

Nr. 1 / 27.05.2026



Studiu de oportunitate

Delegarea serviciului de transport public
pe raza ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ-HARGHITA

Studiu de oportunitate privind delegarea serviciului de transport public pe raza ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ- HARGHITA

SC FIP CONSULTING SRL

Radu Andronic

Administrator



Informații
despre livrabil

Versiune finală pentru
comentariile Beneficiarului

25.05.2026

Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat numai de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor de referință în legătură cu care s-a ajuns la un acord între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru Informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană și transporturi. Preluarea acestora de către terțe părți poate constitui concurență neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.

Cuprins

1	Informații generale	6
1.1	Titlul lucrării	6
1.2	Ordonator principal de credite/investitor	6
1.3	Ordonator de credite (secundar/terțiar)	6
1.4	Beneficiarul investiției	6
1.5	Elaboratorul studiului de oportunitate	6
1.6	Listă abrevieri	7
1.7	Referințe legale	9
1.8	Scopul și rolul documentației	10
2	Situația existentă	12
2.1	Prezentarea localității	12
2.1.1	Amplasament	12
2.1.2	Populație și demografie	13
2.1.3	Zone de generare și atracție a deplasărilor	18
2.1.4	Gradul de motorizare și tendințe de deplasare	26
2.1.5	Transportul rutier	29
2.1.6	Transportul feroviar	33
2.1.7	Transportul public de persoane	35
2.2	Analiza principalelor probleme și nevoi identificate	38
2.2.1	Probleme și nevoi privind dezvoltarea serviciului de transport	38
2.2.2	Oportunitatea/ necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport	39
3	Scenarii alternative privind delegarea serviciului	41
3.1	Scenarii alternative de delegare	42
3.1.1	Scenariul 1 - Gestiunea directă	42
3.1.2	Scenariul 2 - Gestiunea delegată	43
3.2	Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime	45
3.2.1	Criteriul administrativ și procedural	46
3.2.2	Criteriul economico-financiar	53
3.2.3	Criteriul de acces la finanțare europeană	56
3.2.4	Criteriul social	56
3.2.5	Criteriul de mediu (nivel CO ²)	58
3.3	Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare	59
4	Recomandări privind implementarea soluției recomandate	61

4.1	Aria teritorială	61
4.2	Durata contractului.....	61
4.3	Obligația de serviciu public de transport.....	62
4.4	Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului	63
4.5	Elemente de ordin juridic, procedural.....	63
4.5.1	Modul de calcul al redevenței	65
4.5.2	Modul de calcul al compensației	66
4.5.3	Mărimea (nivelul) profitului rezonabil.....	66
4.5.4	Categorii de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități	67
4.5.5	Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse.....	68
4.6	Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public.....	71
5	Concluzii.....	73
Anexa 1	- Programul de transport public propus.....	74
Anexa 1.1	- Luni - Vineri	74
Anexa 1.2	- Sâmbătă.....	76

Listă figuri

Figură 2-1	Așezarea geografică a ariei de studiu.....	12
Figură 2-2	Populația ariei de studiu conform RPL 2021	13
Figură 2-3	Evoluția populației în ultimii 10 ani.....	13
Figură 2-4	Piramida populației pentru anul 2024, municipiul Gheorgheni	14
Figură 2-5	Piramida populației pentru anul 2024, UAT-uri componente ADI.....	14
Figură 2-6	Relația cu fondul existent a zonei de interes.....	18
Figură 2-7	Ponderea suprafețelor UAT-urilor din cadrul ADI	18
Figură 2-8	Densitatea populației pe km2 în localitățile de interes.....	19
Figură 2-9	Statistica sectoarelor economice din comunele componente ADI	20
Figură 2-10	Evoluția numărului de salariați la nivelul UAT-urilor componente ADI	21
Figură 2-11	Numărul salariaților pentru aria de studiu	21
Figură 2-12	Evoluția numărului de șomeri la nivelul UAT-urilor componente ADI.....	22
Figură 2-13	Numărul de navetiști estimați pentru aria de studiu.....	22
Figură 2-14	Evoluția populației școlare în aria de studiu	24
Figură 2-15	Localizarea unităților de învățământ în aria de studiu	24
Figură 2-16	Puncte de interes pentru turiști.....	25
Figură 2-17	Evoluția gradului de motorizare în municipiul Gheorgheni.....	26
Figură 2-18	Evoluția cotelor modale în municipiul Gheorgheni (sursă: PMUD)	26

Figură 2-19 Motivul principal în alegerea modului de deplasare	27
Figură 2-20 Mijlocul de transport ales în funcție de durata de deplasare.....	28
Figură 2-21 Rețeaua rutieră și tipul acesteia în aria de studiu	29
Figură 2-22 Clasificarea rețelei rutiere în aria de studiu	29
Figură 2-23 Harta rutieră a României (sursă: PMUD)	30
Figură 2-24 Infrastructura feroviară la nivelul ariei de studiu	33
Figură 2-25 Infrastructura feroviară la nivel național	33
Figură 2-26 Trasee exterioare UAT Gheorgheni (sură: Studiu de Oportunitate Dezvoltare)	36
Figură 2-27 Trasee interioare UAT Gheorgheni (sură: Studiu de Oportunitate Dezvoltare) ..	36
Figură 2-27 Traseu sezonier UAT Gheorgheni (sură: Studiu de Oportunitate Dezvoltare) ..	37

Listă tabele

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2024	15
Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2024.....	16
Tabel 2-3 Statistica firmelor/ întreprinderilor din UAT-urile componente ADI	19
Tabel 2-4 Evoluția populației școlare în UAT-urile componente zonei de analiză	23
Tabel 2-5 Compararea cotelor modale ale municipiului Gheorgheni cu alte municipii din România	27
Tabel 2-6 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală	31
Tabel 2-7 Trasee propuse.....	35
Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural.....	46
Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarifar, cost/km)	53
Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană.....	56
Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)	56
Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO ²)	58
Tabel 4-1 Tarife propuse pentru traseele urbane.....	68
Tabel 4-2 Tarife propuse pentru traseele către comunele partenere	68
Tabel 4-3 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători	71



1 Informații generale

1.1 Titlul lucrării

Studiu de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport public local pe raza UAT-urilor membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ-HARGHITA

1.2 Ordonator principal de credite/investitor

Municipiul Gheorgheni

1.3 Ordonator de credite (secundar/terțiar)

Municipiul Gheorgheni

1.4 Beneficiarul investiției

Municipiul Gheorgheni

Date de contact:

- Adresă: Piața Libertății nr.27, municipiul Gheorgheni, Județul Harghita
- Tel/Fax: 0266 - 364 650/ 0266 - 364 753

1.5 Elaboratorul studiului de oportunitate

Studiul de oportunitate a fost elaborat de către societatea FIP Consulting SRL, companie de consultanță în domeniul mobilității urbane și a dezvoltării sistemelor de transport public ecologice.

Date de contact:

- Adresa: Str. Cluceru Udricani, nr.20, Sector 3, București
- Website: www.fipconsulting.ro



1.6 Listă abrevieri

Ajutor de Stat	Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice
Asociație de Dezvoltare	Asocierea a Autorităților <i>Locale</i> în scopul furnizării de servicii integrate de transport public local pe întreg teritoriul administrativ al tuturor autorităților membre ale asociației.
Atribuire Directă	Procedura de atribuire a contractului prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, fără licitație publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local.
Autoritatea Contractantă	Autoritatea competentă (<i>Autoritate Locală</i> sau o <i>Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public</i>) care are competența legală de a atribui serviciul de <i>Transport Public</i> în <i>Gestiune directă</i> sau <i>Gestiune delegată</i> , precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.
Bunuri de Preluare	Bunurile utilizate la asumarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> cu privire la care <i>Operatorul</i> va avea dreptul de a achiziționa active, plătiind <i>Autorității Contractante</i> un preț egal cu valoarea reziduală a activelor la încetarea contractului.
Bunuri Proprii	Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deținute în proprietate de <i>Operator</i> și au fost utilizate la executarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> . Bunurile proprii rămân în proprietatea <i>Operatorului</i> , după încetarea <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Bunuri de Retur	Activele utilizate în prestarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> , care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini <i>Autorității Contractante</i> la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Compartiment Specializat	O structură din cadrul <i>Autorității Locale</i> , fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin <i>Gestiune Directă</i> , în calitate de <i>Operator</i> al <i>Autorității Locale</i> .
Companie Municipală	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia <i>Autoritatea Contractantă</i> exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. <i>Autoritatea Contractantă</i> este acționar unic sau acționar majoritar într-o astfel de companie.
Compensație pentru Serviciu Public	Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o <i>Autoritate Contractantă</i> din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă.
Concesiune	Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către <i>Autoritatea Contractantă</i> , astfel cum este prevăzut în cadrul <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Gestiune Delegată	Modalitatea de gestiune în care <i>Autoritatea Locală</i> transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind



	furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii.
Gestiune Directă	Modalitatea de gestiune în care Autoritatea își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.
Notificare privind ajutoare de stat	Obligația de a informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE.
Obligație de Serviciu Public	Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceeași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. Operatorul își asumă această obligație (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public.
Operator	Înseamnă entitatea căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un <i>Compartiment Specializat</i> , un <i>Operator Intern</i> sau un <i>Operator Extern</i> .
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind <i>Operator Intern</i> al Autorității Contractante. Acesta poate fi un <i>Operator Privat</i> sau o <i>Companie Municipală</i> care are dreptul de a participa la licitații deschise.
Operator Intern	O <i>Companie Municipală</i> căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de <i>Transport Public</i> de către <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> pe teritoriul unei anumite unități administrative.
Procedură Competitivă	Metoda prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciului de <i>Transport Public Local/ Metropolitan</i> unui <i>Operator</i> , prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire.
Redevențe	În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, <i>Operatorul</i> poate plăti o redevență către <i>Autoritatea Contractantă</i> , calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensației.
Regie Autonomă	O Entitate Publică existentă, înființată de o <i>Autoritate Locală</i> în scopul furnizării de servicii de <i>Transport Public Local</i> prin <i>Gestiune directă</i> .
Serviciu de Interes Economic General	Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice.
Sistem de Transport Public	Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei <i>Autorități Locale</i> , care cuprinde



infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public.

Transport Public

În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier sau pe șine efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei *Autorități Locale*) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui *Asociații de Dezvoltare Intercomunitară*).

Unitate Administrativă Teritorial (UAT)

Un Oraș, Municipiu, Județ sau Comuna. Acest lucru poate fi, de asemenea, menționată ca *Autoritate Locală*.

1.7 Referințe legale

Referințele legale la nivel european

Aspectele utilizate în cadrul acestui Studiu de oportunitate sunt reglementate la nivel comunitar de următoarele acte normative:

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr 1191/69 și nr 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";
- Regulamentul (UE) nr 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013";
- Regulamentul (UE) nr 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr 1080/2006.

Referințele legale la nivel național

Conținutul prezentului document este reglementat la nivel național de următoarele acte normative:

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, actualizată prin Legea 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Legea 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr.92/2007
- Ordinul ministrului afacerilor interne și reformei administrative nr 353/2007 de aprobare a normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;



- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordonanța Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Legea nr. 20/2015 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Ordinul 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

1.8 Scopul și rolul documentației

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public pe raza UAT-urilor membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ-HARGHITA, prin analiza tuturor scenariilor posibile pentru atribuirea contractului de servicii publice prin curse regulate pe raza UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară GYERBUSZ-HARGHITA.

Realizarea studiului de oportunitate a deciziei de delegare reprezintă cerința obligatorie, conform prevederilor legale. Studiul de oportunitate se axează pe analiza elementelor tehnice, juridice și financiare implicite, realizând o evaluare a următoarelor aspecte:

- Aspecte generale;
- Situația existentă;
- Scenarii alternative privind delegarea;
- Scenarii alternative privind dotarea cu mijloace;
- Aspecte de mediu ;
- Aspecte sociale și aspecte instituționale.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării serviciului de transport public local de persoane pe raza administrativ teritorială a UAT-urilor membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ-HARGHITA 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 de persoane prin curse regulate, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea



teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Prin realizarea acestui obiectiv, UAT-urile membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ, urmăresc, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare a UAT-urilor membre, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și al instituțiilor publice și agenților economici de pe raza UAT-urilor membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ, pe care îi deservește prin serviciile de transport;
- Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
- Asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;
- Promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;
- Realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- Acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- Menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

Analizele efectuate s-au realizat pe baza informațiilor și datelor primite de la Beneficiar și s-au referit în general la:

- Date privind liniile de transport public;
- Documentele care au stat la baza atribuirii prezentului contract de servicii publice;
- Hotărâri ale Consiliului Local al Municipiului Gheorgheni cu privire la activitatea de transport public.

Informațiile recepționate au fost considerate ca fiind corecte și asumate, Consultantul nu a realizat cercetări suplimentare cu privire la aceste date și informații, care stau la baza concluziilor și a propunerilor.

2 Situația existentă

2.1 Prezentarea localității

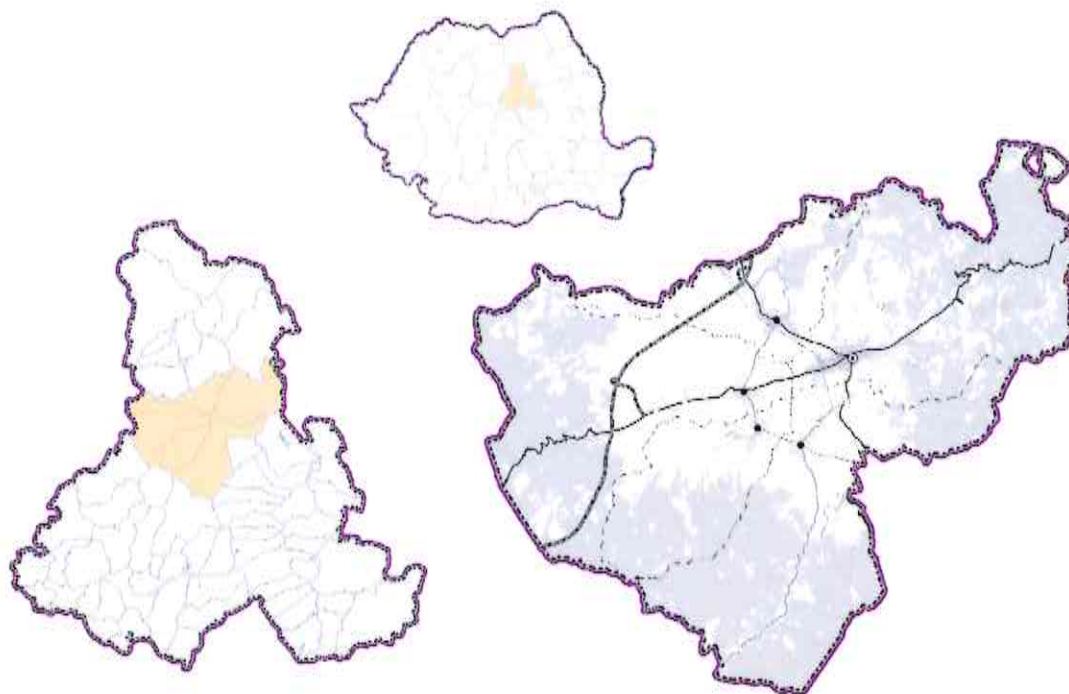
2.1.1 Amplasament

Aria de analiză este reprezentată de unitățile administrativ teritoriale membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ. Zona de analiză este situată în partea centrală a României, în județul Harghita. Această regiune se întinde pe o suprafață considerabilă, fiind caracterizată de un relief predominant montan, specific depresiunii Giurgeu, care este străbătută de râul Mureș în cursul său superior. Munții Giurgeului și Munții Gurghiului delimitează această zonă, oferind un peisaj variat, cu altitudini semnificative și întinderi de pășuni alpine și păduri de conifere.

Rețeaua hidrografică este dominată de râul Mureș, care izvorăște din apropierea localității Izvoru Mureșului și traversează această regiune, colectând numeroși afluenți mai mici ce contribuie la menținerea unui echilibru hidrologic favorabil agriculturii și dezvoltării economice locale.

Municipiul Gheorgheni joacă un rol central în zonă, fiind un important nod rutier și economic, cu multiple facilități educaționale, comerciale și industriale. Aria de analiză este formată din unitățile administrativ teritoriale:

- Municipiul Gheorgheni;
- Lăzarea;
- Joseni;
- Ciumani; și
- Suseni.



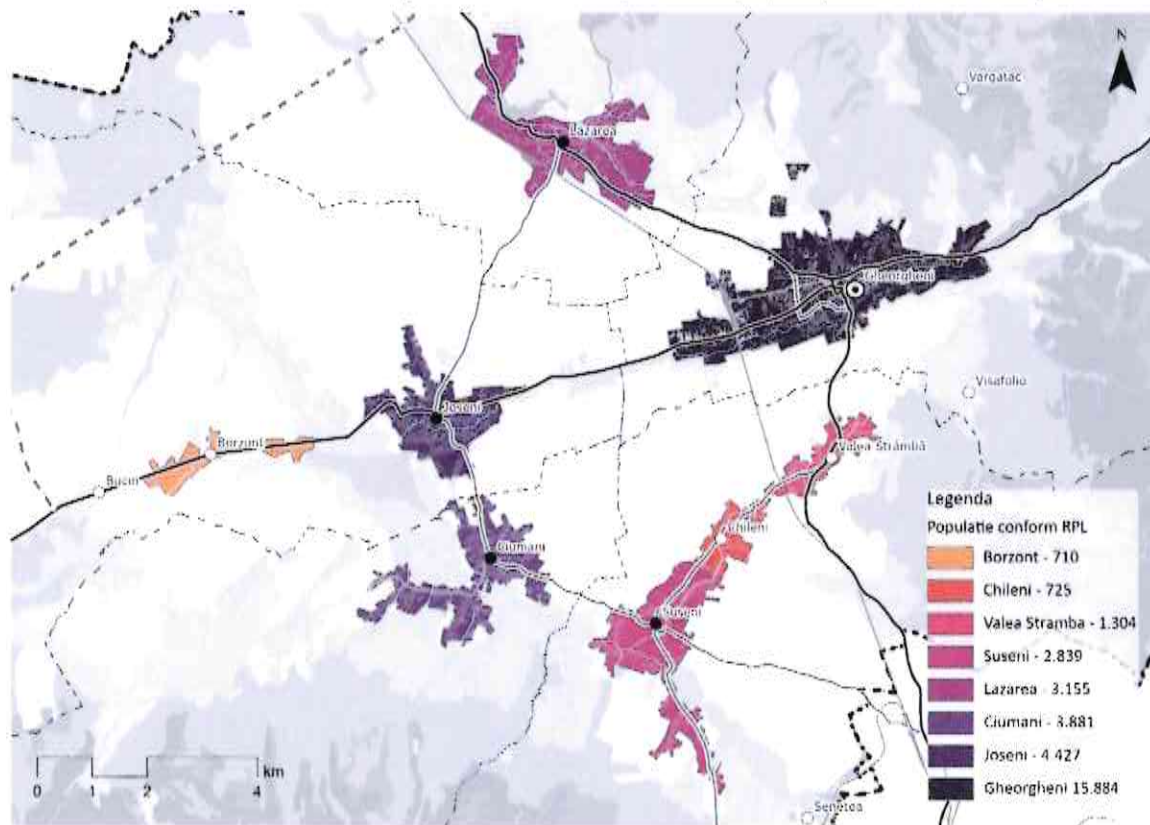
Figură 2-1 Așezarea geografică a ariei de studiu



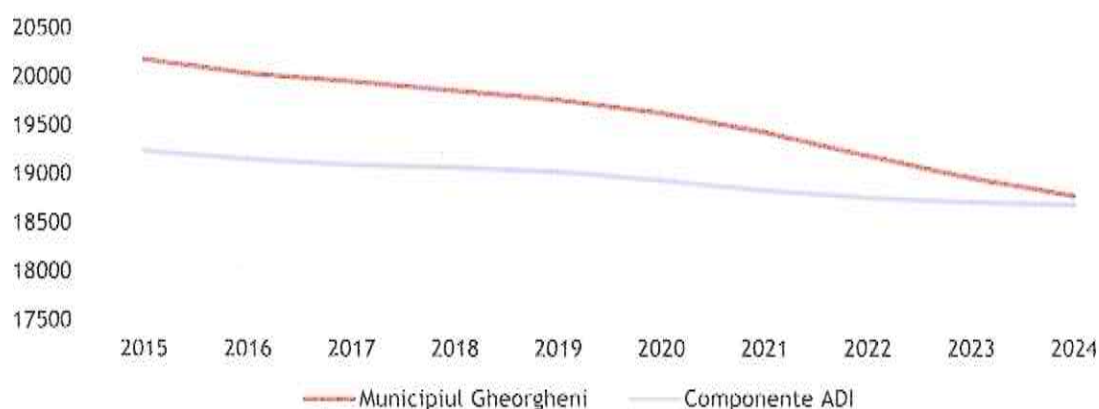
2.1.2 Populație și demografie

Efectivul populației

Cele cinci Unități Administrativ Teritoriale prezintă o populație totală de 37.463 locuitori conform datelor INS pentru anul 2024. În conformitate cu datele RPL (Recensământul Populației și Locuințelor - 2021) populația zonei de interes, ce este formată din 8 localități, este de 32.925 locuitori. Cartograma următoare prezintă populația din zonele respective.



Figură 2-2 Populația ariei de studiu conform RPL 2021



Figură 2-3 Evoluția populației în ultimii 10 ani

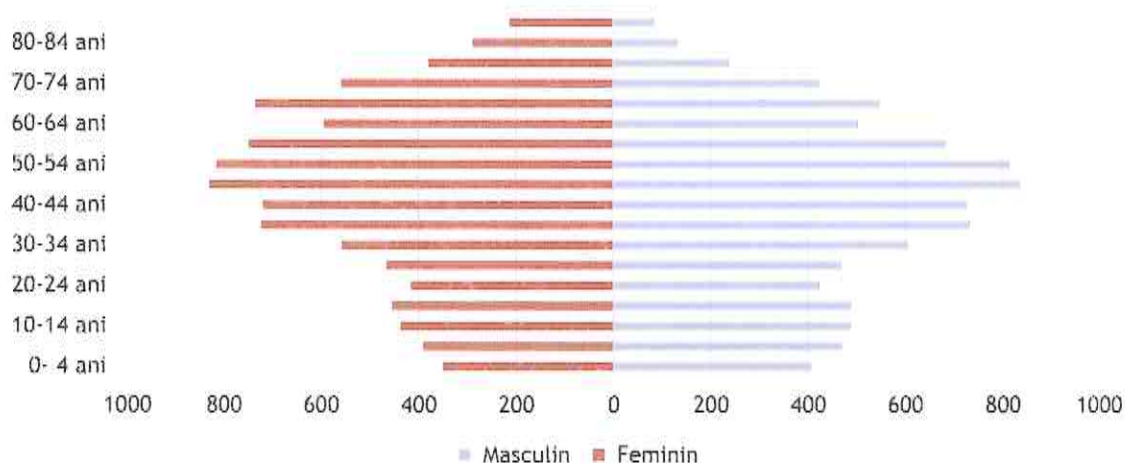
În ceea ce privește dinamica populației, la nivelul zonei analizate, se constată scăderi anuale. Conform datelor analizate, se înregistrează scăderi anuale cuprinse între 0.4 și 1.2 pentru municipiul Gheorgheni, având o medie a scăderii anuale de 0.8%. Pentru celelalte UAT-



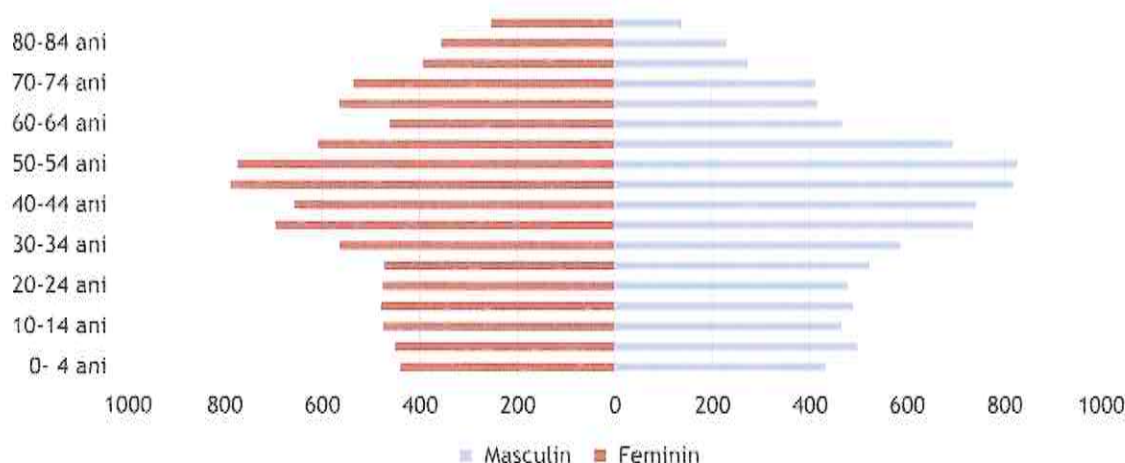
uri componente, scăderile prezintă valori mai reduse, între 0.13 și 0.52, cu o medie anuală de 0.32%. Vorbind în cifre absolute, populația din întreaga zonă a scăzut cu 1952 de persoane în 10 ani.

Analiza detaliată asupra comunelor vecine prezintă fenomenul migrației populației către comunele învecinate municipiului Gheorgheni, cetățenii preferând să își mute domiciliul în zonele vecine/ periferice ale municipiului.

Totuși, activitățile precum viața socială, timp liber și (preponderent) locul de muncă se realizează în municipiul Gheorgheni, motiv pentru care un serviciu de transport public eficient și modern va determina populația să renunțe la autoturismul personal în detrimentul transportului public.



Figură 2-4 Piramida populației pentru anul 2024, municipiul Gheorgheni



Figură 2-5 Piramida populației pentru anul 2024, UAT-uri componente ADI

Piramida populației municipiului Gheorgheni prezintă o bază relativ îngustă, cu valori modeste pentru grupele de vârstă 0-14 ani, semnalând o rată scăzută a natalității. În schimb, grupele de vârstă active (30-54 ani) sunt bine reprezentate, ceea ce sugerează o populație matură, aflată în plin potențial economic. De la vârsta de 60 de ani în sus, apare o diferență semnificativă între sexe, femeile fiind mai numeroase decât bărbații, reprezentând un aspect specific fenomenului de îmbătrânire demografică și speranță de viață mai mare



pentru femei. Populația în vârstă este consistentă numeric, reflectând o tendință de îmbătrânire generalizată, care, corelată cu baza piramidei slab reprezentată, poate afecta sustenabilitatea generațională în viitor.

Piramida populației pentru UAT-urile componente ADI, prezintă grupele tinere (0-19 ani) relativ reduse, ceea ce indică o continuare a scăderii natalității sau o migrare a familiilor tinere. Grupa 25-54 ani este dominantă, reflectând o structură echilibrată în zona populației active, iar începând cu 65 de ani, ponderea femeilor crește vizibil. Deși între 25-54 ani apare un ușor avantaj numeric în favoarea bărbaților, grupurile de peste 75 de ani sunt net dominate de femei, ceea ce poate fi pus în legătură cu diferențele de mortalitate pe sexe.

Ambele piramide indică o populație stabilă pe termen scurt, dar cu provocări demografice evidente pe termen lung, în special în absența unor politici locale de sprijin pentru familii și tineri.

Un aspect de luat în seamă o prezintă concentrația în grupele de vârstă tinere și medii în comunele componente ADI, semn că UAT-urile respective se dezvoltă constant, urmând ca în următorii 5-10 ani populația să se stabilizeze.

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2024

Indicatori demografici	Gheorgheni	UAT Componente ADI	Județul Harghita	România
Proporția persoanelor de 0 - 14 ani din populație	13.6	14.8	14.9	14.3
Proporția persoanelor de 65 de ani și peste din populație	19.2	19.1	18.4	18.1
Gradul de îmbătrânire a populației	141.6	129.4	123.4	126.8
Raportul de dependență demografică	48.8	51.3	49.9	48.1
Rata de înlocuire a forței de muncă	70.5	86.0	93.9	83.8

Analizând datele din tabelul anterior se pot observa următoarele:

- Populația tânără a municipiului Gheorgheni este sub media județului și a comunelor componente ADI, indicând o rată de natalitate mai scăzută sau emigrare a familiilor tinere;
- Populația vârstnică este mai ridicată decât media județeană și națională sugerând o tendință de îmbătrânire mai accentuată a populației în aria de studiu;
- Gradul de îmbătrânire este cel mai ridicat în Gheorgheni (141.6), semn că populația vârstnică depășește semnificativ pe cea tânără, mult mai accentuat decât media națională (126.8) și regională (123.4). Acesta este un semnal clar de declin demografic și de dezechilibru generațional;
- Raportul de dependență demografică este relativ în linie cu restul (48.8), dar Gheorgheni stă puțin mai bine decât media ADI (51.3), ceea ce indică o presiune ușor mai redusă pe forța de muncă activă;
- Rata de înlocuire a forței de muncă este semnificativ mai mică în Gheorgheni decât la nivel județean sau chiar național. Asta sugerează o problemă viitoare serioasă în menținerea unei forțe de muncă stabile, în contextul unui număr mic de tineri care ar putea înlocui actualii angajați.



RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Grupele de vârstă privind tinerii și persoanele în etate vor fi printre principalii beneficiari ai unui serviciu de transport public în comun: grupele de vârstă 5-9, 10-14 și 15-19 reprezintă tinerii care vor utiliza transportul în comun pentru accesul la unitățile de învățământ, dar și pentru relaxare/plimbare.

Pe de altă parte, grupa de vârstă peste 65 de ani este reprezentată de persoane cu mobilitate din ce în ce mai redusă, pentru care un sistem de transport public accesibil este o soluție pe termen lung pentru rezolvarea nevoilor de mobilitate.

Ambele grupe de potențiali utilizatori pot fi beneficiari de gratuități sau subvenționări ale transportului, astfel încât este esențială identificarea cât mai exactă a numărului de potențiali utilizatori.

În același timp, programul de transport și traseele propuse vor urmări deservirea unităților de interes pentru aceste grupe de vârstă, precum școlile și liceele, iar programul de transport va fi corelat cu programul orelor de curs.

Mișcarea naturală și mișcarea migratorie

Rata natalității în Gheorgheni este apropiată de media națională, dar semnificativ mai mică decât cea a UAT-urilor componente ADI și a județului, reflectând un potențial de regenerare scăzut în oraș.

Rata mortalității este comparabilă cu cea națională în timp ce cea a UAT-urilor ADI-ului este ridicată reflectând o populație îmbătrânită sau probleme locale de sănătate publică.

Sporul natural negativ este înregistrat la toate cele trei nivele, sugerând o pierdere constantă a populației pe cale naturală, un efect combinat al natalității scăzute și al mortalității relativ ridicate.

Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2024

Indicatori demografici	Gheorgheni	UAT Componente ADI	Județul Harghita	România
Rata natalității	7.56	8.99	8.58	7.51
Rata mortalității (generale)	11.40	12.26	10.86	11.20
Spor natural	-3.83	-3.26	-2.28	-3.69

Tendința de scădere a populației la nivel național va continua, chiar dacă într-un ritm mai lent, luând în considerare prognozele Institutului Național de Statistică și Eurostat. Astfel putem constata că deși populația orașului scade constant, doar o parte redusă din cei care migrează către alte localități o fac schimbându-și domiciliul. Acest lucru face ca localitățile din proximitate să cunoască fenomenul de expansiune în teritoriu.

Datele demografice indică un declin semnificativ al populației în Gheorgheni comparativ cu UAT-urile componente ADI. Municipiul Gheorgheni se confruntă cu o natalitate scăzută și o rată a mortalității stabilă, rezultând într-un spor natural negativ mai accentuat decât în alte regiuni. Aceste tendințe sugerează necesitatea implementării unor măsuri urgente pentru a inversa declinul demografic, cum ar fi stimulente pentru familii, îmbunătățirea condițiilor economice și sociale și atragerea tinerilor să rămână sau să se întoarcă în regiune.

În concluzie, principalele nevoi din perspectiva socio-demografică se rezumă la ameliorarea legăturilor cu așezările din cadrul zonei metropolitane pentru a facilita accesul populației



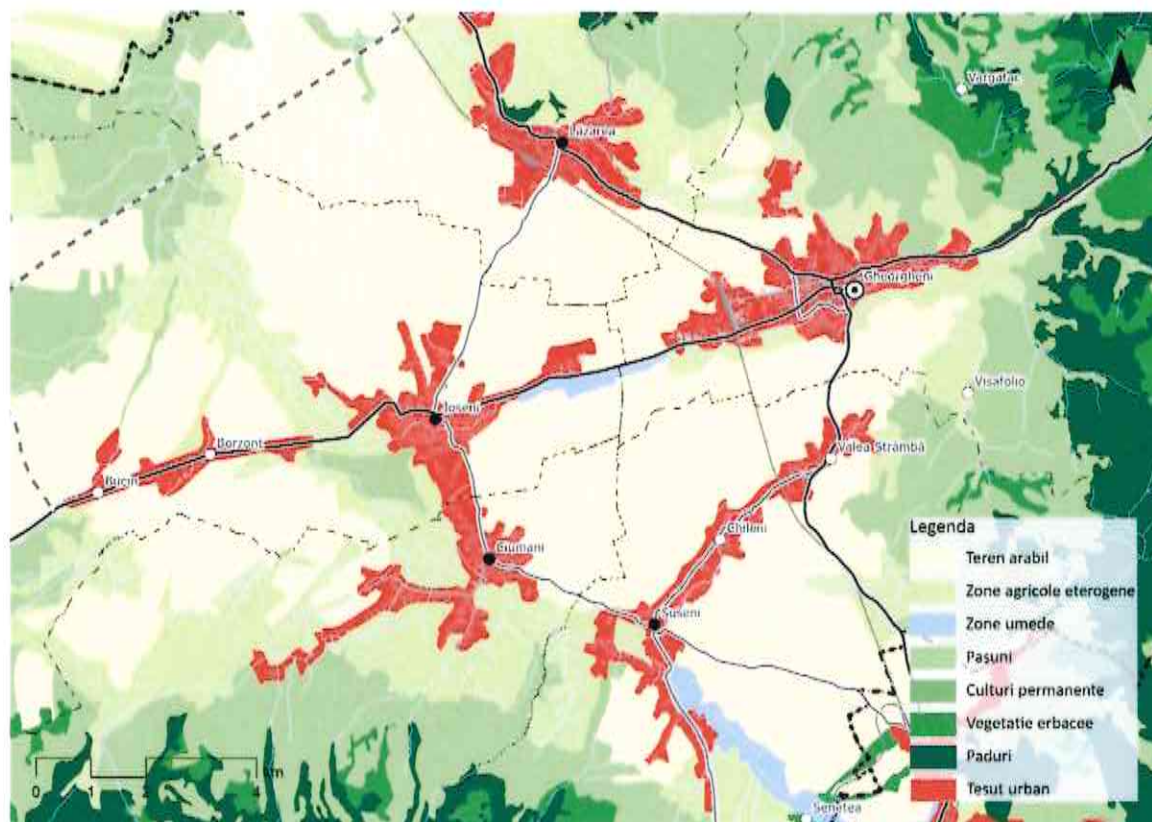
active la locuri de muncă. Transportul public în cadrul zonei metropolitane va trebui să fie accesibil și persoanelor cu mobilitate redusă sau a celor în vârstă.

Concluzii:

- Populația municipiului este într-o continuă scădere;
- Structura pe grupe relevă îmbătrânirea populației și scăderea ratei de înlocuire a forței de muncă, acest deficit având un impact negativ în următorii 15 ani, la nivelul ocupării forței de muncă;
- Acest fenomen poate fi atenuat printr-o serie de politici economice și sociale, menite să încurajeze întemeierea de familii, natalitatea în rândul tinerilor, dar și reîntoarcerea populației emigrantă.

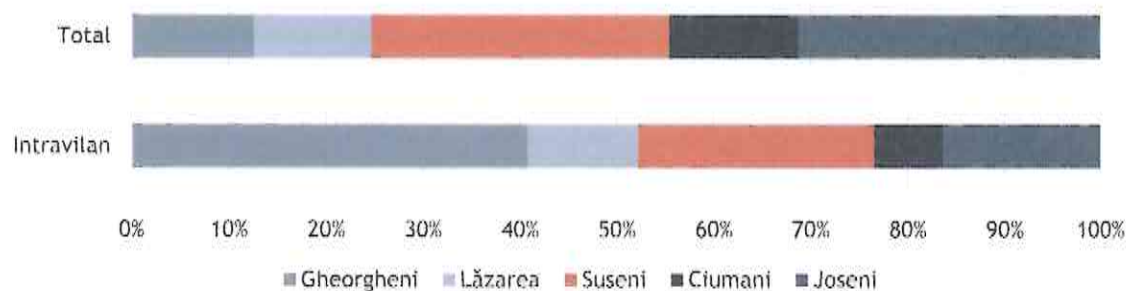
2.1.3 Zone de generare și atracție a deplasărilor

Repartiția populației și relația cu fondul construit



Figură 2-6 Relația cu fondul existent a zonei de interes

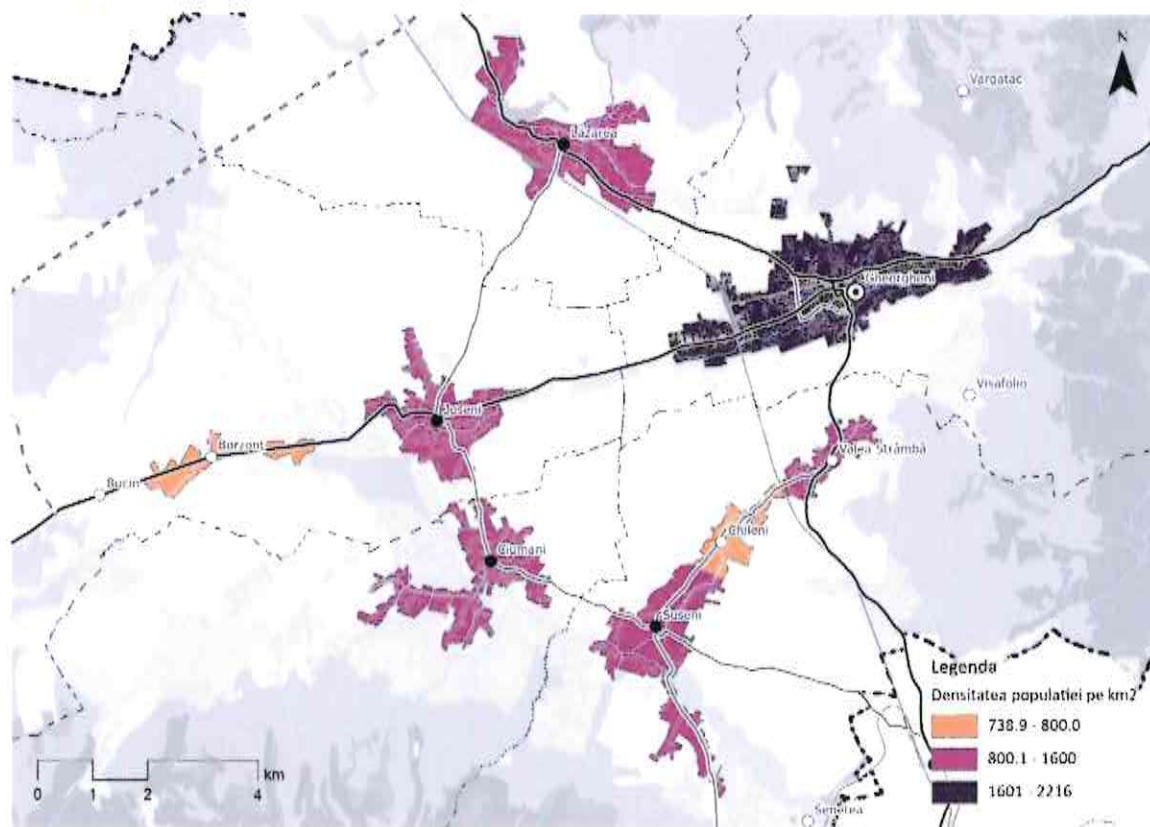
Dezvoltarea spațială funcțională pentru zonele de interes se realizează pe baza Planurilor Urbanistice Generale și a Planurilor Urbanistice Zonale care au adus efect în teren până în prezent.



Figură 2-7 Ponderea suprafețelor UAT-urilor din cadrul ADI

Astfel, suprafața totală administrată de cele 5 unități administrativ teritoriale este de 71,745.5 hectare, din care 2,549.9 reprezintă suprafețe intravilane.

Figura următoare prezintă densitatea populației pe km² în localitățile de interes.



Figură 2-8 Densitatea populației pe km² în localitățile de interes

Așa cum se poate observa și din cartograma anterioară, cea mai ridicată densitate a populației se regăsește în municipiul Gheorgheni, acest lucru se datorează spațiului dens construit și a prezenței zonelor de locuință colectivă.

Profilul economic

Tabelul următor prezintă prelucrarea datelor oferite de ITM pentru UAT-urile componente ADI cu privire la numărul de firme și de angajați.

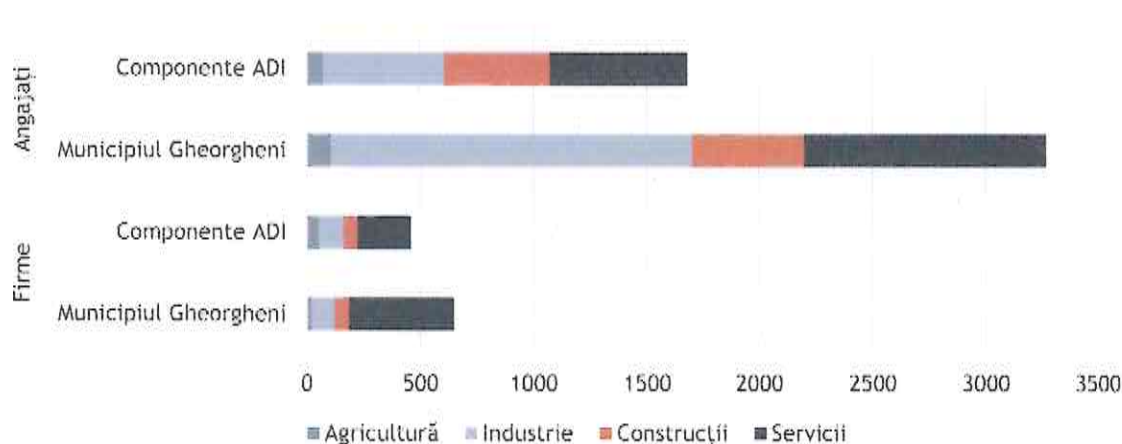
Tabel 2-3 Statistica firmelor/ întreprinderilor din UAT-urile componente ADI

Nr.	Denumire	Cod CAEN	Firme		Angajați	
			Municipiul Gheorgheni	Componente ADI	Municipiul Gheorgheni	Componente ADI
1	Agricultură, sivicultură și pescuit	A	20	55	107	72
2	Industria extractivă	B	2	0	1	0
3	Industria prelucrătoare	C	98	106	1588	519
4	Producția și furnizarea de energie, gaze, apă	D	3	0	5	0
5	Distribuția apei, salubritate	E	0	1	0	14
6	Construcții	F	64	62	500	468
7	Comerț cu ridicata și amănuntul	G	212	119	620	349
8	Transport și depozitare	H	19	15	22	89



Nr.	Denumire	Cod CAEN	Firme		Angajați	
			Municipiul Gheorgheni	Componente ADI	Municipiul Gheorgheni	Componente ADI
9	Hoteluri și restaurante	I	45	25	143	87
10	Activități de editare, difuzare	J	31	6	58	3
11	Telecomunicații	K	13	1	21	0
12	Intermediei financiare	L	14	6	14	7
13	Tranzacții imobiliare	M	57	26	58	34
14	Activități profesionale, științifice	N	24	11	52	8
15	Administrație publică	P	10	2	40	3
16	Învățământ	Q	11	4	13	2
17	Sănătate și asistență socială	R	11	11	9	19
18	Activități de spectacole	S	15	9	17	7

Prin continuarea prelucrării datelor anterioare, acestea pot fi analizate din perspectiva sectoarelor economice.



Figură 2-9 Statistica sectoarelor economice din comunele componente ADI

Așa cum se poate observa și din graficul anterior, în municipiul Gheorgheni cel mai ridicat număr de firme se regăsește în domeniul „servicii”, fiind fruntaș cu 71.2%. Deși acest sector este cel mai des întâlnit ca număr al întreprinderilor, cea mai mare cerere și ofertă de locuri de muncă se găsește în sectorul economic „industrie” cu 48.8%.

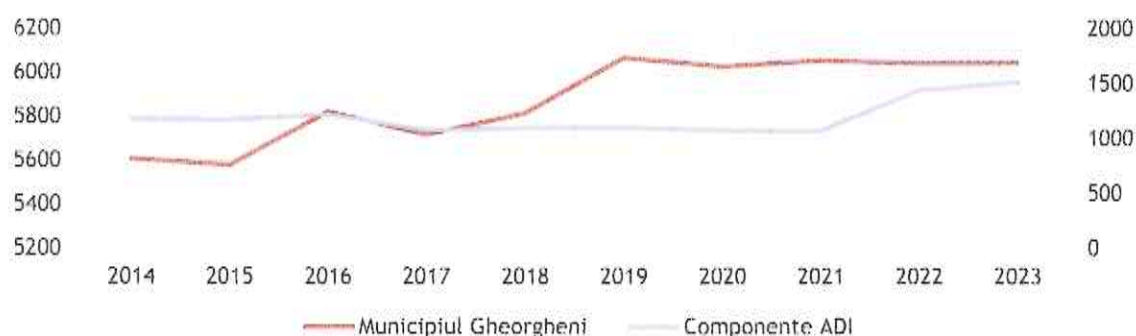
Deși doar 16% din numărul de firme totale înregistrate în municipiul Gheorgheni au un profil industrial, oferta de locuri de muncă oferă circa 50% din total. Același lucru poate fi observat și în celelalte comune aparținătoare ADI, unde sectorul industrial oferă 31.7% din oferta de locuri de muncă, fiind pe locul doi după sectorul „servicii”.

Pe baza graficului următor cu privire la evoluția numărului de salariați, se pot spune următoarele:

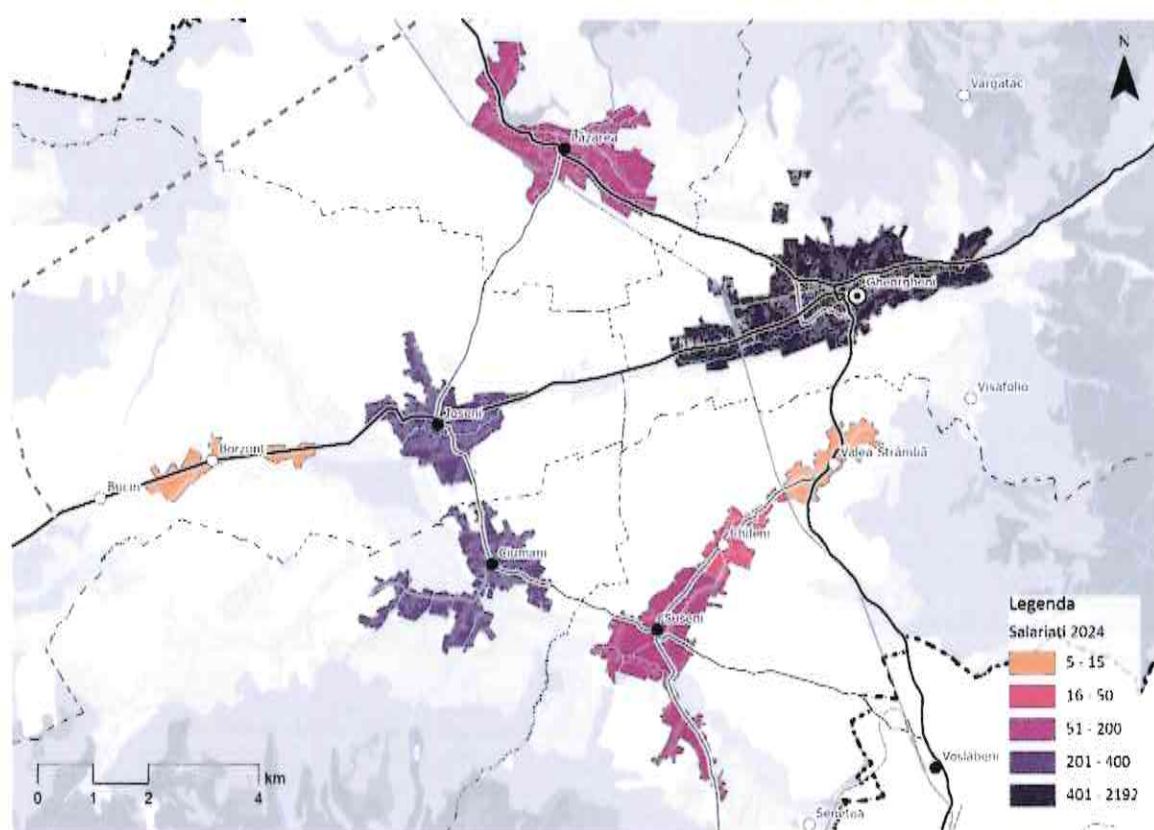
- O creștere de aproximativ 7.8% în decursul a 10 ani, de la 5.607 în 2014 la 6.046 în 2023 pentru municipiul Gheorgheni;
- Un vârf de creștere în 2019, urmat de o ușoară stagnare post-pandemie;



- O stagnare generală în comunele componente ADI, cu o creștere semnificativă în 2021, ce reprezintă un salt de peste 41% în doar doi ani, posibil semn al unor investiții locale, extindere a sectorului privat, sau efecte post-pandemie.



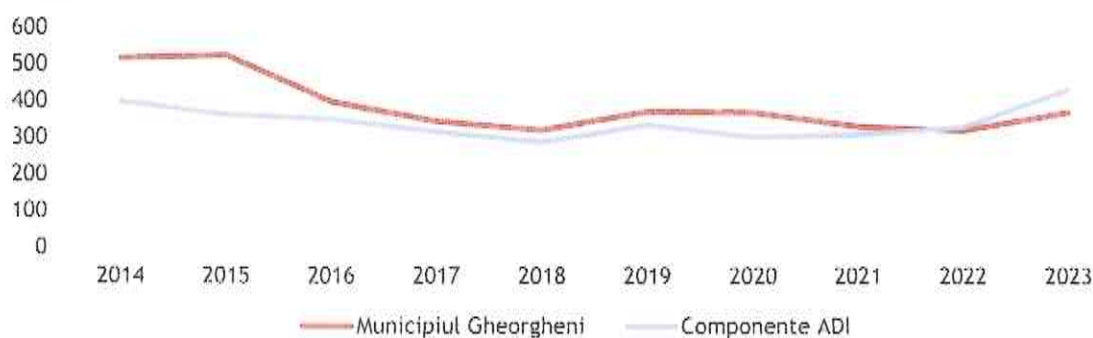
Figură 2-10 Evoluția numărului de salariați la nivelul UAT-urilor componente ADI



Figură 2-11 Numărul salariaților pentru aria de studiu

Pentru municipiul Gheorgheni, trendul general este unul descendent, urmat de o ușoară creștere în 2023. Din 2014 până în 2022, reducerea generală a fost de aproximativ 38%. Creșterea numărului de șomeri poate fi tradusă prin mai multe fenomene: restructurări, migrație temporară sau stagnarea pieței muncii.

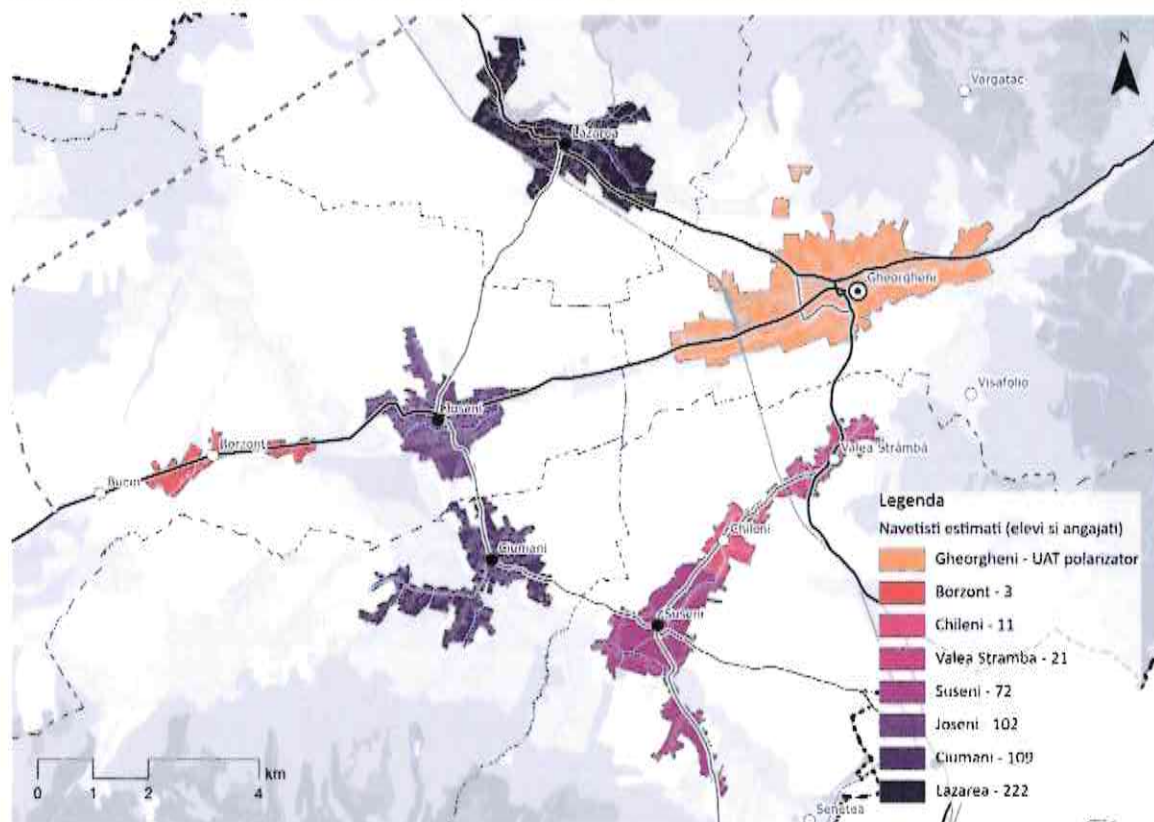
Fluctuațiile din cadrul comunelor componente ADI reflectă lipsa de diversificare a pieței muncii și efectele de întârziere față de dinamica municipiului.



Figură 2-12 Evoluția numărului de șomeri la nivelul UAT-urilor componente ADI

Lipsa locurilor de muncă în comunele de domiciliu face ca cetățenii să se deplaseze spre localitățile în care oferta excede cererea locală. Acești cetățeni devenind astfel navetiși ce depind de mijloace de transport (private și/sau publice) pentru a se deplasa spre și dinspre localitatea de domiciliu spre cea în care își desfășoară activitate.

Figura următoare prezintă estimări cu privire la numărul de navetiși (angajați și elevi).



Figură 2-13 Numărul de navetiști estimați pentru aria de studiu

Așa cum se poate observa, municipiul Gheorgheni atrage zilnic circa 540 de persoane zilnic. Raportat la aria de studiu și la potențialul celorlalte comune, municipiul Gheorgheni prezintă o atractivitate ridicată asupra zonei de studiu, impactând traficul de persoane din și către comunele respective.



Agenți economici

Municipiul Gheorgheni, împreună cu comunele adiacente, formează un pol economic semnificativ în partea nordică a județului Harghita, contribuind în mod agregat cu peste 10,2% la cifra de afaceri totală a județului și concentrând 12,6% din totalul agenților economici înregistrați în Harghita.

Municipiul Gheorgheni este fără îndoială motorul economic al zonei, cu 2.394 de agenți economici (7,55% din totalul județean) și o cifră de afaceri de 1,6 miliarde lei, ceea ce reprezintă 8,44% din economia județului. Această pondere îl plasează pe locuri fruntașe între localitățile urbane ale Harghitei.

Având în vedere distribuția echilibrată între numărul de firme și cifra de afaceri, putem afirma că regiunea este caracterizată de un ecosistem economic mixt, în care predomină IMM-urile, cu activitate distribuită în mai multe sectoare economice.

Într-un context județean în care economia este relativ dispersată, această agregare regională de peste 10% devine un argument puternic pentru prioritizarea investițiilor în infrastructură, mobilitate și dezvoltare sustenabilă, atât în municipiul Gheorgheni, cât și în localitățile componente ale ADI.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local vor trebui să țină cont de accesibilitatea către cat mai multe locuri de muncă din oraș. În același timp, frecvențele autobuzelor și programul de circulație va trebui să țină cont de programul de lucru al angajaților din principalele unități economice din oraș.

Concluzii

- Fluctuații în numărul de șomeri și stagnări în numărul de salariați;
- Municipiul Gheorgheni prezintă un impact ridicat în economia zonei, atrăgând fluxuri de persoane semnificative.

Unități de învățământ

Populația școlară reprezintă totalitatea copiilor din grădinițe și creșe, a elevilor și studenților cuprinși în procesul de instruire și educare dintr-un an școlar/universitar din cadrul educației formale, indiferent de formele de învățământ pe care le frecventează (de zi, seral, cu frecvență redusă și la distanță), programul de studii și de vârstă. Populația școlară de la nivelul ariei de studiu înregistrează în medie o scădere de 1% în fiecare an în ultimii 10 ani. Situația populației școlare la nivelul ariei de studiu este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabel 2-4 Evoluția populației școlare în UAT-urile componente zonei de analiză

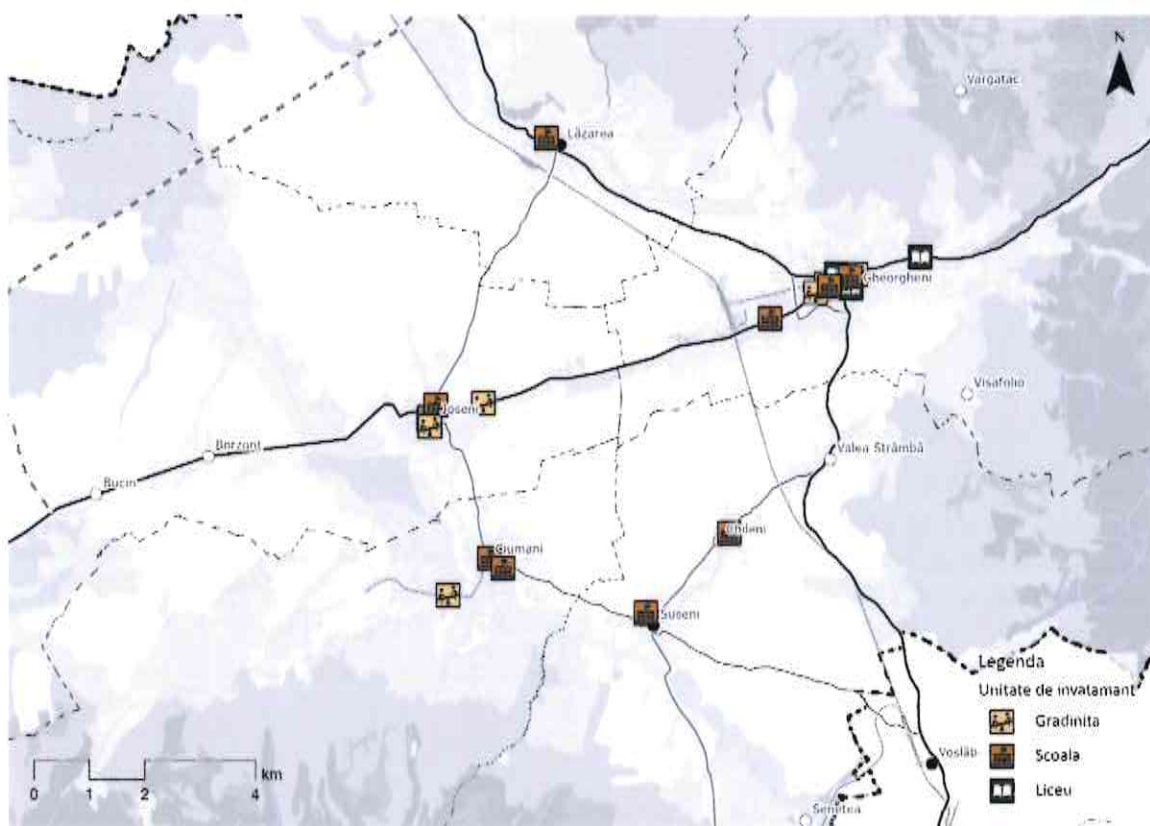
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gheorgheni	4115	4007	3976	3947	3928	3915	3905	3957	3963	3942
Ciurmani	449	448	434	432	418	388	424	422	411	404
Joseni	679	672	656	654	655	662	679	693	692	721
Lazareea	444	424	405	393	389	369	355	357	348	347



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Suseni	556	556	537	538	539	538	510	502	509	512



Figură 2-14 Evoluția populației școlare în aria de studiu

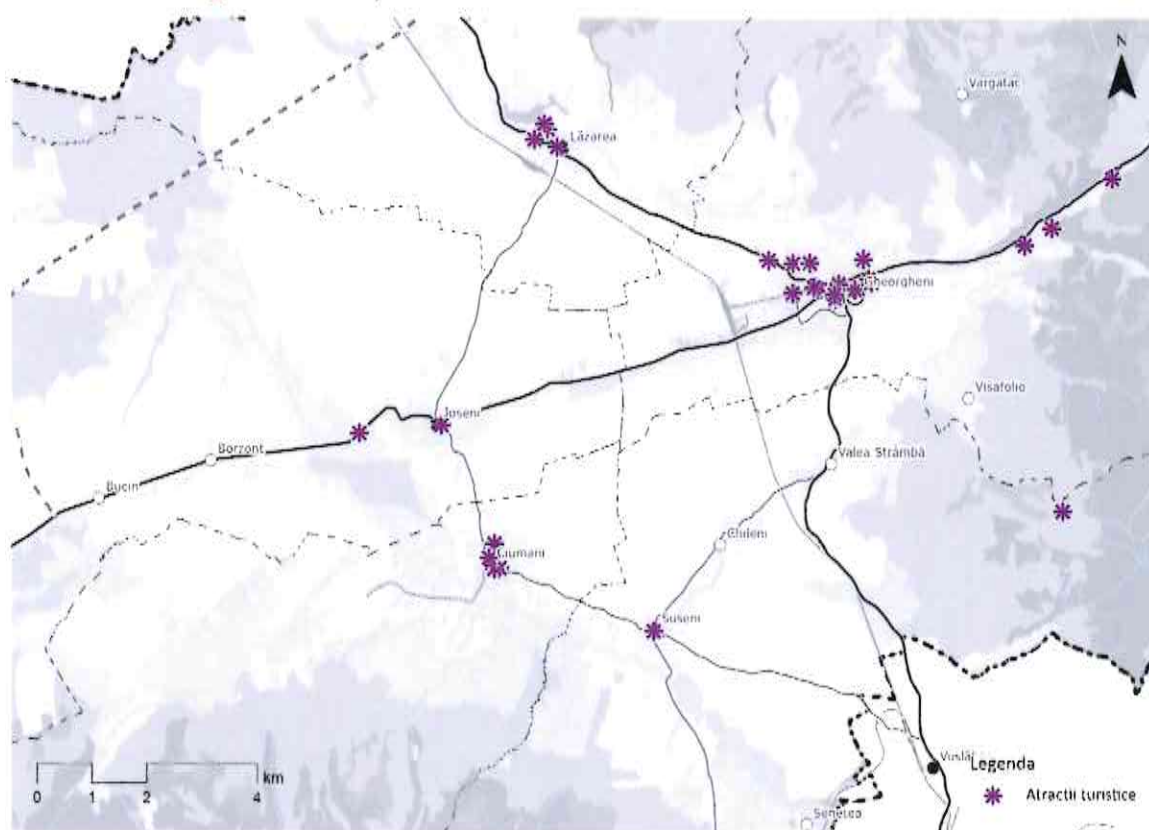


Figură 2-15 Localizarea unităților de învățământ în aria de studiu

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către unitățile de învățământ din oraș. Programul de transport va trebui să fie corelat cu programul orelor de studiu.



Zone de atragere a turiștilor



Figură 2-16 Puncte de interes pentru turiști

Conform informațiilor menționate în Strategia Integrată de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Gheorgheni, destinația turistică Gheorgheni-Lacu Roșu, mulțumită valorilor naturale și culturale, dispune de un potențial turistic marcant. Formațiunile unice al Parcului Național au o valoare turistică remarcabilă. Dintre acestea trebuie evidențiată în mod imperativ: Lacu Roșu, Cheile Biczului, creasta stâncoasă Hășmaș- Piatra Singuratică - Ecem.

Pe lângă aceste formațiuni naturale, potențialul turistic al zonei este sporit de varietatea florei și a faunei. Totodată, prezența speciilor de plante rare și endemice au un aport semnificativ în valoarea și atractivitatea ecoturistică a destinației.

În afara teritoriului parcului național există și alte atracții naturale demne de a fi menționate, ca și exemplu putem aminti parcul dendrologic Grădina Csiky, aflată pe teritoriul orașului Gheorgheni. Clădiri cu valoare turistică și culturală sunt Cetatea Both, casa Bocsanczy, casa Veran.

Printr-un sistem de transport public se dorește asigurarea legăturii între obiectivele turistice menționate anterior.

În același timp, crescând accesibilitatea între punctele de interes și monumentele istorice, locuitorii orașului vor avea o alternativă pentru depășirea cu autoturismul personal.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către zonele cu potențial turistic ridicat, iar în același timp ar trebui să asigure o legatură continuă între acestea, în cadrul unui traseu de transport public regulat, cu beneficii conexe pentru utilizatori.



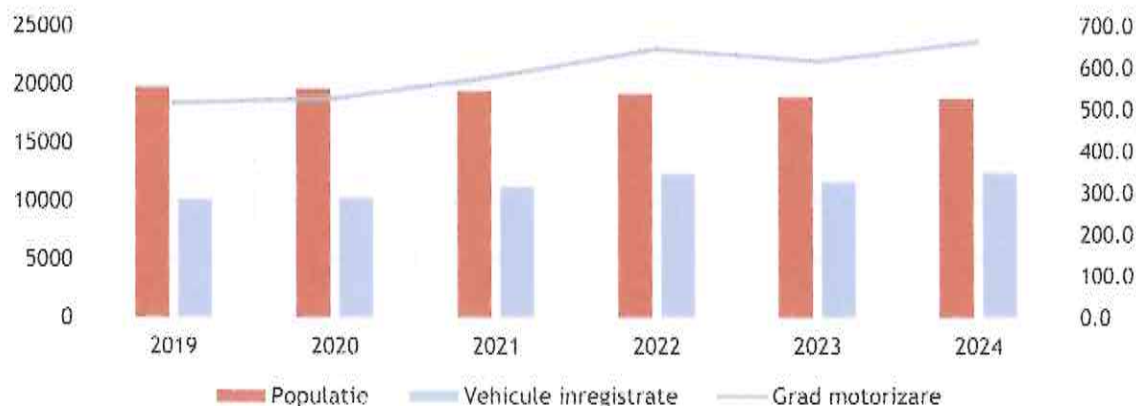
2.1.4 Gradul de motorizare și tendințe de deplasare

Gradul de motorizare

Gradul de motorizare reprezintă un factor fundamental în planificarea mobilității și a transportului public de persoane.

La nivelul municipiului Gheorgheni, în fiecare an, numărul de autovehicule înmatriculate crește în medie cu 8.8%, notabil fiind anul 2020 când numărul acestora a crescut cu 24.4% față de anul 2019, iar anul 2023 numărul acestora a scăzut cu 5.6% față de anul 2021, când erau înregistrate un număr de 11.599 de autovehicule.

Graficul următor prezintă evoluția gradului de motorizare. Menționăm faptul că acesta este în directă legătură populația.

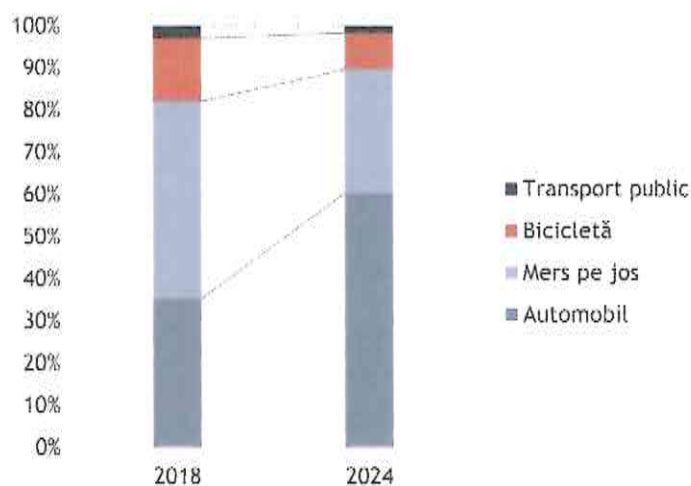


Figură 2-17 Evoluția gradului de motorizare în municipiul Gheorgheni

Raportându-ne la datele INSSE cu privire la populație și la datele furnizate de către Primăria Gheorgheni referitoare la numărul de autovehicule, la nivelul anului 2023 gradul de motorizare era de aproape 633 automobile la 1000 de persoane, iar la nivelul 2024 de circa 682.

Cotele modale la nivelul ariei de studiu

Conform datelor actualizate din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), la fel ca în versiunea anterioară din 2018, autoturismul rămâne principalul mijloc de deplasare utilizat de locuitorii municipiului Gheorgheni. Se observă o modificare semnificativă a cotelor modale față de perioada anterioară, cu o scădere notabilă a utilizării bicicletei, de la 15% la 8,7%, în ciuda faptului că infrastructura velo existentă



Figură 2-18 Evoluția cotelor modale în municipiul Gheorgheni (sursă: PMUD)



permite în mare parte deplasările cicliste în interiorul municipiului.

Un alt aspect esențial este creșterea substanțială a ponderii deplasărilor realizate cu automobilul personal, de la 35,3% la 60,4%, evoluție care se reflectă în intensificarea congestiilor de trafic pe arterele principale ale orașului. Această dinamică evidențiază atât nevoia de alternative viabile la transportul individual motorizat, cât și lipsa unui sistem de transport public eficient.

În prezent, infrastructura rutieră urbană este utilizată intens nu doar de rezidenți, ci și de navetiști și trafic de tranzit, ceea ce accentuează presiunea asupra rețelei de circulație. Această tendință subliniază importanța dezvoltării unor politici coerente de mobilitate durabilă care să încurajeze modurile nemotorizate de transport și utilizarea transportului public.

O strategie de mobilitate ar trebui să ia în considerare dezvoltarea transportului public și a infrastructurii pentru biciclete, în special pentru a reduce dependența de autoturisme.

Tabelul următor prezintă o comparație a cotelor modale între diferite municipii din România și municipiul Gheorgheni cu cotele modale preluate din PMUD.

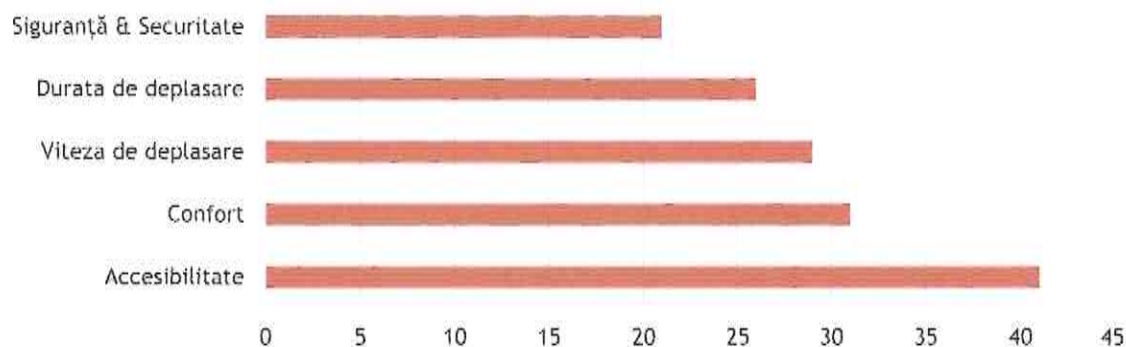
Tabel 2-5 Comparația cotelor modale ale municipiului Gheorgheni cu alte municipii din România

Cote modale	Reșița	Bacău	Roman	Lugoj	Baia Mare	Gheorgheni	Medie
Mers pe jos	30.0	26.9	24.7	34.2	29.0	29.3	26.9
Transport public	9.0	23.8	24.5	2.5	22.0	1.6	14.8
Bicicleta	6.0	13.3	6.9	12.4	11.0	8.7	9.9
Autoturism	55.0	36.0	43.9	50.9	38.0	60.4	48.5

Cota modală a transportului public în municipiul Gheorgheni se clasează sub cota modală medie ale orașelor analizate. Putem concluziona că lipsa unui sistem de transport alternativ accentuează nevoia cetățenilor de a se deplasa cu mijloace de transport private.

Este necesară schimbarea tendințelor de deplasare a cetățenilor spre o mobilitate mai sănătoasă, durabilă și ecologică.

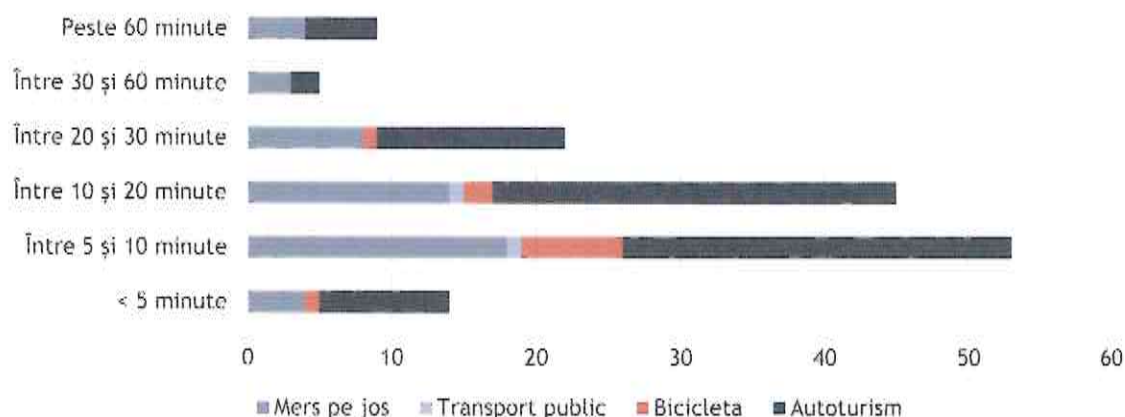
Problemele generale



Figură 2-19 Motivul principal în alegerea modului de deplasare



Așa cum este prezentat în graficul anterior, accesibilitatea modului de transport reprezintă un punct decisiv în alegerea acestuia. Cum transportul public, la momentul redactării documentului de față, este inexistent, se subliniază o nevoie de înființare și funcționare a unui serviciu de transport public.



Figură 2-20 Mijlocul de transport ales în funcție de durata de deplasare

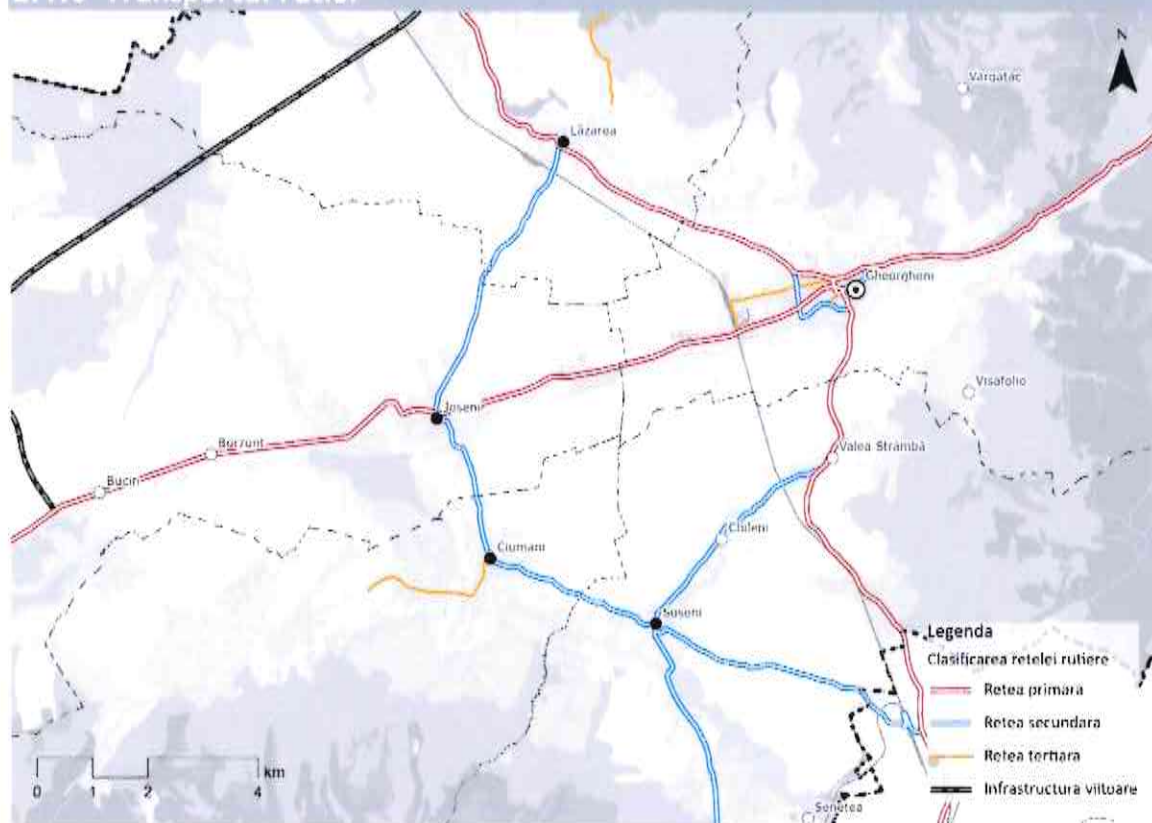
Datele privind distribuția duratei mersului pe jos și cu autoturismul arată că o proporție semnificativă dintre respondenți parcurg zilnic distanțe între 5 și 30 de minute. Acest segment de distanță reprezintă o zonă-tampon importantă între mersul pe jos și autoturismul ca moduri dominante de deplasare și nevoia de alternative de transport mai rapide sau mai comode.

Având în vedere că principalele motive pentru alegerea unui mod de transport sunt accesibilitatea, confortul și viteza de deplasare, transportul public local are oportunitatea de a răspunde acestor nevoi prin:

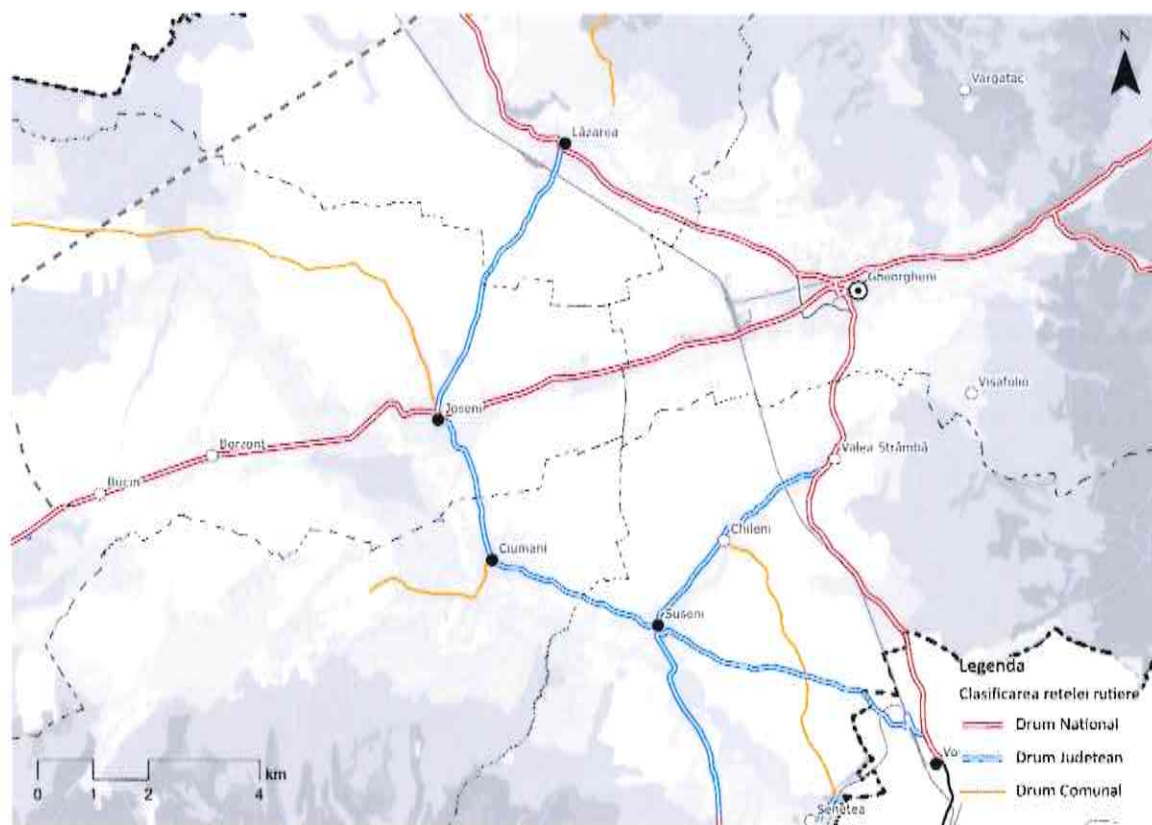
- Înființarea curselor pe distanțe și frecvențe medii, astfel încât timpul mediu de așteptare să nu devină un dezavantaj comparativ cu alte modalități;
- Asigurarea confortului și siguranței, factori decisivi în conversia către moduri alternative de deplasare;
- Crearea de stații și trasee bine poziționate, pentru a fi percepute ca accesibile și eficiente în raport cu timpul total al deplasării.



2.1.5 Transportul rutier



Figură 2-21 Rețeaua rutieră și tipul acesteia în aria de studiu



Figură 2-22 Clasificarea rețelei rutiere în aria de studiu

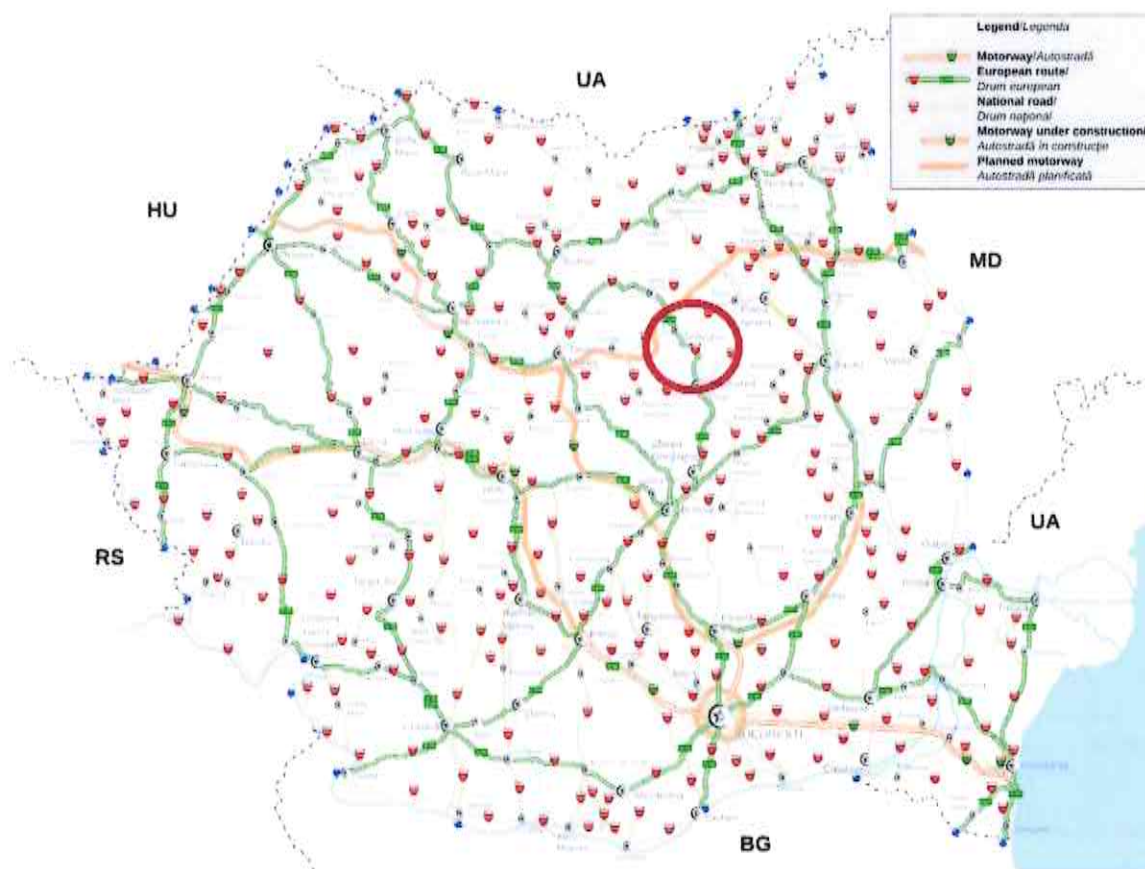


Zona de analiză este conectată printr-o rețea rutieră alcătuită din drumuri naționale (DN) și județene (DJ) asigurând legături intra-regionale, cât și inter-regionale eficiente.

DN12 reprezintă artera principală care traversează zona Transilvaniei, conectând municipii Gheorgheni cu Miercurea Ciuc și cu Toplița. Are o importanță strategică ridicată, oferind și asigurând mobilitatea pe direcția Nord-Sud. Alături de DN12C și DN13B, asigură conectivitatea și pe direcția Est-Vest, în Județul Neamț, zona Moldovei, trecând prin Cheile Bicazului, iar în partea de Vest, asigură legătura cu Sovata și Târgu Mureș.

Drumurile județene din zonă au rolul de a asigura mobilitatea locală între localități, fiind drumuri predominante de navetiști, ce frecventează zonele educaționale, comerciale și de muncă.

Relația cu rețeaua TEN-T



Figură 2-23 Harta rutieră a României (sursă: PMUD)

La nivel european, municipiul Gheorgheni beneficiază de conectivitate primară prin intermediul drumului European E587 identificat la nivel național cu Drumul Național 12 care asigură conexiunea cu localități precum Sf. Gheorghe, Miercurea Ciuc, Toplița, Reghin și ulterior Târgu Mureș. Pe direcția vest-est, accesibilitatea autovehiculelor care tranzitează municipiul este dată de prezența Drumului Național 13B dinspre Praid, continuându-se cu extensia Drumului Național 12, DN12C către Bicaz respectiv Piatra Neamț.

Din perspectiva coridoarele TEN-T, România este traversată de:

- Coridorul nr.5 - Orient - Est Med;

**I Cordiorul nr.8 - Rin - Dunăre.**

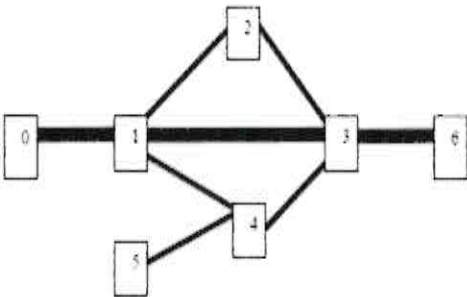
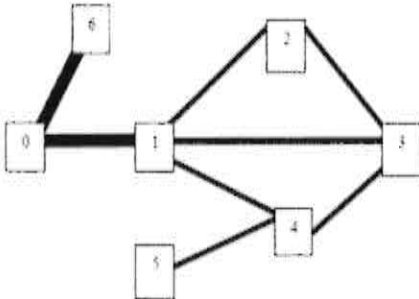
Gheorgheni nu beneficiază de conectivitatea primară la cele două coridoare TEN-T prioritare, dar prin intermediul infrastructurii rutiere a Drumului Național 12, municipiul se conectează direct la Coridorul 8 Rin-Dunăre

Rețeaua rutieră la nivelul municipiului Gheorgheni

În prezent, principala modalitate de deplasare a populației din municipiul Gheorgheni este cea cu autoturismul, conform datelor prelucrate din răspunsurile primite în cadrul cercetării sociologice efectuate în etapa de Culegere a Datelor a PMUD.

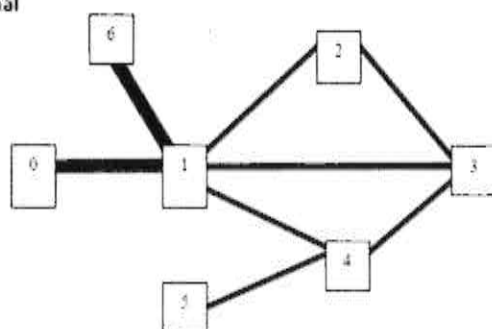
Din punct de vedere topologic, gradul de integrare a unei rețele locale în structura rețelei naționale poate fi determinat prin calculele care stabilesc proprietățile intrinseci ale grafurilor corespunzătoare rețelelor infrastructurii de transport. În tabelul următor sunt prezentate diferite niveluri de integrare a rețelei de transport local (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii subțiri - exemplificat pentru prima categorie de arce care leagă nodurile 1, 2, 3, 4, 5) și rețeaua de transport național (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii îngroșate - de exemplu, arcele care leagă nodurile 0 - 6 în graful pentru prima categorie).

Tabel 2-6 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală

Categorie graf exemplu	Descriere
Hiperintegrat	 Un graf este hiperintegrat atunci când un arc al rețelei naționale se suprapune peste un arc al rețelei locale (în exemplu, rețeaua națională este reprezentată de nodurile 0 - 1 - 3 - 6 se suprapune peste rețeaua locală alcătuită din nodurile 1 - 2 - 3 - 4 - 5).
Hipointegrat	 Un graf este hipointegrat atunci când rețeaua orașului este legată într-un nod periferic de rețeaua națională.

**Categorie graf exemplu****Descriere**

Integrat rațional

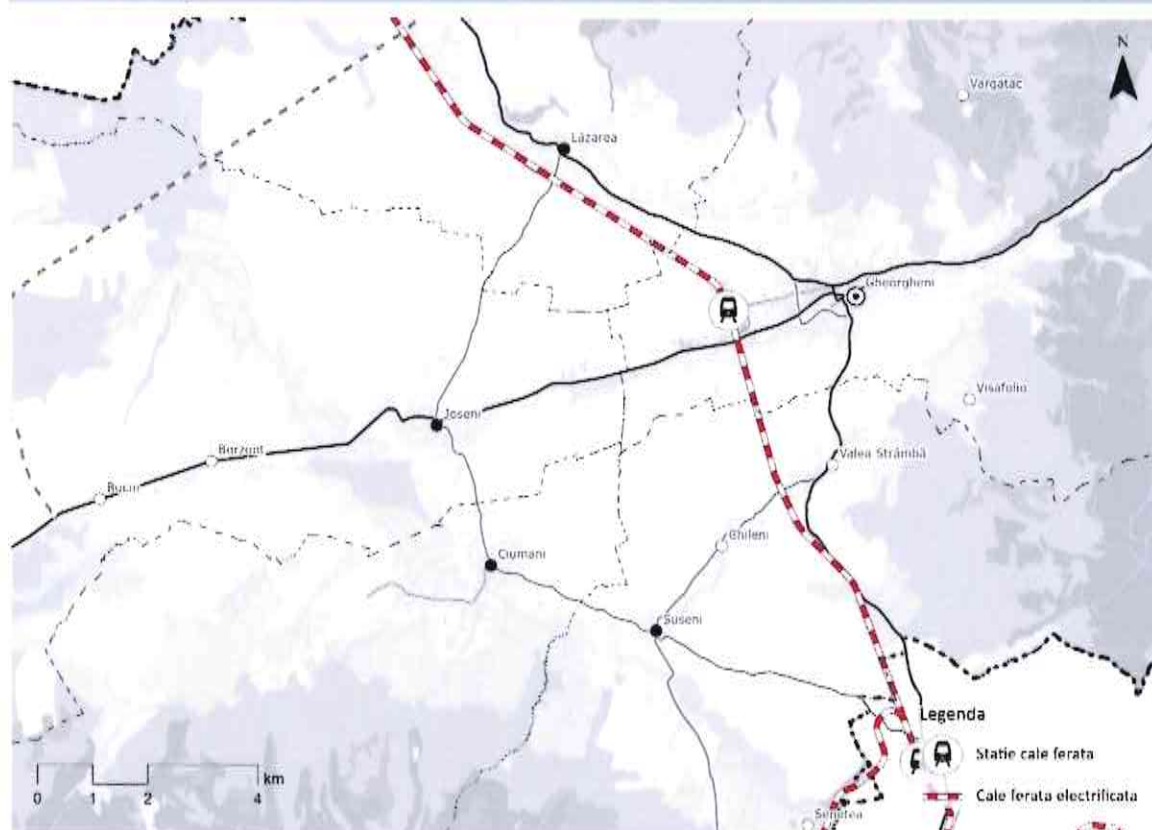


Un graf este integrat rațional atunci când cele două rețele, națională și locală, sunt "tangente"; în exemplu, nodul 1 este nod de conexiune a două arce ale rețelei naționale și nod de conexiune cu rețeaua locală.

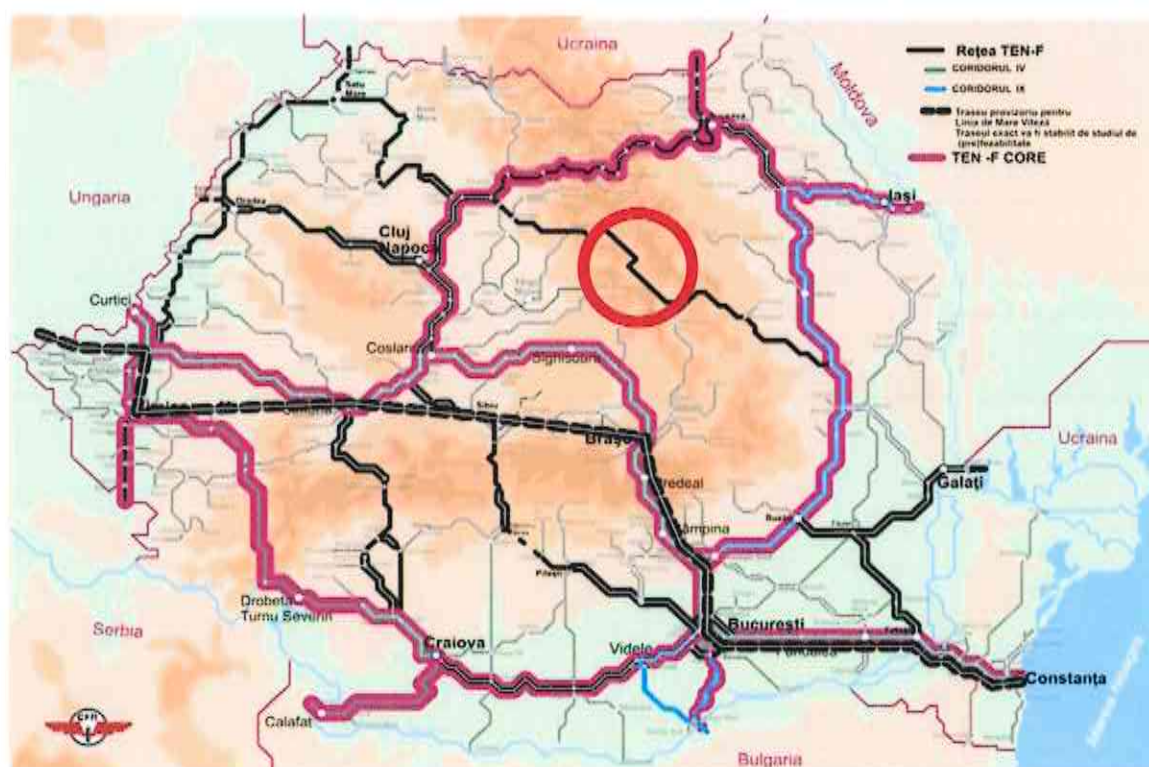
Analizând situația rețelei de transport din municipiul Gheorgheni sub aceste aspecte, pe baza reprezentării grafului corespunzător rețelei de transport rutier din municipiu, se poate concluziona că există o "hiperintegrare", deoarece rețeaua rutieră națională se suprapune cu rețeaua de drumuri locală.



2.1.6 Transportul feroviar



Figură 2-24 Infrastructura feroviară la nivelul ariei de studiu



Figură 2-25 Infrastructura feroviară la nivel național



Infrastructura feroviară la nivelul județului Harghita a fost identificată prin cartografierea rețelei furnizate online de CFR Călători, corelată cu analiza unor imagini aeriene ale zonei.

Figura anterioară arată infrastructura existentă și nivelul de echipare al acesteia, tipul de coridor ca parte a rețelei europene TEN-T precum și gările principale și secundare la nivelul țării.

Transportul feroviar se desfășoară pe magistrala CFR 400 Brașov - Sfântu Gheorghe - Târgu Secuiesc - Gheorgheni - Miercurea Ciuc - Dej - Jibou - Baia Mare - Satu Mare, care aparține Căilor Ferate Române.

Segmentul de cale ferată Siculeni - Gheorgheni este compus din linie simplă, dar electrificată, conectând zone importante din țară, și având rol major atât în traficul de călători cât și de marfă.

Gara Gheorgheni este singura din cadrul ariei de studiu și este localizată în partea de vest a municipiului, fiind poarta de acces feroviară.

În ciuda potențialului său, infrastructura feroviară din zonă este subutilizată, în special în ceea ce privește transportul de călători, unde frecvența trenurilor este redusă, iar timpii de călătorie sunt adesea necompetitivi în raport cu transportul rutier. Totodată, lipsa unor servicii integrate între tren și alte moduri de transport (autobuze) limitează atractivitatea utilizării căii ferate pentru navetiști și turiști.

În acest context, Gara Gheorgheni, deși funcțională și conectată la coridorul feroviar european, nu este valorificată la întregul său potențial. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii, alături de dezvoltarea unor servicii multimodale și a legăturilor directe cu alte mijloace de transport, ar putea contribui semnificativ la creșterea ponderii transportului feroviar în mobilitatea regională și la reducerea emisiilor din sectorul transporturilor.



2.1.7 Transportul public de persoane

Transportul public local din municipiul Gheorgheni a fost asigurat în trecut printr-o rețea de autobuze operată de o societate comercială privată. Renunțarea la acest serviciu a fost dată de popularitatea și utilizarea redusă a acestui serviciu argumentată prin frecvența scăzută a curselor, lipsa de corelare a rutelor cu nevoile reale ale populației și starea precară a vehiculelor. Respondenții au subliniat necesitatea modernizării zonelor legate de transportul public, în special reînnoirea stațiilor de autobuz și a gării feroviare.

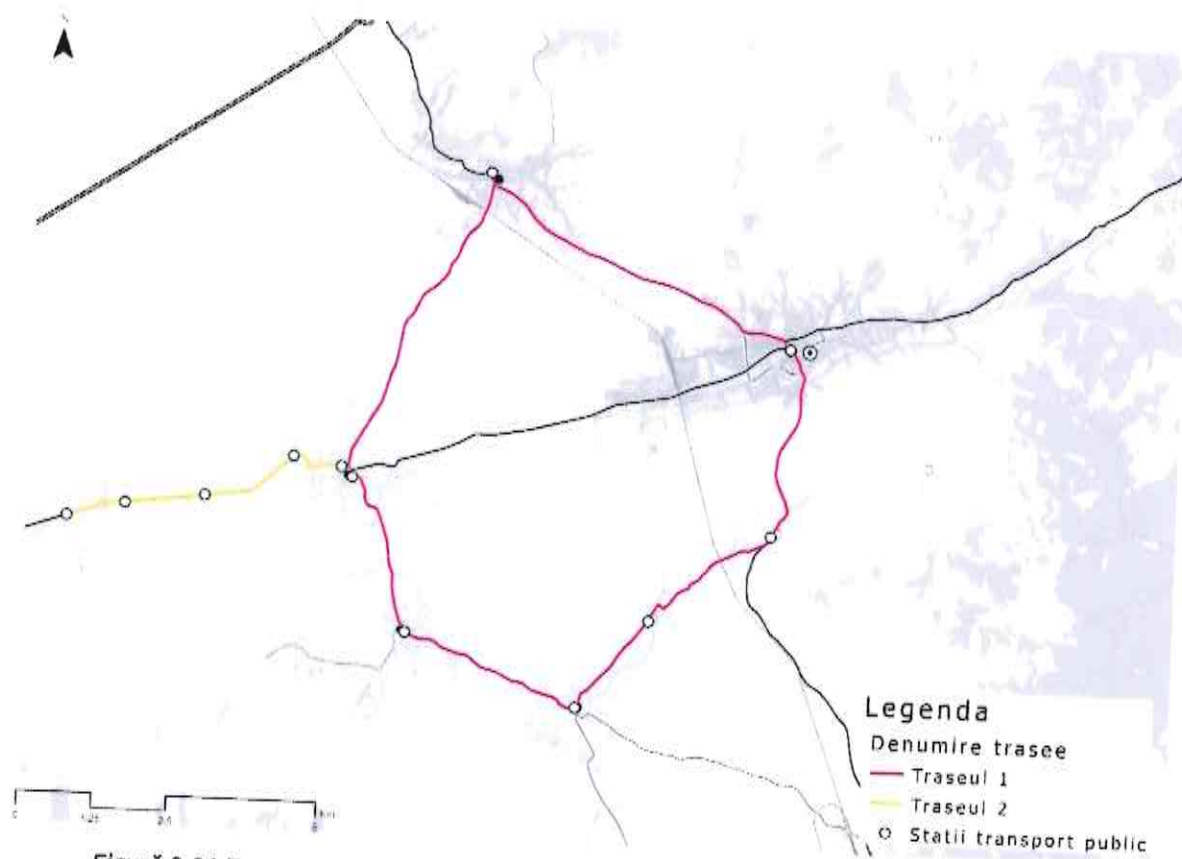
Astel, Municipiul Gheorgheni are în derulare următoarele proiecte privind mobilitatea urbană durabilă:

- Modernizarea infrastructurii de mobilitate urbană și a sistemului de transport public în Municipiul Gheorgheni
- Reconfigurarea infrastructurii urbane în Municipiul Gheorgheni - Etapa II
- MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ ÎN MUNICIPIUL GHEORGHENI, COMUNA LĂZAREA, COMUNA SUSENI, COMUNA JOSENI, COMUNA CIUMANI, JUDEȚUL HARGHITA

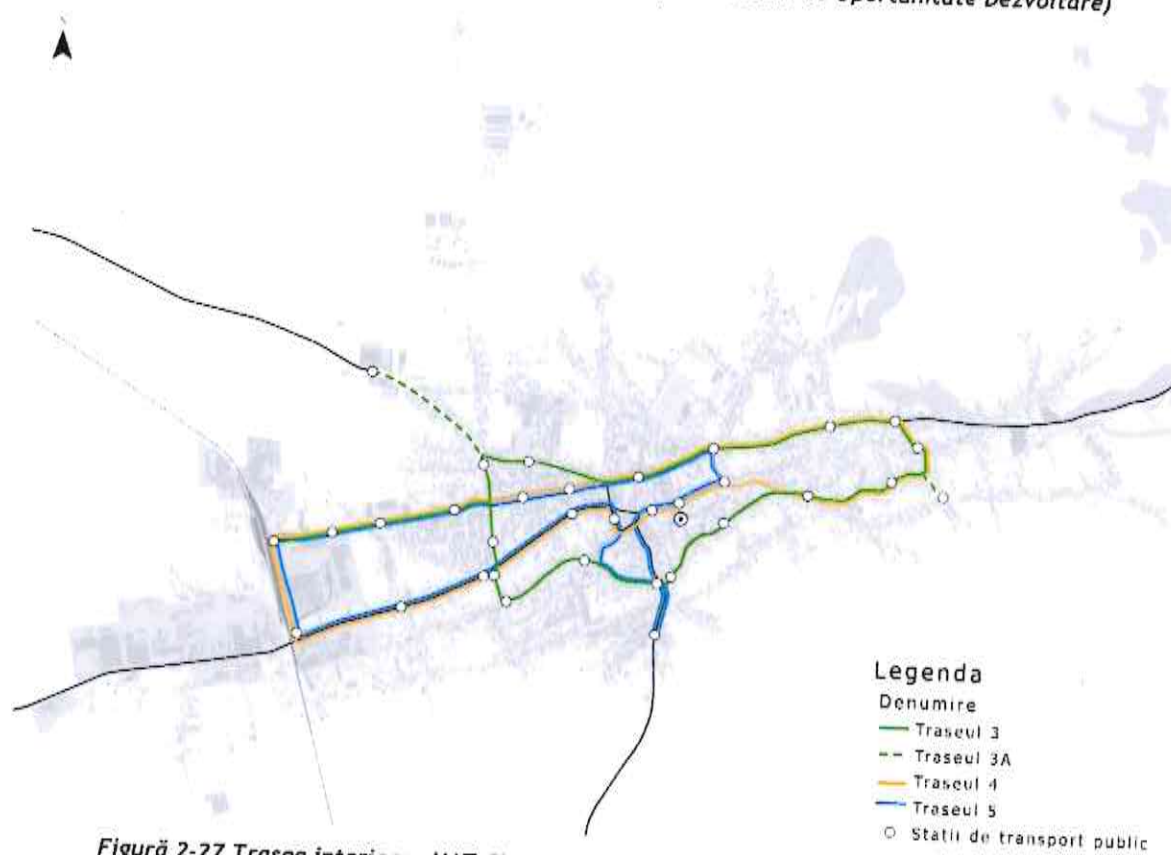
Configurația traseelor propuse este prezentată în tabelul următor, unde sunt evidențiate caracteristicile lor specifice și elementele distinctive. În continuare, figurile asociate ilustrează în mod detaliat traseele propriu-zise, oferind o reprezentare vizuală clară a acestora.

Tabel 2-7 Trasee propuse

Tip	Nume	Lungime (km)	Timp de parcurs (min)	Descrierea traseului
Trasee ce depășesc raza UAT Gheorgheni	Linia 1	24.26	50	Plecare din Gheorgheni - Lăzarea - Joseni - Ciumani - Suseni - Chileni - Valea Strâmbă - Gheorgheni
	Linia 2	9.98	23	Plecare din Joseni - Borzont
	Linia 3	8.1	27 - 35	Plecare din stația de transfer modal (P+R) B-dul Frăției - str. Pompierilor - str. Kossuth Lajos - str. Dozsa Gyorgy - str. Belchiei - str. Băii - str. Pescarilor - str. Gabor Aron - str. Selyem - str. Stejerului - str. Scurtă - str. Rakoczi Ferenc - str. Frasinului - str. Lacul Roșu - str. N. Bălcescu - str. Pompierilor - B-dul Frăției - Gara CF - stația de transfer modal (P+R) B-dul Frăției
Trasee pe raza UAT Gheorgheni	Linia 4	8.5	30	Plecare din stația de transfer modal (P+R) B-dul Frăției - Gara CF str. Gării - str. Kossuth L. - P-ța Libertății - str. Marton A. - P-ța Petofi S. - str. Rakoczi F. - str. Stejerului - str. Scurtă - str. Rakoczi Ferenc - str. Frasinului - str. Lacul Roșu - B-dul Frăției - stația de transfer modal (P+R) B-dul Frăției
	Linia 5	7.62	25	Plecare din stația de transfer modal (P+R) B-dul Frăției - Gara CF str. Gării - str. Kossuth L. - P-ța Libertății - str. Băii - str. Pescarilor - str. Gabor A. - P-ța T. Vladimirescu - P-ța Libertății - str. Marton A. - P-ța Petofi S. - str. Bisericii Armeană - str. Lacul Roșu - stația de transfer modal (P+R) B-dul Frăției
Sezonier	Linia 6	26	55	Plecare din stația de transfer modal (P+R) B-dul Frăției - Lacul Roșu



Figură 2-26 Trasee exterioarea UAT Gheorgheni (sură: Studiu de Oportunitate Dezvoltare)



Figură 2-27 Trasee interioare UAT Gheorgheni (sură: Studiu de Oportunitate Dezvoltare)



Figură 2-28 Traseu sezonier UAT Gheorgheni (sură: Studiu de Oportunitate Dezvoltare)



2.2 Analiza principalelor probleme și nevoi identificate

2.2.1 Probleme și nevoi privind dezvoltarea serviciului de transport

În urma analizelor efectuate în cadrul subcapitolelor anterioare, municipiul Gheorgheni alături de comunele din aria de studiu (Ciumani, Lăzarea, Joseni și Suseni), se confruntă cu o serie de probleme și provocări legate de mobilitatea urbană și de dezvoltarea sustenabilă.

Deși cele 5 UAT-uri sunt poziționate strategic în cadrul rețelei de drumuri iar sistemul de transport public județean este subdimensionat în raport cu nevoile actuale de mobilitate ale cetățenilor, se remarcă următoarele probleme și nevoi:

În conformitate cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă actualizat, municipiul Gheorgheni se confruntă cu o creștere semnificativă a utilizării autoturismului personal, cota modală crescând de la 35.3% la 60.4%. Această tendință este corelată cu creșterea numărului de vehicule, implicit a gradului de motorizare, care sunt influențate în mod direct de lipsa unei rețele de transport public urban.

Rata de înlocuire a forței de muncă de 70,5%, sub media județeană și națională, poate fi pusă în relație cu mobilitatea redusă a populației din zonele limitrofe către centrul urban, care acționează ca pol de atracție economică și educațională.

Datele privind comportamentul de deplasare indică o pondere ridicată a locuitorilor care se deplasează pe distanțe medii (5 și 30 minute) cu autovehiculul personal. Această zonă poate fi dominată de transportul public atâta timp cât traseele și frecvența ar aduce un plus și ar deservi zonele importante.

Localitățile vecine municipiului Gheorgheni prezintă un grad mare de dependență economică și un număr relativ ridicat de șomeri. Deși aceste localități au contribuit în ultimii ani cu peste 500 de noi salariați, accesul acestor locuitori către oportunitățile economice din Municipiul Gheorgheni este limitat de lipsa unor conexiuni de transport eficiente.

În contextul agendei europene și a Strategiei de Dezvoltare Durabilă, municipiul Gheorgheni trebuie să reducă dependența de transportul motorizat și să crească utilizarea transportului public și a modurilor nemotorizate (mers pe jos, bicicletă) și alternative (transportul în comun) în vederea reducerii emisiilor de GES.



2.2.2 Oportunitatea/ necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport

Nevoile existente la nivelul UAT-urilor membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ-HARGHITA corespund obiectivelor strategice de înlăturare a principalelor probleme urbane, astfel încât pentru dezvoltarea serviciului de transport public se urmăresc următoarele oportunități:

- Asigurarea unui management eficient al transportului și al mobilității;
- O bună distribuție a bunurilor și servicii de logistică performante;
- Promovarea transportului în comun;
- Promovarea unor mijloace de transport alternative;
- Înlocuirea autoturismelor personale în favoarea transportului în comun, mersului pe jos, mersului cu bicicleta, cu motocicletă sau cu scuterul.

Mai mult decât atât, dezvoltarea durabilă a devenit aspectul important în industria de planificare, cu recunoașterea faptului că modalitățile actuale de consum și de viață au dus la probleme, cum ar fi folosirea excesivă a resurselor naturale, distrugerea ecosistemului, poluarea, inegalitatea dezvoltării în cadrul orașului, degradarea condițiilor de trai umane și urbane indusă de schimbările climatice. Astfel, în cadrul proiectelor de dezvoltare a UAT-urilor membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ-HARGHITA se va avea în vedere respectarea noțiunii de dezvoltare durabilă care îmbunătățește starea de sănătate, socială dar și ecologică a orașelor pe termen lung. Prin oraș durabil înțelegem:

- Orașul ca utilizator compact și eficient a terenurilor;
- Utilizarea cât mai rară a autoturismelor prin asigurarea mobilității intra și interurbane;
- Utilizarea eficientă a resurselor;
- Mai puțină poluare și deșeuri;
- Reabilitarea sistemelor naturale;
- Calitate mai bună a locuirii ce determină un mediu de viață sănătos;
- Ecologie socială;
- Economie durabilă;
- Participarea și implicarea comunității în conservarea culturii locale;
- Înțelepciune socială.

În ceea ce privește motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică oportunitatea dezvoltării serviciului de transport public local este necesar a se avea în vedere faptul că transportul public urban este al 4-lea factor ca importanță al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială. În vederea îndeplinirii acestor nevoi, serviciul de transport public trebuie să atragă utilizatorii prin modernizarea infrastructurii (în special în punctele de schimb intermodal), creșterea confortului întregii călătorii cu mijloacele de transport în comun, creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele, în special pentru persoanele cu nevoi speciale și îmbunătățirea siguranței și securității în stații, opriri și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură.

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



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

Oportunitatea și necesitatea dezvoltării transportului public, sunt date de rezultatele studiilor din teren, a documentelor oficiale analizate și a opiniei populației ca și valoare adăugată la importanța dezvoltării serviciului de transport public din aria de studiu. Astfel, pe baza oportunităților enumerate în rândurile de mai sus sunt identificate acțiuni menite să dezvolte și/sau să sprijine dezvoltarea durabilă și performantă a serviciului de transport public, complementare cu acesta, astfel:

- Gestionarea eficientă a utilizării parcului și resurselor consumate prin planificarea curselor, planificarea programului conducătorilor de vehicule, coordonarea activităților de mentenanță, urmărirea circulației, constituirea unei baze de date pentru analize și decizii centralizate și fundamentate riguros etc;
- Monitorizarea traficului rutier pentru scheme eficiente de semaforizare și pentru creșterea siguranței traficului;
- Informarea publicului călător: în vehicul și în stații, pe pagină web dedicată și prin aplicații specifice asupra diferitelor opțiuni de acces către destinații frecvent utilizate;
- Tarifarea automată a călătorilor (ticketing), fidelizarea utilizatorilor transportului public urban;
- Reglementări referitoare la un număr minim necesar de spații de parcare pentru biciclete, amenajate și monitorizate în vecinătatea zonelor comerciale, industriale, a centrelor de afaceri, bănci, școli și licee etc;
- Reglementarea controlului periodic de către departamente ale autorității publice locale și analize ale aplicării reglementărilor adoptate.



3 Scenarii alternative privind delegarea serviciului

Această secțiune din documentul de față descrie două structuri care pot fi aplicate în conformitate cu legislația UE și legislația națională în ceea ce privește organizarea serviciului de transport public.

Prezenta secțiune stabilește următoarele:

- I. Principalele caracteristici ale fiecărui tip de abordare a gestiunii serviciilor;
- II. Modul în care serviciul public este încredințat unui operator;
- III. Cerințele Obligației de Serviciu Public;
- IV. Procesul de selectare a Operatorului.

Mecanismele descrise aici pornesc de la premisa că nu va exista o situație în care o Companie Regională s-ar angaja într-o licitație competitivă în jurisdicția autorității sale locale. În cazul în care are apărerea o astfel de situație, Operatorul Intern ar fi considerat Operator Extern supus condițiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.



3.1 Scenarii alternative de delegare

Toate scenariile alternative propuse pentru comparare în prezentul studiu de oportunitate vor viza realizarea aceluiași proiect investițional, analizând astfel în funcție de criterii procedurale, administrative, tehnico-economice, sociale și de mediu, rezultatele și modul de atingere a obiectivelor setate de beneficiar ale aceluiași studiu de caz unitar.

Scenariile alternative de delegare sunt:

- Scenariul 1 - Gestiune directă;
- Scenariul 2 - Gestiune delegată.

Astfel, serviciile de transport public pe teritoriile UAT-urilor membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în Secțiunile II și III din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată.

3.1.1 Scenariul 1 - Gestiunea directă

Caracteristicile Gestiunii Directe

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA, în numele unităților administrativ-teritoriale membre, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin acestora potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, conform cu mandatele date de acestea.

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

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

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

- Unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, 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;

- Operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea-serviciului;
- Capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional este exclusă.

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) n., 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului. Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art. 28 alin, (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora,

3.1.2 Scenariul 2 - Gestiunea delegată

Caracteristicile gestiunii delegate

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

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

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

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice se desfășoară conform Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice sau Legii nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, Societățile reglementate de Legea nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28 din Legea 51/2006.

Astfel, în conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr.98/2016 privind achizițiile publice și art.36 din Legea nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

- Autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;



- Mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă;
- Nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.



3.2 Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime

În vederea elaborării unei analize comparative privind scenariile de delegare prezentate la sub-capitolul 3.1., prezentul sub-capitol urmărește prelucrarea informațiilor/datelor specifice fiecărui tip de delegare raportându-se la anumite criterii prestabilite. Obiectivele de cercetare constau în formularea unei concluzii cu privire la varianta/soluția optimă privind delegarea serviciului de transport public. Menționăm că vor fi analizate atât informații teoretice (legislative sau de context) cât și calcule matematice care vor ajuta la stabilirea unei viziuni mai clare în ceea ce privesc asemănările și diferențierile între modalitățile de delegare analizate.

Astfel, cele 2 scenarii de delegare vor fi analizate din punct de vedere al următoarelor criterii:

- Administrativ și procedural;
- Economico-financiar (nivel redevență; nivel compensație; profit rezonabil; nivel tarificare; cost/km);
- Acces la finanțare europeană (cost investițional; finanțare nerambursabilă obținută);
- Social (călători deserviți; populație totală deservită; evoluție cotă modală; număr locuri de muncă; accesibilitatea financiară a populației la serviciu; categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități);
- Mediu (nivel CO₂).



3.2.1 Criteriul administrativ și procedural

Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
Scenariul 1 - Gestionare directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă			
Legislație relevantă	Pentru a se putea realiza gestionare directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către S.C. VITALISSIMA S.R.L., care va avea calitatea de Operator, trebuie îndeplinite condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2 ^o 1) din Legea nr. 51/2006. Astfel:	1. Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public;	1. Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de atribuirea contractului
	a) Unitatea administrativ-teritorială membră a asociației, în calitate de acționar ai S.C. VITALISSIMA S.R.L., prin intermediul asociației exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;	2. Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității	
	b) Operatorul regional, respectiv operatorul, după caz, desfășoară mai mult de 80% din activitățile efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea/entitatea contractantă care îl controlează, destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestionarea serviciului;		
	c) Capitalul social al operatorului regional, respectiv al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional/operatorului este exclusă.		
	În conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice și art. 36 din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:		
	a) Autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;		
	b) Mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă;		
	c) Nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate		



Scenariul 1 - Gestionare directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

cu tratatele, și care nu exercită o influență determinanță asupra persoanei juridice controlate.

De asemenea, conform Regulamentului 1370/2007, Art. 5 Atribuirea de contracte de servicii publice din cadrul, (2) 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.

2. Durata contractului de delegare a gestiunii

În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii - contract cu titlu oneros), există 3 legislații care reglementează acest aspect:

- a) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, art 3 al. 3 prevede că durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine;
- b) Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, art. 32, alin. (3), modificată și completată de OUG 58/2016 statuează că durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestionare a serviciilor publice, după caz;
- c) De asemenea, Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, art. 28 prevede că durata contractelor de servicii publice este fixă, respectiv 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, troleibuze sau autocare și 15 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloace de transport pe cablu.

În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul

Scenariul 1 - Gestionare directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

concuranței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016

3. În ceea ce privesc avizele necesare pentru atribuirea directă a serviciului de transport public este necesar a se obține în prealabil - înainte de semnarea contractului de servicii - avizul Consiliului Concurenței, conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.



**Evaluare
propriu-zisă**

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 1 - Gestionare directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

1. Conform informațiilor expuse în rândurile de mai sus, ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA poate delega direct serviciul de transport public către operatorul S.C. VITALISSIMA S.R.L.

**Analiza
propriu-zisă**

2. Durata contractului

În ceea ce privește situația delegării serviciului de transport public, durata contractului de delegare nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor. Dacă durata contractului va fi mai mare de 5 ani se vor aplica prevederile art. 16 alin. (2) din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care prevede că: „Pentru concesiunile de lucrări sau concesiunile de servicii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, durata maximă a concesiunii nu poate depăși timpul estimat în mod rezonabil necesar concesionarului pentru a obține un venit minim care să permită recuperarea costurilor investițiilor efectuate, a costurilor în legătură cu exploatarea lucrărilor sau a serviciilor, precum și a unui profit rezonabil”.

3. În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016.

În concluzie ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA poate delega direct operarea serviciului de transport către operatorul S.C. VITALISSIMA S.R.L., fiind îndeplinite toate prevederile legale în vigoare.

Concluzii

Din punct de vedere administrativ, considerăm astfel că această modalitate de delegare prezintă mai multe avantaje din punct de vedere administrativ și procedural, decât dezavantaje.



Scenariul 2 - Gestionare delegată către o companie privată

1. Spre deosebire de cealaltă modalitate de delegare, alegerea acestei variante presupune demararea unei proceduri concurențiale de atribuire a serviciului de utilitate publică, în conformitate cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007 și ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, sau, după caz, ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii:

**Legislație
relevantă**

- a) Regulamentul CE 1370/2007, prevede la art. 5, al. (3) că orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4)1, (5)2 și (6)3. Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe;
- b) Legea 99/2016 privind achizițiile sectoriale, reglementează modul de realizare de către entitățile contractante a achizițiilor sectoriale, procedurile de atribuire a contractelor sectoriale și de organizare a concursurilor de soluții, instrumentele și tehnicile specifice care pot fi utilizate pentru atribuirea contractelor sectoriale, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea contractelor sectoriale;
- c) Legea 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii reglementează modul de atribuire a contractelor de concesiune de lucrări și a contractelor de concesiune de servicii, regimul juridic aplicabil acestor contracte, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea acestora.

- 1. Se realizează procedura de atribuire a serviciului public
- 2. Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de lansarea invitației de participare.

¹ 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 plapoane 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.

² Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuiri directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.

³ 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).



Scenariul 2 - Gestionare delegată către o companie privată

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

2. În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii publice - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislative a modalității de delegare directă, cât și în cadrul analizei prezentate în la sub-capitolul 4.2. „Durata contractului”. Pe lângă aspectele deja menționate în analizele Scenariilor anterioare, modalitatea de delegare a gestiunii către un operator privat, mai presupune: Potrivit art. 32, alineat 2 din Legea nr. 51/2006, durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului prin contractul de delegare. De asemenea, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, art. 4, al. (3), durata contractelor de servicii publice nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul. Însă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 reglementează la art. 8 și clauze tranzitorii care stabilesc și o clauză contractuală mai mare în funcție de data încheierii contractului și de procedură de atribuire (directă sau competitivă). Astfel, potrivit art. 8 al. (3): „În vederea aplicării alineatului (2), nu se ține seama de contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern:

- a) Înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- b) Înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire;
- c) După 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- d) După 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire.

Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. Contractele menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4.

3. Control direct al activităților administrative se desfășoară exclusiv în baza contractului încheiat.



Scenariul 2 - Gestionare delegată către o companie privată

Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul.

3. La fel ca în cazul celor două modalități de delegare prezentate mai sus (delegare directă către un departament intern și delegare directă către un operator municipal) în cazul delegării serviciului de transport public către un operator prin procedură competitivă este necesar a fi obținut avizul Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat (conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996). Compensăția (subvențiile provenite din facilitățile și gratuitățile acordate anumitor categorii de persoane prevăzute de legislația în vigoare pentru prestarea serviciului de utilitate publică nu poate fi acordată decât după obținerea avizului mai sus menționat.

Prin excepție de la prevederile leii 51/2006, Art.52, alin. (2), contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, precum și operatorilor regionali care implementează proiecte finanțate din fonduri europene nerambursabile în sectorul de apă și apă uzată.

1. În acest caz, atribuirea contractului de delegare a serviciului de utilitate publică nu mai poate fi directă, ci va trebui desfășurată o procedură concurențială prin licitație publică.

Referitor la procedura competitivă echitabilă de atribuire a contractului, prin art. 5 al. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se solicită ca orice componentă care face apel la terț, altul decât un operator intern, să adopte o procedură competitivă de atribuire deschisă tuturor operatorilor, echitabilă și care să respecte principiile transparenței și nediscriminării. De asemenea, se mai menționează că: „În acest context, autoritățile competente ar trebui să fie deosebit de vigilențe atunci când au indicații clare privind existența unei nonconcurențe nereale, în special atunci când este prezentată de exemplu o singură ofertă. În astfel de cazuri, Comisia este, de asemenea, mai susceptibilă de a investiga circumstanțele specifice ale procedurii de atribuire”.



Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

2. Durata recomandată a contractului de delegare este stabilită în conformitate cu prevederile legislative detaliate la capitolul 4, sub-capitolul 4.2 „Durata contractului”.

3. În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), cu un operator privat, acesta se poate realiza și fără obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, ținându-se cont de prevederile art. 52, al. 2 din Legea nr. 51/2006 care stipulează: „Contractele de delegare a gestiunii vor putea fi atribuite direct doar după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat”. În acest caz, este necesar a se respecta prevederile art. 52, al. 2 a aceleiași legi, care stipulează că „Măsurile de natura ajutorului de stat nu pot fi acordate decât după avizarea acestora de către Consiliul Concurenței...”, astfel încât și în cazul acestui tip de delegare se va obține avizul Consiliului Concurenței în cazul în care se oferă facilități și grătuități categoriilor de persoane prevăzute de legislația în vigoare.

Contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016

Prin atribuirea serviciului de transport public către un operator privat se poate asigura alegerea unei soluții optime pentru anumite trasee. Totuși, având în vedere că transportul public este un serviciu de utilitate publică, există situații în care anumite trasee, chiar dacă sunt necesare, pot fi considerate neprofitabile. În cazul în care există un singur traseu scos la licitație, este posibil ca acesta să nu atragă niciun operator, ceea ce ar putea duce la neasigurarea serviciului pe acel traseu.

Concluzii

În cadrul atribuirii prin procedură competitivă, serviciul ar fi încredințat unor 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.

Totodată, la procedura concurențială pot participa și alți operatori privați, fapt ce ar conduce la întârzierea semnării contractului de delegare a serviciului de transport public.

3.2.2 Criteriul economico-financiar

Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarificare, cost/km)

Studiu de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport public

Evaluare propriu-zisă

Scenariul 1 - Gestionare directă către un operator intern

Scenariul 2 - Gestionare delegată către o companie privată

Nivel redevență

Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art., al. (10) și (11), pct. (m), ca la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală să ia 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. Astfel, pentru membri ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA, Operatorul va plăti o redevență ce va fi calculată la un procent de 0.1% asupra totalului valorii rămase de amortizat a bunurilor concesionate. Detalii privind modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calculul amortizării anuale se regăsesc la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, sub-punctele „Modul de calcul al redevenței”.

Avantaje

Dezavantaje

Avantaje

Dezavantaje

Rezultat Favorabil X Defavorabil

Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA, este necesară plata redevenței

Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA, este necesară plata redevenței

La calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei swap (<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>) aferent duratei contractului de delegare.

În rândurile ce urmează se va analiza profitul rezonabil luând în calcul o durată a contractului de delegare de 5 ani, conform prevederilor legislative și a recomandărilor capitolului 4, sub-capitolul 4.2. „Durata Contractului”.

Profit rezonabil

Profitul rezonabil este calculat în cazul operatorului municipal pentru stabilirea compensației acordate și evitarea acordării de compensații în exces conform normelor prevăzute în Anexa la Regulamentul CE 1370/2007.

Conform Anexei la Regulamentul CE 1370/2007, normele de stabilire a compensației se stabilește pentru contractele de servicii publice atribuite direct, astfel încât, în cazul delegării serviciului către un operator privat, aceste norme nu sunt aplicabile

Astfel, mărirea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 5.46% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 6.46%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.

Avantaje

Dezavantaje

Avantaje

Dezavantaje

Evaluare propriu-zisă

Scenariul 1 - Gestionare directă către un operator intern

Scenariul 2 - Gestionare delegată către o companie privată

Rezultat Favorabil X Defavorabil	Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public	Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public
	Compensațiile pentru obligația de serviciu public reprezintă sume suportate de la bugetul de stat pentru acoperirea costurilor suportate de întreprinderile care execută sarcini de serviciu public stabilite de autoritățile publice ale statelor membre ale Uniunii Europene (UE). Conform Anexei la Regulamentul 1370, nivelul maxim al compensației legată de contractele de servicii publice atribuite direct, nu poate depăși efectul financiar net ocazionat de executarea obligațiilor de serviciu public, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.	
Nivel compensație	$C = CE - Vt + Pr$ Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil	
	Avantaje	Dezavantaje
	Avantaje	Dezavantaje
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Plecând de la ipoteza că operatorul este o companie al cărui control direct îl au unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, riscul de supracompensare este limitat.	Riscul de supracompensare este limitat, având în vedere respectarea Reg. 1370/2007
Nivel tarificare		
Cost / călător		



3.2.3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Scenariul 1 - Gestionare directă către un operator intern	Scenariul 2 - Gestionare delegată către un operator privat
Toate categoriile de operatori analizați sunt eligibili pentru accesarea finanțării din fonduri nerambursabile privind achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură.	

3.2.4 Criteriul social

Tabel 3-4 Criteriul social (călători deservii, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestionare directă către un operator intern	Scenariul 2 - Gestionare delegată către un operator privat	
Călători deserviți	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.		
Populație totală deservită	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.		
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje
Evoluție cotă modală	Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire		
	Avantaje	Dezavantaje	Dezavantaje

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestionare directă către un operator intern	Scenariul 2 - Gestionare delegată către un operator privat
------------------------------	--	---

accesibilitate a serviciului de utilitate publică, prin extinderea traseelor în interiorul UAT

Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
-----------------	--------------------	-----------------	--------------------

Număr locuri de muncă	Creșterea numărului de locuri de muncă	Luând în calcul gradul maximal al profitabilității pe care un operator privat îl urmărește, acesta poate presta serviciul de transport public cu cât mai puțini angajați

Având în vedere stabilirea liberă a tarifelor, Autoritatea Contractantă are dreptul de a stabili în baza viziunii social-economice/guvernantei locale, acceptanța socială a costului mediu al tarifelor practicate pentru călătoriiile cu transportul public, conform Anexei 2.6 la Modelul de Contract de Servicii Publice pentru municipiile și orașele din România în conformitate cu legislația UE (Regulamentul 1370/2007), această anexă fiind intitulată „Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a Tarifelor de călătorie”.

Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2024, în Regiunea de Dezvoltare Centru, numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2.554 persoane. În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în regiunea Centru au fost de 8080.59 lei.

Analizând aceste date, constatăm că venitul lunar / membru din gospodărie este de 3163.90 lei, astfel încât tariful estimat de 3 lei / călătorie pentru traseele urbane reprezintă aproximativ 0,10 % din venitul total lunar, iar tariful estimat pentru un abonament pe toate liniile de 100 lei reprezintă aproximativ 3.16 % din venitul total lunar. Putem astfel constata că tariful practicat pentru o călătorie reprezintă o sumă suportabilă pentru utilizator, lunănd în considerare că acesta reprezintă doar 0.10% din veniturile sale totale obținute într-o lună. De asemenea, considerând că o persoană circulă în medie de 20 de ori pe lună, prețul total pe care aceasta îl va avea cu aceste călătorii reprezintă 1.90% din totalul veniturilor lunare. La fel putem concluziona și în privința abonamentelor.

Accesibilitatea financiară a populației la serviciu

Mai mult, pentru a întâri această ipoteză, facem trimitere la analiza privind nivelul de tarificare de la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, punctul „Modul de calcul al prețului călătorilor; Tarife propuse”, unde a fost analizat tariful mediu al unei călătorii calculate pe baza veniturilor totale obținute și a numărului de călătorii totale estimate pe an.

Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
-----------------	--------------------	-----------------	--------------------

Poate avea impact social nefavorabil pentru utilizatori prin reducerea accesibilității financiare la serviciul public

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestionare directă către un operator intern		Scenariul 2 - Gestionare delegată către un operator privat	
			creșterea călătorie	tarifelor de
Categorii de persoane cu reduceri de tarif/ gratuități	În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și cu O.G. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare; autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru categoriile de persoane prevăzute la sub-capitolul 4.4. Categorii de persoane care beneficiază de reduceri de tarif sau gratuități”.		După atribuirea contractului de delegare de gestionare a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport în mijlocul de transport.	

3.2.5 Criteriul de mediu (nivel CO₂)

În ceea ce privește criteriul de mediu, indiferent de modalitatea de atribuire, operatorul de transport va trebui să se conformeze regulilor specifice privind protejarea mediului înconjurător. Integrarea prevederilor de mediu în politica din domeniul transportului vizează astfel protejarea mediului ambiant prin promovarea acțiunilor care vor reduce zgomotul și emisiile de dioxid de carbon, care vor favoriza folosirea combustibililor alternativi și a noilor tehnologii în toate formele de transport.

Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO₂)

Scenariul 1 - Gestionare directă către un operator intern	Scenariul 2 - Gestionare delegată către un operator privat
Conform scenariului tehnico-economic recomandat, emisiile de CO ₂ /km pentru un autobuz electric cu încărcare este de 0 g CO ₂ /km, indiferent de modalitatea de delegare, Autoritatea Contractantă fiind cea care pune la dispoziția operatorului mijloacele de transport ecologice.	



3.3 Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea îmbunătățirii transportului public de persoane și modernizării infrastructurii în teritoriul administrativ al UAT-urilor membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA .

Gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puține avantaje conform informațiilor menționate în analiza comparativă a scenariilor prezentate. Alegerea acestei modalități de delegare poate avea un impact negativ asupra calității serviciului de transport public, mai ales din cauza inexistenței unei modalități de control al autorităților asupra acestuia.

În ceea ce privește gestiunea directă către un operator intern, menționăm că în prezent, ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA poate delega serviciul de transport public către operatorul SC VITALISSIMA SRL - societate al cărui obiect de activitate este transportul urban, suburban și metropolitan de călători.

Dintre scenariile alternative de delegare, cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cea a delegării către operatorul SC VITALISSIMA SRL, asigurând unui control direct și o influență dominantă prin Consiliul Local Gheorgheni asupra deciziilor strategice, prioritizând astfel interesul public și nevoile cetățenilor.

Oportunitatea delegării serviciilor de transport public local de persoane prin atribuire directă concesiunii serviciilor de transport public local de persoane rezidă din faptul că obligațiile care îi revin asociației în calitate de acționar/asociat unic 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.

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.

Motive de ordin economic

- Operatorul asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii proprii și concesionate, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor;
- Operatorul asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor pentru toate cele două moduri de transport, pe întreaga arie teritorială a ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA;
- Operatorul realizează investițiile în legătură cu prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu programul de investiții al operatorului;
- Operatorul respectă toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public;
- Operatorul asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie;
- Operatorul asigură buna întreținere a bunurilor concesionate;



- Operatorul asigură personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public;
- Operatorul asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală, și psihologică a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța circulației;
- Operatorul asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii;
- Operatorul respectă regulamentul serviciului și caietul de sarcini al serviciului;
- Operatorul asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line;
- Operatorul realizează statistici privind accidentele;
- Operatorul asigură furnizarea de date către ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport.

Motive de ordin financiar

- Sarcinile îndeplinite de operator sunt finanțate din capitalurile sale proprii;
- UAT-urile membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA vor furniza active (bunuri de retur) astfel încât aceasta să poată îndeplini Obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare;
- Operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din contract sau sunt asociate acestuia, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
- Operatorul evidențiază costurile pe fiecare mod de transport, pe serviciu public și pe fiecare UAT, asigurând respectarea prevederilor Anexei la Regulamentul 1370/2007;
- Operatorul aplică tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători
- Operatorul asigură respectarea prevederilor legale contabile și fiscale în vigoare și fiscalizarea integrală a serviciului;
- Operatorul asigură, prin decizii ale Consiliului de Administrație și AGA, implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței/eficacității;
- Operatorul asigură calculul costului/km pe costuri asociate doar serviciului de transport, evidențierea veniturilor pe fiecare categorie de călători și calculul compensării pentru fiecare UAT membru al ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA;
- Operatorul asigură alocarea costurilor indirecte pe cele două moduri de transport conform unor chei de repartizare agreeate de către ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA



4 Recomandări privind implementarea soluției recomandate

4.1 Aria teritorială

Aria de operare pe care se intenționează atribuirea contractului de servicii publice este teritoriul administrativ a cinci unități administrativ teritoriale, respectiv: Municipiul Gheorgheni, Comuna Lăzarea, Comuna Ciumani, Comuna Suseni și Comuna Joseni.

În ceea ce privește restul UAT-urilor membre ale Asociației, acestea vor putea intra în sistemul de transport public metropolitan de călători, în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Prestarea serviciilor către alte UAT-uri membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA se va realiza prin Act Adicional la Contract, ce se va încheia conform tuturor cerințelor legale, inclusiv de publicitate.

4.2 Durata contractului

În ceea ce privește durata contractelor de servicii publice, există 3 legislații care reglementează acest aspect:

În conformitate cu art. 4 alin. 3 din 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, durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine.

Pe de altă parte, prevederile legislației naționale, respectiv art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, impun o durată maximă de 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 și 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou. Legea nr.92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial și al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate și ocrotite în legislația Uniunii Europene.

În acest sens, dispozițiile art. 28 alin.(1) din legea examinată circumstanțiază, în funcție de specificul fiecărei activități desfășurate, termenul maxim al contractului de atribuire a gestiunii, astfel: 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 și 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou. Referitor la aceste durate, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituționalitate a prevederilor art.28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.



Legea nr.92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial și al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate și ocrotite în legislația Uniunii Europene.

Referitor la aceste duratele de delegare prevăzute la art.28 alin.(1) din Legea nr.92/2007, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituționalitate a prevederilor art.28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

Pe de altă parte, art. 32 alin. (3) din Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG 58/2016, statuează că:

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

Astfel fiind, în interpretarea articolului de mai sus, aplicând principiul de drept per a contrario, în cazul în care se decide atribuirea prin gestiunea directă a serviciului de utilitate publică, durata acestui serviciu nu poate fi mai mare de 5 ani. În caz contrar, pentru atribuirea gestiunii acestui serviciu trebuie aplicată o procedură competitivă, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016.

Mai mult decât atât, legiuitorul chiar specifică faptul că în cazul gestiunii directe, o dată la 5 ani trebuie să vor elabora analize privind eficiența economică a serviciului și, în cazul în care rezultatele sunt negative, să schimbe modul de gestiune a serviciilor publice.

În concluzie, pentru conformarea cu toate legile de mai sus, recomandăm ca **durata contractului de delegare să fie de 5 ani**, stabilită în conformitate cu Legea 51/2006, Legea 92/2007 și cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului.

4.3 Obligația de serviciu public de transport

Obligația de serviciu public este constituită din:

- I. Aplicarea tarifelor de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă
- II. Furnizarea de servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia
- III. De reduceri/ gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și
- IV. Cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliilor Locale ale UAT membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA



- V. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- VI. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în Contract;
- VII. Respectarea standardelor și cerințelor de siguranță și securitate prevăzute în Contract și în legislația națională;
- VIII. Prestarea serviciului de transport public local cu vehiculele prevăzute în Contract.

4.4 Natura și îndeplinirea drepturilor exclusive acordate operatorului

- I. Va avea dreptul la plata Compensăției din partea UAT membre, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- II. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- III. Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe teritoriul ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA pentru care prestează serviciu public, inclusiv pentru rutele operate în prezent cu autobuzele de mică capacitate (microbuze);
- IV. Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Contract;
- V. Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii concesionate și mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local.

4.5 Elemente de ordin juridic, procedural

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

Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

Dezvoltarea serviciului de transport public trebuie să țină cont de prevederile Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 - Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, prin urmare:

(1) Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate transportul public care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- a) Se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările și completările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;



- b) Se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sau numai între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestui, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate;
- c) Se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean, Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale;
- d) Se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară înmatriculate sau înregistrate ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;
- e) Persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- f) Pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;
- g) Autoritățile locale competente exercită competențe exclusive cu privire la acordarea licențelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competență a acestora și de reglementare la nivel local a serviciilor publice de transport călători;
- h) Autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.

Componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condițiile legii, în administrare sau puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitatea administrativ-teritorială, în baza procesului-verbal de predare-primire, anexă la hotărârea de dare în administrare sau la contractul de delegare a gestiunii, după caz, sau pot fi puse la dispoziție de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară în baza proceselor-verbale de predare-primire, anexe la contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.

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



- a) Licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
- b) Programul de circulație;
- c) Copia conformă a licenței de transport, în cazul tramvaielor;
- d) Alte documente stabilite de legile în vigoare.

Transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare având ca obiect transportul rutier public de persoane, este definit ca transport rutier local de persoane în conformitate cu art. 3 pct. 48 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere. Traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară sunt considerate trasee locale în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 38 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

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

Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

Având în vedere repartitia populației UAT-urilor membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA, necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, centrele importante din punct de vedere economic și/sau social dar și efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim, rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiții optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetățenilor și care să fie eficient din punct de vedere tehnic și financiar.

4.5.1 Modul de calcul al redevenței

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

La calculul amortizării mijloacelor fixe, trebuie avute în vedere prevederile Legii nr. 15/1994 privind amortizarea capitalului imobilizat în active corporale și necorporale.

Asfel, la calculul amortizării mijloacelor fixe ce vor fi date în concesiune operatorului municipal s-a utilizat metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de



amortizare liniară la valoarea fiscală a mijlocului fix amortizabil, în conformitate cu valorile investițiilor propuse.

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor concesionate, Operatorul plătește o redevență proprietarului bunurilor, calculată anual prin aplicarea unui procent de asupra totalului valorii de inventar a bunurilor concesionate. Aceste valori sunt menționate în contract în valoare fixă și procentuală. Modificarea anexei cu valoarea bunurilor de inventar va duce la actualizarea valorii redevenței.

În schimbul dreptului și obligației de prestare a serviciului, Operatorul se obligă să plătească redevență pentru serviciu Autorității Contractante.

Redevența pentru serviciu se actualizează anual, cu rata inflației.

4.5.2 Modul de calcul al compensației

În conformitate cu prevederile legislative, în speță cu art. 1, al. (4), pct. e. din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local, „serviciul de transport public local de persoane și de mărfuri se organizează de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ-teritorială respectivă, cu respectarea următoarelor principii: .e) acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane”.

De asemenea, în conformitate cu art. 2 al aceleiași legi, în condițiile în care în transportul public local se acordă facilități de transport uneia sau mai multor categorii de persoane, serviciul prin care se realizează transportul respectiv se consideră serviciu public subvenționat de transport, care se supune atât Legii 92/2007 cât și Ordonanței Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată.

De asemenea, menționăm că la nerespectarea dispozițiilor art. 45 din Legea 92/2007 privind serviciile de transport modificată de public local; consiliile județene, primarul municipiului precum și ofițerii și/sau agenții de poliție din cadrul Poliției Române care au calitatea de polițiști rutieri pot acorda contravenții operatorului.

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

Mod de calcul al compensației:

Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil

$$\text{Compensația} = 321,177 - 78,022 + 20,748 = 263,903 \text{ lei}$$

Precizăm faptul că valori menționate anterior sunt aferente perioadei 30.06.2026-31.12.2026.

4.5.3 Mărimea (nivelul) profitului rezonabil

Conform prevederilor articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, costurile care trebuie luate în considerare într-un contract de servicii publice

Studiu de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport public



pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului”. Compensația pentru obligația de serviciu public nu poate depăși efectul financiar net al obligației, definit ca fiind egal cu costurile, minus veniturile generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse la nivel de rețea, plus un „profit rezonabil”.

Contractele de transport public aliniate conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Astfel, conform regelementărilor în vigoare, „profitul rezonabil nu poate depăși rata de swap aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de procentuale”. (<http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>)

Asfel, având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public va fi pe un termen de 5 ani, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 5.45% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 6.45%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, după cum urmează:

$$\text{Profit rezonabil} = 6,46\% * 321,177 \text{ lei} = 20,748 \text{ lei}$$

Precizăm faptul că valori menționate anterior sunt aferente perioadei 30.06.2026-31.12.2026.

4.5.4 Categoriile de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități

Pentru serviciul de transport public local de persoane organizat de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ teritorială respectivă beneficiază de gratuitate la transport următoarele categorii de persoane:

- Veteranii și văduvele de război, în conformitate cu prevederile Legii nr. 44/1994 privind acordarea unor drepturi veteranilor și văduvelor de război;
- Persoanele persecutate din motive politice, în conformitate cu prevederile Legii nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice în perioada comunistă;
- Luptătorii care au contribuit la victoria revoluției române din decembrie 1989, în conformitate cu prevederile Legii nr. 42/1990 pentru cinstirea eroilor-martiri și acordarea unor drepturi acestora, răniților și luptătorilor la Revoluția din 1989;
- Persoanele cu handicap grav, însoțitorii persoanelor cu handicap grav și asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav în prezența acestora, în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;
- Sonatorii de sânge beneficiază de abonament cu reducere 50% pentru transportul în comun pe o perioadă de 1 lună pentru fiecare donator, în conformitate cu prevederile Legii nr. 282/2005 și a Hotărârii de Guvern nr. 1364/2006.

Facilități la transportul public local, altele decât cele obligatorii prin lege, și prevederile legislative care permit acordarea acestora prin hotărâre a autorității administrației publice locale.

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru următoarele categorii de persoane:



- Pensionarii, persoanele care au atins vârsta de pensionare sau beneficiarii de pensie de urmaș;
- Preșcolari (5-7 ani);
- Elevi;
- Studenți;
- Tinerii cu vârste între 16 și 25 de ani aflați în dificultate și confrunțați cu riscul excluderii profesionale în scopul facilitării accesului lor la un loc de muncă, în conformitate cu Legea nr. 116/2002 privind prevenirea și combaterea marginalizării sociale;
- Alte categorii sociale în conformitate cu prevederile legale.

După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport de tip card în mijlocul de transport, la tariful aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local.

4.5.5 Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse

La creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Astfel, utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență transportului cu automobilul personal, numai în condițiile unei oferte de calitate, moderne cu tarife accesibile. Acest obiectiv ar putea fi atins prin eficientizarea continuă a transportului public. De asemenea, prin optimizarea acestor elemente va crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

În prezent, tarifele propuse pentru serviciul de transport public sunt cele prezentate în tabelele de mai jos:

Tabel 4-1 Tarife propuse pentru traseele urbane

<i>Specificație titlu de călătorie</i>	<i>Tip bilet/abonament</i>	<i>Tarife propuse</i>
Transport urban de călători pe bază de bilet	Bilet 1 călătorie	3.00
Transport urban de călători pe bază de bilet	Bilet 2 călătorii	5.00
Transport urban de călători pe bază de abonament	Abonament lunar, valabil pe o singură linie	60.00
Transport urban de călători pe bază de abonament	Abonament lunar, valabil pe toate liniile	100.00
Suprataxă pentru călătorie frauduloasă		100.00

Tabel 4-2 Tarife propuse pentru traseele către comunele partenere



<i>Specificație titlu de călătorie</i>	<i>Destinație</i>	<i>Tip bilet/abonament</i>	<i>Tarife propuse</i>
Transport urban de călători pe bază de bilet	Gheorgheni - Lăzarea	Bilet 1 călătorie	4
Transport urban de călători pe bază de bilet	Lăzarea - Gheorgheni	Bilet 1 călătorie	8
Transport urban de călători pe bază de abonament	Gheorgheni - Lăzarea	Abonament lunar	80
Transport urban de călători pe bază de abonament	Lăzarea - Gheorgheni	Abonament lunar	160
Transport urban de călători pe bază de bilet	Gheorgheni - Joseni	Bilet 1 călătorie	6
Transport urban de călători pe bază de bilet	Joseni - Gheorgheni	Bilet 1 călătorie	6
Transport urban de călători pe bază de abonament	Gheorgheni - Joseni	Abonament lunar	120
Transport urban de călători pe bază de abonament	Joseni - Gheorgheni	Abonament lunar	120
Transport urban de călători pe bază de bilet	Gheorgheni - Ciumani	Bilet 1 călătorie	8
Transport urban de călători pe bază de bilet	Ciumani - Gheorgheni	Bilet 1 călătorie	4
Transport urban de călători pe bază de abonament	Gheorgheni - Ciumani	Abonament lunar	160
Transport urban de călători pe bază de abonament	Ciumani - Gheorgheni	Abonament lunar	80
Transport urban de călători pe bază de bilet	Gheorgheni - Suseni	Bilet 1 călătorie	10
Transport urban de călători pe bază de bilet	Suseni - Gheorgheni	Bilet 1 călătorie	3
Transport urban de călători pe bază de abonament	Gheorgheni - Suseni	Abonament lunar	200
Transport urban de călători pe bază de abonament	Suseni - Gheorgheni	Abonament lunar	60
Transport urban de călători pe bază de bilet	Joseni - Borzont	Bilet 1 călătorie	4
Transport urban de călători pe bază de bilet	Borzont - Joseni	Bilet 1 călătorie	4
Transport urban de călători pe bază de abonament	Joseni - Borzont	Abonament lunar	80
Transport urban de călători pe bază de abonament	Borzont - Joseni	Abonament lunar	80
Suprataxă pentru călătorie frauduloasă			100 lei



Transportatorul este autorizat să perceapă de la beneficiarii transportului contravaloarea serviciilor prestate pe baza de legitimații de călătorie valabile la tarifele aprobate de hotărârea Adunării Generale a ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA după delegarea gestiunii serviciului public. Tariful în vigoare se poate modifica pe baza propunerilor fundamentate ale concesionarului numai după aprobarea acestuia prin Hotărâre a Adunării Generale, ori de câte ori este nevoie ca urmare a unor schimbări legislative ce au ca rezultat creșterea unor taxe folosite la fundamentarea tarifelor, proporțional cu aceste modificări.

Conform Art. 12, al. 3 al Normei-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane din 12.12.2007, aprobată prin Ordinul nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru, prin nivelul tarifelor de transport pentru serviciile de transport public local de persoane, suportate de către utilizatori, se vor recupera integral costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare, precum și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se astfel un profit rezonabil pentru operatorii de transport/transportatorii autorizați.

4.6 Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public

Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de calatori de revizuiesc anual de catre Autoritatea Contractanta iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficienței și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, funcție de politica în domeniu și obiectivele delegatarului. Prin ponderea data anumitor indicatori și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de Autoritatea Contractanta Deasemenea, contractul prevede monitorizarea atenția a performanțelor derularii sarcinilor operatorului asumate prin contract și penalitati pentru neindeplinire, incluzand si adoptarea de masuri corective.

Prestarea serviciului de transport public local se va realiza în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în contractul de delegare:

Tabel 4-3 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători

Nr. Crt.	Indicatori	Descriere	Mod	Parametru			Pondere re criteri u	Valori ale parametri lor, calculate pe baza raportului operatoru lui	Valori de calcu latus	Incalc are major a	Retinere din garanția pe trimestru (G) de:	
				U. M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxi m per mins					Garanție (G)	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9=8 sau 6	10	11 =(9/6)*7* G	2, 639, 031 lei
1	Curse anulate sau neregulate	(curse anulate sau neregulate/ total curse incluse in Programul de Transport) x 100	autob uz	%	5	10	8,00%	0	0		0	
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore	Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare)/ lungimea	autob uz	%	0,2	1	5,00%	0	0		0	
		totala a traseului x 365										
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	Numaru de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	autob uz	Nr.	1000	2000	10,00 %	0	0		0	
4	Respectarea Planului de Servici	(Σ parc planificat - Σ parc utilizat) / (Σ parc planificat) x 100	autob uz	%	5	10	5,00%	0	0		0	



FIP CONSULTING

LINKING OPPORTUNITIES

5	Plange n de la pasaje n	Plange fundamentale		Nr. Plange fundamentale înregistrate	toate	Nr.	5	100	5.00%	0	0	0	0
		Plange rezolvate	Nr. Plange fundamentale rezolvate în termen legal		toate	Nr.	3	94	5.00%	0	0	0	0
6	Protec tia mediu l	Plange nerezolvate	Nr. Plange fundamentale nerezolvate în termen legal	toate	Nr.	2	7	3	8.00%	0	0	DA	0
		Respectarea standardelor de poluare EURO 3 si EURO 4	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 3 si Euro 4 raportat la numarul de vehicule inpus in Programul de Transport										
7	Vehicu le	Cerinte de confort	Numarul vehiculelor reînscadrate în clasele I, II sau III de confort/ numarul total de vehicule incluse în Programul de Transport	autob uz	%	10	50	8.00%	0	0	0	0	0
8	Penalitati platite		Cuantumul penalizatiilor platite de catre operatorul de transport/ transportatorul autorizat, pentru nerezpectarea standardelor de transport de calitate si mediu	toate	lei	5000	1000	8.00%	0	0	0	0	0
9	Respectarea prevederilor legale		Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul impetent	toate	No.	20	100	11.00 %	0	0	0	0	0
10	Accidente de trafic		Numarul accidentelor în trafic din vina personalului propriu al Operatorului	toate	No.	5	30	8.00%	0	0	0	0	0
11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor		Respectarea nivelului minim impus	toate	No.	7.5	7	12.00 %	6	0	0	0	0
						Total pondere criterii			100.0 0%	TOTAL	Incaltari majore	0	
													0
											Retinere crimestr bla din garantia anuala		0



5 Concluzii

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public de la nivelul UAT-urilor membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA precum și o analiză a modalității de gestiune a serviciului de transport public.

În baza informațiilor prezentate și a prevederilor legale în vigoare, se pot concluziona următoarele aspecte:

- Societatea VITALISSIMA SRL are calitatea de operator având unic acționar Municipiul Gheorgheni prin Consiliul Local Gheorgheni;
- În conformitate cu Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.
- De asemenea, conform Regulamentului 1370/2007, Art. 5 Atribuirea de contracte de servicii publice din cadrul, (2) 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.
- În conformitate cu prevederile 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 serviciului de transport public local de călători."
- În conformitate cu art. 30 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 92/2007 prevede: "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;"

Având în vedere informațiile menționate anterior, considerăm oportună delegarea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, de pe raza UAT-urilor membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ GYERBUSZ - HARGHITA, către operatorul SC VITALISSIMA SRL.

Anexa 1 - Programul de transport public propus

Anexa 1.1 - Luni - Vineri

Linia 1	Piața Libertății	Stadionul Municipal	Slager Center	Lazareea	Joseni	Ciurmani	Suseni	Chilieni	Valea Stramba	Caprioarei	Piața Libertății
Cursa 1	06:30	06:31	06:34	06:42	06:54	07:00	07:07	07:11	07:17	07:22	07:24
Cursa 2	14:30	14:31	14:34	14:42	14:54	15:00	15:07	15:11	15:17	15:22	15:24

Linia 2	Borizont 1	Borizont 2	Borizont 3	Joseni 1	Joseni 2	Joseni 3	Linia 2	Joseni 3	Joseni 2	Joseni 1	Borizont 3	Borizont 2	Borizont 1
Tur - Joseni - Borzont							Retur - Joseni - Borzont						
Cursa 1	07:45	07:47	07:51	07:56	07:59	08:00	Cursa 1	08:05	08:06	08:08	08:13	08:17	08:20
Cursa 2	15:45	15:47	15:51	15:56	15:59	16:00	Cursa 1	16:05	16:06	16:08	16:13	16:17	16:20



FIP CONSULTING

LINKING OPPORTUNITIES

Linia 3	ParkBridge	Kaufland	Penny	Pompefort	Szatmárpatak	Bécsfalvi	Bécsfalvi	Pescariu	Selyem	Closta	Szeged	Mór	Bécsfalvi	Budaványi	Grádina	Biserica	Salomon	Stadionul municipal	Pompefort	Penny	Kaufland	ParkBridge
Cursa 1	07:00	07:01	07:03	07:03	07:04	07:05	07:06	07:07	07:08	07:09	07:10	07:12	07:13	07:14	07:15	07:17	07:18	07:20	07:21	07:22	07:23	07:25
Cursa 2	12:00	12:01	12:03	12:03	12:04	12:05	12:06	12:07	12:08	12:09	12:10	12:12	12:13	12:14	12:15	12:17	12:18	12:20	12:21	12:22	12:23	12:25
Cursa 3	16:00	16:01	16:03	16:03	16:04	16:05	16:06	16:07	16:08	16:09	16:10	16:12	16:13	16:14	16:15	16:17	16:18	16:20	16:21	16:22	16:23	16:25

Linia 3A	ParkBridge	Kaufland	Penny	Pompefort	Szatmárpatak	Bécsfalvi	Bécsfalvi	Pescariu	Solye	Cluj	Steged	Mór	And	Bécsfalvi	Budaványi	Grádina	Biserica	Salomon	Stadionul municipal	Slober	Pompefort	Penny	Kaufland	ParkBridge
Cursa 1	08:30	08:31	08:33	08:33	08:34	08:35	08:36	08:37	08:38	08:39	08:40	08:42	08:43	08:44	08:44	08:45	08:47	08:49	08:50	08:53	08:56	08:57	08:58	09:00
Cursa 2	15:30	15:31	15:33	15:33	15:34	15:35	15:36	15:37	15:38	15:39	15:40	15:42	15:43	15:44	15:44	15:45	15:47	15:49	15:50	15:53	15:56	15:57	15:58	16:00

Linia	PARKBRIDGE	Gari	Kos	Szatmárpatak	Kossuth	Patia	Marton	Biserica	Marton	Szeged	Mór	Bécsfalvi	Budaványi	Grádina	Biserica	Salomon	Pescariu	Floride	Penny	Kaufland	ParkBridge
4			Károly		Lajos	Libertini	Atón II	Románó- Gátóka	Atón I				Ének	ÉKH	Ármenia	Éró	Sándor				
Cursa 1	06:45	06:46	06:48	06:49	06:51	06:52	06:53	06:53	06:54	06:55	06:57	06:58	06:59	07:00	07:02	07:03	07:04	07:05	07:06	07:08	07:09
Cursa 2	12:30	12:31	12:33	12:34	12:36	12:37	12:38	12:38	12:39	12:40	12:42	12:43	12:44	12:45	12:47	12:48	12:49	12:50	12:51	12:53	12:54
Cursa 3	16:30	16:31	16:33	16:34	16:36	16:37	16:38	16:38	16:39	16:40	16:42	16:43	16:44	16:45	16:47	16:48	16:49	16:50	16:51	16:53	16:54

Linia 5	ParkBridge	Gari	Kos	Szatmárpatak	Kosuth	Patia	Pescariu	Capitoni	Marton	Biserica	Marton	Bécsfalvi	Budaványi	Grádina	Biserica	Salomon	Pescariu	Florent	Penny	Kaufland	ParkBridge
Cursa 1	08:00	08:01	08:03	08:04	08:06	08:07	08:08	08:09	08:11	08:12	08:13	08:13	08:13	08:15	08:16	08:17	08:18	08:19			08:21
Cursa 2	14:30	14:31	14:33	14:34	14:36	14:37	14:38	14:39	14:41	14:42	14:43	14:43	14:43	14:45	14:46	14:47	14:48	14:49			14:51

	ParkBridge	Kaufland	Penny	Florent	Pescariu	Salomon	Biserica	Grádina	Budaványi	Lacu	Linia 6 - Róna	Bécsfalvi	Grádina	Biserica	Salomon	Pescariu	Florent	Penny	Kaufland	ParkBridge	
					Sándor	Erdő	Árpádkert	Ugrók	Ugrók	Róna											
Cursa 1	11:30	11:31	11:33	11:34	11:35	11:36	11:37	11:39	11:40	12:28	Cursa 1	13:25	14:13	14:14	14:16	14:17	14:18	14:19	14:20	14:22	14:23



Anexa 1.2 - Sămbătă

Linia 1	Plata Libertatii	Stadionul Municipal	Slager Center	Lazarea	Josefi	Ciunani	Suden	Chilenti	Valcea Stramba	Captoareei	Plata Libertatii
Cursa 1	08:00	08:01	08:04	08:12	08:24	08:30	08:37	08:41	08:47	08:52	08:54

Linia 2 Tur - Borzont 1 Josefi - Borzont											
Cursa 1	10:00	10:02	10:06	10:11	10:14	10:15					
Linia 2 Retur - Borzont Josefi 3 Josefi 2 Josefi 1 Borzont 3 Borzont 2 Borzont 1											
Cursa 1	10:20	10:21	10:23	10:28	10:32	10:35					

Linia 3	ParkRide	Kaurand	Penny	Pompeii II	Szassorsep II	Belciet I	Belciet II	Pestariu	Seyem I	Cloca	Steguruti	Mont	Bajana	Battany Ignac	Grania Csiki	Biserica Armeana	Salamo Erno	Stadionul municipal	Pompeii II	Penny	Kaurand	ParkRide
Cursa 1	08:30	08:31	08:33	08:33	08:34	08:35	08:36	08:37	08:38	08:39	08:40	08:42	08:43	08:44	08:45	08:47	08:48	08:50	08:51	08:52	08:53	08:55

Linia 3A	ParkRide	Kaurand	Penny	Pompeii I	Szassorsep I	Belciet I	Belciet II	Pestariu	Seyem I	Cloca	Steguruti	Mont	Bajana	Battany Ignac	Grania Csiki	Biserica Armeana	Salamo Erno	Stadionul municipal	Slager Center	Pompeii I	Penny	Kaurand	ParkRide
Cursa 1	09:00	09:01	09:03	09:03	09:04	09:05	09:06	09:07	09:08	09:09	09:10	09:12	09:13	09:14	09:15	09:17	09:19	09:20	09:23	09:26	09:27	09:28	09:30

Linia 4	ParkRide	Geri	Kos	Szassorsep I	Kosuth Lajos	Plata Libertatii	Marton Aron I	Biserica Balczika	Marton Aron I	Sajerului	Mont	Bajana	Battany Ignac	Grania Csiki	Biserica Armeana	Salamo Erno	Penny Sando	Fiktor	Penny	Kaurand	ParkRide
Cursa 1	09:30	09:31	09:33	09:34	09:36	09:37	09:38	09:38	09:39	09:40	09:42	09:43	09:44	09:45	09:47	09:48	09:49	09:50	09:51	09:53	09:54



FIP CONSULTING

LINKING OPPORTUNITIES

Linia 5	ParkBridge	Gatti	Kos	Szasszonczki	Kosuth Lajos	Plaza Liberati	Pepashor	Capitane	Marton Atonli	Biserica Roman- Catholic	Marton Atonli	Biserica Armenia	Salomon Enno	Petot Sandor	Florior	Penny	Kaufand	ParkBridge
Cursa 1	10:00	10:01	10:03	10:04	10:06	10:07	10:08	10:09	10:11	10:12	10:13	10:13	10:15	10:16	10:17	10:18	10:19	10:21

Linia 6 - Tur	ParkBridge	Kaufand	Penny	Florior	Petot Sandor	Salomon Enno	Biserica Armenia	Gradiua Csiki	Batiwhy Ignac	Lacu Rosu	Linia 6 - Rosu	Lacu Rosu	Batiwhy Ignac	Gradiua Csiki	Biserica Armenia	Salomon Enno	Petot Sandor	Florior	Penny	Kaufand	ParkBridge
Cursa 1	11:30	11:31	11:33	11:34	11:35	11:36	11:37	11:39	11:40	12:2 8	Cursa 1	13:2 5	14:13	14:14	14:16	14:17	14:18	14:19	14:20	14:22	14:23