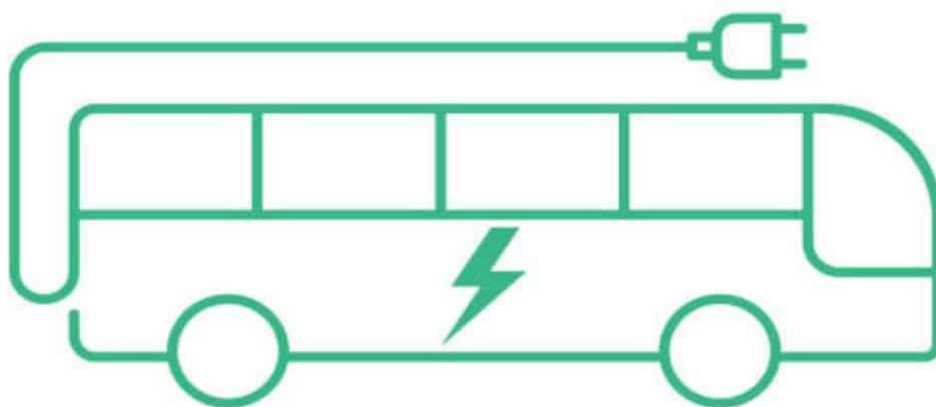


**Studiu de oportunitate
cu privire la înființarea Serviciului public de transport
local de persoane, pe raza U.A.T. Comuna Ciohorăni**



Beneficiar: U.A.T. Comuna Ciohorăni, județul Iași

Elaborator: S.C. EURO CONSULTING S.R.L

Beneficiar: U.A.T. Comuna Ciohorăni, județul Iași

Strada 9 Septembrie, Nr. 72, Ciohorăni, județul Iași, România

Tel: 0232765534, Fax: 0232765534, E-mail: primaria_ciohorani@yahoo.com

Elaborator: S.C. EURO CONSULTING S.R.L.

Str. Șoseaua Arcu, Nr.3, Bl. F4, Sc. A, parter, Ap. 4, Iași, județul Iași, România

Tel: 0332 439 107, E-mail: office@euroconsultanta.ro

Cuprins

Capitolul I – Obiectivul general al studiului de oportunitate.....	4
Capitolul II – Descrierea, identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului de gestiune.....	10
Capitolul III. Scenarii alternative privind înființarea și modalități de gestiune a serviciului de transport public local.....	23
3.1 Considerații generale	23
3.2 Analiza comparativă privind operarea.....	27
Capitolul IV. Elementele hotărârii de stabilire a modalității de gestiune a serviciului public de transport local	37
Concluzii.....	37

Capitolul I – Obiectivul general al studiului de oportunitate

Prezentul studiu de oportunitate are ca scop fundamentarea unei decizii informate privind înființarea, delegarea sau operarea serviciului de transport public în comuna Ciohorăni, printr-o analiză detaliată a tuturor aspectelor tehnice, juridice și financiare relevante. Studiul examinează diverse scenarii pentru atribuirea contractului de servicii publice de transport de călători prin curse regulate pe teritoriul administrativ al comunei Ciohorăni, facilitând alegerea celei mai adecvate modalități de gestiune. Astfel, documentul justifică necesitatea și oportunitatea implementării transportului public local în comuna Ciohorăni, județul Iași, și propune soluțiile optime pentru administrarea acestui serviciu.

UAT Comuna Ciohorăni, județul Iași a depus pentru finanțare în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, pe Componenta 10 – Fondul local, Subinvestiția 1.1. – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziție de vehicule nepoluante) un proiect, ce a fost acceptat la finanțare. Acest proiect propune o abordare integrată și complementară a problemelor de mediu, contribuind la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi, la îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană și totodată la sporirea siguranței rutiere în zonele urbane, prin soluții digitale și ecologice de transport public.

Scopul principal al acestei investiții I.1 – Mobilitate urbană durabilă, este modernizarea infrastructurii de transport, asigurând sustenabilitatea mediului prin noi vehicule de transport public cu emisii zero, construind 13.200 de stații suplimentare de încărcare pentru vehicule electrice și 1.091 km de piste pentru bicicliști la nivel local/metropolitan. Investițiile vor consta, de asemenea, în sisteme de transport inteligente și alte infrastructuri TIC pentru a spori securitatea rutieră, a reduce timpul de călătorie și congestiile traficului. Investițiile vor contribui la creșterea ponderii călătoriilor cu transportul public local cu vehicule cu emisii zero (autobuze cu emisii zero, troleibuze, inclusiv cele cu baterii, tramvaie, nave asimilate autobuzelor pentru transportul public de călători pe apă) la 60 % în 2025, comparativ cu 45,4 % în 2019. Acestea se vor baza, în egală măsură, pe alinierea obligatorie la planul de mobilitate urbană durabilă/planul integrat de dezvoltare durabilă/planul urbanistic general aprobat sau în curs de elaborare, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și periurbană, prioritizarea și promovarea transportului public în traficul local prin planificarea benzilor preferențiale și a benzilor de autobuz pe arterele cele mai frecventate/aglomerate, precum și pe încheierea unui contract de servicii publice cu operatorii economici în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Autoritatea publică locală, reprezentată de Consiliul Local al comunei Ciohorăni, urmărește, în conformitate cu prevederile legale, prin strategiile pe care le va adopta:

- Dezvoltarea și asigurarea funcționării pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane, în armonie cu programele de dezvoltare economico-socială ale comunei și cu infrastructura aferentă acestora;
- Satisfacerea în condiții optime a necesităților de transport ale populației, instituțiilor publice și agenților economici din comuna Ciohorăni;
- Gestionarea serviciilor de transport public local pe principii de competitivitate și eficiență managerială;
- Creșterea calității vieții locuitorilor prin îmbunătățirea calității și eficienței transportului public local;
- Asigurarea unei capacități de transport suficiente pentru acoperirea rutelor necesare;

- Promovarea modernizării și reabilitării infrastructurii destinate serviciilor de transport public local;
- Acordarea de facilități anumitor categorii sociale defavorizate;
- Înființarea și operarea serviciului de transport public în conformitate cu indicatorii de performanță stabiliți.

În prezent, în comuna Ciohorăni se impune înființarea unui sistem de transport public local de persoane, întrucât nu există un serviciu de transport public intern. Pentru a avansa în demersurile necesare implementării acestui serviciu, este esențială elaborarea unui studiu de oportunitate care să analizeze și să identifice cea mai eficientă modalitate de administrare a transportului public local.

Acest studiu justifică necesitatea și oportunitatea înființării, concesiunii și operării transportului public local de persoane în comuna Ciohorăni, județul Iași, oferind totodată soluțiile optime pentru gestionarea acestui serviciu.

Autoritățile administrației publice locale au responsabilitatea de a elabora și implementa o strategie pe termen mediu și lung privind extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate.

Această strategie trebuie să țină cont de planurile de urbanism și amenajare a teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială, de cerințele actuale și viitoare ale transportului public local, precum și de utilizarea mijloacelor de transport cu consum energetic redus și emisii minime de noxe.

Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007, cu privire la serviciile publice de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, precizează că serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora sub următoarele forme:

- a) **Gestiunea directă**
- b) **Gestiunea delegată**

Activitățile specifice serviciului de transport public local, indiferent de modalitatea de atribuire adoptată se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile regulamentelor serviciilor de transport public local elaborate de autoritățile locale de transport și aprobate prin hotărâri ale consiliilor locale, ale consiliilor județene și ale Consiliului General al Municipiului București, după caz, pe baza regulamentului cadru al serviciului de transport public local. Bunurile și elementele componente ale sistemelor de transport local aflate în domeniul public sau privat al administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului de transport public operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului. Atribuirea bunurilor și a elementelor componente ale sistemelor de transport se poate face fie prin darea în administrare și exploatare operatorilor, în baza hotărârii de dare în administrare, ori prin gestiune delegată, încheindu-se un contract de concesiune, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

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

Contextul legislativ la nivel național și european este unul larg și conține o serie de reglementări:

Transport public local	
I. Legislația națională	
1.	Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
2.	Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
3.	Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
4.	Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
5.	Ordonanța nr. 19/1997 privind transporturile, cu modificările și completările ulterioare;
6.	Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
7.	Ordonanța nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
8.	Ordonanța nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;
9.	Ordonanța nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
10.	Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;
11.	Ordonanța nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
12.	Ordin nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie;
13.	Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
14.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;

15.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
16.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
17.	Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de munca al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
18.	Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române, cu modificările și completările ulterioare;
19.	Ordinul nr. 22/2017 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C
20.	Regulament al Guvernului nr. 1088 din 2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
21.	Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare;
22.	Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare;

Transport public local	
II. Legislația europeană	
1.	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;
2.	Comunicarea 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;
3.	Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
4.	Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
5.	Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;

6.	Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor;
----	---

Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, specifică la art. 17, alin. 1 că principalele atribuții ale consiliilor locale sunt următoarele:

- 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;
- e) aprobarea studiilor de fezabilitate privind înființarea, reabilitarea, modernizarea și extinderea unei părți sau a întregului sistem public de transport local și județean, aflat în proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale ori în administrarea autorităților administrației publice locale, precum și a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale;
- f) proiectarea și executarea lucrărilor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă sistemelor publice de transport local și județean într-o concepție unitară, corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților/ județelor, cu planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, de protecție a mediului, cu modalitățile de realizare a serviciilor respective și în conformitate cu reglementările legale în vigoare;
- g) asocierea intercomunitară în condițiile legii, în vederea realizării unor investiții de interes comun în domeniul infrastructurii tehnico-edilitare aferente sistemului public de transport local, precum și administrarea acestuia;
- h) încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport local și județean de persoane;
- i) acordarea de facilități și compensații ca diferență de tarif pentru unele categorii de populație, pentru asigurarea suportabilității costurilor de către utilizatori, cu respectarea legislației fiscale în vigoare;
- 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;
- emiterea de licențe de traseu pentru serviciile publice de transport rutier de călători efectuate cu autobuze;
- aprobarea programului de transport public local, precum și emiterea licențelor de traseu în serviciul public de transport local de persoane prin curse regulate se fac cu respectarea stațiilor

de îmbarcare/debarcare prevăzute în contractele de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de călători;

- k) realizarea seturilor de date spațiale aferente serviciului public de transport, cu respectarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1.089/2010 al Comisiei din 23 noiembrie 2010 de punere în aplicare a Directivei 2007/2/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește interoperabilitatea seturilor și serviciilor de date spațiale (INSPIRE), cu modificările și completările ulterioare;
- 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;
- n) stabilirea compensației acordate de la bugetul local sau județean, după caz, pentru acoperirea diferenței dintre costurile suportate în legătură cu obligația/obligațiile de serviciu public și sumele efectiv încasate ca urmare a îndeplinirii sau în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză, la care se poate adăuga un profit rezonabil, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007;
- o) asigurarea resurselor bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor serviciului public de transport de persoane pentru unele categorii sociale defavorizate, stabilite prin hotărâri ale consiliilor locale, ale consiliilor județene, ale Consiliului General al Municipiului București sau ale adunării generale din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, după caz, ori prin lege;
- p) aprobă atribuirea licențelor de traseu pentru efectuarea serviciului public de transport de persoane prin curse regulate.

Deciziile privind implementarea, administrarea și operarea serviciului de transport public în comuna Ciohorăni vor fi luate la nivelul Unității Administrativ-Teritoriale.

Denumire legală completă	Unitatea Administrativ-Teritorială Comuna Ciohorăni
Acronim	U.A.T. Ciohorăni
Statutul legal	Administrație publică locală
Număr de telefon	0232730045
Site-ul organizației	https://www.comunaciohorani.ro/

Lista factorilor decizionali la nivelul U.A.T. comuna Ciohorăni

Funcția	Nume și prenume
Primar	Ticu Simion
Viceprimar	Tudurachi Mihai
Secretar	Albu Cristian

Capitolul II – Descrierea, identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului de gestiune

Serviciul de transport public local face parte din categoria serviciilor comunitare de utilitate publică și include toate acțiunile și activitățile de interes public, economic și social desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale. Acestea sunt gestionate sub supravegherea, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, având ca scop asigurarea transportului public local.

Implementarea acestui serviciu se realizează pe baza unui contract de servicii publice, conform prevederilor Regulamentului (CE) 1370, asigurând astfel cadrul operațional necesar pentru punerea în aplicare a proiectelor și măsurilor propuse la nivelul comunei Ciohorani.

Totodată legea nr. 92/2007 specifică câteva aspecte esențiale pentru transportul public local de persoane prin curse regulate precum:

- a) se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările și completările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
- 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/acestui, 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;
- e) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- f) autoritățile locale competente exercită competențe exclusive cu privire la acordarea licențelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competența acestora și de reglementare la nivel local a serviciilor publice de transport călători;

- g) autoritatea administrației publice locale impune sau contactează 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 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. Serviciul se supune normelor europene ce reglementează acest domeniu, respectiv Regulamentului nr. 1370/2007 al Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene și Consiliul Uniunii Europene 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 („Regulamentul nr. 1370/2007”). Acest Regulament se aplică în mod direct în dreptul român, prevederile sale prevalând celor din legislația națională.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr.51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, gestionarea și funcționarea serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, reabilitarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale care compun sistemele de utilități publice.”

- a) rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu;
- b) administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietatea unităților administrativ-teritoriale;
- c) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executarea serviciului de transport public local;
- d) deplasarea în condiții de siguranță și de confort;
- e) asigurarea executării unui transport public local accesibil în ceea ce privește tariful de transport, precum și a condițiilor oferite pentru toate categoriile de persoane deservite;
- f) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către utilizatori și prin finanțarea de la bugetul local, cerându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport, conform Regulamentului nr. 1370/2007 al Parlamentului și al Consiliului European;
- g) susținerea dezvoltării economice a comunei Ciohorăni prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;
- h) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul comunei Ciohorăni prin servicii de calitate;
- i) protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local al comunei Ciohorăni;
- j) asigurarea unui serviciu de transport public atractiv, în vederea creșterii mobilității la nivelul unității administrativ-teritoriale Ciohorăni;

Identificarea ariei teritoriale

Comuna Ciohorăni este situată, din punct de vedere geografic în partea de SE a Podișului Sucevei (Podișul Fălticenilor), ocupând zona teraselor superioare de pe stânga râului Moldova, la contactul acestora cu interfluviul Siret-Moldova, în NV județului Iași.

Are o suprafață de 14,37 km² și se situează pe coordonatele geografice 47 ° 08 ' 17.95" latitudine nordică și 26 ° 41 ' 06.00 " longitudine estică. Comuna Ciohorăni se învecinează cu următoarele comune:

- la Nord-Est comuna Stolniceni-Prăjescu;
- la Sud-Est comuna Mogoșești-Siret;
- la Sud cu județul Neamț - comuna Tupilati;
- la Nord-Vest comuna Miroslavești.

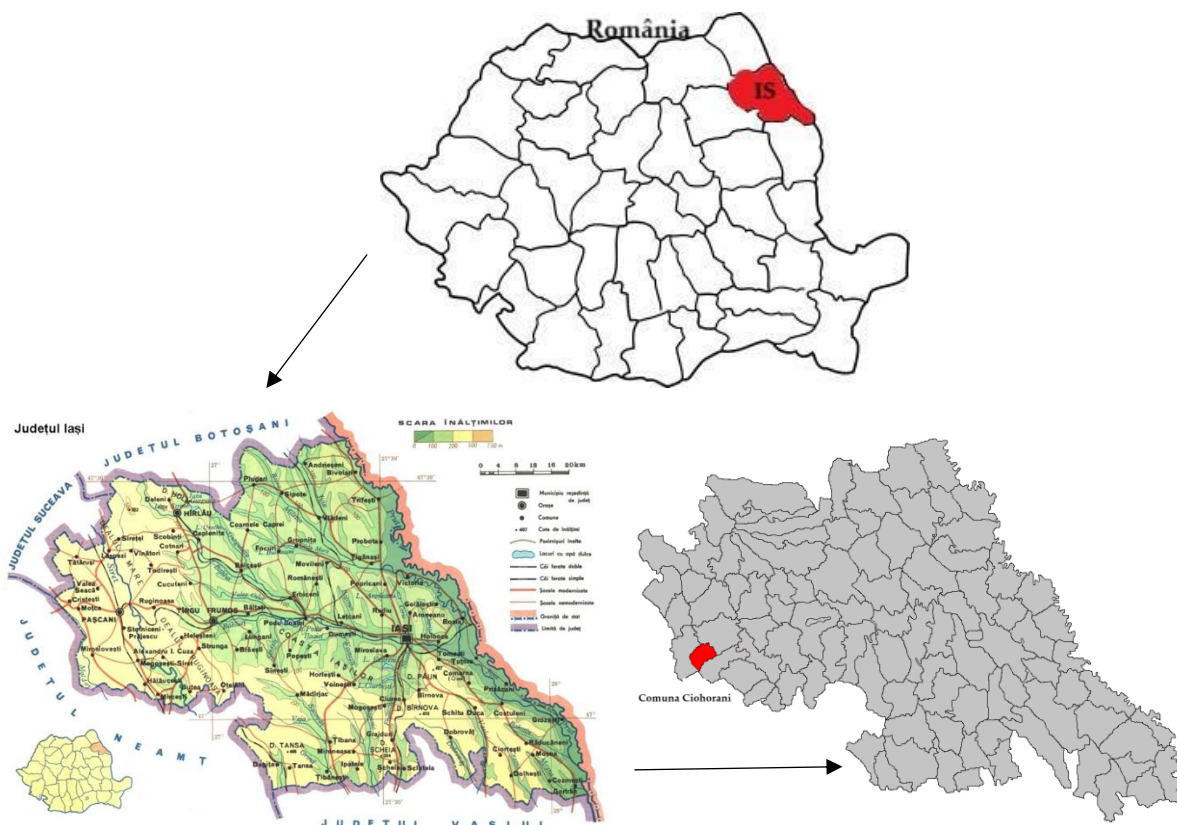


Figura nr. 2.1. Aria de deservire a serviciului de transport public, comuna Ciohorăni, județul Iași

Ciohorăni este o comună în județul Iași, Moldova, România, formată din satul de reședință cu același nume. Legătura cu reședința de județ, municipiul Iași, este asigurată pe traseul rutier DN 2 la distanță de 90 km. Comuna este traversată de drumul județean DJ 208O. Față de municipiul Pașcani se află la distanță de 25 km, iar față de municipiul Roman se află la 35 km.

Ca unitate administrativ teritorială a fost înființată pe 1 ianuarie 2005, prin reorganizarea comunei Miroslavești, având în componență un singur sat și anume satul Ciohorăni.

Potrivit recensământului din 2021, populația comunei Ciohorăni este de 1.709 locuitori, înregistrând o scădere față de recensământul din 2011, când numărul acestora era de 1.781. Majoritatea locuitorilor sunt români (90,7%), iar minoritatea romă reprezintă 2,63% din populație restul de 6,67% fiind de alte etnii. Din punct de vedere confesional, cei mai mulți locuitori sunt ortodocși (85,84%), urmași de creștinii după evanghelie (6,85%), în timp ce pentru 6,79% dintre persoane apartenența religioasă nu este cunoscută.

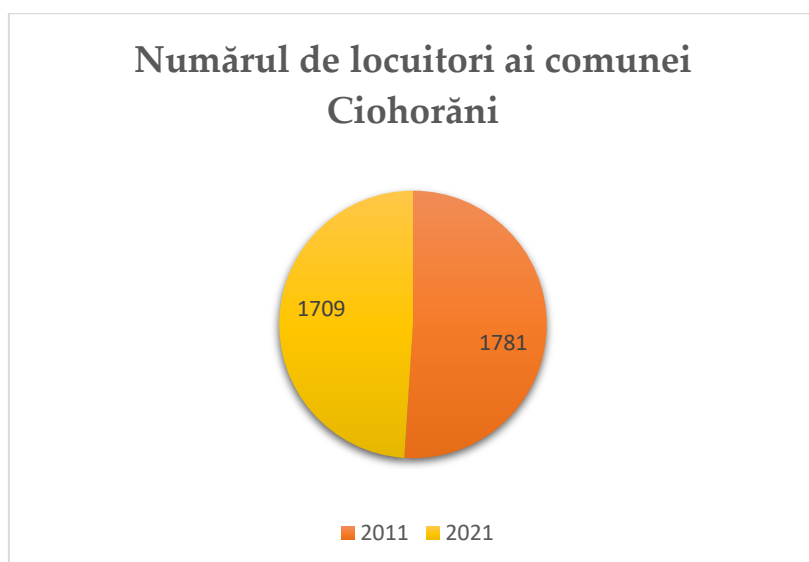


Figura nr. 2.2. Populație comunei Ciohorăni conform recensământului din anul 2011 și 2021

Potrivit datelor statistice existente, în anul 2024 în comuna Ciohorăni din județul Iași au fost înregistrați 1.886 de locuitori distribuiți pe categorii diferite de vârste. Astfel că distribuția ponderilor pe baza principalelor categorii de vârstă se afișează astfel:

- 0-14 ani: 18%
- 15-24 ani: 15%
- 25-64 ani: 52%
- peste 65 de ani: 15%

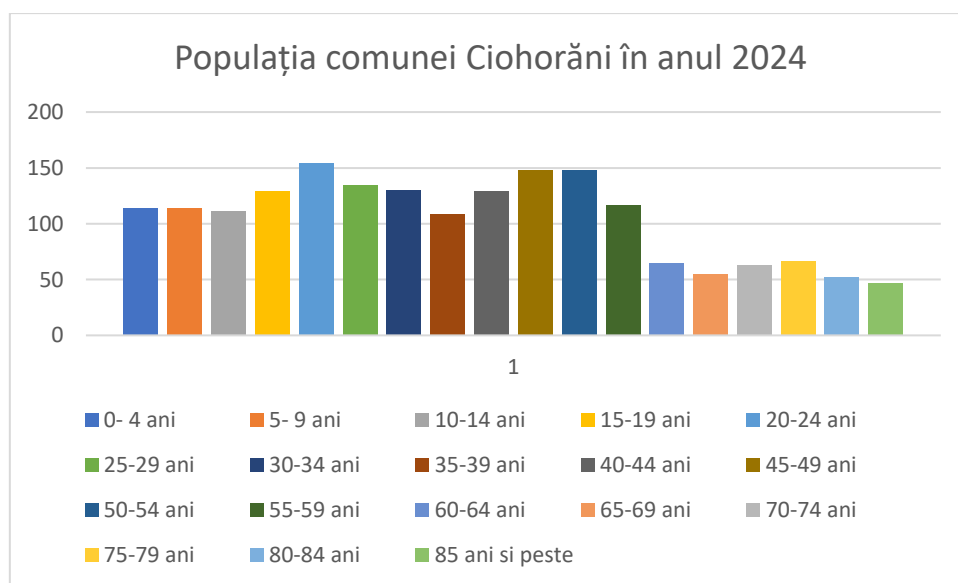


Figura nr. 2.3. Distribuția populației comunei Ciohorăni pe grupe de vârstă în anul 2024

Sursa: INS, TEMPO On-line: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

Graficul de mai sus evidențiază că cea mai mare pondere a populației Ciohorăni se încadrează în grupa de vârstă 25-64 de ani. Aceștia vor reprezenta principalii utilizatori ai transportului public, folosindu-l pentru activități precum deplasarea la locul de muncă, la cumpărături și alte necesități zilnice.

De asemenea, serviciul de transport local va fi benefic și pentru alte categorii de vârstă, precum copiii preșcolari, elevii și persoanele de peste 65 de ani. Persoanele cu vârste cuprinse între 5 și 19 ani vor folosi transportul public în principal pentru a ajunge la unitățile de învățământ, în timp ce seniorii, având o mobilitate redusă, vor apela la acest serviciu pentru diverse deplasări în cadrul localității.

Prezentarea localității

Așezare

Comuna Ciohorăni se află în județul Iași, aproape de limita cu județul Neamț. Este străbătută de șoseaua națională DN2, care leagă Romanul de Suceava. Din acest drum, la Ciohorăni se ramifica șoseaua județeană DJ208D, care leagă spre est de Cozmești.

Relieful

Relieful local este rezultatul unei evoluții îndelungate a Podișului Sucevei, influențat de factori morfogenetici interni, de înălțare epirogenetica, și factori morfogenetici externi, în principal variații climatice majore, ce s-au succedat din Pliocen până în Cuaternar.

Din studiile de specialitate, rezulta ca valea Moldovei, a început să se formeze încă din Sarmatian, însă dovezi despre vechimea sa datează de la sfârșitul Pliocenului, începutul cuaternarului. (V. Băcăuana și C. Martiniuc).

Principalele tipuri de relief care se diferențiază sunt reprezentate prin interfluvii sculpturale, versanți și zone de luncă. Interfluviile sculpturale se prezintă sub formă unor culmi colinare, cu platouri orizontale; acestea sunt fragmentate de vai secundare. Versanții mărginesc interfluviile sculpturale, fiind dependenți de direcțiile în care au acționat factorii de eroziune externă, în special cei fluviali; luncile se dezvoltă de-a lungul principalelor vai, prezentându-se sub forma unor suprafețe plane, fiind deseori afectate de inundații.

Terasele etajate la 20-30 m și 50-60 m altitudine relativă, se prezintă sub forma unor suprafețe relativ plane, cu pante line spre vest, sud-vest. Între aceste terase, există un versant de racord, estompat de diverse coluvionări.

Terasa inferioară este mai plană și mai extinsă, în schimb, podul terasei superioare este fragmentat de văi torențiale care îi reduc suprafața. Comuna are o suprafață de 14,37 km și se situează pe coordonatele geografice 47°08' 17.95" latitudine nordică și 26°41'06.00" longitudine estică.

Suprafața comunei se prezintă astfel:

- suprafață – 1437,1088 ha;
- intravilan – 305,24 ha;
- extravilan – 1131,8688 ha;
- număr gospodării – 688;
- număr locuințe – 644.

Clima

Teritoriul comunei Ciohorăni aparține zonei de climat temperat-continental moderat, acest climat fiind influențat de direcția de mișcare a unor mase de aer. Radiația solară, cu valori medii de 116 kcal/cm² are o distribuție neuniformă în cursul anului. Aproximativ 40% din total revine perioadei de vară (iunie = 17 kcal/cm²), în timp ce iarna se realizează doar 10% (ianuarie = 2,2 kcal/cm²).

Temperatura medie anuală a aerului este cuprinsă între +8° și +9°. Cele mai mari valori medii lunare se înregistrează în iulie (+19° + 20°), iar cele mai mici valori medii se înregistrează în ianuarie (-3° - 4°). Temperaturile extreme au înregistrat maxime absolute de +38°C și minime absolute de -33 ° C. Temperaturile de peste 5°C încep de la 23 martie și durează până spre 11 noiembrie, iar cele ce depășesc 10°C se înregistrează între 11 aprilie și 20 octombrie.

Hidrografia

Comuna Ciohorăni se afla situată în zona hidrografică a râului Moldova, din bazinul hidrografic al râului Siret, prin urmare hidrografia comunei, atât apele de suprafață, cât și cele subterane, sunt direct influențate de aceste două râuri.

Apele de suprafață sunt reprezentate de pârâul Ciohoranca ce unește apele preluate din văile Pietroaia, Parcului și ale unui organism torențial mai tânăr (Siliște). Regimul hidrologic torențial este materializat mai ales prin eroziuni de albie.

Vegetația

Vegetația comunei Ciohorăni aparține zonei forestiere, la care se asociază vegetația de lunca. Vegetația forestieră este reprezentată, în special, de stejar în asociație cu carpen, fag, frasin, gorun, arțar precum și arbuști. Un loc aparte îl ocupa plantația de brazi, cca 30 ha. pădure cu funcții speciale de protecție a solului, precum și vegetația pomicolă din gospodăriile cetățenilor.

Vegetația de lunca este caracteristică solurilor aluvionare și lacoviștilor cu exces de umiditate. Pajiștile sunt formate din asociații de pir târător, iarba câmpului, firuta de câmp, păiuș trifoi coada vulpii etc.

Fauna

Elementele faunistice sunt strâns legate de specificul învelișului vegetal. Ca și vegetația naturală, și fauna a fost puternic afectată de intervențiile umane, care au dus la restrângerea arealelor, modificarea componentei speciilor și a posibilităților de habitat, reducerea numerică și chiar dispariția unor specii.

Mamiferele reprezentative sunt: popândăul, șoarecele de câmp, hârciogul, iepurele, ariciul, dihorul, vulpea, căpriorul, mistrețul, etc.

Păsările sunt reprezentate prin speciile: prigorie, graur, ciocârlie, turturică, cânepar, vrabie, cioara, rândunica, lăstun, etc.

Din speciile inferioare, amintim: viermii, gasteropodele, insectele, reptile (șarpe de casă și șopârla de câmp) și amfibieni.

Infrastructura de transport

Comuna Ciohorăni este străbătută de șoseaua națională DN2, care leagă Romanul de Suceava. Din DN2 se ramifică șoseaua județeană DJ208D, care leagă comuna de Cozmești. La nivelul comunei Ciohorăni legătura între localitățile comunei și localitățile comunei învecinate se realizează printr-o rețea de drumuri de diferite categorii precum: drumuri comunale și drumuri de interes local.

Prin drumurile existente, comuna are legături directe pentru transport de călători și mărfuri cu municipiul Pașcani (25 km), municipiul Iași, reședința județului în care se află (90 km), municipiul Roman (35 km) și cu București (369 km).

Comuna Ciohorăni are o infrastructură rutieră, conform inventarului, în lungime totală de 51,344 km, infrastructură prezentată în tabelul de mai jos:

Drum	Lungime	Inventar
DC 107 A Ciohorăni-Verseni	1,300 km	Monitorul Oficial nr. 142 bis din 27.02.2007
DC 105 Ciohorăni – Muncelul de Sus	1,606 km	
DC 105 Ciohorăni-Mitesti	0,708 km	
Total drumuri comunale	3,614 km	
Drumuri de exploatare Ciohorăni	19,300 km	
Drumuri satești Ciohorăni	24,985 km	HCL 61/29.09.2017
Rigole	3,200 km	
Poduri și podețe	0,245 km	
Total drumuri satești/poduri/podețe Ciohorăni	47,730 km	
Total rețea drumuri	51,344 km	

Principalele căi de comunicație rutieră care străbat teritoriul administrativ teritorial al comunei sunt:

- drumuri județene: DJ208O
- drumuri comunale: DC 105, DC 107

Comuna Ciohorăni dispune de o rețea de drumuri si străzi de interes local, care asigura legătura între diferitele zone ale acesteia. Majoritatea drumurilor locale au o singură bandă de circulație, iar unele sunt realizate, iar unele sunt realizate din balast sau pământ.

Rețeaua stradală a localității, pe care va fi realizat traseul pentru transportul public local, se întinde pe o distanță de 14,5 km. Drumurile ce deserveșc traseul pentru efectuarea transportului local între comuna Ciohorăni și comuna Stolniceni-Prăjescu sunt acoperite cu îmbrăcăminte de asfalt și balast.

- Drum DJ208O – drum asfaltat
- Drum DJ208 – drum asfaltat

Suprafața Comunei Ciohorăni:

Comuna are o suprafață de 14,37 km și se situează pe coordonatele geografice 47°08' 17.95” latitudine nordică și 26°41'06.00” longitudine estică.

Suprafața comunei se prezintă astfel:

- suprafață – 1437,1088 ha;
- intravilan – 305,24 ha;
- extravilan – 1131,8688 ha;
- număr gospodării – 688;

- număr locuințe – 644.

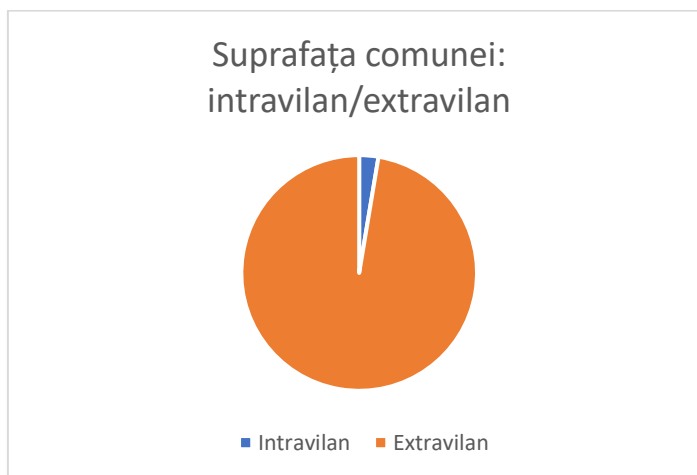


Figura nr. 2.4. Suprafața comunei Ciohorăni, județul Iași

Autoritățile administrației publice locale

Autoritățile administrației publice locale ale comunei Ciohorăni sunt:

- Consiliul Local al Comunei Ciohorăni, reprezintă autoritate deliberativă de la nivelul Comunei Ciohorăni. Consiliul local al Comunei Ciohorăni este format din 11 membri.
- Primarul, **Ticu Simion**, Comunei Ciohorăni, ca autoritate executivă.
- La nivelul Comunei Ciohorăni, consiliul local a ales un viceprimar, numele acestuia fiind **Tudurachi Mihai**.

Apartenența politică a consilierilor locali este următoarea: 6-PSD, 3-PNL, 1-USR, 1- AUR.

Principalele investiții care își desfășoară activitatea pe raza teritorială a unității administrativ-teritoriale.

Rețeaua școlară a comunei Ciohorăni, conform Legii educației naționale nr. 1/2011, cu modificările și completările ulterioare, include totalitatea unităților de învățământ preuniversitar de stat și particular, atât cele acreditate, cât și cele autorizate să funcționeze provizoriu. De asemenea, cuprinde unitățile de învățământ preuniversitar înființate în structura universităților de stat, precum și furnizorii de educație autorizați să funcționeze provizoriu.

La nivelul comunei Ciohorăni funcționează o școală cu clasele I-VIII și o grădiniță. Având în vedere că activitățile educaționale generează un număr semnificativ de deplasări în cadrul transportului local, unitățile de învățământ din comuna Ciohorăni reprezintă un factor esențial în justificarea necesității înființării serviciului de transport public local.

Un alt aspect esențial în justificarea înființării serviciului de transport public la nivelul comunei Ciohorăni îl reprezintă principalele motive pentru care locuitorii efectuează deplasări. Acestea includ:

- **Domiciliu** – transportul facilitează accesul locuitorilor între locuințele lor și diverse destinații esențiale din comună și localitățile învecinate.
- **Educație** – asigurarea unui mijloc de transport adecvat pentru elevi și studenți, contribuind la accesul facil către unitățile de învățământ.
- **Cumpărături** – posibilitatea de a ajunge mai ușor la magazine, piețe sau alte centre comerciale pentru aprovizionare.
- **Serviciu** – transportul public sprijină mobilitatea forței de muncă, oferind locuitorilor acces rapid și eficient către locurile de muncă din comună și din zonele limitrofe.

Prin acoperirea acestor nevoi, serviciul de transport public local devine o infrastructură esențială pentru îmbunătățirea calității vieții și dezvoltarea comunității.

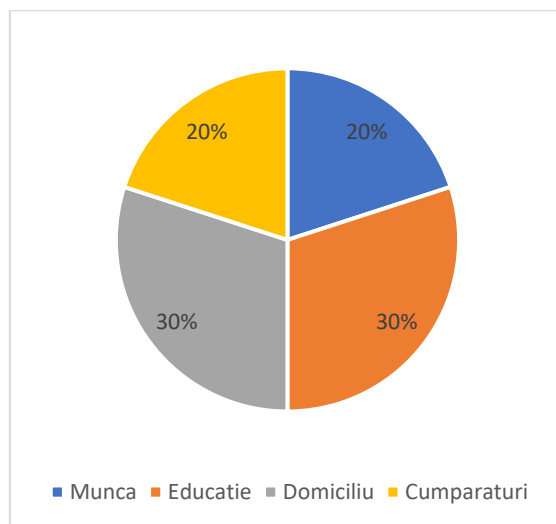


Figura nr. 2.5. Scopul călătoriilor în comuna Ciohorăni, județul Iasi.

În urma consultării locuitorilor comunei, s-a constatat că majoritatea ar utiliza transportul public local în principal pentru deplasările către domiciliu și către unitățile de învățământ, urmate de cele către muncă și pentru cumpărături..

Modul în care locuitorii comunei se deplasează reprezintă un alt factor esențial care evidențiază necesitatea înființării unui serviciu de transport public local. În prezent, o mare parte dintre locuitori parcurg distanțele în interiorul comunei pe jos, ceea ce poate fi o provocare, mai ales în condiții meteorologice nefavorabile sau pentru persoanele în vârstă. De asemenea, o parte dintre locuitori utilizează bicicleta ca mijloc de transport alternativ, în timp ce alții se deplasează cu autoturismul personal. Cu toate acestea, nu toți locuitorii au acces la un mijloc de transport propriu, ceea ce face ca introducerea transportului public local să fie o soluție necesară pentru îmbunătățirea mobilității și accesibilității în comună.

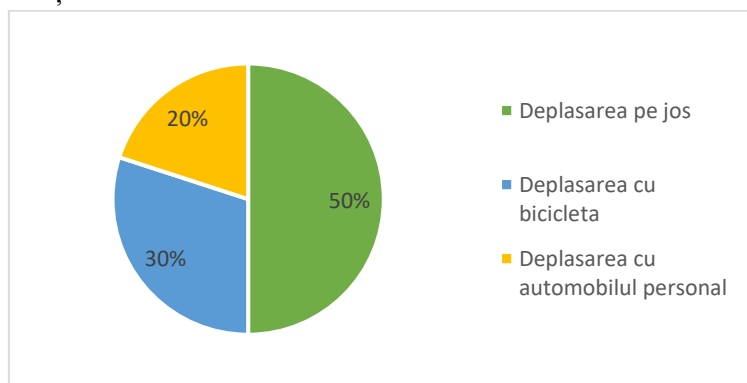


Figura nr. 2.6. Modalități de deplasare în comuna Ciohorăni, județul Iași

Analizând aspectele prezentate anterior, reiese clar necesitatea înființării unui serviciu de transport public local în comuna Ciohorăni. Implementarea acestui serviciu va avea un impact semnificativ asupra îmbunătățirii calității vieții locuitorilor, facilitând accesul acestora la locurile de muncă, unitățile de învățământ, și la serviciile publice.

Pe lângă creșterea accesibilității și a mobilității locuitorilor, transportul public local va contribui la dezvoltarea economică a comunei, stimulând activitățile comerciale și reducând dependența de autoturismele personale. De asemenea, utilizarea transportului public va avea un efect pozitiv asupra mediului, prin diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră și reducerea traficului rutier. În plus, implementarea acestui serviciu va aduce beneficii economice directe pentru administrația locală, generând venituri suplimentare prin vânzarea biletelor de călătorie. Astfel,

transportul public local nu doar că va răspunde unei nevoi esențiale a comunității, dar va contribui și la dezvoltarea sustenabilă a comunei Ciohorăni.

Serviciul de transport public local din comuna Ciohorăni va fi destinat tuturor locuitorilor, oferindu-le o soluție modernă și accesibilă pentru deplasările zilnice. Printre principalii beneficiari ai acestui serviciu se numără copiii de vârstă preșcolară, elevii, precum și persoanele vârstnice, care vor avea astfel posibilitatea de a se deplasa mai ușor în cadrul localității.

Utilizarea transportului public va fi organizată astfel încât să includă trasee care acoperă principalele puncte de interes din comună, precum unitățile de învățământ, instituțiile publice și alte zone frecventate de locuitori. În special pentru persoanele vârstnice, care se confruntă cu o mobilitate redusă, acest sistem de transport va reprezenta o soluție sustenabilă pe termen lung, facilitându-le accesul la servicii esențiale și reducând dependența de alte mijloace de deplasare.

Prin implementarea unui sistem de transport public eficient și accesibil, comuna Ciohorăni va beneficia de o conectivitate îmbunătățită, ceea ce va contribui la dezvoltarea economică și socială a localității. În plus, crearea unei rețele de transport bine organizate va sprijini mobilitatea locuitorilor și va conduce la o îmbunătățire considerabilă a calității vieții acestora.

În comuna Ciohorăni nu există un sistem de transport public intern, ceea ce face ca înființarea acestuia să fie o necesitate esențială. Implementarea transportului public local va aduce beneficii semnificative întregii comunități, care va putea să se bucure de un serviciu de transport accesibil.

Absența unui astfel de serviciu și lipsa infrastructurii dedicate transportului nemotorizat fac ca un număr mare de deplasări interne să fie realizate cu autoturismul personal, ceea ce duce la un consum suplimentar de carburant, în special având în vedere numărul ridicat de persoane dependente de transport (minorii și persoanele vârstnice).

Astfel, se impune asigurarea mobilității interne a comunei Ciohorăni, creând un sistem de transport care să asigure un nivel optim de accesibilitate. De asemenea, este necesară implementarea unor măsuri pentru eficientizarea traficului, iar pentru a conecta corespunzător infrastructura existentă, trebuie înființate linii de transport public. Acest sistem va oferi accesibilitate tuturor locuitorilor, într-un mod nediscriminatoriu.

În prezent prin comuna Ciohorăni se realizează transportul public județean, ce are traseul nr. 75 pe ruta Pașcani-Moțca-Ciohorăni. Acesta face legătura între mai multe localități și orașul Bacău. Are în componență 11 stații și anume: Pașcani At. Sprinter AGM S.R.L. – Pașcani Oraș – Gâștești – Codrii Pașcanilor – Moțca – Moțca Ram. – Boureni Ram. – Soci Ram. – Miroslavești – Verșeni Ram. – Ciohorăni. Prin urmare putem observa că prin comuna Ciohorani acesta are o oprire la final de traseu fiind ultima stație. Această cursă se realizează pe o lungime de 28 de km și pe o durată de 50 de minute. Pe acest traseu există 6 curse regulate pe zi, dus și întors, programul de funcționare fiind următorul:

DUS			Nr. km	Nr. st.	Denumire stație	INTORS		
Ora de plecare						Ora de placare		
C1	C2	C3				C1	C2	C3
06:20	10:00	12:15	0	1	Pașcani At. Sprinter AGM S.R.L.	07:45	11:50	13:35
06:23	10:03	12:18	2	2	Pașcani Oraș	09:42	11:47	13:32

06:30	10:10	12:25	7	3	Gâștești	09:35	11:40	13:25
06:34	10:14	12:29	10	4	Codrii Pașcanilor	09:31	11:36	13:21
06:37	10:17	12:32	13	5	Moțca	09:28	11:33	13:18
06:38	10:18	12:33	14	6	Moțca Ram.	09:27	11:32	13:17
06:42	10:22	12:37	17	7	Boureni Ram.	09:23	11:28	13:13
06:46	10:26	12:41	20	8	Soci Ram.	09:19	11:24	13:09
06:49	10:29	12:44	23	9	Miroslovești	09:16	11:21	13:06
06:52	10:32	12:47	25	10	Verșeni Ram.	09:13	11:18	13:03
06:55	10:35	12:50	28	11	Ciohorăni	07:10	11:15	13:00
C4	C5	C6				C4	C5	C6
13:50	16:00	18:30	0	1	Pașcani At. Sprinter AGM S.R.L.	15:35	17:35	19:55
13:53	16:03	18:33	2	2	Pașcani Oraș	15:32	17:32	19:52
14:00	16:10	18:40	7	3	Gâștești	15:25	17:25	19:45
14:04	16:14	18:44	10	4	Codrii Pașcanilor	15:21	17:21	19:41
14:07	16:17	18:47	13	5	Moțca	15:18	17:18	19:38
14:08	16:18	18:48	14	6	Moțca Ram.	15:17	17:17	19:37
14:12	16:22	18:52	17	7	Boureni Ram.	15:13	17:13	19:33
14:16	16:26	18:56	20	8	Soci Ram.	15:09	17:09	19:29
14:19	16:29	18:59	23	9	Miroslovești	15:06	17:06	19:26
14:22	16:32	19:02	25	10	Verșeni Ram.	15:03	17:03	19:23
14:25	16:35	19:05	28	11	Ciohorăni	15:00	17:00	19:20

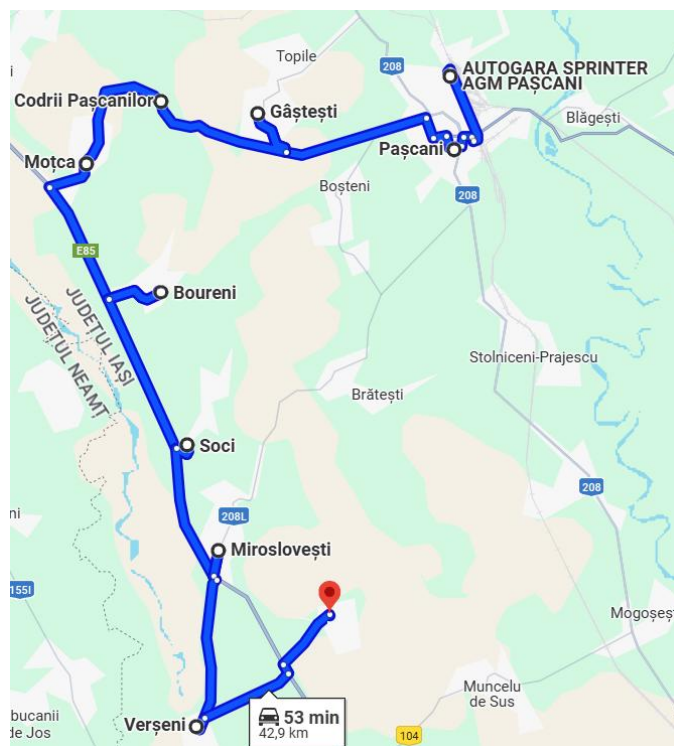


Figura nr. 2.7. Harta traseului județean ce trece prin comuna Ciohorăni, județul Iași

Situația actuală a comunei Ciohorăni din județul Iași reflectă lipsa unui serviciu de transport public local intern, locuitorii având la dispoziție doar transportul public județean. Acesta facilitează deplasarea către orașul Pașcani, având o singură oprire în comună. Înființarea unui serviciu propriu de transport public local ar reprezenta un beneficiu major pentru comunitate, oferind locuitorilor posibilitatea de a se deplasa cu ușurință între diferite puncte de interes din interiorul comunei. Spre deosebire de transportul județean, care este destinat călătoriilor către orașele din apropiere, transportul local ar acoperi necesitățile cotidiene ale populației, asigurând curse mai frecvente și o mobilitate îmbunătățită. În timp ce transportul județean este util pentru deplasările mai lungi și ocazionale, transportul public local ar răspunde cerințelor zilnice ale locuitorilor, reducând astfel dependența de autoturismele personale. Prin urmare, implementarea acestui serviciu ar aduce numeroase avantaje, precum reducerea costurilor de transport, accesibilitate crescută și introducerea unor curse regulate care să faciliteze deplasările în interiorul comunei.

Primăria comunei Ciohorăni acordă o importanță deosebită înființării transportului public local, stabilind drept indicatori de rezultat următoarele obiective:

- Achiziția de mijloace de transport în comun, ecologice și rute îmbunătățite ale transportului în comun.
- Îmbunătățirea calității serviciilor de transport public prin menținerea unor tarife accesibile și amenajarea stațiilor de transport public local.

În urma analizei cerințelor Primăriei comunei Ciohorăni și a calității transportului public local, s-a concluzionat necesitatea implementării următoarelor măsuri:

- Înființarea serviciului de transport public local, ca parte integrată în cadrul Primăriei comunei Ciohorăni.
- Achiziționarea de vehicule ecologice (electrice), care să asigure condiții optime de siguranță și confort pentru călători, contribuind totodată la reducerea emisiilor poluante.

Transportul public local de persoane joacă un rol esențial în promovarea incluziunii sociale, facilitând accesul tuturor categoriilor de locuitori la servicii și activități esențiale. Mobilitatea rezidenților este strâns legată de factori precum locul de muncă, locuința, accesul la educație și sănătate, precum și egalitatea de șanse. Prin urmare, un sistem de transport public eficient contribuie semnificativ la integrarea socială și la îmbunătățirea calității vieții comunității.

Serviciul de transport public local are un impact direct asupra reducerii excluziunii sociale, oferind locuitorilor posibilitatea de a se deplasa fără a deține un autoturism personal. Astfel, accesul la locul de muncă, unitățile de învățământ, centrele medicale, instituțiile publice și zonele comerciale devine mai facil. Grupurile vulnerabile, precum femeile, tinerii (în special populația școlară), persoanele în vârstă și cele cu dizabilități, sunt printre cei mai afectați de lipsa unui sistem de transport public bine organizat, întrucât depind în mod deosebit de acest serviciu pentru a-și desfășura activitățile zilnice.

Pentru a spori atractivitatea transportului public local, nu este suficientă doar creșterea frecvenței curselor. Factorii care influențează alegerea transportului public includ viteza de deplasare, curățenia, siguranța călătoriei, accesibilitatea stațiilor, precum și claritatea informațiilor furnizate utilizatorilor. De asemenea, tarifele de călătorie accesibile joacă un rol decisiv în orientarea populației către utilizarea mijloacelor de transport în comun, oferindu-le o alternativă viabilă în raport cu autoturismul personal. Pentru ca transportul public local să devină o alegere preferată de locuitori, acesta trebuie să ofere un raport optim între calitate și costuri, garantând servicii sigure, rapide și confortabile. Obiectivul principal este asigurarea unui sistem de transport eficient, sustenabil și accesibil din punct de vedere financiar, inclusiv pentru persoanele cu venituri reduse. Astfel, un transport public bine organizat contribuie la dezvoltarea comunității, îmbunătățind mobilitatea locuitorilor și stimulând creșterea economică locală.

Capitolul III. Scenarii alternative privind înființarea și modalități de gestiune a serviciului de transport public local

3.1 Considerații generale

Asigurarea mobilității locuitorilor din comuna Ciohorăni reprezintă un obiectiv fundamental al administrației locale, având un impact direct asupra calității vieții și asupra dezvoltării durabile a comunității. Implementarea unui sistem de transport public local modern și eficient nu doar că va facilita deplasările zilnice ale cetățenilor, ci va contribui și la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, sprijinind astfel protecția mediului. Pentru atingerea acestui obiectiv, se impune înființarea unui serviciu de transport public local bazat pe utilizarea mijloacelor de transport ecologice, respectiv autobuze electrice. Acestea vor contribui la diminuarea poluării, la reducerea zgomotului urban și la îmbunătățirea calității aerului, oferind, totodată, un mijloc de transport modern, confortabil și accesibil pentru locuitori.

Serviciul de transport public ce urmează a fi implementat va asigura legătura dintre comuna Ciohorăni și comuna Stolniceni-Prăjescu, facilitând accesul locuitorilor la diverse puncte de interes, precum instituții publice, unități de învățământ, centre comerciale și servicii medicale. Prin această inițiativă, administrația locală își propune să crească gradul de accesibilitate și conectivitate în interiorul comunității, reducând în același timp dependența de autoturismele personale și promovând un stil de viață mai sustenabil.

Traseul: (Ciohorani – Stolniceni Prajescu) – TUR

Traseul: (Ciohorani – Stolniceni Prajescu) – RETUR

Nr. stație	Denumire stație	Poziție geografică stație	Distanță între stații (km)	Lungime traseu (km)
1.	Centru Batrani Ciohorani	47°07' 40,5"N/ 26°40' 06,22"E	Km 0	14,5
2.	Centru Sat Balaci	47°08' 18,1"N/ 26°41' 06,8"E	1,92	
3.	Farmacie Cozmesti	47°10' 17,5"N/ 26°45' 49,2"E	7,8	
4.	Stolniceni-Curba	47°12' 18.3"N/ 26°44' 17,5"E	4,7	

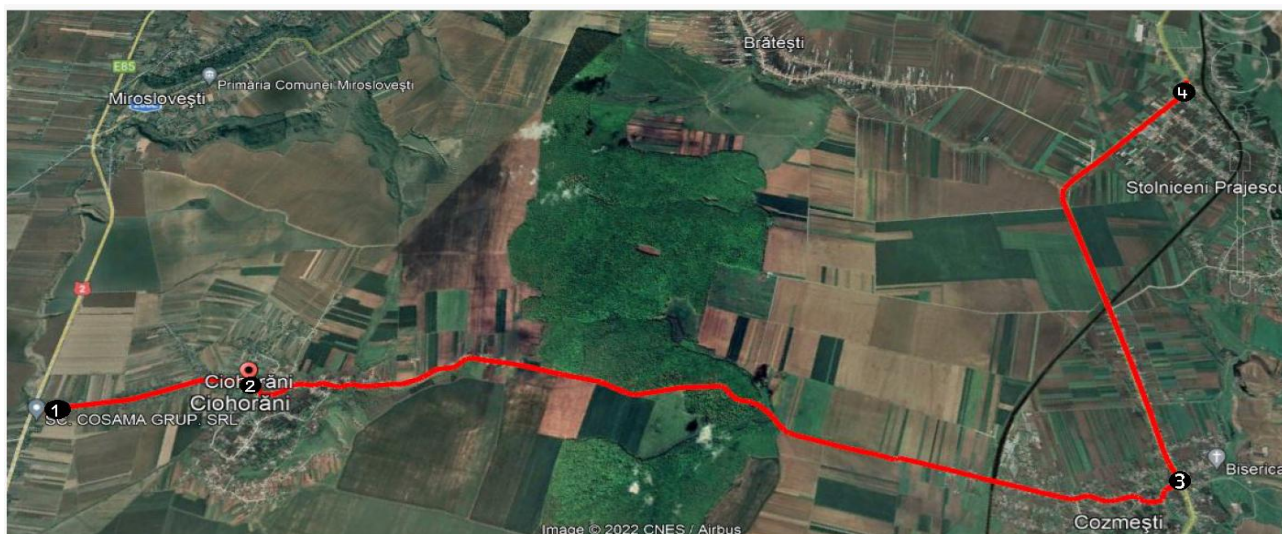


Figura nr. 3.1. Harta traseului ce face legătură între Ciohorăni și Stolniceni-Prăjescu

Serviciul de transport public propus va asigura o acoperire teritorială optimă, un aspect esențial pentru atragerea și fidelizarea utilizatorilor. Acesta va facilita conexiunea între localitățile Ciohorăni și Stolniceni-Prăjescu, unde se regăsesc principalele obiective socio-economice, administrative și comerciale de interes pentru locuitori. Traseul stabilit a fost ales pe baza unei analize detaliate a nevoilor comunității, luând în considerare punctele cheie de interes, precum unitățile de învățământ, instituțiile publice și centrele administrative. Un factor esențial în proiectarea acestui traseu a fost optimizarea timpului de deplasare, astfel încât călătoriile să fie cât mai rapide și confortabile. Totodată, s-a urmărit menținerea unui echilibru între distanța parcursă și consumul de energie, pentru a asigura un serviciu eficient și sustenabil, cu costuri reduse.

În plus, acest traseu permite o conectivitate optimă cu comuna vecină și parteneră în cadrul proiectului depus. Pentru operarea eficientă a serviciului, s-a stabilit necesitatea utilizării unui mijloc de transport public cu o capacitate de aproximativ 20 de locuri (19 pasageri și un șofer), astfel încât să fie asigurată o deservire adecvată a cererii de transport.

Programul de circulație propus prevede efectuarea a trei curse pe zi, cu un interval de circulație între curse de 60 de minute. Astfel, parcursul total al vehiculului în decursul unei zile va fi de 87 km. Microbuzul cu ajutorul căruia se va realiza transportul public local în teritoriul comunei este unul electric și are o autonomie de 270 de km. Ceea ce înseamnă că acesta poate realiza într-o zi cele trei curse dus-întors pe traseul propus. Timpul rămas de la parcurgerea ultimei curse va fi folosit pentru încărcarea completă, însă acesta mai rămâne cu o diferență de parcurs de 183 km ceea ce înseamnă că durata de încărcare va fi doar o ora și 20 de minute pentru încărcarea completă a bateriei.

Autonomia microbuzului electric = 270 km

Parcurs zilnic = 87 km

Diferență rămasă în baterie = 270 km – 87 km = 183 km

Stația de încărcare = putere de 22 kW

Consumul microbuzului = 0,34 kWh/km

$87\text{km} \times 0,34\text{kWh/km} = 29,58\text{kWh}$

Timpul de încărcare la stație de 22 kW

$$\frac{22\text{kW}}{29,58\text{Wh}} = 1,34 \text{ ore (o ora și 20 de minute)}$$

Biletele și abonamentele vor putea fi achiziționate de la punctul de emitere situat în cadrul departamentului de transport public al primăriei. De asemenea, călătorii vor avea posibilitatea de a cumpăra bilete direct de la conducătorul microbuzului.

Politica socială implementată la nivelul unității administrativ-teritoriale a comunei Ciohorăni este aliniată la prevederile legislației naționale. Categoriile de pasageri eligibili pentru gratuități și reduceri la transportul public sunt detaliate în tabelul de mai jos:

Categoria socială/Tipul de protecție socială	Modalități de acordare a protecției sociale (procentul reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/unitate inclusiv TVA)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială (actualizată, cu modificările și completările)
Veterani de război, invalizi și văduve de război	100%		Legea nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război, cu modificările și completările ulterioare.
Eroi, martiri ai Revoluției din Decembrie 1989	100%		Legea 341/2004 a recunoștinței față de eroii martiri și luptătorii care au contribuit la victoria Revoluției României din Decembrie 1989, cu modificările și completările ulterioare
Persoanele persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945	100%		Decret - Lege nr. 118/1990. *** republicată privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, cu modificările și completările ulterioare.

Donatori de sânge, în cazul în care donarea se face la instituții de profil din localitatea de domiciliu sau din localitatea în care este angajat	50%		H.G. nr. 1364/2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge art. 11 lit. c);
Elevi (elevii din învățământul obligatoriu de stat, preșcolarilor înscriși la grădiniță, clasa pregătitoare, clasele I-VIII, elevii din învățământul liceal, al școlilor profesionale și de ucenicie înmatriculați în unitățile de învățământ acreditate de stat, particular sau confesional.	50%		Legea nr. 1/2011 a educației naționale (art. 84 alin 1); Hotărârea Guvernului României nr. 435 din 28 mai 2020 privind aprobarea procedurii de decontare a cheltuielilor de transport al elevilor, precum și pentru modificarea și completarea normelor metodologice privind acordarea facilităților de transport intern feroviar și cu metroul pentru elevi și studenți, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 42/2017.
Pensionarii cu domiciliul în comuna Ciohorăni a căror pensie este mai mică de 1200 lei/lună.	100%		Legea 92/2007, Legea 215/2001; HCL aprobare a prezentului contract de delegare

Tabelul nr. 3.1. Categoriile sociale care primesc facilități la transportul public suportate de Primăria Comunei Ciohorăni.

Legitimațiile gratuite vor fi considerate valabile doar dacă sunt prezentate împreună cu un act de identitate. De asemenea, copiii cu vârsta de până la 5 ani, dacă sunt însoțiți, beneficiază de transport gratuit. Abonamentele și legitimațiile gratuite de călătorie trebuie prezentate șoferului pentru verificare.

Va constitui contravenție și se va sancționa cu amenda de la 100 lei la 500 lei a călătorilor care circula cu mijloacele de transport public de persoane fără titlu de călătorie valabil (bilet, abonament, legitimație gratuită) sau refuzul de a prezenta organelor de control titlul respectiv de călătorie; de asemenea, se sancționează comportamentul necivilizat sau aducerea de prejudicii mijloacelor de transport (extras din Legea 92/10.04.2007- Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale).

3.2 Analiza comparativă privind operarea

Conform legislației naționale și a reglementărilor Uniunii Europene, au fost identificate trei structuri posibile pentru organizarea serviciului de transport public local, în situația în care administrația publică locală asigură satisfacerea nevoilor cetățenilor.

Toate scenariile alternative propuse pentru comparație în cadrul prezentului studiu de oportunitate vor avea ca obiectiv implementarea aceluiași proiect investițional în comuna Ciohorăni. Acestea vor fi analizate din perspectivă procedurală, administrativă, tehnico-economică, socială și de mediu, evaluând rezultatele obținute și eficiența atingerii obiectivelor stabilite de beneficiar, în raport cu un studiu de caz unitar.

Scenariile alternative de delegare sunt:

- **Scenariul I** - Gestiune directă către un serviciu public de interes local înființat și organizat în subordinea consiliului local
- **Scenariul II**- Gestiune directă prin delegarea serviciului către un operator intern
- **Scenariul III** - Gestiune delegată prin procedură competitivă către un operator extern

Scenariul I - Gestiune directă către un serviciu public de interes local înființat și organizat în subordinea consiliului local

Gestiunea directă, reprezintă modalitatea prin care autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului de transport public local și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului de transport public local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente. Sarcina de a satisface nevoile de transport public local ale cetățenilor poate fi efectuată de o autoritate locală, pe cont propriu, printr-un compartiment de resort, din cadrul aparatului propriu al autorităților locale, conform articolul 30 alineatul (4) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public. Gestiunea directă se realizează cu ajutorul operatorilor care fac parte din structurile proprii ale Autorității Locale (sau ale unei Asociații care reprezintă Autoritățile Locale), create în conformitate cu Legea nr 51/2006 și care dețin o licență sau autorizație de transport. Activitatea din cadrul compartimentului de specialitate este tratată ca o linie bugetară distinctă în cadrul Autorității Locale, cu contabilizarea separată a tuturor activităților legate de funcționarea serviciului public.

Acest tip de gestiune directă se realizează prin hotărâri adoptate sub forma unui act de dispoziție intern, emis de Consiliul local, care face referire la atribuirea și gestionarea serviciului. Cerințele obligațiilor de serviciu se realizează prin actul de dispoziție intern, cerințe ce sunt stabilite în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și anume:

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

Selectarea unui operator nu este necesară, întrucât responsabilitatea furnizării serviciilor revine în totalitate autorităților locale, conform deciziei interne și independente adoptate de acestea. Printre principalele avantaje și dezavantaje ale gestiunii directe a serviciului de transport public, organizat și administrat sub autoritatea consiliului local, se numără următoarele:

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	Nu este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea contractului.	Este necesară modificarea organigramei primăriei pentru introducerea unui nou compartiment/serviciu
Economico-financiar	Control al costurilor de operare. Control asupra nivelului de tarificare. Nu se plătește redevență. Nu se acordă compensații	Necesitatea acoperirii tuturor cheltuielilor de operare, inclusiv a facilităților acordate. Cheltuieli suplimentare pentru angajări și dotări.
Acces la finanțare europeană	Eligibilitatea pentru achiziție de mijloace de transport. Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.	
Social	Posibilitatea extinderii traseelor propuse inițial.	
Mediu	Nu are impact.	Nu are impact.

Tarife pentru transportul public de călători în comuna Ciohorăni în cazul gestiunii directe.

În urma unei analize, stabilirea tarifelor de călătorie se va face pe baza prevederilor cuprinse în Ordinul A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane. Conform art. 23 alin(1) din Ordinul nr. 272/2007 menționat, stabilirea tarifului mediu pentru serviciile de transport public local de persoane efectuat prin curse regulate se face potrivit următoarei formule:

$$T(\text{cm}) = V(t) / N (\text{estimat căl.}) (\text{lei/călătorie})$$

T(cm) - tariful mediu transport -(lei/călătorie)

V(t) - valoarea totală a serviciilor - (lei)

N (estimat căl.) - numărul estimat de călători - (nr. călătorii)

Valoarea totală a serviciilor se determină pe baza următoarelor elemente de cheltuieli:

Cheltuieli	Valoare lei/lună
Energie electrică microbuz	1.461,6
Salarii și contribuții angajați	5.000
Spălătorie + produse curățenie	600
Cheltuieli diverse	500
Asigurări RCA	375
Total costuri lei/ luna	7.936,6
Total costuri an	95.239,2

Detaliere elemente de cheltuieli:

Energie electrică

Cost energie electrică lunară = (14,5 km x 2)/cursă x 3 curse/zi x 21 zile = 1.827 km

1.827 Km x 40 kw/100 km x 2 lei/kw = 1.461,6 lei

Salariu conducător auto

5.000 lei – salariu brut

Spălătorie și produse curățenie

3 spălări 50 lei spălătorie/ microbuz/ săptămână x 4 săptămâni = 600 lei/lună

Cheltuieli diverse (lichid parbriz, odorizant etc.)= 500 lei/lună

Asigurări RCA: 4.500 lei/an : 12 luni = 375 lei/lună

Total costuri transport: 7.936,6 lei/luna

Numărul estimat de călători se determină cu următoarea relație:

$$\text{Cap.m (loc)} = \frac{\text{Cap.1} + \text{Cap.2} + \text{Cap.3} + \dots + \text{Cap.N}}{A_N} \times k$$

Cap.m (loc) – capacitatea medie de transport

Cap. 1 – capacitatea de transport a microbuzului 1 (nr. locuri pe scaune)

Cap. 2 – capacitatea de transport a autobuzului 2 (nr. locuri pe scaune)

Cap. N – capacitatea de transport a autobuzului N (nr. locuri pe scaune)

A_N - numărul total de autobuze

k = 70% - grad mediu de ocupare a locurilor în autobuz

Având în vedere că microbuzul electric achiziționat dispune de 19 locuri pe scaune, capacitatea medie utilizată în calculul tarifului de călătorie se determină după cum urmează:

$$\text{Cap. m (loc)} = \frac{19 \text{ locuri}}{1 \text{ microbuz}} \times 70\% = 13,3 \text{ locuri}$$

$$\text{Cap. m (loc)} = 13,3 \text{ călători/călătorie}$$

Conform programului de transport, sunt planificate 3 curse pe zi, respectiv 2x3 curse = 6 deplasări (călătorii) între stațiile de capăt traseu.

6 călătorii pe zi x 13.3 persoane/călătorie = 80 călători pe zi

80 călători/zi x 21 de zile = 1.680 călători pe luna.

Prin aplicarea datelor determinate în formula de calcul, se obține tariful mediu aferent serviciilor de transport public local:

$T(\text{cm}) = 7.936,6 \text{ lei/lună} / 1.680 \text{ călători/lună} = 4.72 \text{ lei/călătorie rotunjit } 5 \text{ lei/călătorie}$

- Bilet – 1 călătorie
- Abonament – 1 săptămână
- Abonament – 1 lună

Scenariul II- Gestiune directa prin delegarea serviciului catre un operator intern

Responsabilitatea de a satisface nevoile de transport ale cetățenilor prin serviciul de transport public local poate reveni unei Autorități Locale, care poate opera fie printr-o societate cu răspundere limitată, fie printr-o societate pe acțiuni. Această societate este înființată printr-o hotărâre adoptată de autoritatea locală și funcționează ca o entitate de drept comun, conform prevederilor Legii nr. 31/1990 privind societățile, având același regim juridic ca orice companie privată.

Totodată, în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006 republicată, art. 28, alin. 2, autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale pot atribui direct contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice unui operator privat, cu respectarea următoarelor condiții cumulative:

- Autoritatea locală trebuie să fie acționar/asociat unic al operatorului;
- Operatorul trebuie să desfășoare exclusiv activități din domeniul furnizării/prestării serviciilor de utilități publice, pe raza unității administrativ-teritoriale care i-a atribuit gestiunea;
- Capitalul social al operatorului regional trebuie să fie deținut integral de unitatea administrativ-teritorială.

Standardele respectate de societate sunt finanțate din resursele sale proprii. Autoritatea locală are posibilitatea de a pune la dispoziția societății anumite active necesare pentru îndeplinirea responsabilităților asumate. În situația în care societatea desfășoară și alte activități în afara obligațiilor de serviciu public, acestea trebuie evidențiate separat în contabilitate, astfel încât să fie excluse din calculul compensației pentru serviciul public.

Domeniul de aplicabilitate a obligațiilor de serviciu public impuse unei Societăți este definit în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local în conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie:

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

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

Efect financiar net = Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public – Efectele financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației – Sumele încasate din tarife + un profit rezonabil.

Regulamentul 1370/2007 permite expres, la Art. 5 alin. (2), dacă legislația națională nu interzice acest lucru, atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern. Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la Art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și la Art. 30 alin (3) lit. a) și b) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și în Ordinul nr. 140/2017 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice de aprobare a modalității de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, la Art.2, care face referire la prevederile integrale ale Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, în care este prevăzut, la art. 5 alin (2) posibilitatea atribuirii directe către o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia Administrația Publică Locală să aibă controlul integral.

Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii va fi atribuit unui Operator intern conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local. Atribuirea directă și contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală. În acest sens, conform art. 28, al. 21 din Legea nr. 51/2006, sunt obligatorii următoarele:

- Operatorul de transport public local va fi înființat de autoritatea publică prin Hotărârea de Consiliu Local
- Autoritatea publică va fi unicul acționar al Operatorului de transport
- Autoritatea publică exercită controlul operatorului

Avantajele acestui tip de gestiune constau în faptul că nu este necesar crearea unui compartiment în cadrul primăriei, în încasarea de redevență de către primărie și în posibilitatea extinderii traseelor propuse inițial. Pe lângă avantajele acestui scenariu prezintă și o serie de dezavantaje:

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei pentru introducerea unui nou compartiment/serviciu.	Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea contractului.
Economico-financiar	Control al costurilor de operare. Control asupra nivelului de tarificare. Compensațiile pot fi reduse în cazul modernizării și eficientizării operatorului. Având în vedere că operatorul va funcționa cu mijloace de transport și dotări aflate în proprietatea Primăriei, aceasta va încasa redevență.	Necesitatea compensării cheltuielilor operatorului, conform formulei de calcul.

Procedurale	Nu se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.	Necesită avizul Consiliului Concurenței.
Acces la finanțare europeană	Eligibilitate pentru achiziția de mijloace de transport. Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.	
Social	Posibilitatea extinderii traseelor propuse inițial.	
Mediu	Nu are impact.	

Costurile pentru gestionarea serviciului de transport public local de către un operator intern:

CT = CF + CV, unde

CT= Costuri Totale

CF= Costuri fixe

CV= Costuri variabile

CF= C_{achizitie vehicul} + C_{infrastructură} + C_{licențe} + C_{asigurari}

CV= C_{carburant} + C_{salarii} + C_{întreținere} + C_{administrativ} + C_{alte costuri variabile}

- Achiziție vehicul: 0 lei
- Infrastructură (stații de încărcare, stații de oprire): 0 lei
- Licențe și autorizații: 2.000 lei
- Asigurări: 5.000 lei
- Costuri energie: 17.539,2 lei pe an pentru vehicul
- Salarii: 1 șoferi × 60.000 RON/salariu/ anual(5.000 lei/lună) = 60.000 lei
- Întreținere: 10.000 lei pe an
- Administrare: 10.000 lei pe an
- Alte costuri variabile: 10.000 lei an

CT= (0 + 0 + 2.000 + 5.000) + (17.539,2 + 60.000+ 10.000+ 10.000 + 10.000) = 7.000 + 107.539,2= 114.539,2 lei/ an /12= 9.544,93 lei luna

Scenariul III - Gestiunea delegată prin procedura competitivă către o companie municipală sau un operator extern

Gestiunea delegată reprezintă modalitatea prin care autoritățile administrației publice locale încredințează unuia sau mai multor operatori de transport rutier sau transportatori autorizați, cu capital public, privat sau mixt, responsabilitatea prestării serviciului de transport public local. Aceasta include atât operarea propriu-zisă a serviciului, cât și administrarea, reabilitarea și modernizarea bunurilor aflate în proprietatea publică, aferente sistemului de transport. Transferul acestor responsabilități se realizează prin intermediul unui contract de delegare a gestiunii.

Gestiunea delegată către un operator extern

O autoritate a administrației publice locale poate delega îndeplinirea sarcinilor sale unei entități care nu are statutul de Operator Intern. Aceasta poate fi o companie privată sau o companie municipală care nu a beneficiat de o atribuire directă în respectiva jurisdicție sau în oricare alta. Transferul acestor responsabilități se realizează printr-un contract de drept civil, încheiat conform principiilor generale, cunoscut sub denumirea de contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public. În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, acest contract este considerat un contract de servicii publice. Operatorul extern își finanțează activitatea din capitaluri proprii, însă autoritatea administrației publice locale poate pune la dispoziția acestuia active necesare desfășurării activității. Există diferențe semnificative între gestiunea directă și gestiunea delegată. În cazul gestiunii directe, autoritatea locală își asumă în mod direct furnizarea serviciului de transport public local, precum și toate responsabilitățile legate de organizare, coordonare, operare, finanțare, control și administrare. Aceasta se implementează prin hotărâri adoptate de autoritatea locală, iar cerințele și obligațiile de serviciu public sunt stabilite prin dispoziții interne emise de administrația locală.

Un operator extern trebuie să își asume obligația de serviciu public printr-un contract de servicii încheiat cu autoritatea locală, având ca scop satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor. Acesta își îndeplinește responsabilitățile fie prin veniturile obținute din tarifele plătite de călători, fie printr-o compensație acordată pentru serviciul public prestat.

Sfera de aplicare a obligației de serviciu public asumată de un operator extern este descrisă în detaliu în contractul de servicii publice, care este reprezentat de contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local. Operatorul privat se selectează pe baza unei licitații organizată de autoritatea locală responsabilă. Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de situație să apară.

Pe baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie să clarifice următoarele aspecte:

- Să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză;
- Să stabilească, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației;
- Să se stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- Să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete;
- Să stabilească standardele de calitate a serviciului;
- Să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură;
- Să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura.

Operatorul privat este selectat printr-o licitație organizată de autoritatea locală responsabilă. Totuși, un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi atribuit direct, fără procedură de licitație, în cazul unei perturbări a serviciilor sau al unui risc iminent de apariție a unei astfel de situații. În astfel de circumstanțe, autoritatea administrației publice locale poate adopta una dintre următoarele trei măsuri de urgență: (i) atribuirea directă a contractului, (ii) prelungirea unui contract de servicii publice existent sau (iii) impunerea către operator a obligației de a presta anumite servicii publice. Durata unei măsuri de urgență nu poate depăși doi ani.

La prima vedere, această soluție pare cea mai avantajoasă, deoarece o atribuire competitivă permite selectarea celei mai eficiente opțiuni pentru un anumit traseu și îmbunătățirea calității serviciului prin impunerea unor standarde stricte. Totuși, trebuie luat în considerare faptul că transportul public are un caracter preponderent social, iar operatorii privați, fiind orientați în principal către maximizarea profitului, ar putea să nu manifeste interes pentru acest tip de serviciu. În plus, menținerea sub control a tarifelor pentru bilete și abonamente poate deveni o provocare, deoarece acest lucru ar necesita creșterea compensației acordate de autoritățile locale, aspect nedorit de administrațiile publice.

Principalul avantaj al delegării gestiunii transportului public către un operator extern constă în posibilitatea primăriei de a încasa redevență, deoarece operatorii vor utiliza mijloacele de transport aflate în proprietatea acesteia. Un alt beneficiu important este eliminarea necesității de a înființa un nou compartiment sau serviciu în cadrul primăriei, simplificând astfel structura administrativă.

Tabelul de mai jos prezintă principalele avantaje și dezavantaje ale scenariului de delegare a serviciului de transport public intern către un operator extern.

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei pentru introducerea unui nou compartiment/serviciu.	Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin un an înainte de atribuirea contractului.
Economico-financiar	Compensațiile pot fi reduse substanțial față de al doilea scenariu. Având în vedere că operatorul va funcționa cu mijloace de transport și dotări aflate în proprietatea Primăriei, acesta va încasa redevență.	Necesitatea susținerii operatorului prin acordarea de compensații. Nu există control direct asupra cheltuielilor de operare.
Procedurale		Se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.
Acces la finanțare europeană	Eligibilitatea pentru achiziția de mijloace de transport și pentru investiții în infrastructura de transport în condițiile reglementării privind Ajutorul de Stat.	
Social		Operatorul poate propune să nu mai opereze pe anumite trasee dacă consideră că acestea nu sunt eficiente din punct de vedere financiar, dorind să își maximizeze astfel profitul obținut.

Mediu	Nu are impact.	Nu are impact.
--------------	----------------	----------------

Elementele contactului de delegare

Durata contractului de delegare poate avea o perioadă de până la 6 ani. Astfel contractul poate fi prelungit prin act adițional, în condițiile legii și a Regulamentului CE nr. 1370/2007. De asemenea, contractul poate fi prelungit prin act adițional, în circumstanțele excepționale prevăzute de art. 5 (5) din Regulamentul CE nr. 1370/2007.

Având în vedere că operatorul va funcționa cu mijlocul de transport aflat în proprietatea Primăriei comunei Ciohorăni, acesta va încasa redevență. Calcularea redevenței se realizează conform normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificată și completată de Legea nr. 255/2016, “la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziția operatorului odată cu gradul de suportabilitate al locuitorilor. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice.”

Mijloc fix	Valoare lei cu TVA	Perioada de amortizare (ani)	Valoare amortizare(an/lei)
Microbuz cu statie de reincarcare	1.288.389,20	6	214.731,53
Total			214.731,53

Tabelul 3.1 Valoarea amortizării pentru o perioadă de 6 ani (an/lei)

Anul	Valoarea mijloacelor fixe date în administrare, lei cu TVA	Valoare amortizare, lei/an	Gradul de suportabilitate	Valoare redevență/an
1	1.288.389,20	214.731,53	1,5%	3.220,97
2	1.288.389,20	214.731,53	1,5%	3.220,97
3	1.288.389,20	214.731,53	1,5%	3.220,97
4	1.288.389,20	214.731,53	1,5%	3.220,97
5	1.288.389,20	214.731,53	1,5%	3.220,97
6	1.288.389,20	214.731,53	1,5%	3.220,97

Tabelul 3.2. Redevența estimată în cadrul contractului

Compensația

Conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensație nu poate depăși efectul financiar net, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „costurile suportate cu obligația de serviciu public” – “eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate” – „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil. Autoritatea contractată va plăti Operatorului Compensație pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public, calculată după următoarea formulă:

$$C = CE - V, \text{ unde}$$

- C reprezintă compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public
- CE reprezintă Cheltuieli totale eligibile
- V reprezintă Veniturile ale Operatorului asociere Obligațiilor de serviciu public

$$C = 309.970,73 - 100.800 \text{ (5 lei bilet} \times 1680 \text{ calatori/an)} = \text{lei/an/12} = 17.430,89 \text{ lei/ luna}$$

Costurile pentru delegarea serviciului de transport public local către un operator extern:

$CT = CC + CAM$, unde

CT = Cost Total

CC = Costuri Contractuale

CAM = Costuri Administrative și de Monitorizare

$CC = \text{Tariful per kilometru} \times \text{Numărul de kilometri parcurși anual} + \text{Subvenții} + \text{Costuri suplimentare din contract}$

$CAM = C_{\text{personal}} + C_{\text{monitorizare}} + \text{Calte cheltuieli administrative}$

Costuri Contractuale

- Tarif per kilometru: 4 lei/km
- Număr de kilometri parcurși anual: 21.924 km
- Subvenții: 10.000 lei/an
- Costuri suplimentare contractuale: 5.000 lei

Costurile administrative și de monitorizare:

- Salarii personal administrativ: 60.000 lei/an
- Costuri monitorizare: 10.000 lei/an
- Alte cheltuieli administrative: 5.000 lei/an

$CC = (4 \times 21.924) + 10.000 + 5.000 = 102.696 \text{ lei}$

$CAM = 60.000 + 10.000 + 5.000 = 75.000 \text{ lei}$

$CT = 102.696 + 75.000 = 177.696 \text{ lei/an} / 12 = 14.808 \text{ lei}$

Având în vedere ipotezele prezentate, comuna Ciohorăni va fi activ implicată în organizarea, coordonarea, dezvoltarea și îmbunătățirea continuă a serviciului public de transport pentru călători, utilizând o metodă de atribuire care să asigure eficiență pe multiple planuri: administrativ, economico-financiar, procedural și social. Acest demers va viza atât implementarea unui sistem de transport sustenabil și adaptat nevoilor comunității, cât și asigurarea unui management transparent și responsabil, care să contribuie la creșterea calității serviciilor și la satisfacerea cerințelor locuitorilor comunei Ciohorăni.

Capitolul IV. Elementele hotărârii de stabilire a modalității de gestiune a serviciului public de transport local

Gestiunea directă, reprezintă abordarea prin care autoritățile administrației publice locale preiau în mod direct și responsabil prestarea serviciului de transport public local, asumându-și toate sarcinile și responsabilitățile prevăzute de lege. Aceasta include organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și monitorizarea funcționării serviciului de transport public local, precum și gestionarea și administrarea întregului sistem de utilități publice aferente acestuia. Astfel, autoritățile locale sunt responsabile nu doar de furnizarea efectivă a serviciilor de transport, dar și de asigurarea calității și eficienței acestora pe termen lung, având un control complet asupra întregii activități.

Având în vedere că finanțarea investițiilor necesare pentru înființarea serviciului public de transport local și achiziționarea mijloacelor de transport se realizează prin implementarea proiectului finanțat de Ministerul Dezvoltării Lucrărilor Publice și Administrației cu nr. C10-11.1-229, intitulat „Achiziție microbuz nepoluant și punct de reîncărcare pentru vehicule electrice în comuna Ciohorăni, județul Iași”, **modalitatea de administrare recomandată pentru acest serviciu este gestiunea directă**.

Această concluzie se bazează pe faptul că, în cazul delegării serviciului unui operator privat de transport, toate cheltuielile asociate cu exploatarea serviciului, inclusiv achiziționarea mijloacelor de transport și realizarea unui profit rezonabil, vor trebui acoperite din veniturile operatorilor. Acest lucru va conduce la creșterea tarifelor de călătorie, iar în anumite situații, locuitorii ar putea considera aceste tarife inaccesibile.

Un avantaj major al gestiunii directe a serviciului public de transport local de călători este că, pe lângă evitarea dificultăților legate de identificarea surselor de finanțare, autoritatea contractantă își asumă riscurile asociate cu îmbunătățirea continuă a serviciilor de transport local. Aceasta include atât riscurile imediate, cât și cele ulterioare investițiilor în modernizarea serviciilor, dacă acestea vor fi implementate.

Concluzii

Prezentul studiu de oportunitate realizează o analiză detaliată a tuturor aspectelor juridice, tehnice, economice, sociale și de mediu, având scopul de a fundamenta și stabili soluțiile optime pentru gestionarea serviciului public de transport local prin curse regulate în comuna Ciohorăni, în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport rutier de călători. De asemenea, studiul include elaborarea documentației necesare pentru atribuirea serviciului. Primele capitole ale studiului oferă o prezentare completă a serviciului public de transport local prin curse regulate din comuna Cionorăni, abordând modul actual de organizare și administrare, aria teritorială de operare, precum și starea tehnică și economică a acestuia.

Având în vedere populația din aria de studiu și necesitatea asigurării unei alternative de transport accesibile pentru un număr cât mai mare de locuitori, care să conecteze centrele economice și sociale importante, dar și asigurarea unui serviciu de transport care să permită obținerea unui profit minim rezonabil pentru cei care îl furnizează, este esențial să se implementeze un sistem de gestiune

care să asigure servicii de transport public local de persoane în condiții optime, satisfăcând nevoile cetățenilor.

În urma deciziei de a opera serviciul public de transport local de persoane în regim de gestiune directă, se impune înființarea unui departament de transport public local în cadrul Primăriei Comunei Ciohorăni, care va fi responsabil pentru gestionarea acestui serviciu.

Acest serviciu va avea și statut de autoritate de autorizare așa cum se prevede în Ordinul A.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local. Prin utilizarea mijloace de transport electric, se va reduce nivelul emisiilor de gaze poluante (bioxid de carbon, oxizi de azot, microparticule), prin faptul că aceste mijloace de transport nu au emisii poluante. Întrucât aceste mijloace de transport sunt finanțate prin diferite programe europene sau guvernamentale și costurile de exploatare sunt reduse, efectul financiar asupra bugetului local va fi mult diminuat.

Va fi înființat un traseu de transport public, iar un orar precis va fi stabilit pentru efectuarea curselor regulate în cadrul comunei. Transportul va fi realizat cu ajutorul mijloacelor de transport electrice, care vor contribui semnificativ la reducerea poluării mediului înconjurător.

Înființarea serviciului de transport public local în comuna Ciohorăni va aduce multiple beneficii economice, sociale și de mediu. Din punct de vedere economic, se vor înregistra costuri mai mici de administrare, având în vedere că serviciul va fi gestionat direct sub autoritatea consiliului local. De asemenea, consumul redus de combustibili și creșterea veniturilor proprii ale primăriei, obținute din vânzarea biletelor de călătorie, vor contribui semnificativ la sustenabilitatea financiară a serviciului.

Pe plan social, implementarea acestui serviciu va spori calitatea vieții locuitorilor, oferindu-le un transport public eficient și accesibil. Locuitorii comunei nu vor mai fi nevoiți să folosească automobilele personale pentru a se deplasa în diferite puncte ale comunei, beneficiind astfel de o alternativă de transport comodă și economică. Toți cetățenii comunei Ciohorăni vor putea să utilizeze un program de curse regulate, ce va acoperi principalele zone din localitate, cu trasee diferite față de cele stabilite pentru transportul județean de către Consiliul Județean Iași. Din perspectiva protecției mediului, utilizarea mijloacelor de transport electrice va contribui la reducerea emisiilor de CO₂ și a altor gaze cu efect de seră. Încurajarea locuitorilor să folosească transportul public în locul mașinilor personale va duce astfel la scăderea nivelului de poluare a aerului pe raza comunei Ciohorăni, având un impact pozitiv asupra sănătății comunității și a mediului înconjurător.

Principalele beneficii anticipate ale implementării serviciului de transport public sunt:

- Reducerea emisiilor de CO₂;
- Promovarea utilizării mijloacelor de transport în comun în locul autoturismelor personale;
- Îmbunătășirea calității vieții pentru întreaga comunitate locală;

Scenariul I - Gestiune directă	Scenariul II- Gestiune directă	Scenariul III - Gestiune delegată
Serviciu înființat și organizat în subordinea consiliului local	Gestiunea directă prin delegarea serviciului către un operator intern	Gestiunea delegată către un operator extern

Costuri administrative

Din punct de vedere financiar, conform tabelului de mai sus, se poate observa că cea mai eficientă variantă pentru implementarea serviciului public de transport local este gestiunea directă de către autoritatea locală, prin înființarea unui serviciu dedicat în cadrul primăriei.

Componenta de investiție	Scenariul I	Scenariul II	Scenariul III
Înființare departament în cadrul primăriei	✓	✗	✗
Achiziție microbuz	✓	✓	✓
Mentenanță	✓	✓	✗
Dotări și modernizare stații	✓	✓	✓
Gestiune proprie	✓	✗	✗

În ceea ce privește investițiile necesare, diferențele dintre cele trei scenarii analizate se referă la costurile asociate înființării unui departament specializat în cadrul primăriei, la cheltuielile de mentenanță pentru gestionarea serviciului de către un operator intern și la faptul că gestiunea nu este direct responsabilitatea autorităților locale în al doilea și al treilea scenariu.

În concluzie, după evaluarea tuturor opțiunilor posibile, soluția de a înființa și gestiona direct serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate în comuna Ciohorăni se dovedește a fi cea mai potrivită. Această abordare de gestiune directă sub autoritatea consiliului local va asigura un control mai eficient și o flexibilitate sporită pentru a răspunde nevoilor comunității.