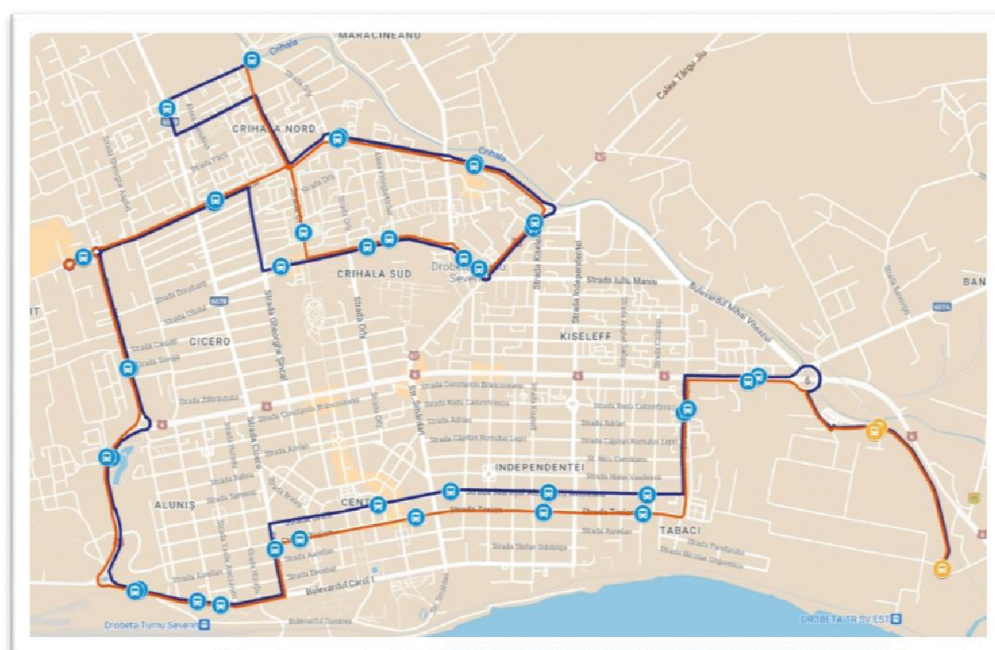
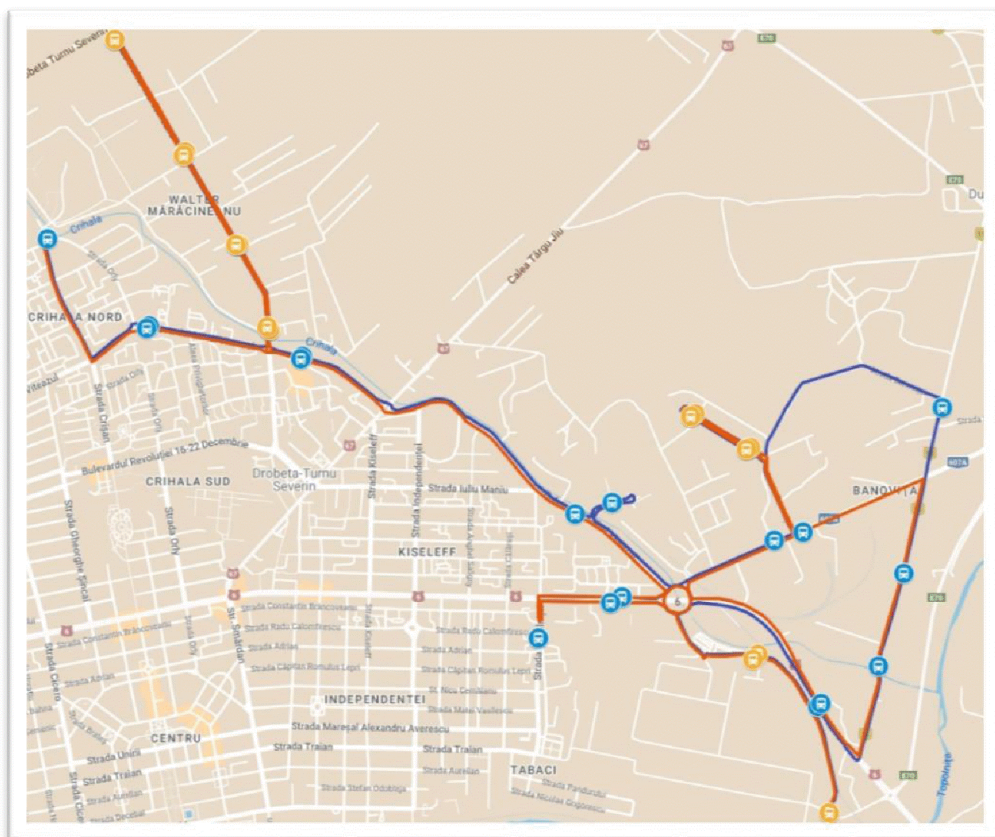




**MUNICIPIUL
DROBETA-TURNU SEVERIN**

STUDIU DE OPORTUNITATE
pentru fundamentarea și stabilirea
soluțiilor optime de gestiune a serviciilor de transport
- revizuit -



Beneficiar: **MUNICIPIUL DROBETA-TURNU SEVERIN**

Elaborator: **SIGMA MOBILITY ENGINEERING**

2024

STUDIU DE OPORTUNITATE
pentru fundamentarea și stabilirea
soluțiilor optime de gestiune a serviciilor de transport
- revizuit -

Contract de Servicii Nr. 40233 din 16.10.2024
«SERVICII DE CONSULTANȚĂ ÎNTOCMIRE STUDIUL DE OPORTUNITATE
ȘI DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE A CONTRACTULUI DE DELEGARE DE GESTIUNE
A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL
ÎN MUNICIPIUL DROBETA TURNU SEVERIN»

Prezentul document a fost elaborat de S.C. SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L. cu scopul de a fi utilizat NUMAI de către beneficiarul UAT MUNICIPIUL DROBETA-TURNU SEVERIN, conform principiilor de consultanță general acceptate și a condițiilor specificate în contract.

Copierea, extragerea, folosirea oricăror informații cuprinse în acest document (parțial sau în totalitate) de către părți terțe, în orice scop, este interzisă fără acordul scris al beneficiarului sau elaboratorului. Încălcarea acestei prevederi se pedepsește conform legislației aflată în vigoare.

Beneficiar: MUNICIPIUL DROBETA-TURNU SEVERIN

Str. Mareșal Averescu, Nr. 2, Drobeta-Turnu Severin, Jud. Mehedinți, România

Tel.: 0252 314 379 Fax: 0252 316 317 E-mail: primaria@primariadrobeta.ro

Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

Bulevardul Republicii, Nr. 117A, Pitești – 110195, jud. Argeș, România

Tel.: 0722 655 228 Fax: 0348 459 078 E-mail: sigma_mobility_engineering@yahoo.com





CUPRINS

1. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI	4
2. ANALIZA SITUAȚIEI ACTUALE PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL	8
2.1. Identificarea ariei teritoriale	11
2.2. Descrierea serviciului de transport public de călători ca serviciu de interes economic general	26
2.3. Tarife și politică socială pentru transportul public de călători în Municipiul Drobeta-Turnu Severin	43
3. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A SERVICIULUI DE TRASPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN MUNICIPIUL DROBETA-TURNU SEVERIN	48
4. MODALITĂȚI DE ADMINISTRARE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC	65
4.1. Prevederi legislative	65
4.2. Analiza comparativă privind operarea	68
4.3. Motive de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea de gestiune a serviciului de transport public local de călători	76
4.4. Cadrul instituțional și de reglementare a transportului public	78
5. ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL	79
5.1. Aria teritorială	79
5.2. Obligația de serviciu public de transport	79
5.3. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului	80
5.4. Durata contractului	80
5.5. Redevența	81
5.6. Costuri și venituri	83
5.7. Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței	85
5.8. Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport	86
6. CONCLUZII	88



1. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

În scopul inițierii procedurii privind atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe teritoriul Municipiului Drobeta-Turnu Severin, se întocmește prezentul Studiu de oportunitate în vederea fundamentării și stabilirii soluțiilor optime de gestiune a serviciilor de transport. Acesta cuprinde următoarele elementele principale:

- descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată;
- situația economico-financiară actuală a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia;
- investițiile necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului;
- motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea gestiunii;
- nivelul minim al redevenței, după caz;
- durata estimată a contractului de delegare.

Obiectivul studiului îl constituie stabilirea modalității optime de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de persoane, precum și încredințarea spre administrare a bunurilor aparținând patrimoniului public din infrastructura aferentă, unui operator de transport autorizat, care să asigure continuarea și dezvoltare activității de transport în condiții de eficiență managerială și financiară și de competitivitate pe piața acestor servicii.

Gestiunea delegată este modalitatea de gestiune prin care autoritățile administrației publice locale transferă unui operator de transport rutier sau transportator autorizat cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Principiile care stau la baza atribuirii contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local sunt:



- a) **transparența** – punerea la dispoziția tuturor celor interesați a informațiilor referitoare la aplicarea normelor pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- b) **tratamentul egal** – aplicarea, într-o manieră nediscriminatorie, de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a criteriilor de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- c) **proporționalitatea** – presupune că orice măsură stabilită de autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară trebuie să fie necesară și corespunzătoare naturii contractului;
- d) **nediscriminarea** – aplicarea de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a acelorași reguli, indiferent de forma de organizare, natura capitalului ori naționalitatea participanților la procedura de atribuire a contractelor, cu respectarea condițiilor prevăzute în acordurile și convențiile la care România este parte;
- e) **libera concurență** – asigurarea de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a condițiilor pentru ca orice operator să aibă dreptul de a participa la procedura de delegare, în condițiile legii, ale convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte.

Contextul legislativ la nivel național și european cuprinde:

LEGISLAȚIA ROMÂNEASCĂ:

- Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- 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;
- Ordonanța nr. 19/1997 privind transporturile, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;



- Ordonanța nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;
- 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;
- 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;
- Ordonanța nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- Ordinul 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;
- Ordinul nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordinul 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;
- 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;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 634/ 2022 pentru modificarea și completarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, aprobate prin Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007;
- Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române, cu modificările și completările ulterioare;
- 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.;
- Regulamentul Guvernului nr. 1088 din 2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;



- 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;
- 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;
- Legea nr. 123 din 2 mai 2022 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic.

LEGISLAȚIA EUROPEANĂ:

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

Legislația menționată mai sus este modificată și completată de către toate actele modificatoare ale acestora.

În vederea urmăririi scopului propus, studiul de oportunitate fundamentează necesitatea și oportunitatea concesiunii transportului public local de persoane pe raza administrativ teritorială a Municipiului Drobeta-Turnu Severin și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

2. ANALIZA SITUAȚIEI ACTUALE PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL

Serviciile de transport care fac obiectul delegării gestiunii fac parte din Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane în Municipiul Drobeta-Turnu Severin, propusă prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Drobeta-Turnu Severin (figura 2.1).

Viziunea propusă prin Planul de Mobilitate al Municipiului Drobeta-Turnu Severin se structurează pe trei piloni principali:

- ☑ Un oraș cu o infrastructură eficientă;
- ☑ Un oraș frumos, plăcut locuirii și rezistent la schimbările climatice;
- ☑ Un oraș cu servicii de mobilitate durabilă.



Figura 2.1. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane în Municipiul Drobeta-Turnu Severin.

Sursa: PMUD Drobeta-Turnu Severin.



Municipiul Drobeta-Turnu Severin este considerat principalul centru urban, generator de locuri de muncă pentru locuitorii județului Mehedinți. Acesta este racordat la rețeaua de transport europeană rutieră și fluvială. Municipiul reprezintă un important port pentru transportul mărfurilor, care dispune de facilități intermodale moderne pentru transportul de marfă.

Accesibilitatea internă este asigurată de circulații "verzi" care leagă principalele zone rezidențiale cu majoritatea funcțiunilor de interes public. Circulațiile "verzi" reprezintă străzi care pe lângă suprafața carosabilă includ vegetație de aliniament și spații generoase și sigure pentru deplasări pietonale.

Potrivit anchetelor de mobilitate realizate în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Drobeta-Turnu Severin pentru perioada 2021-2030, 45,5% dintre respondenți au declarat că se deplasează zilnic cu bicicleta sau pe jos, 33,5% utilizează autoturismul personal și 21% transportul în comun.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Drobeta-Turnu Severin urmărește îndeplinirea următoarelor obiective:

- **ACCESIBILITATEA** – Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii-cheie. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);
- **SIGURANȚA ȘI SECURITATEA** – Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general, reducerea și chiar eliminarea accidentelor rutiere;
- **MEDIUL** – Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;
- **EFICIENȚA ECONOMICĂ** – Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă;
- **CALITATEA MEDIULUI URBAN** – Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Direcțiile de acțiune care vor contribui la atingerea obiectivelor privind mobilitatea durabilă încurajează utilizarea mijloacelor de transport în comun în defavoarea autoturismului personal. Intervențiile care susțin aceste direcții de acțiune sunt:

- Centru intermodal de transport public în Municipiul Drobeta-Turnu Severin;
- Modernizarea stațiilor de transport public - etapa a II-a;



- Hub Terminal intermodal – Autogara Drobeta Topolniței;
- Achiziția de autobuze ecologice pentru dezvoltarea sistemului de transport public local - Etapa a II-a;
- Achiziția de autobuze ecologice pentru dezvoltarea sistemului de transport public pentru deservirea zonei metropolitane - Etapa a III-a.

Direcțiile de acțiune privind proiectele operaționale vizează, în principal, eficientizarea operării serviciilor de transport în comun. Acestea vor trata însă toate aspectele componente ale sistemului de mobilitate și transport la nivelul municipiului Drobeta-Turnu Severin, și anume: transportul în comun, transportul nemotorizat, intermodalitate, transportul rutier și sisteme de transport inteligente.

Funcționarea serviciului de transport public în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului (CE) 1370 reprezintă aspectul operațional necesar pentru implementarea unor proiecte și măsuri propuse la nivelul Municipiului Drobeta-Turnu Severin.

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

Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate trebuie să îndeplinească în mod cumulativ următoarele condiții:

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

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”.

Serviciul de transport public local de persoane se organizează cu respectarea următoarelor principii:

- a) rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu;
- b) administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;
- c) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a 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, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport, conform Regulamentului nr. 1370/2007 al Parlamentului și al Consiliului European;
- g) susținerea dezvoltării economice a Municipiului Drobeta-Turnu Severin 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 Municipiului Drobeta-Turnu Severin prin servicii de calitate;
- i) protecția categoriilor sociale defavorizate, prin suportarea diferențelor de tarif de la bugetul local al Municipiului Drobeta-Turnu Severin;
- j) asigurarea unui serviciu de transport public atractiv, în vederea creșterii mobilității la nivelul Municipiului Drobeta-Turnu Severin.

2.1. Identificarea ariei teritoriale

Aria de deservire a serviciilor care fac obiectul prezentului studiu este reprezentată de teritoriul administrativ al Municipiului Drobeta-Turnu Severin, județul Mehedinți (figura 2.2).

Conform datelor statistice existente (Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line), teritoriul intravilan al Municipiului Drobeta-Turnu Severin este de 2.466 ha. Prin raportarea numărului total de locuitori (101.334) la suprafața teritoriului intravilan, rezultă că densitatea populației la nivelul anului 2023 este de 4.109 persoane/km².

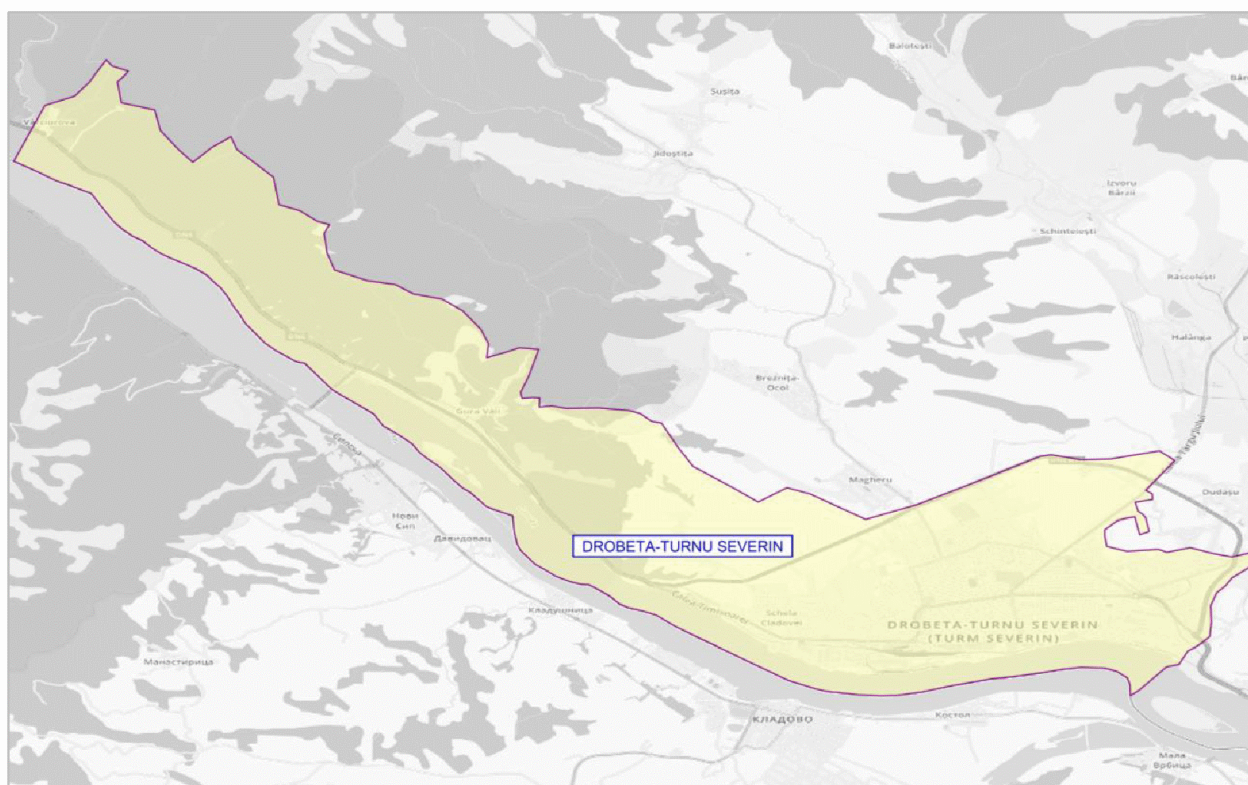


Figura 2.2. Aria de deservire a serviciului de transport public.

În contextul descris mai sus, populația care locuiește în aria proiectului este întreaga populație a Municipiului Drobeta-Turnu Severin. Potrivit datelor statistice existente, în anul 2023 în Municipiul Drobeta-Turnu Severin a fost înregistrat un număr de 101.334 locuitori distribuiți pe grupe de vârstă (18 categorii) conform diagramei din figura 2.3. Valorile corespund datelor determinate prin metodologia publicată pe site-ul INS – Baza de date TEMPO, indicatorul "Populația după domiciliu". Distribuția ponderilor pe care le reprezintă principalele grupe de vârstă este următoarea:

- 0-14 ani: 12%;
- 15-24 ani: 9%;
- 25-64 ani: 61%;
- peste 65 ani: 18%.

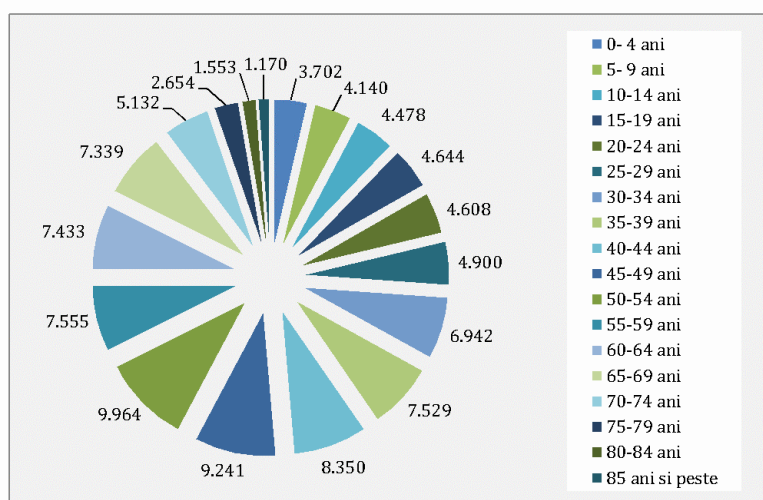


Figura 2.3. Distribuția populației înregistrate în anul 2023 pe grupe de vârstă, Municipiul Drobeta-Turnu Severin. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Conform PMUD valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în zonele de locuințe colective, respectiv cartierele Crihala Nord, Crihala Sud, Kiseleff și zona de nord a cartierului Independenței, cu peste 6.800 de locuitori/ km² (figura 2.4).

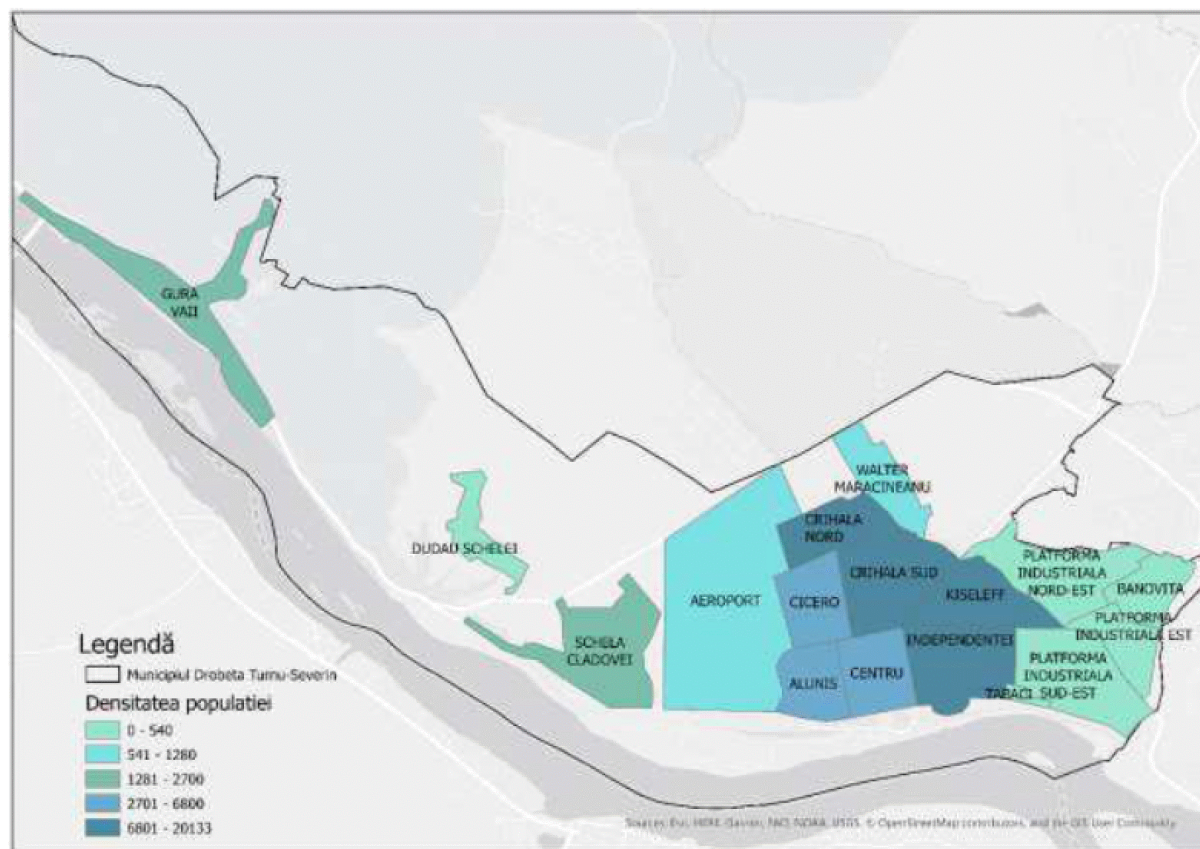


Figura 2.4. Densitatea populației (locuitori/ km²) la nivelul zonelor de trafic. Sursa: PMUD.

Aglomerările rezidențiale reprezintă zone cu potențial ridicat de generare și atragere a călătoriilor, pentru care trebuie să se acorde atenție deosebită în ceea ce privește oferta de transport public necesară pentru satisfacerea deplasărilor pe distanță medie și facilitățile pentru modurile de transport nemotorizate (pietonal, cu bicicleta) specifice deplasărilor pe distanță scurtă.

Grupele de persoane cu vârste preșcolare, școlare și persoanele de peste 65 de ani vor fi printre principalii beneficiari ai serviciului de transport public local efectuat pe raza Municipiului Drobeta-Turnu Severin.

Astfel, grupele de vârstă 5 - 9 ani, 10 - 14 ani și 15 - 19 ani vor utiliza transportul în comun în primul rând pentru deplasarea către și dinspre unitățile de învățământ și în al doilea rând pentru relaxare. Grupele de vârstă de peste 65 de ani cuprind persoanele care au o mobilitate mai redusă, pentru care sistemul de transport în comun va reprezenta soluția pe termen lung a rezolvării problemelor de mobilitate. Deoarece cele două categorii sunt cele care vor beneficia de cea mai mare parte a gratuităților și compensațiilor, este foarte importantă identificarea cât mai exactă a numărului potențialilor utilizatori.



O altă relevanță a datelor privind structura demografică este reprezentată de faptul că traseele care vor fi cuprinse în programul de transport trebuie să asigure deplasarea către unitățile de învățământ la orele corespunzătoare pentru deplasarea spre și dinspre acestea.

La nivelul arealului studiat, au fost analizate condițiile de desfășurare a traficului atât pentru transportul privat, cât și pentru cel public.

În cazul transportului privat a fost considerată rețeaua stradală internă și conexiunile acesteia cu drumurile naționale și județene care deservește teritoriul de analiză (tabelul 2.1).

Tabelul 2.1. Rețeaua de drumuri care asigură relația cu teritoriul învecinat.

Drum	Origine	Destinație	Traseu
DN 6	Km 0+000, București	Km 639+625, Frontiera Ungaria	Alexandria - Roșiorii de Vede - Caracal - Craiova - Drobeta Turnu Severin - Orșova - Caransebeș - Timișoara - Sânnicolau Mare - Cenad
DN 67	Km 0+000, Drobeta Turnu Severin (DN 6)	Km 198+764, Goranu (DN 7)	Târgu Jiu - Horezu - Râmnicu Vâlcea (Varianta Sud)
DJ 607A	Km 0+000, DN 6 (Drobeta Turnu Severin)	Km 27+750, Prunișor (DN 6)	Cerneți - Valea Copcii - Husnicioara - Peri
DJ 607B	Km 0+000, Drobeta Turnu Severin (DN 67)	Km 35+090, Marga (DJ 670)	Magheru - Breznița - Ocol - Jidoștița - Bunoaica - Cireșu - Jupânești - Marga

Rețeaua feroviară delimitează teritoriul intravilan al Municipiului Drobeta-Turnu Severin pe latura de sud, conducând la reducerea conectivității rețelei stradale urbane (numărul legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere).

Intersecția dintre rețeaua de cale ferată și Str. Portului, se realizează la nivel, generând timp de așteptare și probleme de siguranță a circulației.

Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumurilor naționale și județene sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului și, în același timp, cele pe care se înregistrează frecvent evenimente de circulație soldate cu victime.

Cea din urmă cauză prezentată poate fi diminuată prin relocarea modală a călătoriilor efectuate cu autovehiculului personal către transportul public local, ca urmare a reorganizării acestui serviciu public și introducerea acestuia în oferta de transport existentă la nivelul localității.

În ceea ce privește starea tehnică a infrastructurii rutiere, potrivit datelor statistice publicate de INS, rețeaua stradală din zona urbană are o lungime de 179 km, care în proporție de 78% este modernizată. În perioada 2010-2023 rețeaua a cunoscut o extindere totală cu 31 km (figura 2.5).

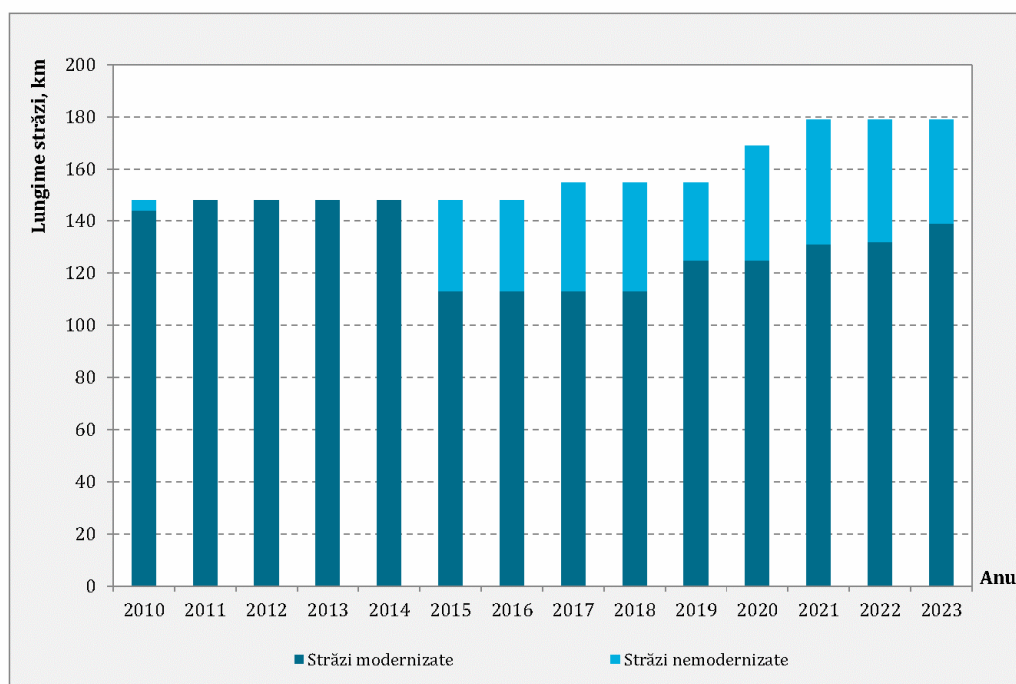


Figura 2.5. Lungimea rețelei stradale din Municipiul Drobeta-Turnu Severin 2010-2023.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Desfășurarea activităților economice implică generarea de călătorii cu pondere importantă atât în cazul transportului de persoane, cât și al celui de mărfuri (prin asigurarea fluxului de materii prime, materiale și produse finite).

La nivelul teritoriului de analiză ponderea populației ocupate reprezintă 30% din totalul numărului de locuitori, în timp ce la nivel județean acest indicator are valoarea de 17% (tabelul 2.2). Astfel, se constată concentrarea locurilor de muncă la nivel local, reprezentând un potențial ridicat pentru deplasări în scop de serviciu, pentru care se pretează utilizarea transportului public.

Tabelul 2.2. Ponderea numărului de salariați din totalul numărului de locuitori, anul 2022.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de locuri de muncă	Număr de locuitori	Ponderea numărului de salariați din totalul numărului de locuitori
Municipiul Drobeta-Turnu Severin	30.462	102.804	30%
Județul Mehedinți	45.008	271.226	17%

Potrivit datelor existente pe site-ul www.topfirme.com, la nivelul anului 2023, în Municipiul Drobeta-Turnu Severin au fost înregistrați 11.916 salariați activi, distribuiți celor 10.537 angajatori privați cu sediul în această localitate.



Principalii angajatori, categorie în care sunt considerați cei cu peste 150 salariați, concentrează 27% din numărul total de locuri de muncă ocupate la nivelul localității (tabelul 2.3). Cu excepția serviciilor oferite de autorități sau instituții publice principalii angajatori activează în servicii (Activități de protecție și gardă), construcții (Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale, Lucrări de construcții a drumurilor și autostrăzilor).

Tabelul 2.3. Principalii angajatori, anul 2023. Sursa datelor: www.topfirme.com.

Nr. crt.	Angajator	CAEN	Domeniul de activitate	Număr Salariați activi
1	S.C. Vigilent Security S.R.L.	8010	Activități de protecție și gardă	667
2	S.C. 3DBAU S.R.L.	4120	Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	494
3	S.C. Severnav S.A.	3011	Construcția de nave și structuri plutitoare	425
4	S.C. Alpha Construct Sistem S.A.	4211	Lucrări de construcții a drumurilor și autostrăzilor	402
5	S.C. Combinatul de Celuloză și Hârtie S.A.	1712	Fabricarea hârtiei și cartonului	297
6	S.C. Route Center Construct S.R.L.	4211	Lucrări de construcții a drumurilor și autostrăzilor	256
7	S.C. Rbs Exim S.R.L.	3212	Fabricarea bijuteriilor și articolelor similare din metale și pietre prețioase	194
8	S.C. B.C.A. Vio Service S.R.L.	3832	Recuperarea materialelor reciclabile sortate	168
9	S.C. LBL Silver S.R.L.	3212	Fabricarea bijuteriilor și articolelor similare din metale și pietre prețioase	164
10	S.C. Cildro Plywood S.R.L.	1621	Fabricarea de furnire și a panourilor de lemn	156

La nivelul Municipiului Drobeta-Turnu Severin există 4 platforme industriale, și anume:

1. Platforma industrială sud – vest cu profil predominant prelucrarea metalelor și activități portuare și feroviare, reorganizată în ultimii 15 ani cu prioritate pentru transport naval;
2. Platforma industrială nord – est cu profil predominant de, unități de construcții (baze de producție), de gospodărie individuală și transport auto cu racord rutier și de cale ferată;
3. Platforma est cu profil predominant industrial alimentar și depozitare diversă;
4. Platforma sud – est cu profil predominant prelucrarea lemnului și producerea de celuloză și hârtie, bine organizate în teren.

Pe baza datelor statistice existe a fost studiată dinamica numărului de salariați la nivel local în ultimii 13 ani (figura 2.6). Rezultatele indică o creștere a ponderii numărului de salariați

din Municipiul Drobeta-Turnu Severin din totalul celor înregistrați la nivel județean, de la 60% în anul 2010 la 68% în anul 2022.

Conform Institutului Național de Statistică, vârstele de muncă considerate sunt:

- pentru populația de gen feminin, grupele de vârstă de la 16 la 61 ani;
- pentru populația de gen masculin, grupele de vârstă de la 16 la 65 ani.

Cunoscând datele istorice privind numărul de salariați înregistrați la nivel județean și local în ultimii 13 ani și date prognozate¹ ale acestui indicator pentru județul Mehedinți (Comisia Națională de Strategie și Prognoză), a fost estimat numărul anual de salariați la nivelul Municipiului Drobeta-Turnu Severin în perioada 2023-2027. Se observă tendința crescătoare, care conduce la creșterea cu 6% a numărului de salariați din Municipiul Drobeta-Turnu Severin în anul 2027 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2022.

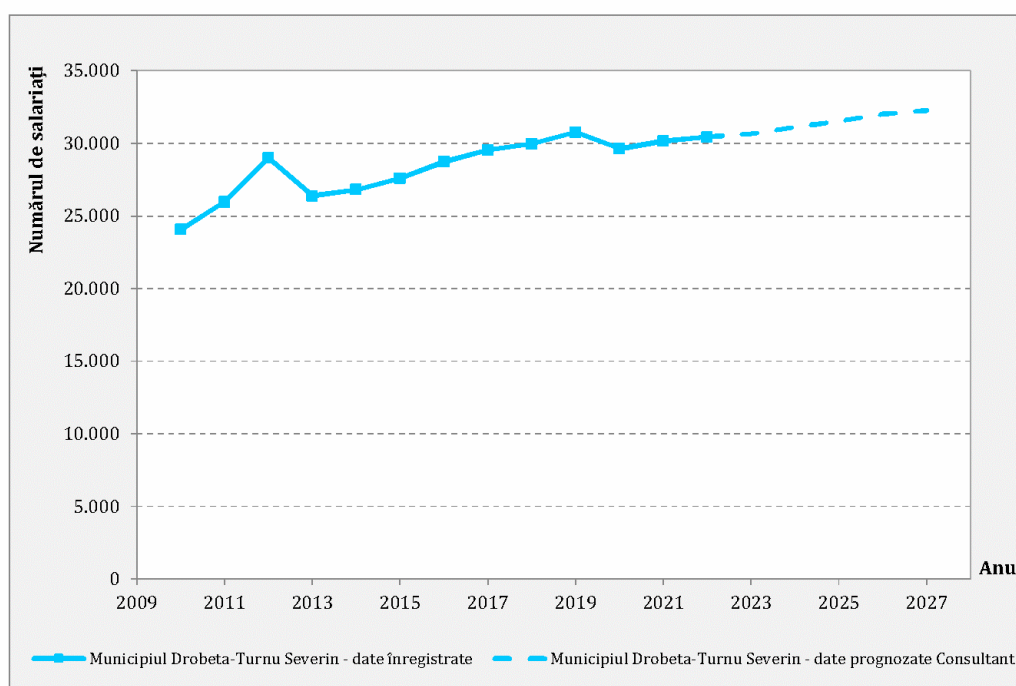


Figura 2.6. Variația numărului de salariați – Municipiul Drobeta-Turnu Severin, perioada 2010 - 2022; 2023 - 2027. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Strategie și Prognoză (CNSP).

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variația numărului de șomeri înregistrați la nivelul Municipiului Drobeta-Turnu Severin, rezultând că în perioada 2010-2023 s-a înregistrat o variație neuniformă, însă se observă o tendință generală descrescătoare între limitele intervalului de analiză a numărului de persoane încadrate în această categorie (figura 2.7). În ipoteza translatării șomerilor în categoria salariaților, putem concluziona că în ultimii ani s-a produs creșterea deplasărilor pendulare domiciliu – loc de muncă.

¹ Comisia Națională de Strategie și Prognoză, *Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL 2023-2027*, ianuarie 2024.

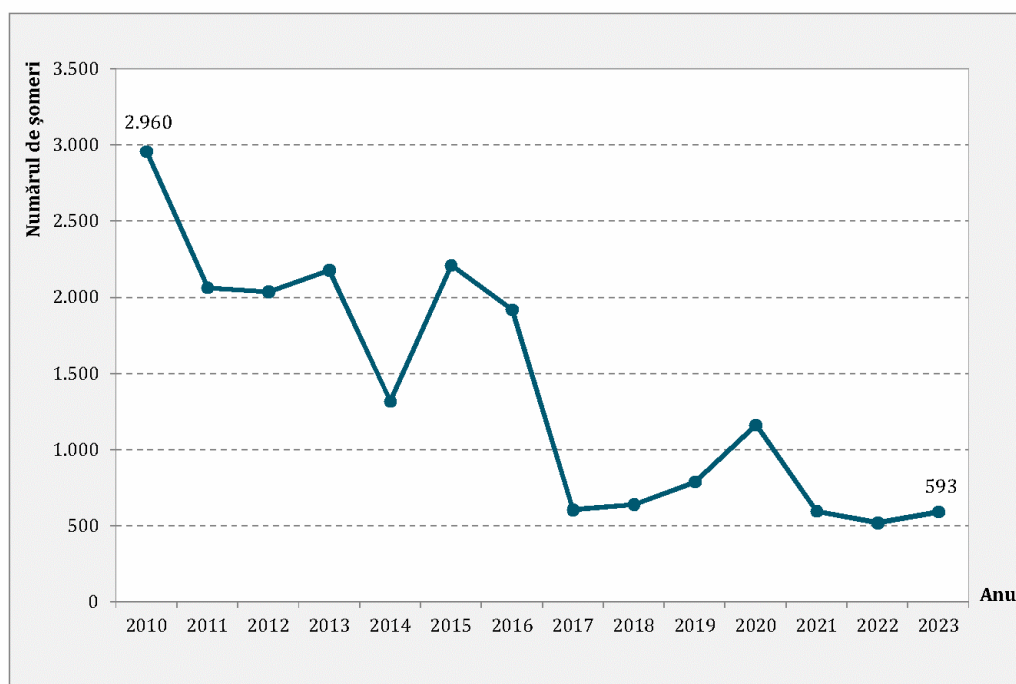


Figura 2.7. Variația numărului de șomeri, perioada 2010-2023. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitățile de învățământ reprezintă, de asemenea, poli de atragere/ generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. În total, în Municipiul Drobeta-Turnu Severin funcționează 29 unități de învățământ (postliceal – 2, liceal – 11, gimnazial – 10, preșcolar – 5, antepreșcolar – 1) care au arondate grădinițe, clase pregătitoare și școli gimnaziale, în care, în anul 2024, au fost înmatriculați 16.340 elevi și preșcolari. Alte instituții de educație și formare sunt: Casa Corpului Didactic, Centru Școlar pentru Educație Incluzivă "Constantin Pufan", Centrul Județean de Excelență Mehedinți, Centrul Județean de Resurse și Asistență Educațională, Clubul Sportiv Școlar Drobeta-Turnu Severin, Palatul Copiilor Drobeta-Turnu Severin. Unitățile de învățământ din Municipiul Drobeta-Turnu Severin sunt centralizate în tabelul 2.4.

Tabelul 2.4. Unități de învățământ.

Sursa datelor: Cartografia școlară - Ministerul Educației Naționale și Cercetării Științifice.

Nr. crt.	Unitate de învățământ cu personalitate juridică/ arondată	Adresa	Număr antepreșcolari/ preșcolari/ elevi/
Învățământ antepreșcolar/ antepreșcolar (arondat)			
1	Creșa Drobeta-Turnu Severin	Str. Mareșal Averescu, nr. 79	437
	Creșa Căsuța Poveștilor	Str. Mareșal Averescu, nr. 4	
	Creșa Mica Sirenă	Str. Păcii, nr. 3B	
	Creșa Micul Prinț	Str. Alea Trandafirilor, nr. 1	



Nr. crt.	Unitate de învățământ cu personalitate juridică/ arondată	Adresa	Număr antepreșcolari/ preșcolari/ elevi/
	<i>Creșa Piticot</i>	Str. I. C. Brătianu, nr. 4	
	<i>Creșa Prichindel</i>	Str. Aurelian, nr. 19	
Învățământ preșcolar/ preșcolar (arondat)			
2	Grădinița cu Program Prelungit Nr. 20 Drobeta-Turnu Severin	Str. Walter Mărcineanu, nr. 2	198
	Grădinița cu Program Prelungit Nr. 23 Drobeta-Turnu Severin	Aleea Narciselor, nr. 3	
3	Grădinița cu Program Prelungit Nr. 21 Drobeta-Turnu Severin	Str. Petre Sergescu, nr. 3	170
	Grădinița cu Program Normal Nr. 26 Drobeta-Turnu Severin	Str. Călărași, nr. 37	
4	Grădinița cu Program Prelungit Nr. 22 Drobeta-Turnu Severin	Aleea Trandafirilor, nr. 2	168
5	Grădinița cu Program Prelungit Nr. 3 Drobeta-Turnu Severin	Str. I. C. Brătianu, nr. 4	249
	Grădinița cu Program Normal Nr. 24 Drobeta-Turnu Severin		
6	Grădinița cu Program Prelungit Nr. 7 Drobeta-Turnu Severin	Str. Șincai, nr. 26A	211
Învățământ gimnazial/ primar și preșcolar (arondat)			
7	Școala Gimnazială "Alice Voinescu" Drobeta-Turnu Severin	B-dul Tudor Vladimirescu, nr. 71A	610
8	Școala Gimnazială "Constantin Negreanu" Drobeta-Turnu Severin	Str. Traian, nr. 281	456
	Grădinița cu Program Prelungit Nr. 19 Drobeta-Turnu Severin	Str. Traian, nr. 279	
9	Școala Gimnazială "Dimitrie Grecescu" Drobeta-Turnu Severin	Str. Traian, nr. 18	503
	Școala Primară Nr. 13	Str. Jidoștiței, nr. 2	
	Grădinița cu Program Prelungit Nr. 2 Drobeta-Turnu Severin	Str. Nicu Cernăianu, nr. 11	
	Grădinița cu Program Prelungit Nr. 29 Drobeta-Turnu Severin	Str. Eugen Mares, nr. 1	
10	Școala Gimnazială Nr. 14 Drobeta-Turnu Severin	B-dul Revoluției 16-22 Decembrie 1989, nr. 6	716
11	Școala Gimnazială Nr. 15 Drobeta-Turnu Severin	Str. Crișan, nr. 47A	660
12	Școala Gimnazială Nr. 5 Drobeta-Turnu Severin	Str. Vârciorovei, nr. 5	393
13	Școala Gimnazială Nr. 6 Drobeta-Turnu Severin	Str. Kiseleff, nr. 55	1.012
14	Școala Gimnazială "Petre Sergescu" Drobeta-Turnu Severin	Aleea Cloșani, nr. 6	484



Nr. crt.	Unitate de învățământ cu personalitate juridică/ arondată	Adresa	Număr antepreșcolari/ preșcolari/ elevi/
15	Școala Gimnazială "Regele Mihai I" Drobeta-Turnu Severin	Str. Eugen Mares, nr. 1	353
16	Școala Gimnazială "Theodor Costescu" Drobeta-Turnu Severin	Str. Păcii, nr. 2	806
Învățământ liceal/ gimnazial, primar și preșcolar			
17	Colegiul Național Economic "Theodor Costescu"	Str. Orly, nr. 37	714
18	Colegiul Național "Gheorghe Țițeica"	Str. Crișan, nr. 50	965
19	Colegiul Național Pedagogic "Ștefan Odobleja"	Str. Crișan, nr. 48	1.201
20	Colegiul Național "Traian"	B-dul Carol I, nr. 6	858
21	Liceul de Arte "I.Șt. Paulian"	Str. Crișan, nr. 21	601
22	Liceul de Transporturi Auto	B-dul Carol I, nr. 5	839
23	Liceul Tehnologic „Decebal"	Str. Antoninii, nr. 2	649
	Școala Gimnazială Nr. 3 Drobeta-Turnu Severin	Str. Doctor Saidac, nr. 21-23	
24	Liceul Tehnologic „Domnul Tudor"	Str. I. C. Brătianu, nr. 7	571
25	Liceul Tehnologic „Lorin Sălăgean"	Str. I. C. Brătianu, nr. 9D	881
26	Liceul Tehnologic Special Drobeta	Str. Independenței, nr. 28	138
27	Liceul Teoretic "Șerban Cioculescu"	Str. Traian, nr. 84	311
Învățământ postliceal			
28	Școala Postliceală Sanitară Drobeta-Turnu Severin	Str. Dorobanți, nr. 30	598
29	Școala Postliceală Sanitară "Gheorghe Țițeica"	Str. Traian, nr. 84	588
Alte instituții de educație și formare			
30	Casa Corpului Didactic	Str. Calomfirescu, nr. 94	-
31	Centru Școlar pentru Educație Incluzivă "Constantin Pufan"	Str. Călugăreni, nr. 1 Bis	-
32	Centrul Județean de Excelență Mehedinți	B-dul Carol I, nr. 24	-
33	Centrul Județean de Resurse și Asistență Educațională	Mareșal Averescu, nr. 15	-
34	Clubul Sportiv Școlar Drobeta-Turnu Severin	Str. Eugen Mares, nr. 1	-
35	Palatul Copiilor Drobeta-Turnu Severin	B-dul Carol I, nr. 24	-

Analiza privind populația școlară, realizată pe baza datelor statistice existente, relevă reducerea numărului de preșcolari și elevi încadrați în învățământul preșcolar, gimnazial, liceal, profesional și de maiștri în perioada 2010-2023, cea mai accentuată scădere fiind în cazul învățământului de maiștri (-64%). Excepții se întâlnesc în rândul categoriilor de elevi din învățământul primar și postliceal pentru care s-au înregistrat valori pozitive (figura 2.8).

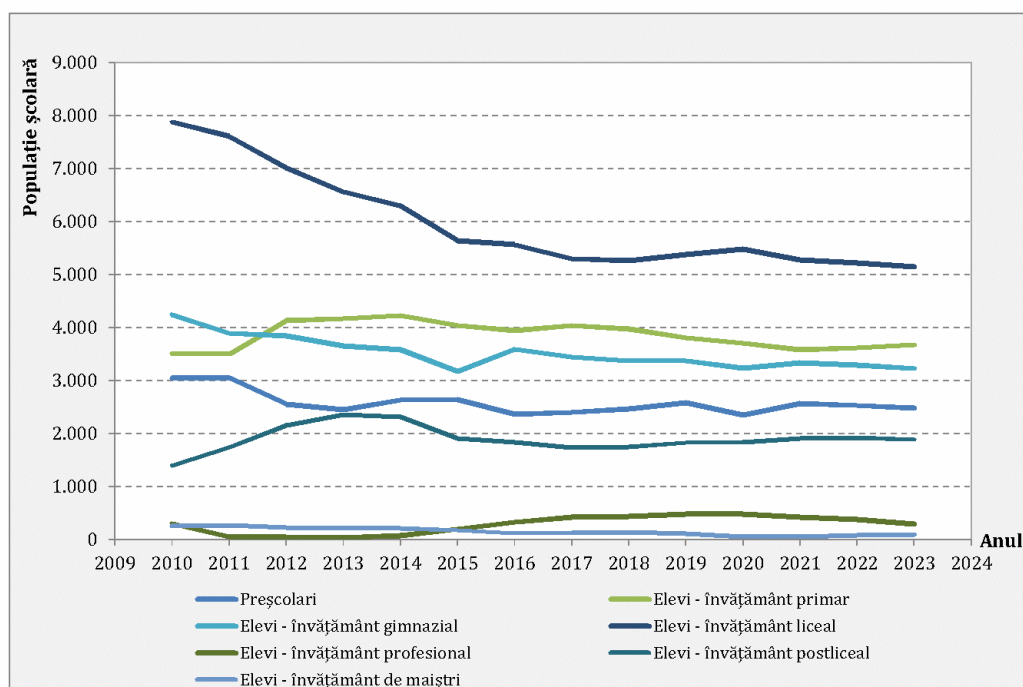


Figura 2.8. Variația populației școlare, 2010 - 2023. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Cunoscând tendința de variație a numărului de elevi, bazată pe date istorice înregistrate în perioada 2010-2020 și ținând seama de prognoza de evoluție a populației la nivel național până la orizontul anului 2060² (prognoză care are la bază populația stabilă pe sexe și grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului desfășurat în octombrie 2011 și fenomenele demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația externă din statistica curentă) pe termen scurt s-au prognozat ușoare scăderi ale numărului de elevi din învățământul preuniversitar, cât și ale numărului de studenți și cursanți din învățământul universitar (figura 2.9).

Tot mai frecvent, în situația actuală, se întâlnesc cazuri în care copii nu urmează școala primară sau gimnazială din zona de rezidență, orientându-se către unități de învățământ din alte cartiere (în general în funcție de prestigiul acestora), motiv pentru care deplasările având ca scop „Ducerea / aducerea copiilor la / de la școală” devin tot mai numeroase și sunt realizate cu autovehiculul personal. Pentru diminuarea acestui fenomen, în acord cu

² Institutul Național de Statistică, *Proiectarea populației României la orizontul anului 2060*, ISBN: 978-606-8590-01-1, 2013.

politica educațională locală, se au în vedere intervenții privind creșterea accesibilității transportului public local în zonele unităților de învățământ.

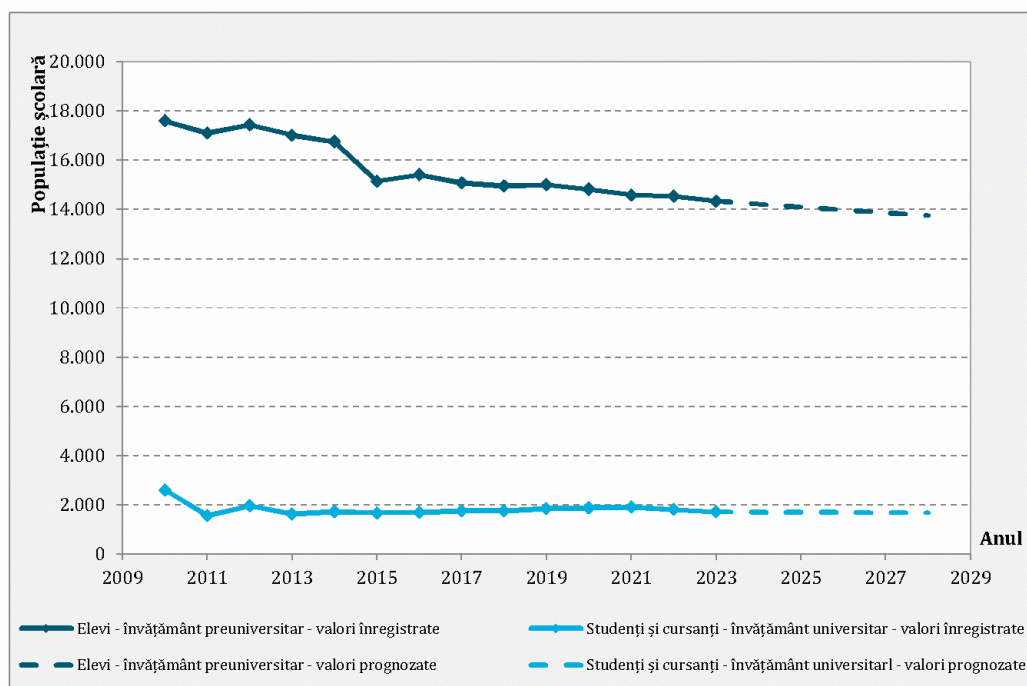


Figura 2.9. Variația populației școlare din Municipiul Drobeta-Turnu Severin – date prognozate.

Poli de interes pentru călătoriile locale reprezintă și zonele în care se desfășoară activități comerciale. În ultimii ani au fost deschise magazine de tip supermarket: Penny, Profi, Plus, Interex și a fost amenajată Piața Mircea.

În prezent, cea mai ridicată cerere de transport o reprezintă atât zona de nord și est, prin prezența unităților comerciale de mari dimensiuni Carrefour, Cora și Kaufland, cât și zona industrială situată pe malul Dunării în zona de sud-vest.

Indicele de motorizare reprezintă un indicator utilizat în evaluarea dezvoltării economice a unei unități administrativ teritoriale. Valoarea acestuia exprimă numărul de autoturisme deținute de grupe de 1000 de locuitori.

Disponibilitatea utilizării unui vehicul prezintă un rol vital și omniprezent în alegerile privind deplasările pe care indivizii aleg să le efectueze. Acest lucru se manifestă atât în planificarea deplasărilor pe termen scurt, cât și pe orizonturi de timp medii și lungi.

La nivel local, în anul 2023 s-a atins valoarea de 432 autoturisme/ 1000 locuitori. Se observă că numărul de autoturisme deținute de 1000 de locuitori ai Municipiului Drobeta-Turnu Severin este cu 24% mai mare decât valoarea medie județeană și cu 17% mai mare decât valoarea medie națională. În figura 2.10 este prezentată variația indicelui de motorizare în intervalul 2019 - 2023 înregistrată în Municipiul Drobeta-Turnu Severin județul Mehedinți și la nivel național. Se observă o tendință crescătoare a indicelui de motorizare pe întreaga perioadă analizată.

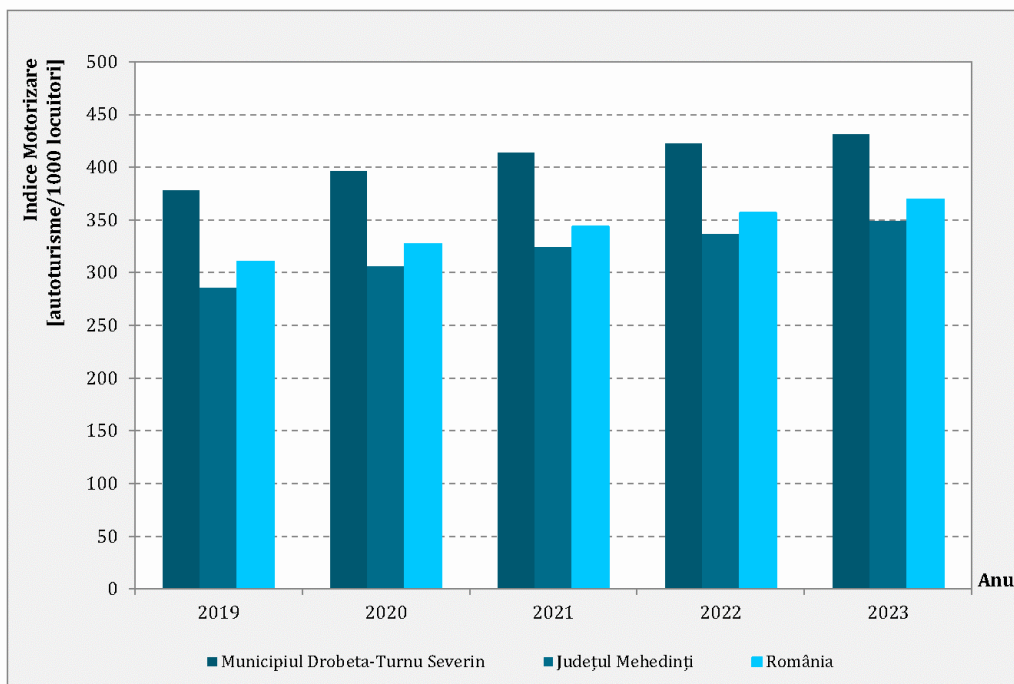


Figura 2.10. Variația indicelui de motorizare, 2019 – 2023.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line, DGPCI.

Referitor la structura parcului de autovehicule înmatriculate anual în județul Mehedinți, în ultimii 14 ani autoturismele noi reprezintă ponderi cuprinse între 3% și 20% din numărul total de înmatriculări anuale înregistrate pentru această categorie de mijloace de transport (figura 2.11).

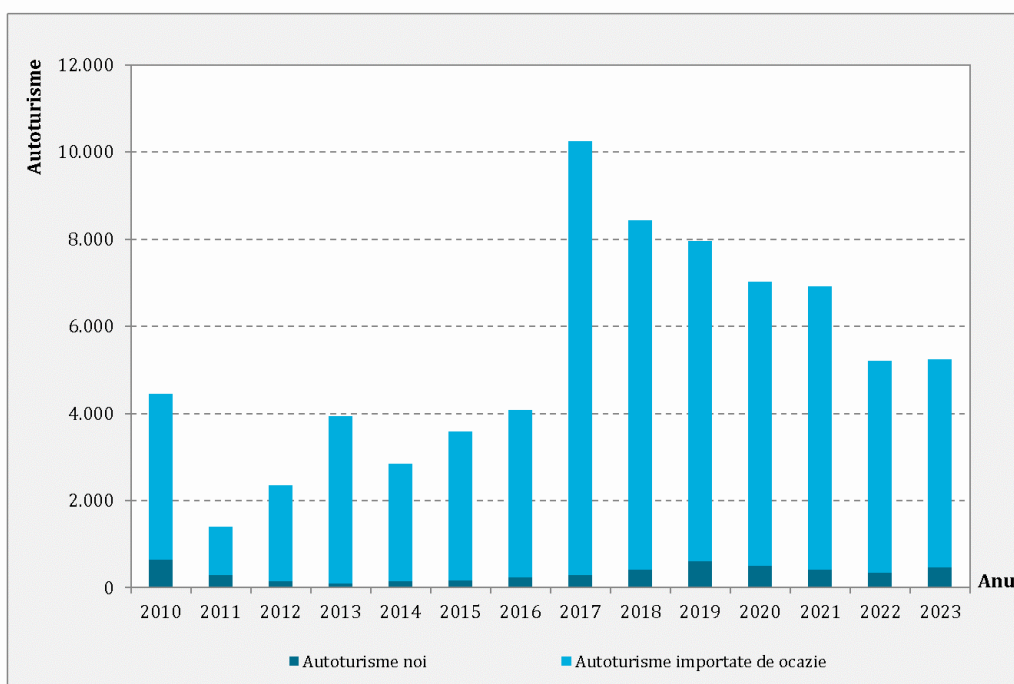


Figura 2.11. Structura parcului de autoturisme înmatriculate anual în județul Mehedinți, 2010 –

2023. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Vechimea parcului de autovehicule are contribuție semnificativă în impact negativ generat de activitatea de transport asupra mediului.

Structura parcului de autovehicule este un factor cu rol decisiv al impactului asupra mediului generat de sectorul transporturilor. Vechimea, combustibilul utilizat, capacitatea cilindrică a motorului, norma de depoluare sunt parametri specifici fiecărui autovehicul, care influențează direct cantitatea de emisii poluante deversate în atmosferă pe durata funcționării.

Date referitoare la structura parcului de autovehicule (categorii de vehicule, tip de combustibil, norme tehnice privind emisiile, capacitatea cilindrică) la nivelul Municipiului Drobeta-Turnu Severin au fost furnizate de către Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări din cadrul Ministerului Afacerilor Interne.

În intervalul 2019-2023, parcul inventar de autovehicule înmatriculate în localitatea Drobeta-Turnu Severin a avut o evoluție pozitivă, valoarea înregistrată în anul 2023 fiind cu 7% mai mare față de cea corespunzătoare anului 2019. Variația anuală a numărului de autovehicule în funcție de combustibilul utilizat este prezentată în figura 2.12.

În intervalul analizat s-au înregistrat creșteri ale numărului de autovehicule alimentate cu motorină cu 19%, în timp ce numărul autovehiculelor alimentate cu benzină a scăzut cu 7%. În toată perioada analizată, în parcul de vehicule din Municipiul Drobeta-Turnu Severin au fost înmatriculate 1.051 autovehicule cu propulsie hibridă și 135 cu propulsie electrică.

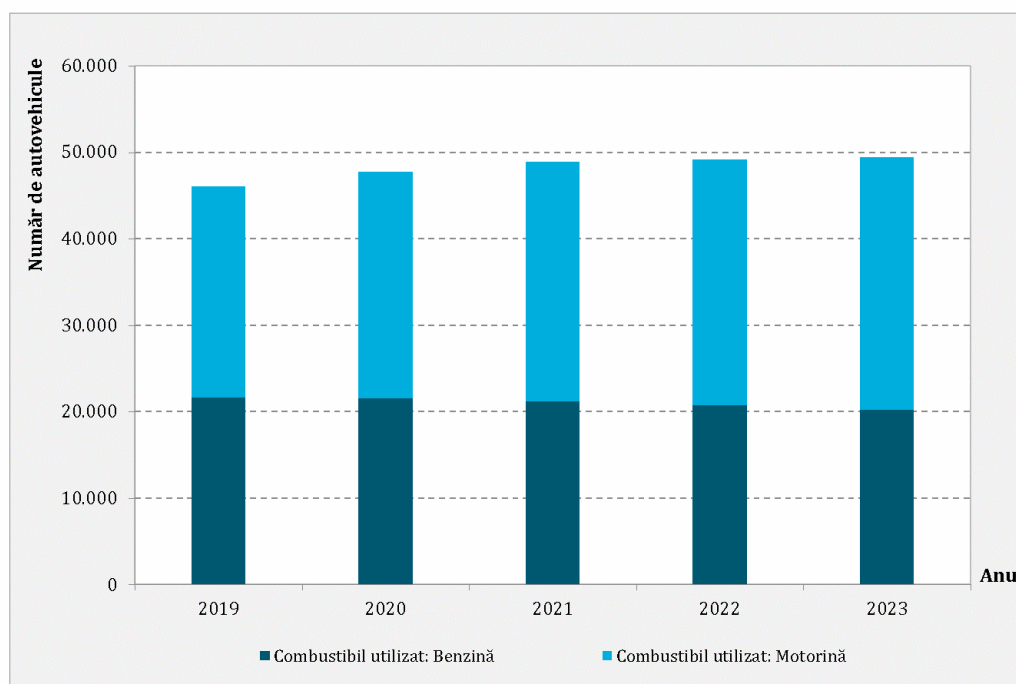


Figura 2.12. Situația parcului inventar de autovehicule în funcție de combustibilul utilizat – Municipiul Drobeta-Turnu Severin. Sursa datelor: Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări.

Referitor la tipurile de autovehicule din compunerea parcului inventar, din totalul celor 50.161 autovehicule înregistrate în anul 2023, 43.730 sunt autoturisme. Numărul de autovehicule din celelalte 19 categorii existente (în total 6.431 autovehicule) este prezentat în diagrama din figura 2.13.

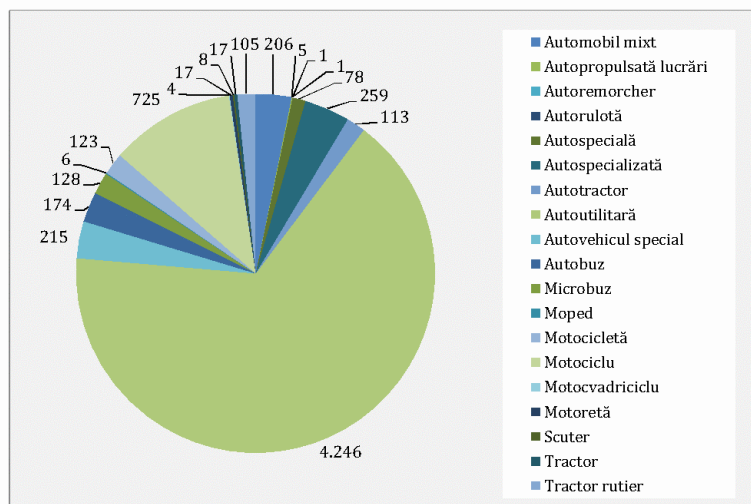


Figura 2.13. Autovehiculele din compunerea parcului inventar, altele decât autoturisme, 2023 – Municipiul Drobeta-Turnu Severin. Sursa datelor: DRPCl.

Din totalul vehiculelor înmatriculate la sfârșitul anului 2023, 78,5% aveau vechime de peste 13 ani, iar numai 9,9% de cel mult 8 ani. Reprezentarea numărului de vehicule în funcție de anul de fabricație este realizată în figura 2.14.

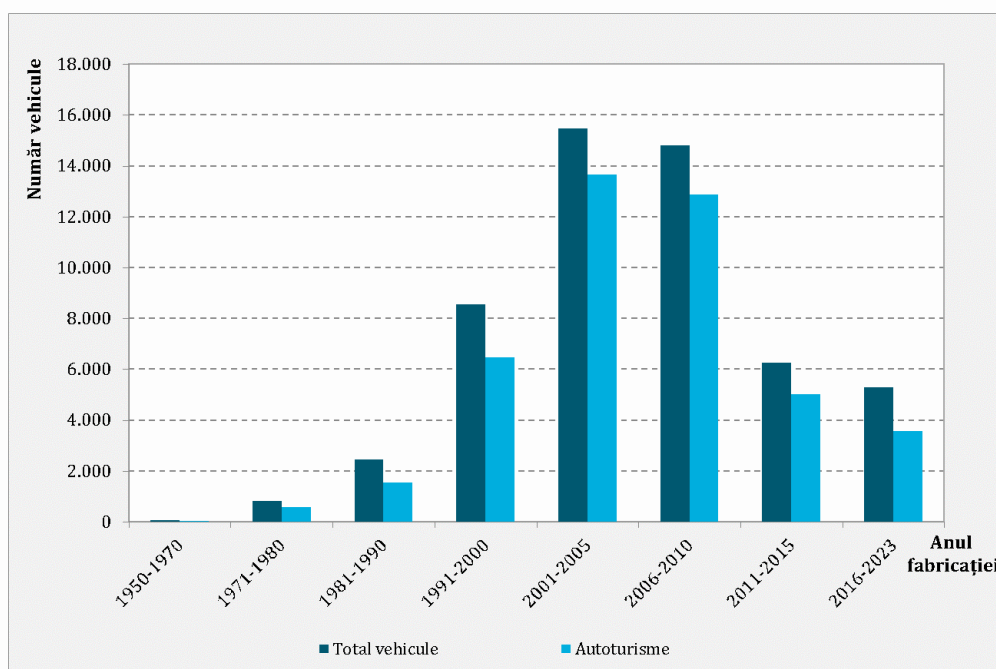


Figura 2.14. Structura parcului de autovehicule în funcție de anul de fabricație.
Sursele datelor: Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări.

Analizele privind dimensiunea și structura parcului de autovehicule relevă valori ridicate ale indicelui de motorizare și pondere mare a mijloacelor de transport cu vechime mare, ceea ce înseamnă impact negativ asupra mediului. Reducerea gradului de utilizare a autovehiculelor personale se poate realiza prin existența în oferta de transport a unui serviciu de transport public eficient și atractiv pentru cetățeni.

2.2. Descrierea serviciului de transport public de călători ca serviciu de interes economic general

În prezent, serviciul de transport public local este delegat către operatorul de transport S.C. Transport Public Urban Drobeta S.A., în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin concesiune încheiat cu Municipiul Drobeta-Turnu Severin, Nr. 25770/ 22.08.2019 pe o perioadă de 6 ani, contract aprobat prin H.C.L. 19/30.01.2019.

Rețeaua de transport public local este formată din 8 linii de autobuz, cu lungimea totală a traseelor (dus-întors) de 157,3 km (tabelul 2.5; figurile 2.15-2.23).

Tabelul 2.5. Traseele de transport public. Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

Linia	Denumire traseu	Număr stații	Lungime traseu [km]	Număr curse L-V	Număr autobuze L-V	Număr curse S-D	Număr autobuze S-D
1	Autogara - Șantier Naval	21	9,0	32	4	16	2
1R	Autogara - Șantier Naval	22	12,0	24	3	13	2
2	Autogara - Spitalul Județean - Pădurea Crihala	19	16,0	3	2	0	0
3	Autogara - Hidrocentrala	41	33,0	24	3	15	2
3R	Autogara - Hidrocentrala	46	32,5	24	3	14	2
4	Autogara - Pădurea Crihala	38	23,0	38	6	15	0
6	Autogara - Carrefour - ANL	18	11,2	3	2	0	0
7	Autogara - Dudașu Schelei	34	20,6	34	4	15	3

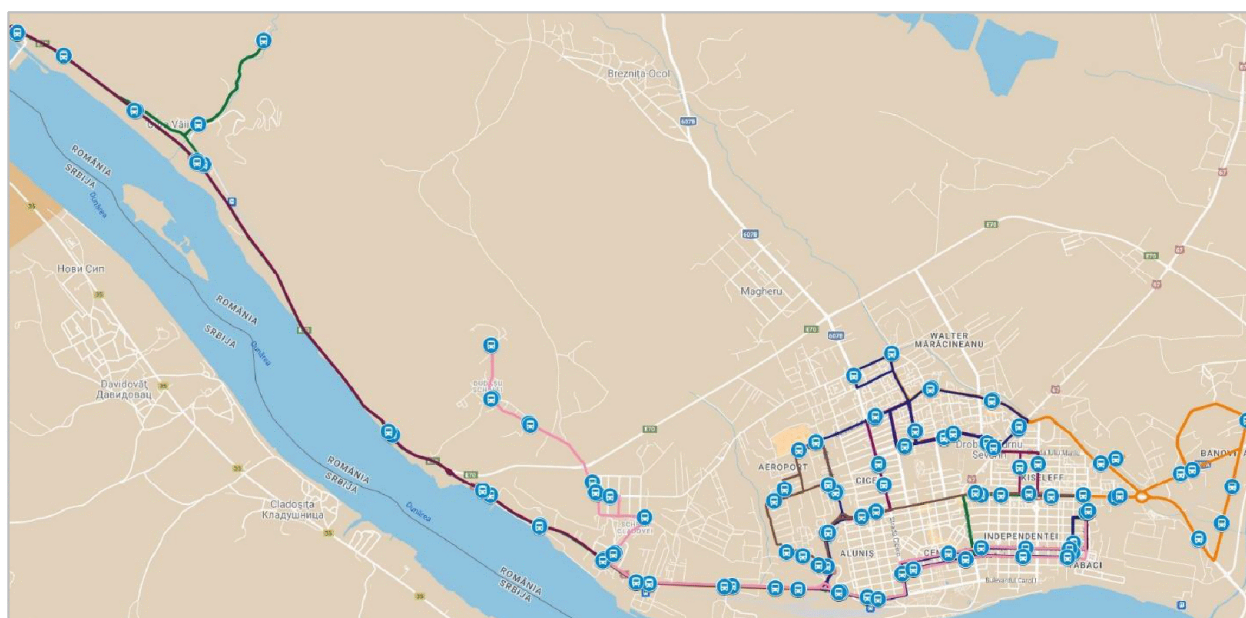


Figura 2.15. Traseele de transport public.

Din figura de mai sus, în situația actuală se constată deficiențe privind accesibilitatea teritorială a serviciului în zona de nord-vest a orașului, în care se s-au realizat dezvoltări rezidențiale. Lipsa serviciului de transport public atrage după sine utilizarea autovehiculelor personale, contrar principiilor de mobilitate urbană durabilă.

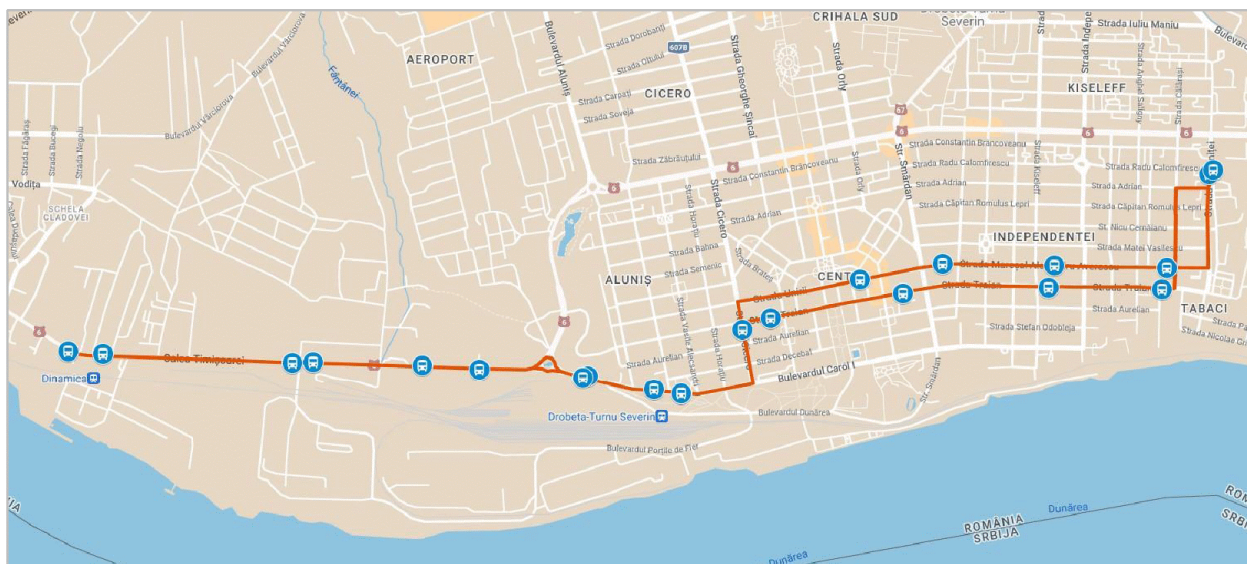


Figura 2.16. Traseul 1: Autogara - Șantier Naval.

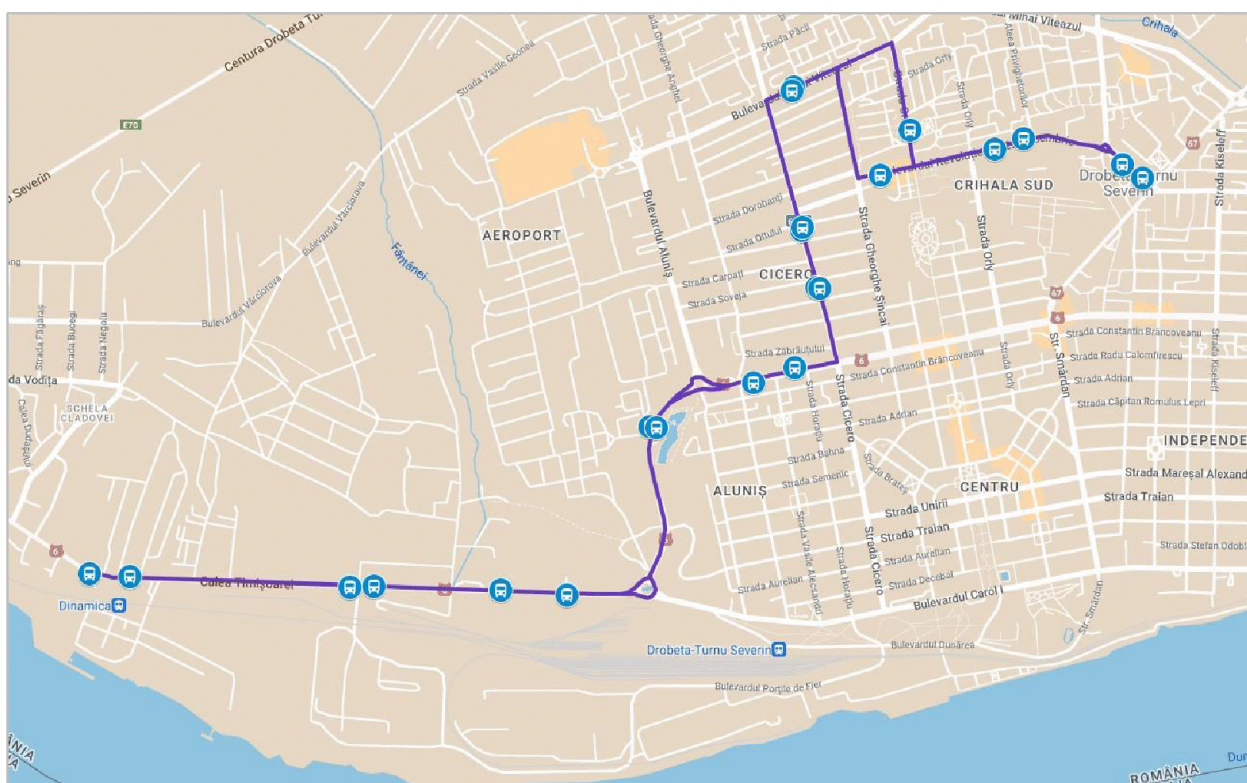


Figura 2.17. Traseul 1R: Autogara - Șantier Naval.

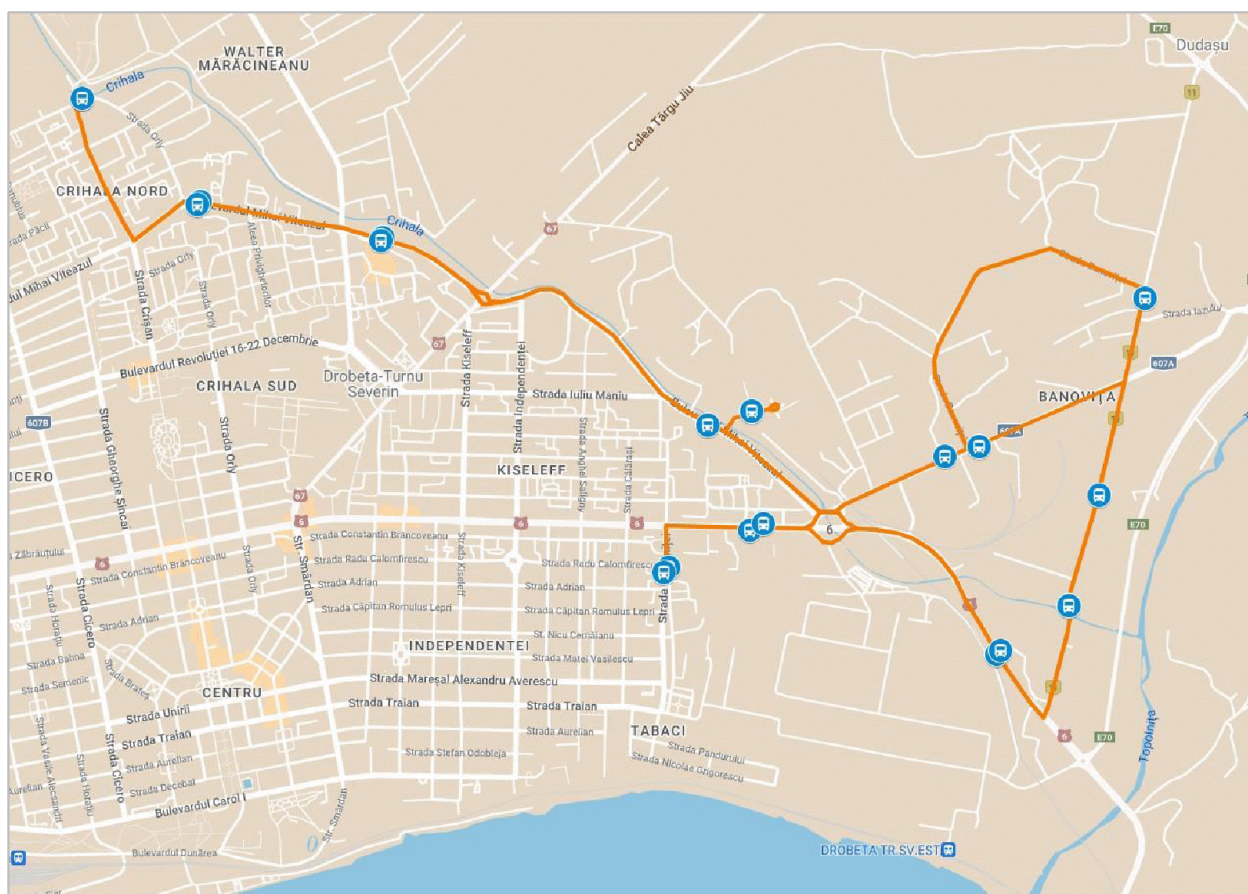


Figura 2.18. Traseul 2: Autogara - Spitalul Județean - Pădurea Crihala.

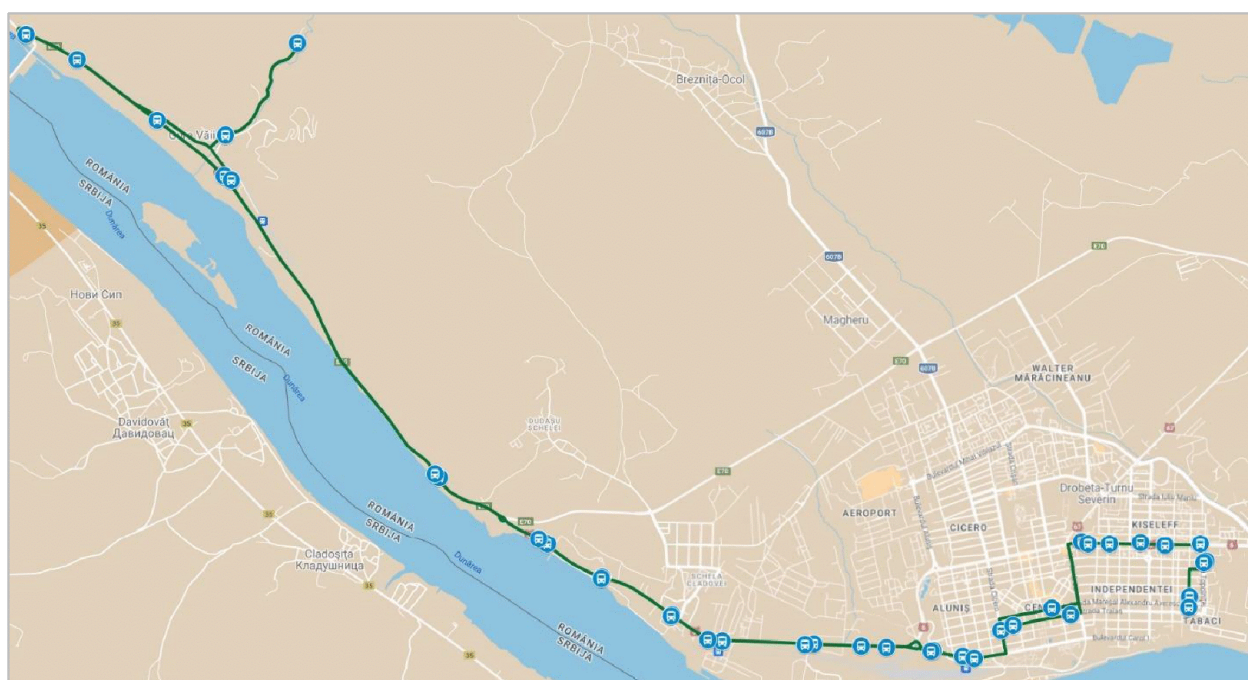


Figura 2.19. Traseul 3: Autogara - Hidrocentrala.

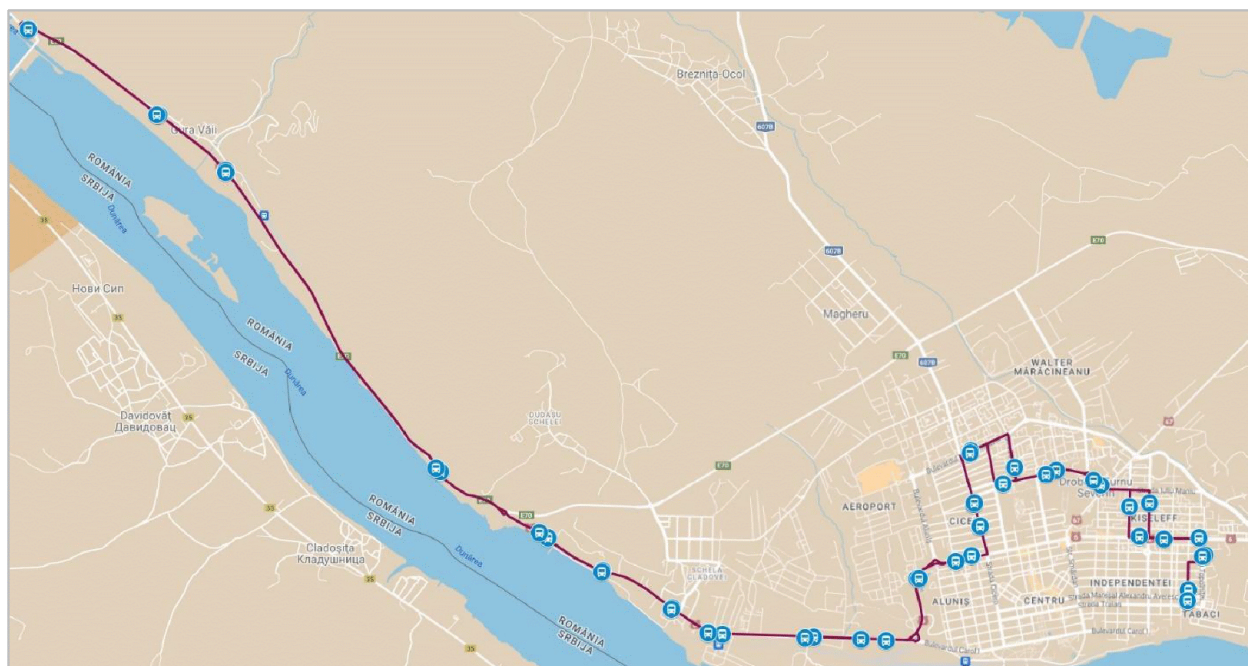


Figura 2.20. Traseul 3R: Autogara - Hidrocentrala.

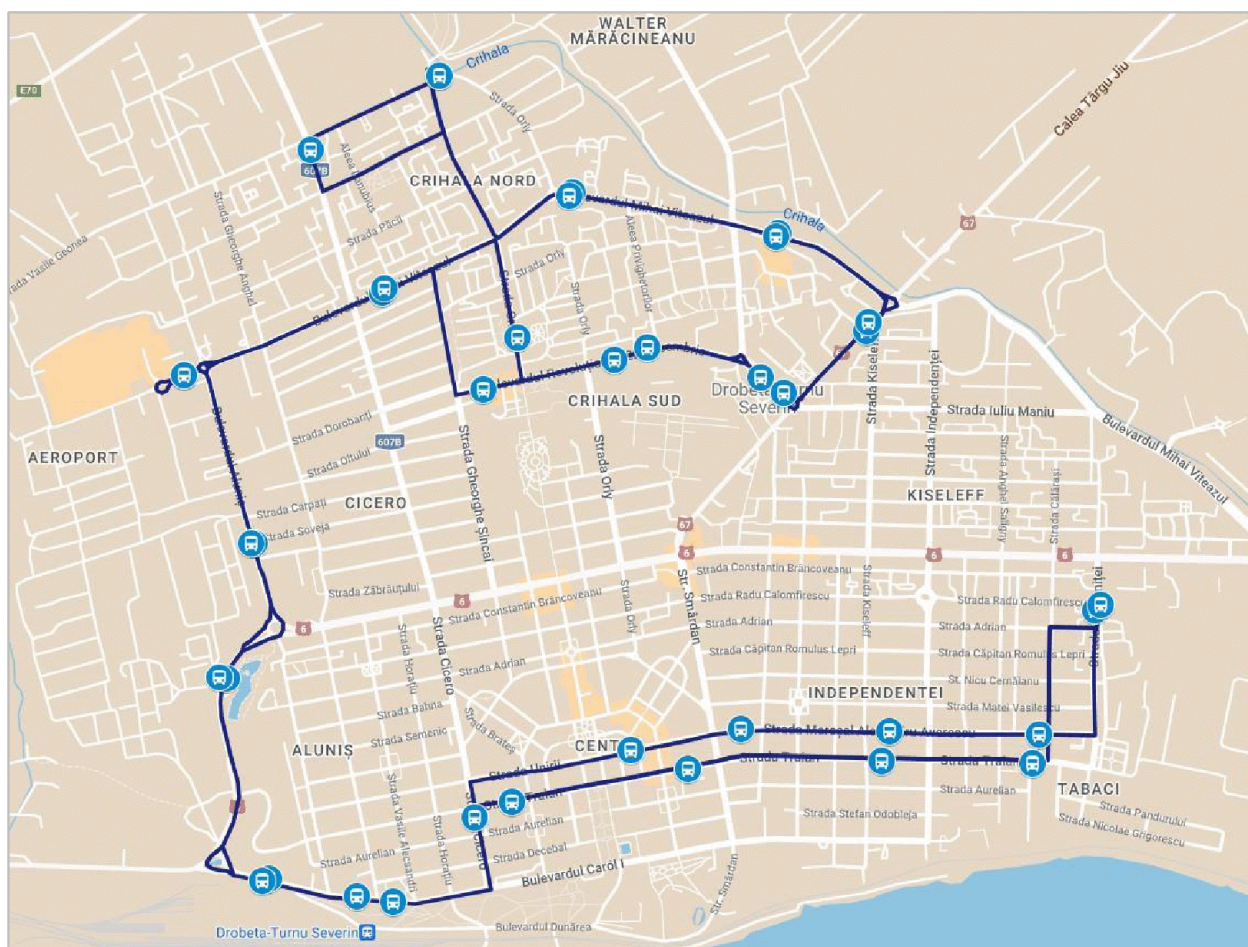


Figura 2.21. Traseul 4: Autogara - Pădurea Crihala.

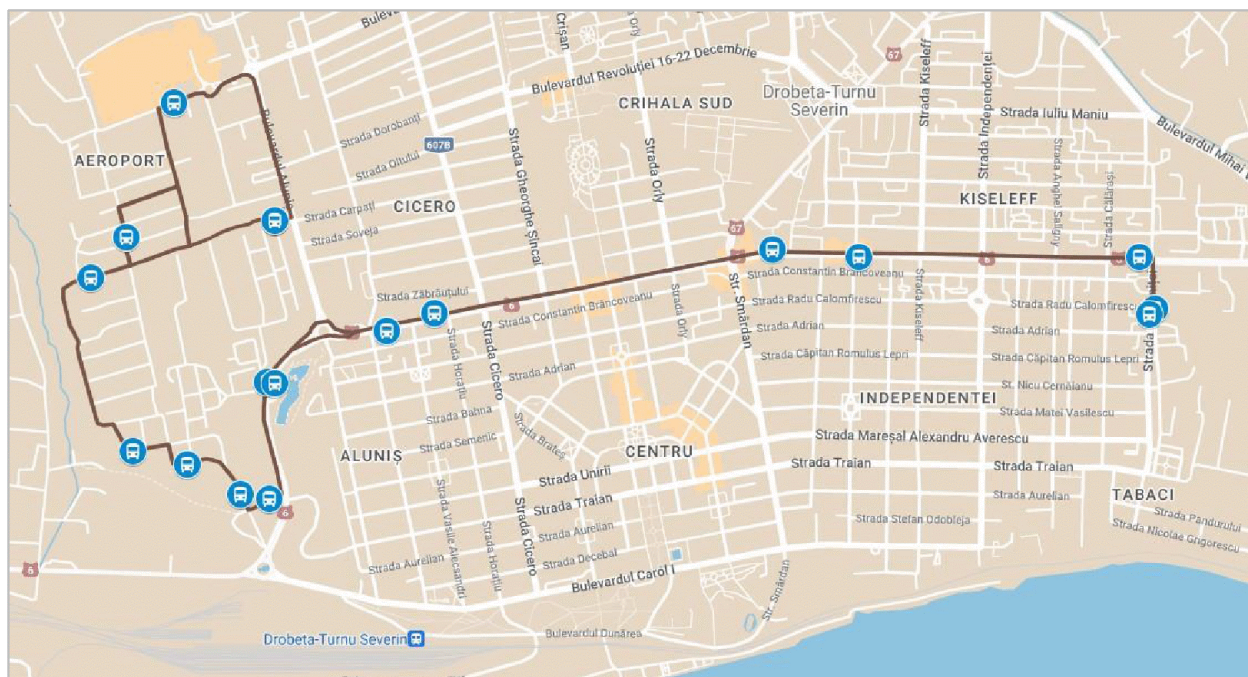


Figura 2.22. Traseul 6: Autogara - Carrefour – ANL.

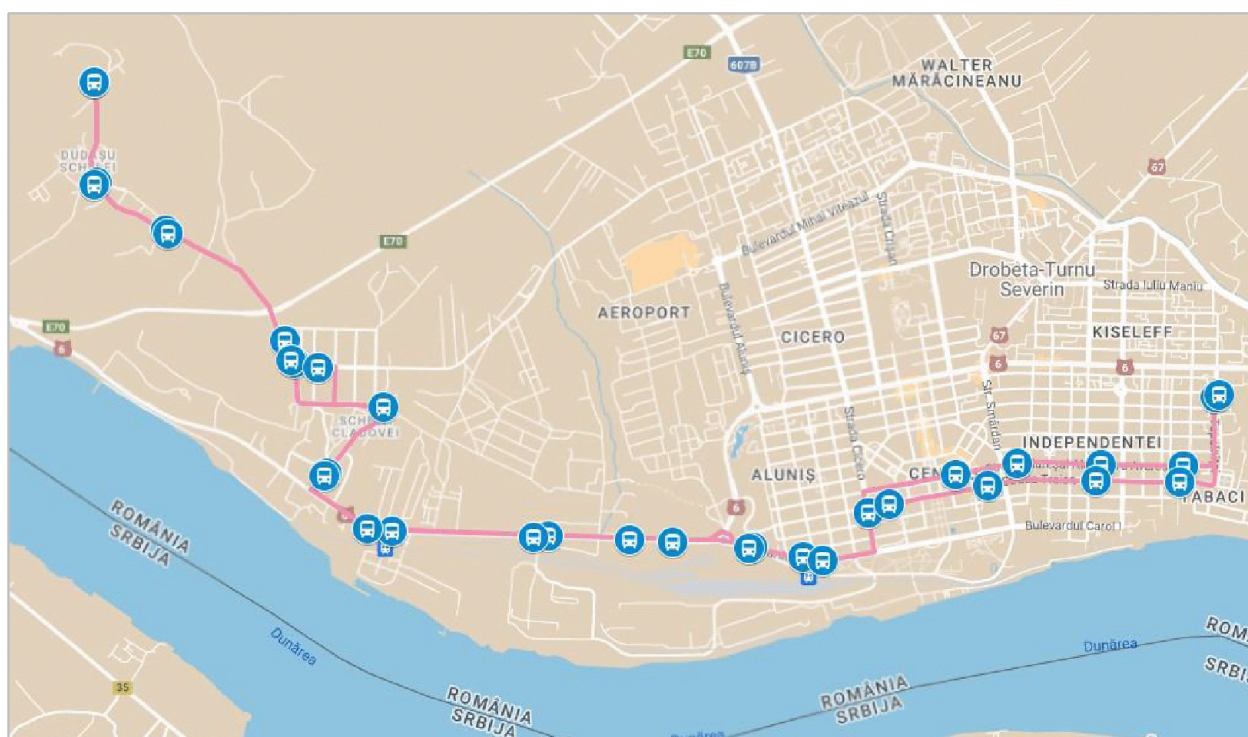


Figura 2.23. Traseul 7: Autogara - Dudașu Schelei.

În ceea ce privește frecvența de circulație, traseul 4 este cel care oferă cea mai ridicată frecvență de circulație de-a lungul unei zile lucrătoare (38 curse). În intervalul 06:00-08:00 pe această linie vehiculele au un interval de succedare de 15 minute, după care până la orele 22:00 frecvența de circulație este de 2 vehicule pe oră, și de un vehicul pe oră în intervalele

05:00-06:00 și 22:00-23:00. Liniile 1 și 7 au de asemenea o frecvență constantă de 2 vehicule pe oră în intervalul 07:00-22:00 (linia 1) și 06:00-22:00 (linia 7), în timp ce pe traseele 2 și 6 se efectuează doar 3 curse pe zi (figura 2.24).

În zilele nelucrătoare pe liniile 2 și 6 nu se circulă. Linia 1 oferă cea mai ridicată frecvență de circulație (16 curse/zi), de 1 vehicul pe oră în intervalul 06:00-22:00, urmată de liniile 3,4 și 7 cu 15 curse pe zi (figura 2.25).

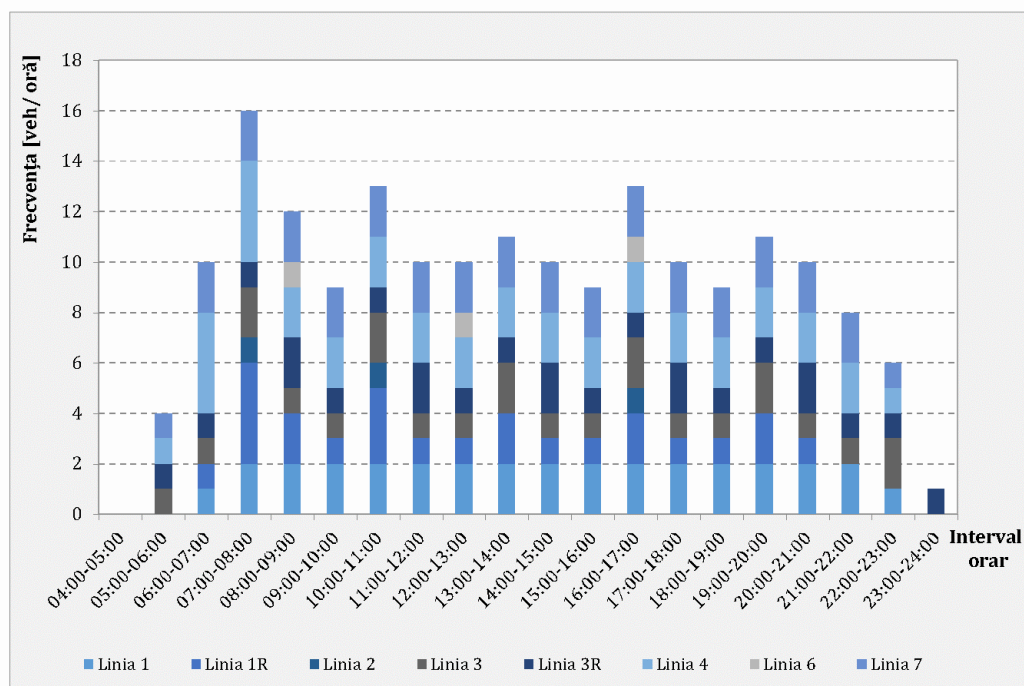


Figura 2.24. Frecvența de circulație orară a traseelor de transport public local, zi lucrătoare.

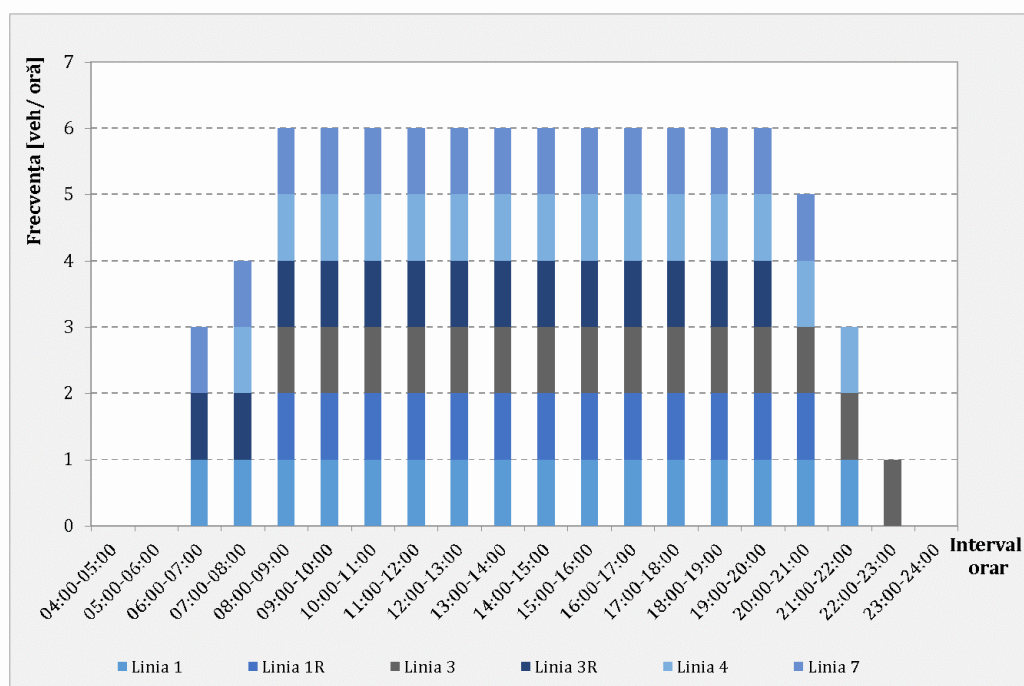


Figura 2.25. Frecvența de circulație orară a traseelor de transport public local, zi nelucrătoare.



Pentru operarea serviciului de transport public local de persoane în Municipiul Drobeta-Turnu Severin se efectuează utilizând o flotă de 33 autobuze, dintre care 9 electrice, și 2 microbuze (tabelul 2.6).

Tabelul 2.6. Caracteristicile parcului de autovehicule.

Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

Nr. Crt.	Denumire	Număr înmatriculare	Anul de fabricației	Capacitate	Categorie EURO
1	Autobuz M3 SOLARIS	MH-46-TDU	2020	60	R3
2	Autobuz MAN	MH-52-TDU	2023	85	R5
3	Autobuz M3 SOLARIS	MH-47-TDU	2020	60	R5
4	Autobuz M3 SOLARIS	MH-49-TDU	2020	60	R5
5	Autobuz M3 MERCEDES-BENZ	MH-50-TDU	2020	85	R4
6	Autobuz SOLARIS	MH-06-TDU	2020	60	R5
7	Autobuz SOLARIS	MH-08-TDU	2020	60	R5
8	Autobuz M3 SOLARIS	MH-51-TDU	2020	60	R5
9	Autobuz M3 TEMSA	MH-15-TDU	2018	63	R4
10	Autobuz M3 TEMSA	MH-16-TDU	2018	63	R4
11	Autobuz MAN	MH-53-TDU	2023	83	R5
12	Autobuz MAN	MH-55-TDU	2023	83	R5
13	Autobuz M3 MERCEDES-BENZ	MH-22-TDU	2018	25	R4
14	Autobuz M3 SETRA S315	MH-29-TDU	2018	69	R3
15	Autobuz M3 VAN HOOL	MH-30-TDU	2018	53	R4
16	Autobuz M3 TEMSA	MH-32-TDU	2018	69	R5
17	Autobuz SOLARIS	MH-33-TDU	2020	60	R5
18	Autobuz SOLARIS	MH-35-TDU	2020	60	R5
19	Autobuz M3 MAN SU 283	MH-37-TDU	2018	58	R3
20	Autobuz SOLARIS	MH-38-TDU	2020	60	R5
21	Autobuz MERCEDES BENZ	MH-39-TDU	2020	65	R3
22	Autobuz MERCEDES BENZ	MH-40-TDU	2020	65	R3
23	Autobuz MERCEDES BENZ	MH-91-TDU	2014	94	R3
24	Autobuz MAN	MH-92-TDU	2014	92	R3
25	Autobuz electric SOR/ SOR 10,5	MH-10-UAT	2023	81	-
26	Autobuz electric SOR/ Ebn 11	MH-11-UAT	2023	90	-
27	Autobuz electric SOR/ Ebn 11	MH-12-UAT	2023	90	-
28	Autobuz electric SOR/ 4be1eb1fx	MH-13-UAT	2023	90	-
29	Autobuz electric SOR/ 4be1eb1fx	MH-15-UAT	2023	90	-
30	Autobuz electric SOR/ 4be1eb1fx	MH-16-UAT	2023	90	-
31	Autobuz electric 10m șes GRANTON Gtz6129bevr	MH-17-UAT	2023	73	-



Nr. Crt.	Denumire	Număr înmatriculare	Anul de fabricației	Capacitate	Categorie EURO
32	Autobuz electric 10m șes GRANTON Gtz6129bevr	MH-18-UAT	2023	73	-
33	Autobuz electric 10m șes GRANTON 11a11	MH-14-UAT	2023	73	-
34	Microbuz FIAT KOM	MH-24-TDU	2018	17	R5
35	Microbuz FIAT KOM OVRIGA	MH-25-TDU	2018	21	R5

Cele 9 autobuze electrice au fost predate de către Municipiul Drobeta-Turnu Severin către operatorul Transport Public Urban Drobeta S.A. ca bunuri de retur, prin procesul verbal de predare primire nr. 46200/ 29.11.2023, acestea intrând în exploatare de la 01.12.2023.

Pentru alimentarea cu energie electrică este utilizată o infrastructură formată din 6 stații de încărcare lentă amplasate la Centrul Intermodal UAT Drobeta-Turnu Severin și 3 stații de încărcare lentă amplasate în incinta autogării de pe strada Topolniții, nr. 5, precum și o stație de încărcare rapidă amplasată la Pădurea Crihala.

Prin proiectele implementate de Municipiul Drobeta-Turnu Severin în ultimii ani au fost realizate o serie de investiții în domeniul infrastructurii și mijloacelor de transport pentru transportul public local (tabelul 2.7). Acestea au fost puse la dispoziția operatorului, ca bunuri de retur, în cadrul contractului nr. 25770/22.08.2019.

Tabelul 2.7. Investiții în transportul public realizate de Municipiul Drobeta-Turnu Severin.

Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

Clasificare	Denumire bunuri mobile și imobile	Dotări	Cantitate
Dispecerat Componenta Centrală	Dispecerat	UPS Central	1
		Set Licențe alte aplicații operare	1
		Router	2
		Switch ethernet	2
		Rack echipat	1
		UPS Redutant Servere	5
		Servere aplicație taxare + software taxare	1
		Servere baze de date + software baze de date	1
		Servere aplicație dispecerizare + software dispecerizare	1
		Server back-up + aplicații software back-up automat	1
		Sistem afisaj (wall display)	1
		Switch fc	2
		Stații de lucru (calculator, telefon, monitor, etc.)	2
		Sistem de stocare SAN + Software arte stoc	1



Clasificare	Denumire bunuri mobile și imobile	Dotări	Cantitate
		Imprimantă laser A4	1
		Imprimantă laser A3	1
		Sistem management supraveghere video + software management video	1
		Firewall	1
	Autobază	Stație de lucru	1
		Router cu firewall	1
		UPS stație de lucru	1
		Access point cu 2 antene	2
	Centru de controlori	Stație de lucru	1
		Dispozitiv portabil control	6
		Ups stație de lucru	1
		Firewall	1
		Switch ethernet 8 porturi	1
		Imprimantă portabilă pentru control	6
	Centru de vânzare cartele	Computer + webcam	2
		UPS stație de lucru	2
		Imprimantă personalizare cartele RF-ID	2
		Cititor/ Inscriptor cartele RF-ID	2
		Scanner FLATBED A4	2
		Router 3G/4G	1
Vehicule de transport public		Autobuze electrice	6
		Computere de bord	30
		Validator dual	60
		Indicatoare exterioare pentru trasee (1 față, 1 lateral, 1 spate)	6
		Sisteme informare călători în vehicule	60
		Sisteme supraveghere video în vehicule	60
		Echipamente DVR (cu comunicație 4G)	30
		Switch comunicații și tablou electric îmbarcat	30
		Router wireless cu SIM 4G	30
		Stații autobuz pentru călători	5
Echipamente stație de încărcare lentă		Stație de încărcare lentă electrică	6
		Automat vânzare titluri de transport	1
		Tablou electric TE 0,4 kv pentru alimentare stații de încărcare lentă	1
		Instalație electrică de alimentare SIL	1

Clasificare	Denumire bunuri mobile și imobile	Dotări	Cantitate
Active necorporale – componente software		Aplicația software (portal taxare) – platformă WEB	1
		Aplicația software (portal taxare) – Aplicația android & IOS	1
Proiect Achiziție mijloace de transport public – autobuze electrice 10 m șes, Alexandria, Brăila, Constanța, Drobeta-Turnu Severin, Focșani, Slobozia		Stație de încărcare rapidă	1
		Stații de încărcare lentă	3
		Autobuze electrice 10 m șes	3

Dotările specifice sistemului de e-ticketing și de informare (Computere de bord, Validator dual, Indicatoare exterioare pentru trasee (1 față, 1 lateral, 1 spate), sisteme informare călători în vehicule, Sisteme supraveghere video în vehicule, Echipamente DVR (cu comunicație 4G), Switch comunicații și tablou electric îmbarcat, Routere wireless cu SIM 4G) sunt montate pe cele 9 autobuze electrice puse la dispoziție de Municipiul Drobeta-Turnu Severin și pe 21 de autobuze care se află în proprietatea operatorului de transport public local.

Capacitatea de transport a autovehiculelor din parcul auto este cuprinsă între 17 și 100 de locuri conform figurii 2.28.

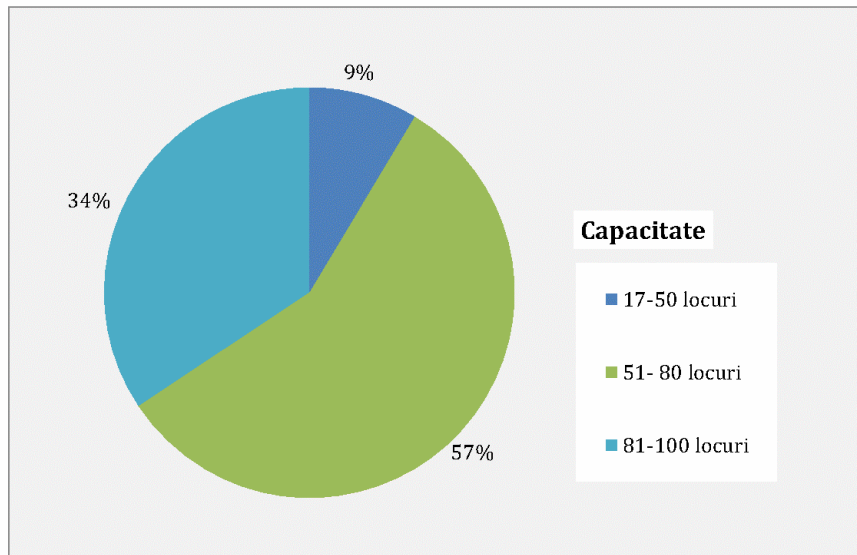


Figura 2.28. Structura parcului de vehicule în funcție de capacitate.

Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

În total, mijloacele de transport asigură o capacitate totală de 2380 locuri, reprezentând o valoare medie de 68 locuri/ autobuz.

Ținând seama de cunărul de curse pe zi și de capacitatea medie a unui autobuz, s-a determinat capacitatea medie de transport asigurată pe fiecare traseu (tabelul 2.8).

Tabelul 2.8. Capacitatea traseele de transport public.

Linia	Denumire traseu	Număr curse L-V	Capacitate medie traseu L-V, locuri	Număr curse S-D	Capacitate medie traseu S-D, locuri
1	Autogara - Șantier Naval	32	2.176	16	1.088
1R	Autogara - Șantier Naval	24	1.632	13	884
2	Autogara - Spitalul Județean - Pădurea Crihala	3	204	0	0
3	Autogara - Hidrocentrala	24	1.632	15	1.020
3R	Autogara - Hidrocentrala	24	1.632	14	952
4	Autogara - Pădurea Crihala	38	2.584	15	1.020
6	Autogara - Carrefour - ANL	3	204	0	0
7	Autogara - Dudașu Schelei	34	2.312	15	1.020
Total		182	12.376	88	5.984

Mijloacele de transport utilizate au vechime cuprinsă între 1 și 10 ani (figura 2.29), 6% dintre acestea având depășită durata normală de funcționare de 8 ani³. Menținerea în circulație a mijloacelor de transport a căror vechime depășește durata normală de funcționare atrage după sine sporirea costurilor de mentenanță.

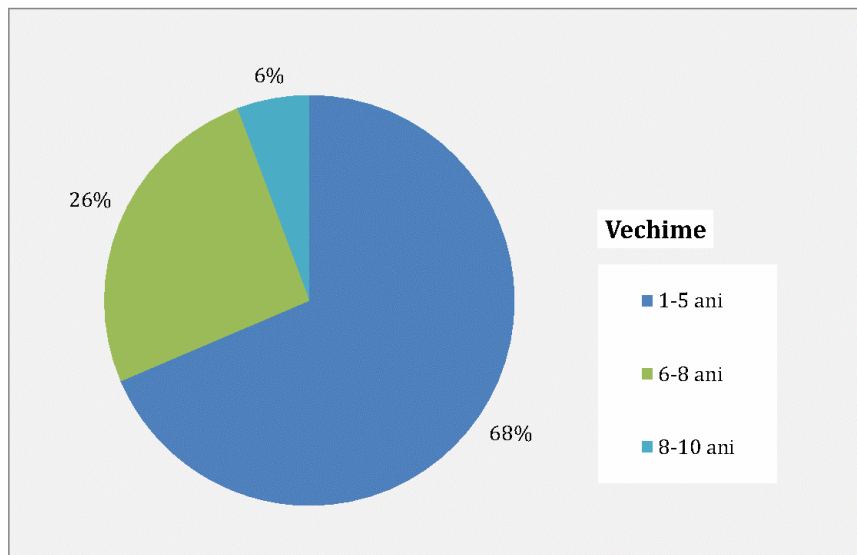


Figura 2.29. Structura parcului de vehicule după vechime.

Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

Vechimea se răsfrânge în impactul asupra mediului creat de circulația acestor autovehicule și în confortul resimțit de călători. Cea mai bună normă de depoluare în care se înscriu

³ Hotărârea Guvernului României Nr. 2139 din 30.11.2004, publicată în Monitorul Oficial Nr. 46 din 13 ianuarie 2005.

mijloacele de transport alimentate cu motorină este Euro 5, situație în care se regăsesc 14 autovehicule (figura 2.30).

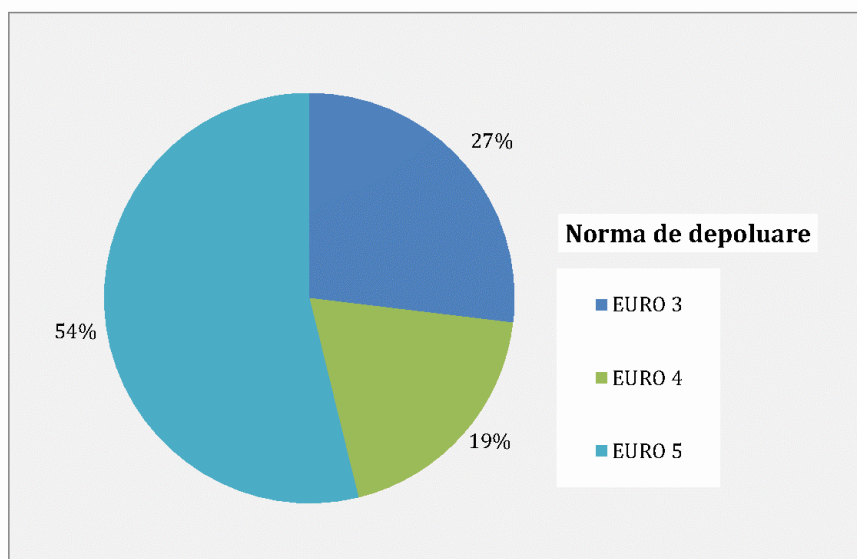


Figura 2.30. Ponderea autobuzelor după norma de depoluare.

Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

Autobuzele dispun de elemente de confort și de rampe pentru persoanele cu dizabilități.

În ceea ce privește numărul de călătorii, conform rapoartelor de activitate ale operatorului realizate pentru ultimul an în care s-a realizat operarea integrală, rezultă că în anul 2023 s-a înregistrat o valoare medie zilnică de 2.572 călătorii (figura 2.31), maxima fiind specifică lunii octombrie (2785 călătorii/zi), iar minima lunii iunie (2.393 călătorii/zi).

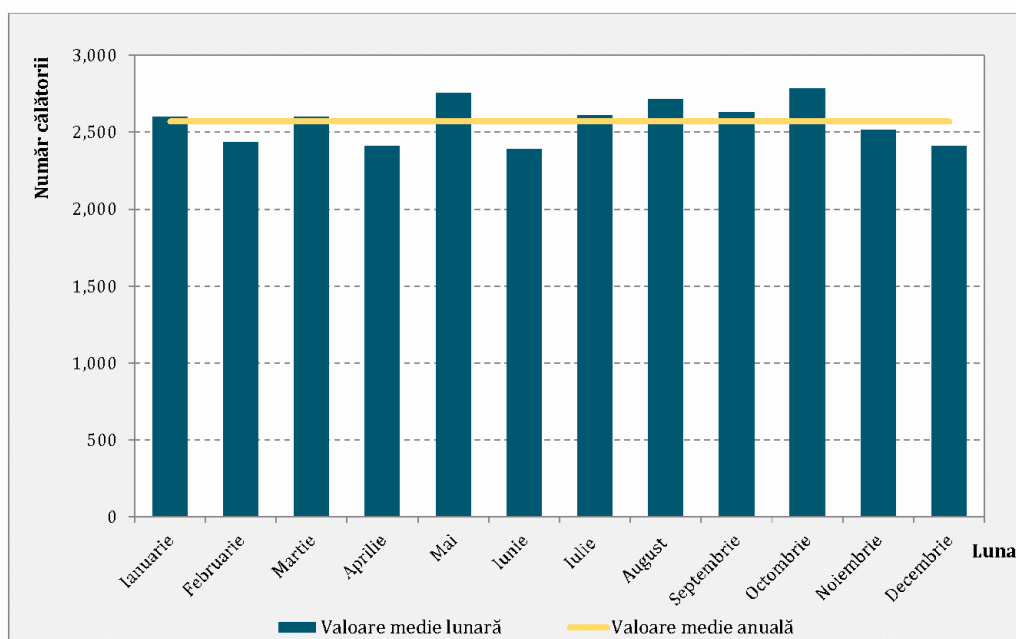


Figura 2.31. Număr călătorii transport public local.

Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

Capacitatea de transport asigurată la nivelul rețelei prezintă un nivel ridicat de acoperire a cererii de transport, aceasta fiind aproximativ 4,5 ori mai mare decât cererea în zilele lucrătoare și de aproximativ 2,1 ori mai mare decât cererea în zilele nelucrătoare (figura 2.32). Această ofertă de transport este rezultată ca urmare a faptului că programul de circulație este caracterizat de frecvență mare, cu excepția traseelor 2 și 6. În continuare se recomandă menținerea frecvenței de circulație pentru a susține creșterea atractivității modului de transport public.

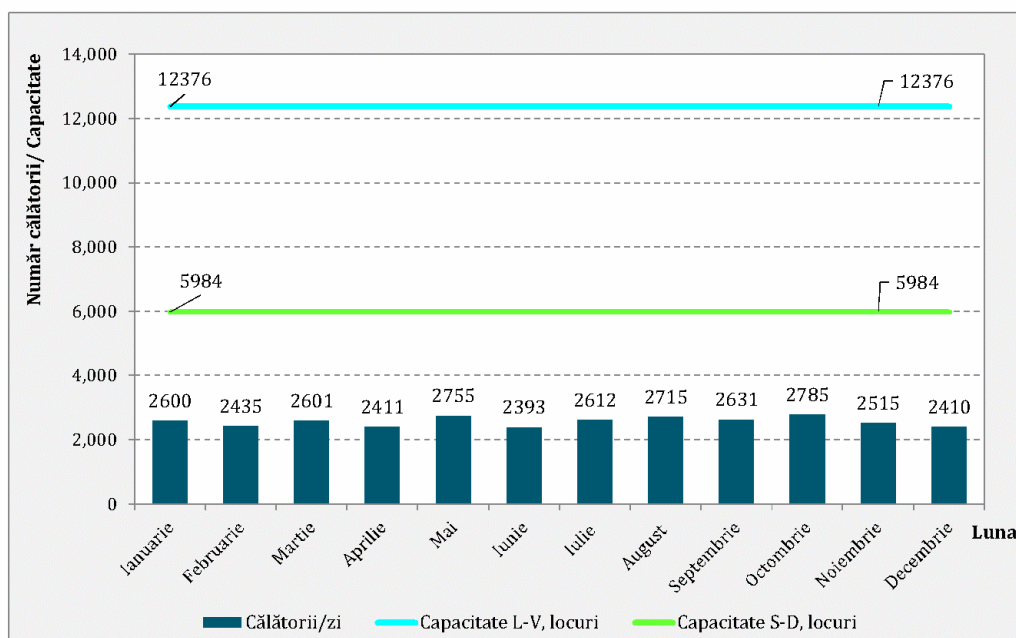


Figura 2.32. Cerere de transport/ capacitate transport public local.

Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

Operatorul S.C. Transport Public Urban Drobeta S.A. are ca principal obiect de activitate “Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători” (cod CAEN 4931). Compania este înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. J25/233/2014, având Codul Unic de Identificare 14854364.

S.C. Transport Public Urban Drobeta S.A. este o societate cu capital privat, delegată să presteze pe raza Municipiului Drobeta-Turnu Severin următoarele servicii:

- transport public local de persoane prin curse regulate efectuat cu autobuze;
- transport public local de persoane prin curse regulate speciale.

Activitatea de transport public local prin curse regulate deține 100% din totalul activității de transport.

Societatea deține Licența de operare a serviciului de transport public urban nr. 1058630/ 12.01.2016 eliberată de Autoritatea Rutieră Română, cu valabilitate până în 11.01.2026.

Variația cifrei de afaceri anuală înregistrată de operatorul Transport Public Urban Drobeta S.A., începând cu anul 2010 este prezentată în figura 2.33. Se observă că valoarea maximă a

cifrei de afaceri a fost înregistrată în anul 2016 (12.021.412 lei), iar cea minimă în anul 2021 (4.987.686 lei). După o scădere de 53% a cifrei de afaceri în anul 2021 comparativ cu anul 2020, s-au înregistrat creșteri progresive până în anul 2023.

În prezent, pentru desfășurarea activității de transport, societatea Transport Public Urban Drobeta S.A dispune de un număr de 50 angajați.

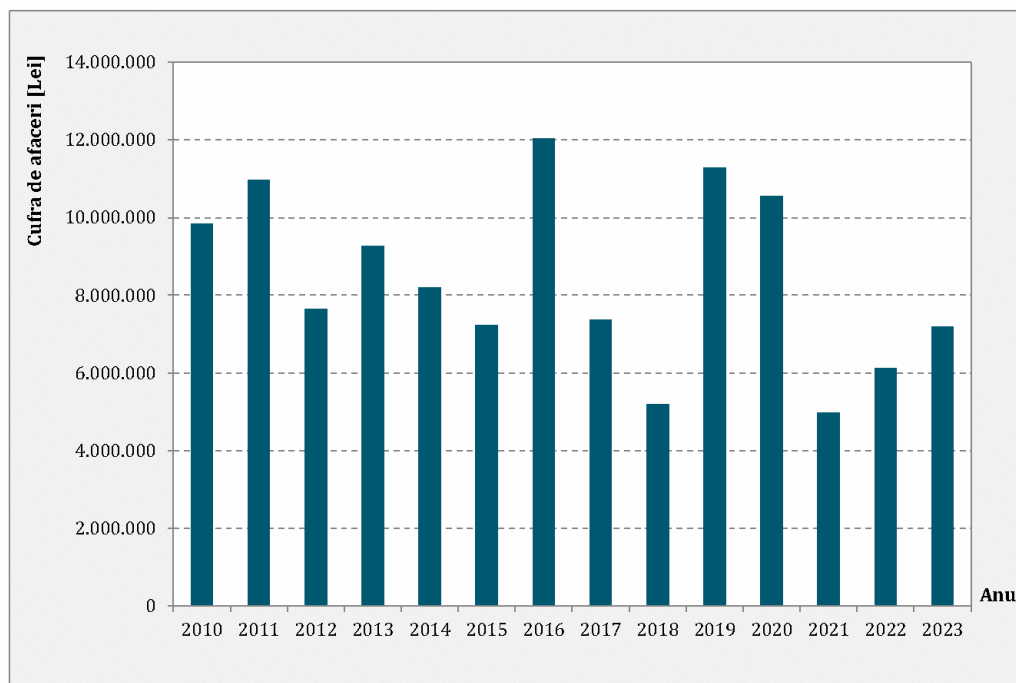


Figura 2.33. Cifra de afaceri a S.C. Transport Public Urban Drobeta S.A., în perioada 2010-2023.

Sursa datelor: www.topfirme.ro.

Situațiile privind veniturile, cheltuielile și profitul/ pierderea înregistrate în perioada 2020-2023 pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Drobeta-Turnu Severin sunt prezentate în tabelul de mai jos. Se observă că în fiecare an al contractului, veniturile au depășit cheltuielile, operatorul înregistrând profit reprezentând ponderi din cifra de afaceri cuprinse între 1,9% în anul 2020 și 20,5% în anul 2023.

Tabelul 2.9. Situații financiare ale S.C. Transport Public Urban Drobeta S.A., 2020-2023.

Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

Anul	Venituri, Lei	Cheltuieli, Lei	Profit, Lei
2020	10.851.822,00	10.640.450,00	211.372,00
2021	5.110.027,00	4.593.857,00	516.170,00
2022	6.230.270,00	5.672.210,00	558.060,00
2023	7.436.860,00	5.911.535,00	1.525.325,00



Veniturile și cheltuielile din exploatare înregistrate în perioada 2020-2023 de către societatea Transport Public Urban Drobeta S.A. sunt prezentate detaliat în tabelele de mai jos.

Tabelul 2.10. Veniturile din exploatare ale S.C. Transport Public Urban Drobeta S.A, 2020-2023.

Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

Indicator	Venituri, Lei			
	2020	2021	2022	2023
Total venituri din exploatare, din care:	10.800.359	5.072.976	6.183.990	7.194.416
Cifra de afaceri netă, din care:	10.556.870	4.987.686	6.133.811	7.193.753
- Producția vândută	10.556.870	4.987.686	6.133.811	-
- Venituri din vânzarea mărfurilor	-	-	-	-
Venituri din subvenții de exploatare	-	-	48.805	-
Alte venituri din exploatare	243.489	85.290	1.374	663

Tabelul 2.11. Cheltuieli de exploatare ale S.C. Transport Public Urban Drobeta S.A, 2020-2023.

Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

Indicator	Cheltuieli, Lei			
	2020	2021	2022	2023
Total cheltuieli de exploatare, din care:	10.636.926	4.536.403	5.574.160	5.909.917
Cheltuieli cu materiile prime și materialele consumabile	4.737.381	864.004	1.300.837	1.181.047
Alte cheltuieli materiale	102.678	82.757	92.132	121.268
Alte cheltuieli externe (cu energie și apă)	20.405	21.538	24.732	21.825
- din care, cheltuieli privind consumul de energie	-	16.065	17.012	21.825
Cheltuieli privind mărfurile	-	-	-	-
Reduceri comerciale primite	-	-	-	5.000
Cheltuieli cu personalul	2.197.873	1.979.412	2.302.429	2.680.218
- Salarii și indemnizații	1.965.100	1.906.222	2.203.404	2.573.070
- Cheltuieli cu asigurările și protecția socială	232.773	73.190	99.025	107.148
Ajustări de valoare privind imobilizările corporale și necorporale	794.151	937.706	900.117	1.065.614
- Cheltuieli	794.151	937.706	900.117	-
- Cheltuieli de exploatare privind amortizarea imobilizărilor	-	-	-	1.065.614
Ajustări de valoare privind activele circulante	-	-	-	8.600
- Cheltuieli	-	-	-	8.600
- Venituri	-	-	-	-
Alte cheltuieli de exploatare	2.784.438	650.986	953.913	836.345



Indicator	Cheltuieli, Lei			
	2020	2021	2022	2023
Cheltuieli privind prestațiile externe	2.671.444	588.411	834.597	500.146
Cheltuieli cu alte impozite, taxe și vărsăminte asimilate; cheltuieli reprezentând transferuri și contribuții în baza unor acte normative speciale	22.214	15.614	17.178	-
Cheltuieli cu redevențele, locațiile de gestiune și chiriile, din care:	-	-	-	297.103
- cheltuieli cu redevența	-	-	-	170.350
- cheltuieli cu chiriile	-	-	-	126.753
Alte cheltuieli	90.780	46.961	102.138	22.735
Cheltuieli cu alte impozite, taxe și vărsăminte asimilate; cheltuieli reprezentând transferuri și contribuții datorate în baza unor acte normative speciale	-	-	-	16.304
Cheltuieli privind calamitățile și alte evenimente similare	-	-	-	57

Cunoscând activitatea de transport (km efectuați anual) și cheltuielile efectuate pentru operarea serviciului a fost determinată valoarea indicatorului cost/ km pentru fiecare an al perioadei de analiză (tabelul 2.10). Se observă că în primul an de operare s-a înregistrat o valoare foarte mare a costului/km comparativ cu următoarea perioadă. Nelând în considerare valoarea neobișnuit de mare din anul 2020, în restul anilor se constată că s-au înregistrat valori similare cu cea menționată în Anexa 9 a contractului nr. 25770/22.08.2019, respectiv 4,65 lei/km.

Tabelul 2.12. Cheltuielile unitare cu activitatea de transport.

Anul	Cheltuieli, Lei	Parcurs, km/an	Cost/km
2020	10.640.450,00	1.151.523,50	9,24
2021	4.593.857,00	1.149.698,00	4,00
2022	5.672.210,00	1.170.782,50	4,84
2023	5.911.535,00	1.170.782,50	5,05

În contextul evaluării eficienței financiare a serviciului, s-a realizat o analiză comparativă în care au fost studiate documente oficiale (rapoarte / situații financiare) ale operatorilor de transport din zone urbane din categoria municipiilor, a căror activitate de transport este comparabilă din punct de vedere al mijloacelor de transport utilizate. Astfel, s-a realizat comparația cu serviciile de transport public local din Municipiile Deva, Craiova (componenta autobuze), Timișoara (componenta autobuze), Pitești (componenta autobuze – mediul urban) și Lugoj (analiză influențată semnificativ de disponibilitatea datelor). Se observă că în toate cazurile valorile unitare ale indicatorului cost/km sunt cu cel puțin 89%



mai mari decât valorile înregistrate la nivelul serviciului de transport public local din Municipiul Drobeta Turnu-Severin. Operatorii de transport din studiile de caz analizate sunt societăți al căror acționariat este reprezentat de Consiliile locale ale UAT-urilor respective. Se constată că serviciul de transport public local din Municipiul Drobeta Turnu-Severin, operat în baza unui contract de delegare a gestiunii atribuit către un operator extern, este caracterizat de eficiență financiară ridicată.

Tabelul 2.13. Costuri de exploatare 2021-2023 – organizații similare.

Cost/ km, în anul	Municipiul Drobeta Turnu-Severin	Municipiul Deva	Municipiul Craiova	Municipiul Timișoara	Municipiul Pitești	Municipiul Lugoj
2021	4,00	7,81	-	-	-	-
2022	4,84	9,39	9,85	-	9,79	10,57
2023	5,05	9,56	-	10,84	-	-

Sursa datelor:

- *HCL nr. 183 din 26.05.2022 privind aprobarea Actului adițional nr.5 la Contractul privind atribuirea directă a gestiunii serviciului de transport public local de persoane efectuat prin curse regulate în municipiul Deva și localitățile aparținătoare nr. 32518/21.04.2020;*
- *HOTĂRÂREA NR.220 privind modificarea anexei nr.3 la Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Craiova nr.262/2018 referitoare la aprobarea Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane cu autobuze și tramvaie, efectuat prin curse regulate în municipiul Craiova;*
- *Act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Societatea Metropolitană de Transport Timișoara Nr. 1812/22.07.2020;*
- *Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public Pitești, Contractul de delegare a gestiunii – adresă nr. 33/ 07.06.2022 înregistrată la CJ Argeș cu nr. 12212/ 07.06.2022;*
- *Aviz Consiliul Concurenței nr. 608/ 17.02.2022.*



2.3. Tarife și politică socială pentru transportul public de călători în Municipiul Drobeta-Turnu Severin

Prin HCL Nr. 354/28.11.2023 a fost aprobată modificarea Anexei nr. 6 – 6.1 din Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin concesiune din Municipiul Drobeta-Turnu Severin, conform mențiunilor din tabelul 2.14.

Biletele de călătorie se pot procura de la taxatoarele de pe autobuze, iar abonamentele de la casieria societății din Str. Topolniții, nr. 5.

Tabelul 2.14. Tipuri de legitimații de călătorie. Sursa: HCL Nr. 354/28.11.2023.

Modalitate cumpărare	Tip legitimație de călătorie	Tarif [Lei]
În vehicul	Bilet călătorie Linia 1	4,50
	Bilet călătorie Linia 1R	4,50
	Bilet călătorie Linia 2	5,00
	Bilet călătorie Linia 3	6,00
	Bilet călătorie Linia 3R	6,00
	Bilet călătorie Linia 4	5,00
	Bilet călătorie Linia 6	5,00
	Bilet călătorie Linia 7	5,00
De la casierie	Abonament Linia 1 - 1 lună	143
	Abonament Linia 1R - 1 lună	143
	Abonament Linia 2 - 1 lună	191
	Abonament Linia 3 - 1 lună	205
	Abonament Linia 3R - 1 lună	205
	Abonament Linia 4 - 1 lună	143
	Abonament Linia 6 - 1 lună	191
	Abonament Linia 7 - 1 lună	191

Referitor la veniturile din vânzarea titlurilor de călătorie și din abonamentele decontate de Municipiul Drobeta Turnu-Severin (Direcția de Asistență Socială – DAS), în ultimii 2 ani s-au încasat 712.250 lei din vânzarea biletelor, 97.368 lei din vânzarea abonamentelor și 11.630.574 lei din abonamentele decontate de DAS (figura 2.34). Se observă că în anul 2023, toate cele 3 categorii de venituri au înregistrat creșteri față de anul 2022.

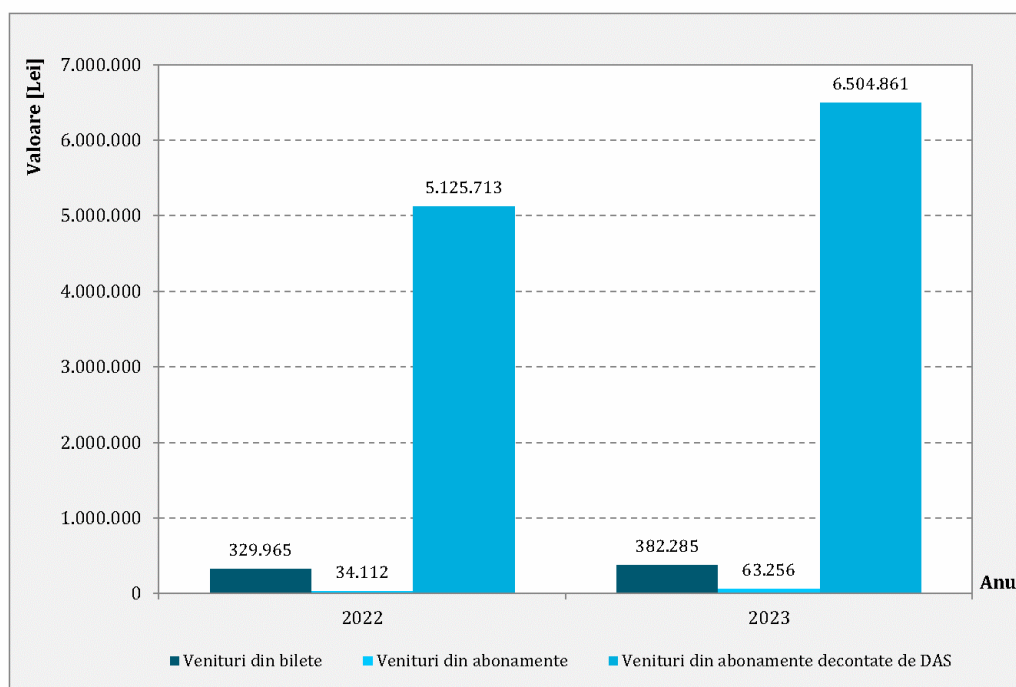


Figura 2.34. Venituri din vânzarea titlurilor de călătorie, anii 2022 și 2023.

Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

Politica socială aplicată la nivelul UAT Municipiul Drobeta-Turnu Severin este adaptată în funcție de legislația națională. Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul public sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul 2.15. Categoriile sociale care primesc facilități la transportul public.

Sursa: HCL Nr. 354/28.11.2023.

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecție sociale acordate (lei/unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
Veterani și văduve de război	100%	269 lei/ 90 călătorii/ lună	Legea nr. 44/1994 și HCL nr. 85/2022
Persoane persecutate politic	100%	269 lei/ 90 călătorii/ lună	Legea nr. 118/1995 și HCL nr. 85/2022
Persoane cu handicap și însoțitorii acestora	100%	269 lei/ 90 călătorii/ lună	Legea nr. 448/2006 și HCL nr. 85/2022
Donatori de sânge	50%	134 lei/ 45 călătorii/ lună	Legea nr. 282/2005 și HCL nr. 85/2022
Pensionarii cu pensie la limita de vârstă cu un venit mai mic de 1125 lei/lună	100%	179 lei/ 60 călătorii/ lună	HCL 173/28.06.2023
Pensionarii cu vârsta peste 70 ani	100%	179 lei/ 60 călătorii/ lună	HCL nr. 85/2022



Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecție sociale acordate (lei/unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
Elevii din învățământul preuniversitar și studenții din cartierele Schela și Gura Văii	100%	179 lei/ 60 călătorii/ lună	HCL nr. 85/2022
Beneficiarii prevederilor Legii nr. 416/2001 privind venitul minim garantat, care locuiesc în cartierele Schela și Gura Văii	100%	179 lei/ 60 călătorii/ lună	HCL nr. 85/2022
Beneficiarii prevederilor Legii nr. 208/1997 privind cantinele de ajutor social, care locuiesc în carierele Schela și Gura Văii	100%	90 lei/ 30 călătorii/ lună	HCL nr. 85/2022

În perioada 2019-2023, pentru categoriile de persoane menționate în tabelul de mai sus, bugetul de stat a acordat subvenții în valoare de 27.746.730 lei, fiind înregistrată o tendință crescătoare, de la 3.600.000 lei în anul 2019, la 7.800.000 lei în anul 2023. Se constată, însă, faptul că în anii 2020 și 2022 cheltuielile cu abonamentele au depășit bugetul, per total fiind înregistrate plăți în valoare de 27.847.363 lei, cu 100.633 lei mai mult față de bugetul alocat (figura 2.35). Pentru anul curent s-a stabilit un buget de 7.548.000 lei, din care s-a cheltuit o valoare de 5.682.927 lei în perioada ianuarie-septembrie 2024.

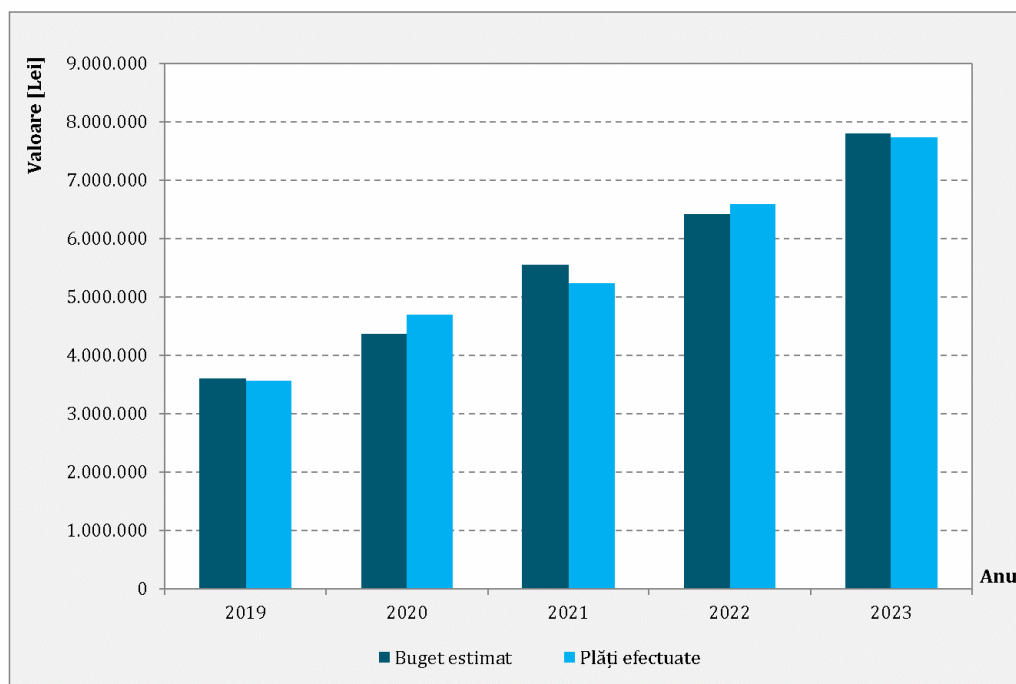


Figura 2.35. Variația anuală privind subvențiile acordate și cheltuielile cu abonamentele, perioada 2019-2023. Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

La nivel lunar, în aceeași perioadă, cele mai mari cheltuieli s-au înregistrat în lunile martie 2019 și 2020, decembrie 2021, noiembrie 2022, decembrie 2023 și iunie 2024, cu precizarea ca anul 2024 are valori doar în perioada ianuarie-septembrie. La polul opus, valorile minime sunt specifice lunilor ianuarie 2019, aprilie 2020-2022, iulie 2023 și 2024 (figura 2.36).

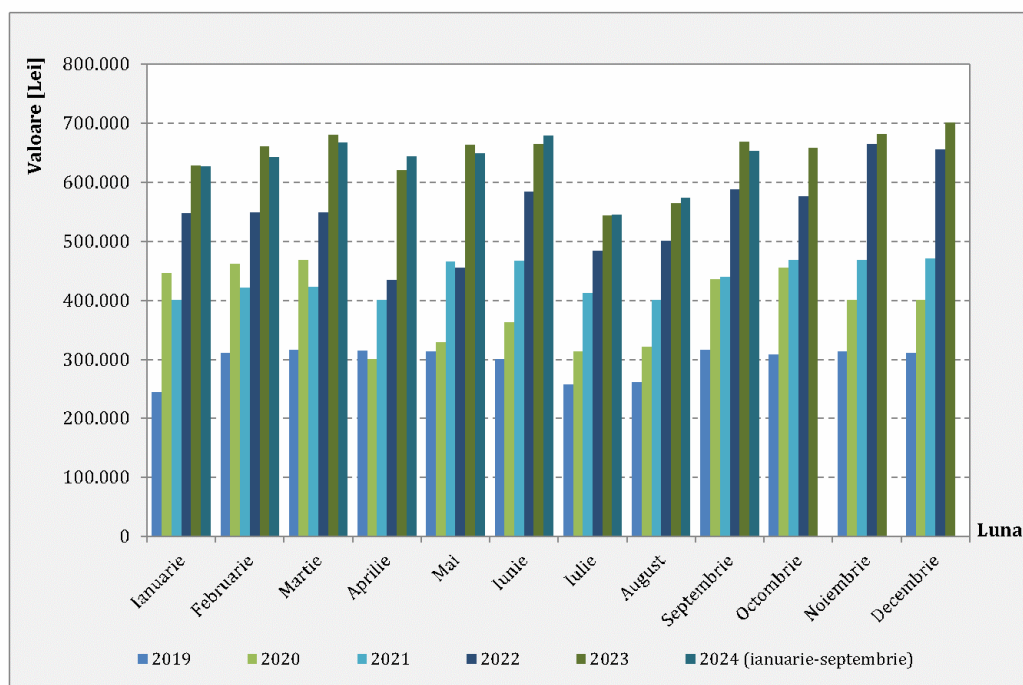


Figura 2.36. Variația lunară a cheltuielilor cu abonamentele, perioada 2019 - septembrie 2024.

Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

Detalierea la nivel lunar a numărului de abonamente și cheltuieli cu acestea pentru anul 2023 se regăsește în figurile 2.37 și 2.38. Se observă că cele mai multe abonamente subvenționate aparțin persoanelor cu handicap (17.541 abonamente), ce au variat în anul 2023 între 1.345 abonamente (luna ianuarie) și 1.529 abonamente (luna martie). Cele mai puține abonamente subvenționate s-au înregistrat pentru beneficiarii cantinelor de ajutor social (174 abonamente).

De altfel, 4.462.081 lei din valoarea totală plătită pentru abonamente este specifică persoanelor cu handicap, urmate de pensionari cu 1.927.536 lei. În cazul persoanelor cu handicap, valoarea maximă plătită s-a înregistrat în luna decembrie (406.997 lei), în timp ce valoarea minimă este specifică lunii ianuarie (340.285 lei).

Asigurarea protecției sociale a diferitelor categorii de cetățeni prin susținerea diferențelor de tarif de la bugetul local reprezintă o acțiune care trebuie menținută pe termen scurt și mediu, în acord obiectivele de dezvoltare a mobilității urbane care stau la baza viziunii PMUD: *Accesibilitatea – Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii-cheie.*

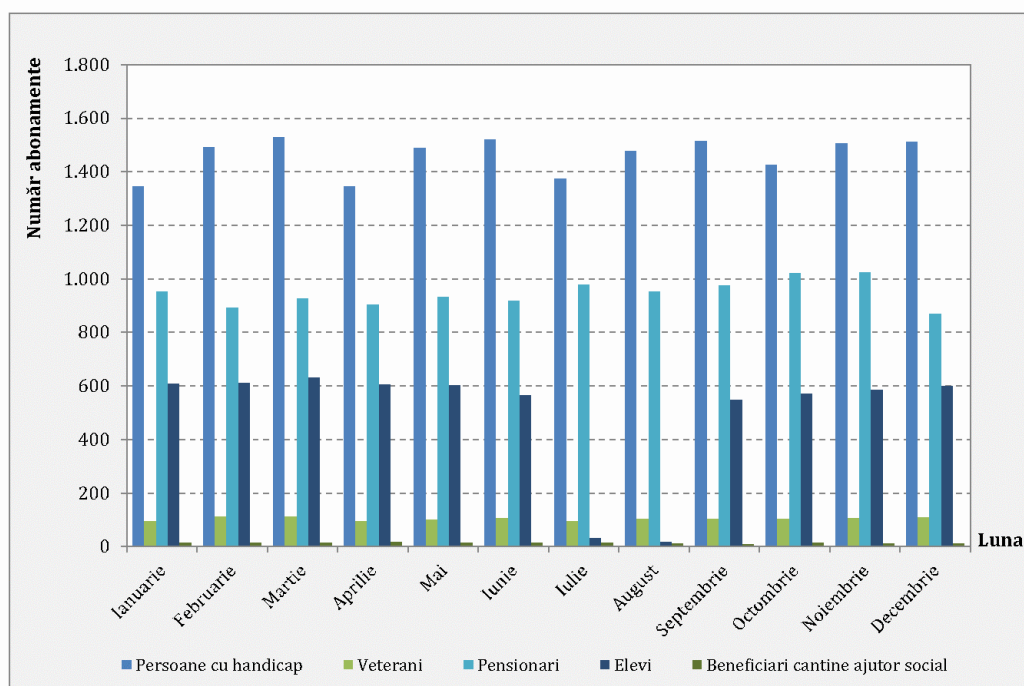


Figura 2.35. Variația lunară a numărului de abonamente subvenționate, anul 2023.
Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

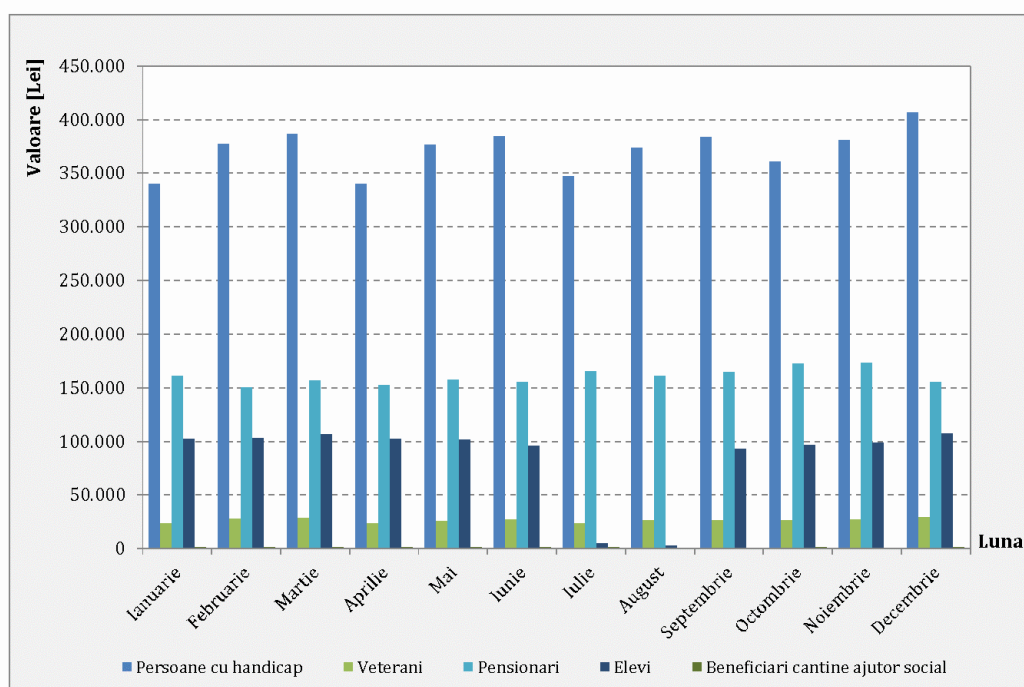


Figura 2.36. Variația lunară a cheltuielilor cu abonamentele, anul 2023.
Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.



3. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A SERVICIULUI DE TRASPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN MUNICIPIUL DROBETA- TURNU SEVERIN

Serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate socială, influențând direct calitatea vieții într-un oraș, prin asigurarea dreptului fundamental la mobilitate a oricărui cetățean. Asigurarea accesului la acest serviciu pentru fiecare cetățean, indiferent de vârstă și clasa socială din care provine, într-o manieră performantă, reprezintă o condiție importantă pentru întreaga dezvoltare economică a municipiului și aducerea condițiilor de transport la performanța celor din Uniunea Europeană.

Serviciul de transport public local, așa cum este stipulat în Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică, de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane.

Sistemul de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Drobeta-Turnu Severin trebuie să contribuie la implementarea viziunii de dezvoltare prevăzută în strategia de dezvoltare a municipiului și în planul de mobilitate urbană durabilă al acestuia.

Planul de mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Drobeta-Turnu Severin reprezintă un document strategic care urmărește îndeplinirea viziunii de dezvoltare urbană și de dezvoltare a mobilității urbane. Obiectivul general al PMUD este *crearea și dezvoltarea unui sistem de transport durabil care să corespundă așteptărilor și nevoilor de mobilitate și accesibilitate a cetățenilor și mărfurilor, în cadrul unui mediu urban atractiv, sănătos și prietenos cu mediul.*

În cadrul PMUD al Municipiului Drobeta-Turnu Severin au fost propuse o serie de intervenții în scopul optimizării și eficientizării transportului public local de persoane. O



parte dintre acestea fundamentează proiectul „Crearea unui nou coridor de mobilitate urbană și creșterea performanțelor transportului public prin investiții integrate în Municipiul Drobeta Turnu Severin - Componenta de achiziție autobuze electrice și reabilitare stații de călători”. Acesta reprezintă un proiect matur, pentru care Municipiul Drobeta-Turnu Severin a obținut finanțare externă nerambursabilă pentru elaborarea documentației tehnico-economice în cadrul proiectului „Sprijin la nivelul regiunii SV Oltenia pentru pregătirea de proiecte finanțate din perioada de programare 2021-2027 pe domeniile mobilitate urbană, regenerare urbană, centre de agrement/ baze turistice (tabere școlare), infrastructură și servicii publice de turism, inclusiv obiectivele de patrimoniu cu potențial turistic și infrastructură rutieră de interes județean, inclusiv variante ocolitoare și/sau drumuri de legătură”.

Pentru implementarea proiectului „Crearea unui nou coridor de mobilitate urbană și creșterea performanțelor transportului public prin investiții integrate în Municipiul Drobeta Turnu Severin - Componenta de achiziție autobuze electrice și reabilitare stații de călători”, Municipiul Drobeta-Turnu Severin a depus cerere de finanțare în cadrul Programului Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027, Apelul De Proiecte PR SV/MRJ/4/2.8/2023, Prioritatea 4 – Mobilitate Urbană Durabilă.

Obiectivele de investiție aferente transportului public cuprinse în proiect sunt:

- achiziționarea a 6 autobuze electrice;
- achiziționarea și montarea sistemelor de alimentare autobuze electrice: 6 stații de încărcare lentă și 3 stații de încărcare rapidă;
- modernizarea și înlocuirea stațiilor de autobuz cu stații inteligente cu sistem de supraveghere video -18 stații ((Bulevardul I.C. Brătianu – 1 stație de autobuz inteligentă, Calea Timișoarei – 9 stații de autobuz inteligente, Strada Jidostiței – 1 stație de autobuz inteligentă, Calea Severinului – 1 stație de autobuz inteligentă, Strada Cicero – 1 stație de autobuz inteligentă, Strada Tudor Vladimirescu – 2 stații de autobuz inteligente, Drumul Cernețiului – 1 stație de autobuz inteligentă, Strada Banoviței – 2 stații de autobuz inteligente).

Prin proiectul „Sisteme ITS – sisteme de transport inteligente/managementul traficului în Municipiul Drobeta Turnu Severin” pe care Municipiul Drobeta Turnu Severin îl are în implementare cu finanțare din Planul de Redresare și Reziliență al României, se vor realiza următoarele investiții pentru transportul public:

- Echipamente instalate în teren:
 - 20 stații de îmbarcare/debarcare călători modernizate și dotate cu totemuri digitale și sistem fotovoltaic de iluminat;
 - un sistem de e-tiketing;
 - 2 automate vânzare titluri de călătorie.
- Echipamente software:
 - extensie licență software control și monitorizare stații și integrare stații noi în sistemul existent;



- extensie licență software ticketing și integrare automate titluri de călătorie noi în sistemul existent;
- extensie licență software management video și integrare camere video noi în sistemul existent.
- Echipamente hardware:
 - un server de stocare date;
 - un server procesare date.

Proiectul, a cărui perioadă de implementare este ianuarie 2023 – februarie 2026, are valoarea de 7.137.219,46 lei inclusiv TVA.

De asemenea, Municipiul Drobeta Turnu Severin are în derulare proiectul „Modernizare stații de transport public”, cu termen de finalizare iunie 2026. Acesta are următoarele rezultate așteptate:

- 15 stații de îmbarcare/debarcare călători modernizate și dotate cu sistem fotovoltaic de iluminat;
- 12 automate pentru eliberarea tichetelor de călătorie.

Pentru derularea proiectului s-a obținut finanțare din Planul de Redresare și Reziliență al României în valoare de 6.297.363,98 lei inclusiv TVA.

Urmărind înscrierea în direcțiile de dezvoltare a mobilității urbane adoptate la nivel local prin documentațiile strategice PMUD și SIDU și totodată urmărind diminuarea disfuncțiilor identificate în situația actuală, se propune îmbunătățirea accesibilității teritoriale a serviciului de transport public local prin următoarele intervenții:

- extinderea operării în zona de nord-vest: Pentru realizarea acestui obiectiv se găsește oportună extinderea Traseului 6 între cartierul Aeroport, cartierul Schela Cladovei și Parcare Park and Ride din zona Calea Timisoarei – Bazin Olimpic.
- extinderea operării în zonele de nord și nord-est: Pentru realizarea acestui obiectiv se găsește oportună extinderea Traseului 2 pe B-dul Bicz și Str. Walter Mărăcineanu.
- conectarea zonei comerciale Kauflant la rețeaua de transport public: Pentru realizarea acestui obiectiv se găsește oportună extinderea Traseului 1R pe Calea Târgu Jiu, până la intersecția cu Aleea Constructorului.

Totodată, în acord cu obiectivele proiectului „Creșterea mobilității urbane prin modernizarea și eficientizarea transportului public, reabilitare căi de rulare transport public, inclusiv piste bicicliști și realizare sistem inteligent de trafic management” SMIS 128542, prin care s-a realizat Centrul Intermodal amplasat pe B-dul Nicolae Iorga, în zona de sud-est a orașului, se propune ca toate traseele de transport public să aibă punct terminus în acest terminal. De asemenea, se impune ca pe toată durata contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe teritoriul Municipiului Drobeta-Turnu Severin, operatorul să utilizeze centrul intermodal ca și dispecerat.

Traseele reconfigurate conform descrierilor de mai sus sunt prezentate în figurile următoare.

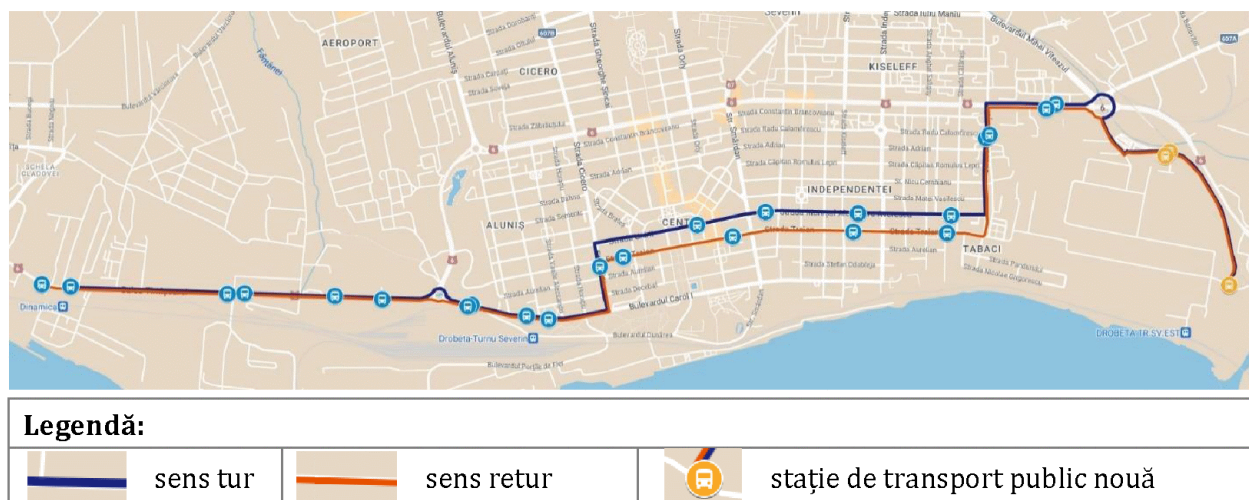


Figura 3.1. Traseu 1 – propunere extindere.

Traseul 1 Tur

- | | |
|----------------------------|---------------------|
| 1. Centru Intermodal | 8. Sinagogă |
| 2. SEBN | 9. Cicero |
| 3. Lidl | 10. Grecescu |
| 4. Autogară | 11. Direcția Muncii |
| 5. Școala Generală nr.9 | 12. Vagoane |
| 6. Mareșal Averescu nr. 89 | 13. Sere |
| 7. Mareșal Averescu nr. 43 | 14. Șantier Naval |

Traseul 1 Retur

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| 15. Șantier Naval | 22. Traian - Farmacie |
| 16. Sere | 23. Școala Generală nr. 9 |
| 17. Vagoane | 24. Autogară |
| 18. Direcția Muncii | 25. Lidl |
| 19. Grecescu | 26. SEBN |
| 20. Porțile de Fier | 27. Centru Intermodal |
| 21. Traian - Centru | |

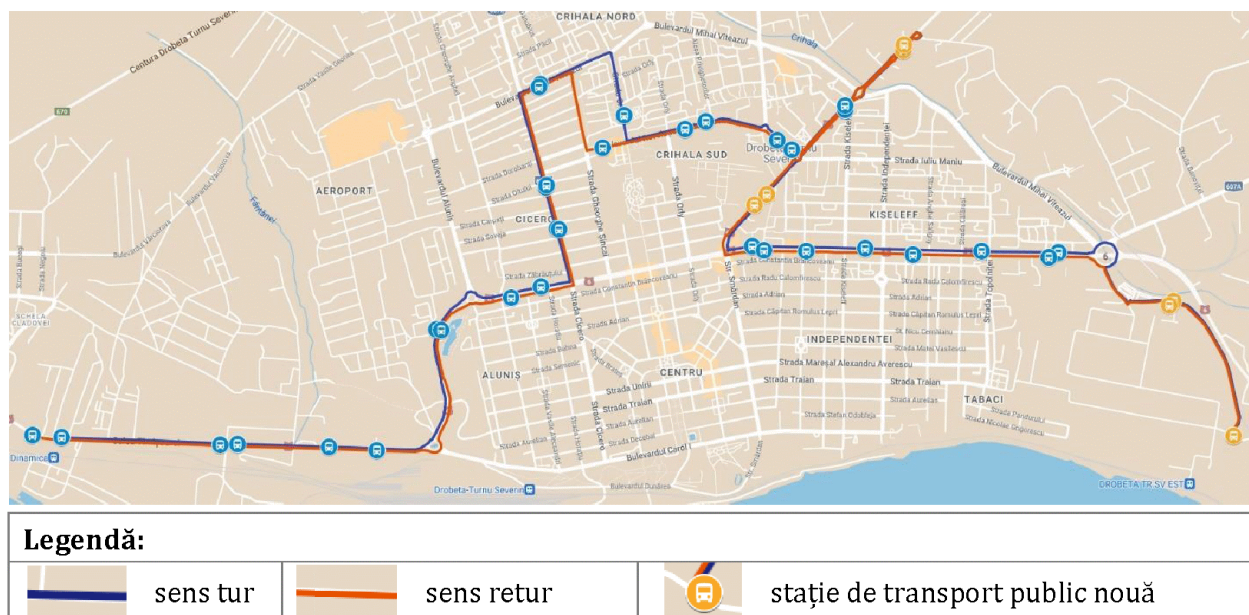


Figura 3.2. Traseu 1R – propunere extindere.

Traseul 1R Tur

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| 1. Centru Intermodal | 12. Stomatologie |
| 2. SEBN | 13. Școala Generală nr. 14 |
| 3. Lidl | 14. Crișan (flori) |
| 4. Tudor Vladimirescu (Boroianu) | 15. Splai Mihai Viteazul |
| 5. Tudor Vladimirescu (Independenței) | 16. Școala Generală nr. 8 |
| 6. Carpați | 17. Cicero |
| 7. B-dul I.C. Brătianu (Cimitir) | 18. Tudor Vladimirescu |
| 8. B-dul I.C. Brătianu | 19. Policlinică |
| 9. Calea Tg. Jiu (Kaufland) | 20. Vagoane |
| 10. Calea Tg. Jiu (Kaufland) | 21. Sere |
| 11. B-dul I.C Brătianu | 22. Șantier Naval |

Traseul 1R Retur

- | | |
|----------------------------|-----------------------------------|
| 23. Șantier Naval | 34. B-dul I.C. Brătianu |
| 24. Sere | 35. Calea Tg. Jiu (Kaufland) |
| 25. Vagoane | 36. Calea Tg. Jiu (Kaufland) |
| 26. Policlinică | 37. B-dul I.C. Brătianu |
| 27. Tudor Vladimirescu | 38. B-dul I.C. Brătianu (Cimitir) |
| 28. Cicero | 39. Tudor Vladimirescu (Modern) |
| 29. Școala Generală nr. 8 | 40. Tudor Vladimirescu (Eminescu) |
| 30. Splai Mihai Viteazul | 41. Tudor Vladimirescu |
| 31. Dunărea | 42. Lidl |
| 32. Școala Generală nr. 14 | 43. SEBN |
| 33. Stomatologie | 44. Centru Intermodal |



Figura 3.3. Traseu 2 – propunere extindere.

Traseul 2 Tur

- | | |
|----------------------|---|
| 1. Centru Intermodal | 13. Mecanica 94 |
| 2. SEBN | 14. Cora |
| 3. Lidl | 15. Splai (Negrescu) |
| 4. Autogară | 16. W. Mărăcineanu 12 (Aleea Mesteacănului) |
| 5. Lidl | 17. W. Mărăcineanu 48 |
| 6. Lipo Test | 18. W. Mărăcineanu 102 |
| 7. Cimitir | 19. W. Mărăcineanu (Capăt) |
| 8. Stație 110 kV | 20. W. Mărăcineanu 101 |
| 9. B-dul Bicz 1 | 21. W. Mărăcineanu 65 |
| 10. B-dul Bicz 2 | 22. W. Mărăcineanu 25 |
| 11. B-dul Bicz 3 | 23. Spitalul Județean |
| 12. B-dul Bicz 4 | 24. Pădure |

Traseul 2 Retur

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------|
| 25. Pădure | 37. Autogară |
| 26. Spitalul Județean | 38. Lidl |
| 27. W. Mărăcineanu 12 (Mesteacănului) | 39. B-dul. Bicăz 1 |
| 28. W. Mărăcineanu 48 | 40. B-dul. Bicăz 2 |
| 29. W. Mărăcineanu 102 | 41. B-dul. Bicăz 3 |
| 30. W. Mărăcineanu (Capăt) | 42. B-dul. Bicăz 4 |
| 31. W. Mărăcineanu 101 | 43. Astra |
| 32. W. Mărăcineanu 65 | 44. New Company |
| 33. W. Mărăcineanu 25 | 45. Lipo Test |
| 34. Splai(Negrescu) | 46. SEBN |
| 35. Stație ITP | 47. Centru Intermodal |
| 36. Lidl | |



Figura 3.4. Traseu 3 – propunere extindere.

Traseul 3 Tur

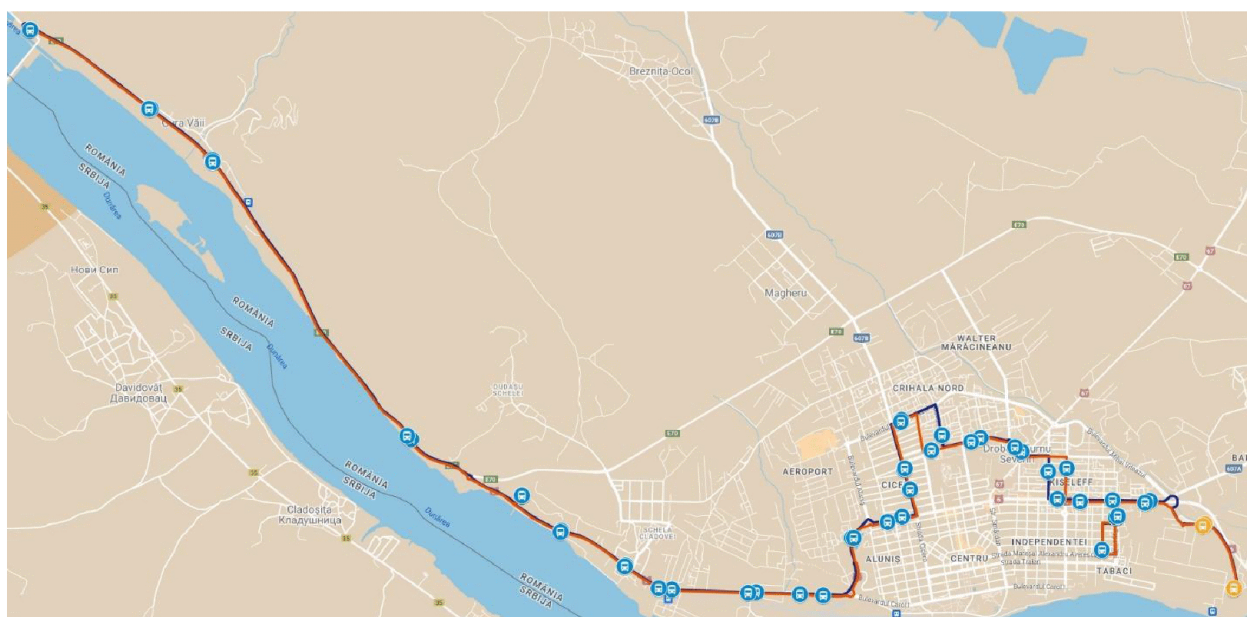
- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1. Centru Intermodal | 13. Direcția Muncii |
| 2. SEBN | 14. Vagoane |
| 3. Lidl | 15. Sere |
| 4. Autogară | 16. Șantier Naval |
| 5. Călărași | 17. Schela |



- | | |
|------------------------------------|---------------------------|
| 6. Autogară | 18. Ștrand |
| 7. Tudor Vladimirescu / Topolniței | 19. Parcare Park and Ride |
| 8. Tudor Vladimirescu / Boroianu | 20. Pasarelă |
| 9. Carpați | 21. Mecanoenergetica |
| 10. Sinagogă | 22. Motel |
| 11. Cicero | 23. Hidrocentrală |
| 12. Grecescu | |

Traseul 3 Retur

- | | |
|--|-----------------------|
| 24. Hidrocentrală | 31. Ștrand |
| 25. Stație 110 kV | 32. Schela |
| 26. Școală | 33. Șantier Naval |
| 27. Azil Bătrâni | 34. Sere |
| 28. Retezat | 35. Vagoane |
| 29. Pasarelă | 36. Direcția Muncii |
| 30. Parcare Park and Ride | 37. Grecescu |
| 38. Porțile de Fier | 44. Călărași |
| 39. Centru | 45. Autogară |
| 40. Tudor Vladimirescu (Modern) | 46. Lidl |
| 41. Tudor Vladimirescu (Eminescu) | 47. SEBN |
| 42. Tudor Vladimirescu (Independenței) | 48. Centru Intermodal |
| 43. Autogară | |



Legendă:

	sens tur		sens retur		stație de transport public nouă
---	----------	---	------------	---	---------------------------------

Figura 3.5. Traseu 3R – propunere extindere.

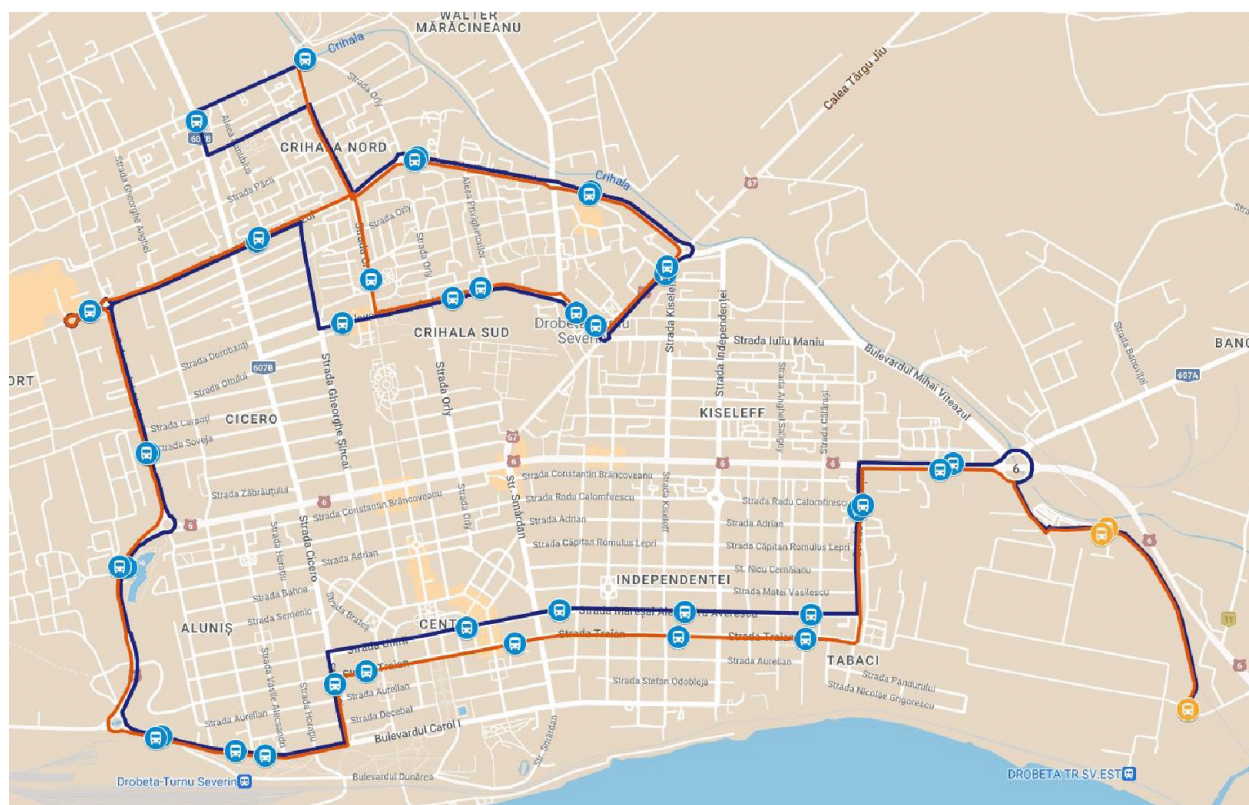


Traseul 3R Tur

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------|
| 1. Centru Intermodal | 15. Cicero |
| 2. SEBN | 16. Tudor Vladimirescu |
| 3. Lidl | 17. Policlinică |
| 4. Autogară | 18. Vagoane |
| 5. Călărași | 19. Sere |
| 6. Autogară | 20. Șantier Naval |
| 7. Tudor Vladimirescu / Topolniței | 21. Schela |
| 8. Tudor Vladimirescu / Independenței | 22. Ștrand |
| 9. Kiseleff | 23. Parcare Park and Ride |
| 10. Revoluției | 24. Pasarelă |
| 11. Școala Generală nr. 14 | 25. Mecanoenergetica |
| 12. Crișan (flori) | 26. Motel |
| 13. Splai Mihai Viteazul | 27. Hidrocentrală |
| 14. Școala Generală nr. 8 | |

Traseul 3R Retur

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| 28. Hidrocentrală | 41. Școala Generală nr. 8 |
| 29. Motel | 42. Splai Mihai Viteazul |
| 30. Mecanoenergetica | 43. Dunărea |
| 31. Pasarelă | 44. Școala Generală nr. 14 |
| 32. Parcare Park and Ride | 45. Revoluției |
| 33. Ștrand | 46. Independenței |
| 34. Schela | 47. Tudor Vladimirescu |
| 35. Șantier Naval | 48. Autogară |
| 36. Sere | 49. Călărași |
| 37. Vagoane | 50. Autogară |
| 38. Policlinică | 51. Lidl |
| 39. Tudor Vladimirescu | 52. SEBN |
| 40. Cicero | 53. Centru Intermodal |



Legendă:

	sens tur		sens retur		stație de transport public nouă
--	----------	--	------------	--	---------------------------------

Figura 3.6. Traseu 4 – propunere extindere.

Traseul 4 Tur

- | | |
|----------------------------|----------------------------|
| 1. Centru Intermodal | 13. Aluniș |
| 2. SEBN | 14. Carrefour |
| 3. Lidl | 15. Splai Mihai Viteazul |
| 4. Autogară | 16. Dunărea |
| 5. Școala Gimnazială nr. 9 | 17. Școala Generală nr. 14 |
| 6. Mareșal Averescu nr. 89 | 18. Revoluției |
| 7. Mareșal Averescu nr. 43 | 19. I.C. Brătianu |
| 8. Sinagogă | 20. Splai Mihai Viteazul |
| 9. Cicero | 21. Spitalul Județean |
| 10. Gară | 22. Cicero |
| 11. Direcția Muncii | 23. Pădure |
| 12. Policlinică | |

Traseul 4 Retur

- | | |
|----------------------------|---------------------------|
| 24. Pădure | 35. Direcția Muncii |
| 25. Spitalul Județean | 36. Gară |
| 26. Splai Mihai Viteazul | 37. Porțile de Fier |
| 27. I.C. Brătianu | 38. Traian |
| 28. Revoluției | 39. Farmacie |
| 29. Școala Generală nr. 14 | 40. Școala Generală nr. 9 |
| 30. Crișan (flori) | 41. Autogară |
| 31. Splai Mihai Viteazul | 42. Lidl |
| 32. Carrefour | 43. SEBN |
| 33. Aluniș | 44. Centru Intermodal |
| 34. Policlinică | |

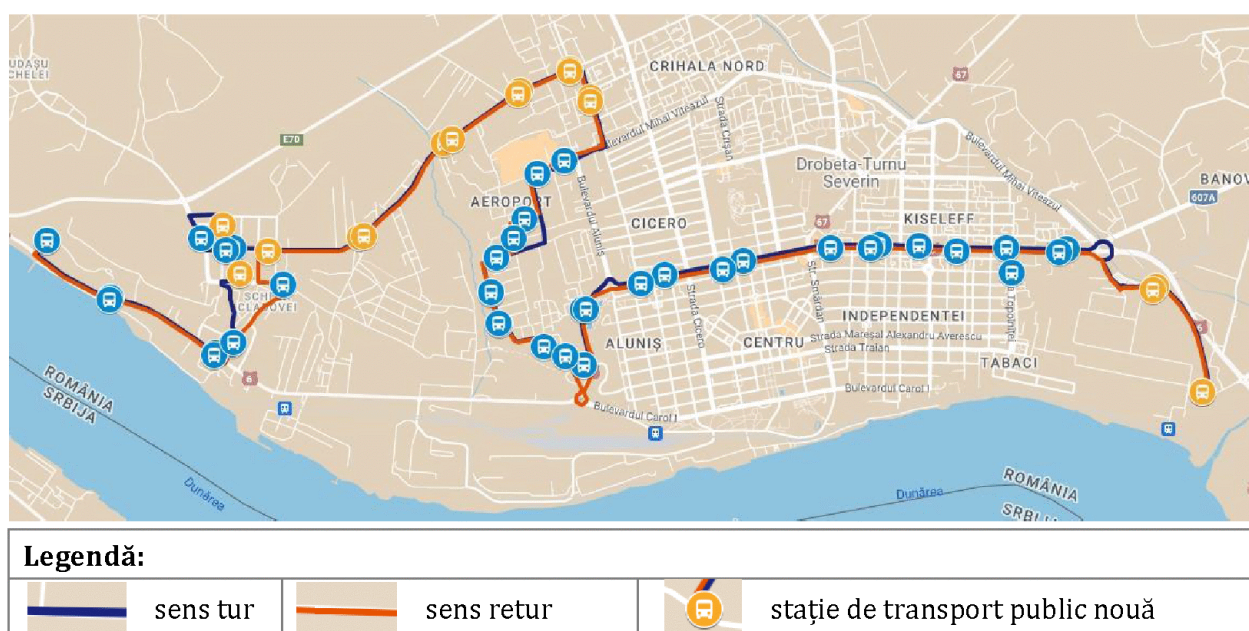


Figura 3.7. Traseu 6 – propunere extindere.

Traseul 6 Tur

- | | |
|--------------------------------|------------------------------|
| 1. Centru Intermodal | 16. Patrimoniul |
| 2. SEBN | 17. Vasile Geonea 1 |
| 3. Lidl | 18. Vasile Geonea 2 |
| 4. Topolniței | 19. Vasile Geonea - Afinului |
| 5. Boroianu | 20. B-dul. Vârciorova |
| 6. Modern | 21. Vârciorova Școală |
| 7. Școala Generală nr. 2 | 22. Vrancea / Parâng |
| 8. Tudor Vladimirescu (Aluniș) | 23. Dudaș |
| 9. Policlinică | 24. Biserică |

10. Casa Avocaților
11. Cadastru
12. Mălinului 1
13. Mălinului 2
14. Balcani
15. Carrefour

25. Făgăraș
26. Schela Nouă
27. Schela
28. Ștrand
29. Parcare Park and Ride

Traseul 6 Retur

30. Parcare Park and Ride
31. Ștrand
32. Schela
33. Schela Nouă
34. Cimitir
35. B-dul Vârciorova (Bucegi)
36. B-dul Vârciorova
44. Mălinului 2
45. Mălinului 1
46. Cadastru
47. Policlinică
48. Tudor Vladimirescu (Ozana)
49. Tudor Vladimirescu - Cicero
50. Modern

37. Vasile Geonea - Afinului
38. Vasile Geonea 2
39. Vasile Geonea 1
40. Patrimoniul
41. Carrefour
42. Orhideei
43. Villacros
51. Tudor Vladimirescu - Eminescu
52. Tudor Vladimirescu - Independenței
53. Topolniței
54. Lidl
55. SEBN
56. Centru Intermodal
Tudor Vladimirescu - Eminescu

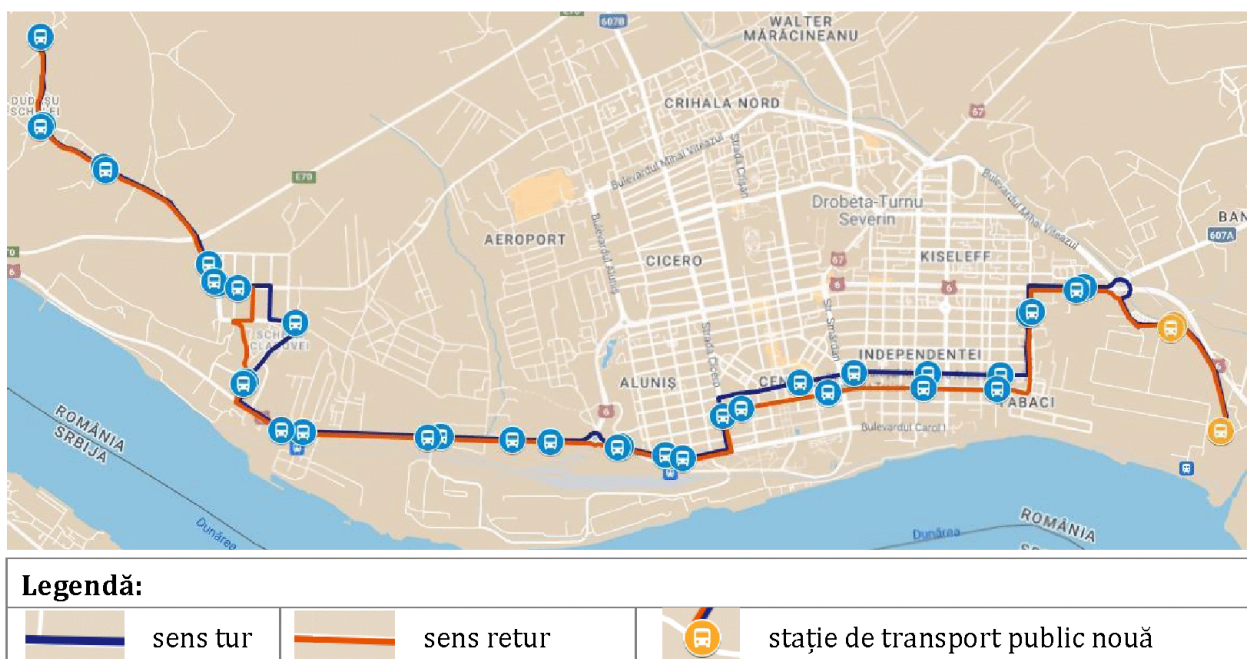


Figura 3.8. Traseu 7 – propunere extindere.



Traseul 7 Tur

- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| 1. Centru Intermodal | 12. Vagoane |
| 2. SEBN | 13. Sere |
| 3. Lidl | 14. Schela (Poștă) |
| 4. Autogară | 15. Schela Nouă |
| 5. Școala Generală nr. 9 | 16. Cimitir |
| 6. Mareșal Averescu nr. 89 | 17. Școală |
| 7. Mareșal Averescu nr. 43 | 18. Dudaș 3 |
| 8. Sinagogă | 19. Pod |
| 9. Cicero | 20. Dudaș magazin |
| 10. Grecescu | 21. Cap linie Dudaș (Fântâni) |
| 11. Direcția Muncii | |

Traseul 7 Retur

- | | |
|-------------------------------|---------------------------|
| 22. Cap linie Dudaș (Fântâni) | 32. Grecescu |
| 23. Dudaș magazin | 33. Porțile de Fier |
| 24. Pod | 34. Traian |
| 25. Dudaș 3 | 35. Farmacie |
| 26. Biserică | 36. Școala Generală nr. 9 |
| 27. Schela Nouă | 37. Autogară |
| 28. Schela Poștă | 38. Lidl |
| 29. Sere | 39. SEBN |
| 30. Vagoane | 40. Centru Intermodal |
| 31. Direcția Muncii | |

Rețeaua de transport public local propusă este formată din 8 linii de autobuz, cu lungimea totală a traseelor (dus-întors) de 223 km (tabelul 3.1). Numărul de curse planificate în zilele lucrătoare (luni-vineri) și în cele nelucrătoare (sâmbătă-duminică) s-a realizat ținând seama de suprapunerea traseelor și de cererea de transport existentă, urmărindu-se eficientizarea serviciului de transport public local. Pentru operarea programului de transport propus se estimează că sunt necesare 23 de autobuze. La numărul de mijloace de transport se adaugă 30%, necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezerve (conform Ordinului nr. 972 din 3 octombrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local). Astfel, parcul total de mijloace de transport va fi de 30 autobuze.

În acord cu prevederile Ordonanței de urgență nr. 71 din 29 iunie 2021, ponderea vehiculelor grele nepoluante din categoria M3 (autobuze) din numărul total de vehicule grele încadrate în această categorie, care fac obiectul contractului de servicii publice întocmit conform Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 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. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, având ca obiect prestarea de servicii de transport rutier de pasageri, atribuit în perioada 1 ianuarie 2026 - 31 decembrie 2030 trebuie să fie de minim 33%. Pentru restul autobuzelor se impune încadrarea în norma de poluare minim Euro 5.

Tabelul 3.1. Traseele de transport public - propunere.

Linia	Denumire traseu	Număr stații	Lungime traseu [km]	Număr curse L-V	Număr curse S-D	Intervalul minim de succedare L-V	Număr autobuze
1	Centru intermodal - Șantier Naval	27	15,10	24	5	30	2
1R	Centru intermodal - Șantier Naval	44	23,20	18	5	20	4
2	Centru intermodal - Spitalul Județean - Pădurea Crihala	47	29,00	8	2	45	2
3	Centru intermodal - Hidrocentrala	48	39,50	18	7	30	4
3R	Centru intermodal - Hidrocentrala	53	40,00	18	7	45	3
4	Centru intermodal - Pădurea Crihala	44	25,60	26	8	20	4
6	Centru intermodal - Carrefour – Dudașului – Parc and Ride	56	28,00	8	2	45	2
7	Centru intermodal - Dudașu Schelei	40	22,60	26	8	40	2

Pentru operarea serviciului Municipiul Drobeta-Turnu Severin va pune la dispoziția operatorului bunuri de retur. Acestea reprezintă bunuri puse la dispoziție de către Autoritatea Contractantă către Operator în scopul executării Contractului, bunurile de natura domeniului public nou creat sau cele existente, dezvoltate și modernizate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau central, precum și cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții și care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit, funcționale și libere de orice sarcini, Autorității Contractante.

Bunurile de retur pe care le deține Autoritatea Contractantă la momentul întocmirii Studiului de oportunitate, sunt prezentate în tabelul următor.



Tabelul 3.2. Bunuri de retur care vor fi puse la dispoziție de Municipiul Drobeta-Turnu Severin.
Sursa datelor: Primăria Mun. Drobeta-Turnu Severin.

Clasificare	Denumire bunuri mobile și imobile	Dotări	Cantitate
Dispecerat Componenta Centrală	Dispecerat	UPS Central	1
		Set Licențe alte aplicații operare	1
		Router	2
		Switch ethernet	2
		Rack echipat	1
		UPS Redutant Servere	5
		Servere aplicație taxare + software taxare	1
		Servere baze de date + software baze de date	1
		Servere aplicație dispecerizare + software dispecerizare	1
		Server back-up + aplicații software back-up automat	1
		Sistem afisaj (wall display)	1
		Switch fc	2
		Stații de lucru (calculator, telefon, monitor, etc.)	2
		Sistem de stocare SAN + Software arte stoc	1
		Imprimantă laser A4	1
		Imprimantă laser A3	1
		Sistem management supraveghere video + software management video	1
		Firewall	1
	Autobază	Stație de lucru	1
		Router cu firewall	1
		UPS stație de lucru	1
		Access point cu 2 antene	2
	Centru de controlori	Stație de lucru	1
		Dispozitiv portabil control	6
		Ups stație de lucru	1
		Firewall	1
		Switch ethernet 8 porturi	1
		Imprimantă portabilă pentru control	6
	Centru de vânzare cartele	Computer + webcam	2
		UPS stație de lucru	2
		Imprimantă personalizare cartele RF-ID	2
		Cititor/ Inscriptor cartele RF-ID	2
		Scanner FLATBED A4	2



Clasificare	Denumire bunuri mobile și imobile	Dotări	Cantitate
		Router 3G/4G	1
Vehicule de transport public		Autobuze electrice	6
		Computere de bord	30
		Validator dual	60
		Indicatoare exterioare pentru trasee (1 față, 1 lateral, 1 spate)	6
		Sisteme informare călători în vehicule	60
		Sisteme supraveghere video în vehicule	60
		Echipamente DVR (cu comunicație 4G)	30
		Switch comunicații și tablou electric îmbarcat	30
		Router wireless cu SIM 4G	30
		Stații autobuz pentru călători	5
		Stație de încărcare lentă electrică	6
Echipamente stație de încărcare lentă		Automat vânzare titluri de transport	1
		Tablou electric TE 0,4 kv pentru alimentare stații de încărcare lentă	1
		Instalație electrică de alimentare SIL	1
		Aplicația software (portal taxare) – platformă WEB	1
Active necorporale – componente software		Aplicația software (portal taxare) – Aplicația android & IOS	1
		Stație de încărcare rapidă	1
Proiect Achiziție mijloace de transport public – autobuze electrice 10 m șes, Alexandria, Brăila, Constanța, Drobeta-Turnu Severin, Focșani, Slobozia		Stații de încărcare lentă	3
		Autobuze electrice 10 m șes	3

Pe parcursul derulării contractului bunurile de retur se vor completa cu elementele de infrastructură și mijloacele de transport care se vor achiziționa prin următoarele proiecte:

❖ „Crearea unui nou coridor de mobilitate urbană și creșterea performanțelor transportului public prin investiții integrate în Municipiul Drobeta Turnu Severin - Componenta de achiziție autobuze electrice și reabilitare stații de călători”:

- achiziționarea a 6 autobuze electrice;
- achiziționarea și montarea sistemelor de alimentare autobuze electrice: 6 stații de încărcare lentă și 3 stații de încărcare rapidă;
- modernizarea și înlocuirea stațiilor de autobuz cu stații inteligente cu sistem de supraveghere video -18 stații ((Bulevardul I.C. Brătianu – 1 stație de autobuz inteligentă, Calea Timișoarei – 9 stații de autobuz inteligente, Strada Jidostiței – 1 stație de autobuz inteligentă, Calea Severinului – 1 stație de autobuz inteligentă, Strada Cicero – 1 stație de autobuz inteligentă, Strada



Tudor Vladimirescu – 2 stații de autobuz inteligente, Drumul Cernețiului – 1 stație de autobuz inteligentă, Strada Banoviței – 2 stații de autobuz inteligente).

❖ „Sisteme ITS – sisteme de transport inteligente/managementul traficului în Municipiul Drobeta Turnu Severin”:

- Echipamente instalate în teren:
 - 19 stații de îmbarcare/debarcare călători modernizate și dotate cu totemuri digitale și sistem fotovoltaic de iluminat;
 - un sistem de e-tiketing;
 - 7 automate vânzare titluri de călătorie.
- Echipamente software:
 - extensie licență software control și monitorizare stații și integrare stații noi în sistemul existent;
 - extensie licență software ticketing și integrare automate titluri de călătorie noi în sistemul existent;
 - extensie licență software management video și integrare camere video noi în sistemul existent.
- Echipamente hardware:
 - un server de stocare date;
 - un server procesare date.

❖ „Modernizare stații de transport public”, cu termen de finalizare iunie 2026. Acesta are următoarele rezultate așteptate:

- 15 stații de îmbarcare/debarcare călători modernizate și dotate cu sistem fotovoltaic de iluminat;
- 12 automate pentru eliberarea tichetelor de călătorie.

Operatorul de transport va trebui să utilizeze bunuri proprii pentru a acoperi necesarul de dotări pentru funcționarea serviciului de transport public conform programului propus.



4. MODALITĂȚI DE ADMINISTRARE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC

4.1. Prevederi legislative

Cadrul legal aplicabil pentru atribuirea Serviciilor de Transport Public și pentru un Contract de Servicii Publice care se conformează reglementărilor Uniunii Europene se structurează pe două niveluri conectate: European și Național.

Principala reglementare aplicabilă la nivelul Uniunii Europene este **Regulamentul (CE) Nr. 1370/ 2007** al Parlamentului European și Consiliului din 23 Octombrie 2007 privind serviciile de transport public, feroviar și rutier, și abrogarea Regulamentelor Consiliului (EEC) Nr. 1191/69 și 1107/70, care a intrat în vigoare în data de 3 Decembrie 2009. Acest regulament stabilește cadrul pentru atribuirea contractelor de servicii publice și pentru compensarea obligațiilor de serviciu public. Scopul Regulamentului este acela de a crea o piață internă pentru furnizarea serviciilor de transport public de pasageri. Realizează acest lucru prin completarea normelor generale privind achizițiile publice și stabilește condițiile în care plata compensării poate fi considerată compatibilă cu piața internă și scutită de notificarea prealabilă privind ajutorul de stat. Cadrul legal al UE a rămas în mare parte stabil începând cu anul 2009, când a intrat în vigoare Regulamentul 1370/ 2007, care este direct și integral aplicabil și în România.

În ceea ce privește nivelul național, prezentul Studiu de Oportunitate se concentrează pe prevederile legale relevante privind organizarea și contractarea serviciilor de Transport Public. Cu toate acestea, întreaga legislație națională este avută în vedere și respectată, inclusiv Codul Civil al României și Legea 273/2006 privind Finanțele Publice Locale.

În România, există două tipuri de instrumente legislative, structurate după cum urmează:

1. **Legislația națională**, care include Legile, Ordonanțele, Regulamentele Naționale, Ordinele Ministrului, etc., toate acestea fiind reglementări aplicabile la nivel național;



2. **Reglementări locale**, care includ Hotărâri ale Consiliului Local, toate fiind reglementări aplicabile numai la nivel local.

La nivel național, principala lege aplicabilă este **Legea serviciilor comunitare de utilități publice Nr. 51/ 2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare**. În ceea ce privește legislația specializată, legea privind **Serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale Nr. 92/ 2007, cu modificările și completările ulterioare** stabilește cadrul legal pentru implementarea, autorizarea, operarea, administrarea, finanțarea și controlul prestării serviciilor de transport public în comune, orașe, municipii, țări și în asociații de dezvoltare intercomunitară. Această lege este implementată printr-o serie de reglementări emise de entitățile de reglementare a transportului public local, dintre care cel mai important este Ordinul A.N.R.S.C. 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.

La nivel local, reglementările sunt aprobate de către *Consiliile Locale* sau *Consiliile Județene* și sunt aplicabile pe zona lor administrativ-teritorială.

În România, Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice stipulează faptul că gestiunea Serviciilor de Transport Public se poate face în două modalități:

- **Gestiune Directă** (care include Atribuirea Directă ca variație);
- **Gestiune Delegată** (care include Atribuirea Directă NUMAI pentru contracte de valoare mică, de exemplu mai puțin de 30.000 Euro, și proceduri competitive pentru toate celelalte contracte de servicii publice).

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care *unitățile administrativ-teritoriale își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin acestora potrivit legii cu privire la furnizarea / prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora*.

Conform Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

- a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective;
- b) societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ -



teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective.

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului.

Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art. 28 alin, (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora.

Atribuirea Directă, în cazul Gestiunii Directe, se face prin intermediul unui Contract de Servicii Publice.

În conformitate cu prevederile Legii 51/2006, gestiunea serviciului de transport public local prin atribuirea directă a unui Contract de Servicii Publice se poate face către **Societăți cu capital social deținut în totalitate de autoritate** – printr-un Contract de Servicii Publice (denumit în legislația națională contract de delegare a gestiunii).

Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile Regulamentului serviciului de transport public local și a Caietului de sarcini pentru efectuarea serviciului de transport public local, aprobate prin hotărâri ale Consiliului Local al Municipiului Drobeta-Turnu Severin.

Atribuirea Directă a unui Contract de Servicii Publice este tratată în Lege drept o variație a modalității de Gestiune Directă, în cadrul căreia o Autoritate Publică are dreptul de a atribui direct un Contract de Servicii Publice unui operator, dacă sunt întrunite în mod cumulativ anumite condiții, după cum urmează:

- a) Autoritatea exercită control direct și influență dominantă asupra respectivului operator, aceleași pe care le-ar avea asupra unuia dintre propriile sale departamente în cazul gestiunii directe;
- b) Operatorul prestează NUMAI servicii destinate a servi interesul general al ariei acoperite de către autoritate;
- c) Capitalul social al acesteia este deținut în totalitate de către autoritate / membrii A.D.I., aportul privat la capitalul social fiind exclus în mod specific.

O prevedere specială din capitolul privind Administrarea Directă din lege (Art. 28 ²²) stipulează că atribuirea directă a Serviciilor de Transport Public Local va fi efectuată în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) 1370/2007. Prevederea permite aplicarea Regulamentului (CE) 1370/2007 în cazul Atribuirii Directe.

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

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

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

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice se desfășoară conform Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale sau Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii.

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

4.2. Analiza comparativă privind operarea

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

În cazul în care se ia în considerare varianta de a atribui serviciul de transport public local prin curse regulate prin gestiune directă prin înființarea unui serviciu public, etapele de constituire a unei structuri proprii, de autorizare, dotare și apoi delegare a gestiunii, ar necesita atât timp foarte lung, cât și fonduri suplimentare.

În acest scop ar trebui realizată o structură suficient de mare, cu personal de specialitate bine pregătit, care să poată acoperi atât partea de administrare, cât și pe cea de funcționare și exploatare a sistemului public de transport public local. În plus, această structură va trebui să devină operator de transport, licențiată în conformitate cu prevederile legale.

Pentru îndeplinirea tuturor cerințelor, este necesară realizarea unei investiții foarte mari în achiziționarea de spații necesare pentru realizarea sau închirierea unui garaj pentru autobuze pe raza municipiului, realizarea unei stații de inspecție tehnică periodică și a unui atelier de reparații. În cazul în care s-ar opta pentru achiziționarea de servicii de acest tip

de la terți, costurile de funcționare ar crește foarte mult, ceea ce ar duce ori la creșteri de tarife, ori la creșteri ale valorii compensației.

Prin urmare, alegerea unei astfel de soluții solicită timp și fonduri suplimentare.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului I

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 (implicit este necesară obținerea avizului de la Agenția Națională a Funcționarilor Publici). - Dificil de gestionat în paralel cu direcțiile/ serviciile existente în structura aparatului de specialitate a Primarului.
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarificare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost / km	- Control al costurilor de operare; - Control asupra nivelului de tarificare; - Nu se acordă compensații.	- Necesitatea acoperirii tuturor cheltuielilor de operare, inclusiv a facilităților acordate; - Cheltuieli suplimentare pentru angajări și dotări.
Procedurale	- Nu se realizează nicio procedură de atribuire.	
Acces la finanțare europeană	- Eligibilitate pentru achiziție de mijloace de transport; - Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.	
Social - Călători deserviți - Populație totală deservită - Accesul populației la serviciul de transport - Categoriile de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif	- Posibilitatea extinderii traseelor actuale; - Impact social favorabil.	- Necesitatea angajării de personal cu specializare în domeniul tehnic, care să asigure operarea serviciului de transport.
Mediu - Nivel CO₂ - Nivel noxe	- Nu are impact	- Nu are impact



Scenariul II. Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local poate fi îndeplinită de o Autoritate Locală care acționează prin intermediul unei societăți cu răspundere limitată sau unei societăți pe acțiuni. Societatea se înființează prin hotărâre adoptată de către autoritatea locală și este o societate de drept comun, care funcționează în conformitate cu Legea nr. 31/1990 privind societățile, la fel ca orice companie privată.

De asemenea, conform Legii nr. 51/2006 republicată, art. 28, al. 2¹, Autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative: deținerea calității de acționar/ asociat unic al operatorului; desfășurarea exclusiv a activității din sfera furnizării/ prestării serviciilor de utilități publice de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului; capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitatea administrativ teritorială.

Sarcinile îndeplinite de Societate sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Autoritatea locală poate furniza active Societății, astfel încât aceasta să poată îndeplini sarcini municipale. În cazul în care Societatea efectuează și alte activități, care nu sunt legate de Obligația de Serviciu Public, acele alte activități trebuie contabilizate separat, astfel încât să fie excluse din calculul Compensației pentru serviciul public.

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

Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unui Operator intern prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală.

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 local⁴.

⁴ Model contract cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane este publicat în Anexa nr. 2 la Ordinul președintelui A.N.R.S.C. și A.N.A.P. nr .131/1401/17.04.2019.



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 indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura.

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

Efect financiar net =	Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public
	-
	Efectele financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/ obligațiilor de serviciu public în cauză
	-
	Sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/ obligațiilor de serviciu public în cauză
	+
	Un profit rezonabil

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

Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la Articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la Articolul 30 alin (3) lit. a) și b) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale și în Ordinul nr. 140/2017 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice de aprobare a Modalității de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, la Articolul 2, care face referire la prevederile integrale ale de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, în care este



prevazut, la art. 5, alin (2) posibilitatea atribuirii directe către o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia municipalitatea să aibă controlul integral.

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

De asemenea, Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii va fi atribuit unui Operator intern conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală. În acest sens, conform art. 28, alin. (2¹) din Legea nr. 51/2006, sunt obligatorii următoarele:

- Operatorul de transport public local să fie înființat de autoritatea publică prin Hotărâre de Consiliu Local;
- Autoritatea publică să fie unicul acționar al Operatorului de transport;
- Autoritatea publică să exercite controlul asupra operatorului municipal (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:
 - gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere;
 - dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății;
 - participarea la capitalul social este 100%;
 - influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de acționar unic al societății.

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

Condiția obligatorie care va trebui îndeplinită de Operator este de a nu participa la proceduri competitive de atribuire privind prestarea serviciilor de transport public de călători în afara autorității sale contractante, conform art. 5, alin. (2) litera b) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului II

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	- Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei pentru introducerea unui nou compartiment.	- Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea contractului.



Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifyare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost / km	- Control al costurilor de operare; - Control asupra nivelului de tarifyare; - Compensațiile pot fi reduse în cazul modernizării și eficientizării operatorului.	- 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 achiziție de mijloace de transport; - Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.	
Social - Călători deserviți - Populație totală deservită - Accesul populației la serviciul de transport - Categoriile de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif	- Posibilitatea extinderii traseelor actuale; - Impact social favorabil.	
Mediu - Nivel CO₂ - Nivel noxe	- Nu are impact	- Nu are impact

Scenariul III. Gestiune delegată prin procedură competitivă către un operator extern

O autoritate a administrației publice locale poate încredința îndeplinirea sarcinilor sale unei entități care nu are calitatea de Operator intern. O astfel de entitate poate fi o societate cu capital privat sau o societate cu acționariat public care nu a făcut obiectul unei atribuirii directe în acea jurisdicție sau în orice altă jurisdicție. Sarcinile se încredințează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale. Un astfel de acord se numește Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, și, în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

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

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



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

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 serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale.

În conformitate cu Regulamentul (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, 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 indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura.

Operatorul privat se selectează în baza unei proceduri de atribuire reglementată de Legea 99/ 2016 (de tip licitație deschisă sau procedură simplificată, după caz), organizată de autoritatea publică locală.

Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de situație să apară. În astfel de situații, autoritatea administrației publice locale poate lua una din următoarele trei măsuri de urgență: (i) o măsură sub forma unei atribuirii directe sau (ii) un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau (iii) o cerință impusă operatorului de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competență a acestuia). Aplicarea unei măsuri de urgență nu poate depăși doi ani. Cu toate că Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puțin de 1.000.000 Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi mici sau mijlocii, la 2.000.000 de Euro, respectiv la 600.000 de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională.

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

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului III

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	- Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei pentru introducerea unui nou compartiment.	- Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea contractului.
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifyare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost / km	- Compensațiile pot fi reduse substanțial.	- Necesitatea susținerii operatorului prin acordare 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	- Eligibilitate pentru achiziție de mijloace de transport și pentru investiții în infrastructura de transport în condițiile reglementării privind Ajutorul de Stat.	
Social - Călători deserviți - Populație totală deservită - Accesul populației la serviciul de transport - Categoriile de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif	- Posibilitatea extinderii traseelor actuale; - Impact social favorabil.	
Mediu - Nivel CO ₂ - Nivel noxe	- Nu are impact	- Nu are impact

În ceea ce privește impactul asupra mediului, scenariile studiate nu se diferențiază.

Având în vedere principalele caracteristici specifice scenariilor analizate se concluzionează că gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cea mai avantajoasă.

Gestiunea directă către un serviciu public de interes local înființat și organizat în subordinea consiliului local (compartiment/ serviciu) presupune reorganizarea aparatului



de specialitate al Primarului din cadrul UAT Municipiul Drobeta-Turnu Severin, acțiune pentru care este necesară obținerea acordului Agenției Naționale a Funcționarilor Publici și derularea unui proces anevoios de recrutare și angajare a personalului de specialitate.

În ceea ce privește gestiunea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către un operator intern, Municipiul Drobeta-Turnu Severin își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce îi revin potrivit legii cu privire la furnizarea/ prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice.

Plecând de la ipotezele expuse, Municipiul Drobeta-Turnu Severin va fi implicat în organizarea, coordonarea, dezvoltarea și eficientizarea serviciului public de transport călători din oraș printr-o metodă de atribuire eficientă din punct de vedere administrativ, economico-financiar, procedural și social.

4.3. Motive de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea de gestiune a serviciului de transport public local de călători

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea îmbunătățirii transportului public de persoane și modernizării infrastructurii în teritoriul administrativ al Municipiului Drobeta-Turnu Severin, conform strategiei aprobate prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Drobeta-Turnu Severin.

Delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Drobeta-Turnu Severin este justificată de:

- inexistența unui operator de transport, structură proprie a autorității administrative-teritoriale;
- serviciile de utilități publice se organizează și se gestionează de către autoritățile unităților administrativ-teritoriale în raport cu infrastructura tehnico-edilitară existentă, în conformitate cu prevederile art. 3 alin. (1) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;
- serviciile de utilități publice sunt supuse regimului juridic al serviciilor publice de interes general, fiindu-le aplicabile obligațiile de serviciu public definite potrivit exigenței/cerinței fundamentale de: continuitate din punct de vedere calitativ și cantitativ, în condiții contractuale reglementate, conform prevederilor art. 7 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;

În conformitate cu prevederile art. 37 alin. 3 din Legea nr. 92/2007 ale art. 10 alin. 3 din OMAI nr. 353/2007 și pentru realizarea de servicii publice integrate de transport călători în conformitate cu art. 2 lit. m) din Regulamentul nr. 1370/2007/CE, atribuirea traseelor în Municipiul Drobeta-Turnu Severin se va realiza într-un singur pachet, unui singur operator



de transport. Contractul de delegare a gestiunii serviciului se va încheia cu un singur operator de transport care are dreptul exclusiv de a opera pe teritoriul administrativ al Municipiului Drobeta-Turnu Severin în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, obligații stabilite în cadrul contractului de delegare, Regulamentului de transport local și în cadrul întregii documentații de atribuire.

În ceea ce privește motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică operarea traseelor trebuie avut în vedere faptul că transportul public urban este cel de al 4-lea factor ca importanță al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse, și, prin urmare, remunerația, și cel de-a 4-lea factor, transportul, au un rol esențial în incluziunea socială. (CESE 2009/C 175/08 – Consecințele sociale ale evoluției binomului transporturi-energie).

La orele de vârf, când apar cele mai mari probleme de trafic în zonele urbane, transportul în comun este de 10 ori mai eficient din punct de vedere energetic și cu emisii mai reduse de gaze de efect de seră decât transportul cu autoturismul – “1 autobuz = 70 autoturisme care ocupă în trafic 1 km de arteră urbană, la o viteză de deplasare de 50 km/oră”. Totodată, orașele trebuie să rămână locuibile, de aceea nu pot exista orașe adaptate necesităților automobilelor, chiar dacă automobilul are un rol important în societatea actuală. Printre principalele probleme cu care se confruntă atât autoritățile locale dar și operatorii din domeniul transportului public de călători sunt lipsa frecvență a conștientizării acestor aspecte la nivel politic (și aceasta, din păcate, la toate nivelurile ierarhice), statutul social diferit al mijloacelor de transport (automobil = modern, transport în comun = demodat, destinat persoanelor cu resurse financiare limitate, care nu-și pot permite un autoturism), neglijarea consecințelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului, lipsa coordonării între transportul urban și cel din zonele limitrofe. Comitetul Economic și Social European consideră că este important să insiste asupra faptului că, având în vedere fondurile publice restrânse și consecințele grave ale circulației cu automobilul în centrul orașelor, vremea promovării simultane a tuturor modurilor de transport trebuie să ia sfârșit. Importanța automobilului ar trebui limitată în orașe în spiritul ideii lansate în urmă cu aproape 10 ani a „rețelelor pentru cetățeni”. În acest scop, nu este nevoie numai de sporirea atractivității transportului public de călători și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, ci și introducerea în mod conștient a unor „piedici” în calea utilizării automobilului deoarece nu există fonduri și spațiu suficiente pentru dezvoltarea simultană a infrastructurii rutiere pentru automobile și pentru transportul public de călători pe distanțe scurte. (CESE 2007/C 168/17 – Transportul în zonele urbane și metropolitane).

La creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri



scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile.

Acest obiectiv va putea fi atins numai în condițiile creșterii continue a eficienței transportului public de călători. Dacă se va ajunge la o optimizare în acest domeniu, va putea crește și gradul de recuperare a cheltuielilor. Recuperarea totală a costurilor de investiție și de funcționare ale transportului public de călători din veniturile obținute din prețurile билетelor de călătorie nu poate însă să constituie un obiectiv politic. Un asemenea calcul unilateral orientat asupra cheltuielilor operaționale nu reflectă importanța internalizării costurilor externe ale transportului urban. Comitetului Economic și Social European (CESE) consideră că este extrem de important să se estimeze costurile reale ale transportului cu automobilul, iar pentru aceasta este indispensabilă internalizarea costurilor externe ale acestuia (cheltuieli legate de întârzieri și de consumul sporit de combustibil datorită congestiei traficului, poluarea urbană produsă în detrimentul sănătății publice și a atractivității orașelor, poluarea fonică, acapararea unor suprafețe de către traficul auto în mers și staționar, etc). Internalizarea costurilor externe în domeniul transporturilor ar contribui în mod evident la creșterea competitivității transportului public de călători (CESE 2007/C 168/17 – Transportul în zonele urbane și metropolitane).

Un argument în plus în cazul sistemului de transport public din Municipiul Drobeta-Turnu Severin este faptul că acesta va fi operat parțial cu autobuze electrice, minimizând impactul asupra mediului în zona urbană.

4.4. Cadrul instituțional și de reglementare a transportului public

Cadrul legislativ aplicabil serviciilor de transport public pe teritoriul Municipiului Drobeta-Turnu Severin cuprinde în principal:

- Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr. 1370/2007 – privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
- Legea nr. 92/2007 privind servicii publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- O.U.G nr. 57/2019 privind Codul Administrativ cu modificările și completările ulterioare.

Cadrul legislativ este completat cu legislația specifică în domeniul siguranței rutiere, transportului pe drumurile publice, organizării activității licențiate de transport, legislația muncii, legislația contabilă și fiscală aplicabilă, precum și toată legislația cu incidență asupra organizării administrației publice locale, a gestionării patrimoniului public și a finanțelor publice locale.



5. ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

5.1. Aria teritorială

Serviciile de transport public se desfășoară pe teritoriul administrativ al Municipiului Drobeta-Turnu Severin.

În conformitate cu art. 5 alin. (2) lit. b din Regulamentul CE 1370/2007, operatorul are dreptul de a presta Serviciul de transport public local doar pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Drobeta-Turnu Severin, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare Serviciului de transport care intră pe raza unităților administrative-teritoriale vecine.

5.2. Obligația de serviciu public de transport

Operatorul se obligă să îndeplinească Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate cu respectarea Obligațiilor de serviciu public stabilite mai jos:

- Operatorul va aplica tarifele de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă și va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri sau gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliului Local al Municipiului Drobeta-Turnu Severin, potrivit prevederilor Contractului de delegare a gestiunii;
- Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;

- Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în Contractul de delegare;
- Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în Contractul de delegare și în legislația Europeană și națională;
- Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate cu vehiculele prevăzute în Contractul de delegare.

5.3. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

Operatorul va avea drepturi exclusive care vor permite exploatarea serviciilor de transport public local de călători pe rutele și traseele prevăzute în prezentul studiu, respectiv:

- Va avea dreptul la diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în contract;
- Va avea dreptul exclusiv de a desfășura serviciul de transport public local de călători prin curse regulate pe traseele atribuite;
- Va avea dreptul de a emite, vinde și controla titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în contract.

5.4. Durata contractului

Prin Regulamentului CE nr. 1370/2007, art. 4 alin. (3), durata contractelor de servicii publice cu autobuzul este limitată la 10 ani.

Potrivit Legii Nr. 51/2006 republicată, art. 32 alin (3) “Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.”

Având în vedere prevederile actelor de reglementare menționate, se propune ca durata contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători din Municipiul Drobeta-Turnu Severin să fie de 6 (șase) ani.

Contractul poate fi prelungit prin act adițional, în condițiile legii și Regulamentului CE nr. 1370/2007.



5.5. Redevența

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

În conformitate cu art. 29, al. 7 din Legea nr. 51/ 2006, operatorii care furnizează/prestează servicii de utilități publice în regim de gestiune directă au obligația calculării, înregistrării și recuperării amortismentelor mijloacelor fixe aferente acestor servicii prin tarif sau prin preț.

Amortizarea mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului

La calculul amortizării mijloacelor fixe, trebuie avute în vedere prevederile Legii nr. 15/1994 privind amortizarea capitalului imobilizat în active corporale și necorporale. Astfel, la calculul amortizării mijloacelor fixe ce vor fi date în concesiune operatorului intern s-a utilizat metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de amortizare liniară la valoarea fiscală a mijlocului fix amortizabil, în conformitate cu valorile investițiilor propuse.

Valoarea bunurilor date în concesiune este conformă celor prezentate în analiză, luând în considerare și numărul de elemente ale fiecărui mijloc fix prezentat.

Durata de delegare a serviciului nu influențează în niciun fel valoarea redevenței.

Gradul de suportabilitate a populației privind costurile cu redevența

În conformitate cu H.G. nr. 246/2006 pentru aprobarea Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice, rata de suportabilitate este procentajul din venitul mediu lunar al familiei (gospodăriei) cheltuit pe o categorie de servicii comunitare de utilități publice (nivelul facturii medii lunare împărțit la venitul mediu lunar al gospodăriei exprimat în procente).

Obiectul analizei gradului de suportabilitate a populației este de a stabili contextul condițiilor socio-economice și demografice față de care vor fi introduse măsuri de investiții în domeniul transportului public. Aceste condiții vor determina efectiv dacă valoarea redevenței propuse spre plată operatorului va fi sau nu suportabilă pentru societate, având



În vedere că veniturile vor proveni din tarifele impuse de către acesta pentru utilizarea serviciului de transport public.

Calculul gradului de suportabilitate se face împărțind cheltuielile suportate de o gospodărie pentru utilizarea serviciului de transport public la venitul mediu net al unei gospodării:

$$\text{Gradul/rata de suportabilitate (\%)} = \text{Total factura pe lună} / \text{Venitul mediu} \times 100$$

Unde:

Total factura pe lună - cheltuielile suportate de o gospodărie pentru utilizarea serviciului de transport public (considerând în medie 2,55 persoane/ gospodărie, în acord cu datele publicate de INS, Recensământul populației și al locuințelor 2011);

Venitul mediu – venitul mediu net la nivelul unei gospodării (considerând venitul mediu net al unei persoane din Regiunea SV Oltenia valoare de 2595,64 Lei, în acord cu datele publicate de INS, baza de date Tempo Online pentru anul 2023 și numărul mediu de 2,55 persoane/ gospodărie în Municipiul Drobeta Turnu-Severin);

Ținând seama de relația de calcul de mai sus și de valorile parametrilor considerați, rezultă că rata de suportabilitate pentru serviciul de transport public local din Municipiul Drobeta Turnu-Severin este de 3,95%.

Această valoare este comparabilă cu cea recomandată în Strategia națională privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice pentru transportul public local, respectiv 3%.

În acest context, având în vedere că valoarea rezultată la calculul amortizării anuale a mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului odată cu încredințarea serviciului/ activității de utilități publice reprezintă o sumă mult prea mare (..... lei/ an), se consideră oportun ca în calculul redevenței să se recurgă la aplicarea unei limite de până la 3,95% reprezentată de gradul de suportabilitate al populației.

Este important de subliniat faptul că nivelul propus al redevenței trebuie determinat astfel încât să fie suportabil, iar compania să nu mărească tarifele de călătorie pentru utilizarea transportului public de călători. Astfel, pentru concesionarea serviciului de transport public în Municipiul Drobeta Turnu-Severin, se propune o redevență de lei/ an pentru primul an al contractului, valoare fundamentată conform amortizării pentru mijloacele fixe necesare pentru operarea serviciului, aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/ activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Redevența se va calcula la valoarea efectivă a bunurilor acordate de Autoritate către Operator.

5.6. Costuri și venituri

Costuri, modalități de alocare a costurilor

Costurile pentru operarea serviciului au fost structurate considerând categoriile de cheltuieli prevăzute în Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 634/ 2022 pentru modificarea și completarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, aprobate prin Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007, respectiv:

- I. Cheltuieli materiale
- II. Cheltuieli cu taxe/ impozite și autorizații
- III. Cheltuieli cu salariile personalului
- IV. Cheltuieli de exploatare (I+II+III)
- V. Cheltuieli financiare
- VI. Total cheltuieli (IV+V)

Conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, Contractul de servicii publice și normele generale stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.

Venituri și modalități de alocare a veniturilor

Veniturile care intră în calculul compensației reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de către Operator.

Operatorul poate realiza următoarele tipuri de venituri în cadrul contractului de delegare a gestiunii:

- i. venituri din activitatea de vânzare a titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit;
- ii. venituri din alte activități legate de prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în mașini, pe sau în clădirile sau dotările Operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc.);



- iii. diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit contractului de delegare;
- iv. orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate. Sunt acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului: venituri din casări de mijloace fixe aferente bunurilor proprii, valorificare de deșeuri, închirierea temporară a unor spații ale Operatorului, venituri asociate drepturilor de autor și proprietate intelectuală, etc..

Politica socială aplicată la nivelul UAT Municipiul Drobeta-Turnu Severin este adaptată în funcție de legislația națională. Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul public sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul 5.1. Categoriile sociale care primesc facilități la transportul public.

Sursa: HCL Nr. 354/28.11.2023.

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecție sociale acordate (lei/unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
Veterani și văduve de război	100%	269 lei/ 90 călătorii/ lună	Legea nr. 44/1994 și HCL nr. 85/2022
Persoane persecutate politic	100%	269 lei/ 90 călătorii/ lună	Legea nr. 118/1995 și HCL nr. 85/2022
Persoane cu handicap și însoțitorii acestora	100%	269 lei/ 90 călătorii/ lună	Legea nr. 448/2006 și HCL nr. 85/2022
Donatori de sânge	50%	134 lei/ 45 călătorii/ lună	Legea nr. 282/2005 și HCL nr. 85/2022
Pensionarii cu pensie la limita de vârstă cu un venit mai mic de 1125 lei/luna	100%	179 lei/ 60 călătorii/ lună	HCL 173/28.06.2023
Pensionarii cu vârsta peste 70 ani	100%	179 lei/ 60 călătorii/ lună	HCL nr. 85/2022
Elevii din învățământul preuniversitar și studenții din cartierele Schela și Gura Văii	100%	179 lei/ 60 călătorii/ lună	HCL nr. 85/2022
Beneficiarii preverderilor Legii nr. 416/2001 privind venitul minim garantat, care locuiesc în cartierele Schela și Gura Văii	100%	179 lei/ 60 călătorii/ lună	HCL nr. 85/2022
Beneficiarii preverderilor Legii nr. 208/1997 privind cantinele de ajutor social, care locuiesc în carierele Schela și Gura Văii	100%	90 lei/ 30 călătorii/ lună	HCL nr. 85/2022



Legitimațiile gratuite vor fi valabile numai însoțite de un act de identitate. De asemenea, copiii în vârstă de până la 5 ani, însoțiți, călătoresc gratuit. Abonamentele și legitimațiile gratuite de călătorie se prezintă pentru verificare controlorului.

Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 100 lei la 500 lei a călători 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).

Operatorul va ține contabilitatea separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează venituri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare.

Operatorul are dreptul să rețină toate veniturile rezultate din prestarea altor activități de transport și a activităților conexe serviciului de transport public local, care nu fac obiectul delegării de gestiune.

Municipiul Drobeta-Turnu Severin va stabili tarifele de călătorie, iar Operatorul va încasa veniturile din vânzarea titlurilor de călătorie pentru serviciile de transport public prestate în baza Contractului de Servicii Publice.

5.7. Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței

Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători se revizuiesc anual de către Autoritatea contractantă, iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, în funcție de politica în domeniu și obiectivele delegatarului. Prin ponderea dată anumitor indicatori și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de Autoritatea contractantă.

Pentru monitorizarea acestora, s-au stabilit următorii indicatori de performanță:

- numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație;
- numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore;
- numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la punctele anterioare;
- numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic, comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;
- numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
 - a) numărul de reclamații justificate;

b) numărul de reclamații rezolvate;

c) numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale;

- numărul autovehiculelor cu normă de depoluare Euro 6 / electrice, raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație;
- vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători;
- despăgubirile plătite de către operatorii de transport / transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;
- numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;
- numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport / transportatorului autorizat.

În cazul în care se consideră alți indicatori de performanță care ar fi relevanți în monitorizarea calității operării, indicatorii menționați pot fi îmbunătățiți prin introducerea unora noi.

5.8. Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport

Modificarea contractului propus se realizează prin act adițional.

Orice modificare a contractului este rezultatul acordului intervenit între părți, exprimat într-un act adițional. Revizuirea anuală a nivelului indicatorilor de performanță nu este considerată o modificare a contractului.

Modificări unilaterale efectuate de Autoritatea contractantă

Autoritatea contractantă poate modifica unilateral orice parte a contractului din motive excepționale legate de interesul public local, cu notificare prealabilă transmisă cu 60 de zile înainte către Operator.

În cazul în care modificarea unilaterală a contractului îi aduce un prejudiciu, Operatorul are dreptul să primească o justă despăgubire în termen de 90 de zile de la dovedirea prejudiciului. În cazul dezacordului între părți cu privire la existența prejudiciului ori la valoarea despăgubirii, acestea vor fi stabilite de către instanța judecătorească competentă. Acest dezacord nu poate în nici un caz să permită Operatorului să suspende executarea obligațiilor stabilite în Contract.

Programul de transport poate fi modificat de Consiliul Local al Municipiului Drobeta-Turnu Severin, dacă acest fapt este justificat din punct de vedere social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Autoritatea contractantă, cu notificarea Operatorului cu cel puțin 60 de zile înainte de modificare. Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de



Autoritatea contractantă, cu excepția cazului în care cererea depășește capacitatea de transport.

Modificări solicitate de Operator privind capacitatea serviciului

Operatorul va avea obligația de a transmite către Autoritatea contractantă informațiile, sesizările, analizele proprii culese în timpul implementării contractului, necesare reevaluării programului de transport din punct de vedere social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Autoritatea contractantă.

Alte modificări

În cazul în care orice prevederi ale contractului devin incompatibile cu legislația sau regulamentele din România sau din Uniunea Europeană, contractul va fi modificat de părți. Acest lucru nu va afecta valabilitatea celorlalte clauze ale contractului. Orice deficiențe sau contradicții din contract pot fi rectificate ca urmare a negocierii de către părți a modificărilor necesare, în cel mai scurt timp posibil, în conformitate cu scopul contractului.



6. CONCLUZII

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri privind dezvoltarea serviciului de transportului public local din Municipiul Drobeta-Turnu Severin.

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

Analizând cele prezentate mai sus și având în vedere că:

- a) *în acord cu avantajele precizate în capitolul de analiză, tipul de delegare a serviciului public optim pentru Municipiul Drobeta-Turnu Severin este gestiunea delegată către un operator extern, pe baza unei proceduri competitive;*
- b) *o procedură competitivă de atribuire, deschisă, transparentă și nediscriminatorie reduce la minimum compensația publică, împiedicând astfel supra compensarea,*

se concluzionează că este oportună delegarea serviciului de transport public local către un operator extern prin procedură de atribuire competitivă.

Municipiul Drobeta-Turnu Severin a efectuat demersuri pentru atragerea de fonduri nerambursabile pentru investițiile prevăzute în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru modernizarea infrastructurii și a dotărilor de transport public local de călători. Aceasta presupune un Contract de delegare tip Contract de Servicii Publice încheiat în conformitate cu legislația Uniunii Europene.

Contractul în baza căruia funcționează în prezent serviciul de transport public local are valabilitate până la data de 31.12.2025. Prin publicarea anunțului de intenție în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, Municipiul Drobeta-Turnu Severin a inițiat demersurile pentru încheierea unui nou contract. Următoarea etapă constă în derularea procedurii de achiziție publică sectorială conform Legii nr. 99/2016. În acord cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, durata contractului de servicii publice nr.25770/22.08.2019 poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială.