

**STUDIU DE OPORTUNITATE
ÎN VEDEREA STABILIRII
MODALITĂȚII DE GESTIUNE A
TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL DE
CĂLĂTORI ÎN CADRUL ASOCIAȚIEI
DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ
DE TRANSPORT PUBLIC ARAD**

CUPRINS

Capitolul I	– Obiectul și scopul studiului.....pag. 3
Capitolul II	– Descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată.....pag. 10
	II.1 - Identificarea ariei teritoriale.....pag.10
	II.2 – Descrierea serviciului de transport public de călători ca serviciu de interes economic general.....pag. 16
	II.3 – Situația transportului public de călători pe raza administrativ teritorială a ADITP Arad.....pag. 27
	II.4 – Tarife și politica socială pentru transportul public de călători pe raza administrativ teritorială a ADITP Arad.....pag. 32
	II.5 – Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public pe raza administrativ teritorială a ADITP Arad.....pag. 36
Capitolul III	- Prezentarea operatorului Societatea ”Compania de Transport Public” S.A. Arad.....pag. 38
	III.1 – Scurt istoric.....pag. 38
	III.2 – Organizarea societății.....pag. 40
	III.3 – Resurse pentru eficiență și calitate.....pag. 41
Capitolul IV	- Controlul exercitat de către Adunarea Generală a Asociaților din Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad asupra activității operatorului Societatea ”Compania de Transport Public” S.A. Arad.....pag. 52
Capitolul V	- Oportunitatea delegării gestiunii Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate către Societatea ”Compania de Transport Public” S.A. Arad.....pag. 53
	V.1 – Gestiunea directă.....pag. 53
	V.2 – Gestiunea delegată.....pag. 54
	V.3 – Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local.....pag. 56
	V.4 – Motive de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea.....pag. 58
	V.5 – Analiza comparativă privind operarea.....pag. 60
	V.5.1 – Scenariul I – Gestiune directă către un serviciu public de interes local înființat și organizat în subordinea consiliilor locale.....pag. 60
	V.5.2 – Scenariul II – Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă.....pag. 62
	V.5.3 – Scenariul III – Gestiune delegată prin procedură competitivă.....pag. 64
	V.6 – Concluzii și condiții impuse operatorului prin contractul de delegare a gestiunii.....pag. 66
Capitolul VI	– Elementele contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local.....pag. 68
Capitolul VII	– Sinteză și concluzii.....pag. 75

CAPITOLUL I

OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

Obiectul prezentului studiu de oportunitate îl constituie analizarea tuturor scenariilor posibile pentru atribuirea contractului de servicii publice de transport de călători prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad (ADITP Arad), facilitarea luării celei mai bune decizii de atribuire a contractului de delegare a serviciilor de transport prin curse regulate efectuat cu tramvaiele și autobuzele pe raza administrativ teritorială a ADITP Arad.

Obiectivul studiului îl constituie delegarea 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 dispune de experiența necesară în vederea continuării și dezvoltării activității în condiții de eficiență managerială și financiară și de competitivitate pe piața acestor servicii, precum și capacitatea tehnică și profesională necesară.

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.

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de transport rutier care sunt deținători ai licențelor de transport eliberate de Autoritatea Rutieră Română, în condițiile legii. Aceștia pot fi:

- a) societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare intercomunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;
- b) societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile;
- c) societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile;
- d) compartimente sau servicii specializate de transport local ca structuri proprii ale autorităților administrației publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară cu sau fără personalitate juridică.

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 intercomunitară 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 intercomunitară trebuie să fie necesară și corespunzătoare naturii contractului;

d) nediscriminarea - aplicarea de către autoritatea publică/asociația de dezvoltare intercomunitară 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 intercomunitară 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:

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
1. LEGISLAȚIE ROMÂNEASCĂ	
1.	Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
2.	Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
3.	Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
4.	Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare,
5.	Ordonanță nr. 19/1997 privind transporturile, cu modificările și completările ulterioare;
6.	Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
7.	Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
8.	Ordonanță nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;
9.	Ordonanță nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
10.	Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;
11.	Ordonanță nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
12.	Ordin nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie
13.	Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
14.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
15.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
16.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
17.	Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
18.	Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române, cu modificările și completările ulterioare;
19.	Ordinul nr. 22/2017 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C.
20.	Regulament al Guvernului nr. 1088 din 2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
21.	Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare;
22.	Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare;
2. LEGISLAȚIE EUROPEANĂ	
1.	Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;
2.	Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători

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

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

În vederea urmăririi scopului propus, studiul de oportunitate fundamentează necesitatea și oportunitatea concesiunii transportului public local de persoane cu autobuzul și tramvaiul pe raza administrativ-teritorială a ADITP Arad și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe. Din acest motiv, autoritățile administrațiilor locale de pe raza administrativ teritorială, și-au stabilit prin strategiile adoptate și cele pe care le va adopta, urmărirea următoarelor obiective:

- Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților aparținătoare;
- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației, precum și a instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ-teritorială a ADITP Arad, pe care îi deservește prin serviciile de transport oferite;
- Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- Eficientizarea activității Societății "Compania de Transport Public" S.A. Arad – operatorul de transport public local de persoane autorizat din municipiul și parțial din județul Arad, deținător al Licenței de transport și a Copiilor Conforme a Licenței de transport pentru autovehicule, obligatorii în acest domeniu de activitate;
- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public de persoane cu autobuzul și tramvaiul;
- Asigurarea capacității necesare de transport pe fiecare rută în parte;
- Promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public de persoane cu autobuzul și tramvaiul;
- Realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- Acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- Menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

Potrivit prevederilor **art. 17, alin.(1), litera "h" din Legea nr. 92/2007**, consiliile locale au atribuții referitoare la încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de persoane;

Potrivit prevederilor **art. 21 din Legea nr. 92/2007**:

"(1) Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

- a) gestiune directă;*
- b) gestiune delegată;*

(2) Alegerea modalității de atribuire a serviciilor publice de transport local se face, în condițiile prezentei legi, precum și ale Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prin hotărâre adoptată de consiliile locale ori de Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, după caz.

(5) Bunurile și elementele componente ale sistemelor publice de transport local aflate în domeniul public sau privat al administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului public de transport operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului."

Conform art. 8, alin.(3), litera d) din Legea nr. 51/2006, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile deliberative ale administrației publice locale asigură cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor de utilități publice și adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice și darea în administrare sau, după caz, punerea la dispoziție a sistemelor de utilități publice destinate furnizării/prestării acestora".

Conform **art. 24 din Legea nr. 51/2006**:

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

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

(2) În cazul gestiunii delegate, punerea la dispoziție a sistemelor de utilități publice, utilizate pentru furnizarea/prestarea serviciilor și/sau activităților care fac obiectul delegării gestiunii, este parte intrinsecă a contractelor de delegare a gestiunii. Aceste sisteme se transmit operatorilor/operatorilor regionali spre administrare și exploatare pe perioada delegării gestiunii, odată cu gestiunea propriu-zisă a serviciilor și/sau a activităților delegate, în baza contractului de delegare a gestiunii".

Principalele obiective urmărite de autoritățile administrației publice locale, de asociațiile de dezvoltare intercomunitară și de alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în domeniul serviciului public de transport local, potrivit prevederilor **art. 1, alin. (6) din Legea nr. 92/2007**, sunt:

- "a) înființarea de compartimente sau servicii de specialitate pentru serviciul public de transport local, cu sau fără personalitate juridică, după caz, denumite în continuare autorități locale de transport;*
- c) asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;*
- d) informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului public de transport local;*
- f) corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;*

- g) asigurarea continuității serviciilor publice de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători existente;
- h) atribuirea contractelor de servicii publice definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, prevederilor Legii nr. 51/2006 a legislației în domeniul achizițiilor publice”.

Având în vedere faptul că:

1. acționariatul Societății ”Compania de Transport Public” S.A. Arad este format din:

Numele	Adresa	Pondere capital social
Municipiul Arad	Arad, B-dul Revoluției, nr. 75	71,2018%
Județul Arad	Arad, Str. Corneliu Coposu, nr. 22	28,3446%
Comuna Săvârșin	Săvârșin, Str. Alba Iulia, nr. 37	0,2268%
Comuna Ghioroc	Ghioroc, Str. Revoluției, nr. 89	0,2268%

2. Societatea ”Compania de Transport Public” S.A. Arad îndeplinește toate condițiile pentru a fi operator regional;

3. unitățile administrativ-teritoriale membre ale ADITP Arad Municipiul Arad, Județul Arad, Comuna Ghioroc, Comuna Săvârșin, membre fondatoare, în calitate de acționari ai operatorului regional, și toate celelalte UAT-uri care au devenit ulterior membre ADITP Arad, prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;

4. potrivit prevederilor imperative ale **art. 27, alin. (1) din Legea nr. 92/2007**: “În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), **delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii**”;

5. **art. 30, alin. (2), literele a) și b) din Legea nr. 92/2007** prevede:

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

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

În cazul de față, adecvat scopului urmărit și în conformitate cu prevederile legale, între ADITP Arad și operatorul de transport regional se propune încheierea unui contract de gestiune directă.

Gestiunea directă

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport local și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente. Delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii.

Delegarea gestiunii serviciilor de utilități publice, respectiv operarea, administrarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente, se poate face pentru toate sau numai pentru

o parte dintre activitățile componente ale serviciilor, pe baza unor analize tehnico-economice și de eficiență a costurilor de operare, concretizate într-un studiu de oportunitate.

Consiliile locale adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de transport public local de persoane și darea în administrare sau, după caz, concesionarea bunurilor proprietate publică și/sau privată a unităților administrativ-teritoriale din componența sistemelor de utilități publice, precum și pentru stabilirea programelor de reabilitare, extindere și modernizare a infrastructurii rutiere, în condițiile legii, în vederea eficientizării transportului public local de persoane. După adoptarea hotărârilor de către UAT-urile membre ale asociației, ADITP Arad va proceda la delegarea gestiunii serviciilor de transport pe raza administrativ-teritorială a Asociației.

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

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

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane se încheie de ADITP Arad în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre care au calitatea de delegatar și operatorul de transport care are calitatea de delegat, conform prevederilor Legii nr. 92/2007. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Durata delegării gestiunii serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de:

a) 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului;

b) 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou.

CAPITOLUL II

DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ

II.1 Identificarea ariei teritoriale

Aria teritorială la care face referire studiul de oportunitate este aria administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad care cuprinde unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației, respectiv: Municipiul Arad, Orașul Chișineu-Criș, Orașul Curtici, Orașul Ineu, Orașul Nădlac, Orașul Pecica, Orașul Sântana, Comuna Apateu, Comuna Archiș, Comuna Bata, Comuna Bârzava, Comuna Beliu, Comuna Birchîș, Comuna Bocsig, Comuna Brazii, Comuna Buteni, Comuna Cermei, Comuna Covăsânt, Comuna Craiva, Comuna Fântânele, Comuna Felnac, Comuna Frumușeni, Comuna Ghioroc, Comuna Gurahonț, Comuna Hășmaș, Comuna Livada, Comuna Mișca, Comuna Olari, Comuna Păuliș, Comuna Peregu Mare, Comuna Petriș, Comuna Pleșcuța, Comuna Săvârșin, Comuna Secusigiu, Comuna Seleuș, Comuna Semlac, Comuna Sinteia Mare, Comuna Șagu, Comuna Șeitin, Comuna Șepreuș, Comuna Șicula, Comuna Șimand, Comuna Șofronea, Comuna Târnova, Comuna Vinga, Comuna Vladimirescu, Comuna Zăbrani, Comuna Zădăreni și Comuna Zărand.

Județul Arad este situat din punct de vedere geografic în Regiunea de Dezvoltare Vest, respectiv în regiunile istorice Crișana și Banat, de o parte și de alta a Mureșului și Crișului Alb, având ca vecini județul Bihor la Nord și Nord-Est, județul Hunedoara la Sud-Est, județul Alba la Est, județul Timiș la Sud, iar în partea de Vest, Ungaria.

Județul Arad are o suprafață de 7.754 km² cu care deține un procent de 3,65% din suprafața totală a României, ocupând locul 6 ca mărime la nivel național. Are în componență un municipiu – Arad, 9 orașe (Chișineu-Criș, Curtici, Ineu, Lipova, Nădlac, Pâncota, Pecica, Sântana și Sebiș), 68 de comune și 206 de sate.



Figura 1 Distribuția localităților în Județul Arad

Teritoriul județean este străbătut de coridorul trans-european nr. IV – rutier și feroviar, care asigură legăturile dintre vestul Europei și spațiul Mării Negre.

În cadrul regiunii Vest, județul Arad ocupă locul 3 în ceea ce privește lungimea totală a drumurilor publice, beneficiind de existența unui coridor pan-european, coridorul IV: frontiera Nădlac-Arad-Timișoara-Lugoj-Deva-Sebeș-Sibiu-Pitești-București-Lehliu-Fetești-Cernavodă-Constanța cu ramură de la Lugoj spre Caransebeș-Drobeta Turnu Severin-Craiova-Frontiera Calafat.

În domeniul transportului public cu tramvaie și autobuze, Aradul deține câteva premiiere la nivel național. Astfel, activitatea de transport public a debutat în anul 1869, când s-au pus în funcțiune trei linii de tramvaie trase de cai care au circulat pe 3 trasee, până în 1913. În anul 1908, se înființează societatea de transport public cu autobuze în Arad, fiind prima la nivel național. Anul 1913 marchează o altă premieră la nivel național inaugurarea primei linii ferate electificate din estul Europei pe ruta Arad – Podgoria. În anul 1946 s-a introdus tramvaiul electric, pe linie cu ecartament metric, Aradul aflându-se de atunci printre orașele cu cele mai complexe și moderne rețele de transport.

Lungimea rețelei de tramvaie, plasează Aradul pe locul al doilea la nivel național, după București.

Municipiul Arad deține tradiție și în fabricarea de material rulant, aici aflându-se cea mai mare companie producătoare de vagoane din România, cu o vechime de 125 de ani.

Județul dispune de un sistem de drumuri publice format din:

1. Autostrăzi:

- A1, tronson VII Timișoara - Arad: 32,3 km;
- A1, tronson VIII Arad – Nădlac: 31,7 km.

2. Drumuri naționale (598 km):

- 3 trasee de drum european:
 - E 68 (DN 7) – traversează județul de la est spre vest de la Petriș spre Lipova, până la ieșirea din țară prin punctul de frontieră Ro/Hu Nădlac, face parte din Coridorul IV Paneuropean;
 - E 671 (DN 69, DN 79) – traversează județul de la sud la nord de la Timișoara la Oradea;
 - E 79 (DN 76) - traversează județul de la sud la nord de la Deva la Oradea, prin localitatea Vârfurile;
- 2 trasee de drumuri naționale:
 - DN 7B – traversează județul de la sud la nord, prin localitatea Turnu, spre punctul de trecere al frontierei Turnu – Battonya;
 - DN 79A - traversează județul de la est spre vest, cu originea în localitatea Vârfuri, trece prin orașele Ineu, Chișineu-Criș, cu ieșire din țară spre Ungaria la Vârșand.

3. Drumuri județene și comunale/locale (1.935 km):

- 39 trasee de drumuri județene (1.208 km);
- 114 trasee de drumuri comunale.

La nivelul rețelei globale de transport rutier, Municipiul Arad prezintă conexitate ridicată, fiind racordat la rețeaua Trans-Europeana de Transport centrală (TEN-T) prin autostrada A1, care în zona de influență a localității Arad are prevăzute 4 noduri de legătură cu rețeaua națională și locală (figura 2), aflate la intersecțiile cu:

- DN 69 Timișoara – Arad, în zona de Sud a localității;
- DJ 682 Arad – Zădăreni, în extremitatea Sud - Vestică a localității, deservind zona industrială Sud;
- DJ 682F, în zona de Vest a localității, în vecinătatea Aeroportului Internațional Arad;
- DN 7 București – Nădlac, în vecinătatea zonei industriale Vest.

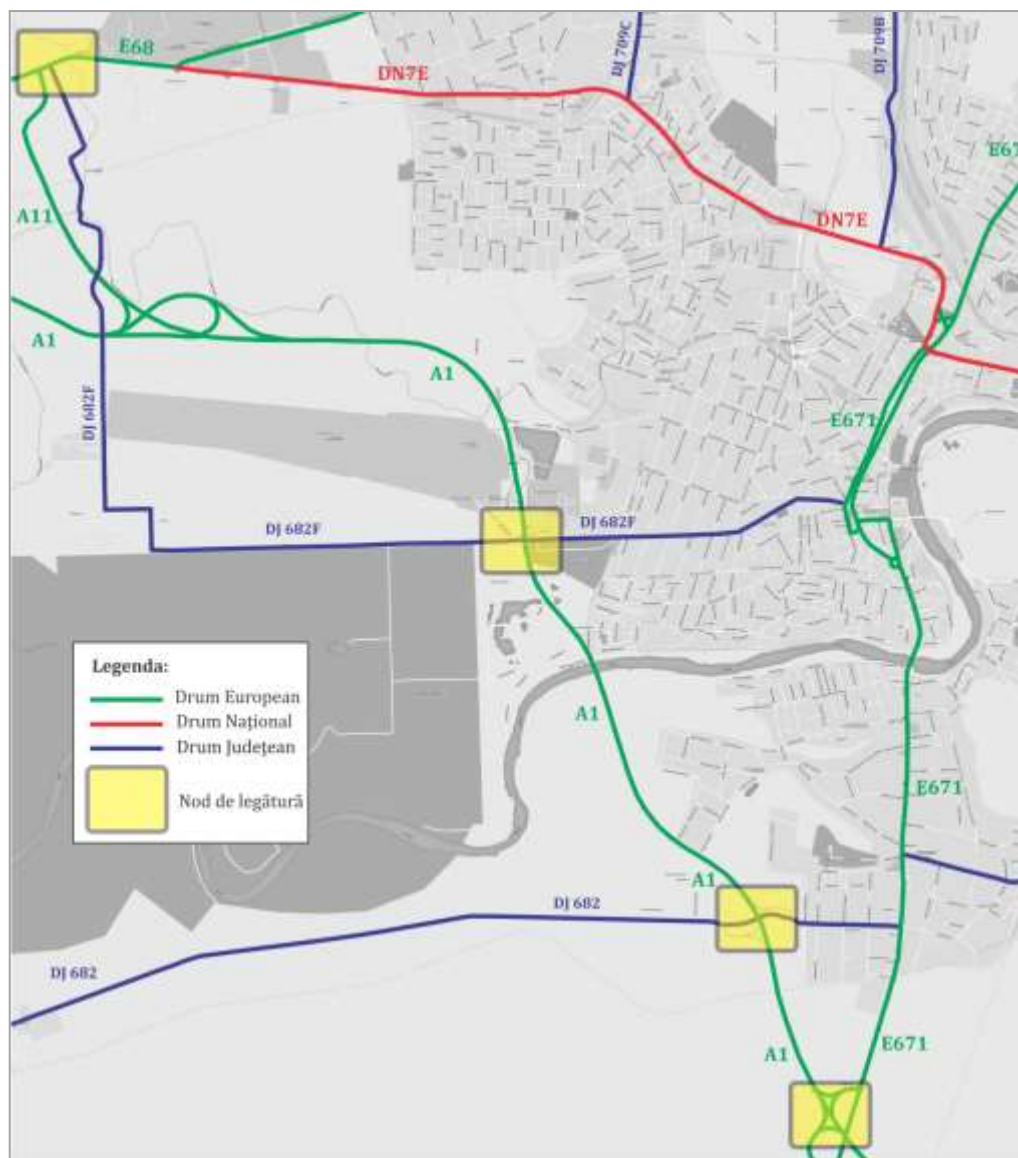


Figura 2. Nodurile de legătură ale autostrăzii A1 în zona Municipiului Arad.

Localizarea județului creează avantajele unui nod de tranzit, județul aflându-se la intersecția de drumuri europene - Coridorul European rutier IV și drumul rapid care va face legătura dintre Ucraina și Serbia – și la distanțe relativ scurte de 4 capitale ale Europei: Budapesta – Ungaria (284 km), Belgrad – Serbia (215 km), Viena – Austria (506 km) și, nu în ultimul rând, București – România (585 km).

La data redactării studiului, din Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad fac parte, pe lângă membrii fondatori, adică, Municipiul Arad, Județul Arad, Comuna Săvârșin și Comuna Ghioroc, și următoarele unități administrativ-teritoriale: Orașul Chișineu-Criș, Orașul Curtici, Orașul Ineu, Orașul Nădlac, Orașul Pecica, Orașul Sântana, Comuna Apateu, Comuna Archiș, Comuna Bata, Comuna Beliu, Comuna Birchiș, Comuna

Bârzava, Comuna Bocsig, Comuna Brazii, Comuna Buteni, Comuna Cermei, Comuna Craiva, Comuna Covăsânț, Comuna Felnac, Comuna Fântânele, Comuna Frumușeni, Comuna Gurahonț, Comuna Hășmaș, Comuna Livada, Comuna Mișca, Comuna Olari, Comuna Păuliș, Comuna Peregu Mare, Comuna Petriș, Comuna Pleșcuța, Comuna Secusigiu, Comuna Seleuș, Comuna Semlac, Comuna Sinte Mare, Comuna Șagu, Comuna Șeitin, Comuna Șepreuș, Comuna Șicula, Comuna Șimand, Comuna Șofronea, Comuna Târnova, Comuna Vinga, Comuna Vladimirescu, Comuna Zăbrani, Comuna Zădăreni și Comuna Zărand.

Conform datelor furnizate de INS, populația județului Arad este în prezent de 459.088 locuitori, raportată la suprafața județului de 7.754 km², se obține o densitate de 59,21 loc/km².

Tot conform datelor INS, din totalul de 459.088 locuitori ai județului Arad, 55,80% sunt cu rezidența în mediul urban și 44,20% cu rezidența în mediul rural, distribuția ponderilor pe principalele grupe de vârstă fiind următoarea: 14% 0 – 14 ani, 10% 15 – 24 ani, 57% 25 – 64 ani, 19% peste 65 ani.

În județul Arad situația populației după domiciliu pe perioada 2020-2024 este ilustrată în tabelul de mai jos.

Medii de rezidență	Anul				
	2020	2021	2022	2023	2024
	Număr de persoane				
JUDEȚ	470,494	468,341	464,765	462,463	459,088
URBAN	266,118	264,100	261,269	258,971	255,641
RURAL	204,376	204,241	203,496	203,492	203,447

Diagrama varstelor in judetul Arad

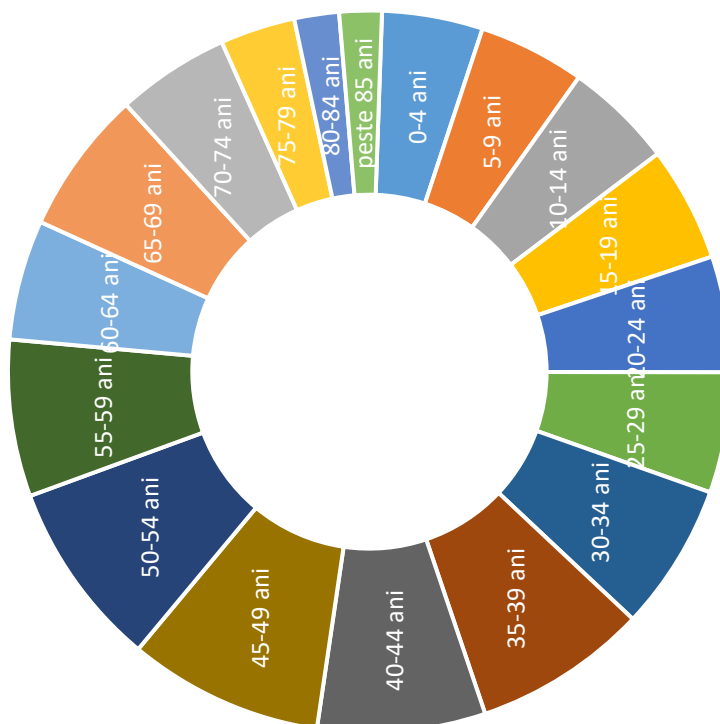


Figura 3. Distribuția vârstelor în județul Arad

În cadrul ADITP Arad la data de 01 septembrie 2025, populația distribuită în UAT-urile membre este următoarea:

Nr. crt.	UAT-uri membre	Număr persoane
1	Municipiul ARAD	167.289
2	ORAȘ CHIȘINEU-CRIȘ	7.954
3	ORAȘ CURTICI	8.901
4	ORAȘ INEU	9.264
5	ORAȘ NĂDLAC	7.588
6	ORAȘ PECICA	14.137
7	ORAȘ SÂNTANA	15.439
8	APATEU	3.255
9	ARCHIȘ	1.396
10	BÂRZAVA	2.289
11	BATA	1.023
12	BELIU	2.910
13	BIRCHIȘ	1.748

Nr. crt.	UAT-uri membre	Număr persoane
26	LIVADA	4.534
27	MIȘCA	3.907
28	OLARI	1.969
29	PĂULIȘ	4.370
30	PEREGU MARE	1.759
31	PETRIȘ	1.290
32	PLEȘCUȚA	999
33	ȘAGU	4.164
34	SĂVÂRȘIN	2.808
35	SECUSIGIU	6.102
36	ȘEITIN	3.148
37	SELEUȘ	2.855
38	SEMLAC	4.244

14	BOCSIG	3.305
15	BRAZII	1.149
16	BUTENI	3.227
17	CERMEI	2.597
18	COVĂȘÎNȚ	2.651
19	CRAIVA	2.834
20	FÂNTÂNELE	3.873
21	FELNAC	3.192
22	FRUMUȘENI	2.797
23	GHIOROC	4.052
24	GURAHONȚ	3.591
25	HĂȘMAȘ	1.162

39	ȘEPREUȘ	2.757
40	ȘICULA	4.108
41	ȘIMAND	4.346
42	SINTEA MARE	3.756
43	ȘOFRONEA	3.089
44	TÂRNOVA	6.079
45	VINGA	7.218
46	VLADIMIRESCU	15.299
47	ZĂBRANI	4.253
48	ZĂDĂRENI	3.020
49	ZĂRAND	2.953
50	TOTAL ADI	376.650

	Mediul de rezidență	Populație
1	Total Județul ARAD	459.088
	Din care:	-
2	Municipiul ARAD	167.289
3	Orașe	63.283
4	Comune	146.078
5	TOTAL ADI	376.650
		82,04%

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE:

Vor putea beneficia de serviciul de transport public local un număr de 376.650 persoane domiciliat în unitățile administrativ-teritoriale membre ale ADITP Arad, ceea ce reprezintă 82,04% din totalul populației județului Arad.

Grupele de vârstă privind persoanele cu vârste preșcolare, școlare și persoanele în vârstă de peste 65 de ani vor fi printre principalii beneficiari ai serviciului de transport public local efectuat cu tramvaiele și autobuzele pe raza ADITP Arad.

Astfel, grupele de vârstă 5-9, 10-14 și 15-19 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 sunt grupele persoanelor 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 compensărilor, este foarte importantă identificarea cât mai exactă a numărului potențialilor utilizatori.

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

II.2 Descrierea serviciului de transport public de călători ca serviciu de interes economic general

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este parte componentă a serviciilor de transport public local, care la rândul lor fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică.

Serviciul de transport public local este un serviciu integrat în sensul prevăzut de art. 2, litera "m" din Regulamentul CE nr. 1370/2007, care asigură servicii interconectate de transport în raza administrativ teritorială a autorității contractante, cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a titlurilor de transport și un orar unic de transport.

Serviciul de transport public local reprezintă transportul public de călători și este definit de art. 2 litera "a" din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept serviciul de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu pe raza autorității contractante, potrivit programului de transport. Serviciul de transport public local înseamnă suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul vehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, potrivit prevederilor contractului de delegare, conform programului de transport al operatorului.

Acest serviciu cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ teritoriale, sub controlul și coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane.

Transportul local se adresează tuturor locuitorilor, mai ales celor care nu pot să efectueze deplasări cu mașini personale, din acest motiv, principalii utilizatori ai serviciului de transport public local cu tramvaiele și autobuzele sunt: elevii și studenții, pensionarii și o parte din persoanele angajate care nu au asigurat de către angajator serviciul de transport și care nu dețin, sau nu pot să utilizeze zilnic transportul cu mașina personală. Din acest motiv, transportul public este un serviciu social, care nu se poate desfășura fără intervenția autorităților locale. Ținând cont de aceasta și de faptul că autoritățile locale au obligația de a asigura serviciul public de transport putem spune că transportul public local efectuat cu autobuzele și tramvaiele este un **serviciu de interes economic general**.

Pentru stabilirea Programului de transport se vor stabili trasee și grafice de circulație care trebuie să țină cont de următoarele aspecte:

1. Dezvoltarea pe orizontală sau pe verticală a cartierelor de locuințe;
2. Distribuția în teritoriu a agenților economici cu număr mare de angajați și a marilor centre comerciale;
3. Amplasamentul unităților de învățământ;
4. Dezvoltarea zonelor de agrement;
5. Legături cu alte modalități de transport.

Deplasările cu mijloacele de transport în comun se realizează în primul rând în scopul deplasării către și dinspre locurile de muncă, acest factor reprezentând un factor relevant pentru proiectarea și dezvoltarea sistemului de transport public local, a traseelor și frecvențelor după amplasarea principalilor angajatori din județ. De asemenea, stabilirea traseelor trebuie să țină cont și de asigurarea accesibilității elevilor și studenților la unitățile de învățământ aferente, dar și a întregii populații la zonele de interes ale județului (centre comerciale, atracții turistice etc.)

Situația economică a Unităților Administrativ-Teritoriale de pe raza Asociației

În județul Arad există înregistrați un număr de 59.583 agenți economici, cu un total al cifrei de afaceri de 46,9 miliarde de lei (10,6 miliarde de euro). Numărul angajaților la societățile din județ este de 84.957 angajați.

În ceea ce privește domeniile de activitate, marea parte a forței de muncă din Arad este implicată în sectorul industrie și construcții (58%) și servicii (39%), agricultura, silvicultura și pescuitul având un procentaj modest de doar 3%.

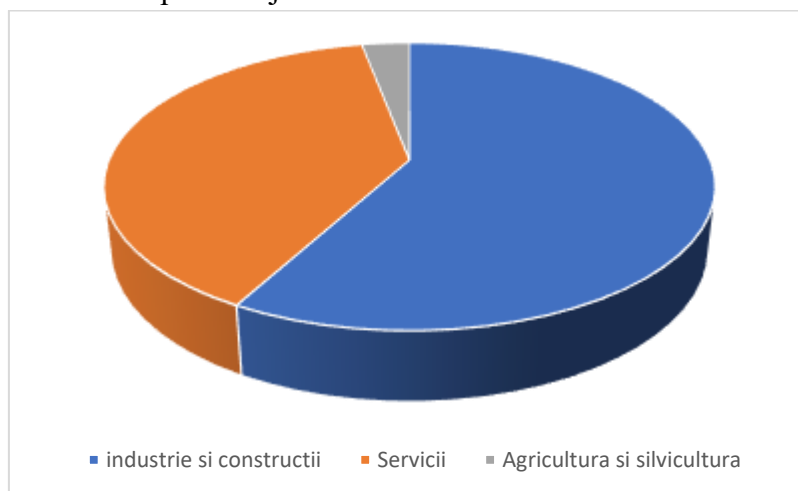


Figura 4. Distribuția numărului de salariați pe sectoare economice în județul Arad

Topul firmelor prezentat de <https://www.topfirme.com>, după cifra de afaceri din Județul Arad este următorul:

1. SMART MANAGEMENT INVEST SRL

B-dul DECEBAL 2, Arad, Județul Arad

1,8 Miliarde lei (399,6 milioane euro)

2. SMART DIESEL SRL

B-dul DECEBAL 2, Arad, Județul Arad

1,7 Miliarde lei (375 milioane euro)

3. HAMMERER ALUMINIUM INDUSTRIES SANTANA S.R.L.

CALEA HAMMERER 5, Santana, Județul Arad

1,4 Miliarde lei (313,9 milioane euro)

4. COFICAB EASTERN EUROPE S.R.L.

Str. III - ZONA INDUSTRIALA VEST 2, Arad, Județul Arad

1,3 Miliarde lei (284,8 milioane euro)

5. ASTRA RAIL INDUSTRIES S.A.

Calea AUREL VLAICU 41-43, Arad, Județul Arad

1,2 Miliarde lei (277,4 milioane euro)

6. LEONI WIRING SYSTEMS ARAD SRL

ZONA INDUSTRIALA VEST- STR.I 11, Arad, Județul Arad

1,1 Miliarde lei (248,8 milioane euro)

7. YAZAKI COMPONENT TECHNOLOGY SRL

Str. III - ZONA INDUSTRIALA VEST 4-4A, Arad, Județul Arad

803,7 milioane lei (182,7 milioane euro)

8. LION CAPITAL S.A.

Calea VICTORIEI 35 A, Arad, Județul Arad

761,2 milioane lei (173 milioane euro)

9. HUF ROMANIA SRL

Str. IV Zona Industrială Arad Vest 7, Arad, Județul Arad

683,5 milioane lei (155,3 milioane euro)

10. INTERNAȚIONAL ALEXANDER SRL

Str. MEMORANDULUI 10, Arad, Județul Arad

665,5 milioane lei (151,2 milioane euro)

După numărul de angajați, topul firmelor în Județul Arad, prezentat de <https://www.topfirme.com> este următorul:

1. LEONI WIRING SYSTEMS ARAD SRL

ZONA INDUSTRIALA VEST- STR.I 11, Arad, Județul Arad

4.290 angajați

2. ASTRA RAIL INDUSTRIES S.A.

Calea AUREL VLAICU 41-43, Arad, Județul Arad

2.246 angajați

3. EKR-ELEKTROKONTAKT ROMANIA SRL

Str. GHIOCEILOR 6, Santana, Județul Arad

1.625 angajați

4. KROMBERG & SCHUBERT ROMÂNIA NA SRL

Calea ARADULUI F.N., Chișineu-Cris, Județul Arad

1.222 angajați

5. YAZAKI COMPONENT TECHNOLOGY SRL

Str. III - ZONA INDUSTRIALA VEST 4-4A, Arad, Județul Arad

1.073 angajați

6. HUF ROMANIA SRL

Str. IV Zona Industrială Arad Vest 7, Arad, Județul Arad

1.013 angajați

7. INTERNAȚIONAL ALEXANDER SRL

Str. MEMORANDULUI 10, Arad, Județul Arad

908 angajați

8. TEXTILE MEDICALE S.R.L.

Str. III 1, Arad, Județul Arad

766 angajați

9. COMPANIA DE APĂ ARAD S.A.

Str. SABIN DRAGOI 2-4, Arad, Județul Arad

740 angajați

10. BOS AUTOMOTIVE PRODUCTS ROMANIA SOCIETATE ÎN COMANDITĂ SIMPLĂ
Calea BODROGULUI (PLATFORMA AEROPORT) FN, Arad, Județul Arad
666 angajați

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE:

Deși la momentul actual cea mai mare parte a agenților economici au angajat transportatori privați pentru efectuarea curselor speciale de transport pentru angajații proprii, studiul de oportunitate trebuie să țină seama de angajații marilor companii din aria acoperită de ADITP Arad pentru că, la un moment dat, din diferite cauze, există posibilitatea ca angajatorii să opteze pentru utilizarea transportului public în defavoarea celui prin curse speciale. În plus, administrațiile locale, trebuie să facă toate demersurile pentru dezvoltarea transportului public local efectuat pe raza administrativ-teritorială proprie.

Transportul public a prevăzut posibilitatea de organizare a unor trasee prin care angajații marilor companii să se poată deplasa la și de la muncă. Din acest motiv, s-au organizat trasee la anumite frecvențe care să țină cont de programul de lucru al angajaților principalelor unități economice din județ.

Din datele prezentate se observă că cea mai mare concentrare a firmelor de la nivelul județului se află pe raza municipiului Arad, în zonele industriale, motiv pentru care nevoia de transport se concentrează pe aducerea muncitorilor de pe raza ADITP spre municipiul Arad.

Unitățile școlare din Județul Arad

Un element de care trebuie ținut cont în programarea transportului public de pe raza administrativ-teritorială a ADITP Arad este rețeaua școlară. Având în vedere că elevii și studenții sunt unele din cele mai importante categorii de călători pentru transportul public, este foarte important ca programul de transport să țină cont de nevoia de deplasare a acestora pe raza asociației.

În municipiul Arad funcționează două **universități**: Universitatea "Aurel Vlaicu" Arad – universitate de stat și Universitatea "Vasile Goldiș" Arad – universitate privată.

În cadrul Universității "Aurel Vlaicu" Arad, funcționează nouă facultăți:

1. Facultatea de Design
2. Facultatea de Educație Fizică și Sport
3. Facultatea de Inginerie
4. Facultatea de Inginerie Alimentară, Turism și Protecția Mediului
5. Facultatea de Științe Economice
6. Facultatea de Științe Umaniste și Sociale
7. Facultatea de Științe Exacte
8. Facultatea de Științe ale Educației, Psihologie și Asistență Socială
9. Facultatea de Teologie

În cadrul Universității "Vasile Goldiș" Arad, funcționează șase facultăți:

1. Facultatea de Științe Juridice
2. Facultatea de Științe Economice, Informatică și Inginerie
3. Facultatea de Științe Socio-Umane și Educație Fizică și Sport
4. Facultatea de Medicină
5. Facultatea de Medicină Dentară
6. Facultatea de Farmacie

În ceea ce privește situația unităților de învățământ din județ, aceasta se prezintă astfel:

- Școli postliceale – 2
- Școli profesionale – 1
- Colegii Naționale – 5
- Licee și grupuri școlare – 36
- Școli gimnaziale – 99
- Școli primare – 61
- Grădinițe PP – 51
- Grădinițe PN – 187

În continuare, prezentăm situația școlară pe nivele de educație de la nivelul județului Arad, prezentată pe site-ul Institutului Național de Statistică la http://www.arad.insse.ro/wp-content/uploads/2019/02/SCL103E_ar.pdf, pentru a avea o imagine generală a sistemului de învățământ din județ și pentru a putea vedea relevanța învățământului la nivelul asociației.

Populația școlară, pe niveluri de educație

JUDEȚUL ARAD

Niveluri de educație	Perioade		
	Anul 2021	Anul 2022	Anul 2023
	UM: Număr persoane		
	Număr persoane	Număr persoane	Număr persoane
Total	69906	70173	70883
Învățământ ante preșcolar	244	283	325
Învățământ preșcolar	11399	11813	11903
Învățământ preuniversitar	49194	49033	49387
Învățământ primar și gimnazial (inclusiv învățământul special)	33313	33312	33371
Învățământ primar (inclusiv învățământ special)	18059	18210	18409
Învățământ gimnazial (inclusiv învățământ special)	15254	15102	14962
Învățământ primar și gimnazial	32821	32865	32923
Învățământul primar	17858	18035	18211
Învățământ gimnazial	14963	14830	14712
Învățământ primar și gimnazial special	492	447	448

Învățământ primar special	201	175	198
Învățământ gimnazial special	291	272	250
Învățământul secundar ciclul 2 (liceal și profesional)	14298	14140	14472
Învățământ liceal	12401	12498	12981
Învățământ profesional	1897	1642	1491
Învățământ postliceal și de maiștri	1583	1581	1544
Învățământ universitar (licență, master, cursuri postuniversitare, doctorat și programe postdoctorale de cercetare avansată)	9069	9044	9268
Învățământ universitar de licență	6927	7062	7192
Învățământ universitar de master, cursuri postuniversitare	1987	1827	1931
Învățământ universitar de doctorat și programe postdoctorale de cercetare avansată	155	155	145

Relevanța pentru Studiul de Oportunitate:

Cea mai mare parte dintre călătorii care utilizează transportul public este formată din elevi și studenți, motiv pentru care considerăm că traseele și frecvențele din programul de transport trebuie să țină seama de numărul elevilor și studenților și de locația instituțiilor de învățământ. Mai mult decât atât, pentru a crește interesul pentru învățatură și pentru a stimula toate clasele sociale să trimită copii la instituțiile de învățământ.

Acordarea acestor facilități face ca relevanța datelor prezentate să fie cu atât mai mare, deoarece prin acordarea acestora, transportul public devine, în perspectivă, principala sursă de transport pentru elevii și studenții care învață pe raza ADITP Arad.

TURISM

La poarta de vest a României, Aradul este unul dintre cele mai importante județe din România, județ încărcat de istorie și de vestigii istorice.

Numit de Nicolae Iorga „Mica Vienă”, de istoricii români „A Treia Romă” (capitala politică a românilor transilvăneni) iar de istoricii maghiari „Golgota Maghiară”, orașul Arad se întinde spectaculos, cu parcuri largi și clădiri monumentale, pe cursul râului Mureș.

Podgoria Aradului a fost premiată cu Medalia de Aur în anul 1982, la Concursul Mondial de la Londra, pentru vinul Roșu de Miniș. Cadarca de Miniș și Mustoasa de Măderat sunt astăzi printre vinurile celebre ale zonei, cunoscute și apreciate în toată Europa.

Lunca Mureșului, un loc sălbatic pentru drumeții, ciclism, ture cu canoe pe râu, adăpostește peste 2000 de specii de păsări.

Cea mai veche *mănăstire ortodoxă* din România (anul 1177), Hodoș Bodrog, și una dintre cele mai frumoase bazilici din țară, Basilica Maria Radna (anul 1327), sunt în județ.

Aradul este cunoscut și ca județul cu cele mai multe *cetăți, conace și castele* din vestul României. Printre ele, Castelul de la Săvârșin, și astăzi reședință a familiei regale.

Stațiunea Moneasa, cu aerul cel mai bogat în ozon în estul Europei, este la 100 km de municipiul Arad și este una din marile atracții turistice din județ.

Județul Arad, atrage din punct de vedere turistic un alt flux de călători de care trebuie ținut seama în Studiul de oportunitate.

Vom prezenta mai departe cele mai importante zone de interes din județ:

Complexul Muzeal Arad. Complexul Muzeal Arad este adăpostit în incinta Palatului Cultural, care a fost construit în anul 1913. Muzeul este de tip județean și profilul acestuia este arheologic și istoric. Complexul Muzeal Arad are organizate mai multe secții cu expoziții permanente, astfel: secția de arheologie și istorie, secția de științe ale naturii și secția de artă.

Muzeul Memorial “Vasile Goldiș”. Funcționează în cadrul Universității de Vest „Vasile Goldiș” din Arad (incinta Facultății de Științe Umaniste, Politice și Administrative, Palatul “Românul”), fiind un edificiu cultural de excepție al Aradului contemporan.

Colecția muzeală a Mănăstirii Sf. Simion Stâlpnicul din Arad – cartierul Gai. Organizată într-o clădire din incinta Mănăstirii, construită în 1762, monument arhitectonic și istoric, fostă reședință episcopală, expoziția a fost înființată în 1967 și pune în valoare icoane pe sticlă provenind din Făgăraș (pictate de Savu Moga) și din Bihor, icoane pe lemn din secolul al XVIII-lea, iconostas din Densus (1789), piese de mobilier bisericesc, obiecte de cult, cărți vechi bisericești. Biserica din zid este ctitorită de Episcopul de Arad Sinesie Jivanovici (1751-1768), având arhitectură și decorațiuni în stil baroc.

Palatul Administrativ din Arad. Construit între anii 1872-1875 după planurile arhitectului Pekar Francisc, reprezintă una dintre operele semnificative ale arhitecturii eclectice din Arad. Stilul clădirii îmbină neorenascentismul flamand cu stilul primărilor medievale târzii. Planul clădirii este în formă de "U", cu un turn central înalt de 54 m, iar orologiul din turn, adus din Elveția în anul 1878, are un mecanism care la oră fixă cântă imnul Europei (Oda Bucuriei de Ludwig van Beethoven). Clădirea adăpostește Primăria Municipiului Arad și Instituția Prefectului - Județul Arad.

Monumente istorice reprezentative din județul Arad.

Cetatea Șoimoș, este atestată documentar din anul 1278. A fost reconstruită în jurul anului 1446 de către Iancu de Hunedoara, în timp ce era voievod al Transilvaniei (1441 – 1446). Lucrările au continuat și sub fiul său, regele Matei Corvin (1458 – 1490). Între anii 1541-1542, regina Isabela, văduva lui Ioan Zápolya, o transformă în reședință, adăugându-i unele elemente arhitecturale în stilul Renașterii. Între anii 1552- 1595 cetatea Șoimoș este ocupată de către turci, după care ajunge în stăpânirea principilor Transilvaniei. Cade iarăși sub ocupație turcească în anul 1613, fiind recucerită de către austrieci în anul 1699. Este părăsită în anul 1788, dată după care se transformă, treptat, în ruine.

Bazarul turcesc din Lipova este construit de către turci, probabil în a doua perioadă a stăpânirii zonei (1613-1699). Este un monument unic în județul Arad, de-a lungul timpului, clădirea a suferit unele transformări minore.

Cetatea Inelui este de fapt un vast castel medieval, construit în plan trapezoidal cu turnuri circulare de colț. Cetatea a fost construită între anii 1645-1652, după planurile arhitectului Gabriel Haller, având elemente decorative din Renașterea târzie și Baroc. A fost când sub stăpânirea principilor Transilvaniei, când sub stăpânire turcească, în funcție de situația confruntărilor armate din acea perioadă, iar în anul 1691 a fost cucerită de către austrieci. De-a

lungul timpului, Cetatea Ineului a suferit mai multe restaurări, cea mai importantă fiind cea din anul 1870.

Cetatea Șiriei a fost construită, cel mai probabil, în secolul al XIII-lea, de când este datat donjonul, restul zidurilor fiind adăugate, treptat, până în secolul al XVI-lea. Prima mențiune documentară este cea din anul 1318, ca cetate regală. În anul 1439 a fost dăruită despotului sârb Gheorghe Brancovici, iar în anul 1444 cetatea intră sub stăpânirea lui Iancu de Hunedoara și a fiului său, Matei Corvin. După aceasta, trece sub stăpânirea mai multor familii nobiliare. Între anii 1529-1540, cetatea este stăpânită de către Ioan Zápolya, voievod al Transilvaniei și rege al Ungariei. Între anii 1566-1595 este ocupată de către turci, după care intră sub stăpânirea austrieilor. În urma ocupării Cetății Ineului de către răsculații conduși de Horea, Cloșca și Crișan, cetatea este bombardată și distrusă din poruncă imperială.

Cetatea Dezna a fost construită la sfârșitul secolului al XIII-lea, în centrul unui cnezat românesc. În anul 1317 este menționată ca fiind cetate regală. După cucerirea Ineului de către turci, în secolul al XVI-lea, Cetatea Dezna devine o fortificație extrem de importantă pentru sistemul de apărare al principilor transilvăneni. Turcii o cuceresc abia în anul 1658 și o stăpânesc până la 1693. După această dată, probabil și din cauza asediilor repetate, cetatea este distrusă.

Cetatea Aradului a fost construită între anii 1763-1783, într-o variantă a tipului de fortificație Vauban, în formă stelară, după planurile generalului Filip Ferdinand Harsch. Cel mai important episod din existența cetății îl constituie asediul acesteia de către armata revoluționară maghiară, care o ocupă la 1 iulie 1849. După înăbușirea revoluției și capitularea armatelor maghiare la Șiria, în 13 august 1849, Cetatea Aradului a devenit centrul represaliilor habsburgice. Aici a fost închis și asasinul de la Sarajevo al moștenitorului tronului imperial, arhiducele Franz Ferdinand.

Castelul din Petriș a fost ridicat în secolul al XVIII-lea de către familia nobiliară Salbeck, în cel mai pur stil neoclasic. După incendierea lui, în anul 1784, de către răsculații conduși de Horea, castelul a fost reconstruit în forma actuală. Castelul este înconjurat de un parc de stejari, dintre care unii sunt considerați monumente ale naturii.

Castelul din Săvârșin a fost construit între anii 1650-1680 și a aparținut familiei regale române, fiind înălțat pe locul unui castel ce a aparținut familiei nobiliare Forray, din secolul al XVIII-lea. Este incendiat de către răsculații lui Horea, fiind apoi reconstruit. A urmat încă un incendiu, în 1848, fiind apoi reconstruit în anul 1870, în forma de astăzi. Castelul Regal reprezintă stilul arhitectural neoclasic, clădirea prezintă un etaj cu balcon, suferind în timp modificări diverse. De o frumusețe deosebită este și parcul ce înconjoară castelul, fiind prevăzut cu lac și debarcader.

Până în anul 1932, castelul a avut mai mulți proprietari, nobili, după care este cumpărat de către Regele Mihai I al României. În anul 1948 castelul a fost confiscat de comuniști, la fel ca toate celelalte proprietăți regale, revenind în posesia Casei Regale la 1 iunie 2001. De atunci a fost supus unor lucrări de restaurare, conduse de către Principesa Margareta. Începând cu data de 01 mai 2021, domeniul Regal de la Săvârșin a fost deschis publicului vizitator.

Castelul din Căpâlnaș este cel mai frumos edificiu de gen din județul Arad, proiectat de către arhitectul vienez Otto Wagner, în stilul Micului Trianon de la Versailles. Castelul a fost ridicat între anii 1876-1879, de către constructorul Kallina Mor, angajat de către membrii familiei Mocioni, deținătorii domeniului. Stilul neoclasic, dar și detaliile edificiului, rețin atenția vizitatorilor, la fel ca și minunatul parc dendrologic de opt hectare, care înconjoară castelul.

Castelul din Bulci a aparținut tot familiei Mocioni, fiind achiziționat în anul 1858 de la baronul Fechtig-Fechtenberg. Este construit în stil neoclasic, cu fațadă simplă – blazonul familiei Mocioni fiind adăugat ulterior – având o seră și un parc dendrologic.

Castelul din Macea este, de fapt, un ansamblu arhitectonic, construit în două etape de către familia nobiliară Cernovici. Prima edificare, până la turnul cel mare, are loc în prima jumătate a secolului al XIX-lea, iar construcția pe care o cunoaștem astăzi este finalizată între anii 1862-1883. Nu are un stil unitar, dar este un edificiu impozant, fiind înconjurat de o grădină botanică deosebit de importantă prin multitudinea speciilor existente. Castelul este astăzi centru universitar, fiind restaurat integral de către Universitatea de Vest „Vasile Goldiș” din Arad.

Monumente de for public din județul Arad.

Monumentul Eroilor de la Păuliș este o lucrare monumentală, realizată în anul 1974 de către sculptorii Emil Vitroel și Ionel Munteanu (soldatul), împreună cu arhitectul Miloș Cristea (ansamblul). Realizat din beton armat și travertin, monumentul este dedicat eroilor de la Păuliș din septembrie 1944 și beneficiază de o poziție privilegiată, pe Drumul Național 7, între localitățile Păuliș și Sâmbăteni.

Piața Reconcilierii din Arad a rezolvat în 2004 o problemă care i-a dezbinat pe români și maghiari, problemă soluționată prin realizarea unui parc al reconcilierii româno – maghiare pe modelul reconcilierii franco-germane, reunind două monumente cu semnificație importantă: “Statuia Libertății” dedicată generalilor revoluției maghiare alături de “Arcul de Triumf” care-i cinstește pe moșii lui Avram Iancu.

În orașele și comunele din județul Arad există numeroase monumente, care, încadrate într-un context adecvat, pot deveni monumente de for public de referință. Amintim aici bustul lui Mihai Veliciu din Chișineu-Criș, monumentul lui Virgil Iovănaș din Curtici, Monumentul ostașului de la Ineu, Monumentul Eroilor din Sebiș sau cel de la Covăsânt sau Dezna, Monumentul de la Hălmașiu, sau cele de la Macea (Pavel Mercea), Moneasa, Șimand, Șiria etc. De asemenea, troițele pot redeveni monumente reprezentative, mai ales cele de la intrările sau din mijlocul localităților șvăbești, după cum se constată și o tendință vădită înspre monumentalitate în cazul troițelor din curțile bisericilor ortodoxe (Almaș, Căpâlnaș, Birchiș etc.).

Patrimoniul natural cuprinde ansamblul componentelor și structurilor fizico-geografice, floristice, faunistice și biocenotice ale mediului natural a căror importanță și valoare ecologică, economică, științifică, biogenă, sanogenă, peisagistică, recreativă și cultural-istorică. Deoarece atracțiile naturale au din ce în ce mai mulți adepți vom prezenta în cele ce urmează

Lista rezervațiilor naturale din județul Arad (sursa: <https://ro.wikipedia.org>)

Denumirea ariei protejate	Localizare	Tip	Suprafață (ha)	Observații
Arboretele de fag de la Râul Mic	Luncșoara	forestier	165,5	Arie protejată de interes local

Denumirea ariei protejate	Localizare	Tip	Suprafață (ha)	Observații
Arboretul Macea	Macea	forestier și floristic	20,5	
Balta Rovina	Ineu	zoologic	120	
Balta Șoimoș	Lipova	zoologic	1	
Bălțile Gurahonț	Gurahonț	botanic	2	
Dosul Laurului	Zimbru	botanic	32,2	
Locul fosilifer Monoroștia	Monoroștia	paleontologic	0,1	
Locul fosilifer Zăbaț	Zăbaț	paleontologic	5	
Pădurea de stejar pufos de la Cărand	Cărand	forestier	2,1	
Pădurea Lunca - colonie de stârci	Mișca	avifaunistic	2	declarat prin H.G. nr. 2151/2004
Pădurea Sâc	Cărand	zoologic	17,8	
Pădurea Socodor - colonie de stârci	Socodor	avifaunistic	3,1	
Peștera lui Duțu	Săvârșin	speologic	0,1	
Peștera Sinesie, Căprioara	Căprioara	speologic	0,1	
Peștera Valea Morii	Moneasa	speologic	5	monument al naturii
Poiana cu narcise Rovina	Ineu	botanic	0,1	
Prundul Mare	Secusigiu	mixt	91,2	declarat prin H.G. nr. 2151/2004
Rezervația de soluri sărăturate	Socodor	botanic și geologic	95	
Runcu-Groși	Bârzava	forestier	261,8	
Arboretul Macea	Macea	forestier și floristic	20,5	
Balta Rovina	Ineu	zoologic	120	
Bălțile Gurahonț	Gurahonț	botanic	2	
Dosul Laurului	Zimbru	botanic	32,2	
Locul fosilifer Monoroștia	Monoroștia	paleontologic	0,1	
Locul fosilifer Zăbaț	Zăbaț	paleontologic	5	
Pădurea de stejar pufos de la Cărand	Cărand	forestier	2,1	
Pădurea Sâc	Cărand	zoologic	17,8	
Pădurea Socodor - colonie de stârci	Socodor	avifaunistic	3,1	
Peștera lui Duțu	Săvârșin	speologic	0,1	
Peștera Sinesie, Căprioara	Căprioara	speologic	0,1	

Denumirea ariei protejate	Localizare	Tip	Suprafață (ha)	Observații
Poiana cu narcise Rovina	Ineu	botanic	0,1	
Rezervația de soluri sărăturate	Socodor	botanic și geologic	95	
Runcu-Groși	Bârzava	forestier	261,8	

Dintre obiectivele turistice ale comunei Ghioroc, amintim:

- Biserica romano-catolică ce datează din 1779-1781;
- Biserica ortodoxă cu hramul "Sfântul Mucenic Dimitrie" ce datează din 1793;
- Monumentul închinat eroilor căzuți în luptele din 1944;
- Muzeul Viei și Vinului;
- Muzeul Agricol;
- Muzeul Tramvaiului electric.

De asemenea: Lacul Ghioroc constituie un obiectiv turistic de mare interes, cu o plajă amenajată, lac în jurul căruia s-a dezvoltat o zonă turistică și de agrement, lac numit și « Litoralul de acasă ».

Comuna Ghioroc se bucură de un mare potențial turistic datorită așezării ei geografice și lacului de pescuit. Aici a luat ființă prima linie electrificată din estul Europei și a opta din lume.

Lacul Ghioroc atrage an de an un număr tot mai mare de turiști.

În comună se mai află și două muzee:

- Muzeul viei și vinului;
- Muzeul agricol.

Muzeul Vinului din Ghioroc, inaugurat în anul 1987, reprezintă unul dintre numeroasele obiective turistice ale acestei așezări. Aici pot fi găsite numeroase exponate, grafice, diferite ustensile utilizate de către viticultori.

Relevanța pentru Studiul de oportunitate: Deoarece o parte a călătorilor cu transportul public de pe raza Asociației este formată din turiștii care vizitează muzee, cetăți, rezervații naturale etc., la organizarea traseelor va trebui să se țină seama de acestea.

II. 3 Situația transportului public de călători pe raza administrativ teritorială a ADITP Arad

Infrastructura rutieră pe raza administrativ teritorială a ADITP Arad este ținută pe structura formată din traseele drumurilor naționale și județene care asigură conexiunea cu teritoriul învecinat. Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumurilor europene, naționale și județene sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului.

Municipiul Arad este printre puținele centre urbane din România care are în funcțiune sistemul de transport public nepoluant - tramvaiul. Comparativ cu celelalte moduri de transport public, rețeaua de tramvaie prezintă flexibilitate redusă, funcționarea acestui mod de transport fiind condiționată de existența unei infrastructuri și a unor vehicule speciale (tramvai) costisitoare. Totuși, rețeaua de tramvaie acoperă nu numai raza municipiului Arad ci și porțiunea de drum care leagă municipiul Arad de comuna Ghioroc.

Lungimea totală a infrastructurii de tramvai din Municipiul Arad este de aproximativ 70 km cale simplă, pe care sunt amplasate 126 stații. Rețeaua urbană este continuată cu ramificații în zona periurbană, cu lungime totală de 30 km cale simplă, de-a lungul căreia sunt prevăzute 21 stații. Tramvaiele circulă în intervalul orar 5:00-24:00.

Din anul 2006 până în prezent din totalul de 67,720 km cale simplă de infrastructură de tramvai au fost reabilitați 37,758 km ceea ce reprezintă un procent de 55,76%. În prezent au fost demarate lucrări de refacție linie tramvai Podgoria – Micălaca – Podgoria, finanțate din fonduri UE și fondurile Consiliului Local al Municipiului Arad, ceea ce va însemna un plus de 7,34 km de cale simplă de infrastructură de tramvai reabilitată. Totodată, Consiliul Județean Arad a anunțat demararea procedurilor pentru refacția liniei de tramvai pe tronsonul Arad – Ghioroc.

Operarea serviciului de transport public local pe șine este realizată cu un parc de 88 tramvaie. Cu excepția a 34 tramvaie noi achiziționate în perioada 2020-2024, restul de 54 tramvaie au vechimea cuprinsă între 10-58 de ani. Parcul de tramvaie cuprinde vagoane convenționale cu vechime diferită, produse inițial pentru Arad (Tatra), vagoane la mâna a doua, cumpărate din Germania sau Austria și cele 34 tramvaie Imperio și Civitas, construite la Astra Vagoane Arad, vechimea medie a parcului de tramvaie fiind mai mare de 30 de ani.

Operarea serviciului de transport public local cu autobuzul este realizată cu un parc format dintr-o gamă foarte variată de mărci: Iveco, Renault, Volvo, Isuzu, VDL, MAN, King Long, Mercedes, BMC și cuprinde un număr de 129 autobuze și microbuze, din care doar 15 autobuze și microbuze electrice și 1 autobuz hibrid, vechimea medie a parcului auto fiind de 15 ani. Cele 16 mijloace de transport electrice și hibrid au fost achiziționate și puse la dispoziția operatorului de transport de către:

- Municipiul Arad – 10 autobuze electrice;
- Orașul Ineu – 2 autobuze electrice, 1 autobuz hibrid, 1 microbuz electric;
- Comuna Seleuș – 1 microbuz electric;
- Comuna Gurahonț – 1 microbuz electric.

Rețeaua de autobuze prezintă flexibilitate ridicată din punct de vedere al configurării traseelor, nefiind condiționată de existența unei infrastructuri dedicate. În total, în cadrul rețelei de transport din municipiu funcționează 16 linii de autobuz și din județ 59 linii de autobuz care deservește teritoriul în 178 stații. În decursul unei zile lucrătoare, autobuzele circulă în intervalul orar 05:00 - 24:00, frecvențele de circulație variind în funcție de necesitățile publicului călător.

Principalele disfuncționalități ale sistemului de transport public sunt date de vechimea mijloacelor de transport și starea infrastructurii rețelei de tramvai.

Trasee de transport public

La nivelul județului Arad figurează un număr de 119 trasee din care: 32 trasee aparțin serviciului de transport public județean – operate de Consiliul Județean Arad, iar restul de 87 de trasee aparțin serviciului de transport public local, funcționând pe raza administrativ teritorială a ADITP Arad.

➤ Program de Transport pentru rețeaua de tramvaie pe raza administrativ teritorială a ADITP Arad

Programul de transport pentru rețeaua de tramvaie pe raza municipiului Arad și în periurbanul acestuia este realizat în prezent cu 12 linii de tramvai, la un program de transport care satisface necesitatea de transport, unitățile administrativ teritoriale tranzitate în periurban fiind membre ale ADITP Arad.

Deoarece transportul pe raza asociației, dinspre Municipiul Arad spre Comuna Ghioroc este asigurat prin transportul cu tramvaiul, la această dată, datorita începerii lucrărilor de refacție a liniei de tramvai Podgoria – Micălaca – Podgoria, tramvaiul este înlocuit cu autobuzul, înlocuire care va dura până la finalizarea lucrărilor și darea în folosință a întregii linii până în Comuna Ghioroc.

În cursul derulării contractului vor fi necesare modificări ale programului de transport existent, deoarece noile mijloace de transport achiziționate și cele care urmează a fi achiziționate creează posibilitatea creșterii frecvenței la liniile pentru care vor fi realizate modificările la infrastructură care să permită rularea acestora pe linii reabilite.

Prin realizarea investițiilor necesare pentru reabilitarea infrastructurii de tramvai pe liniile nereabilite se va crea posibilitatea rulării pe toate liniile de transport din municipiu și periurban cu tramvaie noi, cu podea joasă. Aceste investiții, vor necesita o nouă modificare a Programului de transport deoarece performanțele noilor tramvaie vor trebui adaptate la necesitatea de transport.

➤ Program de Transport pentru rețeaua de autobuze pe raza administrativ teritorială a ADITP Arad

Programul de transport pentru rețeaua de autobuze pe raza ADITP Arad este realizat în prezent cu 59 de trasee din care: 16 trasee urbane în Municipiul Arad, 8 trasee periurbane în zona Municipiului Arad și 35 trasee zonale pe raza unităților administrativ teritoriale membre ale Asociației.

Programul de transport cu autobuzele va fi la începutul contractului și până la finalizarea investițiilor, cel existent la momentul actual. Odată cu modernizarea parcului de autobuze și realizarea investițiilor cu finanțare din fonduri europene, va apărea necesitatea modificării programului de transport, prin extinderea acestuia sau modificarea frecvenței acestora pe anumite linii. De asemenea, în perioada derulării contractului există posibilitatea necesității introducerii de noi trasee sau de modificare a frecvenței pe traseele existente.

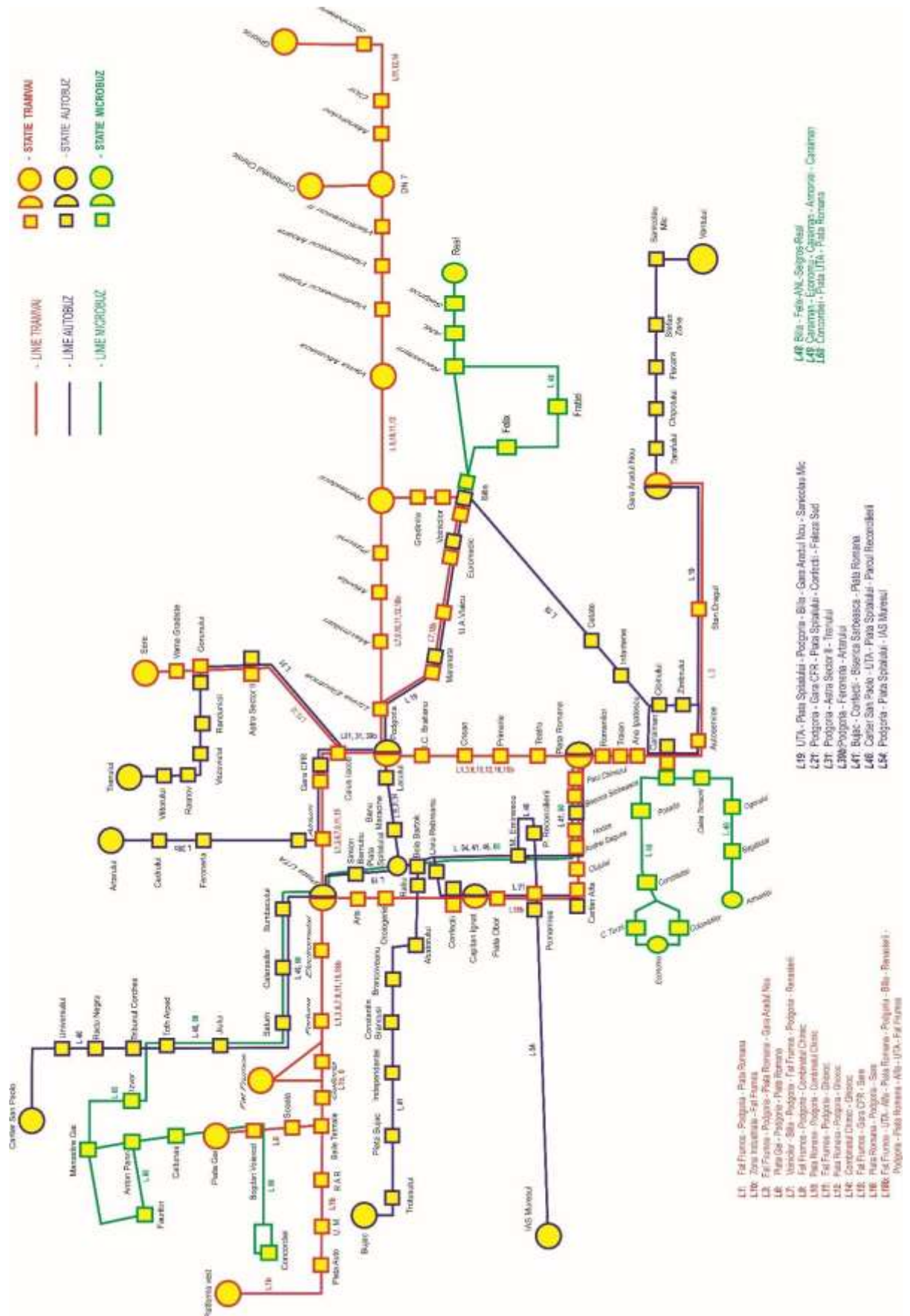
După finalizarea proiectului prin care se va da în folosință podul peste Râul Mureș se va realiza prelungirea liniei 49b, de la Piața UTA – Piața Spitalului – str. Andrei Șaguna – Calea Timișorii până la intersecția cu str. Stefan cel Mare, traseul prelungit urmând sa aibă capăt de linie la Gara Aradul Nou.

În plus, pe raza Municipiului Arad, până la achiziționarea noului parc de tramvaie și autobuze adaptate pentru persoanele cu dizabilități, prin intermediul operatorului se va realiza transportul persoanelor cu dizabilități prin intermediul unui microbuz, într-un sistem de transport de tip *door-to-door* special pentru persoanele cu deficiențe fizice. Acesta este un microbuz special proiectat să ofere servicii de transfer, la cerere, pentru clienții cu deficiențe fizice și persoanele care îi însoțesc.

În cazul în care necesitatea de transport se modifică prin extinderea zonelor populate, prin crearea de noi cartiere sau ca urmare a solicitărilor adresate Asociației prin intermediul unităților administrativ-teritoriale (UAT) membre, se vor identifica necesitățile de transport și posibilitățile de extindere a rețelei de autobuze către UAT-urile membre ADITP Arad.

Transportul de persoane pe raza UAT-urilor membre ADITP Arad, s-a efectuat după Programul stabilit prin Contractul de delegare a gestiunii Serviciului de transport public local nr.704/02.12.2019.

HARTA REȚELEI DE TRANSPORT PUBLIC ÎN MUNICIPIUL ARAD



Transportul călătorilor în județ este asigurat, în prezent, pe 59 de trasee cuprinse în programul de transport public local pe raza unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației.

Structural, activitatea este împărțită pe coloane după cum urmează:

- Coloanele Arad Urban și Arad Rural execută 33 de trasee astfel:
 - 8 trasee preurbane în zona municipiului Arad;
 - 12 trasee în județ, care au cap de linie în municipiul Arad;
 - 7 trasee zonale (Pecica, Nădlac și Sântana);
 - 6 trasee în Orașul Chișineu-Criș,
- Coloana Ineu = 15 trasee de autobuz;
- Coloana Gurahonț = 5 trasee de autobuz;
- Coloana Săvârșin = 6 trasee de autobuz.

II.4 Tarife și politica socială pentru transportul public de călători pe raza administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad

Autoritatea Contractantă va stabili **Tarifele de călătorie**, iar Operatorul va încasa veniturile din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile de transport public prestate de către Operator în baza contractului de servicii publice.

La momentul întocmirii Studiului de oportunitate, Operatorul aplică tarifele de călătorie stabilite prin Actul adițional nr. 14 din data de 20.03.2025 la Contractul de delegare a gestiunii Serviciului de transport public local nr. 704/02.12.2019.

După implementarea integrală a sistemului de e-ticketing, se vor crea pachete tarifare atractive care vor avea următoarele avantaje:

- integrare tarifară prin utilizarea pe teritoriul Asociației a unui singur tip de legitimație de călătorie valabil pentru toate mijloacele de transport public local (card de mobilitate urbană), conform prevederilor art. 1, alin. (4), lit. "n" din Legea nr. 92/2007;
- reduceri tarifare la deplasările combinate, în care se utilizează cel puțin 2 mijloace de transport pentru a ajunge la destinație, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor și atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme;
- aprobarea unitară a tarifelor de călătorie de către toate UAT-urile membre ale Asociației, urmată de mandatarea Asociației ca, prin hotărâre de AGA, să aprobe a tarifelor de călătorie aplicabile la nivelul Asociației, în strânsă legătură cu condițiile de transport pe care și le dorește fiecare asociat și pe care le poate monitoriza și sancționa nemijlocit.

Operatorul va organiza și presta activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie.

Politica socială aplicată pe raza administrativ teritorială a asociației, este adaptată în funcție de legislația națională și locală adoptată pentru fiecare unitate administrativ teritorială din cadrul asociației. În acest sens, toate UAT-urile membre vor aproba, în cadrul autorităților lor deliberative, măsurile sociale și vor mandata reprezentanții lor în adunarea generală a ADITP Arad ca, în ședințele AGA să fie aprobate aceste măsuri sociale care se vor aplica la nivelul tuturor UAT-urilor membre. După aprobarea lor prin hotărâre de AGA, se va încheia un act adițional la contractul de delegare, astfel încât operatorul să poată asigura aplicarea în bune condiții a acestora.

La data începerii contractului, legislația aplicabilă, referitoare la politica socială, în cadrul Contractului va fi următoarea:

Nr. crt.	Categoria socială/Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
1	Veterani de război, invalizi și văduve de război	100%	Începând de la 4,5 lei/bilet/135 lei/abonament toate liniile/lună conform tarifelor aprobate în Anexa nr. 6.1	Legea nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război, cu modificările și completările ulterioare

Nr. crt.	Categoria socială/Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
2	Eroi, martiri ai revoluției din decembrie 1989	100%	Începând de la 135 lei/abonament/ toate liniile/lună conform tarifelor aprobate în Anexa nr. 6.1	Legea 341/2004 a recunoștinței față de eroii martiri și luptătorii care au contribuit la victoria revoluției române din decembrie 1989, cu modificările și completările ulterioare;
3	Persoane cu handicap grav și accentuat, însoțitori și asistenți personali ai acestora	100%	Începând de la 135 lei/abonament/ toate liniile/lună conform tarifelor aprobate în Anexa nr. 6.1	Legea 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare
4	Persoanele persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945	100%	Începând de la 135 lei/abonament/ toate liniile/lună conform tarifelor aprobate în Anexa nr. 6.1	Decret-Lege nr.118/1990, republicată privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, cu modificările și completările ulterioare, O.G. nr. 105/30.08.1999, republicată
5	Persoanele cu vârsta peste 70 de ani cu domiciliul sau reședința în UAT-urile de pe raza teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad	100%	Începând de la 135 lei/abonament/ toate liniile/lună conform tarifelor aprobate în Anexa nr. 6.1	Conform Hotărârii AGA nr. ____/____
6	Pensionarii cu un venit lunar mai mic de 1400 lei, cu domiciliul sau reședința în UAT-urile de pe raza teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad	100%	Începând de la 135 lei/abonament/toate liniile/lună conform tarifelor aprobate în Anexa nr. 6.1	Conform Hotărârii AGA nr. ____/____

Nr. crt.	Categoria socială/Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
7	Copiii preșcolari, elevii din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat care frecventează unitățile de învățământ de pe raza teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad	100%	Conform tarifelor aprobate în Anexa nr. 6.1	Legea nr. 198/2023 învățământului preuniversitar
8	Donatorii de sânge, cu domiciliul sau reședința pe raza teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad	50% în cazul în care donarea se face la instituția de profil din localitatea de domiciliu sau din loc unde este angajat 100% bilet dus-întors între localitatea de domiciliu și localitatea unde are sediul instituția unde se donează	Începând de la 135 lei/abonament/toate liniile/lună conform tarifelor aprobate în Anexa nr. 6.1	H.G. nr. 1364/2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge Hot. AGA nr. ____/____
9	Pensionari cu venituri peste 1400 lei cu domiciliul sau reședința în UAT-urile de pe raza teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad	50%	Începând de la 67.5 lei/abonament/toate liniile/lună conform tarifelor aprobate în Anexa nr. 6.1	Conform Hotărârii AGA nr. ____/____
10	Studentii, cu vârsta până în 30 de ani, înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate	90% 100% studenții cu unul sau ambii părinți decedați, studenților proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal, conform art. 64 alin. (1) din Legea nr. 272/2004	Conform tarifelor aprobate în Anexa nr. 6.1	Legea nr. 199/2023 învățământului superior

Nr. crt.	Categoria socială/Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
11	Toate categoriile de populație pentru trenulețul turistic de agrement cu ocazia zilei de 1 iunie și de Zilele Aradului	100%	3 lei/bilet/copii 4,5 lei/bilet/adulți	Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad nr. 385/18.08.2021 și Hotărârii AGA nr. ____/____
12	Străinii sau apatrizii aflați în situații deosebite, proveniți din zona conflictului armat din Ucraina	100%	Începând de la 135 lei/abonament/ toate liniile/lună conform tarifelor aprobate în Anexa nr. 6.1	Conform Hotărârii AGA nr. ____/____
13	Toate categoriile de populație pentru mijloacele de transport public în comun urban în zilele de vineri ale anului calendaristic: “ <i>Vinerea Verde</i> ”	100%	Începând de la 4,5 lei/ bilet toate zilele de vineri/an calendaristic conform tarifelor aprobate în Anexa nr. 6.1	Conform Hotărârii AGA nr. ____/____

Reducerile și gratuitățile acordate prin legislația națională se aplică și pe raza Asociației. Înainte de aplicarea contractului UAT-urile membre vor lua măsuri de aprobarea a aceluiași facilități pe raza lor administrativ-teritorială.

II.5 Strategia de dezvoltare a Serviciului de transport public de călători pe raza administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad

Asociația asigură elaborarea și aprobarea Strategiei de dezvoltare a Serviciului. Pe baza strategiei de dezvoltare vor fi stabilite investițiile necesare atingerii obiectivelor prevăzute de această strategie și prioritizarea acestora, precum și planul de implementare și analiza macrosuportabilității. Planurile de investiții vor fi actualizate periodic ținând seama de strategia de dezvoltare

Strategia de dezvoltare pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad este compusă din strategia de dezvoltare a Unităților Administrativ-Teritoriale membre ale Asociației.

Strategia de dezvoltare a Municipiului Arad în ceea ce privește transportul public local, cuprinde următoarele investiții care vor fi acoperite atât din fonduri europene cât și din Bugetul Local:

- Modernizare sistem de transport public cu tramvaiul în municipiul Arad, traseu Piața Podgoria – Pasaj Micalaca – Micalaca Zona II și Calea Radnei (între Pasaj Micalaca și Strada Renașterii);
- Reabilitare infrastructura de tramvai Arad – Ghioroc;
- Mobilitate urbana durabila – tramvaie eficiente energetic pentru municipiul Arad (achiziție material rulant electric 6 tramvaie de capacitate mare, dublu articulate și 45 stații de încărcare vehicule electrice);
- Achiziție material rulant electric – 25 tramvaie;
- Amenajare stații transport public în municipiul Arad (stații Smart);
- Achiziție autobuze electrice – 15 autobuze de 12m;
- Achiziție autobuze electrice – 12 autobuze de 10m;
- Transport ecologic cu microbuze nepoluante – înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public prin achiziția de microbuze nepoluante (4 pentru municipiul Arad);
- Terminal transport public – Aradul Nou (inclusiv P&R);
- Terminal transport public – Arad Vest (inclusiv P&R);
- Terminal transport public – Calea Radnei (inclusiv P&R);
- Amenajare stații de transport public călători în Municipiul Arad;
- Amenajare / revitalizare nod intermodal Gara Arad;
- Sistem de transport metropolitan pe cale ferată - tren metropolitan;
- Instituirea unui serviciu de transport public la comandă pentru persoane cu dizabilități, inclusiv asigurare mijloace de transport;
- Parcare Park & Walk Podgoria;
- Sistem de management al traficului cu prioritizarea transportului public (corelat cu Extinderea sistemului de supraveghere video și infrastructură rețea de comunicații (date/voce/software/video cu sistem de dispecerizare inclus pentru municipiul Arad);
- Aplicație / website transport multimodal / mobilitate ca un serviciu – mobility as a service (faza 1);
- Aplicație / website transport multimodal / mobilitate ca un serviciu – mobility as a service (faza 2);
- Aplicație mobilă pentru accesibilizarea mijloacelor de transport public – ”Arad4All“;
- Gestiune electronică activitate autorizare taximetrie/activitate transport.

La nivelul UAT-urilor membre din județul Arad, strategia de dezvoltare în ceea ce privește transportul public local cuprinde, în prezent, următoarele investiții:

- Consiliul Județean Arad – Reabilitare infrastructură de tramvai Arad – Ghioroc
Lungime totală 30.3 km formată din:
 - o Tronsonul Vama Micălaca – DN7 (5,3 km – linie dublă);
 - o Tronsonul DN7 – Bucla CiCh (2,9 km – linie dublă);
 - o Tronsonul DN7 – Ghioroc (13,9 km – linie simplă cu deviatoare în stații);
- Oraș Sântana – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public – Achiziția a două autobuze electrice;
- Oraș Pecica – “Transport public modern și ecologic pentru orașul European Pecica” prin:
 - o 2 autobuze electrice;
 - o 1 stație de reîncărcare pentru autobuzele electrice de tip fastcharger 160kW;
 - o 2 stații de reîncărcare pentru autobuzele electrice de încărcare lentă 80kW;
 - o 24 stații de autobuz inteligente, prevăzute și cu sistem de acces și avertizare pentru persoanele cu dizabilități;
 - o Modernizarea trecerilor de pietoni de pe strada 1 și strada 2 și a trecerilor de pietoni din vecinătatea stațiilor de autobuz prin instalarea iluminatului inteligent și a sistemelor de supraveghere video a trecerilor de pietoni;
- Comuna Secusigiu – Modernizare stații transport public local de călători:
 - o Comuna Secusigiu – 3 stații;
 - o Sat Munar – 1 stație;
 - o Sat Satu Mare – 1 stație;
 - o Sat Sânpetru German – 2 stații.

După realizarea investițiilor programate, serviciul de transport a suferit unele modificări. Astfel, după achiziționarea sistemului de e-ticketing în municipiul Arad, s-a trecut la carduri de călătorie, când au fost realizate unele schimbări în politica de tarificare. Extinderea sistemului la nivelul Asociației, va presupune o nouă etapă de modificare a politicii de tarificare. Prin aceasta, se va realiza treptat un sistem integrat de tarificare mult mai ușor de folosit.

Prin achiziționarea de tramvaie noi și autobuze electrice se va putea modifica frecvența pe unele trasee, astfel încât atât calitatea serviciilor cât și gradul de satisfacție al clienților să crească. Tendința Asociației este ca, în timp, prin investițiile realizate toate mijloacele de transport să fie înlocuite și mai mult, infrastructura de transport să fie reabilitată pentru creșterea siguranței în circulație.

După anul 2025, Asociația va putea să facă demersurile necesare pentru a încerca extinderea programului de transport prin introducerea de noi curse în zonele industriale, astfel încât societățile care, în prezent, utilizează transportul prin curse speciale să dorească să utilizeze noile trasee în detrimentul curselor speciale. Acest lucru, va putea fi realizat prin crearea unor facilități pentru angajați și crearea unui program de transport care va putea satisface cerințele societăților beneficiare.

CAPITOLUL III

PREZENTAREA OPERATORULUI SOCIETATEA "COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC" S.A. ARAD

III.1 Scurt istoric

Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad este cel mai mare transportator din județul Arad, asigurând atât transport urban cât și suburban prin intermediul autobuzelor și tramvaielor.

- 1869 - marchează începutul activității de transport public din Arad când s-au pus în circulație, pe trei linii, primele tramvaie trase de cai. 19 tramvaie de acest fel vor circula până în anul 1916. Serviciul a fost concesionat de Primăria orașului liber regesc Arad societății „Fabrica de cărămidă și cale ferată rutieră”. S-a circulat pe linie cu ecartament normal.

- 1907 - este achiziționat primul autobuz de către municipalitate. Autobuzul, mijloc recent apărut în peisajul unor metropole europene, sugerează și inițiază intenția de a aduce la Arad acest mijloc de transport atât a unor întreprinzători particulari (cazul lui R. Samu de a promova o linie de autobuz între cartierul Aradul Nou și Centru, în anul 1906), cât și a municipalității care prin comisiile orășenești de comunicații și financiare la 05.05.1906 redactau un proiect de hotărâre care urmărea înființarea unei societăți de transport cu autobuzele care, în țară avea să fie prima.

- 1908 - Primăria Arad a înființat Societatea de transport cu autobuzele, societate care a fost prima de acest fel din România. În mai 19 primele autobuze încep a parcurge traseele de probă pe străzile orașului care până acum nu au avut parte de un vehicul de această mărime.

- 1910 - a fost inaugurată o linie suburbană care să lege orașul de localitățile învecinate din zona Podgoria (o regiune aflată la 24 km distanță și bine-cunoscută pentru tradiția sa viticolă).

- 1913 - Linia Arad – Podgoria a fost electrificată și a devenit prima de acest fel din România și a 8 a din lume. Sistemul de transport pe calea electrificată Arad – Podgoria, avea să fie inaugurat la 10 aprilie 1913, când presa vremii consemnează aici: "Prima cale electrificată din Estul Europei și a opta din lume", la acea dată funcționând linii electrificate în SUA, Franța, Elveția, Austria și Suedia.

- 1914 - autobuzele au fost rechiziționate de armată.
- 1928 - activitatea de transport cu autobuzele a fost preluată de către municipalitate.
- 1938 – exista un număr de 30 de autobuze care deserveau 11 trasee.
- 1945 - Întreprinderea Comunală a înființat o secție de autobuze efectuând atât transport urban, cât și suburban.

- 1946 - punerea în funcțiune a tramvaiului electric a făcut ca Aradul să devină unul dintre orașele cu o rețea de transport dintre cele mai complexe și moderne.

- 1973 – parcul de mașini totaliza 170 de unități.
- 1980 – prin decizia 801/10 noiembrie 1979 a Consiliului Popular Județean Arad se înființează întreprinderea de interes local specializată pe domeniul transporturilor numită Întreprinderea Județeană de Transport Local Arad (I.J.T.L.A.), care preia activitatea de transport public la nivelul întregului teritoriu al județului, alături de transportul auto specializat pe marfă, inclusiv taximetre.

- 1990 – se restructurează activitatea IJTL Arad, transportul public fiind preluat de către RAT Arad. Rețeaua în lungime de 97 km c.s. (din care 67 km în municipiu) urmează un ciclu de reabilitare.

- 1995 – începând cu 1995 societatea își extinde activitatea în aria județului.
- 1996 – Datorită modificării legislației, în sensul restrângerii numărului de regii organizate la diferite niveluri și activități, după unele criterii având la bază numărul populației, conform Legii nr. 135/1995, se impune transformarea regiei în societate comercială, fapt ce

determină, prin Decizia nr. 6 a Consiliului Județean Arad, organizarea acestei activități în S.C. "Compania de Transport Public" S.A. Arad, la data de 25.03.1996, organizare care conferă activității subordonare județeană față de C.J.A. și o prestare extinsă la nivelul întregului areal al județului.

- 2003 – Se inițiază ample lucrări de modernizare, vizate fiind, în prima etapă părțile carosabile (str. Cocorilor, str. Voinicilor, str. Kogălniceanu, str. Făt Frumos, str. Micălaca Zona II-III), administrația locală urmărind modernizarea unor străzi și refacerea utilităților. În final, au fost modernizate și linii de tramvai (5.205 m.c.d. și 838 m.c.s.) finanțate din fondurile Consiliului Local al Municipiului Arad.

- 2004 – Punerea în funcțiune a 3.700 m.c.s. de tramvai pe tronsonul Bariera Gai – Zona Industrială Vest, lucrare realizată din fonduri PHARE.

- 2006 – Reabilitare linie tramvai str. Voinicilor finanțat din fondurile Consiliului Local al Municipiului Arad.

- 2007 – 2012 – „Transport urban în Municipiul Arad”. Investiția viza o reabilitarea pe axa centrală a municipiului a rețelei de linii de tramvai pe o lungime de 18,004 km c.s.. Lucrările au fost finanțate de Consiliul Local al Municipiului Arad prin credit BERD.

- 2013 – Reabilitare pasaje trecere la nivel (25 pasaje, 6 buc. aparate cale) finanțate din fonduri UE și fondurile Consiliului Local al Municipiului Arad.

- 2013 – Reabilitare linie tramvai Viaduct Micălaca și Reabilitare linie tramvai Viaduct Grădiște finanțate din fonduri UE și fondurile Consiliului Local al Municipiului Arad.

- 2014 – Reabilitare linie tramvai str. Ștefan cel Mare finanțat din fondurile Consiliului Local al Municipiului Arad.

- 2014 – 2025 – Punerea în circulație a unui număr de 43 de tramvaie Imperio din fonduri UE și fondurile Consiliului Local al Municipiului Arad.

- 2019 – 2025 – Transport local pe raza UAT –urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad. Transport public local executat în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local nr. 704/02.12.2019 și a Actelor adiționale la acesta.

- 2022 – 2023 – Punerea în circulație a unui număr de 10 de autobuze electrice din fonduri UE și fondurile Consiliului Local al Municipiului Arad.

- 2022 – Introducere sistem de e-ticketing din fonduri UE și fondurile Consiliului Local al Municipiului Arad.

- 2023 – Refacție linie tramvai str. Abatorului – str. Condurașilor finanțat din fonduri UE, fonduri de la bugetul național și fondurile Consiliului Local al Municipiului Arad.

- 2025 – Refacție linie tramvai str. Făt Frumos finanțat din fonduri UE și fondurile Consiliului Local al Municipiului Arad.

- 2025 – Demarare lucrări de Refacție linie tramvai Podgoria – Micălaca - Podgoria finanțat din fonduri UE și fondurile Consiliului Local al Municipiului Arad.

III.2 Organizarea societății

Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad, societate pe acțiuni, își are sediul social în Arad, strada Victoriei nr. 35B-37.

Societatea prestează ca activitate principală serviciul public de transport călători pe bază de grafic, pe raza de competență a Asociației, pe rute precise conform unor grafice de circulație și stații bine determinate, cu autobuze și tramvaie. Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad execută serviciul de transport public local în baza Contractului de delegare a gestiunii Serviciului de transport public local nr. 704 din 02.12.2019 și a Actelor adiționale la acesta, a Regulamentului serviciului public de transport persoane aprobat de Adunarea Generală a Asociațiilor prin Hotărârea nr. 28 din 02.12.2019 și are drepturi exclusive în aria de operare stabilită prin Contractul de delegare. În această activitate utilizează atât bunuri cuprinse în patrimoniul propriu cât și bunuri concesionate de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației.

Acționarii Societății "Compania de Transport Public" S.A. Arad sunt:

Numele	Adresa	Pondere capital social
Municipiul Arad	Arad, B-dul Revoluției, nr. 75	71,20%
Județul Arad	Arad, Strada Corneliu Coposu, nr. 22	28,34%
Comuna Săvârșin	Săvârșin, Str. Alba Iulia, nr. 37	0,23%
Comuna Ghioroc	Ghioroc, Str. Revoluției, nr. 89	0,23%

Conducerea societății este asigurată de Adunarea Generală a Acționarilor. În Adunarea Generală a Acționarilor, acționarii sunt reprezentați de către un membru numit prin hotărâre de consiliu, județean sau local, după caz.

În conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, precum și potrivit dispozițiilor art. 17, alin. (3) din Actul Constitutiv al Societății "Compania de Transport Public" S.A. Arad, membrii Consiliul de Administrație sunt desemnați de Adunarea Generală a Acționarilor societății la propunerea autorității publice tutelare (ADITPA), în numele acționariatului. Candidații propuși sunt nominalizați în urma unei proceduri de selecție organizată de ADITPA asistată de un expert independent în recrutarea resurselor umane.

Societatea este administrată de un Consiliu de Administrație format din 7 administratori. Numirea membrilor Consiliului de Administrație (Administratori) este temporară și revocabilă. Persoanele numite în calitate de Administratori trebuie să accepte expres numirea. Mandatul Administratorilor este de 4 ani.

Președintele Consiliului de Administrație este ales din rândul Administratorilor.

Consiliul de Administrație al societății are puteri depline cu privire la conducerea și administrarea Societății și este însărcinat cu îndeplinirea tuturor actelor necesare și utile pentru realizarea obiectului de activitate al societății, cu excepția celor rezervate pentru Adunarea Generală a Acționarilor.

În baza Hotărârii AGA nr. 10/30.09.2025 a fost numit membrii provizorii ai actualului Consiliu de Administrație format din 7 membri. După finalizarea procedurii de selecție, numirea administratorilor se va face pe o perioadă de 4 ani, începând cu data numirii, urmând ca, în termen de maximum 30 de zile de la data numirii sale, consiliul de administrație să elaboreze o propunere pentru componenta de administrare a planului de administrare, în vederea realizării indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari.

Consiliul de Administrație delegă conducerea societății unui director general. Acesta poate fi numit dintre administratori sau din afara consiliului de Administrație.

Candidații propuși pentru funcția de director general sunt selectați/evaluați în prealabil și recomandați de comitetul de nominalizare și remunerare constituit la nivelul Consiliului de Administrație, în procesul de evaluare comitetul fiind asistat de un expert independent, persoană juridică specializată în recrutarea resurselor umane, conform prevederilor O.U.G. nr. 109/2011.

Criteriile de selecție includ, fără a se limita la aceasta, o experiență relevantă în consultanță în management sau în activitatea de conducere a unor întreprinderi publice ori societăți comerciale din sectorul privat. Selecția este efectuată cu respectarea principiilor liberei competiții, nediscriminării, transparenței și asumării răspunderii și cu luarea în considerare a specificului domeniului de activitate a societății. Delegarea conducerii societății se realizează prin decizie a Consiliului de Administrație. Drepturile și obligațiile directorului general sunt prevăzute prin Contractul de mandat încheiat între Consiliul de Administrație și directorul general.

Conducerea executivă a societății este formată din:

- Director general;
- Director executiv operațional;
- Director executiv tehnic.

III.3 Resurse pentru eficiență și calitate

➤ Resurse umane

Prin politica de resurse umane societatea elaborează și pune în practică măsurile necesare în vederea asigurării resurselor umane necesare desfășurării activității în cei mai buni parametri, asigurarea calificării și a nivelului de competențe necesare întregului personal, îmbunătățirea continuă a securității muncii și menținerea sănătății salariaților.

În cadrul societății există următoarele categorii de personal:

- Personal întreținere tramvaie: ingineri, informaticieni, lăcătuși, electricieni, electroniști, vopsitori;

Obs.: O parte din personalul mai sus amintit sunt autorizați ca legători de sarcină, manevranți vinciuri, pod rulant etc. În cadrul depoului UTA, există personal desemnat și cu reviziile la utilajele ce intră sub incidență ISCIR.

- Personal întreținere cale de rulare, rețea aeriană și instalații de redresare: ingineri, sudori, lăcătuși mecanici, electricieni, electronist întreținere și reparare automatizări macaz;
- Personal întreținere autobuze: ingineri, mecanici auto, electricieni auto, personal autorizat RAR pentru efectuarea ITP, vopsitori;

Obs.: O parte din personalul mai sus amintit sunt autorizați ca legători de sarcină, manevranți vinciuri, pod rulant etc. Electricienii și electroniștii sunt autorizați intern de Societate.

- Personal auxiliar: profesor de legislație rutieră, instructor tramvaie, instructor auto categoria B, auto macaragist, strungar, frezor, tâmplari, tapițeri, personal dispecerizare tramvaie și autobuze;
- Personal exploatare: dispeceri, revizori.

Datorită Legii Bugetului de Stat și a legilor austerității, prin care, în fiecare an, au fost restricționate cheltuielile de personal, acoperirea cu personal necesar a fost aproape imposibilă, mai ales personal de bord (vatmani și șoferi autobuz).

Numărul mediu de personal:

Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024
542	514	505	521	518

Din punct de vedere structural, în anul 2024, situația s-a prezentat astfel:

Personal de bord, din care:	175 persoane, din care
- Vatmani	92 persoane
- Șoferi	83 persoane
Personal de întreținere	214 persoane
Personal dispecerizare, vânzare, control, verificarea gestiunii, ticketing	48 persoane
Personal TESA, operativ, de conducere	62 persoane
Directorii	3 persoane

Numărul efectiv de salariați în anul 2024 a fost de 502 persoane cu contract individual de muncă și un director general cu contract de mandat.

În ceea ce privește politica salarială, în conformitate cu prevederile legale, fondul de salarii per total societate a înregistrat creșteri în mare parte datorate aplicării salariului minim pe economie de-a lungul perioadei și o corelare a acestuia pentru toate tipurile de salariați.

Evoluția nivelului salarial mediu:

Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024
2.524 lei	2.974 lei	3.184 lei	4.430 lei	5.021 lei

➤ Dotări tehnice pentru exploatare și întreținere

Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad desfășoară o activitate susținută de întreținere și reparații vehicule, atât în atelierele proprii cât și la terți. Această activitate se desfășoară atât preventiv cât și accidental. Lucrările preventive se efectuează pe baza normativelor, în funcție de rulaj sau de durata între procesele tehnologice.

În cadrul Direcției Tehnice și Serviciului control tehnic calitate, se desfășoară o activitate permanentă în vederea sesizării și efectuării unor propuneri corective imediate pentru asigurarea îndeplinirii obiectivelor propuse, evitarea oricăror evenimente nedorite de siguranță circulației care ar putea fi prevenite și asigurarea necesarului de piese, materiale și consumabile, în strânsă legătură cu Serviciul Achiziții, într-un termen cât mai scurt de la solicitare. Pe lângă lucrările preventive și accidentale, se desfășoară și alte activități cum ar fi: întreținere stații de tramvai, dezmembrat vagoane/autobuze, vopsit caroserie, etc.

Pe parcursul anului 2024 au fost realizate următoarele activități:

Anul 2024	
Realizarea programelor de lucrări. Reparații și revizii – Sector mentenanță TRAMVAIE	Depoul UTA Realizare fizică (buc)
IZ (inspecție zilnică)	35.501
RT (revizie tehnică)	110
RC (revizie capitală)	8
Tapitat/Vopsit – integral/parțial	2/48
Mentenanță preventivă Imperio: P2, P3, P4, P5, P6	332
Accidentale	210

Anul 2024		
Realizarea programelor de lucrări, reparații și revizii	Coloana autobuze Realizare fizică (buc)	Coloana intervenție Realizare fizică (buc)
RT (revizie tehnică)	20	1
Accidentale	1.689	249
Vopsit – integral/parțial	0/17	0

SUM, SU DIF, SU CV (schimb ulei: motor, diferențial, cutie viteze)	78	7
Anul 2024		
Realizarea programelor de lucrări, stația ITP	Realizare fizică (buc)	
Parc CTP (mijloace de transport și parc intervenție)	169	
Terți	116	

Lucrările de reparații și întreținere a tramvaielor se realizează în **depoul UTA** care are o suprafață construită de 11.324 mp și care deține:

- hala revizii și reparații vagoane cu 4 linii, lungime linie L=60 m;
- hala reparații tramvaie cu două linii, lungime linie L=60 m;
- ateliere întreținere (atelier reparații motoare, atelier confecționat diverse piese, atelier reparații pantografe, atelier întreținere acumulatori, spălătorie, atelier lăcătușărie, atelier vopsitorie, atelier tapițerie, atelier tâmplărie, atelier formație "Rețea de contact").

Caracteristicile tehnice ale rețelei de linii de tramvai în depou :

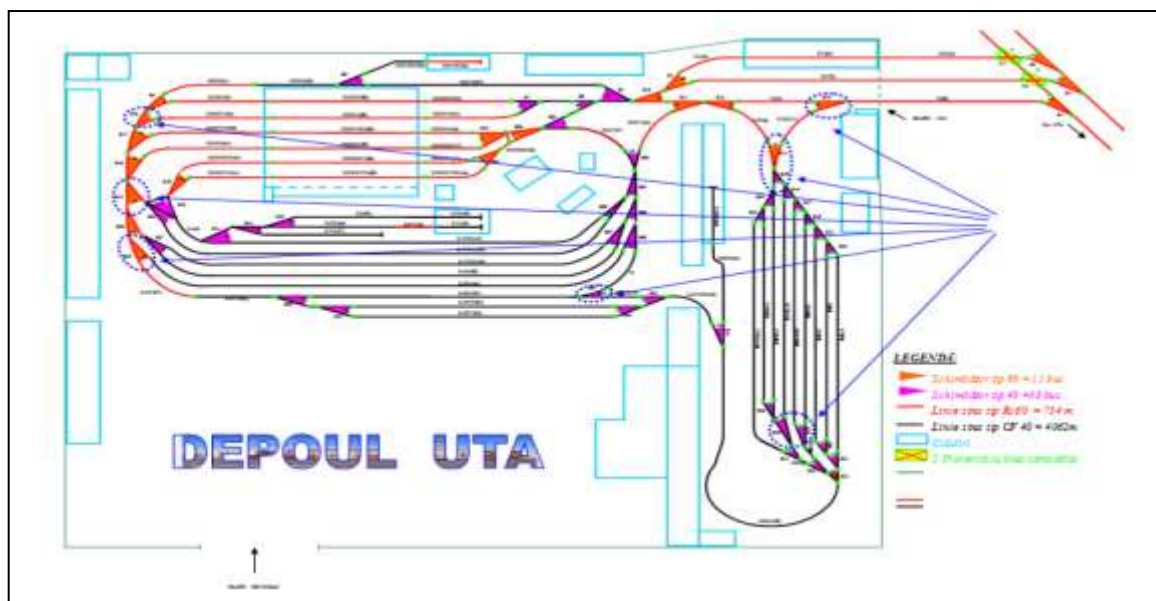
- 6 canale de lucru;
- lungimea liniilor (garare și manevră) de 4.796m c.s.;
- numărul de macaze cu acționare manuală: 49 buc.

Dotări tehnologice specifice: pod rulant 1 buc., macara pivotantă 1 buc., seturi vinciuri electromecanice 4 seturi, utilaj reprofilat bandaje (BET) 1 buc., presa orizontală 400 tf 1 buc.

Depoul de tramvaie (UTA) este situat pe Calea Victoriei, nr. 35b-37, pe terenul aparținând de Societății "Compania de Transport Public" S.A. Arad. Rețeaua de parcare acoperă aproximativ 3,5 ha. Depoul a fost construit pe etape, din 1962 până în 1974 și este dotat cu echipamente tehnologice specifice vagoanelor TATRA T4R și DUWAG (1960-1969), de tipul GT6 și GT8.

Halele depoului sunt utilizate la serviciile de întreținere curentă a tramvaielor, precum și la serviciile de reparații capitale ale caroseriilor și agregatelor de rulare. Vagoanele intră în hale prin ușile batante de la capetele lor, pentru fluidizarea fluxului de lucru.

Planul general al depoului este prezentat în figura de mai jos. Liniile roșii groase reprezintă șinele iar clădirile sunt colorate în albastru.



Planul general al depoului UTA

Pentru mentenanța rețelei de linii operatorul de transport are:

- formație specializată pentru calea de rulare cu dotări tehnologice de lucru și autospeciale de intervenție în regim de lucru 24/24h;
- formație de intervenție pentru rețeaua de contact dotată cu doua autoturnuri în regim de lucru 24/24h;
- formație de supraveghere și revizii, respectiv intervenție pentru substațiile de redresare în regim de lucru 24/24h.

Depoul Micălaca, cu o suprafață construită de 2.991 mp, care deține:

- hală de revizii și reparații tramvaie;
- ateliere de reparații piese și subansambluri, atelier electric, atelier boghie, atelier de strungărie, atelier sudură, atelier de reparații accidentale, atelier electronică.

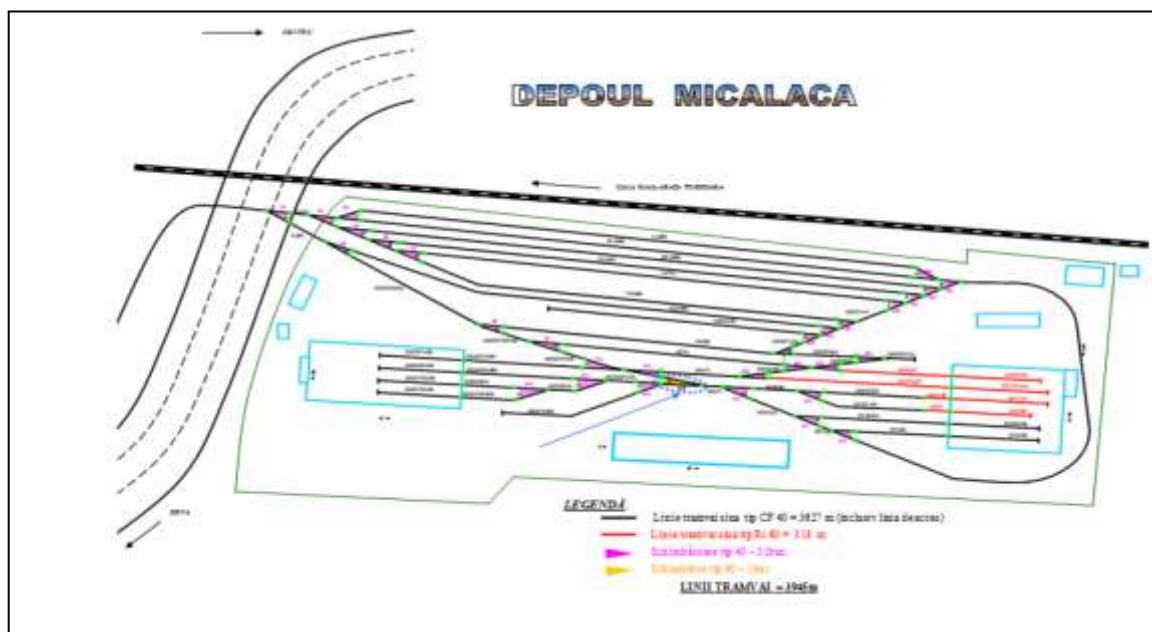
Caracteristicile tehnice ale rețelei de linii de tramvai în depou:

- 6 canale de lucru. Lungimea canalelor de lucru este de 50 m (pentru 4 din canale) respectiv 33 m pentru celelalte două canale de lucru;
- lungimea liniilor (garare și manevră) este de 3.945 m c.s.;
- numărul de macaze cu acționare manuală: 33 buc.

Dotările tehnologice specifice existente în depou: pod rulant interior, pod rulant exterior, presă hidraulică pentru presat bandaje roată tip Bochum 1 buc., seturi Vinciuri electromecanice 2 seturi.

Planul general al depoului este prezentat în figura de mai jos. Liniile roșii groase reprezintă șinele iar clădirile sunt colorate în albastru.

Precizăm că la data prezentului studiu, acest depou nu mai este utilizat, dar poate fi oricând redeschis, în funcție de necesitățile societății.



Planul general al depoului Micălaca

➤ **Ateliere și dotări tehnice**

- Ateliere pentru întreținerea și repararea căii de rulare și a rețelei de alimentare pentru tramvaie: atelier pentru întreținerea și repararea căii de rulare, stații de redresare (7 buc.), atelier pentru întreținerea și repararea rețelei de contact tramvaie;
- Dotări tehnice: autoutilitare cu dotări necesare intervenției și întreținerii căii de rulare, ciocane de burat, polizor ciupercă șină, polizor unghiular, grupuri de sudură, vinciuri de ridicat șina, autoturnuri pentru intervenția la rețeaua aeriană de contact, prăjini izolate pentru verificarea tensiunii și pentru scurtcircuitare, instalații de redresare pentru transformarea tensiunii alternative de 6 sau 20 kV în tensiune continuă de 750 (825) V, necesară alimentării tramvaielei, aparate de măsură necesare procesului de întreținere și reparație a instalațiilor de redresare, telecomenzi necesare efectuării manevrelor în stațiile de redresare fără personal și monitorizarea stării acestora;
- Ateliere pentru întreținerea și repararea autobuzelor: atelier reparații motoare, atelier reparații cutii viteză, atelier reparații caroserie, atelier reparații diverse (sistem de frânare, suspensie, direcție etc), hală ITP, spălătorie autobuze, ateliere anexă;
- Dotări: elevatoare auto, cricuri hidraulice, testere auto, stand frână, stand detectare jocuri la direcție, stand de reglat farurile, stand de verificat unghiul de fugă, vehicule utilitare (automacara, intervenție autobuze);
- Platformă parcare autobuze.

Activitatea de comercializare a legitimațiilor de călătorie se realizează prin rețeaua proprie de desfacere. Tarifele practicate sunt stabilite în conformitate cu prevederile Ordinului 272/2007 al ANRSC (Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilitate Publică) și sunt aprobate, în baza mandatelor speciale, reprezentate de hotărârile consiliilor UAT-urilor membre ale ADITP Arad, prin Hotărâre a Adunării Generale a Asociațiilor Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad.

Există 7 puncte de vânzare ale operatorului de transport în municipiul Arad amplasate în diferite locații: Făt-Frumos (dispecerat, cartier A. Vlaicu), Gara Centrală (în stația de tramvai), Podgoria (în apropierea stațiilor de transport public), Piața Romană (în apropierea stației), Micălaca Billa (în stația de tramvai), sediul CTP (Calea Victoriei nr. 35B-37), Poarta II din str. Cocorilor. Mai există un punct propriu de vânzare amplasat în zona suburbană, respectiv în localitatea Vladimirescu și unul în județ la autogara din Orașul Ineu.

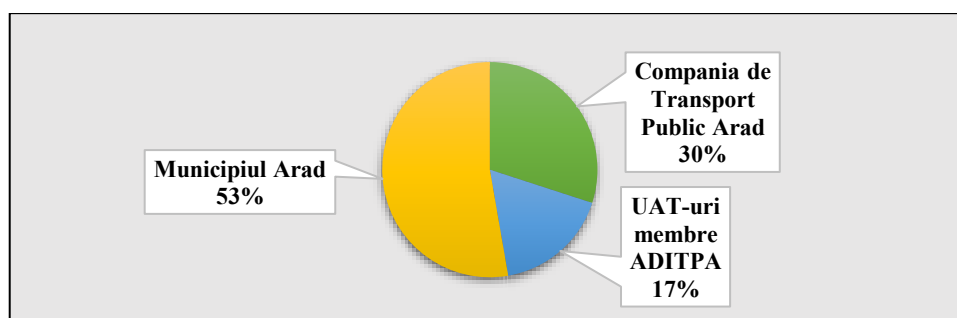
Activitatea de control este o activitate complementară celei de vânzare a titlurilor de călătorie. În municipiul Arad pentru efectuarea controalelor în vederea constatării contravențiilor și aplicării sancțiunilor, pe lângă personalul propriu al operatorului, a fost împuternicit și personalul din cadrul aparatului de specialitate al Primarului Municipiului Arad, Direcția Generală Poliția Locală Arad. În județ activitatea de control se desfășoară cu echipe de câte doi controlori din cadrul personalului operatorului de transport.

- Dispecerate tramvai:
 - Dispecerat central UTA
 - Dispecerat Grădiște
- Dispecerat autobuze:
 - Dispecerat central Calea Victoriei

Dispeceratul central asigură și comunicațiile în caz de evenimente din traseu (defecte, accidente, avarii la rețeaua de contact etc) și comunică cu stațiile de redresare când în urma acestor evenimente este necesară debransarea alimentării rețelei de contact.

➤ **Prezentarea flotei mijloacelor de transport gestionată de operatorul de transport
Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad**

Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad are în administrare un parc format din 220 mijloace de transport: 88 tramvaie și 132 autobuze. Mijloacele de transport aparținând unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației sunt date în administrare operatorului de transport în baza Contractului de delegare a gestiunii Serviciului de transport public local nr. 704/02.12.2019. Pe lângă acestea, operatorul de transport mai utilizează la prestarea serviciului și mijloace de transport aflate în proprietatea sa.

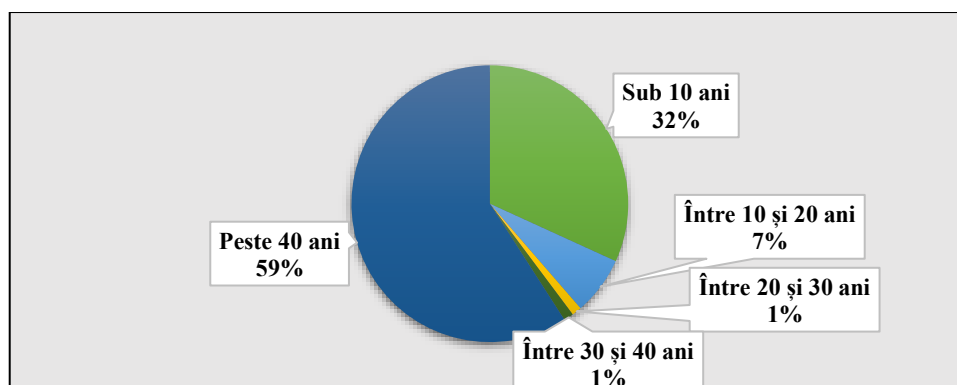


Flota de **tramvaie** cuprinde următoarele tipuri:

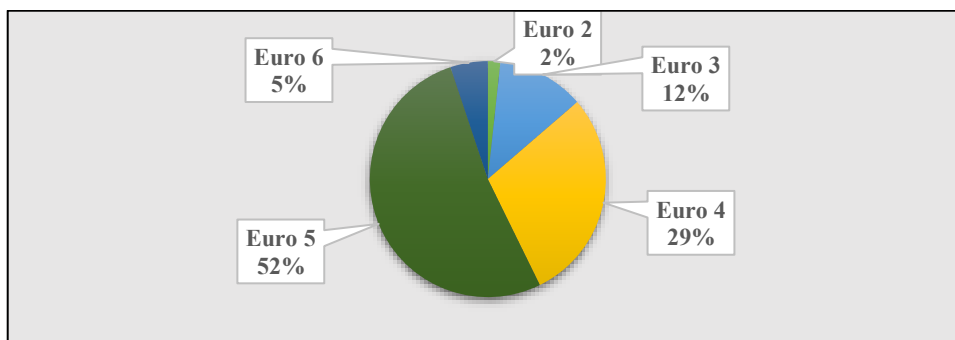
Model	Număr unități
T4R	13
TRAMVAI GT-4	5
TRAMVAI GT-6	13
TRAMVAI GT-8	7
TRAMVAI M8S	5
TRAMVAI IMPERIO	16
TRAMVAI IMPERIO CIVITAS	29

Parcul de autovehicule (microbuze și autobuze) este format dintr-o gamă foarte variată de mărci: Iveco, Renault, Isuzu, Volvo, Van Hool, VDL, MAN, King Long, Mercedes, BMC. Flota de vehicule rutiere cuprinde 15 autobuze electrice și un autobuz hibrid.

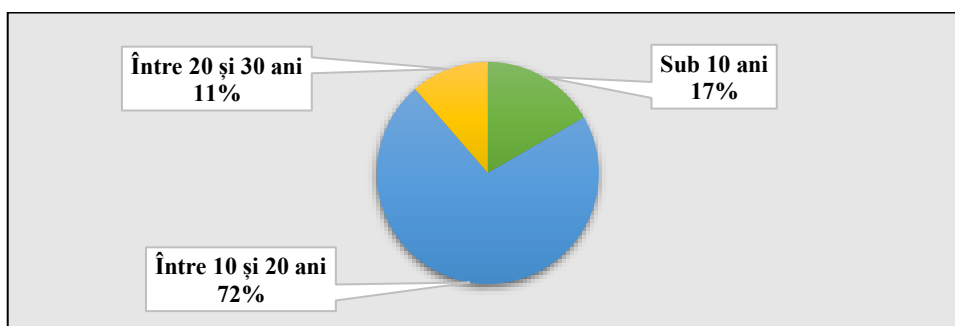
Vechimea medie a flotei de tramvaie este de 34 ani și este reprezentată în diagrama următoare:



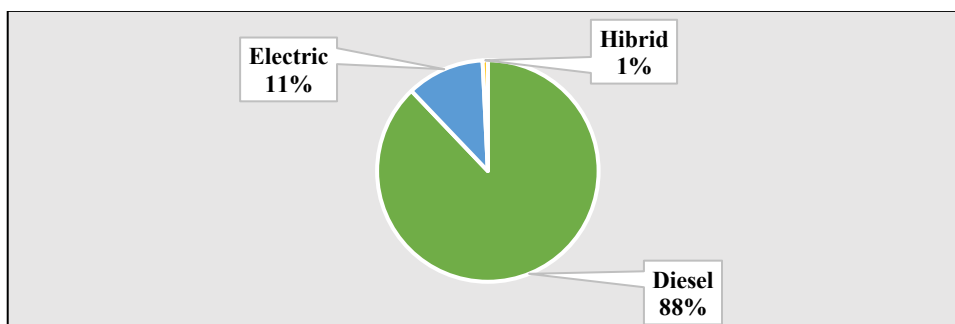
Din punctul de vedere a normei de poluare situația flotei de vehicule rutiere este următoarea:



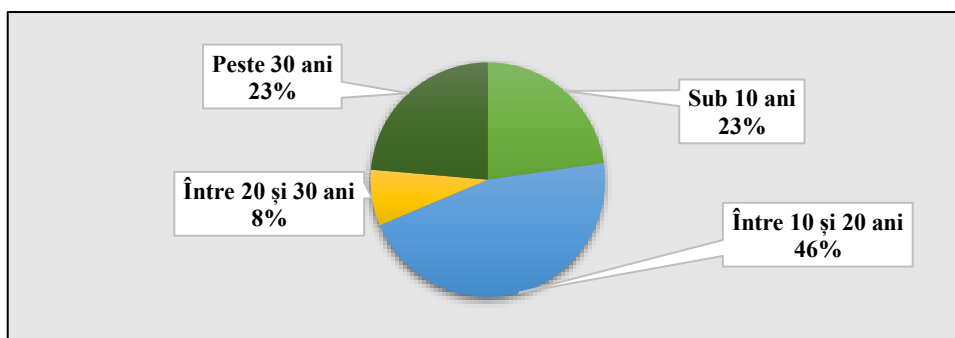
Vechimea medie a flotei de vehicule rutiere este de 15 ani și este reprezentată în diagrama următoare:



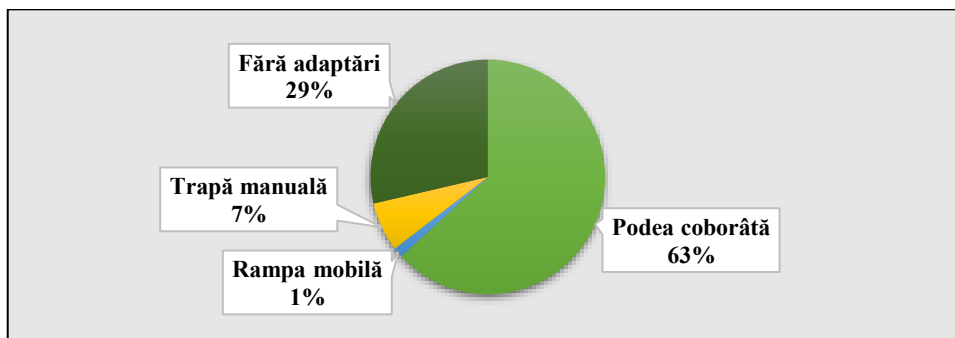
Tipul de motor al flotei de vehicule rutiere este reprezentat în graficul de mai jos:



Vechimea medie a mijloacelor de transport folosite în serviciul de transport public pe raza ADITP Arad este de 23 de ani.



Dintr-un total de 132 autovehicule rutiere, 94 au podea coborâtă, 15 sunt dotate cu trapă manuală, iar 3 au rampă mobilă. În cazul tramvaielor, din totalul de 88, 45 sunt accesibile persoanelor cu dizabilități și 43 au podea ridicată.



Situația economico-financiară a operatorului

INDICATORI ECONOMICO-FINANCIARI	-lei-				
	Anul				
	2020	2021	2022	2023	2024
Venituri totale	41.263.775	46.945.259	56.073.872	62.548.234	71.563.965
<i>a) Venituri din exploatare</i>	<i>41.262.916</i>	<i>46.945.087</i>	<i>56.044.803</i>	<i>62.486.950</i>	<i>71.548.440</i>
Venituri din activitatea de bază	8.487.974	10.202.016	12.283.086	11.390.520	9.145.097
Venituri din subvenții	31.587.813	34.458.702	42.329.991	49.553.245	59.130.998
Alte venituri	1.187.129	2.290.369	1.431.726	1.543.185	3.266.845
<i>b) Venituri financiare</i>	<i>859</i>	<i>172</i>	<i>29.069</i>	<i>61.284</i>	<i>15.525</i>
Cheltuieli totale	38.519.997	44.158.952	54.220.862	60.532.237	68.848.758
<i>a) Cheltuieli de exploatare, din care</i>	<i>38.403.908</i>	<i>44.072.609</i>	<i>54.064.464</i>	<i>60.474.942</i>	<i>68.677.955</i>
Chelt.mater.(incl.,comb.,energ.,utilit.)	7.284.116	8.730.975	15.653.303	13.582.279	13.009.179
Cheltuieli cu personalul	24.507.812	27.878.781	32.372.873	39.155.844	46.346.985
Cheltuieli cu amortizarea	611.404	638.901	774.723	1.257.254	1.458.290
Alte cheltuieli de exploatare	5.782.384	6.929.612	5.267.379	5.728.710	7.638.600
<i>b) Cheltuieli financiare</i>	<i>116.089</i>	<i>86.343</i>	<i>156.398</i>	<i>57.295</i>	<i>170.803</i>
Rezultatul net	2.431.904	2.390.838	1.580.325	1.681.559	2.310.030
Profitul brut	2.743.778	2.786.307	1.853.010	2.015.997	2.715.207
Impozitul pe profit	311.874	395.469	272.685	334.438	405.177

Operatorul are dreptul de a presta activități conexe serviciului public de transport care nu fac obiectul Contractului de delegare. Aceste activități pot include prestarea pentru terțe persoane de servicii de transport turistic, servicii regulate speciale, servicii de inspecție tehnică periodică ITP, școală pentru conducătorii de vehicule, fără a se limita la acestea. Operatorul poate desfășura aceste activități cu respectarea condițiilor prevăzute în Contractul de delegare.

Veniturile obținute din activități în afara Contractului de delegare sunt evidențiate în tabelul următor:

-lei					
Anul	2020	2021	2022	2023	2024
Total venituri	1.790.884	3.088.257	2.555.102	2.588.094	4.551.508
Venituri din chirii	246.279	257.015	360.246	491.268	795.823
Venituri din activități diverse	294.310	356.488	624.048	448.456	383.812
Venituri din vânzarea produselor reziduale	63.166	184.386	139.082	105.184	105.027
Venituri din penalități încasate	4.782	1.044.403	0	168.750	553.428
Alte venituri	1.182.347	1.245.966	1.431.726	1.374.435	2.713.418

Conform prevederilor O.U.G. nr. 156 din 30.12.2024 privind unele măsuri fiscal-bugetare în domeniul cheltuielilor publice pentru fundamentarea bugetului general consolidat pe anul 2025, pentru modificarea și completarea unor acte normative, precum și pentru prorogarea unor termene, operatorii economici care au înregistrat pierderi contabile și/sau plăți restante la data de 31.12.2024 sau au pierderi contabile din anii precedenți de recuperat au obligația prezentării odată cu aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli a unui plan de reorganizare, restructurare și redresare financiară care să conțină măsuri concrete și cuantificabile de reducere a pierderilor și plăților restante, după caz, și termenele de realizare a acestora.

În luna mai 2025 Adunarea Generală Ordinară a Acționarilor Societății ”Compania de Transport Public” S.A. Arad a aprobat un Plan de reorganizare, restructurare și redresare financiară care a fost avizat de acționarul majoritar Municipiul Arad, prin Consiliul Local al Municipiului Arad, prin Hotărârea nr. 301 din 28 mai 2025.

Operatorul a întocmit un Plan de investiții pentru perioada anilor 2025-2031, din surse de finanțare proprii care prevede achiziții de autobuze, achiziții pentru asigurarea necesarului de piese de schimb și achiziții de utilaje de intervenție. Planul de investiții prevede și lucrări de întreținere și reparare a clădirilor operatorului, dar și achiziții de sisteme de diagnoză, monitorizare și supraveghere. Finanțarea și realizarea acestor investiții se va face cu respectarea legislației în vigoare privind inițierea, fundamentarea, promovarea și aprobarea investițiilor publice. Planul de investiții este fundamentat pe baza unor analize de oportunitate care să asigure eficiența economică a acestora.

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Valoare estimată pe perioada 2025-2031 (mii lei)	Sursa de finanțare	Tipul de bun (de retur, de preluare, proprii ale operatorului)
Achiziție autobuze de capacitate medie și mare SH (second-hand)	Necesar pentru parcul auto CTP	23.500	surse proprii CTP	proprii ale operatorului
Achiziții de echipamente specifice pentru asigurarea mentenanței din cadrul sectorului de întreținere tramvaie	Asigurarea necesarului de piese schimb, scule,	2.810	surse proprii CTP	proprii ale operatorului
Achiziții de echipamente specifice pentru asigurarea mentenanței din cadrul sectorului de întreținere autobuze		2.080	surse proprii CTP	proprii ale operatorului
Achiziții de echipamente specifice pentru asigurarea mentenanței din cadrul formației linie cale		660	surse proprii CTP	proprii ale operatorului
Achiziții de echipamente specifice pentru asigurarea mentenanței din cadrul formației linie aeriană – redresori		225	surse proprii CTP	proprii ale operatorului
Achiziție utilaje de intervenție	Necesar pentru înlocuirea celor existente	700	surse proprii CTP	proprii ale operatorului
Achiziția lucrărilor de întreținerea și repararea clădirilor din cadrul CTP	Necesar pentru aducerea clădirilor la parametrii corespunzători	650	surse proprii CTP	proprii ale operatorului
Achiziții de softuri, tester diagnoză (parc autobuze)	Necesar pentru diagnoza defectelor apărute la autobuzele CTP	60	surse proprii CTP	proprii ale operatorului
Achiziție echipament pentru telecomanda digitala la substațiile de redresare S5 (UTA) și S4 (Vladimirescu)	Monitorizare funcționare substație de redresare	3.300	surse proprii CTP	proprii ale operatorului

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Valoare estimată pe perioada 2025-2031 (mii lei)	Sursa de finanțare	Tipul de bun (de retur, de preluare, proprii ale operatorului)
Achiziție sistem de supraveghere video incinta CTP	Monitorizare incintă	90		proprii ale operatorului
Achiziție sistem de monitorizare și măsurare a consumului de carburant pentru autobuze	Monitorizare consum carburant	70		proprii ale operatorului
Total		34.145		

CAPITOLUL IV

CONTROLUL EXERCITAT DE CĂTRE ADUNAREA GENERALĂ A ASOCIAȚILOR A ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT PUBLIC ARAD ASUPRA ACTIVITĂȚII OPERATORULUI SOCIETATEA "COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC" S.A. ARAD

În aplicarea prevederilor art. 28 alin. (2¹) lit. "a" din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în vederea exercitării de către Asociație a controlului direct și a influenței dominante asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului, asociații care sunt acționari/asociați ai operatorului au acordat Asociației, prin mandat special, controlul direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe, prin Statutul Asociației stabilindu-se că Asociația are dreptul de a:

- a) propune lista de persoane din rândul cărora adunarea generală a operatorului are dreptul să numească membrii consiliului de administrație al operatorului;
- b) propune revocarea membrilor consiliului de administrație al operatorului;
- c) propune introducerea unei acțiuni în justiție împotriva membrilor consiliului de administrație al operatorului pentru prejudiciile aduse acestuia;
- d) acordă avizul conform asupra regulamentului de organizare și funcționare al operatorului înainte de aprobarea acestuia de către consiliul de administrație al societății;
- e) acordă avizul conform asupra programului de activitate și strategiei propuse de consiliul de administrație al societății înainte de aprobarea acestora de către adunarea generală a operatorului;
- f) acordă avizul conform asupra propunerii de înființare de filiale;
- g) acordă avizul conform asupra constituirii altor fonduri decât fondul de rezervă prevăzut de legea societăților comerciale și a celor prevăzute în contractul de delegare, asupra destinației și cuantumului acestora, necesar pentru ca adunarea generală a Operatorului să poată lua o hotărâre în acest domeniu;
- h) avizează propunerile de modificare a actului constitutiv al operatorului înainte de adoptarea lor;
- i) fi informată, în aceeași măsură ca oricare acționar/asociat al operatorului, despre activitatea acestuia.

CAPITOLUL V

OPORTUNITATEA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE SOCIETATEA "COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC" S.A. ARAD

Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

- a) gestiune directă;
- b) gestiune delegată.

Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile Regulamentului serviciilor de transport public local elaborate de asociația de dezvoltare intercomunitară și aprobat prin hotărâri ale consiliilor locale și ale consiliului județean, asociate, pe baza regulamentului-cadru al serviciului de transport public local.

Atribuirea gestiunii serviciilor de transport se va realiza în conformitate cu prevederile procedurii-cadru privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

Bunurile și elementele componente ale sistemelor de transport local aflate în domeniul public sau privat al unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului de transport public operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului.

Atribuirea bunurilor și a elementelor componente ale sistemelor de transport se face prin gestiune delegată, încheindu-se un contract de concesiune, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

V.1 Gestiunea directă

În cazul gestiunii directe, asociația de dezvoltare intercomunitară își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport local și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente.

Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare, care pot fi:

- a) servicii publice de interes local, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;
- b) societăți reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto;
- c) operatori regionali, astfel cum sunt definiți la art. 2, lit. "h" din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Contractele de servicii publice care se încheie în modalitatea gestiunii directe, astfel cum sunt acestea definite la art. 2, lit. "i" din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, pot fi:

- a) hotărâri de dare în administrare a serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la lit. "a";
- b) contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la lit. "b" și "c".

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

Subcontractarea serviciilor publice de transport călători de către operatorii interni este interzisă.

V.2 Gestiunea delegată

Gestiunea delegată se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

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

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

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

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

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. 29 din Legea nr. 51/2006.

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

Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, individual sau în asociere, după caz, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități

specifice acestuia, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, după caz. Contractul de delegare a gestiunii poate fi încheiat de asociația de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, care au calitatea de delegatar. Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate fi:

- a) contract de concesiune de servicii;
- b) contract de achiziție publică de servicii.

În cazul serviciilor de utilități publice, procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii se stabilește, după caz, în baza prevederilor Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

Organizarea și desfășurarea procedurilor de atribuire a contractului de delegare a gestiunii pentru serviciile de utilități publice se fac în baza unei documentații de atribuire elaborate de delegatar, după caz, în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

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

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

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

În cazul în care după încheierea contractului de delegare a gestiunii serviciul de transport public local sau județean de persoane prin curse regulate se extinde pe noi trasee sau prin prelungirea unor trasee existente, aceste trasee vor fi atribuite după cum urmează:

- a) traseele prelungite vor fi atribuite operatorilor de transport rutier sau transportatorilor autorizați care deservește traseele inițiale;
- b) traseele noi vor fi atribuite prin concesiune și contracte de delegare a gestiunii conform prevederilor legale.

Durata delegării gestiunii serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de:

- a) 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze;
- b) 15 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloacele de transport pe cablu.

Pe durata contractului de delegare a gestiunii, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit legii, autoritățile administrației publice locale păstrează prerogativele privind adoptarea

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

- a) respectarea și îndeplinirea obligațiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați;
- b) calitatea serviciilor furnizate/prestate;
- c) indicatorii de performanță ai serviciilor furnizate/prestate;
- d) derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute și a orarelor zilnice și săptămânale;
- e) modul de administrare, exploatare, conservare și menținere în funcțiune, dezvoltare și modernizare a sistemului de transport public local, precum și modul de administrare, exploatare și menținere în funcțiune a acestuia;
- f) respectarea procedurilor de formare, stabilire și ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul de transport public local.

Având în vedere faptul că Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad este o societate cu **capital integral al unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Arad** și ținând cont de faptul că Asociația exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului, considerăm că este **oportună alegerea gestiunii directe prin delegarea serviciului de transport public local prin atribuire directă, operatorului regional.**

V.3 Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local

Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale asociate, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta integral serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cu tramvaiele și autobuzele, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilărită aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe. Contractul de delegare a gestiunii va fi încheiat de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Arad în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, care au calitatea de delegatar. Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate fi:

- a) contract de concesiune de servicii;
- b) contract de achiziție publică de servicii.

Contractul de delegare a gestiunii va fi însoțit în mod obligatoriu de următoarele anexe:

- a) caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;
- b) regulamentul serviciului;
- c) inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciului;

- d) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevăzute la lit. c);
- e) indicatori tehnici corelați cu țintele/obiectivele asumate la nivel național.

Contractul de delegare a gestiunii cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la:

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

Cesiunea sau novația contractului de delegare a gestiunii nu este permisă.

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

Contractul de delegare a gestiunii va fi însoțit în mod obligatoriu de următoarele anexe:

- a) caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;
- b) regulamentul serviciului;
- c) inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciului;
- d) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevăzute la lit. "c";
- e) indicatori tehnici corelați cu țintele/obiectivele asumate la nivel național.

V.4 Motive de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea

Avantajele delegării gestiunii prin atribuire directă:

- coordonarea unitară a serviciului de transport;
- creșterea calității serviciului prestat;
- integrarea tarifară prin utilizarea, pe viitor, a unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate și implementarea unui serviciu de e-ticketing pe raza administrativ teritorială a asociației;
- dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate.

Motivele care justifică concesionarea serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate

Motive de ordin legislativ

- a) Legea nr. 51/08.03.2006 – Legea serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare;
- b) Legea nr. 92/10.04.2007 – Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
- c) 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.

➤ *Motive de ordin economico-financiar*

- a) organizarea serviciului prin gestiune directă prin crearea unei structuri proprii ar presupune investiții foarte mari și imediate de la bugetele locale pentru dotarea cu personal, mijloace de transport și realizarea de logistică necesară gestionării serviciului;
- b) Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Arad monitorizează modul de constituire al tarifelor și modificările acestora prin clauzele

- stabilite în contractul de delegare și aprobarea lor de către consiliile locale ale UAT-urilor membre și de către consiliul județean;
- c) posibilitatea ținerii sub control a tarifelor, astfel încât să fie utilizate tarife cât mai mici pentru o calitate ridicată a serviciului;
 - d) puterea de cumpărare a populației este în scădere, suportabilitatea costurilor nu ar putea fi posibilă în condițiile transferului gestiunii către un operator de transport privat care urmărește maximizarea profitului;
 - e) transportul de persoane prin curse regulate este o activitate socială care este necesar să fie subvenționată deoarece cheltuielile necesare unui transport decent și convenabil nu pot fi suportate de călători, costurile înregistrând valori mari;
 - f) realizarea unui raport calitate/cost cât mai bun pentru întreaga perioadă de derulare a contractului și menținerea unui echilibru permanent între riscurile și beneficiile asumate prin contract.

➤ ***Motive de ordin social și de mediu***

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). Printre principalele probleme cu care se confruntă atât autoritățile locale cât și operatorii de transport sunt neglijarea consecințelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului, lipsa coordonării între transportul urban și cel din zonele limitrofe precum și statutul social diferit al mijloacelor de transport: automobilul fiind considerat modern iar transportul în comun demodat, destinat persoanelor cu resurse financiare limitate, care nu-și pot permite un autoturism. În acest scop, nu este nevoie numai de sporirea atractivității transportului public de călători și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, ci și limitarea în mod conștient a 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.

- a) Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Arad monitorizează necesitatea de transport și asigurarea acoperirii cu transport public local prin curse regulate a întregii reze administrativ sociale, atât pentru localitățile mari cât și pentru localități aflate departe de marile centre urbane ale județului, ținând cont de caracterul social al serviciului de transport public local;
- b) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
- c) asigurarea deplasării pensionarilor de a circula gratuit sau cu tarif redus;
- d) asigurarea deplasării elevilor în condițiile de gratuitate prevăzute în Legea 198 din 4 iulie 2023 învățământului preuniversitar și în H.G. nr. 810 din 8 septembrie 2023 pentru aprobarea normelor metodologice privind acordarea facilităților de transport pentru elevi;
- e) infrastructura de transport va putea fi dezvoltată și armonizată pe întreaga rază a Asociației;
- f) îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun, prin investițiile realizate de administrațiile locale pentru achiziționarea de tramvaie noi, de autobuze hibride și electrice.

V.5 Analiză comparativă privind operarea

V.5.1. Scenariul I. Gestiune directă către un serviciu public de interes local înființat și organizat în subordinea consiliilor locale.

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 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 achiziționare de spații necesare pentru realizarea sau închirierea unui depou pentru tramvaie, un garaj pentru autobuze pe raza municipiului și cel puțin încă unul în unul din punctele mai importante care sunt capete de traseu, realizarea unei stații ITP și a mai multor ateliere 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 de compensații.

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

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului I

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	<i>Nu este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin un an înainte de atribuirea contractului.</i>	<i>Este necesară modificarea organigramei ADITP Arad pentru introducerea unui nou compartiment.</i>
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifyare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost /km	<i>Control al costurilor de operare</i> <i>Control asupra nivelului de tarifyare</i> <i>Nu se acordă compensații.</i>	<i>Necesitatea acoperirii tuturor cheltuielilor de operare, inclusiv a facilităților acordate.</i> <i>Cheltuieli suplimentare pentru angajări și dotări.</i> <i>Cheltuieli juridice nejustificate deoarece atât compartimentul care va deveni operator cât și Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad sunt entități deținute de membrii Asociați ai ADITP Arad, una (compartimentul) va deveni operator, iar cealaltă (S.C. CTP S.A.) va deveni o societate care va avea ca obiect doar închirierea.</i>
Procedurale	<i>Nu se realizează nicio procedură de atribuire.</i>	
Acces la finanțare europeană	<i>Eligibilitate pentru achiziție de tramvaie, autobuze și microbuze.</i> <i>Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.</i>	
Social <i>Călători deserviți</i> <i>Populație totală deservită</i> <i>Accesul populației la serviciul de transport</i> <i>Categorii de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif</i>	<i>Extinderea facilităților acordate în municipiu pe toată raza administrativ teritorială a ADITP Arad.</i> <i>Posibilitatea extinderii traseelor actuale.</i>	<i>Necesitatea preluării de angajați din Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad, în caz contrar fiind necesar găsirea de specialiști în toate domeniile.</i>
Mediu <i>Nivel CO₂</i> <i>Nivel noxe</i>	<i>Nu are impact</i>	<i>Nu are impact</i>

V.5.2. Scenariul II. Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

Pentru a se putea realiza gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad, care va avea calitatea de Operator regional, trebuie îndeplinite condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2¹) din Legea nr. 51/2006.

Astfel:

- a) unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, în calitate de acționari ai Societății "Compania de Transport Public" S.A. Arad, care este operatorul regional, prin intermediul Asociației exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b) operatorul regional desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de transport public local necesare satisfacerii nevoilor de transport ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației;
- c) capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației.

În acest caz, vorbim despre o societate care funcționează din anul 1869 ca și societate de transport și care, deși a suferit mai multe reorganizări de-a lungul timpului (ultima fiind trecerea de la organizarea ca regie autonomă la organizarea actuală de societate comercială, în 1995) și-a păstrat tradiția și obiectul de activitate de transport public. Astfel, prin atribuirea directă către Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad se va putea pune la dispoziția publicului călător nu doar dotările deținute de societate, ci și experiența îndelungată și profesionalismul personalului. Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității, astfel cum a fost descris la capitolul III.

Prin atribuirea directă se va putea asigura o continuitate a serviciului de transport efectuat la ora actuală în municipiul și parțial în județul Arad și se va putea realiza o dezvoltare calitativă și cantitativă a serviciului oferit către populație.

De asemenea, trebuie ținut cont și de faptul că, la ora actuală, singura societate care are personal calificat pentru conducerea tramvaielor este Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad. Deoarece această calificare este o calificare mai specială, este foarte importantă că la nivelul companiei este acoperită nevoia de calificare pentru meseria de vatman, pentru întreaga necesitate de transport din municipiul Arad și de pe relația Arad – Vladimirescu – Păuliș – Ghioroc.

Un alt avantaj al atribuirii directe este posibilitatea implementării ușoare a unui sistem de e-ticketing pe întreaga arie a ADITP Arad.

Condiția obligatorie pe care va trebui să o îndeplinească Operatorul regional 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.

În cazul alegerii gestiunii directe prin delegarea serviciului prin atribuire directă se va respecta cerința de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) 1370/2007. Astfel, Autoritatea Contractantă are 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 contractante, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului II

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	<i>Nu este necesară modificarea organigramei ADITP Arad pentru introducerea unui nou compartiment.</i>	<i>Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de atribuirea contractului.</i>
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifyare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost /km	<i>Control al costurilor de operare</i> <i>Control asupra nivelului de tarifyare</i> <i>Compensațiile pot fi reduse în cazul modernizării și eficientizării operatorului.</i>	<i>Necesitatea compensării cheltuielilor operatorului, conform formulei de calcul.</i>
Procedurale	<i>Nu se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.</i>	<i>Necesită avizul Consiliului Concurenței</i>
Acces la finanțare europeană	<i>Eligibilitate pentru achiziție de tramvaie, autobuze și microbuze.</i> <i>Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.</i>	
Social <i>Călători deserviți</i> <i>Populație totală deservită</i> <i>Accesul populației la serviciul de transport</i> <i>Categorii de persoane cu gratuități sau reduceri de tarify</i>	<i>Extinderea facilităților acordate în municipiu pe toată raza administrativ teritorială a ADITP Arad.</i> <i>Posibilitatea extinderii traseelor actuale.</i>	
Mediu <i>Nivel CO₂</i> <i>Nivel noxe</i>	<i>Nu are impact</i>	<i>Nu are impact</i>

V.5.3. Scenariul III. Gestiune delegată prin procedură competitivă

Alegerea atribuirii contractului de delegare a serviciilor de transport public local prin procedură competitivă, ar însemna scoaterea la licitație a unor trasee sau grupuri de trasee desfășurate cu tramvaiele și autobuzele pe raza ADITP Arad.

La o primă privire, ar părea cea mai bună soluție, deoarece prin atribuire competitivă ai posibilitatea de a alege cea mai bună soluție pentru un anumit traseu, ai avea posibilitatea de a ridica nivelul calitativ al serviciului prin impunerea unor standarde la prestarea serviciului.

Totuși, trebuie să avem în vedere faptul că transportul public este un serviciu preponderent social, iar unele din traseele necesare a fi operate nu sunt profitabile, ceea ce ar putea duce la excluderea unor trasee prin neprezentare a operatorilor la licitarea unor astfel de trasee, motiv pentru care este obligatorie pregătirea licitației pe grupe de trasee care să cuprindă atât trasee profitabile cât și trasee sociale.

De asemenea, în cazul în care operarea va fi realizată de diferiți transportatori, va fi foarte greu să realizezi un sistem integrat de e-ticketing pe raza ADITP Arad și chiar dacă s-ar impune utilizarea unui astfel de sistem va fi foarte greu să se realizeze o împărțire corectă a veniturilor realizate, indiferent dacă sistemul de e-ticketing va fi ales pe număr de kilometrii, pe număr de călătorii sau orice alt sistem.

În cadrul atribuirii prin procedură competitivă, serviciul ar fi încredințat unuia sau mai multor operatori de transport privați, care vor avea în vedere mai mult decât orice creșterea profitului și nu calitatea serviciului oferit. De asemenea, va fi o problemă ținerea sub control a tarifelor la biletele și abonamentele oferite, aceasta putându-se realiza numai prin majorarea compensației acordate, ceea ce nu e un lucru dorit de administrațiile locale.

Pentru a alege cea mai bună formă de delegare, Asociația, în colaborare cu unitățile administrativ-teritoriale membre, au organizat mai multe sesiuni de întâlniri cu operatorii privați din județul Arad și la toate întâlnirile desfășurate, niciunul nu și-a manifestat dorința de a opera aceste trasee, toți fiind interesați de operarea curselor speciale care sunt profitabile și care le aduc venituri sigure. Ca urmare a acestui fapt și datorită faptului că în județ sunt multe trasee sociale, tot mai multe unități administrativ teritoriale își exprimă intenția de a intra ca și membru asociat în cadrul ADITP Arad.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului III

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	<i>Nu este necesară modificarea organigramei ADITP Arad pentru introducerea unui nou compartiment.</i>	<i>Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare.</i>
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifyare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost /km	<i>Compensațiile pot fi reduse substanțial față de nivelul actual.</i>	<i>Necesitatea susținerii operatorului prin acordare de compensații.</i> <i>Nu există control direct asupra cheltuielilor de operare.</i>
Procedurale	<i>Se elimină necesitatea obținerii avizului de la Consiliul Concurenței</i>	<i>Se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.</i>
Acces la finanțare europeană	<i>Eligibilitate pentru achiziție de tramvaie, autobuze și microbuze și pentru investiții în infrastructura de transport, în condițiile reglementării privind Ajutorul de Stat.</i>	
Social <i>Călători deserviți</i> <i>Populație totală deservită</i> <i>Accesul populației la serviciul de transport</i> <i>Categorii de persoane cu gratuități sau reduceri de tarify</i>		<i>Necesitatea preluării de angajați din Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad, existând riscul de șomaj.</i>
Mediu <i>Nivel CO₂</i> <i>Nivel noxe</i>	<i>Nu are impact</i>	<i>Nu are impact</i>

V.6 Concluzii și condiții impuse operatorului prin contractul de delegare a gestiunii

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Arad are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de persoane efectuat cu autobuzele și tramvaiele unui operator economic care poate demonstra că are potențial tehnic, financiar și organizatoric pentru a realiza obiectivele propuse în vederea eficientizării transportului public local desfășurat pe raza administrativ teritorială a ADITP Arad și a modernizării infrastructurii.

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

Oportunitatea concesiunii serviciilor de transport public local de persoane este determinată de necesitatea gestionării serviciilor de transport public local de persoane în condiții de eficiență financiară și managerială, de către un operator de transport public de persoane care deține capacitatea tehnică necesară și are abilitatea de a satisface în condiții de competitivitate necesitățile populației în acest domeniu.

Oportunitatea delegării serviciilor de transport public local de persoane prin atribuire directă a serviciilor de transport public local de persoane rezidă din faptul că obligațiile care îi revin Asociației se mențin în continuare în sensul urmăririi respectării clauzelor contractuale și a păstrării integrității patrimoniale, iar la sfârșitul perioadei de delegare unitățile administrativ-teritoriale din cadrul Asociației trebuie să preia bunurile concesionate, achitându-i delegatarului cota parte din investițiile realizate în perioada de concesiune, neamortizate.

Drepturile și obligațiile fiecărei părți contractante, vor fi cuprinse în contractul de delegare.

Drepturile delegatului

În temeiul contractului de delegare, delegatarul dobândește dreptul de a exploata în mod direct, pe riscul și pe răspunderea sa, bunurile, activitățile și serviciul public care face obiectul contractului, potrivit obiectivelor și standardelor de calitate stabilite de delegatar.

Scopul contractului de delegare

Scopul principal al contractului de delegare este să asigure, pe baza unei gestionări optime, efectuarea la un nivel corespunzător a activităților, la prețuri accesibile pentru utilizatorii finali, precum și întreținerea și dezvoltarea oricăror bunuri de retur încredințate delegatului pentru efectuarea respectivelor activități.

Modul de distribuire a riscurilor și modul de recuperare a costurilor de către delegatar trebuie stabilit astfel încât delegatul să fie nevoit să depună toate diligențele necesare pentru reducerea costurilor respective.

Recuperarea costurilor de către delegatar trebuie să includă preluarea celei mai mari părți din riscurile exploatării aferente contractului de delegare de servicii, respectiv:

- riscul de disponibilitate, respectiv nerespectarea unor parametri de performanță și calitate ai serviciului;
- riscul de piață, respectiv neîntrebuințarea de către utilizatorii finali a rezultatului serviciului puse la dispoziția acestora, în condițiile în care parametri de performanță și calitate sunt integral respectați.

Drepturile delegatarului

Delegatarul are dreptul de a primi o redevență care va fi calculată similar amortizării mijloacelor fixe date operatorului pentru rulare. Redevența trebuie să fie proporțională cu valoarea și durata contractului de delegare.

Obligațiile delegatarului

Delegatarul trebuie să stabilească prin contract un nivel de performanță și de calitate al activităților pe care delegatarul urmează să le efectueze, stabilind în acest sens indicatori de performanță relevanți și măsurabili.

Durata delegării

Delegarea serviciului de transport public local de persoane efectuat cu tramvaiele și autobuzele pe raza administrativ teritorială a ADITP Arad se va realiza pe o perioadă de **6 ani**, începând cu data încheierii contractului de delegare.

Valoarea redevenței

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor puse la dispoziție de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației, Operatorul este obligat să plătească o redevență acestora, calculată, după următoarea formulă:

Redevența pentru anul curent = gradul de suportabilitate al populației (exprimat în %) înmulțit cu valoarea totală a amortizării mijloacelor fixe aparținând patrimoniului concesionat, calculată la luna decembrie a anului precedent înmulțită cu 12 luni.

Redevența se plătește fiecărui UAT în parte, în funcție de valoarea mijloacelor fixe a bunurilor de retur cu care intră în contract.

Redevența se plătește trimestrial, până la data de 15 a ultimei luni a trimestrului.

Neplata redevenței la termenele prevăzute în contract generează plata unor majorări de întârziere calculate la suma datorată, în cotă de 0,03% pentru fiecare zi de întârziere.

CAPITOLUL VI

ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Aria teritorială

Aria teritorială pe care se va derula contractul de delegare încheiat între Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad în calitate de autoritate contractantă și operatorul de transport va cuprinde întreaga arie administrativ-teritorială a asociației.

Obligația de serviciu public de transport

În Contractul de delegare, Operatorul se va obliga să îndeplinească Serviciul de transport public local cu respectarea următoarelor Obligații de serviciu public:

- i. 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/gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliilor Locale/Județean/Adunarea Generală a ADITP Arad. Facilitățile vor fi stabilite în contract.
- ii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport, parte din contract;
- iii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în contract;
- iv. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în contract și în legislația Europeană și națională;
- v. Operatorul va presta Serviciul de transport public local cu vehiculele prevăzute în una din anexele din contract.

Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

Dreptul exclusiv este definit la art. 2, lit. "f" din Regulamentul CE nr. 1370/2007 ca fiind orice drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator. Deoarece raza administrativ-teritorială este a Asociației, Operatorul beneficiază de un Drept exclusiv pe traseele atribuite. În cazul în care pe același traseu vor opera și alți operatori de transport rutier/transportatori autorizați, Operatorul are dreptul să solicite daune-interese de la Autoritatea contractantă care a dat aprobarea, sau direct de la operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat respectiv, în situația în care acesta operează fără aprobare.

Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public

Durata contractului de delegare va fi de 6 ani.

Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

Operatorul are obligația de a nu cesa Serviciul de transport public local unei alte societăți decât în cazul în care această societate este rezultatul divizării, fuzionării sau înființării ca filială a societății Operatorului, cu aprobarea Autorității Contractante și cu asumarea de către cesionar a condițiilor contractului de delegare.

Operatorul are obligația de a nu încheia cu terți contracte de subdelegare a Serviciului de transport public local.

Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, prevăzute în Anexa 4, Operatorul se obligă să plătească Entității Contractante, conform prevederilor art. 29, alin. (11), lit. "m" din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență calculată anual similar amortizării. Formula de calculare a redevenței este:

Redevența pentru anul curent = gradul de suportabilitate al populației (exprimat în %) înmulțit cu valoarea totală a amortizării mijloacelor fixe aparținând patrimoniului concesionat, calculată la luna decembrie a anului precedent înmulțită cu 12 luni.

Redevența se plătește fiecărui UAT în parte, în funcție de valoarea mijloacelor fixe a bunurilor de retur cu care intră în contract

Redevența se plătește trimestrial, până la data de 15 a ultimei luni a trimestrului.

Neplata redevenței la termenele prevăzute în contract generează plata unor majorări de întârziere calculate la suma datorată, în cotă de 0,03% pentru fiecare zi de întârziere.

- Costuri, modalități de alocare a costurilor și valoarea pentru primul an de operare

Entitatea contractantă va plăti Operatorului Compensația în cazul în care impune obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie rezultat din aplicarea costului mediu pe călătorie ofertat/estimat și fundamentat de către Operator în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007.

Compensația se calculează și se plătește cumulativ pentru toate obligațiile tarifare impuse și pentru serviciile publice de transport efectuate cu toate tipurile de mijloace de transport.

Compensația va fi plătită de Entitatea contractantă Operatorului, în baza unui Raport lunar de constatare și a facturii emise de Operator, în condițiile prevăzute în contract.

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

Operatorul poate desfășura și alte activități de transport sau activități care au legătură cu serviciul de transport public local în următoarele condiții:

- i. Activitățile sunt aprobate de Autoritatea Contractantă;
- ii. Activitățile respectă legislația respectivului domeniu de activitate;
- iii. Activitățile respective își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate;
- iv. Activitățile nu afectează în niciun fel prestarea serviciului de transport public local;
- v. Activitățile respectă concurența.

Toate înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor pe fiecare mod de transport și a compensației pentru obligația de serviciu public și condiția de la punctul iii pentru alte activități.

Costurile privind ineficiența conducerii afacerii, precum deprecieri, provizioane, penalități sau amenzi, precum și alte cheltuieli neprevăzute precum bonusuri acordate directorilor nu vor fi alocate serviciilor de operare.

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 costuri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare.

Evidența contabilă se va organiza pe analitice distincte ale conturilor pe fiecare mod de transport și pe alte activități.

Toate veniturile, costurile, tarifele și prețurile vor fi calculate în RON, fără TVA, cu excepția cazurilor unde se specifică altfel.

Operatorul va utiliza Metoda ABC (Activity Based Costing) pentru gestiunea costurilor pe activități sau altă metodă agreată de către autoritatea contractantă.

Metoda ABC vizează, pe de o parte, calculul și analiza costurilor, iar pe de cealaltă parte, constituie un instrument de măsurare a performanțelor operatorului.

Cu 60 zile înainte de încheierea situațiilor financiare anuale, Operatorul va solicita aprobarea Autorității Contractante privind procedurile de alocare a costurilor indirecte pe activități.

- 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, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv:

- a) venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit;
- b) venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local;
- c) diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit Contractului;
- plus
- d) venituri financiare legate de prestarea Serviciului de transport public local.

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.

- Profitul rezonabil și valoarea pentru anul 2025

Profitul rezonabil al Operatorului reprezintă o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al Serviciului de transport public local suportat de Operator.

Atât Decizia Comisiei Europene C(2011)9380 din 20.12.2011 privind aplicarea art. 106 alin. (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, cât și Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public fac referire la ratele swap în contextul determinării unui profit rezonabil (art. 5 (7) din Decizie și paragrafele 36 și 38 din Cadrul comunitar).

Pentru a calcula profitul rezonabil, se vor adăuga 100 de puncte de bază la rata swap relevantă.

Pe toată durata Contractului, nivelul profitului rezonabil nu poate depăși rata SWAP comunicată de Comisia Europeană, valabilă la data încheierii Contractului, corespunzătoare duratei acestuia, la care se adaugă 100 puncte de bază, cu excepția cazului în care profitul se va majora în urma aplicării mecanismului de stimulare a eficienței operatorului.

În cazul de față, rata SWAP este de 4,7 %, la care se pot adăuga 100 puncte procentuale, aplicată costurilor nete suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, pe toată durata contractului. Pentru primul an de contract profitul rezonabil nu va depăși valoarea de 4,7 % + 1 % = 5,7 %, iar pentru anii următori rata SWAP se va actualiza la începutul fiecărui an calendaristic

- Compensația

Autoritatea Contractantă va plăti Operatorului Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public, după următoarea formulă:

$$C \text{ anuală} = CE - V + Pr$$

unde:

C lunară [lei] – reprezintă Compensația lunară plătită Operatorului;

CE [lei] – total costuri eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de Operator pentru îndeplinirea Obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor prevăzute în prezentul Contract, fundamentate în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007, prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activitățile desfășurate de Operator, potrivit Anexei nr. 9 la prezentul Contract. Costurile eligibile CE sunt calculate cu includerea amortizării lunare a investițiilor realizate de Operator din fonduri proprii și a cheltuielilor financiare aferente rambursării creditelor de investiții. Amortizarea investițiilor realizate de Operator din fonduri de la bugetul local sau de la bugetul de stat nu este eligibilă pentru calculul CE;

Pr [lei] - reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului public de transport suportat de Operator, aplicată la total costuri eligibile.

Pe toată durata Contractului, nivelul profitului rezonabil nu poate depăși rata SWAP comunicată de Comisia Europeană, valabilă la data încheierii Contractului, corespunzătoare duratei acestuia, la care se adaugă 100 puncte de bază, cu excepția cazului în care profitul se va majora în urma aplicării mecanismului de stimulare a eficienței operatorului. În cazul de față, rata SWAP este de 4,7 %, la care se pot adăuga 100 puncte procentuale, aplicată costurilor nete suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, pe toată durata contractului. Pentru primul an de contract profitul rezonabil nu va depăși valoarea de $4,7 \% + 1 \% = 5,7 \%$, iar pentru anii următori rata SWAP se va actualiza la începutul fiecărui an calendaristic. În cazul în care nu sunt disponibile informații oficiale pe site-ul Comisiei Europene - Swap rate proxies - European Commission (europa.eu), despre nivelul ratei SWAP pentru durata (în ani) rămasă de derulare a contractului, se va lua în considerare rata SWAP din anul precedent, respectiv ultima valoare publicată;

V [lei] – reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului public de transport de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv venituri din vânzarea Titlurilor de călătorie la care Operatorul este îndreptățit, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport și Diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract.

Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței

Pentru a putea realiza monitorizarea din punctul de vedere al respectării standardelor de calitate, operatorul va fi obligat să raporteze o dată la trei luni evoluția performanțelor înregistrate. Pentru monitorizarea acestora s-au stabilit următorii indicatori de performanță:

1. numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație;
2. numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore;
3. numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la pct. 1 și 2;
4. numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;
5. numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
6. numărul de reclamații justificate;
7. numărul de reclamații rezolvate;
8. numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale;
9. numărul autovehiculelor atestate Euro 3 sau Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație;
10. vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători;
11. despăgubirile plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;
12. numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;
13. 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.

Monitorizarea indicatorilor se va realiza o dată la 3 luni.

Un mecanism de stimulare a eficienței este cel de Benchmarking. Din acest motiv, se dorește ca operatorul și ADITP Arad să participe la proiectele legate de monitorizarea calității și eficienței prin Benchmarking.

Mecanismul de evitare a oricărei supracompensării

În vederea evitării supracompensării, în contractul de servicii publice vor fi definite costurile eligibile incluse în calculul decontării operării serviciului public și cerințele privind contabilitatea separată.

De asemenea, operatorul va putea desfășura și alte activități de transport sau activități care au legătură cu serviciul de transport public local numai în următoarele condiții:

- i. Activitățile sunt aprobate de Autoritatea Contractantă;
- ii. Activitățile respectă legislația respectivului domeniu de activitate;
- iii. Activitățile respective își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate;
- iv. Activitățile nu afectează în niciun fel prestarea serviciului de transport public local;
- v. Activitățile respectă concurența.

Toate înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor pe fiecare mod de transport și a compensației pentru obligația de serviciu public și condiția de la punctul iii pentru alte activități.

Pentru a evita o supracompensare a serviciului, fiecare unitate administrativ-teritorială furnizoare de ajutor de stat va face verificări anuale ori se va asigura că astfel de verificări sunt făcute pentru a se constata dacă nu au existat supracompensări pe parcursul anului.

În situația în care se constată supracompensarea serviciului public, unitățile administrativ-teritoriale vor solicita beneficiarului să ramburseze cuantumul aferent acestuia.

Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport și obținerea avizelor din partea Consiliului Concurenței

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 Autoritatea Contractantă, prin Adunarea Generală a ADITP Arad, 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.

CAPITOLUL VII

SINTEZĂ ȘI CONCLUZII

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și aduce câteva propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad.

Schimbările care se propun prin acest studiu de oportunitate au următoarele avantaje:

1. Implementarea serviciilor publice integrate de transport călători, așa cum sunt definite prin art. 2, lit. "m" din Regulamentul CE nr. 1370/2007 – serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport. Astfel, dacă la începutul contractului, Municipiul Arad are achiziționat sistemul integrat de e-ticketing, acesta se va putea extinde la nivelul tuturor UAT-urilor membre ale Asociației, cu atât mai mult cu cât, tot mai multe localități își exprimă intenția de asociere în cadrul ADITP Arad.
2. Satisfacerea necesităților de deplasare în cea mai mare măsură posibilă prin intermediul unor moduri de transport ecologic – transportul local intercomunitar, care este indispensabil în prevenirea creșterii poluării. În prezent, transportul județean nu este atractiv pentru populația din comunele limitrofe deoarece nu parcurg zonele de interes din municipiu, iar oprirea se face în autogara unui operator privat de transport de călători, cu pierderi însemnate de timp pentru utilizatori. În majoritatea cazurilor, timpul pierdut pentru călătoria din autogară până la zonele de interes din municipiul Arad (serviciu, școală, instituții publice, etc) este la fel de mare ca timpul necesar pentru deplasarea din comună până în autogara centrului polarizator al regiunii. În locul deplasării cu autobuzul, cetățenii din comunele periurbane aleg deplasarea cu automobilul, ceea ce generează o presiune foarte mare asupra traficului din municipiu, aglomerării și poluare care pot fi mult diminuate prin trecerea la transportul public local intercomunitar.

În cazul în care ar avea regim de trasee locale pe teritoriul asociației, mijloacele de transport ar putea intra în municipiu pe arterele cu trasee urbane și opri în orice stație, aceste suprapuneri peste transportul urban existent făcându-se într-o proporție rezonabilă și riguros reglementată în cadrul Asociației. Cetățenii de pe raza Asociației pot fi transportați cu economii însemnate de timp în acest mod și pot ajunge direct la destinație, pot fi preluați de rezerva de capacitate de pe traseele urbane actuale sau cu suplimentări de capacitate reglementate, suplimentări de trafic care în combinație cu structuri tarifare atractive sunt cu mult mai puțin nocive pentru circulația din municipiu decât numărul ridicat al autoturismelor neocupate la întreaga capacitate.

3. Program de transport unic și grafice de circulație integrate:
 - grafice de circulație care permit reducerea timpului de deplasare, interconectate și reglementate unitar pentru toate traseele din zona geografică deservită, transbordări mai bine coordonate și sancționate de către o singură autoritate de autorizare Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad;
 - fiecare Consiliu local membru al Asociației își va aproba graficele de circulație ale curselor care le deservește, introducerea de noi curse sau prelungiri de trasee, corelarea capacităților de transport cu modificările fluxurilor de călători, modificându-le prin

- Hotărâre de consiliu local și Hotărâre de AGA a Asociației ori de câte ori situația o impune și cu efecte imediate pentru utilizatori;
- eliminându-se dezechilibrele actuale dintre municipiu și celelalte UAT din județ vor apărea, pentru prima dată, fluxuri de călători în prezent inexistente dinspre municipiu înspre județ;
 - în stadiul actual, indiferent de modificările în opțiunile de transport ale cetățenilor, aceste trasee, având regim de transport județean, comercial, se pot modifica doar o singură dată pe an, iar consiliile locale nu au putere de decizie, nefiind de competența lor, ci a Consiliului județean.
 - în actuala organizare, corelările dintre graficele de circulație din transportul județean și cel urban sunt empirice, fiecare autoritate având stabilite propriile priorități, neexistând sancțiuni pentru nerespectarea corelării graficelor și nici autoritate competentă care să le aplice.
4. După implementarea integrală a sistemului de e-ticketing, se vor crea pachete tarifare atractive care vor avea următoarele avantaje:
- integrare tarifară prin utilizarea pe teritoriul Asociației a unui singur tip de legitimație de călătorie valabil pentru toate mijloacele de transport public local (card de mobilitate urbană), conform prevederilor art. 1, alin. (4), lit. "n" din Legea nr. 92/2007;
 - reduceri tarifare la deplasările combinate, în care se utilizează cel puțin 2 mijloace de transport pentru a ajunge la destinație, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor și atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme. În prezent, având regim de trasee județene, tarifele sunt aprobate de către Consiliul Județean iar titlurile de călătorie nu sunt valabile în transportul urban din municipiu;
 - aprobarea tarifelor unitare de către fiecare administrație publică membră pentru traseele care o deservesc, urmată de hotărârea AGA a Asociației, în strânsă legătură cu condițiile de transport pe care le dorește fiecare membru al Asociației și pe care le poate monitoriza și sancționa nemijlocit.
5. Introducerea unui sistem integrat al rețelei de transport:
- acestea permit aplicarea prevederilor Directivei 2010/40/UE privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, sisteme care furnizează utilizatorilor și participanților la trafic vulnerabili date de bază privind călătoria precum: orare și tarife ale mijloacelor de transport în comun, informații privind călătoriile multinodale înaintea și în timpul călătoriei.

Procedura de delegare a gestiunii Serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se întocmește pe baza Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 131 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 și a prevederilor Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, a Legii nr.51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, precum și a Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului.

Conform prevederilor **art. 22 din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007:**

”(1) În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport local și județean și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport local și județean, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente.

(2) **Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare, care pot fi:**

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

b) societăți reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto;

c) **operatori regionali**, astfel cum sunt definiți la art. 2, lit. ”h” din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(3) Contractele de servicii publice care se încheie în modalitatea gestiunii directe, astfel cum acestea sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, pot fi:

a) hotărâri de dare în administrare a serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la alin. (2) lit. a);

b) contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la alin. (2) lit. b) și c).

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

(5) Subcontractarea serviciilor publice de transport călători de către operatorii interni este interzisă”.

iar,

potrivit prevederilor imperative ale **art. 27, alin. (1) din Legea nr. 92/2007:**

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

Potrivit prevederilor **art. 2, lit. ”h” din Legea nr. 51/2006**, operator regional este:

”**operator regional** - operatorul societate reglementată de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unora sau al tuturor unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice. Operatorul regional asigură

furnizarea/ prestarea serviciului/activității de utilități publice pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale asociate, exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, precum și implementarea programelor de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau, după caz, dezvoltării infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestor servicii/activități, realizate în comun în cadrul asociației. Operatorul regional se înființează în baza hotărârilor adoptate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, fie prin înființarea unei noi societăți, fie prin participarea la capitalul social al unuia dintre operatorii existenți deținut de o unitate administrativ-teritorială membră a asociației de dezvoltare intercomunitară în conformitate cu prevederile Legii nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Operatorul regional este asimilat organismelor prestatoare de servicii publice prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 64/2009 privind gestionarea financiară a instrumentelor structurale și utilizarea acestora pentru obiectivul convergență, aprobată cu modificări prin Legea nr. 362/2009, cu modificările și completările ulterioare”.

Potrivit prevederilor **art. 5 alin. (2) și (4)-(6) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007** al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului:

”Art. 5 Atribuirea de contracte de servicii publice

...

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

(a) în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă exercită controlul, sunt luați în considerare factori, precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100%, în special în cazul parteneriatelor public-privat, nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția să existe o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii;

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

competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente;

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

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

(e) dacă subcontractarea în conformitate cu articolul 4 alineatul (7) este avută în vedere, operatorul intern trebuie să presteze el însuși cea mai mare parte a serviciului public de transport de călători.

...

(4) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1.000.000 EUR, fie în cazul în care aceste Contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri.

În cazul unui Contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2.000.000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600.000 de kilometri.

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

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

Delegarea gestiunii serviciului de transport se va realiza cu respectarea următoarelor cerințe de bază:

- actualul stadiu de dezvoltare al sistemului de transport public local din cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad trebuie menținut și dezvoltat la nivelul unor noi UAT-uri care și-au manifestat intenția de aderare la Asociație;
- serviciile de utilități publice se organizează și se gestionează de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad, conform mandatelor acordate acesteia prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre 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: 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 concluzie, din analizarea tuturor scenariilor posibile, din compararea costului/km dintre operatorul de transport Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad și ceilalți operatori care desfășoară activități similare, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul unităților administrativ-teritoriale asociate în cadrul ADITP Arad se va realiza **prin gestiune directă prin delegarea Serviciului de transport public local prin atribuire directă, fără licitație**, în conformitate cu legislația în vigoare.

Contractul de delegare a gestiunii Serviciului de transport public local se va încheia cu un singur operator de transport regional, Societatea "Compania de Transport Public" S.A. Arad, întrucât acesta îndeplinește condițiile din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, prevăzute la art. 30, alin. (2), lit. "b" și anume este "*societate comercială rezultată ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de transport de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al cărei capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrativ-teritoriale*", deținătoare de licențe de transport valabile. Aceasta va avea **dreptul exclusiv de a opera** pe traseele situate pe teritoriul administrativ al Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad **în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public și a celorlalte obligații stabilite în cadrul contractului de delegare**, Regulamentului de transport local și în cadrul întregii documentații de atribuire.