

ROMANIA
JUDEȚUL GALAȚI
MUNICIPIUL GALAȚI
CONSILIUL LOCAL

HOTĂRÂREA nr. 731

din 19.12.2017

privind: modificarea și completarea Contractului nr. 49.304/03.05.2016 de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin concesiune în Municipiul Galați încheiat cu Transurb S.A.

Inițiator: Primarul municipiului Galați, Ionuț-Florin Pucleanu

Numărul și data depunerii proiectului de hotărâre: 654/14.11.2017

Consiliul local al municipiului Galați, întrunit în ședință ordinară în data de 19.12.2017;

Având în vedere expunerea de motive nr. 111962/14.11.2017, a inițiatorului - Primarul municipiului Galați, Ionuț-Florin Pucleanu;

Având în vedere raportul de specialitate nr. 111964/14.11.2017 al Direcției Generale Servicii Comunitare de Utilități Publice;

Având în vedere raportul de avizare al comisiei pentru servicii publice, gospodărie comunală, comerț și privatizare;

Având în vedere dispozițiile art. 17, alin. (1), lit. „b” și lit. „c” din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere dispozițiile art. 9 din Normele de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007 aprobate prin Ordinul Ministrului Internelor și Reformei administrative nr. 353/2007 cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere dispozițiile art. 36, alin. (1), alin. (2), lit. „d”, alin. (6), lit. „a”, pct. 14 din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul art. 45 alin. (1) din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

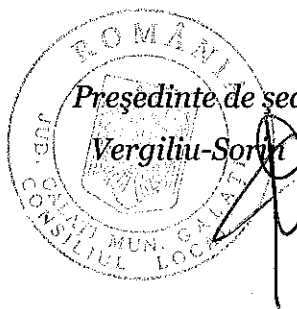
Art. I – Se aprobă modificarea și completarea Contractului nr. 49.304/03.05.2016 de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin concesiune, în Municipiul Galați, încheiat cu Societatea Transurb S.A., conform Anexei A care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. II – Se aprobă recomandările rezultate în urma auditului tehnico-economic efectuat la Societatea Transurb S.A., prevăzute în Anexa B care face parte integrantă din prezenta hotărâre, și implementarea acestora, în vederea eficientizării activității operatorului.

Art. III – Primarul municipiului Galați se împuternicește cu ducerea la îndeplinire a prevederilor acestei hotărâri.

Art. IV – Secretarul municipiului Galați va asigura transmiterea și publicarea prezentei hotărâri.

Președinte de sedință,
Vergiliu-Sorin Vals



Contrasemnează,
Secretarul municipiului Galați
Radu Octavian Kovacs



ACT ADIȚIONAL
NR. _____ / _____ 2017

**LA CONTRACTUL DE DELEGARE A GESTIUNII
SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL nr. 49.304/03.05.2016**

Nr. _____ / _____

Municipiul Galați, persoana juridică, cu sediul în Galați, str. Domnească nr. 38, având cod fiscal nr. 3814810 cont nr RO62TREZ30621300205XXXXX deschis la Trezoreria Municipiului Galați, reprezentat prin Ionuț Florin Pucceanu, având funcția de Primar în calitate de delegatar, pe de o parte, denumit în continuare Autoritatea Contractantă;
și

Operatorul de transport SC Transurb SA, cu sediul în Galați, str. Basarabiei nr. 4, înregistrat sub nr. J17 / 684 / 1998 la Registrul comerțului Galați, având contul RO50RNCB0141032879600001, deschis la BCR codul unic de înregistrare RO 10890801, reprezentat legal prin Genica Totolici, având funcția de Director General, în calitate de delegant, denumit în continuare Operatorul, pe de alta parte,

Articolul 1

Se completează și se modifică art. 9.1 care va avea următoarea formă:

“9.1. Autoritatea Contractantă va plăti Operatorului Compensatia pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public, după următoarea formulă:

Compensatia pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare + Profit rezonabil + Amortizarea investițiilor achiziționate după data de 09.08.2017 destinate transportului de călători în regim regulat + Cheltuielile financiare ale investițiilor – Venituri ale Operatorului asociate Obligației de serviciu public.

$$C = CE + Pr + AI + CFI - V$$

C – reprezintă Compensatia

CE – reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligațiilor de serviciu public, calculate după următoarea formulă:

$$(P \times Km), \text{ unde}$$

P reprezintă pretul în lei stabilit per km pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

P este calculat cu includerea amortizării investițiilor destinate transportului de călători în regim regulat și a cheltuielilor financiare aferente..

$$P \text{ tramvaie} = 7,96 \text{ lei/km,}$$

$$P \text{ troleibuze} = 5,27 \text{ lei/km}$$

$$P \text{ autobuze} = 5,35. \text{ lei/km începând cu data de 01.01.2018}$$

Km reprezintă numărul de km efectiv realizati de Operator în luna pentru care se acorda Compensatia, pe traseele stabilite în Programul de Transport atribuit Operatorului, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Astfel

$$CE = (P \text{ tramvai} \times Km \text{ tramvaie}) + (P \text{ troleibuze} \times Km \text{ troleibuze}) + (P \text{ autobuze} \times Km \text{ autobuze})$$

Pr – reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând o rata de rentabilitate a capitalului normala pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al Serviciului de transport public local suportat de Operator. Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat și stabilit anual de către Autoritatea Contractantă, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an, pe baza balantei la 31 decembrie a anului precedent și va fi aplicat la total cheltuieli eligibile CE. Pentru primul an al Contractului, rata profitului stabilită de Partii este de 3%.

AI – reprezintă valoarea lunară a amortizării investițiilor achiziționate după data de 09.08.2017 destinate transportului de călători în regim regulat.

CFI – reprezintă cheltuieli financiare lunare aferente investițiilor (dobânzi și alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiții)

V – reprezintă totalitatea veniturilor obținute de Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local pentru luna pentru care se acordă Compensatia, respectiv venituri din activitatea de vânzare a Tichetelor de călătorie la care operatorul este îndreptățit (1), venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local (2), Diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract, plus orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local;

Operatorul va fi obligat să ia toate măsurile pentru eficientizarea activității inclusiv respectarea Măsurilor prevăzute în Anexa 18, pentru încadrarea în limitele prevăzute în Programul de transport – Anexa 2 – și costurile pe kilometru pentru fiecare mod de transport și chiar scăderea costurilor.”

Articolul 2

Se completează Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local nr. 49.304/03.05.2016 conform Anexei la prezentul Act Adițional;

Articolul 3

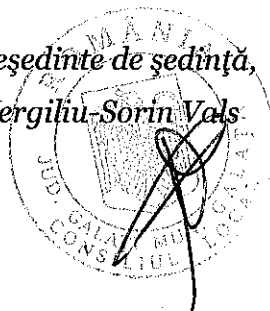
Toate celelalte prevederi ale Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local nr. 49.304/03.05.2016 rămân neschimbate.

Municipiul Galați

Operator

Președinte de ședință,

Vergiliu-Sorin Vals



1 În lipsa unui sistem de e-ticketing, veniturile sunt colectate direct de operator. Veniturile din formula sunt veniturile colectate direct de operator.

2 Aceste venituri sunt cele pe care operatorul nu le-ar fi obținut dacă nu realiza serviciul de transport public (publicitate pe mașini și în stații, chirii a stalpilor concesionați, vânzări de alte produse la chioscurile de vânzare a titlurilor de călătorie, etc.)

Anexa 2 – Program de Transport al Operatorului
Anexa 2.1 Programul de transport al Operatorului

Programul anual de transport al Operatorului S.C. Transurb S.A.

Program de Transport in functie de gradele de mobilitate se prezinta astfel:

1. Program normal: de la data de 01 ianuarie – 30 iunie, 01 septembrie – 31 decembrie
2. Program de vara: de la data de 01 iulie – 31 august
3. Program de noapte : nu există
4. Curse suplimentare asigurate conform diagramei : nu există
5. Program la evenimente speciale: in vederea suplimentarii mijloacelor de transport pentru evenimente administrative si socio culturale se va face notificare scrisa catre S.C. Transurb S.A. de catre U.A.T. cu cel putin 5 zile inainte (ex.: 31dec - 1 ianuarie, Noaptea de Inviere, Ziua Marinei, Serbarile Galatiului etc.).
6. Traseele 32 și 33 vor circula la comanda autorității.

Linia	Km. efectiv Planificati
Tramvai	1.202.903,00
Troleibuz	564.800,24
Autobuz	7.282.532,36
Total Km planificati	9.050.235,60

Anexa 18 la Contractul nr. 49-304/03.05.2016 de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin concesiune în Municipiul Galați încheiat cu Transurb S.A.

I. Principalele probleme identificate în cadrul etapei de analiză a auditului tehnico-economic la Transurb SA

Evidența activităților de întreținere și reparații

Nu există nicio evidență electronică a lucrărilor realizate în autobaza/depou. Astfel, nu se pot urmări cu exactitate și cu ușurință:

- Numărul de ore desfășurate de personalul care a efectuat lucrările;
- Orele realizate pe tip de lucrări;
- Mijloacele de transport care au necesitat mai multe reparații, tipurile și frecvența acestora.

Lipsa cărților tehnice

Înțelegem că nu există la nivelul operatorului informații de la producătorii de mijloace de transport privind parametrii tehnici ai acestora (cărțile tehnice ale vehiculelor, prezentări relevante privind date tehnice, etc).

Evidențe ale informațiilor tehnice

Operatorul nu a dezvoltat normative adaptate la parcul și activitatea curentă, fapt ce conduce la îngreunarea analizei consumurilor și a utilizării resurselor.

Pentru combustibil, există determinări în parcurs realizate în 2014 – 2015, însă nu se realizează la nivelul Operatorului o comparație între acestea și consumul efectiv realizat și nici o actualizare în funcție de situația curentă.

În vederea stabilirii unui deficit/excedent în privința resurselor utilizate în întreținere – reparații, trebuie, de asemenea, să existe un normativ. Singurul normativ de care Operatorul dispune se referă la planificarea reviziilor tehnice pe fiecare model de vehicul, în funcție de numărul de km. parcursi – fără să se precizeze numărul de ore necesar fiecărei activități de întreținere, pe fiecare tip de resursă (mechanic, vulcanizator, electromecanic, etc.) și pe fiecare tip de vehicul.

Utilizarea acelorși mijloace de transport pentru realizarea serviciului de transport public și a curselor de convenție

Conform contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, operatorul are obligația să utilizeze bunurile de retur, de preluare și cele proprii, prevăzute în cadrul acestuia numai pentru asigurarea Serviciului de transport public local. În perioada verificată operatorul nu a desfășurat cele două tipuri de activități (TP și CC) prin utilizarea de MT separate, ci a utilizat aceleași bunuri atât pentru asigurarea Serviciului de transport public local, cât și pentru efectuarea curselor de convenții.

II Recomandări în vederea eficientizării activității operatorului Transurb SA

Nr. Crt.	PROBLEMA	MĂSURA	EFFECT ESTIMAT	IMPACT ÎN COST/KM
1	Realizarea reparațiilor în mod neplanificat. Operatorul are un plan de procese tehnologice planificate în funcție de numărul de km. parcurși de fiecare mașină. Acesta, însă nu este respectat, iar astfel monitorizarea nu se realizează Nu există evidențe sau analize privind operații planificate versus operații neplanificate (ponderea operațiilor neplanificate în totalul operațiilor de întreținere și reparații)	- Planificarea riguroasă a proceselor tehnologice și respectarea acestora; - Întocmirea unui plan de lucru printr-un instrument electronic de gestiune, astfel încât programarea, alocarea resurselor (umane și materiale) și analiza respectării planului și a rezultatelor să poată fi anunțată și realizată în timp util.	Planificarea riguroasă și respectarea proceselor tehnologice planificate are ca și consecințe directe: - alocarea eficientă a resursei umane în vederea optimizării timpilor de lucru cu efect asupra reducerii orelor suplimentare și a gradului de neutilizare a resurselor umane; - scăderea numărului reparațiilor accidentale (curente) datorită efectuării la timp și într-un mod riguros a operațiilor tehnologice planificate, necesare unei funcționări adecvate, cu efect direct în reducerea costurilor cu manopera și materialele; - planificarea cu acuratețe a necesarului de materiale și procedurarea achiziției acestora.	Ponderea procentului de ajustare aplicat salariilor personalului din întreținere – reparații în calculul costului/km actual.
2	Inexistența unor normări de operații adaptată operatorului, pentru fiecare tip de process tehnologic aferent întreținerii și reparațiilor mijloacelor de transport și pentru fiecare tip de vehicul.	Realizarea unor normări cu privire la timpii de lucru, categoriile de personal și necesarul de materiale/piese de schimb aferente fiecărui tip de operațiune și mijloc de transport în parte.	Dezvoltarea unor normări adaptate specificului activității operatorului va conduce la certificarea eligibilității cheltuielilor efective de reparații (cu resursa umană și materiale) și va stabili baza pentru completarea fișelor de comandă (partea de normare) Analiza și urmărirea comparativă a resurselor normate versus efective și stabilirea de măsuri de eficientizare și îmbunătățire a planificării acolo unde este cazul, duce în dinamica la scăderea costurilor cu reparațiile.	Ponderea procentului de ajustare aplicat salariilor personalului din întreținere-reparații în calculul costului/km actual.
	Documentele specifice privind operațiile de întreținere și reparații sunt completate deficitar (formularele de comandă nu sunt în conformitate	Elaborarea unor proceduri interne formalizate privind completarea documentelor de reparații pe fiecare tip de lucrare (foaie de comandă)	Trasabilitatea costurilor și gestiunea electronică a operațiunilor de întreținere și reparații, cu efect în creșterea acurateței corelării	Ponderea procentului de ajustare aplicat salariilor personalului din întreținere-reparații în calculul costului/km actual,

3	cu modelul prestabilit) ceea ce nu permite separarea timpilor pe tipuri de operațiune (RT versus RCN), trasabilitatea costurilor de la etapa de planificare a reparației la execuție propriu-zisă, compararea cu timpii și costurile normate și contabilizarea costurilor cu manopera și piesele/materialele. Deasemenia, documentele specifice sunt completate pe format fizic, ceea ce face dificil centralizarea și analizarea informațiilor.	astfel încât să se stabilească algoritmul de completare, precum și pașii și responsabilitățile care revin fiecărei persoane implicate în completarea acestora, precum și modul de gestiune a fluxului de informații. Varianta completării foilor de comandă în format electronic, apoi a tipăririi și semnării de către persoanele responsabile, duce la creșterea vitezei de operare și la analiza corelată a datelor. Completarea corectă și completă a foilor de comandă și a bonurilor de consum pentru materialele folosite, astfel încât să poată fi corelate.. Analiza lunară a consumurilor rezultate din foile de comandă față de cele din bonuri. Analiza cheltuielilor cu serviciile și alocarea acestora (acolo unde este posibil) pe fiecare tip de MT în parte (autobuze/troleibuze) și pentru fiecare cheltuială în parte. Analiza lunară a consumurilor efective versus normate și respectarea prevederilor Ordinului 34/1982 privind normarea consumului de combustibil și ulei în ceea ce privește depistarea depășirilor și stabilirea cauzelor și măsurilor de luat, inclusive posibilitatea actualizării normativelor.	informațiilor, a urmăririi și verificării veridicității informațiilor și înregistrărilor. Posibilitatea realizării de analize de eficiență privind operațiunile de reparații, utilizarea forței de muncă și gestiunea/necesarul materialelor și stocurilor, corelarea timpilor de lucru realizați versus normăți. Trasabilitatea alocării costurilor pe fiecare mijloc de transport în parte și corelarea cu documentele tehnice sursă.	Creșterea acurateții în alocarea cheltuielilor luate în calcul la stabilirea costului pe kilometru.
4	Ne-alocare directă a materialelor și serviciilor executate de terți (care se pot alocă direct pe MT) pe fiecare mijloc de transport. Serviciile executate de terți și cheltuielile cu materiale cu privire la MT de la autobază se alocă pe centre de cost și nu direct pe mijloc de transport.	Analiza lunară a consumurilor efective versus normate și respectarea prevederilor Ordinului 34/1982 privind normarea consumului de combustibil și ulei în ceea ce privește depistarea depășirilor și stabilirea cauzelor și măsurilor de luat, inclusive posibilitatea actualizării normativelor.	Eliminarea riscului de a induce influențe în calculul costului/km și implicit, în calculul compensării prin supra/sub evaluarea costului între tipurile de transport.	
5	Nu se realizează o analiză a variației consumului de combustibil efectiv versus consumul de combustibil normat conform determinărilor pe parcurs. De asemenea, nu sunt realizate actualizări periodice ale determinărilor în parcurs. Astfel, nu se pot analiza situațiile și motivele care determină depășiri în consumurile realizate: pierderi de combustibil, învechirea parcului care poate conduce la creșterea consumurilor. Inexistența unui flux eficient de informații între departamentele operaționale și cel financiar. Informațiile sunt transmise în format	Implementarea unui sistem informatic integrat, inclusive cu programele informatice financiar și operațional, care să faciliteze înregistrările,	Analiza consumurilor efective versus normate sprijină eligibilitatea cheltuielilor cu combustibilul ca parte a costului/km	Reducerea costului pe km. cu cuantumul cheltuielilor cu serviciile și materialele care nu sunt alocate pe vehicul, în parte.

6	fizic (de ex.: bonuri de consum), nu există o evidență electronică centralizată privind consumurile, timpii necesari lucrărilor, etc., care să faciliteze transmiterea datelor în timp real. Astfel, crește riscul apariției de erori atât în evidența tehnică, precum și în cea contabilă.	trasabilitatea documentelor și a costurilor, să genereze rapoarte sintetice necesare monitorizării activității de serviciu public, controlului elementelor de costuri, venituri și compensație, pentru asigurarea rapoartelor de plată și creșterea transparenței către muncii și furnizarea de pârghii de control pentru audit.	și control.	
7	Delimitarea clară a parcului utilizat în scopul transportului public de cel pentru alte servicii (convenții). Respectarea prevederilor legale prin care parcul utilizat pentru serviciul de transport public contractat este utilizat exclusiv în acest scop (a se vedea cerințele contractului de delegare – art.13.11.7 coroborat cu Legea nr.92/2007).	Departajare clară a mijloacelor de transport pe alte activități cu monitorizare a respectării prevederilor din partea municipalității.	Claritate în certificarea eligibilității tuturor costurilor (directe și indirecte) aferente mijloacelor de transport implicate în transportul public și departajarea lor de alte activități.	A se agreea de cele două părți.
8	Creșterea salariului de încadrare peste limita salariului minim pe economie în situații de stress financiar. Creșterile salariale necorelate cu creșterea performanței financiare a societății poate duce pe termen lung la pierderi operaționale semnificative.	În situații de stress financiar (neprofitabilitate, probleme de cash flow, etc) se recomandă o gestionare a resurselor riguroasă și eficientă, cu atenție deosebită la modul în care sunt justificate cheltuielile. Corelarea creșterii salariale cu indicatorii de performanță individuali cât și ai societății.	Corelarea veniturilor cu cheltuielile; Transparență în decizia de creștere salarială.	Reducerea costului pe kilometru.

Președinte de ședință,

Vergiliu-Sorin Vals