimii 10 ani, generat de relocarea populației din municipiul Bacău. Aceste localități au o densitate a populației în zonele locuite cuprinsă între 1000 și 2500 de locuitori pe km^2, totalizând o populație de peste 45.000 de locuitori. În prezent, deplasarea din aceste localități către zona urbană este facilă doar cu autoturismul.

Aceste localități sunt în prezent deservite de rute de transport public județean, care nu reprezintă o alternativă atractivă la transportul individual cu autoturismul, din următoarele puncte de vedere:

- Serviciile sunt infrecvente, cu plecări puține, stabilite în funcție de principalele activități de deplasare (dimineața spre oraș pentru deplasări la locul de muncă, seara înapoi

spre localități, cu un număr redus de curse între aceste perioade sau chiar cu serviciul întrerupt);
- Mijloacele de transport sunt vechi și în general au o capacitate redusă, neadecvată acestui tip de transport;
- Stațiile și amenajările conexe sunt minimale, de o calitate slabă sau lipsesc cu desăvârșire;
- Nu există integrare tarifară cu transportul public urban;
- Necesitatea de a schimba mijlocul de transport la sosirea în oraș;

Astfel, ținând cont de aceste aspecte, în elaborarea noului program de transport și a rețelei de transport, se va ține cont ca serviciul de transport public să deservească, pe lângă municipiul Bacău și localitățile din zona metropolitană, înlocuind serviciile existente de transport județean. Bunele practici puse în aplicare în marile zone metropolitane pleacă de la conceptul de separare funcțională a liniilor de transport. Astfel, liniile de transport metropolitan pătrund foarte puțin în interiorul zonelor urbane, asigurând schimbul cu liniile de transport urban în terminale intermodale plasate în zone periferice, cu scopul de a avea un parcurs cât mai omogen, neafectat de congestia din interiorul zonelor urbane, oferind totodată posibilitatea călătorilor ca în terminalul intermodal să se orienteze către cea mai favorabilă rută pentru a ajunge la destinația finală.

Cu toate acestea, dat fiind aria redusă a zonei de desfășurare a noilor servicii, s-a considerat că această separare nu este necesară la nivelul rețelei din Zona Metropolitană Bacău, motiv pentru care se recomandă ca localitățile din zona metropolitană să fie acoperite prin crearea unei rețele de transport fără transbordare urban-metropolitan, având următoarele avantaje:
- Crearea unei rețele radicale care să conecteze toate localitățile de punctele de interes din zona urbană;
- Scurtarea duratelor de deplasare prin eliminarea transbordărilor;
- Păstrarea nodurilor de schimb consacrate – Gara CFR, Piața Centrală, FNC;
- Eliminarea necesității amenajării de terminale intermodale la periferiile orașului;
- Păstrarea unei rețele de linii simplă și ușor de înțeles;
- Îmbunătățirea intervalelor de urmărire pe liniile urbane secundare.

În perioada următoare, se vor realiza consultări cu reprezentații UAT-urilor interesate în a participa la constituirea și susținerea financiară a serviciului de transport public metropolitan, în vederea configurării celor mai bune soluții privind configurația traseeloe, stațiile de oprire și frecvența. De menționat este că extinderea sistemului de transport public la nivelul zonei periurbane, implică o serie de investiții inițiale în infrastructură (amenajare stații de transport public – adăpost călători și alveolă), Amenajare Autobază și mijloace de transport (Autobuze și stații de încărcare), sistem de tiketing, sistem de informare călători, precum și susținere constantă a serviciului de transport public prin contribuții la compensație aferentă prestației efectuate, în conformitate cu regulamentul european 1370.

4. Necesitatea și oportunitatea

Conform Legii nr. 51/2006, art. 8 alin. 1, privind serviciile comunitare de utilități publice *„Autoritățile administrației publice locale au competentă exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice."*

Sistemul de transport este un domeniu complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de dezvoltare urbană și de caracteristici de mobilitate, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte. Dezvoltarea serviciului de transport public trebuie să țină cont de prevederile Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 – Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, prin urmare:

(1) Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate transportul public care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:
   i. se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
   ii. se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, în cazul transportului local, sau numai între localitățile unui județ, în cazul transportului județean. În cazul în care traseul transportului pe șină depășește limita localității, acesta va fi considerat transport public local;
   iii. se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local sau consiliul județean;
   iv. se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile legii, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;
   v. persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
   vi. pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de

Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;

vii. transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini, elaborate și eliberate în condițiile stabilite prin normele de aplicare elaborate de Ministerul Administrației și Internelor și aprobate prin ordin al ministrului, denumite în continuare Norme.

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

i. licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
ii. programul de circulație;
iii. copia conformă a licenței de transport, în cazul autobuzelor;
iv. alte documente stabilite de legile în vigoare.

Având în vedere evoluția demografică și mișcările de domiciliu din zona urbană către localitățile limitrofe, mobilitatea la nivelul zonei metropolitane este în creștere. În lipsa unor servicii regulate și calitative de transport public, populația se poate deplasa aproape exclusiv au autoturismul către zona urbană, ceea ce contribuie la creșterea traficului de penetrație, congestie, atât la intrările în oraș, cât și în zona centrală unde converg arterele de penetrație, poluare și creșterea riscului de accidente rutiere.

Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general, desfășurate la nivelul unităților administrativ teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local. Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

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

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

În contextul noilor reglementări privind protecția mediului și reducerea poluării aerului, solului și apei, dar și fonică și implicit reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, parcul actual de autobuze al operatorilor de transport care operează linii de transport județene între Municipiul Bacău și localitățile din Zona Metropolitană este depășit tehnologic și cu mult sub normele actuale privind emisiile, majoritatea fiind cu normă de poluare sub Euro 4.

În condițiile remodelării accesibilității în acord cu caracteristicile funcționale, morfologice și de valoare istorică, culturală ale diferitelor zone urbane și în acord cu planificarea evoluției lor urbanistice, se consideră necesară trecerea de la logica de investiții în infrastructură și de satisfacere necondiționată și nediferențiată a cererii de trafic motorizat, la logica de (re)modelare a accesibilității și structurii modale a deplasărilor prin strategii și politici integrate de mobilitate.

Având în vedere tendința clară de creștere a numărului de deplasări pe relațiile periurbane, și faptul că pentru aceste deplasări se folosește aproape exclusiv autoturismul, este de dorit să fie implementat un sistem de transport public metropolitan care să vină în întâmpinarea nevoilor de mobilitate și, totodată, să creeze premisele unor obiceiuri de deplasare mai sustenabile și a unui comportament de renunțare la autoturismul propriu, în favoarea transportului public.

Totodată, este de menționat că în baza legii 92/2007 autoritățile administrației publice au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen lung pentru organizare, extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare socio-economică a localităților și de nevoia de mobilitate a cetățenilor, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Totodată, este necesară armonizarea cu legislația europeană și națională în vigoare, prin încheierea unui contract de servicii publice în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și a Legii 51/2006 actualizată, privind serviciile comunitare de utilități publice.

Astfel, se propune organizarea unui sistem de transport public metropolitan și stabilirea modalității de gestiune a acestuia în raport cu cele mai bune practici în acord cu

reglementările și legislația națională și europeană cu beneficii asupra reducerii duratelor de deplasare, impact pozitiv asupra repartiției modale în defavoare deplasărilor cu autoturismul propriu, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și ameliorarea siguranței rutiere la nivel local. Rețeaua sistemului de transport public va fi stabilită astfel încât acesta să deservească principalele zone care generează și atrag deplasări, dar și zonele cu accesibilitate redusă.

Prin organizarea serviciului de transport public se asigura în mod echitabil accesul tuturor cetățenilor la oportunități de muncă, educație și alte servicii și se creează o alternativă reală a transportului motorizat individual.

La nivel local a fost înființată Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, având ca scop crearea și sprijinirea unor parteneriate durabile între UAT-urile membre, urmărind dezvoltarea infrastructurii și serviciilor publice, dezvoltarea economică si protecția mediului.

Ca urmare a analizării situației de fapt s-a constat că Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău a fost înființată doar în temeiul Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 - cu privire la asociaţii şi fundaţii, cu modificările și completările ulterioare.

În înțelesul prevederilor legale în materie, respectiv ale dispozitiilor Legii nr. 51/2006- legea serviciilor comunitare de interes public (art. 2, art. 10 si urm.), coroborate cu cele ale Legii nr. 92/2007- legea serviciilor de transport public local (art. 3, art. 16 alin.(5), (7) si urm.), asociațiile de dezvoltare intercomunitară trebuie să aiba definit ca scop serviciile de utilități publice și, ca si obiective înființarea, organizarea, reglementarea, finanţarea, exploatarea, monitorizarea şi gestionarea în comun a serviciilor de utilităţi publice furnizate/prestate pe raza de competenţă a unităţilor administrativ-teritoriale membre.

În ceea ce privește serviciul public de transport local de călători, acesta face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică, unitățile administrativ teritoriale având posibilitatea asocierii între ele, în vederea asigurării și dezvoltării în comun a acestui serviciu public, pe raza teritorială de competenţă.

Potrivit Statutului actul al Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, scopul și obiectivele acesteia sunt relativ limitate și **nu acoperă activitatea de delegare a serviciului public de transport local de călători.** Așadar, în raport cele antereferite **se recomandă modificarea de către ADIZMB a documentelor statutare**, în ceea ce privește urmatoarele aspecte, dar fără a se limita la :

- temeiul legal de constituire;
- scopul și obiectivele asociației;

57

- competențele organelor de conducere;
- modalitatea de vot a asociaților implicați.

Atragem atentia asupra faptului că, aceasta acțiune este atributul exclusiv al Adunării Generale a Asociației, modificarea urmând a se realiza prin încheierea unui act aditional la Statut, ce va produce efecte dupa înscrierea acestora în Registrul asociaţiilor şi fundaţiilor aflat la grefa Judecătoriei Bacău, în forma cerută de lege.

În cadrul direcțiilor de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) a fost identificată necesitatea de implementare a unui sistem de transport public metropolitan ecologic și sigur, accesibil tuturor categoriilor de calatori la nivelul ZMBC.

Astfel proiectul în cadrul PMUD a fost inclus proiectul **TP05. Semnarea unui contract de servicii publice pentru deservirea zonei metropolitane**, în care se propune extinderea serviciilor de transport public local la nivelul zonei metropolitane, având ca proiect conex **TP06. Achiziția de material rulant ecologic pentru deservirea rutelor în zona metropolitană**.

Totodată, s-a identificat oportunitatea de a accesa fonduri pentru achiziția de mijloace de transport public prin PNRR – Componenta C10 – Fondul Local, pentru accesarea cărora este necesar, conform ghidurilor elaborate să existe o asociere între cel puțin două UAT-uri. La nivelul ZMBC această asociere s-a concretizat între Municipiul Bacău și Comunele Hemeiuș, Măgura, Mărgineni, Letea Veche, Luizi-Călugăra și Nicolae Bălcescu. Prin această măsură se contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în municipiul reședință de județ, contribuindu-se totodată la creșterea coeziunii sociale în mediul rural.

Totodată, în 2011, Comisia Europeană a adoptat **Carta Albă privind transporturile**. Documentul prezintă o foaie de parcurs pentru 40 de inițiative concrete, implementate până în 2020, care vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domenii-cheie, **reducerea consumului de combustibil** și creșterea numărului de locuri de muncă. În același timp, propunerile sunt realizate pentru a **reduce dependența Europei de importurile de petrol** și pentru a **reduce emisiile de carbon în transport** cu 60% până în 2050.

În context urban, Carta Albă stabilește o strategie mixtă implicând amenajarea teritoriului, sisteme de tarifare, **servicii eficiente de transport public** și infrastructură pentru modurile de transport nemotorizat. Documentul recomandă ca orașele care depășesc o anumită dimensiune să dezvolte planuri de mobilitate urbană, pe deplin aliniate cu Planuri Integrate de Dezvoltare Urbană.

Conform documentelor programatice de la nivel european, mobilitatea urbană trebuie să devină **mult mai puțin dependentă de utilizarea autoturismelor personale**, prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată în principal pe utilizarea acestora, la o mobilitate bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, **utilizarea transportului public** de înaltă calitate și eficiență, reducerea utilizării autoturismelor personale

Prin dezvoltarea unui **sistem de transport public atractiv** și eficient, prin crearea/modernizarea/extinderea unei rețele coerente de piste/trasee de biciclete, dar și prin crearea/modernizarea unor trasee/spații pietonale sau predominant pietonale confortabile pentru pietoni, se pot asigura condițiile pentru r**ealizarea unui transfer sustenabil al unei părți din ponderea modală a utilizării autoturismelor personale**, **către transportul public**, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare și mersul pe jos, astfel asigurând-se diminuării semnificative a traficul rutier și emisiile de echivalent CO2 în orașe/municipii.

Prin măsurile/activitățile propuse în cadrul POR 2021-2027 și PNRR, se urmărește în principal îmbunătățirea eficienței transportului public de călători, timpilor săi de parcurs, accesibilității, transferului către acesta de la autoturismele personale, precum și a transferului de la autoturisme către modurile nemotorizate de transport așa cum este cazul organizării sistemului de transport public din zona Metropolitana Bacău.

Având în vedere cele menționate anterior dar și faptul că investiția este tratată în mod integrat prin achiziționarea autobuzelor, amenajarea stațiilor de călători și implementarea altor proiecte care vizează dezvoltarea mobilității, considerăm oportună implementarea unui Contract de Servicii Publice conform regulamentului CE 1370, dezvoltarea sistemului de transport public conducând la creșterea atractivității sistemului de transport public și asigurarea premiselor redistribuirii repartiției modale în favoarea transportului public, astfel că prezentul studiu se va concretiza prin recomandarea celui mai bun scenariu privind modalitatea de delegare a acestui nou serviciu de transport public.

5. Baza legală pentru funcționarea și organizarea serviciului
5.1. Prevederi legislative

Serviciul public de transport local de călători este serviciu de interes economic general, fiind baza mobilității și a accesibilității la locuri de muncă, la servicii sociale, de învățământ, culturale și de sănătate pentru toate categoriile de locuitori din aria administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău.

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

Principalele prevederi legale care definesc serviciul public de transport local în contextul existenței unei asociații de dezvoltare intercomunitară sunt prezente în cele ce urmează:

•***Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice – republicată, cu modificări și completări*** - stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului furnizării/prestării reglementate a serviciilor comunitare de utilități publice. Relevante pentru scopul studiului sunt următoarele articole:
- ***art. 2 a) asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice*** - asociația de dezvoltare intercomunitară definită potrivit prevederilor legii administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, având ca obiectiv înființarea, organizarea, reglementarea, finanțarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciilor de utilități publice furnizate/prestate pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente acestor servicii;
g) operator de servicii de utilități publice, denumit și operator - persoana juridică de drept public sau de drept privat cu capital public, privat sau mixt, înregistrată în România, într-un stat membru al Uniunii Europene ori în alt stat, care asigură nemijlocit furnizarea/prestarea, în condițiile reglementărilor în vigoare, a unui serviciu de utilități publice sau a uneia sau mai multor activități din sfera serviciilor de utilități publice;
h) operator regional - operatorul societate reglementată de legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unora sau al tuturor unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice. Operatorul regional asigură furnizarea/ prestarea serviciului/activității de utilități publice pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale asociate, exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, precum și implementarea programelor de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau, după caz, dezvoltării infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestor servicii/activități, realizate în comun în cadrul asociației. Operatorul regional se înființează în baza hotărârilor adoptate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca

scop serviciile de utilități publice, fie prin înființarea unei noi societăți, fie prin participarea la capitalul social al unuia dintre operatorii existenți deținut de o unitate administrativ-teritorială membră a asociației de dezvoltare intercomunitară în conformitate cu prevederile legii nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Operatorul regional este asimilat organismelor prestatoare de servicii publice prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 64/2009 privind gestionarea financiară a instrumentelor structurale și utilizarea acestora pentru obiectivul convergență, aprobată cu modificări prin legea nr. 362/2009, cu modificările și completările ulterioare;

j) sistem de utilități publice - ansamblul bunurilor mobile şi imobile, dobândite potrivit legii, constând din terenuri, clădiri, construcții şi instalații tehnologice, echipamente şi dotări funcționale, specific unui serviciu de utilități publice, prin ale cărui exploatare şi funcționare se asigură furnizarea/prestarea serviciului; bunurile ce compun sistemele de utilități publice fac parte din domeniului public ori privat al unităților administrativ-teritoriale şi sunt supuse regimului juridic al proprietății publice sau private, potrivit legii;

t) compensație pentru obligația de serviciu public - orice beneficiu, în special financiar, acordat operatorilor direct sau indirect din resurse de stat în perioada de punere în aplicare a unei/unor obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă, pentru acoperirea costurilor nete aferente îndeplinirii unei obligații de serviciu public, inclusiv un profit rezonabil. În sensul prezentei definiții, resursele de stat sunt cele prevăzute la punctul 3.2. - Resurse de stat din Comunicarea Comisiei Europene 2016/C 262/01 privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene;

- art. 8 alin. 3 lit. d) În exercitarea competențelor şi atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile administrației publice locale adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice şi darea în administrare sau, după caz, punerea la dispoziție a sistemelor de utilități publice destinate furnizării/prestării acestora.

d^1) aprobarea documentației de atribuire, care va include obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii ce urmează a fi atribuit şi anexele obligatorii la acestea - în cazul gestiunii delegate;

d^2) aprobarea modificării contractelor de delegare a gestiunii;

-art.10 alin (4) Unitățile administrativ-teritoriale **pot mandata,** în condițiile legii, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, prin hotărâri ale autorităților lor deliberative, să exercite, pe seama și în numele lor, **dreptul de a delega gestiunea serviciilor de utilități publice transferate în responsabilitatea asociațiilor**, inclusiv dreptul de a pune la dispoziție sistemele de utilități publice aferente serviciilor de utilități publice transferate. În acest scop, hotărârile autorităților administrației publice locale privind mandatarea și actele juridice de constituire a oricărei asociații trebuie să conțină prevederi detaliate și complete privind condițiile de exercitare de către aceasta a mandatului special încredințat.

alin.(5) Unitățile administrativ-teritoriale pot mandata asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în condițiile stabilite prin actul constitutiv și statutul asociației, să exercite, în numele și pe seama lor, atribuțiile, drepturile

și obligațiile prevăzute la art. 8 alin. (3), art. 9 și art. 22 alin. (3) și (4), cu excepția celor prevăzute la art. 8 alin. (3) lit. b)-d), f)-h) și art. 9 alin. (1) lit. d).

Exercitarea atribuțiilor, drepturilor și obligațiilor prevăzute la art. 8 alin. (3) lit. a), d^1), d^2), i)-k), art. 9 alin. (2) lit. g), art. 27, art. 29 alin. (2) și art. 30 alin. (5) este condiționată de primirea în prealabil a unui mandat special din partea autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației.

Detalierea activităților enumerate la art. 10 alin. (5) condiționate de obținerea în prealabil a unui mandat special din partea autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației :

- art. 8 alin. (3) lit. a), d^1), d^2), i)-k)

a) 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;

d^1) aprobarea documentației de atribuire, care va include obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii ce urmează a fi atribuit și anexele obligatorii la acestea - în cazul gestiunii delegate;

d^2) aprobarea modificării contractelor de delegare a gestiunii;

i) elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de furnizare/prestare a serviciilor și a altor acte normative locale referitoare la serviciile de utilități publice, pe baza regulamentelor-cadru, a caietelor de sarcini-cadru și a contractelor-cadru de furnizare/prestare ori a altor reglementări-cadru elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente;

j) stabilirea și aprobarea anuală a taxelor pentru finanțarea serviciilor comunitare de utilități publice, în situațiile prevăzute de legile speciale;

k) aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor, după caz, în condițiile legii speciale, cu respectarea normelor metodologice/procedurilor elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente;

- art. 9 alin. (2) lit. g)

Raporturile juridice dintre autoritățile administrației publice locale și operatori, stabilite în baza prevederilor prezentei legi, sunt supuse normelor juridice de drept public sau privat, după caz. În vederea îndeplinirii obligațiilor prevăzute la alin. (1) autoritățile administrației publice locale au, în relația cu operatorii serviciilor de utilități publice, următoarele drepturi:

g) să refuze, în condiții justificate, aprobarea prețurilor și tarifelor propuse de operator;

- art. 27

(1) Regulile de guvernanță corporativă prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin legea nr. 111/2016, se aplică în mod corespunzător și operatorilor regionali prevăzuți la art. 2 lit. h).

(2) În sensul dispozițiilor art. 2 pct. 3 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 cu modificările și completările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin legea nr. 111/2016, în cazul în care mai multe unități administrativ-teritoriale participă, prin asociere, la capitalul social al unei societăți sau la patrimoniul unei regii autonome, atribuțiile de autoritate publică tutelară se exercită de unitatea administrativ-teritorială desemnată sau

entitatea asociativă constituită conform prevederilor legale, după caz, așa cum sunt prevăzute în actul constitutiv/de înființare.
(3) Prin excepție de la prevederile alin. (2), pentru operatorii cărora li s-a delegat gestiunea serviciului de utilități publice, în baza unui contract de delegare a gestiunii încheiat cu o asociație de dezvoltare intercomunitară, atribuțiile de autoritate tutelară se exercită de către asociația de dezvoltare intercomunitară, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale.

-art. 29 alin. (2)
(2) Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:
a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;
b) societăți reglementate de legea nr. 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.

-art. 30 alin. (5)
(5) Documentația de atribuire cuprinde toate informațiile necesare pentru a asigura ofertantului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de organizare, desfășurare și aplicare a procedurii de atribuire a contractului de delegare a gestiunii și include în mod obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii și anexele obligatorii la acestea prevăzute la art. 29 alin. (13). În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, documentația de atribuire se elaborează în cadrul asociației, se supune avizării autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre și se aprobă de adunarea generală a asociației, în calitatea acesteia de organ deliberativ, în baza mandatului primit.
alin. (5^1) În situația în care autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale nu se pronunță asupra hotărârilor privind acordarea mandatelor speciale prevăzute la alin. (5) în termen de 30 de zile de la primirea solicitării, se prezumă că unitățile administrativ-teritoriale au acceptat tacit delegarea atribuțiilor lor.

- art. 22 alin (1) Autoritățile administrației publice locale sunt libere să hotărască asupra modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice aflate sub responsabilitatea lor. Autoritățile administrației publice 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 a gestiunii.

alin. (1^1) Încredințarea gestiunii unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice către operator implică

încredințarea prestării/furnizării propriu-zise a serviciului/activității, precum și punerea la dispoziție a bunurilor ce compun sistemul de utilități publice aferent serviciului/activității.

alin. (2) Gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează în următoarele modalități:
a) gestiune directă;
b) gestiune delegată.

alin. (3) 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.

alin. (4) Desfășurarea activităților specifice oricărui serviciu de utilități publice, indiferent de forma de gestiune aleasă, se realizează pe baza unui regulament al serviciului și a unui caiet de sarcini, elaborate și aprobate de autoritățile administrației publice locale, în conformitate cu regulamentul-cadru și cu caietul de sarcini-cadru ale serviciului.

În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, regulamentul serviciului și caietul de sarcini se elaborează în cadrul asociației se supun avizării autorităților administrației publice locale ale unităților administrativ- teritoriale membre, în condițiile mandatului prevăzut la art. 10 alin.(5), și se aprobă de adunarea generală a asociației.

alin. (5) Sunt interzise orice înțelegeri sau acorduri de asociere și orice practici concertate dintre operatori, indiferent de modul de organizare, forma de proprietate sau modalitatea de gestiune adoptată, care conduc la accentuarea caracterului de monopol al serviciilor de utilități publice, la restrângerea, împiedicarea sau denaturarea concurenței pe piața serviciilor de utilități publice.

- ***art. 23 alin. (1)*** Raporturile juridice dintre unitățile administrativ-teritoriale sau, după caz, dintre asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop 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 prevăzuți la art. 28 alin. (2) lit. a), respectiv contracte de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice către operatorii prevăzuți la art. 28 alin. (2) lit. b), în cazul gestiunii directe;
b) contractele de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice, în cazul gestiunii delegate.

- ***art. 28 alin. (1)*** Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative și executive, în numele unităților administrativ-teritoriale pe care le reprezintă, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora.

alin. (2) Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea

prevederilor legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;
b) **societăți reglementate de legea nr. 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.**

alin. (2^1) **Autoritățile deliberative** ale unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit, **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 ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract**:

a) **unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației**, sau, după caz, unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, **exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului** în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
b) **operatorul regional,** respectiv operatorul, după caz**, desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice** destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor **de pe raza de competență** a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv **a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului**;
c) **capitalul social al operatorului regional,** respectiv al operatorului **este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației**, respectiv de unitatea administrativ-teritorială;

- *art. 29 alin. (1)* Gestiunea delegată este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale ori, după caz, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, atribuie unuia sau mai multor operatori toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, pe baza unui contract, denumit în continuare contract de delegare a gestiunii. Gestiunea delegată a serviciilor de utilități publice implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de utilități publice aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația

acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme.

alin. (2) Delegarea gestiunii serviciilor de utilități publice, respectiv operarea, administrarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente, se poate face pentru toate sau numai pentru o parte dintre activitățile componente ale serviciilor, pe baza unor analize tehnico-economice și de eficiență a costurilor de operare, concretizate într-un studiu de oportunitate.

alin. (4) Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat menționați la art. 2 lit. g), care pot fi:

a) societăți reglementate de legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social privat;

b) societăți reglementate de legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social mixt.

alin. (5) Societățile reglementate de legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28.

alin. (6) Operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate furnizează/prestează serviciile de utilități publice prin exploatarea și administrarea infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestora, în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului, precum și în baza licenței eliberate de autoritatea de reglementare competentă, în condițiile legii speciale.

alin. (7) Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, individual sau în asociere, după caz, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități specifice acestuia, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, după caz.

Contractul de delegare a gestiunii poate fi încheiat de asociația de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, care au calitatea de delegatar.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

alin. (8) Contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate fi:

a) contract de concesiune de servicii;

b) contract de achiziție publică de servicii.

alin. (11) Contractul de delegare a gestiunii cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la:

a) denumirea părților contractante;

b) obiectul contractului, cu indicarea activităților din sfera serviciului de utilități publice ce urmează a fi furnizate/prestate în baza contractului de delegare a gestiunii, astfel cum sunt prevăzute în legile speciale;
c) durata contractului;
d) aria teritorială pe care vor fi prestate serviciile;
e) drepturile şi obligațiile părților contractante cu privire la furnizarea/prestarea serviciului şi la sistemul de utilități publice aferent, inclusiv conținutul şi durata obligațiilor de serviciu public;
f) modul de repartizare a riscurilor între părți, în cazul contractelor de concesiune;
g) natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate delegatului;
h) sarcinile şi responsabilitățile părților cu privire la investiții/programele de investiții, precum reabilitări, modernizări, obiective noi, extinderi, inclusiv modul de finanțare a acestora;
i) indicatorii de performanță privind calitatea şi cantitatea serviciului şi modul de monitorizare şi evaluare a îndeplinirii acestora;
j) prețurile/tarifele pe care delegatul are dreptul să le practice la data începerii furnizării/prestării serviciului, precum şi regulile, principiile şi/sau formulele de ajustare şi modificare a acestora;
k) compensația pentru obligațiile de serviciu public în sarcina delegatului, dacă este cazul, cu indicarea parametrilor de calcul, control şi revizuire a compensației, precum şi modalitățile de evitare şi recuperare a oricărei supracompensații;
l) modul de facturare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate direct utilizatorilor şi/sau delegatarului, după caz;
m) nivelul redevenței sau al altor obligații, după caz; la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică şi puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice şi gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabileşte în mod transparent şi nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul;
n) garanția de bună execuție a contractului, cu indicarea valorii, modului de constituire şi de executare a acesteia;
o) răspunderea contractuală;
p) forța majoră;
q) condițiile de revizuire a clauzelor contractuale;
r) condițiile de restituire sau repartiție, după caz, a bunurilor, la încetarea din orice cauză a contractului de delegare a gestiunii, inclusiv a bunurilor rezultate din investițiile realizate;
s) menținerea echilibrului contractual;
t) cazurile de încetare şi condițiile de reziliere a contractului de delegare a gestiunii;
u) forța de muncă;
v) alte clauze convenite de părți, după caz.

alin. (13) În cazul serviciilor de utilități publice prevăzute la art. 1 alin. (2), procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii se stabileşte, după caz, conform prevederilor legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale şi legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări şi concesiunile de servicii.

alin. (14) Subdelegarea de către operator a gestiunii serviciului/uneia sau mai multor activități din sfera serviciului de utilități publice este interzisă. Subcontractarea de lucrări sau servicii conexe, necesare furnizării/prestării serviciului/uneia sau mai multor activități din sfera serviciului de utilități publice delegat/delegată, se face numai în condițiile prevăzute de legislația din domeniul achizițiilor publice.

- ***art. 30 alin. (1)*** Organizarea și desfășurarea procedurilor de atribuire a contractului de delegare a gestiunii pentru serviciile de utilități publice prevăzute la art. 1 alin. (2) se fac în baza unei documentații de atribuire elaborate de delegatar, după caz, în conformitate cu dispozițiile legii nr. 98/2016, legii nr. 99/2016 și legii nr. 100/2016.

alin. (3) Existența garanțiilor profesionale și financiare ale operatorilor, precum și indicatorii de performanță și nivelul tarifelor aplicate privind furnizarea/prestarea serviciului în condiții de calitate și cantitate corespunzătoare constituie criteriile principale pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii.

alin. (4) Operatorii nou-înființați pot fi admiși într-o procedură de atribuire a unui contract de delegare a gestiunii în aceleași condiții ca și societățile existente.

alin. (5) Documentația de atribuire cuprinde toate informațiile necesare pentru a asigura ofertantului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de organizare, desfășurare și aplicare a procedurii de atribuire a contractului de delegare a gestiunii și include în mod obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii și anexele obligatorii la acestea prevăzute la art. 29 alin. (13). În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, documentația de atribuire se elaborează în cadrul asociației, se supune avizării autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre și se aprobă de adunarea generală a asociației, în calitatea acesteia de organ deliberativ, în baza mandatului primit.

- ***art. 32 alin. (1)*** În cazul gestiunii delegate, autoritățile administrației publice locale păstrează, în conformitate cu competențele ce le revin, potrivit legii, prerogativele și răspunderile privind adoptarea politicilor și strategiilor de dezvoltare a serviciilor, respectiv a programelor de dezvoltare a sistemelor de utilități publice, precum și obligația de a urmări, de a controla și de a supraveghea modul în care se realizează serviciile de utilități publice, respectiv:

a) modul de respectare și de îndeplinire a obligațiilor contractuale asumate de operatori, inclusiv în relația cu utilizatorii;

b) calitatea serviciilor furnizate/prestate;

c) indicatorii de performanță ai serviciilor furnizate/prestate;

d) modul de administrare, exploatare, conservare și menținere în funcțiune, dezvoltare sau modernizare a sistemelor de utilități publice;

e) modul de formare, stabilire, modificare și ajustare a prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice.

alin. (2) În vederea încheierii contractelor de delegare a gestiunii, autoritățile administrației publice locale sau, după caz, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice vor asigura elaborarea și vor aproba, în termen de 6 luni de la luarea deciziei privind delegarea gestiunii serviciilor ori de la primirea unei propuneri formulate de un investitor interesat, un studiu de oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor, precum și documentația de atribuire a contractului de delegare a gestiunii.

alin. (3) Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile legii nr. 98/2016, ale legii nr. 99/2016 și ale legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii

directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.

Indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local de călători se organizează şi se desfășoară pe baza unui regulament al serviciului şi a unui caiet de sarcini, aprobate de Adunarea Generală a asociației.

• ***Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale***– republicată, cu modificări și completări - stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, autorizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului funcționării serviciilor publice de transport în comune, orașe, municipii, județe, asociații de dezvoltare intercomunitară și alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale;

- art. 1 alin. (6) Principalele obiective urmărite de autoritățile administrației publice locale, de asociațiile de dezvoltare intercomunitară și de alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în domeniul serviciului public de transport local și județean sunt:

h) atribuirea contractelor de servicii publice definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, prevederilor legii nr. 51/2006 a legislației în domeniul achizițiilor publice.

- art. 2 alin. (1) Acordarea unor compensații pentru acoperirea costurilor de exploatare plus un profit rezonabil se consideră serviciu public compensat.

alin. (2) Serviciul public compensat de transport se efectuează în conformitate cu prevederile prezentei legi, ale legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului.

- art. 3 Serviciile publice de transport local și județean fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprind totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale sau al asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori al altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării serviciilor publice de transport local, precum și a serviciilor publice de transport județean de persoane.

-art.4 alin. (1) Este considerat serviciu public de transport local și județean de persoane prin curse regulate serviciul public de transport care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

b) se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sau numai între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestuia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate. În cazul în care traseul transportului pe șină depășește limita localității, acesta va fi considerat serviciul public de transport local;

c) se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean, Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea

generală a asociației de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale;

d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară înmatriculate sau înregistrate ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;

h) autoritatea administrației publice locale ***impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură***. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.

-art.16 alin. (2) Autoritățile administrației publice locale și asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale ***au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor publice de transport local*** și județean, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele serviciului de transport public local și județean, de evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

alin. (5) Unitățile administrativ-teritoriale se pot asocia între ele, conform legii, în vederea asigurării și dezvoltării serviciilor publice de transport local de persoane prin curse regulate, precum și pentru exploatarea în interes comun a sistemului serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate în condiții stabilite prin prezenta lege și prin legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

alin. (7) Asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sunt obligate să înființeze, în baza mandatului primit, servicii, compartimente cu rol de autorități locale de transport prin care să autorizeze, să organizeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciului public de transport local de persoane prin servicii regulate desfășurat pe raza teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale membre.

-art.17 alin (1^1) Unitățile administrativ-teritoriale pot mandata, în condițiile prevăzute la art. 10 alin. (5) din legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale având ca scop serviciile publice de transport persoane, prin hotărâri ale autorităților lor deliberative, să exercite, pe seama și în numele lor, atribuțiile prevăzute la **alin. (1) lit. a)-d), h), j), j^1), l),m) și p).**

Detalierea atribuțiilor pentru care unitățile administrativ-teritoriale pot mandata asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile publice de transport persoane să exercite, în numele și pe seama lor respectiv art. 17 alin. (1) lit. a)-d), h), j), j^1), l),m) și p) :

a) evaluarea fluxurilor de transport de persoane și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public local, precum și anticiparea evoluției acestora;

b) stabilirea traseelor principale și secundare și a programelor de transport privind serviciul public de transport de persoane prin curse regulate și atribuirea acestora odată cu atribuirea în gestiune a serviciului, în conformitate cu prevederile prezentei legi. Programele de transport pot fi stabilite și în baza unui studiu de mobilitate;

c) actualizarea periodică a traseelor și a programelor de transport în funcție de necesitățile de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public interjudețean, internațional, feroviar, aerian sau naval de persoane existent, precum și corelarea între modalitățile de realizare a serviciului public de transport local de persoane cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou și în regim de taxi, după caz;

d) întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor publice de transport local și județean, în condițiile legii;

h) încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport local și județean de persoane;

j) autorizarea transportatorilor, denumiți transportatori autorizați, astfel cum au fost definiți prin prezenta lege, pentru realizarea de către aceștia a serviciului public de transport local, respectiv serviciul public de transport de persoane prin curse regulate executate cu tramvaie, troleibuze, trenuri de metrou;

j^1) emiterea de licențe de traseu pentru serviciile publice de transport rutier de călători efectuate cu autobuze;

l) elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor publice de transport local și județean, cu consultarea asociațiilor reprezentative profesionale și patronale ale operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați, precum și a organizațiilor sindicale teritoriale din domeniu;

m) stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul public de transport local și județean de persoane, cu respectarea prevederilor legale privind modalitatea de gestionare a serviciului;

p) aprobă atribuirea licențelor de traseu pentru efectuarea serviciului public de transport de persoane prin curse regulate.

-art. 20 alin. (6) Autoritățile administrației publice locale, județene, asociațiile de dezvoltare intercomunitară și alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, în baza mandatului primit, sunt autorități de reglementare locale în domeniul serviciului public de transport local și județean și prin autoritățile de autorizare își exercită față de toți operatorii de transport și transportatorii autorizați, indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, forma de proprietate sau modul de organizare, atribuțiile și competențele acordate prin legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și prin prezenta lege.

alin. (7) Autoritățile locale de reglementare au, în principal, următoarele atribuții:

a) elaborează proiectele de regulamente de organizare și funcționare a fiecărui serviciu public de transport local și județean, în conformitate cu regulamentele-cadru existente, cu prevederile prezentei legi și cu alte reglementări în vigoare;

b) emit licențe de traseu în serviciul public de transport local și județean de persoane prin curse regulate, după caz.

-art. 21 alin. (1) Serviciile publice de transport local și județean se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:
a) gestiune directă;
b) gestiune delegată.

alin. (7) Autoritățile administrației publice locale competente, în calitatea lor de autorități contractante, **au obligația publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene** a unui anunț cu privire la intenția de atribuire a contractelor de servicii publice de transport de călători, cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă sau de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire, în condițiile menționate la art. 7 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului

-art. 21 alin. (1) **Gestiunea directă** se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, ale legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare, care pot fi:
a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale ori consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;
b) societăți reglementate de legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto;
c) **operatori regionali,** astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) din legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

-art. 22 alin. (4) **Contractele de servicii publice de transport călători pot fi atribuite direct numai în situațiile și condițiile prevăzute la art. 5 alin. (2) și (4)-(6) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, după caz.**

Conform prevederilor **regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, art. 5 alin. (2) și (4)-(6)** la care face referire ***-art. 22 alin. (4) :***

-art. 5 alin. 2 Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau **să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente.** Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie:

(a) în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă exercită controlul, sunt luați în considerare factori, precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100 %, în special în cazul parteneriatelor public-

privat, nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția să existe o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii;

(b) condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente;

(c) fără a aduce atingere literei (b), operatorul intern poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct;

(d) în lipsa unei autorități locale competente, literele (a), (b) și (c) se aplică unei autorități naționale cu privire la o zonă geografică ce nu corespunde teritoriului național, cu condiția ca operatorul intern să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii publice de transport de călători care se organizează în afara zonei pentru care a fost atribuit contractul de servicii publice;

alin. (4) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri.
În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2 000 000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600 000 de kilometri.

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

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

-art. 23 alin. (1) Gestiunea delegată se realizează în conformitate cu prevederile legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

alin. (2) Procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, efectuate cu autobuze, troleibuze şi/sau tramvaie, se stabileşte de către autoritățile administrației publice locale/asociațiile de dezvoltare intercomunitară/alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale competente având ca scop serviciile publice de transport local, conform prevederilor legii nr. 98/2016, cu modificările şi completările ulterioare, sau ale legii nr. 99/2016, cu modificările şi completările ulterioare, după caz.

-art. 27 alin. (1) În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la **art. 30 alin. (2) lit. a) și b)** și al transportatorilor autorizați prevăzuți la **art. 30 alin. (3) lit. a) și b),** delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii.

- art. 30 alin. (2) lit. a) şi b) - la care se referă art.27 alin (1):

a) societăți înființate de unitățile administrativ-teritoriale sau de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale;

b) societăți rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de transport de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar ori coproprietar, de către unitățile administrativ-teritoriale;

- art. 30 alin. (3) lit. a) şi b) - la care se referă art.27 alin (1):

a) societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare intercomunitară ori de alte forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale, deținătoare de autorizații de transport valabile;

b) societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar, de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de autorizații de transport valabile;

-art. 28 alin. (1) **Durata încredințării gestiunii serviciului public de transport local** și județean se stabilește prin hotărâri de dare în administrare sau prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale ori asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale și trebuie să fie **corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului**, dar nu mai mult de:

a) **10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze**, troleibuze sau autocare;

b) **15 ani**, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului;

alin.(2) Pe durata hotărârii de dare în administrare sau a contractului de delegare a gestiunii, după caz, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit legii, autoritățile administrației publice locale și asociațiile de dezvoltare intercomunitară ori alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale păstrează prerogativele privind adoptarea

politicilor și strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public și a sistemului public de transport local și județean, precum și dreptul de a supraveghea și controla modul de desfășurare a serviciului cu privire la:

a) respectarea și îndeplinirea obligațiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați;
b) derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute și a orarelor zilnice și săptămânale;
c) dezvoltarea și modernizarea sistemului public de transport local, precum și modul de administrare, exploatare și menținere în funcțiune a acestuia;
d) respectarea procedurilor de formare, stabilire și ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul public de transport local și județean.

-art. 41 alin. (1) Finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului public de transport local și județean de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorilor de transport sau ale transportatorilor autorizați.

alin. (2) Veniturile operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestat, și/sau din subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii.

-art. 42 alin. (1) Acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate la legitimațiile de călătorie individuale se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege.

alin. (2) Acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul public de transport local și județean de persoane, aprobate pentru anumite categorii de persoane de consiliile locale, de consiliile județene sau de Consiliul General al Municipiului București, după caz, sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale se asigură din bugetele locale ale comunelor, orașelor, municipiilor sau ale județelor, după caz, până la nivelul tarifelor de vânzare către populație a legitimațiilor de călătorie individuale.

Ordonanța de Urgență nr. 57/ 2019 privind Codul Administrativ abrogă prevederile Legii 215/2001, dar în ceea ce interesează prezentul studiu, prevederile privind asociațiile de dezvoltare intercomunitară menționează:

-art. 5 lit.(i)

Asociație de dezvoltare intercomunitară - structurile de cooperare cu personalitate juridică, de drept privat și de utilitate publică, înființate, în condițiile legii, de unitățile administrativ-teritoriale pentru realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional ori pentru furnizarea în comun a unor servicii publice.

-art. 92 alin. (1) Consiliile locale și consiliile județene pot hotărî asupra participării cu împrumuturi, capital sau cu bunuri, după caz, în numele și în interesul colectivităților locale la nivelul cărora sunt alese, la înființarea, funcționarea și dezvoltarea unor organisme prestatoare de servicii publice și de utilitate publică de interes local sau județean, în condițiile legii.

alin. (2) În accepțiunea prezentului cod, în categoria organismelor prestatoare de servicii publice sau de utilitate publică în unitățile administrativ-teritoriale se includ:

c) asociații de dezvoltare intercomunitară;

S-a ținut cont la elaborarea prezentului studiu și de celelalte prevederi legislative ce conțin dispoziții aplicabile serviciului public de transport local de călători, printre care, dar fără a se limita la:

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;
- Comunicare a Comisiei 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
- Ordonanța de Urgență nr. 57/ 2019 privind Codul Administrativ;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea şi modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, cu modificările și completările ulterioare
- Ordonanța Guvernului nr.27/2011 privind transportul rutier, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local şi a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard şi 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 şi/sau tramvaie

5.2. Concluziile analizei cadrului legal existent -opțiuni pentru delegarea serviciului de transport public de călători

Serviciile publice de transport local de călători pe teritoriul localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, ce fac obiectul prezentului studiu pot fi organizate și atribuite în mai multe moduri, având următoarele opțiuni :

OPȚIUNEA 1- gestiune directă printr-o societate comercială operator regional, reglementată de legea nr. 31/1990, republicată, cu **capital social integral al minim 2 unități administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, pentru toate traseele.**

Serviciile gestionate direct în acest caz pot fi atribuite direct în condițiile îndeplinirii cumulative a celor trei condiții menționate la art. 28 (2^1) din legea 51/2006:

a) autorități publice locale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău (cel puțin două), în calitate de acționari ai operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor şi al consiliului de administrație, exercită un control direct şi o influență dominantă asupra deciziilor strategice şi/sau

semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
b) operatorul regional, desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, care i-a încredințat gestiunea serviciului;
c) capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unități administrativ-teritoriale membre ale asociației.

Societățile reglementate de legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28 din legea 51/2006.

Atribuirea directă către un operator regional a unui contract de urgență pe maxim 2 ani, conform art. 5, alin (5) din regulamentul 1370/ 2007, reprezintă o variantă a acestei opțiuni. Cu toate că Regulamentul 1370/2007 permite atribuirea directă în cadrul contractelor de urgență și către un operator privat sau mixt, legislația națională interzice această procedură.

Gestiunea directă printr-un serviciu public de interes local specializat se poate realiza numai în cazul gestiunii transportului public local direct de către Consiliul Local Bacău, această variantă nefiind aplicabilă în cazul prestării de servicii gestionate de asociații de dezvoltare intercomunitară de transport.

OPȚIUNEA 2 - prin gestiune delegată printr-o societate comercială reglementată de legea nr. 31/1990, republicată, cu capital social privat sau mixt, pentru toate traseele.

Atribuirea serviciilor organizate prin gestiune delegată se realizează prin procedură competitivă.
Procedurile competitive de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice organizate prin gestiune delegată, în cazul unei asociații de dezvoltare intercomunitară, se desfășoară conform legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale.
Organizarea acestor proceduri de atribuire se realizează și cu respectarea Ordinul ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard şi 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 şi/sau tramvaie.

OPȚIUNEA 3 – O combinație a Opțiunii 1 și 2- organizare prin gestiune directă (printr-o societate comercială operator regional) pentru un număr de trasee și prin gestiune delegată (printr-o societate comercială reglementată de legea nr. 31/1990, republicată, cu capital social privat sau mixt), pentru un număr de trasee.

În această opțiune, se aplică condiționalitățile prevăzute de legislație pentru fiecare din cazuri, pentru traseele ce fac obiectul respectivei modalități de delegare. Această opțiune este aplicabilă acolo unde există strategii de dezvoltare a autorităților locale. Legislația nu condiționează adoptarea doar a unui mod de gestiune pe teritoriul membrilor unei asociații de dezvoltare intercomunitară.

Oricare dintre opțiunile legale este adoptată, procedura de atribuire directă sau competitivă se finalizează prin semnarea unui contract de delegare a gestiunii serviciului public de transport de călători între Asociația de Dezvoltare Intercomunitară și Operator.

Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, individual sau în asociere, după caz, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul şi răspunderea sa, dreptul şi obligația de a furniza/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități specifice acestuia, inclusiv dreptul şi obligația de a administra şi de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, după caz.
Contractul de delegare a gestiunii poate fi încheiat de asociația de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în numele şi pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, care au calitatea de delegatar. Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative şi intră sub incidența prevederilor legii nr. 554/2004, cu modificările şi completările ulterioare.

6. Motivele de ordin economic, financiar, social si de mediu care justifica delegarea gestiunii

Pentru asigurarea respectării prevederilor Regulamentului (CE) 1370/2007 și a legislației naționale privind plata compensațiilor pentru obligații de servicii publice de transport, este necesară încheierea de contracte de servicii publice. Indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, serviciul de transport public local trebuie să îndeplinească obiectivele stabilite prin legislația națională și să contribuie la realizarea obiectivelor din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.
Din punct de vedere legislativ, obiectivele Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău sunt:

- asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică
- informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului public de transport local
- corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- asigurarea continuității serviciilor publice de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători existente
- atribuirea contractelor de servicii publice definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, prevederilor Legii nr. 51/2006 a legislației în domeniul achizițiilor publice.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă actual realizat pentru Municipiul Bacău, stabilește ca obiective operaționale:

- reducerea costurilor de operare a transportului public
- reducerea timpului de călătorie cu precădere pentru transportul public și deplasările nemotorizate
- reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră
- reducerea emisiilor toxice
- reducerea impactului traficului/nivelurilor de zgomot asupra zonelor locuite sau zonelor cu funcțiuni sociale, prin reducerea volumelor de trafic
- reducerea consumului de energie
- îmbunătățirea nivelului accesibilității întregului teritoriu, a cartierelor și a principalelor puncte de interes socioeconomic, pentru toate modurile de transport
- îmbunătățirea accesibilității teritoriului (prin accesibilitatea spațiilor publice, a transportului public dar și a clădirilor) pentru toate categoriile de persoane, inclusiv pentru persoanele cu mobilitate redusă (persoane cu dizabilități, persoane în vârstă, persoane cu copii în cărucioare, femei gravide, copii)

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea prestării serviciilor publice de transport local de călători unui operator de transport care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea îmbunătățirii transportului public de persoane și modernizării infrastructurii pe

teritoriul administrativ al localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău.

În ceea ce privește motivele de ordin economic, financiar, social şi de mediu care justifică delegarea gestiunii serviciului de transport public local trebuie avut în vedere faptul că **transportul public urban este unul dintre cei mai importanţi factori al incluziunii sociale**. Repartizarea activităților economice şi gestionarea mobilitatii rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse şi transportul au un rol esențial în incluziunea socială.
La orele de vârf, când apar cele mai mari probleme de trafic în zonele urbane, transportul public este incomparabil mai eficient din punct de vedere energetic şi cu emisii mai reduse de gaze de efect de seră decât transportul cu autoturismul (1 autobuz de 12 m= 70 autoturisme care ocupă în trafic 1 km de arteră urbană, la o viteză de deplasare de 50 km/oră).

Printre principalele probleme cu care se confruntă atât autoritățile locale cât şi operatorii de transport sunt:

- neglijarea consecințelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului
- lipsa coordonării între transportul urban şi cel din zonele limitrofe
- statutul social diferit al mijloacelor de transport: automobilul fiind considerat modern iar transportul în comun demodat, destinat persoanelor cu resurse financiare limitate, care nu-şi pot permite un autoturism.

Astfel, sporirea atractivității transportului public de călători şi a infrastructurii pentru pietoni şi bicicliști, trebuie completată de măsuri de descurajare a utilizării automobilului și de creștere a intermodalității cu transportul de lung parcurs.

La creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea şi cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul public trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar şi pentru persoanele cu venituri scăzute. Rolul compensației pentru operare acordat oricărui tip de operator în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007 și a legislației naționale sprijină exact acest aspect, obligația tarifară asumată de operator prin contract fiind unul dintre elementele care generează nevoia de compensație.

Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile. Acest obiectiv va putea fi atins numai în condițiile creșterii continue a eficienței transportului public de călători. Dacă se va ajunge la o optimizare în acest domeniu, va putea creste şi gradul de recuperare a cheltuielilor.

6.1. Justificare de ordin economic

Strategia de investiții a membrilor Zonei Metropolitane Bacău, deja concretizată prin depunerea spre finanțare prin PNRR a unui proiect în parteneriat între Municipiul Bacău și 6 comune membre, cu scopul achiziției în comun a unui număr de 24 autobuze de 12 m și 4 de capacitate mică, electrice, ce vor deservi zona metropolitană.

Așa cum a fost evidențiat în mai sus, actuala calitate, vechime și nivel de emisii a parcului actual ce deservește Municipiul Bacău este neconform cu politicile europene în domeniul protecției mediului și cu calitatea așteptată a serviciilor de transport public. Ca urmare a acestui proiect, delegarea gestiunii serviciilor de transport public local este necesară pentru a garanta utilizarea acestor autobuze de către un operator de transport care să asigure menținerea acestora pe toată durata prevăzută de finanțator, să asigure integrarea în operare a acestor vehicule cu parcul propriu și să asigure exploatarea acestora într-un mod eficient și cu diligența unui bun proprietar. Operatorul desemnat să realizeze serviciul de transport va utiliza bunurile achiziționate din fonduri europene, din bugetele locale sau din alte surse accesate de autoritățile locale membre ale asociației.

Nevoia de investiții în dezvoltarea serviciului de transport public la nivelul membrilor Zonei metropolitane Bacău, așa cum acestea au fost descrise în capitolul 5.4, generează necesitate ca aceste investiții să fie incluse în documentele contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport, astfel obligații de realizare de investiții fiind necesare a se regăsi atât în sarcina operatorului de transport public (vehicule de transport, dotări pentru asigurare mentenanță vehicule și pentru conformarea cu prevederile legale privind realizarea activității de operare, etc.) cât și în cea a UAT-urilor membre ale asociației (ex.: amenajare stații, realizare autobază, achiziții vehicule și stații de încărcare, etc). Delegarea de gestiune este instrumentul prin care aceste investiții contribuie la realizarea serviciului public într-un mod integrat , asigură respectarea prevederilor legislației.

Activitatea de transport public local de persoane joacă un rol esențial în dezvoltarea economică şi socială a unei societăți, accesibilitatea la un serviciu de transport public fiind motor de dezvoltare al afacerilor, de bunăstare socială și de incluziune.

Serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate publică, fiind indispensabil pentru accesul la locurile de muncă, servicii publice, administrative și de sănătate, învățământ și cultură.

6.2. Justificare de ordin financiar

Condițiile de siguranță, de utilizare a infrastructurii rutiere, cerințele minime pentru autobuze și modul de gestiune a parcului de vehicule, cerințele privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor, indicatorii de performanță și calitate a serviciului, toate acestea cu respectarea reglementărilor în vigoare și în corelare cu politica de eficientizare și reducere de emisii, sunt condiționalități impuse de către Zona Metropolitană Bacău, asigurând astfel creșterea permanentă a calității serviciului ce va fi prestat la nivel de regiune. Aceste cerințe sunt impuse oricărui operator ce va presta serviciul public de transport, indiferent de modalitatea de gestiune aleasă.

Operatorul asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie pentru toată aria deservită precum și activitatea de informarea călătorilor;

Operatorul ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului public de transport local din contract sau sunt asociate acestuia, 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 evidențiază distinct costurile aferente serviciului public și pentru alte servicii prestate, asigurând respectarea prevederilor Anexei la Regulamentul CE nr. 1370/2007.

Operatorul realizează investițiile în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local în conformitate cu Programul de Investiții al Operatorului

Operatorul respectă Regulamentul serviciului și Caietul de sarcini al serviciului;

Operatorul asigură desfășurarea serviciului în condiții de eficiență, prin optimizarea costurilor, maximizarea veniturilor, reducerea kilometrilor de acces și retragere, etc.

Indiferent de modalitatea de gestiune, operatorul:

- asigură necesarul de parc de vehicule pentru îndeplinirea cerințelor din programul de transport, la condițiile de tehnice, calitate și siguranță impuse.
- asigură buna întreținere a bunurilor concesionate
- asigură spații și dotări tehnice pentru asigurarea mentenanței, reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului, inclusiv pentru bunurile concesionate
- asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii proprii și concesionate, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor.
- asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor, pe întreaga arie teritorială a asociației Zonei Metropolitane Bacău deservite
- respectă toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public
- asigură personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public

- asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală, și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației
- asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii
- asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora
- asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line.
- Operatorul realizează statistici privind accidentele
- Operatorul asigură furnizarea de date asociației Zonei Metropolitane Bacău și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport.

6.3. Motive de ordin social şi de mediu

Activitatea de transport public de persoane joacă un rol esențial în dezvoltarea economică şi socială a unei societăți, atât la nivel local dar și regional, iar impactul asociat modului de realizare a serviciului de transport public asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin: poluarea fonică şi vibrațiile, poluarea aerului şi a apei, aglomerări de trafic şi accidente, generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulatoare, altele).

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 şi mai sesizabil, urmat de poluarea factorilor de mediu aer şi apă. Reducerea emisiilor este propritară în programele de dezvoltare ale localităților membre ale Asociației de dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău.

Operatorul va fi implicat continuu în îmbunătățirea proceselor interne cu impact asupra mediului prin adoptarea de măsuri de îmbunătățire și de monitorizare a indicatorilor de performanță pentru:

- Respectarea programului de salubrizare exterioară a vehiculelor etc.
- Implementarea și respectarea prevederilor standardelor de mediu.
- Preocupare pentru îmbunătățirea proceselor pentru reducerea emisiilor.
- Preocupare pentru instruirea personalului pentru reducerea consumului de combustibil.
- Preocupare pentru achiziționarea de vehicule ecologice

Prin implicarea directă a operatorului în realizarea mentenanței, realizarea de investiții și preocuparea pentru menținerea/înnoirea parcului propriu, operatorul va crea premisele pentru reducerea continuă a emisiilor de CO2 și particule. Aceste condiționalități se vor regăsi în Caietul de sarcini al serviciului și regulamentul serviciului.

83

Operatorul va asigura accesul la serviciul de transport public al tuturor categoriilor ce beneficiază de reduceri și gratuități la transportul public, conform legislației în vigoare și hotărârilor consiliilor locale ale autorităților locale membre. Astfel, caracterul social al transportului public este asigurat prin accesul la serviciu public pentru toate categoriile de călători, vehiculele fiind necesar a fi accesibilizate pentru persoanele cu mobilitate redusă, iar prin stabilirea traseelor din programul de transport se asigură creșterea accesibilității la serviciu de transport public a unui număr cât mai mare de locuitori ai zonei metropolitane.

7. Opțiunile tehnico-economice propuse privind modalitatea de gestiune a serviciului public de transport local de călători

7.1. Prezentarea opțiunilor

7.1.1. Opțiunea 1- Gestiune directă prin atribuire directă către un operator regional nou înființat

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative și executive, în numele unităților administrativ-teritoriale pe care le reprezintă, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii, cu privire la prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora.

Autoritățile administrației publice locale au posibilitatea de a gestiona în mod direct serviciile de transport public local de călători sau de a încredința gestiunea acestora, respectiv competențele și responsabilitățile proprii privind prestarea serviciului, către un operator intern.

În cazul constituirii unei asociații de dezvoltare intercomunitară cu scop de utilitate publică, gestiunea directă se poate realiza doar prin intermediul unor societăți comerciale reglementate de legea nr. 31/1990- privind societățile comerciale, republicată, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale.

Conform prevederilor legii 51/2006- serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, respectiv art. 28 alin. (21), asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit, 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 ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât şi pe toată durata acestui contract:

- unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- operatorul regional desfășoară exclusiv activități din sfera prestării serviciilor de utilități publice;
- capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației.

În cazul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, aceasta poate încredința în mod direct serviciile de transport public local către un operator regional nou înființat, deținut de minim două dintre localitățile membre le asociației.

Conform art. 2 lit. j) al Regulamentului 1370/2007, prin „operator intern" se înțelege o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, **cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente**; Operatorul regional are statutul de operator intern în sensul articolului 5 alineatului 2) din Regulamentul 1370/2007.

Controlul exercitat asupra operatorului

Contractul, în opțiunea 1, se încredințează prin atribuire directă, având în vedere prevederile legii prin care unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari ai operatorului regional, prin intermediul asociației trebuie să exercite un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe.

În această situație, prezența asociaților ca membri fondatori ai Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, conferă acesteia din urmă, un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale viitorului operator regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe.

Faptul că prin regulament și reglementări de natură contractuală și factuală, asociația poate impune Operatorului, eficientizarea și modernizarea transportului public de călători, considerăm că dispozițiile art. 28 din legea nr. 51/2006 sunt îndeplinite şi permit atribuirea directă a contractului de delegare de gestiune.

Mai mult decât atât, potrivit art. 643 alin. (1) din Ordonanței de urgență a Guvernului nr.109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice actualizată - numărul reprezentanților statului sau ai unității administrativ-teritoriale în adunarea generală a acționarilor la întreprinderile publice este de maximum două persoane.

Astfel, Adunarea Generală a Acționarilor va fi constituită integral din reprezentanți ai autorităților deliberative ale autorităților locale ce dețin operatorul. Conform statutului, Adunarea Generală a Acționarilor este organul de conducere al societății, care decide asupra activității acestuia și asigură politica economică și comercială.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului (contract de serviciu public)

Contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ - teritoriale, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul şi răspunderea sa, dreptul şi obligația de a furniza serviciul public de transport local de călători, inclusiv dreptul şi obligația de a administra şi de a exploata infrastructura tehnico - edilitară aferentă serviciului, în schimbul unei redevențe, după caz.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative şi intră sub incidența prevederilor Legii nr.554/2004, cu modificările şi completările ulterioare. Contractul de incidența delegare a gestiunii se încheie în baza legislației specifice cu privire la serviciul public de transport local de călători, şi anume:

- Regulamentul C.E. nr.1370/2007 al Parlamentului şi Consiliului European;
- Legislația națională cu privire la transportul public local de călători.
- Legea nr.51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice.

Obligațiile de serviciu public de transport, aria teritorială, natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului, parametrii pe baza cărora se va calcula compensația, precum și indicatorii de performanță și calitate a serviciului fac obiectul contractului de delegare a gestiunii serviciului încheiat de asociație cu operatorul regional.

Regulamentul 1370/2007 prevede conținutul obligatoriu al contractul de servicii publice precum și obligativitatea ca orice compensație legată de un contract de servicii publice atribuit direct, indiferent de natura ei, să respecte prevederile Anexei la Regulament.

Compensația nu poate depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public și a obligației tarifare, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către Operator, precum și de un profit rezonabil.

În cazul atribuirii directe, mecanismul de calcul al compensației care urmează a fi plătită operatorului este:

Efectul financiar Net = Costuri suportate în legătură cu obligația de serviciu public

Minus eventuale efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației de serviciu public

Minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației de serviciu public

Plus un profit rezonabil

Contractul va prevedea toate mecanismele necesare pentru evitarea oricărei sub sau supracompensări și pentru asigurarea respectării criteriilor Altmark.

Compensația acordată pentru prestarea unui serviciu de interes economic general constituie ajutor de stat compatibil atunci când cele 4 condiții Altmark sunt îndeplinite:

I. întreprinderea beneficiară este/trebuie să fie efectiv însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public clar definite;
II. parametrii pe baza cărora se calculează compensația sunt stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent;
III. compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea, în întregime sau în parte, a costurilor ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și de un profit rezonabil;
IV. **atunci când alegerea întreprinderii** care urmează să fie însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public **nu se face în cadrul unei proceduri de achiziții publice,** (care permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic preț pentru comunitate), **nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine administrată și dotată corespunzător pentru a putea satisface exigențele de serviciu public, le-ar fi suportat pentru executarea obligațiilor respective, ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații**.

Această opțiune păstrează controlul dezvoltării serviciului și al operatorului regional la nivelul unităților administrative-teritoriale ce îl dețin. Astfel, prin deciziile strategice luate de organismele statutare ale operatorului și prin mecanismele contractuale impuse operatorului de membrii Asociației, prin organele de conducere ale Asociației, se asigură implementarea viziunii de dezvoltare a transportului public local la nivel de regiune și implementarea programelor de investiții.

Totuși, această opțiune aduce constrângeri în ceea ce privește deținerea în proprietate sau în concesiune la încheierea contractului, a numărului și tipului necesar de autobuze pentru prestarea serviciului public de transport. Numărul necesar de autobuze este de 87, dintre care 24 autobuze 12 m și 4 autobuze de mică capacitate, în condițiile acceptării propunerii UAT-urilor membre ale asociației la finanțare, vor veni până în anul 2026.

7.1.2. Opțiunea 2- Gestiune delegată prin atribuire competitivă

Gestiunea delegată se realizează potrivit prevederilor art. 29 din legea nr. 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, actualizată, prin intermediul unor operatori de drept privat menționați la art.2 lit. g) din legea nr. 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, actualizată, care pot fi:

- a. societăți reglementate de legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, cu capital social privat;
- b. societăți reglementate de legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, cu capital social mixt.

Operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate furnizează serviciile publice de transport local de călători în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice, în cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, se desfășoară conform legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale.

Ordinul ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard şi contractual-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 şi/sau tramvaie, stabilește atât documentația cadru cât și modelul cadru al contractului de delegare a gestiunii serviciului.

Un contract poate fi încheiat fără procedură competitivă, în conformitate cu prevederile legii 92/2007 și ale Regulamentului 1370/2007, respectiv potrivit dispozițiilor art. 5 (4). Astfel, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri.

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

Serviciile în cazul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Zona Metropolitană Bacău nu se încadrează în aceste excepții.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului (contract de serviciu public)

Contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ - teritoriale, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul şi răspunderea sa, dreptul şi obligația de a furniza serviciul public de transport local de călători, inclusiv dreptul şi obligația de a administra şi de a exploata infrastructura tehnico - edilitară aferentă serviciului, în schimbul unei redevențe, după caz.
Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative şi intră sub incidența prevederilor legii nr. 554/2004, cu modificările şi completările ulterioare. Contractul de incidența delegare a gestiunii se încheie în baza legislației specifice cu privire la serviciul public de transport local de călători, şi anume:

- Regulamentul C.E. nr.1370/2007 al Parlamentului şi Consiliului European;
- Legislația națională cu privire la transportul public local de călători.
- Legea nr.51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice.

Obligațiile de serviciu public de transport, aria teritorială, natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului, parametrii pe baza cărora se va calcula compensația precum și indicatorii de performanță și calitate a serviciului fac obiectul contractului de delegare a gestiunii serviciului încheiat de asociație cu operatorul regional.

Contractul cadru aprobat prin Ordinul ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019 stabilește modalitatea de calcul a compensației pentru acoperirea costurilor de exploatare plus un profit rezonabil, în cazul în care se impun operatorului obligații de serviciu public și/sau obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie (lei/călătorie) ofertat (fundamentat de către Operator în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la normele-cadru aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C nr. 272/2007).

Compensația de calculează lunar astfel:

Compensația = Costuri suportate în legătură cu obligația de serviciu public

Minus sumele încasate din tarife, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport

Plus un profit rezonabil

Această opțiune are premisele obținerii costurilor de serviciu cele mai reduse prin inițierea competiției, dar nu se asigură implementarea viziunii de dezvoltare a transportului public local la nivel de regiune și implementarea programelor de investiții, ne-existând un control direct asupra acțiunilor operatorului.

Procedura atribuiri competitive are nevoie de aproximativ 8 luni de la data inițierii acesteia, pentru parcurgerea tuturor pașilor legali necesari în cadrul procedurii de atribuire. Inițierea nu poate fi făcută decât la 12 luni de la publicarea în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a intenției de atribuire a unui contract de delegare a gestiunii.

Având în vedere că actualul contract este un contract de urgență și acesta se finalizează la data de 17.12.2023, este necesar pentru adoptarea acestei opțiuni ca anunțul de intenție privind atribuirea în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene să fie dat în cel mai scurt timp, asigurând suficient timp pentru derularea procedurii de atribuire.

7.1.3. Opțiunea 3 - Gestiune directă prin atribuire directă către un operator regional nou înființat a unui număr de trasee și gestiune delegată prin atribuire competitivă pe anumite trasee

Opțiunea 3 reprezintă o combinare a opțiunilor 1 și 2 de mai sus. În esență, Asociația poate structura traseele de serviciu public în loturi de trasee, modalitatea de gestiune pentru fiecare din aceste loturi fiind diferită. Din punct de vedere al legislației aplicabile, a modului de atribuire și a contractării, opțiunea are următoarele caracteristici:

- După aprobarea modalității de gestiune, distinct pentru fiecare lot de trasee, se va anunța în Jurnalul Oficial al UE intenția de atribuire pentru fiecare contract în parte.
- Este necesar să se deruleze proceduri diferite, fiecare cu particularitățile sale, finalizate cu câte un contract de delegare a gestiunii serviciului.
- În timp de procedura atribuirii directe a traseelor ce se vor gestiona direct, se poate finaliza în termen de aproximativ 12 luni, procedura atribuirii competitive are nevoie de aproximativ 6-8 luni de la data inițierii acesteia (inițiere ce nu poate avea loc mai devreme de 12 luni de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii europene a intenției de atribuire), pentru parcurgerea tuturor pașilor legali necesari în cadrul procedurii de atribuire.
- Integrarea serviciilor, a contractelor este dificilă. În timp de contractul de delegare aferent lotului atribuit direct va putea fi încheiat în 12 luni, derularea procedurilor de atribuire competitivă poate înregistra întârzieri semnificative sau serviciile, din diverse motive, să nu poată fi atribuite. În acest caz, asigurarea continuității unui serviciu de utilitate publică este afectată fiind nevoie de a fi căutate resurse suplimentare pentru acoperirea acelor trasee.

Această opțiune are premisele obținerii costurilor de serviciu cele mai reduse prin creșterea competiției la nivel regional, dar cresc riscurile în ceea ce privește integrarea serviciilor și gestiunea contractelor. Procedura atribuirii competitive are nevoie de aproximativ 6-8 luni de la data inițierii acesteia, pentru parcurgerea tuturor pașilor legali necesari în cadrul procedurii de atribuire. Inițierea nu poate fi făcută decât la 12 luni de la publicarea în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a intenției de atribuire a unui contract de delegare a gestiunii. În plus nu se asigură în totalitate implementarea viziunii de dezvoltare a transportului public

local de călători la nivel de regiune și implementarea programelor de investiții, ne-existând un control direct asupra acțiunilor operatorului.

7.2. Analiza opțiunilor și stabilirea soluției recomandate

7.2.1. Stabilirea criteriilor de analiză

În vederea realizării unei analize comparative privind implementarea celor trei opțiuni de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători pe aria administrativ teritorială a UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, au fost analizate diversele date și aspecte ale acestor opțiuni prin prisma mai multor criterii relevante:

- Administrativ și procedural;
- Riscuri și termene;
- Acces la finanțare europeană și implementarea programelor de dezvoltare și investiții;
- Social și protecția mediului;
- Impact economico-financiar.

Premisele de analiză sunt următoarele:

- Tratamentul egal față de operatori, indiferent de tipul de proprietate, mărime. În oricare din cele trei opțiuni, se consideră că prevederile ce decurg din obligația de serviciu și documentele de organizare a serviciului (program de transport, populația deservită, politică tarifară, politica socială, venituri colectate, accesibilitatea rețelei la locuri de muncă, stabilire nivel profit rezonabil, etc) sunt similare, toți acești parametrii fiind atributul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău și nu al operatorilor, fiindu-le în schimb aplicabile oricărui tip operator, cu capital public, mixt sau privat.
- Analiza releva aspectele esențiale ale opțiunilor analizate, nefiind analizate în detaliu aspectele financiare, acesta analiză urmând a face obiectul studiului de oportunitate în vederea delegării, la momentul definitivării formei si conținutului contractului de serviciu public, după definirea obligației de serviciu public la nivel regional, a noii politici tarifare, precum si a costurilor asociate serviciului integrat de transport.
- Trecerea de la transport public local pe teritoriul Municipiului Bacău la transport public local în cadrul localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău comportă necesitatea adoptării unor decizii strategice ce urmează a fi adoptate. Un aspect important este determinat de corelarea traseelor de transport local pe teritoriul asociației cu viitorul Program de transport județean și îmbinarea celor două strategii de contractare- transport loca și transport județean, având în vedere că au impact asupra acelorași localități care agreează. Atribuirea contractelor de transport județean se intenționează a fi realizată prin atribuire competitivă și finalizată până în decembrie 2022 iar contractele vor avea o durată de 10 ani. În cadrul acestor trasee se regăsesc și trasee cu caracter local așa cum acestea sunt definite de legislația în vigoare. Aceste aspecte trebuise clarificate la momentul adoptării programului de transport local de către asociațiile membre ale Zonei Metropolitane Bacău.

Tabelul 7.2-1: Evaluarea opțiunilor

Criteriu de analiză	Opțiunea 1 Gestiune directă prin atribuire directă către un operator regional nou înființat	Opțiunea 2 Gestiune delegată prin atribuire competitivă	Opțiunea 3 Gestiune directă prin atribuire directă către un operator regional nou înființat a unui număr de trasee și gestiune delegată prin atribuire competitivă pe anumite trasee
Administrativ și procedural	Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău este constituită și este în proces de creare a mecanismelor pentru implementarea contractului. **Operatorul ce va fi înființat trebuie să fie operator regional**, să îndeplinească toate condițiile cumulative specificate la art. 28 alin (2^1) din Legea 51/2007 a serviciilor de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare. Operatorul trebuie să aibă capacitatea tehnică de deservire a rutelor propuse a face obiectul obligației de serviciu public și **autobuze în număr și cu standardele minime impuse de către asociație, în proprietate sau leasing sau achiziționate de către UAT-urile membre.** Gestiunea directă se realizează fără aplicarea prevederilor Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale.	Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău și este constituită și este în proces de creare a mecanismelor pentru implementarea contractului. Procedura de atribuire se va desfășura conform prevederilor Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale (în cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară) și a Ordinului ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard şi 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 şi/sau tramvaie. Atribuirea poate fi realizată pe întreg programul de transport sau pe loturi de trasee. Conform Legii 92/2007 (art. 22 alin.4), Asociația poate decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în	Din punct de vedere administrativ și procedural, opțiunea 3 reunește Opțiunile 1 și 2. IN PLUS, pin punct de vedere administrativ, integrarea serviciilor când există mai mulți operatori este complicată și mai greu de gestionat la nivelul asociației, mai ales că nu există instrumente soft-ware și sistem de e-ticketing.

93

		care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri. În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2 000 000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600 000 de kilometri. Cu toate acestea, trebuie respectate și plafoanele stabilite prin Legea 99/2007. Din punct de vedere administrativ, integrarea serviciilor când există mai mulți operatori este mai complicată și mai greu de gestionat la nivelul asociației, mai ales că nu există instrumente soft-ware și sistem de e-ticketing. Soluția existenței mai multor operatori trebuie analizată și din punct de vedere tehnic și operațional, în cadrul studiului privind delegarea gestiunii, când se vor evidenția soluțiile optime de atribuire.	
	Având în vedere că asociația este constituită iar derularea unei proceduri de atribuire directă nu comportă proceduri complexe,	***Având în vedere că asociația este abia constituită, derularea unei proceduri***	***Implementarea unui sistem complex cu mai multe modalități de gestiune, forme de atribuire și mai mulți operatori nu este indicată.***

	această opțiune este ușor de implementat și gestionat. ***Ne-deținerea sau ne-punerea la dispoziție de autobuze constituie o problemă privind respectarea conditionalităților legale privind operarea ca operator regional.***	***competitive pentru unul sau mai multe contracte de delegare este dificilă.*** ***Deținerea de autobuze în numărul și cu cerințele impuse vor fi conditii impuse operatorilor pentru procedura de atribuire. De asemenea operatorii vor trebui să opereze autobuzelor ce vor fi concesionate de UAT-urile membre. Informatiile for fi furnizate transparent, în cadrul procedurii competitive.***	***Condiționalitățile privind dotarea cu autobuze de la opțiunea 1 se mențin.***
Riscuri și termene	Contractul poate fi încheiat în termen de minim12 luni de la data anunțului privind informarea prealabil în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE) a intenției de atribuire directă a contractului de delegare. Având în vedere expirarea prin ajungere la termen a contractului actual încheiat între Municipiul Bacău și operatorul actual la data de 17.12.2023, **procedura de atribuire directă se poate desfășura sub condiționalitatea publicării anunțului în JOUE până la data de 17.12.2022.** Perioada de 1 an include toate termenele necesare pentru obținerea avizului Consiliului Concurenței, a Hotărârilor Consiliilor Locale și a Consiliului Județean, precum și Hotărârea AGA pentru delegarea serviciului.	Procedura atribuirii competitive, urmând prevederile legii 99/2016, are nevoie pentru finalizare de 6-8 luni de la data inițierii acesteia. Inițierea nu poate fi făcută decât la 12 luni de la publicarea în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a intenției de atribuire a unui contract de delegare a gestiunii. Având în vedere durata estimată necesară pentru definitivarea unei proceduri competitive (aproximativ 18 luni de la data anunțului în JOUE), **această procedură se poate finaliza până la data ajungerii la termen a contractului actual încheiat între Municipiul Bacău și SC Transport Public SA la data de 17.12.2022**. Aceste termene sunt condiționate dedata anunțului în JOUE (cel târziu luna iunie 2022) și durata desfășurării procedurii de atribuire.	Pentru traseele ce vor fi atribuite direct, procedura de atribuire se poate definitiva până la data de 17.12.2023. Pentru traseele atribuite competitiv, durata estimată necesară pentru definitivarea unei proceduri competitive este de aproximativ 18 luni de la data anunțului în JOUE.

	Termenul este suficient de larg pentru ca UAT-urile membre să constituie operatorul regional, să achiziționeze autobuze, dacă resursele financiare o permit și să identifice soluții pentru amplasare garaj și asigurarea activităților de operare și întreținere. Se poate începe în primă fază cu achiziție de vehicule Second hand, contractarea serviciilor de garaj și mentenanță și cu contractarea serviciilor în conformitate cu art. 5 alin (5) din regulamentul 1370/2007 adică atribuire în caz de urgență (2 ani). Aceste aspecte depind de standardele de calitate impuse pentru vehicule de către Zona Metropolitană Bacău și de strategia de investiții. ***Riscurile în ceea ce privește respectarea termenului de 17.12.2023 pentru încheierea noului contract sunt generate de existența de autobuze pentru prestarea serviciului deținute de UAT-urile membre sau de operatorul regional și de asigurarea garajului și serviciilor de întreținere necesare operarării.***	**În situația în care procedura competitivă nu se finalizează până la 17.12.2023, asigurarea continuității serviciului la nivelul Municipiului Bacău se poate realiza prin activarea art. 33 , alin 3 din Legea 51/2006 a serviciilor de utilități publice.** Conform acestui articol, Operatorii serviciilor de utilități publice au obligația, la solicitarea autorităților administrației publice locale, de a asigura continuitatea furnizării/prestării serviciilor/activităților din sfera serviciilor de utilități publice până la data desemnării noului operator, dar nu mai mult de 90 de zile. ***Respectarea termenului de 17.12.2023 pentru încheierea noului contract este posibilă. Necesită urgentarea procedurilor pentru publicarea anunțului în JOUE. Există riscul prelungirii procedurii de atribuire.***	***Reprezintă cumulul de riscuri al celor două opțiuni.***
Acces la finanțare europeană și implementarea	Contractul de delegare conform cu Regulamentul 1370/ 2007 a fost condiționalitate pentru accesarea fondurilor europene 2014-2023, drept	Opțiunea permite accesarea de fonduri europene de către UAT-urile membre ADI. Bunurile aflate în proprietatea UAT și care după finalizarea contractului se reîntorc la	Opțiunea permite accesarea de fonduri europene de către UAT-urile membre ADI. Bunurile aflate în proprietatea UAT și care după finalizarea

programelor de dezvoltare și investiții	pentru care pentru Municipiul Bacău s-a încheiat contract de urgență conform. Și pentru actuala perioadă de programare, accesare de finanțare europene este condiționată de existența contractului de delegare a gestiunii. Această opțiune păstrează controlul dezvoltării serviciului și al operatorului regional la nivelul unităților administrative-teritoriale ce îl dețin, prin deciziile strategice luate de organismele statutare ale operatorului și prin mecanismele contractuale impuse operatorului de membrii asociației, prin organele de conducere ale asociației. ***Opțiunea asigură implementarea viziunii de dezvoltare a transportului public local la nivel de regiune și implementarea programelor de investiții în curs de realizare sau planificate, permit accesarea de noi finanțări din fonduri europene, de la instituții financiare internaționale și din alte surse. Operatorii nu sunt eligibili pentru finanțare europeană dar sunt eligibili pentru finanțare din partea organismelor financiare internaționale.***	aceasta (inclusiv cele ce au făcut obiectul accesării de fonduri europene) trebuie menționate în documentația de atribuire. ***Opțiunea asigură în măsură mai mică implementarea viziunii de dezvoltare a transportului public local la nivel de regiune, contractele atribuite competitiv fiind mai greu de adiționat prin includerea unor noi clauze, neputând fi adiționate trasee, etc. Opțiunea permite accesarea de noi finanțări din fonduri europene de către UAT-uri.***	contractului se reîntorc la aceasta (inclusiv cele ce au făcut obiectul accesării de fonduri europene) trebuie menționate în documentația de atribuire. ***Opțiunea asigură într-o măsură mai mică implementarea viziunii de dezvoltare a transportului public local la nivel de regiune și implementarea programelor de investiții în curs de realizare, permit accesarea de noi finanțări din fonduri europene de către UAT-uri, de la instituții financiare internaționale și din alte surse.***

Social și protecția mediului	Condițiile de mediu sunt cele impuse de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, indiferent de tipul operatorului sau modalitatea de atribuire. Condițiile impuse autobuzelor și serviciului trebuie să asigure reducerea emisiilor, a poluării, să se asigure prevederile legale privind salubrizarea, colectarea selectivă, și să prevadă instrumente pentru îmbunătățirea condițiilor de mediu. Respectarea condițiilor de muncă pentru angajații operatorului precum și nivelul protecției sociale pentru locuitorii zonei deservite fac obiectul contractului de delegare, sunt impuse de către asociație indiferent de modalitatea de gestiune si de atribuire a serviciului. De asemenea, stabilirea traseele și programul de transport (accesibilitatea transportului public) în oricare opțiune, este atributul asociației. ***Oricare dintre opțiuni asigură implementarea viziunii asociației și a UAT-urilor membre în ceea ce privește politica socială și de mediu.***
Impact economico-financiar	Calculul compensației se realizează în conformitate cu Anexa la Regulamentul 1370/2007. Efectul financiar Net/Compensația = Costuri suportate în legătură cu obligația de serviciu public Minus eventuale efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației de serviciu public Minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației de serviciu public Plus un profit rezonabil Instrumente de evitare a supra sau subcompensării sunt esențiale a fi prevăzute în cadrul contractului, pentru asigurarea respectării criteriului 4 Altmark. În ceea ce privește costurile eligibile, analiza comparativă a costului practicat în câteva orașe similare, relevă marja de cost a celorlalți operatori din țară.

		STP Alba Iulia	Tursib Sibiu	SWK Klagenfurt
		operator privat regional	operator municipal	operat. municip
indicator	U.M.	Autobuze	Autobuze	Autobuze
Parc maxim	nr.	78	107	66
Rulaj (parcurs anual)	mii veh.km	3.393,97	5.388,71	3.000,00
Cost/km	lei/km	**7,79**	**10,82**	**17,31**
		sursa: autoritatea contractanta	Sursa: contract de delegare a gestiunii 2020	sursa: date furnizate de operator

		RATBV		RAT CRAIOVA	STV SA	CT BUS SA
		Operator regional		operator intern	Operator regional	operator municip.
indicator	U.M.	Autobuze urban	Autobuze regional	Autobuze	Autobuze	Autobuze
Parc maxim	nr.	na		130	100	211
Rulaj (parcurs anual)	mii veh.km	na	na	5.666,42	9249,8	10.698,9
Cost/km	lei/km	**9,39**	**7,15**	**8,14**	**7,14**	**9,26**
		Sursa: contract de delegare a gestiunii 2021 , AA2		sursa: contract de delegare a gestiunii 2018, AA2	Sursa: contract de delegare a gestiunii 2021	sursa: studiu de oportunitate aprobat 2021

Cu toate că procedura competitivă presupune în general obținerea unui cost minim pentru realizarea obligației de serviciu public, prin mecanisme de eficientizare și prin politica de investiții și dezvoltare, se pot obține costuri comparative și în cazul atribuirii directe către un operator intern sau regional.

Nivelul veniturilor și al diferențelor de tarif, nu influențează analiza comparativă, având aceleași valori în toate opțiunile de delegare a gestiunii analizate. În ceea ce privește profitul operatorilor, acesta este același procent în cazul tuturor variantelor.

	<u>Analizând situația de fapt la nivelul zonei deservite, riscurile incidente și impactul economic și financiar, considerăm că favorabilă este Opțiunea 2, luând în considerare:</u> - avantajele conferite de aplicarea unei proceduri competitive asupra costului obținut pentru prestarea serviciului, și implicit asupra compensației ce trebuie asumate de fiecare UAT membru al Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, - posibilitatea integrării investițiilor impuse operatorului prin contractul de delegare cu cele realizate de către UAT-uri prin fonduri europene sau de la bugetele locale (obținând efecte sinergice și de sistem). - Complicațiile ce decurg din înființarea unui nou operator regional având în vedere că trebuie achiziționate autobuze pentru prestarea serviciului începând din decembrie 2023 și asigurat un spațiu de garare și mentenanță conform cerințelor legale, mai ales în contextul în care **Municipiul Bacău a trecut printr-un proces de privatizare controlată a operatorului său intern, Transport Public SA.**

7.3. Concluzii și etape următoare pentru implementare

Necesitatea menținerii activității este justificată de caracterul de serviciu de utilitate publică, serviciu care asigură accesibilitatea locuitorilor zonei deservite la servicii sociale, la locuri de muncă și puncte de interes. În plus, politica municipiului Bacău și a localităților membre de îmbunătățire continuă a acestui serviciu este enunțată prin documentele strategice de dezvoltare a Municipiului Bacău și prin proiectele cu fonduri europene implementate, în curs de realizare, depuse la finanțare și aflate în pregătire pentru accesarea unor noi fonduri europene.

Variantele prezentate sunt toate fezabile legal, posibile tehnic și țin cont de interesul Asociației Zona Metropolitană Bacău de a avea servicii de transport public la nivel regional îmbunătățite.

După adoptarea de către uneia dintre opțiuni, se va trece la stadiul următor, și anume publicarea în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a intenției de atribuire a contractului de servicii publice de transport pe teritoriul administrativ al localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău și pregătirea documentației pentru contractul de delegare a gestiunii serviciului.

Sintetic, cele trei opțiuni propuse sunt prezentate mai jos, menționându-se și etapele necesare pentru implementare:
Tabelul 7.3-1:Prezentarea sintetic[a scenariilor

Opțiunea1-Gestiune directă prin atribuire directă către un operator regional nou înființat	Această opțiune continuă politica de îmbunătățire și eficientizare a serviciilor de transport public local de călători, consolidând interesele Municipiului Bacău de a construi un serviciu de transport public puternic în zona sa de influență, prin integrarea serviciilor la nivel regional și asigurarea operării printr-un operator regional. Dacă operatorul nu respectă prevederile art. 28 (2^1) din Legea nr. 51/2006, atribuirea se va face prin procedură competitivă, chiar și pentru operatorul deținut de către una sau mai multe unități administrativ-teritoriale.	• Aprobarea acestei opțiuni prin Hotărâri de Consilii Locale și Adunarea Generală a asociației • Publicarea anunțului în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene • Înființarea operatorului regional • Achiziția de autobuze de către operatorul regional/ UAT-urile membre ale asociației în număr suficient pentru asigurarea prestației • Elaborarea Contractului de delegare a gestiunii serviciilor, împreună cu toate anexele sale, precum și a studiului de oportunitate în vederea delegării serviciului. • Obținerea avizului Consiliului Concurenței pe Contractul de delegare a gestiunii • Crearea la nivelul asociației și în relație cu localitățile membre ale acesteia, a tuturor mecanismelor pentru managementul tehnic și financiar al contractului • Semnarea Contractului de delegare a gestiunii *Durată estimată pentru semnarea contractului de delegare a gestiunii, de la data aprobării modalității de gestiune a serviciului: estimat 10* ***luni, condiționată de achizitia de autobuze.***
Opțiunea 2 – Gestiune delegată prin atribuire competitivă	Această opțiune aduce beneficiile introducerii competiției în sfera acestor servicii prin delegarea gestiunii prin procedura competitivă. Operatorul Transport Public SA poate participa la procedura de atribuire a contractului de delegare. Această opțiune aduce constrângeri de timp pentru asigurarea continuității serviciului, inițierea procedurii de atribuire competitivă fiind obligatoriu a fi realizată la minim 1 an de la	• Aprobarea acestei opțiuni prin Hotărâri de Consilii Locale și Adunarea Generală a asociației • Publicarea anunțului în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene • Elaborarea Contractului de delegare a gestiunii serviciilor, împreună cu toate anexele sale, precum și a studiului de oportunitate în vederea delegării serviciului. • Inițierea procedurii de atribuire, după un an de la publicarea anunțului în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

	publicarea anunțului în jurnalul Oficial al Uniunii Europene.	• Crearea la nivelul asociației și în relație cu localitățile membre ale acesteia, a tuturor mecanismelor pentru managementul tehnic și financiar al contractului • Semnarea Contractului de delegare a gestiunii *Durată estimată pentru semnarea contractului de delegare a gestiunii, de la data aprobării modalității de gestiune a serviciului: estimat 18* ***luni, condiționat de data anunțului in JOUE și de durata finalizării procedurii***
Opțiunea 3 – Gestiune directă prin atribuire directă către un operator regional nou constituit, pe un număr de trasee, și Gestiune delegată prin atribuire competitivă, pe un număr de trasee	Această opțiune continua politica de îmbunătățire și eficientizare a serviciilor de transport public local de călători, consolidând interesele Municipiului Bacău și Asociației Zona Metropolitană Bacău de a construi un serviciu de transport public puternic în jurul unui operator regional dar ar introduce și competiția pe o parte dintre trasee. Această opțiune este o combinație a celor două opțiuni prezentate anterior și presupune un efort semnificativ din partea asociației pentru organizare și integrare a serviciilor, precum și pentru gestionarea mai multor contracte.	• Aprobarea acestei opțiuni prin Hotărâri de Consilii Locale și Adunarea Generală a asociației Pentru fiecare lot de trasee ce fac obiectul gestiunii directe și gestiunii delegate, se procedează conform etapelor prezentate la opțiunile 1 și 2 de mai sus.

Tabelul 7.3-2: Datele sintetice ce definesc serviciul

Datele sintetice ce definesc serviciul ce va fi delegat și care vor face obiectul anunțului în Jurnalul Oficial sunt prezentate mai jos:

numele si adresa autorității competente	Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău
tipul de atribuire vizat	Atribuire competitivă
serviciile si zonele potențial vizate de atribuirea respectivă	Localități membre ale asociației:
data de început și durata preconizate ale contractului de servicii publice	17.12.2023 Durata: 10 ani -17.12.2023- 17.12..2032

103

8. Datele sintetice ce definesc serviciul ce va fi delegat

8.1. Durata contractului de delegare a gestiunii

Potrivit prevederilor legale aplicabile în materie, durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. În conformitate cu prevederile art. 4 alin. (3) si alin. (4) din Regulamentul (CE) 1370/2007 durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul.

Durata încredințării gestiunii serviciului public de transport local se stabilește prin contractul de delegare a gestiunii de către asociațiile de dezvoltare intercomunitară şi trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului, dar nu mai mult de 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare.

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

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 atât importante 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.

Totodată, Entitatea Contractantă are dreptul, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, de a prelungi durata Contractului pe măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări, pe o perioadă ce nu poate depăși doi ani.

În situația în care contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de calatori se anulează sau încetează în orice alt mod, contractul încetează înainte de termen, sau operatorului nu i se acordă, i se retrage sau îi încetează valabilitatea licenței, acesta are obligația, la solicitarea Entității Contractante, de a asigura continuitatea prestării serviciului public de transport local de călători, până la data desemnării noului operator, dar nu mai mult de 90 de zile.

Pentru corelarea programelor de transport local și județean (programul de transport public județean și valabilitatea acestuia este aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Bacău nr. Nr.89/28.04.2022 ca fiind 1.01.2023 -31.12.2032), ținând cont de condițiile impuse pentru vehiculele ce vor presta transport public (vehicule ecologice, normă de poluare minim euro 6, vechime maxim 5 ani, accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă, etc.) și durata de amortizare a autobuzelor, condiții ce vor fi impuse participanților la procedura competitivă, este indicat ca durata de valabilitate a contractului să fie de 10 ani, începând cu iunie 2023, dat fiind că trebuie publicat în JOUE anunțul de intenție cu minim 12 luni înainte de atribuirea contractului.

8.2. Bunuri concesionate și nivelul minim al redevenței

Încredințarea gestiunii unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice către operator implică încredințarea prestării/furnizării propriu-zise a serviciului/activității, precum şi punerea la dispoziție a bunurilor ce compun sistemul de utilități publice aferent serviciului/activității.

Potrivit prevederilor legii nr. 51/2006 *a serviciilor comunitare de utilități publice – republicată, cu modificări și completări prin* **sistem de utilităţi publice** se înțelege ansamblul bunurilor mobile şi imobile, dobândite potrivit legii, constând din terenuri, clădiri, construcții şi instalații tehnologice, echipamente şi dotări funcționale, specific unui serviciu de utilități publice, prin ale cărui exploatare şi funcționare se asigură furnizarea/prestarea serviciului; bunurile ce compun sistemele de utilități publice fac parte din domeniului public ori privat al unităților administrativ-teritoriale şi sunt supuse regimului juridic al proprietății publice sau private, potrivit legii;

Sistemele de utilități publice utilizate pentru prestarea serviciilor în cazul existenței unei asociații de dezvoltare intercomunitară, pot fi **concesionate operatorilor regionali în condițiile legii**, în baza hotărârii de atribuire şi a contractului de delegare a gestiunii serviciului.

În cazul gestiunii delegate, punerea la dispoziție a **sistemelor de utilităţi publice**, utilizate pentru prestarea serviciilor care fac obiectul delegării gestiunii, este parte intrinsecă a contractelor de delegare a gestiunii. Aceste sisteme se transmit operatorilor spre administrare şi exploatare pe perioada delegării gestiunii, odată cu gestiunea propriu-zisă a serviciilor, în baza contractului de delegare a gestiunii.

Componente ale **sistemului de transport public local**, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condițiile legii, pot fi puse la dispoziție de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară în baza proceselor-verbale de predare-primire, anexe la

contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.

Categoriile de bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului sunt următoarele:

i. **bunuri de retur**, respectiv bunurile publice puse la dispoziție de către proprietar Operatorului în scopul executării Contractului, bunurile de natura domeniului public și privat nou create sau cele existente, și care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, proprietarului, conform prevederilor legale; Pentru bunurile de retur concesionate operatorului, acesta plătește o redevență.
ii. **bunuri de preluare**, respectiv bunurile dobândite de către Operator rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului în condițiile legii. Aceste bunuri aparțin Operatorului pe toata durata contractului și sunt utilizate în scopul executării acestuia. Amortizarea acestor bunuri este eligibilă pentru calculul compensației. La încetarea Contractului, din orice cauză, Entitatea Contractantă are dreptul de preempțiune la dobândirea bunurilor de preluare în schimbul plății către Operator în termen de 30 zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea contabilă actualizată a bunurilor de preluare. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Entității Contractante;
iii. **bunuri proprii**, respectiv bunurile care aparțin Operatorului (inclusiv cele din capitalul social), rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului, inclusiv fonduri atrase, în condițiile legii şi care sunt utilizate de acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepția bunurilor de preluare. La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului.

Dreptul şi obligația operatorului de a administra şi de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului se realizează în schimbul plății unei **redevențe.** Astfel, Operatorul se obligă să plătească Entității Contractante, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. m) din legea nr. 51/2006, *legea serviciilor comunitare de utilități publice* republicată, cu modificările și completările ulterioare, în schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, o redevență calculată anual similar amortizării.

Contractul de delegare va cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la nivelul redevenței. La stabilirea nivelului redevenței, Entitatea Contractantă va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică şi puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului public (autobuzele achiziționate prin PNNR, alte investiții realizate de localitățile membre pe durata contractului de delegare) şi gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește astfel încât să nu crească semnificativ efortul localităților membre de plată a compensației de exploatare, prin creșterea nivelului redevenței. Cheltuiala cu redevența este cheltuială eligibilă pentru plata compensației.

Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent şi nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul.

Redevența astfel obținută se constituie venit la bugetele locale ale unităților administrativ teritoriale proprietare ale bunurilor concesionate.

8.3. Politică tarifară şi socială
8.3.1. Politica tarifară

Asocierea unităților administrativ teritoriale pentru coordonarea transportului public asigură, printre altele, un tratament egal al cetățenilor din punctul de vedere al contribuției la plata serviciului public de transport local, inclusiv prin facilitățile de tarif. Aceasta înseamnă **tarife similare pentru servicii similare** și **facilități de tarif unitare** acordate prin hotărâri ale organelor administrative locale, asigurate împreună printr-o politică tarifară comună convenită și o ofertă tarifară integrată aplicabilă tuturor operatorilor de transport public din regiune, indiferent de statutul lor.

Pentru regiunea teritorială a municipiului Bacău și zonei metropolitane aferentă, se propune **o tarifare unitară,** indiferent de operatorul sau operatorii ce prestează serviciul. Pentru identificarea celei mai bune oferte tarifare aplicabile pentru transportul pe aria de competență a asociației, este necesar ca în faza de realizare a documentațiilor de contractare să se analizeze opțiunile, să se estimeze numărul de pasageri pe tipuri de călători beneficiari ai serviciului și să se evalueze impactul tarifelor și a politicii sociale asupra compensației. Aceste analize trebuie realizate în contextul cunoașterii și a alor elemente contractuale (bunuri concesionate, investiții în sarcina UAT-urilor și operatorilor, modalitatea de gestiune, etc.).

Asociația Zona Metropolitană Bacău poate propune, pe parcursul derulării contractului, ajustarea/modificarea tarifului mediu pe călătorie (lei/călătorie), în conformitate cu prevederile din Ordinului Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007. Tipurile titlurilor de călătorie vor fi stabilite, modificate și ajustate de către asociația Zona Metropolitană Bacău, în calitatea acesteia de reglementator în domeniu, lista cu acestea fiind comunicată operatorului ulterior aprobării.

Veniturile încasate din vânzarea titlurilor de călătorie și diferențele de tarif aferente pentru serviciile de transport public prestate se vor evidenția separat și vor intra în calculul compensației.

Pentru a îmbunătăți accesul locuitorilor localităților membre la canale de vânzare este necesar ca operatorul de transport să asigure accesibilitatea pentru toți locuitorii zonei metropolitane la casierii și locații de vânzare, inclusiv la servicii de cumpărare prin aplicații

on-line și alte instrumente de plată electronice. Aceste aspecte vor fi detaliate în etapa de realizare a contractului de delegare a gestiunii.

8.3.2. Politica socială

Operatorul este obligat să transporte toți călătorii care dețin un titlu de călătorie valabil, inclusiv categoriile de călători care beneficiază de gratuitățile și reducerile la titlurile de călătorie, precum şi de orice alte gratuităţi şi reduceri ce vor fi stabilite după data intrării în vigoare a contractului prin acte normative şi hotărâri ale Consiliilor Locale, Consiliului Județean, după caz. Operatorul este obligat să emită titluri de călătorie pentru categoriile de călători care beneficiază de reduceri şi gratuităţi, potrivit reglementărilor legale şi a hotărârilor Consiliilor Locale, Consiliului Județean.

Diferențele de tarif reprezintă sumele acordate Operatorului, de la bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege, care intră în calculul Compensației, în vederea acoperirii influențelor financiare rezultate din gratuitățile și reducerile de tarif la Titlurile de călătorie pentru anumite categorii de călători, conform legislației aplicabile.

Sumele aferente diferențelor de tarif se estimează anual de către Entitatea Contractantă (Asociația Zona Metropolitană Bacău), și se comunică UAT-urilor pentru a fi prevăzute în bugetele anuale proprii.

Acoperirea Diferențelor de tarif acordate operatorului se va face până la valoarea integrală a titlurilor de călătorie, în baza numărului de titluri de călătorie cu valoare redusă vândute și a numărului de titluri de călătorie de care beneficiază gratuit fiecare categorie de călători, în luna respectivă, în baza documentelor justificative solicitate.

Modul de acordare a Diferențelor de tarif este cel stabilit de autoritățile competente, în temeiul actelor normative aplicabile, pentru fiecare categorie în parte.

Categoriile de călători beneficiare pe baza prevederilor legislației naționale de gratuități și reduceri pentru transportul public la nivelul Municipiului Bacău și Zonei Metropolitană sunt prezentate mai jos.

- Legea nr. 44/01.07.1994 *(cu modificările şi completările ulterioare)* pentru categoria socială **veterani, invalizi şi văduve de război**, aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 100%;
- Decretul Lege 118/1990 *(cu modificările şi completările ulterioare)* pentru categoria socială **foști deținuți politici, deportați,** aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 100%;

108

- Legea nr. 189/2000 *(cu modificările şi completările ulterioare)* pentru categoria socială **persoane persecutate politic**, **detaşamente muncă forţată** aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 100%;
- Legea nr. 341/2004 *(cu modificările şi completările ulterioare)* pentru categoria socială **eroii revoluției şi urmaşii acestora** aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 100%;
- H.G. nr.1364/2006 (*cu modificările şi completările ulterioare)* pentru categoria socială **donatori onorifici de sânge,** aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 50%;
- Legea nr. 448/2006 (*cu modificările şi completările ulterioare)* pentru categoriile sociale: **persoane cu dizabilităţi, persoane cu dizabilităţi cu însoţitor, asistenţi personali ai persoanelor cu dizabilităţi, asistenţi personali profesionişti ai persoanelor cu dizabilităţi,** aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 100%;
- Legea nr. 1/2011 (*cu modificările si completările ulterioare)* pentru categoriile sociale: **elevi care învaţă într-o unitate de învăţământ din Municipiului Bacău şi Zona Metropolitană, elevii orfani, elevii cu cerinţe educaţionale speciale, precum şi cei pentru care s-a stabilit o măsură de protecţie specială, în condiţiile legii, sau tutelă, pe tot parcursul anului calendaristic,** aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 100%;
- Legea nr. 1/2011 *(cu modificările si completările ulterioare)* pentru categoriile sociale **studenţii înmatriculaţi la forma de învăţământ cu frecvenţă, în instituţiile de învăţământ superior acreditate, în vârstă de până la 26 de ani, precum şi pentru studenţii orfani sau proveniţi din casele de copii pe tot parcursul anului calendaristic**, aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 50%;
- OUG nr. 15/2022 *(cu modificările şi completările ulterioare)* pentru categoria socială **audient** prin audient se înțelege elevul școlarizat într-un alt sistem de învățământ din altă tara, care își continuă la cererea părintelui sau a reprezentantului legal al elevului minor, al elevului major sau a autorității competente parcursul școlar într-o unitate de învățământ din sistemul de învățământ românesc, aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 100%.

În plus față de aceste categorii, prin Hotărâri ale Consiliile locale membre ale asociației se pot acorda reduceri și gratuități la transportul public local. Spre exemplu,]n municipiul bac[u, pensionarii cu cuantumul pensiei sub un anumit nivel beneficiază de gratuitate.
Aspectele privind politica socială unitară la nivel de asociației vor fi analizate la elaborarea contractului de delegare a serviciului public de transport, fiind în strânsă corelare cu politica tarifară, gradul de suportabilitate al bugetelor locale, etc.

8.4. Compensația

Multe dintre serviciile de transport terestru de călători care sunt necesare din punct de vedere al interesului economic general nu pot funcționa în regim comercial. Astfel, unitățile administrativ teritoriale dețin un mecanism prin care se asigura că asemenea servicii sunt prestate, fiind servicii de utilitate publică. Un astfel de mecanism se referă la acordarea de compensații financiare operatorilor de servicii publice.

Compensația reprezintă compensații de serviciu public, definite conform art. 2 litera g) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 drept **orice beneficii, în special financiare, acordate direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă**. Calculul compensației pentru serviciu public se face în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007. Compensația acordată de către Entitatea Contractanta pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ar trebui calculată în așa fel încât să se evite compensarea în exces.

În cazul în care o autoritate competentă intenționează să atribuie un contract de servicii publice fără ca acesta să facă obiectul unei proceduri competitive de atribuire, autoritatea în cauză trebuie, de asemenea, să respecte o serie de norme detaliate care să asigure o compensație cu un cuantum corespunzător și care să reflecte dorința de eficiență și calitate a serviciilor. Acest aspect este esențial pentru asigurarea respectării criteriului 4 Altmark.

Compensația nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public. Efectele se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită.

Pentru a calcula efectul financiar net, Entitatea Contractanta se orientează după următorul mecanism:

- costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public sau cu un set de obligații de serviciu public impuse de autoritatea competentă, obligații conținute într-un contract de servicii publice;
- 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;
- egal **efectul financiar net.**

Costurile și veniturile trebuie calculate în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare. Pentru a spori transparența și a evita subvențiile încrucișate, în cazul în care un operator de serviciu public nu exploatează doar servicii compensate care fac obiectul unor obligații de serviciu public de transport, ci se implică și în alte activități, conturile aferente serviciilor publice sus-menționate trebuie separate, astfel încât să îndeplinească cel puțin următoarele condiții:

- conturile curente corespunzătoare fiecăreia dintre aceste activități trebuie să fie separate, iar proporția activelor corespunzătoare și a costurilor fixe aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
- toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe și un profit rezonabil legat de orice altă activitate a operatorului de serviciu public nu pot fi sub nici o formă imputate serviciului public în cauză;
- costurile serviciului public trebuie să fie echilibrate pe baza veniturilor din exploatare și a plăților din partea autorităților publice, fără nicio posibilitate de transfer de venituri către un alt sector de activitate a operatorului de serviciu public.

În esență, atât în cazul atribuirii directe cât și în cel al atribuirii competitive,

Compensația = Costuri suportate în legătură cu obligația de serviciu public

Minus sumele încasate din tarife, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport

Plus un profit rezonabil

Unde:
Costuri suportate în legătură cu obligația de serviciu public reprezintă totalul cheltuielilor eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de Operator pentru îndeplinirea Obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor prevăzute în prezentul Contract, a Regulamentului serviciului public de transport local, Caietului de sarcini al serviciului public de transport local și a altor prevederi legale, inclusiv ale Hotărârilor asociației Zona Metropolitană Bacău și localităților membre ale acesteia. Cheltuielile eligibile sunt calculate inclusiv cu luarea în considerare a cheltuielilor realizate de Operator cu investițiile din fonduri proprii și a cheltuielilor financiare aferente rambursării creditelor de exploatare și investiții.

Costurile eligibile incluse în calculul decontării Obligației de serviciu public și cerințele privind contabilitatea separată, se realizează prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activitățile desfășurate de Operator.

Sumele încasate din tarife, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea

111

serviciului public de transport de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv:

- venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care Operatorul este îndreptățit;
- venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în mașini, pe sau în clădirile sau dotările Operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc.).
- orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate. Sunt acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului, cum ar fi venituri din casări de mijloace fixe aferente bunurilor proprii, valorificare de deșeuri, închirierea temporară a unor spații ale Operatorului, venituri asociate drepturilor de autor și proprietate intelectuală, etc.

Profitul rezonabil reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului public de transport suportat de Operator, aplicată la total cheltuieli eligibile. În general, pentru contractele unde riscul operatorului este minim, profitul rezonabil este stabilit ca fiind maxim rata SWAP comunicată de Consiliul Concurenței la care se vor adăuga 100 de puncte procentuale.

Compensația de exploatare reprezintă Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public din care se scade Compensația ca diferențe de tarif.

Evitarea supra sau subcompensării și respectarea Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se realizează prin mecanismul auditului tehnico-economic anual urmat de decontarea anuală de regularizare. În plus, existența în cadrul contractului a metodologiei de alocare a costurilor indirecte și administrative între activitățile de transport public și alte activități de transport asigură trasabilitatea costurilor obligației de serviciu public.

Respectarea criteriului IV Altmark se verifică prin măsurile asociației de îmbunătățire a performanțelor serviciului și impunerea de măsuri pentru nerespectarea cerințelor de calitate și eficiență.

Indicatorii de performanță ai serviciului de transport public de călători de revizuiesc anual de către asociație iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, funcție de investițiile realizate și strategia de dezvoltare a serviciului. Prin ponderea dată anumitor indicatori și nivelul acestora, performanta serviciului este direct vizată de către asociația Zona Metropolitană Bacău. Contractul, prin

instrumentele de management ale acestuia și prin anexele sale, propune o metodologie îmbunătățită de monitorizare a indicatorilor și a prestației în general, cu accent pe acele aspecte care asigură grija pentru călător, îmbunătățirea transparenței și nu în ultimul rând reducerea compensației.

8.5. Ajutorul de stat / condițiile Altmark

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

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

În consecință, până la pronunțarea hotărârii Curții de Justiție în cauza Altmark, în 2003, nu era pe deplin clar dacă o compensație acordată de o autoritate publică pentru prestarea unui SIEG intra sub incidența articolului 107 alineatul (1) și, astfel, constituia ajutor de stat. În cauza Altmark, Curtea a apreciat că, în domeniul SIEG, o compensație nu este ajutor de stat dacă aceasta acoperă doar costurile nete aferente îndeplinirii unor astfel de obligații de serviciu public.

Astfel, Curtea a impus, de asemenea, condiții stricte menite să limiteze compensația acordată pentru costurile pe care un furnizor eficient le-ar suporta în scopul îndeplinirii acestor obligații. Cele „patru criterii Altmark" trebuie să fie îndeplinite în totalitate pentru a demonstra că o compensație pentru SIEG nu constituie ajutor de stat.

C1 - întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv de îndeplinit obligații de serviciu public și obligațiile trebuie să fie definite în mod clar.

Modul de administrare selectat pentru realizarea serviciilor de transport public este cel al unei delegări directe a serviciilor, către un operator municipal. Ținând cont de obligațiile de

ordin economic, financiar, social și de mediu care îi revin, operatorul are următoarele obligații contractuale:

Obligații de ordin economic:

- Autoritatea Publică Locală asigură achiziția de autobuze care să asigure rezerva necesară pentru desfășurarea activității în condiții optime în cazul defecțiunii unui autobuz;
- Operatorul municipal asigură flota de autobuze corespunzătoare realizării programului de circulație și care satisfac condițiile impuse privind asigurarea circulației, confortul pasagerilor și protecția mediului;
- Operatorul municipal asigură eficientizarea transportului public;
- Operatorul municipal asigură operațiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități;
- Operatorul municipal asigură respectarea reglementarilor legale privind omologarea, înmatricularea și efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloace de transport propuse pentru efectuarea serviciului;
- Operatorul municipal asigură starea tehnică corespunzătoare a mijloacelor de transport;
- Operatorul municipal asigură spații în suprafață suficientă pentru parcarea mijloacelor de transport;
- Operatorul municipal asigură respectarea indicatorilor de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotărârea de dare în administrare a serviciului și precizați în regulamentul serviciilor de transport public local;
- Operatorul municipal asigură respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației;
- Operatorul municipal asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport;
- Operatorul municipal asigură personalul calificat și vehiculele de intervenție operativă;
- Operatorul municipal asigură menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
- Operatorul municipal asigură realizarea unui sistem de evidenta a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul municipal asigură realizarea unei statistici a accidentelor și analiza acestora;
- Operatorul municipal asigură analiza oportunității privind dotarea cu active pentru dezvoltarea serviciului de transport public.
- Operatorul municipal asigură aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor operaționale;
- Operatorul municipal asigură furnizarea către autoritatea administrației publice locale a informațiilor solicitate și accesul la toate informațiile necesare în vederea verificării și evaluării funcționarii și dezvoltării serviciului de transport public local;

Obligații de ordin financiar în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal al sistemului de transport public în Orașul Valea lui Mihai:

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

Obligații de ordin social în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal a sistemului de transport public Orașul Valea lui Mihai:

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

Obligații de mediu în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal a sistemului de transport public în Orașul Valea lui Mihai:

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

C2 - parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, într-o manieră obiectivă și transparentă

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

Compensația ce va fi primită de către operatorul economic din Orașul Valea lui Mihai se calculează ca diferență între costul de operare, veniturile de operare și profitul rezonabil, conform Ordonanței nr. 97/30.08.1999 privind garantarea furnizării de servicii publice.

Potrivit regulamentului CE nr. 1370/2007 în calculul compensației cuvenită operatorului, în cadrul unui contract de servicii publice este inclus și un profit rezonabil care se aplică la diferența dintre costurile suportate în legatură cu obligația de serviciu public respectiv și încasările din tarife sau orice venituri generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu în cauză.

Compensația se calculează atfel: Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public + Profitul rezonabil – Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public

C3 - valoarea compensației nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate în scopul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor în cauză.

Pentru contractele de transport public aliniate conform Regulamentului CE 1370/2007 trebuie să se țină seama că acestea reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex-post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Astfel, la calculul compensației, trebuie ținut cont de mărimea profitului rezonabil care, conform reglementărilor în vigoare, „profitul rezonabil nu poate depăși rata de SWAP aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de bază" (http://www.ajutordestat.ro/?pag=202) și în același timp de articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care prevede că într-un contract de servicii publice, costurile care trebuie luate în considerare în cadrul acestuia pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului". De exemplu, în ceea ce privește prestatorii de servicii publice al căror contract de atribuire va fi pe un termen de 5 ani, la stabilirea profitului maxim rezonabil trebuie să se țină cont de faptul că acesta afectează rata rentabilității (ROE) prin aplicarea formulei: ROE = Profit rezonabil / capitaluri proprii. Astfel, la stabilirea nivelului profitului rezonabil maxim pe care aceștia îl pot obține, trebuie să se aibă în vedere ca ROE să se încadreze sub rata aplicabilă în intervalul perioadei de delegare (exemplu: pentru contractele de delegare pe termen de 5 ani, rata SWAP impusă în perioada 01 iulie 2019 – 31 decembrie 2019 este de 3,44 la care se adaugă 100 de puncte, astfel, ROE % va fi sub pragul de 4.44).

Profitul rezonabil trebuie interpretat ca fiind o rată de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un stat membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice. O modalitate standard de a măsura rentabilitatea capitalului unui contract de servicii publice este luarea în considerare a ratei interne de rentabilitate (internal rate of return, IRR) pe care instituția o obține din capitalul investit pe durata proiectului, și anume IRR raportată la fluxurile de numerar ale contractului. Cu toate acestea,

se pot utiliza și măsuri contabile, cum ar fi rentabilitatea capitalului propriu (return on equity, ROE), rentabilitatea capitalului angajat (return on capital employed, ROCE) sau alți indicatori economici ai rentabilității capitalului, general acceptați. Trebuie observat că acești indicatori pot fi influențați de metodele contabile utilizate de instituție și reflectă doar situația financiară dintr-un anumit an. În acest caz, ar trebui să se garanteze faptul că practicile contabile reflectă realitatea economică pe termen lung a contractului de servicii publice. În acest context, nivelul profitului rezonabil ar trebui evaluat ori de câte ori este posibil pe întreaga durată a contractului de servicii publice. Ar trebui, de asemenea, luate în considerare diferențele dintre modelele economice ale transportului cu tramvaiul, cu metroul, troleibuzul sau cu autobuzul. De exemplu, în timp ce transportul feroviar este în general un mare consumator de capital, transportul cu autobuzul depinde mai degrabă de costurile de personal.

De asemenea, modalitatea de achiziție poate influența semnificativ tipul ratei de rentabilitate adoptată la stabilirea profitului rezonabil (spre exemplu dacă se adoptă leasingul ca și procedură de achiziție a unor mijloace fixe de valoare ridicată, folosirea rata de rentabilitate a capitatului poate crea o imagine distorsionată asupra profitului operatorului). În funcție de circumstanțele specifice fiecărui contract de servicii publice, autoritatea competentă trebuie să efectueze o evaluare de la caz la caz, pentru a determina rata de rentabilitate potrivit a fi calculată și nivelul adecvat al profitului rezonabil. Printre altele, ea trebuie să ia în considerare caracteristicile specifice ale operatorului în cauză, remunerația normală de pe piață pentru prestarea unor servicii similare și nivelul de risc inerent fiecărui contract de servicii publice în parte.

C4 - dacă întreprinderea care urmează să îndeplinească obligații de serviciu public, într-un caz specific, nu este aleasă în temeiul unei proceduri de achiziții publice care ar permite selectarea ofertantului capabil să presteze serviciile respective cu cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată în mod corespunzător cu resursele necesare le-ar fi suportat în scopul îndeplinirii acestor obligații.

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

Alegerea modalității de delegare a contractului de servicii către un operator municipal al cărui asociat unic va fi Orașul Valea lui Mihai este susținută și de analiza celei de a-4-a condiții Altmark de mai jos, în cadrul căreia a fost ales un operator extern din alt oraș, ale cărui înregistrări privind cheltuielile vor fi comparate cu cele ale operatorului municipal. Această comparație este relevantă în vederea realizării unei analize care să demonstreze că nivelul costurilor prestării serviciului de către operatorul căruia urmează a i se încredința direct serviciul, nu este mai mare decât acela pe care l-ar fi înregistrat un alt operator dotat corespunzător cu resursele necesare îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, selectat în urma unei proceduri competitive, care ar fi prestat serviciul în aceleași condiții de calitate și confort. În urma unei analize de piață s-a constatat că diferiți operatori de autobuze pe raza orașelor și municipiilor din România au costuri specifice cuprinse între 6 și 12 lei/km, iar conform evaluării preliminare, operarea serviciului de transport în Orașul Valea lui Mihai este de până în 7 lei/km, astfel că, în conformitate cu toate cele prezentate mai sus, Orașul Valea lui Mihai este îndreptățit să adopte soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un operator municipal. Mai mult, Orașul Valea lui Mihai impune ca obligație a operatorului de a nu participa pe întreaga durată a contractului de delegare a gestiunii la licitațiile organizate de alte unități administrativ-teritoriale pentru delegarea serviciului de transport public local.

8.6. Profitul rezonabil

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

Contractele de transport public aliniate conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Conform reglementărilor, profitul rezonabil nu poate depăși rata de SWAP aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de bază" (http://www.ajutordestat.ro/?pag=202) și în același timp de articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care prevede că într-un contract de servicii publice, costurile care trebuie luate în considerare în cadrul acestuia pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului".

8.7. Costul specific de operare

Costul unitar pe kilometrul parcurs este prețul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor eligibile, reale sau estimate ale serviciului de transport al Operatorului. Costul unitar pe kilometru parcurs trebuie sa facă obiectul unui audit tehnico-economic extern efectuat pe baza documentelor contabile raportate la anul precedent. Toate costurile si veniturile astfel înregistrate pe balanțe analitice pe moduri de transport si alte activități sunt introduse în situațiile financiare anuale ale Operatorului si prezentate în balanțe separate.

Operatorul poate solicita modificarea Costului/ km. în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de preț folosite la calculul costului/km negociat/indexat depășesc anumite praguri sau daca condițiile de exploatare s-au schimbat semnificativ, cu impact semnificativ asupra nivelului cheltuielilor.

Costul unitar/km pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se pot modifica în cazurile care conduc la modificarea majoră a acestora ori a condițiilor de exploatare, care determină modificarea cheltuielilor cu o influență mai mare decât cea determinată de influența indicelui prețurilor de consum, pe o perioada de 3 luni consecutive.

Modificarea costurilor unitare/km pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se fundamentează potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007). Cazurile luate în considerare sunt:

- inflația cumulata de la începutul anului curent , așa cum este raportata de către Institutul National de Statistica, depășește 5% , sau
- prețul combustibilului diesel sau al gazelelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depășește cu mai mult de 5% , lunar, în comparație cu prețul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau
- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislația naționala creste cu 5% sau mai mult în comparație cu cel în vigoare în luna stabilirii costului/kilometru veh.

Operatorul trebuie sa prezinte Autorității Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, indicând motivele pentru modificarea solicitata a costului/kilometru. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului în 30 de zile de la data primirii acesteia si nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Autoritatea contractanta poate solicita scăderea Costului/ km. în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de preț folosite la calculul costului/km negociat scad sub anumite praguri ca urmare a modificării condițiilor pieței sau daca punerea în funcțiune a unor investiții duce la scăderea semnificativa a elementelor de cost (energie, combustibili, cheltuieli cu mentenanța si reparațiile, reduceri de personal, etc).

Operatorul trebuie sa prezinte Autorității Contractante în 15 zile de la solicitarea Autoritatii Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, justificand nivelul de modificare a costului/kilometru. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului de modificare în 15 zile de la data primirii acesteia si Operatorul nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Modificarea costului/km se va face prin Act Adițional la Contract, în baza unui audit tehnico-economic care sa certifice noul nivel al costului/km.

Operatorul poate desfășura și alte activități, servicii de transport sau activități conexe care au legătură cu Serviciul public de transport în următoarele condiții:

a. activitățile respectă legislația respectivului domeniu de activitate;
b. activitățile nu generează costuri asociate Serviciului public de transport călători și nu afectează în niciun fel prestarea acestuia;
c. activitățile conexe prestate către terți își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate de la aceștia;
d. activitățile respectă mediul concurențial.

Fundamentarea costului unitar/km (lei/km) pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, pe fiecare categorie de mijloc de transport se face pe baza consumurilor normate de combustibili, de lubrifianți, a cheltuielilor de întreținere și reparații, cu piese de schimb, a cheltuielilor cu munca vie, precum si pe baza celorlalte elemente de cheltuieli prevăzute în Anexa la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

In cazul în care operatorul desfășoară si alte activități, cota de cheltuieli indirecte provenita din acestea, precum si cota de cheltuieli generale ale societății se vor repartiza pe fiecare element de cheltuieli proporțional cu ponderea acestui element în total cheltuieli. Aceste cheltuieli vor fi evidențiate în anexe separate. Pentru aceste cheltuieli se precizează cheia de repartizare a acestora pe fiecare activitate.

Metodologia de alocare a costurilor indirecte si administrative se va aproba de către autoritatea contractanta. Auditul anual tehnico-economic va face propuneri autorității contractante privind adoptarea unei metode de gestiune si alocare a costurilor mai potrivita, în vederea cresterii eficientei operatorului.
Toate înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor pe fiecare mod de transport si a compensației pentru obligația de serviciu public si condiția de la punctul iii pentru alte activități.

Costurile privind ineficienta conducerii afacerii, precum deprecieri, provizioane, penalități sau amenzi, precum si alte cheltuieli neprevăzute precum bonusuri acordate directorilor nu vor fi alocate obligației de serviciu public.

Operatorul va tine contabilitatea separata pentru activitățile si serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum si pentru alte activități si servicii care generează costuri sau venituri indirecte si nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile si fiscale în vigoare. Defalcarea cheltuielilor indirecte, administrative și generale ale societății între Serviciul public de transport și alte servicii/activități desfășurate de Operator se poate face prin utilizarea unei chei de repartizare în funcție de ponderea cifrei de afaceri aferentă celor două categorii de activități desfășurate din total cifră de afaceri.

Principiile privind evidenta contabila separata pentru costurile eligibile înregistrate sunt:

a. Principiile privind conceptul costului total alocat, în care costul total aferent desfășurării unui anumit tip de serviciu sau realizării unui singur produs este atribuit acelui serviciu sau produs. Astfel costurile totale alocate ale obligației de serviciu public a operatorului trebuie sa includă următoarele:
   - Costurile directe cu personalul, de amortizare, de resurse materiale si servicii efectuate de terți care au legătura cu Serviciul de transport public local, inclusiv serviciul datoriei societății, folosite exclusiv pentru îndeplinirea Obligației de serviciu public
   - cota proporționala din costurile indirecte, incluzând costurile tehnice si administrative cu personalul, de capital si resurse materiale.

Ca si exemple de chei de alocare, defalcarea pe moduri și pe activități TP/non TP a unor cheltuieli pentru care înregistrarea primară diferențiată nu este posibilă se poate face după următorul model :

- Consumul comun de energie electrică pentru tracțiune vehicule transport se defalchează direct proporțional cu energia electrică efectiv consumată (produsul dintre puterea instalată medie, numărul mediu de vehicule în circulație și timpul mediu de circulație).
- Cheltuielile de exploatare (întreținere, amortismente, utilități) generate de elementele comune de infrastructură (substații electrice, depouri, etc) se repartizează pe moduri direct proporțional cu parcul de vehicule în exploatare.
- Cheltuielile administrative și cele pentru servicii-suport (structura de conducere, contabilitate, personal, IT, etc), proporțional cu produsul număr personal x parc de vehicule în exploatare.
- Defalcarea cheltuielilor administrative și a celor pentru servicii-suport între activitățile eligibile și cele ne-eligibile pentru compensații, direct proporțional cu cifrele de afaceri ale celor două categorii de activități.

b. Toate costurile legate de desfășurarea serviciilor din afara obligației de serviciu public vor fi alocate doar acelor servicii, precum si o cota proporționala din costurile fixe comune

ale operatorului, astfel încât nicio subvenție încrucișata sau supracompensare sa nu fie produsa.

c. Toate costurile si veniturile provenind din si pentru activitățile comerciale de exploatare trebuie bazate pe rezultatele financiare oficiale ale operatorului si nicio reevaluare a activelor în scopul planificării afacerii nu va fi introdusa.

Modelul nu include deprecieri, amenzi, penalități, provizioane , bonusuri acordate directorilor sau orice alte venituri si costuri neprevăzute, apărute în urma ineficientei sau eficientei conducerii Operatorului.

Evidenta contabila se va organiza pe analitice distincte ale conturilor pe fiecare mod de transport si pe alte activități. Toate veniturile, costurile, tarifele si preturile vor fi calculate în RON, fără TVA, cu excepția cazurilor unde se specifica altfel.

Operatorul va utiliza Metoda ABC (Activity Based Costing) pentru gestiunea costurilor pe activități sau alta metoda agreata de către autoritatea contractanta. Metoda ABC vizează, pe de o parte, calculul si analiza costurilor, iar pe de cealaltă parte, constituie un instrument de măsura a performantelor operatorului.

Costul unitar pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

- cheltuielile cu combustibilii și lubrifianții se determină avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard, luându-se în calcul modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;
- cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;
- cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori și alte cheltuieli se determină avându-se în vedere modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;
- cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice;
- cheltuielile cu impozitele, autorizațiile și alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;
- cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Costurile rezultate din ineficiența prestării Serviciului public de transport călători, precum penalități, amenzi, provizioane, avarieri ale mijloacelor de transport sau alte cheltuieli neprevăzute datorate neglijenței în exploatarea infrastructurii de transport nu se recunosc în calculul Compensației.

8.8. Controlul Entității Contractante asupra Operatorului

În cazul gestiunii delegate, nu există control al entității Contractante (asociația) asupra Operatorului, acesta din urmă realizând propria strategie de dezvoltare, comercială de marketing și dezvoltare.

În cazul gestiunii directe și existenței unui operator regional se pune problema existenței unui control direct Entității Contractante asupra Operatorului regional.

Astfel, în temeiul art. 28 din Legea nr. 51/2006: „(2^1) Autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit, 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".

Contractul se deleagă prin atribuire directă având în vedere prevederile legii prin care unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, **în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional**, prin intermediul asociației trebuie să exercite un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe.

În această situație, prezența asociaților ca membri ai **ADIZMB** conferă acesteia din urmă, un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe.

Faptul că prin regulament și reglementări de natură contractuală și factuală, ADIZMB poate impune Operatorului, eficientizarea și modernizarea transportului public de călători, considerăm că dispozițiile art. 28 din Legea nr. 51/2006 sunt îndeplinite şi permit atribuirea directă a contractului de delegare de gestiune.

Potrivit Art. 643(1) din Ordonanței de urgență a Guvernului nr.109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice actualizată - numărul reprezentanţilor statului sau ai unităţii administrativ-teritoriale în adunarea generală a acționarilor la întreprinderile publice este de maximum două persoane.

Adunarea Generală a Acționarilor este constituită integral din reprezentanți ai asociaților, asigurând controlul integral asupra deciziilor strategice ale operatorului. Acționarii exercită dreptul lor de vot în Adunarea Generală, proporțional cu numărul acțiunilor pe care le

posedă. Conform statutului, Adunarea Generală a Acționarilor este organul de conducere al societății care decide asupra activității acestuia și asigură politica economică și comercială. Societatea este administrată de un Consiliu de Administrație. Membrii consiliului de administrație sunt desemnați de Adunarea Generală a Acționarilor, la propunerea acționarilor, conform prevederilor statutului. În relațiile cu terții, societatea este reprezentată de Președintele Consiliului de Administrație.

Atribuțiile Adunării Generale a Acționarilor și ale Consiliului de Administrație sunt stabilite conform Actului constitutiv în vigoare al operatorului regional.

Prin intermediul Adunării Generale a Acționarilor și a Consiliului de Administrație se exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și semnificative ale operatorului regional, asupra bugetului, planului de afaceri și investițiilor operatorului, asupra tehnologiilor aplicate și a altor elemente strategice și semnificative pentru politica comercială și de operare.

HOTĂRÂREA NR. 273 DIN 23.08.2021

privind participarea UAT Municipiul Bacău la elaborarea Studiului de oportunitate și de fundamentare pentru delegarea gestiunii serviciului public local de călători prin curse regulate în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană, a Regulamentului serviciului, a documentației de atribuire și la elaborarea unui Studiu de trafic pentru tren urban

Consiliul Local al Municipiului Bacău întrunit în ședință extraordinară la data de 23.08.2021, potrivit art.133 alin. 2 lit. a) din Ordonanța de Urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

Având în vedere:

-Referatul nr. 154044/16.08.2021 al Compartimentului Unitatea Municipală pentru Monitorizare prin care se solicită inițierea unui proiect de hotărâre privind participarea UAT Municipiul Bacău la elaborarea Studiului de oportunitate și de fundamentare pentru delegarea gestiunii serviciului public local de călători prin curse regulate în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană, a Regulamentului serviciului, a documentației de atribuire și a unui Studiu de trafic pentru tren urban;

-Expunerea de motive a Primarului Municipiului Bacău înregistrată sub nr.154047/16.08.2021;

-Raportul Direcției Juridice și Administrație Locală, înregistrat cu nr. 154257/1/16.08.2021;

-Raportul comun al Compartimentului Unitatea Municipală pentru Monitorizare și al Direcției Economice înregistrat cu nr. 154257/2/16.08.2021;

-Avizele comisiilor de specialitate din cadrul Consiliului Local al Municipiului Bacău, întocmite în vederea avizării proiectului de hotărâre: nr. 1415/20.08.2021 al Comisiei de specialitate nr. 1, nr. 1416/20.08.2021 al Comisiei de specialitate nr. 2, nr. 1417/20.08.2021 al Comisiei de specialitate nr. 3, nr. 1418/20.08.2021 al Comisiei de specialitate nr. 4 și nr. 1419/20.08.2021 al Comisiei de specialitate nr. 5;

-Dispozițiile art. 8 alin. (3) lit. c) a Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare cu modificările si completările ulterioare;

-Dispozițiile art. 16 alin. (1), alin. (2) și alin. (5) din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane in unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare;

-Dispozițiile art. 90 alin. (1), ale art. 91 alin. (3) și alin. (4), ale art. 140 alin.(1) și alin.(3), ale art. 154 alin.(1), ale art. 196 alin.(1) lit.a), ale art. 197 alin. (1) și ale art. 243 alin.(1) lit.a) și lit. b) din Ordonanța de Urgență nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

-Prevederile HCL nr. 296/2006 privind aprobarea de către Consiliul Local al Municipiului Bacău a asocierii municipiului Bacău la Asociația Zona Metroolitană Bacău, precum și aprobarea Actului Constitutiv și a Statutului Zonei Metropolitane Bacău;

În temeiul art. 129 alin. (2) lit. d) și alin. (7) lit. n) și art. 139 alin. (3) lit. a) și lit. d) și alin. (5) din OUG 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. (1) Se aprobă participarea UAT Municipiul Bacău la elaborarea Studiului de oportunitate și de fundamentare pentru delegarea gestiunii serviciului public local de călători prin curse regulate în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană, a Regulamentului serviciului, a documentației de atribuire și la elaborarea unui Studiu de trafic pentru tren urban.

(2) Se aprobă alocarea de la consiliul local a sumei de 350.000 lei inclusiv TVA aferentă Municipiului Bacău în vederea cofinanțării valorii estimate pentru achiziția serviciului "Elaborarea Studiului de oportunitate și de fundamentare pentru delegarea gestiunii serviciului public local de

călători prin curse regulate în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană, a Regulamentului serviciului, a documentației de atribuire și la elaborarea unui Studiu de trafic pentru tren urban ".

Art. 2. Se împuternicește Asociația "Zona Metropolitană Bacău" cu derularea procedurii de achiziție publică aferentă obiectivului de investiții " Elaborarea Studiului de oportunitate și de fundamentare pentru delegarea gestiunii serviciului public local de călători prin curse regulate în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană, a Regulamentului serviciului, a documentației de atribuire și la elaborarea unui Studiu de trafic pentru tren urban ".

Art. 3. Primarul Municipiului Bacău va duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri prin Direcția Economică, Compartimentul Unitatea Municipală pentru Monitorizare și prin Asociația "Zona Metropolitană Bacău".

Art. 4. Prezenta hotărâre va fi comunicată Direcției Economice, Compartimentului Unitatea Municipală pentru Monitorizare, Asociației "Zona Metropolitană Bacău" și va fi adusă la cunoștință publică, în condițiile legii.

Art. 5. Prin grija Secretarului General al Municipiului Bacău prezenta hotărâre se comunică în termen legal Instituției Prefectului – Județul Bacău pentru verificarea legalității.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
CĂTĂLIN-BOGDAN CREȚU

CONTRASEMNEAZĂ PENTRU LEGALITATE
SECRETARUL GENERAL AL MUN. BACĂU
NICOLAE – OVIDIU POPOVICI

N.O.P._IP/ORA/EX.MDSI-A-I