



*România*  
*Județul Bacău*  
*Consiliul Local al Municipiului Bacău*

**HOTĂRÂREA NR. 141 DIN 11.04.2025**

**privind aprobarea Studiului de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a transportului public local de călători prin curse regulate în municipiul Bacău și Zona Metropolitană**

Consiliul Local al Municipiului Bacău întrunit în ședință extraordinară la data de 11.04.2025 potrivit art. 133 alin. (2) lit. a) din Ordonanța de Urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

Având în vedere:

- Adresa nr. 36/01.04.2025 a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, înregistrată la instituția noastră cu nr. 131479/01.04.2025;
- Referatul nr. 131532/01.04.2025 al Serviciului Monitorizare și Coordonare - Unitatea Municipală pentru Monitorizare Calitate Servicii Publice prin care se solicită inițierea unui proiect de hotărâre privind aprobarea Studiului de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a transportului public local de călători prin curse regulate în municipiul Bacău și Zona Metropolitană;
- Expunerea de motive a Primarului Municipiului Bacău înregistrată cu nr. 131538/01.04.2025;
- Raportul de specialitate al Direcției Juridice înregistrat cu nr. 131626/1/01.04.2025;
- Raportul de specialitate al Serviciului Monitorizare și Coordonare - Unitatea Municipală pentru Monitorizare Calitate Servicii Publice înregistrat cu nr. 131626/2/01.04.2025;
- Avizele comisiilor de specialitate din cadrul Consiliului Local al Municipiului Bacău, întocmite în vederea avizării proiectului de hotărâre: nr. 37/10.04.2025 al Comisiei de specialitate nr. 3 și nr. 147/10.04.2025 al Comisiei de specialitate nr. 5;
- Prevederile art. 8 alin. (2) și alin. (3) lit. d), ale art. 22 alin. (3), ale art. 28 alin. (2) lit. b) și ale alin. (2<sup>2</sup>) din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Prevederile Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
- Prevederile Regulamentului (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;
- Dispozițiile art. 140 alin. (1) și alin. (3), ale art. 154 alin. (1), ale art. 196 alin. (1) lit. a), ale art. 197 alin. (1) și ale art. 243 alin. (1) lit. a) și lit. b) din Ordonanța de Urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. d), alin. (7) lit. n) și art. 139 alin. (3) și alin. (5) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

**HOTĂRĂȘTE:**

**Art. 1.** Se aprobă Studiul de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a transportului public local de călători prin curse regulate în municipiul Bacău și Zona Metropolitană, conform Anexei, parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art. 2.** Se aprobă modalitatea de gestiune a serviciului public de transport local de călători în regiunea teritorială a Municipiului Bacău și Zona Metropolitană, prin gestiune directă.

**Art. 3.** Se acordă mandat Asociației de Dezvoltare Intercomunitară "Zona Metropolitană" pentru derularea procedurilor în vederea atribuirii directe a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de călători în municipiul Bacău și Zona Metropolitană.

**Art. 4.** Primarul Municipiului Bacău va aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri prin Direcțiile din cadrul aparatului de specialitate și Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău.

**Art. 5.** Hotărârea va fi comunicată Unității Municipale pentru Monitorizare Calitate Servicii Publice și Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău.

**Art. 6.** Prin grija Secretarului General al Municipiului Bacău prezenta hotărâre se comunică în termen legal Instituției Prefectului - Județul Bacău pentru verificarea legalității.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ  
VALY-CRISTINEL NECHITA**



**CONTRASEMNEAZĂ PENTRU LEGALITATE  
SECRETARUL GENERAL AL MUN. BACĂU  
NICOLAE – OVIDIU POPOVICI**

Hotărârea a fost adoptată cu 19 voturi pentru  
și o neparticipare.



**Studiu de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune  
a transportului public local de călători prin curse regulate  
în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană**

Unitatea Municipală pentru Monitorizare Calitate Servicii Publice

Isabela-Margareta PINTILIE

PRESEDINTE DE SEDINȚĂ  
VALY-CRISTINEL NECHITA



CONTRASEMNEAZA PENTRU LEGALITATE  
SECRETARUL GENERAL AL MUN. BACAU  
NICOLAE-OVIDIU POPOVICI





MUNICIPIUL  
BACĂU



**TTL**  
PLANNING



**Studiu de oportunitate  
în vederea stabilirii modalității de gestiune  
a transportului public local de călători  
prin curse regulate  
în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană**

TTL.091-PT.BC-SOCSP

Aprilie 2025 / Rev.6

✍



**Titlu Proiect** Studiu de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a transportului public local de calatori prin curse regulate in Municipiul Bacău si Zona Metropolitană

**Contract** 61 (TTL-091.S) / 20.03.2025

**Cod Raport** TTL.091-PT.BC-SOCSP

**Revizia** Rev.6

**Data** Aprilie 2025

**Beneficiar** ASOCIAȚIA DE  
DEZVOLTARE  
INTERCOMUNITARĂ ZONA  
METROPOLITANĂ BACĂU



**Elaborator** TTL PLANNING S.R.L.





## CUPRINS

<b>1. Date generale .....</b>	<b>4</b>
1.1. Denumirea obiectivului de investiții .....	4
1.2. Localizare / Teritoriu deservit .....	4
1.3. Beneficiarul .....	4
1.4. Elaboratorul studiului .....	4
<b>2. Scopul Studiului de Oportunitate .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Analiza situației Existente .....</b>	<b>7</b>
3.1. Date Generale .....	7
3.2. Contextul socio-economic .....	10
3.2.1. Structura populației .....	12
3.2.2. Mișcarea naturală și migratorie .....	13
3.2.3. Profil economic .....	17
3.2.4. Forța de muncă .....	20
3.2.5. Șomajul .....	22
3.2.6. Profilul economic al Zonei Metropolitane .....	23
3.3. Serviciul de transport public existent .....	25
3.3.1. Organizarea serviciului de transport public .....	25
3.3.2. Rețeaua existentă de transport public .....	29
3.3.3. Planuri de extinderea serviciilor de transport în Zona Metropolitană .....	39
3.4. Aspecte privind mobilitatea .....	43
<b>4. Necesitatea și oportunitatea .....</b>	<b>52</b>
<b>5. Obiectivele dezvoltării sistemului de transport și delegării gestiunii .....</b>	<b>60</b>
<b>6. Baza legală pentru funcționarea și organizarea serviciului de transport .....</b>	<b>62</b>
<b>7. Scenarii tehnico-economice propuse privind modalitatea de gestiune a serviciului public de transport local de călători .....</b>	<b>81</b>
7.1. Prezentarea scenariilor .....	81
7.1.1. Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat .....	81
7.1.2. Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Intern (Municipal/ Metropolitan) .....	83
7.1.3. Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat intern ....	86
7.2. Analiza scenariilor și stabilirea soluției recomandate .....	87
7.2.1. Considerații generale privind analiza scenariilor .....	87
7.2.2. Definirea criteriilor de analiză .....	88
7.2.3. Analiza Scenariilor .....	90
7.2.3.1. Criteriul Administrativ și procedural .....	90
7.2.3.2. Criteriul economico-financiar .....	97
7.2.3.3. Criteriul Social .....	100
7.2.3.4. Criteriul de Mediu .....	101
7.2.4. Selectarea Scenariului Recomandat .....	102
7.2.5. Concluziile privind opțiunea recomandată .....	103
7.2.6. Motive de ordin economic, financiar, social si de mediu care justifica delegarea gestiunii .....	106
7.2.6.1. Motive de ordin economic .....	108
7.2.6.2. Motive de ordin financiar .....	109
7.2.6.3. Motive de ordin social și de mediu .....	111
<b>8. Datele sintetice ce definesc serviciul ce va fi delegat .....</b>	<b>112</b>
8.1. Durata contractului de delegare a gestiunii .....	112
8.2. Bunuri concesionate și nivelul minim al redevenței .....	113
8.3. Politică tarifară și socială .....	115

8.3.1. Politica tarifară.....	115
8.3.2. Politica socială.....	116
8.4. Compensația.....	118
8.5. Ajutorul de stat / condițiile Altmark.....	121
8.6. Profitul rezonabil.....	126
8.7. Costul specific de operare.....	127
8.8. Controlul Entității Contractante asupra Operatorului.....	131
<b>9. Concluzii și Recomandări.....</b>	<b>133</b>

## LISTĂ FIGURI

Figura 3.2-1 Evoluția populației la nivelul ZM și a județului Bacău.....	11
Figura 3.2-2 Distribuția populației la nivelul ZMBC.....	12
Figura 3.2-3 Structura populației pe sexe și grupe de vârstă.....	13
Figura 3.2-4 Evoluția populației pe contingente de vârstă.....	13
Figura 3.2-5: Rata sporului natural în localitățile din Zona Metropolitană (2019).....	15
Figura 3.2-6: Rata soldului migratoriu în localitățile din Zona Metropolitană (2019).....	17
Figura 3.2-7: Ponderea contribuțiilor PIB la nivelul Regiunii Nord – Est.....	17
Figura 3.2-8: Evoluția PIB pe cap de locuitor.....	18
Figura 3.2-9: Contribuția sectoarelor economice la PIB-ul județean.....	18
Figura 3.2-10: Încadrarea populației în sectoarele economice.....	19
Figura 3.2-11: Evoluția numărului de întreprinderi active din ZMBC.....	20
Figura 3.2-12: Ponderea întreprinderilor active în județul Bacău.....	20
Figura 3.2-13: Evoluția numărului mediu de salariați la nivelul ZMBC.....	21
Figura 3.2-14: Ponderea numărului de salariați din județul Bacău concentrați în ZMBC.....	21
Figura 3.2-15: Evoluția numărului de salariați pe localități în ZMBC.....	22
Figura 3.2-16: Evoluția anuală a ratei șomajului în ZMBC.....	22
Figura 3.2-17: Distribuția angajaților pe sectoare economice în ZMBC.....	23
Figura 3.2-18: Distribuția întreprinderilor active pe sectoare economice în ZMBC (2019).....	24
Figura 3.2-19: Distribuția cifrei de afaceri pe sectoare economice în ZMBC (2019).....	25
Figura 3.3-1: Rețeaua de Transport Public din municipiul Bacău.....	30
Figura 3.3-2: Principalele probleme ale transportului public local.....	31
Figura 3.3-3: Stații de transport pentru transportul public local Bacău.....	32
Figura 3.3-4: Frecvența (stânga) și deservirea (dreapta) liniilor de transport public.....	33
Figura 3.3-5: Evoluția numărului anual de călători transportați – Transport Public Bacău.....	34
Figura 3.3-6: Rețeaua de Transport Județean adiacentă mun. Bacău.....	38
Figura 3.3-7: Stații de transport pentru transportul județean.....	39
Figura 3.3-8: Rețeaua de transport public metropolitan propusă.....	40
Figura 3.3-9: Rețeaua de linii și stații propuse cu zonele de acces.....	43
Figura 3.4-1: Accesibilitatea rețelei de transport public – situație existentă.....	44
Figura 3.4-2: Rețeaua de transport public – intervale de urmărire – situație existentă.....	45
Figura 3.4-3: Evoluția populației stabile în ZMBC (2015 – 2020).....	46
Figura 3.4-4: Densitatea populației în ZMBC.....	46
Figura 3.4-5: Analiza perechilor origine-destinație.....	47
Figura 3.4-6: Principalele fluxuri de navetă.....	48
Figura 3.4-7: Ponderea navetiștilor din totalul populației ocupate.....	49
Figura 3.4-8: Navetismul elevilor.....	50
Figura 7.2-1: Schema generală a analizei multicriteriale.....	88

## LISTĂ TABELE

Tabelul 3.2-1: Evoluția populației.....	11
Tabelul 3.2-2: Indicatori pentru sporul natural .....	14
Tabelul 3.2-3: Indicatori pentru soldul migratoriu .....	16
Tabelul 3.3-1: Programul de Transport situația Existentă: .....	35
Tabelul 3.3-2: Curse zilnice din Programul de Transport Județean .....	37
Tabelul 3.3-3: Programul de transport propus – Intervale de urmărire .....	41
Tabelul 7.2-1. Centralizator evaluare scenarii .....	102



## 1. Date generale

### 1.1. Denumirea obiectivului de investiții

Actualizarea **Studiului de oportunitate** în vederea **stabilirii modalității de gestiune a transportului public local de calatori prin curse regulate în Municipiul Bacău și Zona Metropolitană.**

### 1.2. Localizare / Teritoriu deservit

UAT Membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău.  
(ADIZMBc)

### 1.3. Beneficiarul



**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona  
Metropolitană Bacău**, cu sediul în Mun. Bacău,  
Calea dr. Alexandru Șafran, nr. 145, jud. Bacău, 600298.

### 1.4. Elaboratorul studiului



**TTL PLANNING S.R.L.**,  
București, Str. Dimitrie Pompeiu, nr. 9-9A, C14, Sectorul 2.  
Telefon 0724049785,  
e-mail: [office@ttlplanning.ro](mailto:office@ttlplanning.ro).  
[www.ttlplanning.ro](http://www.ttlplanning.ro)

## 2. Scopul Studiului de Oportunitate

Studiul de oportunitate are ca principal scop identificarea și analiza elementelor tehnice, juridice și financiare specifice, a celor mai probabile scenarii și identificarea soluției recomandate în vederea luării deciziei la nivel local cu privire la modalitatea de **delegare a gestiunii serviciului public local de calatori** prin curse regulate in **Municipiul Bacău si Zona Metropolitană**.

Studiul de oportunitate vine în întâmpinarea cerințelor legale în domeniu și totodată, ca scop secundar, contribuie la accesul la finanțări prin Programul Operațional Regional 2021-2027, precum și prin Planul Național De Redresare Și Reziliență (PNRR). În cadrul prezentului studiu se vor fundamenta pe de o parte necesitatea și oportunitatea delegării serviciului de transport public local de calatori prin curse regulate in Municipiul Bacău si Zona Metropolitană și se va identifica cea mai bună soluție delegare a gestiunii serviciilor, pe de altă parte.

În conformitate cu legislația națională, Autoritățile publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru înființarea, extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților, de Planul de Mobilitate și strategiile în domeniu, precum și de cerințele de mobilitate locale, evoluția acestora și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii de gaze cu efect de seră reduse. Astfel, prin delegarea serviciului de transport public local de calatori prin curse regulate in Municipiul Bacău si Zona Metropolitană, în conformitate cu reglementările naționale și europene în domeniu și cu respectarea regulamentului CE 1370, se vor asigura:

- dezvoltarea și funcționarea pe termen lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare socio-economică a orașului, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- satisfacerea în condiții optime a nevoilor de Mobilitate a populației, precum și ale instituțiilor publice și agenților economici din Zona Metropolitană;
- gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea unui mod de transport eficient și ecologic;
- diminuarea utilizării autoturismului propriu pentru deplasările locale;
- promovarea reabilitării infrastructurii pe traseele 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;

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea gestiunii directe a serviciului de transport public local de călători, în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de calatori și a Legii nr. 51/2006 actualizată, privind serviciile comunitare de utilități publice, art. 28, alin.(2) lit. b), prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către Operatul SC. Transport Public SA din Bacău ce urmează a fi achiziționat integral de consiliul local al municipiului Bacău, în conformitate cu negocierile purtate în perioada 2022-2025 și a Hotărârii consiliului Local nr. 86 din 14.03.2025



### 3. Analiza situației Existente

#### 3.1. Date Generale

Municipiul Bacău este municipiul reședință al județului Bacău, fiind și cel mai mare centru urban din județ (populația municipiului reprezintă 26,5% din numărul total de locuitori ai județului la o suprafață de peste 41 de km<sup>2</sup>). Conform Planului de amenajare a teritoriului național Secțiunea a IV-a (NUTS 3 la nivel european): Municipiul Bacău este o localitate de rang I, de importanță națională, cu influență potențială la nivel European.

Municipiul Bacău a fost desemnat pol de dezvoltare urbană prin HG nr.1149/2008 privind modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 998/2008 pentru desemnarea polilor naționali de creștere în care se realizează cu prioritate investiții din programele cu finanțare comunitară națională.

Conform Planului Urbanistic General, suprafața totală a municipiului este de 4318,70 ha, dintre care 3880,29 ha teren intravilan propus prin PUG, la care se adaugă suprafețele care au făcut obiectul unor Planuri Urbanistice Zonale aprobate după anul 2012.

Structura intravilanului conform PUG Bacău 2012, concentrează în linii mari, următoarea zonificare funcțională a intravilanului: zonă de locuințe și funcțiuni complementare 25,40%, zonă de activități comerciale, instituții și servicii de interes public 13,93%, zonă de industrie și depozitare 24%, zonă spații verzi și agrement 11,05% și zona căilor de comunicație 19,05%.

Mun. Bacău are rol de centru polarizator, populația municipiului Bacău se află într-o stare de ușoară scădere (de 3,45% între 2015 și 2024). Cererea pentru noi locuințe, mai ales locuințe individuale, este acoperită de comunele învecinate care înregistrează creșteri semnificative ale populației după domiciliu în perioada 2015-2024, cum ar fi Hemeiș (26,14%), Letea Veche (13,95%), Măgura (15,05%), Mărgineni (5,60%), Sărata (6,47%) și Săucești (4,79%).<sup>1</sup> La nivelul anului 2011, mai mult de jumătate din salariații domiciliați în comunele Letea Veche, Măgura, Mărgineni și Hemeiș (aprox. 8000 salariați) aveau locul de muncă în municipiul Bacău. Chiar dacă în aceea perioadă în comuna Nicolae Bălcescu doar 37% din salariați aveau locul de muncă în municipiul Bacău, numărul acestora a crescut considerabil odată cu dezvoltarea celor două centre comerciale Metro, Auchan-Dedeman și a zonei logistice din lungul DN2. Comune precum Hemeiș (Parcul Dendrologic), Mărgineni, Luizi-Călugăra sau Tamași includ importate obiective de agrement accesate frecvent de băcăuani dar și de turiști. Astfel, în contextul în care procesul de periurbanizare devine din ce în ce mai activ, legăturile între municipiul Bacău și localitățile din zona lui metropolitană trebuie întărite, mai ales în ceea ce privește furnizarea serviciilor de transport public.

<sup>1</sup> Conform INS tempo - Populația după Domiciliu, 1 Ianuarie 2024

Orașul se dezvoltă liniar, urmând la nivelul zonei metropolitane două coridoare principale DN2 și DN15. Acestea sunt completate de DN11 și DN2G care asigură legătura între Bacău și comunele din zona montană (Culmea Pietricica) și DN2F care asigură legătura cu partea de est a județului continuând spre Vaslui și ulterior Chișinău. La nivel local, Bacăul este dezvoltat tot pe doua coridoare, unul principal nord-sud, și unul secundar est-vest completate de 3 inele concentrice:

- Nucleul central: Unirii – 9 Mai – Mărășești – Nicolae Bălcescu;
- Inelul principal: Mioriței – Constantin Ene – Milcov;
- Varianta ocolitoare Bacău (incompletă în nord-vest).

Drumului național DN2 (E-85), care leagă zona industrială sud de centrul municipiului reprezintă coridorul principal al orașului. Prin intermediul drumul național DN2G se face și legătura cu zona industrială nord, localizată în zona de nord-vest a orașului. Fondul construit ia forma de cartiere cu o densitate a populației ridicată precum Republicii, Bazar Letea, Carpați și include și cartierele de blocuri localizate de-a lungul străzii Milcov, între DN2 și râul Bistrița. Acest coridor continuă în centrul orașului cu Strada Nicolae Bălcescu și Strada 9 Mai, unde exista cea mai ridicată densitate de instituții publice. Tot în nord se regăsesc cartiere cu densitate ridicată, precum Miorița, Ștefan cel Mare și cartierul Nord (în curs de dezvoltare). Coridorul secundar se desfășoară între Centrul de Afaceri și Expoziții Bacău (CAEx) și cartierul Șerbănești. Cu spații pentru birouri și expoziții comerciale, CAEx Bacău este un incubator pentru 24 de companii start-up. La polul opus, cartierul Șerbănești este o zona de dezvoltare rezidențială intensă. Centrat pe Parcul Catedralei, coridorul secundar cuprinde cartierele centrale 6 Martie și Bistrița Lac, precum și zona centrală.

Conform analizelor din cadrul strategiei integrate de dezvoltare, la nivelul municipiului Bacău, noi generatori de trafic au apărut atât în zona centrală cât și la periferia orașului. De asemenea, zonele rezidențiale individuale de la periferie (inclusiv din zona metropolitană) înregistrează o creștere a populației și al fondului construit. În structura orașului se pot distinge 5 zone principale, grupate pe stilul de activitate prezent în fiecare, după cum urmează:

- Zona centrală - Zona administrativă (centrul civic) unde sunt localizate instituțiile cele mai importante, cum ar fi Primăria Bacău, Prefectura Județului Bacău, Teatrul Municipal Bacovia, dar și Universitatea George Bacovia și Spitalul Județean de Urgență Bacău;
- Zona administrativă – Între Strada Nicolae Bălcescu și Strada 9 Mai, dar și în nord de-a lungul străzii 9 Mai, constă într-un nucleu financiar-bancar;
- Zona industrială – La periferie, trei nuclee de concentrare, corespunzând platformelor din nord-vest, din vest (Tache (fosta zonă Vasile Roaită)) și din sud și în lungul Bistriței;
- Zona comercială – În lungul DN2 / B-dul. Unirii și B-dul. Nicolae Bălcescu, o zonă funcțională mixtă comercială și rezidențială;
- Zonele rezidențiale - Aproximativ 80% din intravilan, în general se întrepătrund cu cele comerciale. Dintre acestea, punctele principale de origine ale traficului de persoane sunt localizate în cartierele de locuire colectivă, care în mare parte înconjoară Centrul, Zona



Centrală Extinsă, și Zona Comercială și care ocupa 60% din suprafața municipiului. Aceste zone sunt caracterizate de un regim de înălțime de P+4 / P+8 / P+10, și o densitate de populație ridicată, între 70 și 300 locuitori/ha.

Cartierele de locuințe colective cât și individuale sunt legate de centrul municipiului prin intermediul coloanei vertebrale formată de E-85 (DN2) și de cele 2 inele concentrice care înconjoară centrul. Totuși exista un număr de cartiere defavorizate care nu au acces direct la acestea, și anume CFR, Tache (fosta zonă Vasile Roaită), Bazar Letea și Izvoare. Dezvoltarea și expansiunea urbană sunt limitate de prezența râului Bistrița, peste care există doar o trecere, și de calea ferată care taie orașul de la nord la sud.

Din punct de vedere al accesibilității, caracterul specific al orașului este dat de două bariere, una naturală, iar cealaltă artificială, care delimitează orașul de la sud la nord. Prima este Râul Bistrița, care desparte orașul de localitățile suburbane în curs de dezvoltare precum Letea Veche. A doua bariera constă în magistrala CFR, peste care în prezent se află 9 treceri, dintre care 1 pietonală suspendată, 4 vehiculare suspendate, 1 vehiculară sub-nivel și 3 care acomodează trafic mixt la nivel. Dintre cele 3 treceri la nivel două sunt în Gherăești (Trecătoarea Gherăești și DN15) iar ultima este în zona Tache (fosta zonă Vasile Roaită), pe strada Alexei Tolstoi. Trecerile la nivel periclitizează siguranța calatorilor pe toate modalitățile participante la trafic și nu reprezintă o cale de acces adecvată. În același timp, trecerile vehiculare suspendate prezintă un mediu steril și ostil pentru pietoni, prin virtutea infrastructurii supra-dimensionate necesară pentru a asigura trecerea peste calea ferată.

Un nivel de accesibilitate scăzut s-a identificat în zona Bazar Letea, dezvoltat în lungul străzii Milcov, care este dominat de prezența pasarelei DN2 peste calea ferată. Totodată, cartierul Izvoare, localizat în partea de sud a orașului, între calea ferată și malul râului Bistrița, este complet lipsit de legături pietonale cu centrele comerciale din Republicii<sup>2</sup>. Celelalte cartiere cu accesibilitate deficitară includ CFR, separat de oraș de calea ferată, cu rutele de acces la mare distanță una de alta (Calea Moinești, care direcționează accesul traficului înspre nord-vest, și Strada General Stefan Gușa, separată de un teren viran de restul cartierului). Tache - fosta zonă Vasile Roaită (separat de oraș de către calea ferată, peste care sunt 2 treceri, una la sol și una suspendată dar care prin geometria ei direcționează accesul traficului spre Republicii) și porțiuni ale cartierului Șerbănești, localizat pe partea dreaptă a Bistriței, cartier care localizează dezvoltarea (sub)urbana pe o trama stradala rurală slab conectată cu cea a municipiului.

Zonele industriale, zona centrală, zona CAEx - Centrul de Afaceri și Expoziții "Mircea Cancicov," sunt cei mai mari generatori de trafic sunt (cu peste 20 de companii active) – mari angajatori locali, noile proiecte de birouri și blocuri vizate pentru zona de nord (Stefan cel Mare, Digul Bârnat) și zona centrală (CORA Bacău).

<sup>2</sup> Sursa SIDU Mun. Bacău



Cartierul rezidențial cu cel mai mare grad de expansiune urbana este Șerbănești, localizat în extrema de Nord-Est a orașului. Cartierul este străbătut de E85 și DN2F și beneficiază de ample rezerve de teren. Dezvoltarea cartierului este una tipică a expansiunii suburbane, aceasta se dezvoltă pe o tramă rutieră de mici dimensiuni, cu spații pietonale subdimensionate, care nu va fi prielnică unei eventuale deserviri cu transport public a cartierului.

Totodată s-a identificat o tendință de densificare a construcțiilor uni-familiale și creșteri ale populației în localitățile din imediata vecinătate a municipiului Bacău, dintre care cea mai dinamică situație o prezintă comuna Hemeiș, dar și în Mărgineni, Măgura, sau Letea Veche, comune care beneficiază de o bună conectare cu mun. Bacău din perspectiva rețelei rutiere. La polul opus, cu reduceri ale numărului de locuitori se află com. Luizi-Călugăra, Gârleni, Buhoci, Nicolae Bălcescu și Faraoani.

Se observă conturarea unei zone centrale atât din punct de vedere funcțional cât și prin dispunerea radială a principalelor circulații la nivelul orașului, zonă în care se concentrează cea mai mare parte a dotărilor culturale și de educație, de importanță județeană. Zona centrală include și centrul istoric, și cea mai mare parte a instituțiilor administrative, comerciale și bancare.

Analizând situația rețelei de transport din municipiul Bacău sub aceste aspecte, se poate concluziona că există o „hiperintegrare”, deoarece rețeaua rutieră națională se suprapune cu rețeaua de drumuri locală. Rețeaua stradală a municipiului Bacău și organizarea sistemului de transport sunt influențate de relief și elementele de cadru natural. Numărul de traversări ale Râului Bistrița și ale căii ferate accentuează caracterul de barieră. Lipsa unor conexiuni între arterele principale la nivelul zonei de influență duce la supraaglomerarea centrului și a intrărilor principale în oraș.

### **3.2. Contextul socio-economic**

Zona Metropolitană Bacău, formată din Municipiul Bacău și 24 de comune îngloba la nivelul anului 2024 o populație de 311.535 de locuitori, dintre care peste 61% stabiliți în Municipiul Bacău.

Statistic, în perioada 2015 – 2024 populația a rămas la un nivel cvasi-constant, înregistrând o scădere modestă de 1,30%, cu toate că la nivelul județului Bacău populația a scăzut cu 4,52% în același interval de analiză. Acest lucru indică o mișcare a populației către localitățile din ZM care oferă acces mai bun la oportunități de muncă, față de alte localități din județ.

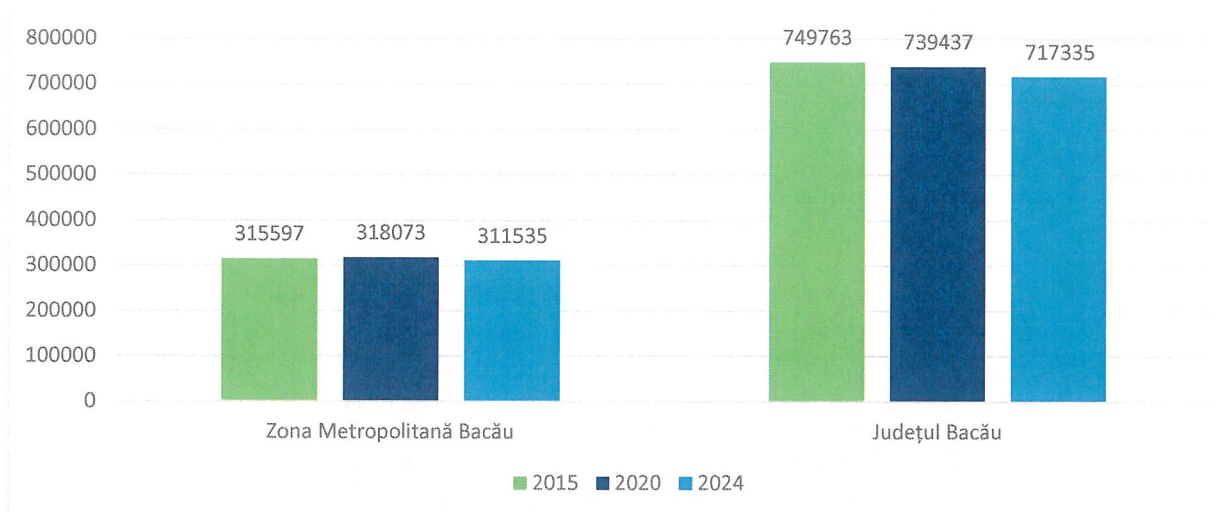


Figura 3.2-1 Evoluția populației la nivelul ZM și a județului Bacău

(sursa: INSSE Tempo)

Conform Comisiei Naționale de Prognoză, se estimează că până în anul 2060 populația României va scădea cu circa 30% față de anul 2016, județul Bacău situându-se sub această medie, cu o scădere de 27.9%. Scăderea este pusă îndeosebi pe seama migrației externe și a sporului natural negativ, aspecte ce vor conduce de asemenea la îmbătrânirea populației prin scăderea ponderii persoanelor tinere (sub 15 ani) și creșterea ponderii persoanelor vârstnice (peste 65 de ani). Cu toate acestea, se estimează că județul Bacău va rămâne până în anul 2060 printre județele cu ponderile cele mai mari ale populației tinere (peste 16%).

Tabelul 3.2-1: Evoluția populației

NIVEL TERITORIAL	POPULAȚIE 2016	POPULAȚIE 2030	POPULAȚIE 2060	DIFERENȚĂ 2016/2060
Județul Bacău	602.399	531.388	434.510	-27,9%
Regiunea Nord - Est	3.263.564	2.969.728	2.532.595	-22,4%
România	19.819.697	17.892.489	13.784.413	-30,6%

(Sursa: Proiectarea populației României în profil teritorial la orizontul anului 2060)

În ceea ce privește distribuția populației în teritoriu la nivelul Zonei Metropolitane, aproximativ 61% din populație, respectiv circa 190.000 de locuitori domiciliază în Municipiul Bacău, iar restul de 121.000 în celelalte localități din ZM, două dintre cele mai populate fiind comunele Mărgineni (10.278 locuitori) și Letea Veche (7.553 locuitori), aflate în primul inel de localități. În figura de mai jos se prezintă populația UAT-urilor componente ale Zonei Metropolitane.



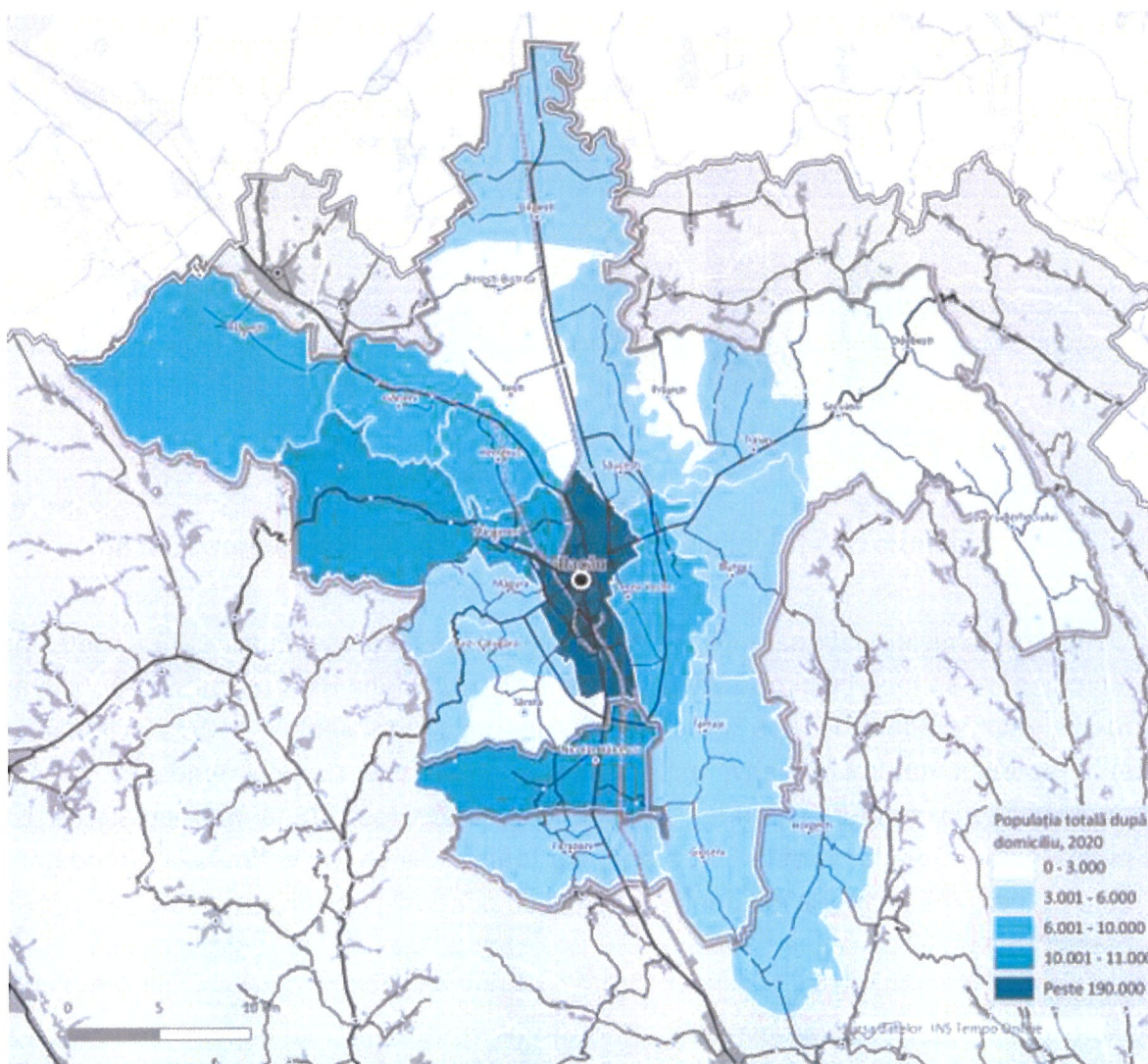


Figura 3.2-2 Distribuția populației la nivelul ZMBC

### 3.2.1. Structura populației

Conform statisticilor, la nivelul ZMBC ponderea populației tinere (sub 19 ani) este ușor mai ridicată decât cea a persoanelor vârstnice (peste 65 de ani), respectiv de 19,9%, față de 16,1%. Cu toate acestea, există premisele unei dezvoltări demografice favorabile, indicată și de rata de înlocuire a forței de muncă peste media națională (644.5‰, față de 640.1‰)

România trece printr-un proces de îmbătrânire demografică început încă din prima parte a anilor 1990, fenomen manifestat prin reducerea populației tinere și creșterea numărului vârstnicilor, fenomen ușor observabil prin forma de romb a piramidei demografice. Piramida demografică este o diagramă care prezintă distribuția populației pe sexe și contingente de vârstă. Forma sa, cu baza îngustă și mijlocul pronunțat indică o pondere însemnată a populației cu vârste între 30 și 55 de ani, corespunzătoare perioadei post 1960 când România a adoptat o politică strictă de creștere a sporului natural, fiind totodată evidentă tendința de îmbătrânire a populației, întrucât, cu trecerea timpului, fiecare contingent de vârstă se va deplasa către vârful piramidei, în timp ce baza se îngustează.



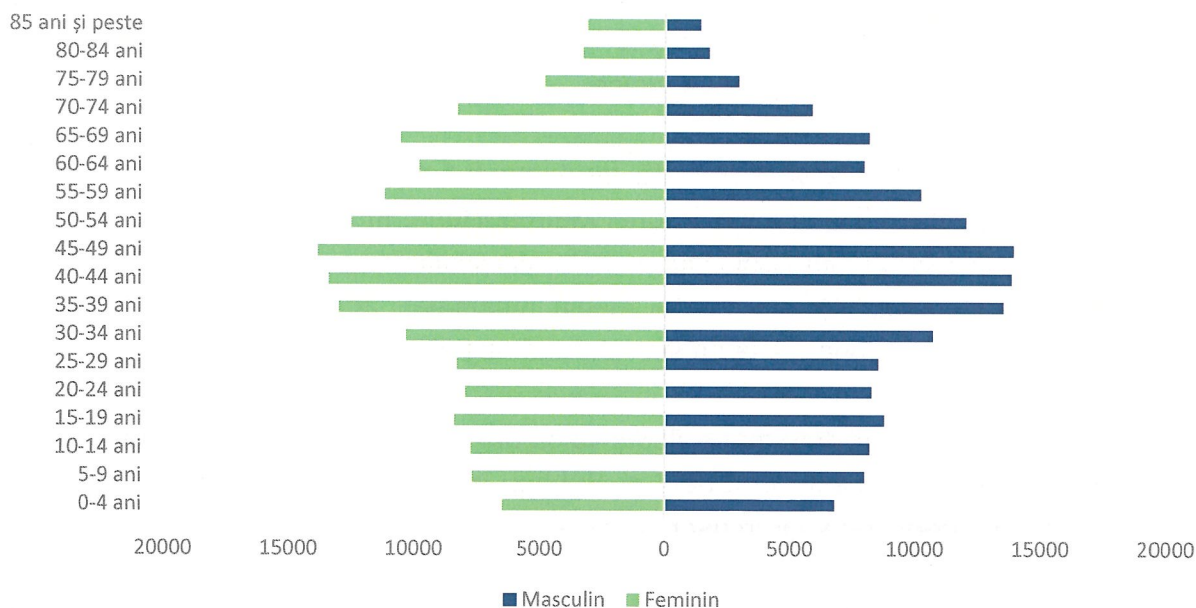


Figura 3.2-3 Structura populației pe sexe și grupe de vârstă

(sursa: INSSE Tempo / la nivelul ZMBC 2020)

### 3.2.2. Mișcarea naturală și migratorie

Analiza evoluției populației pe contingente de vârstă a relevat faptul că în perioada 2015 – 2024 majoritatea grupelor de vârstă din categoria persoanelor vârstnice (peste 65 de ani) au înregistrat creșteri cuprinse între 39% și 64%, în timp ce grupele aferente populației active (între 15-65 de ani) au înregistrat preponderent scăderi cuprinse între 5% și 36%. În ceea ce privește populația tânără (sub 15 ani), se poate observa o scădere între 2% și 12%, ceea ce contribuie negativ la posibilitatea pe termen lung de echilibrare a piramidei vârstelor, ținând cont și de rata scăzută a natalității.

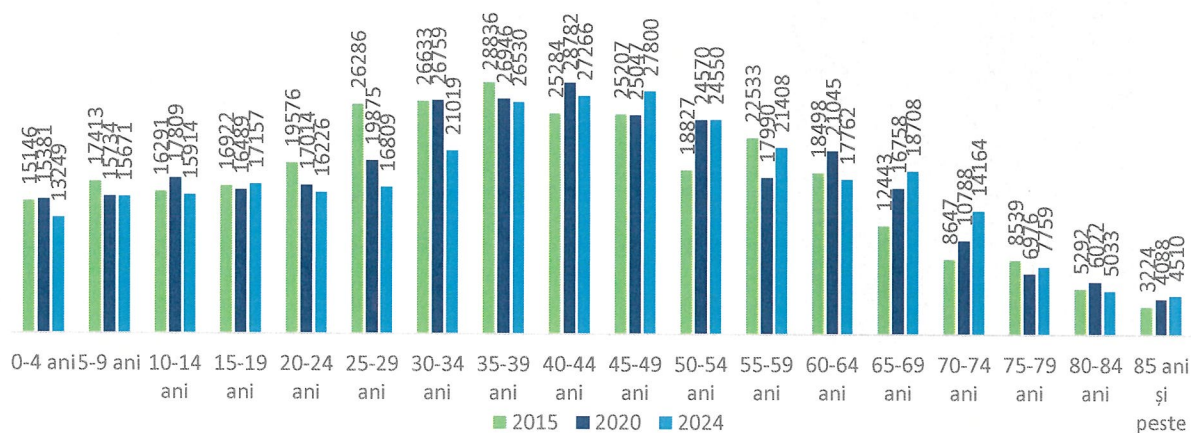


Figura 3.2-4 Evoluția populației pe contingente de vârstă

(Sursa: INSSE Tempo)

Conform Eurostat, la nivel European populația va continua să îmbătrânească, în mod special în perioada imediat următoare când numărul sporit al persoanelor asociate generației Baby Boomers (cunoscută în România ca generația Decreștelor) va duce la creșterea ponderii persoanelor vârstnice.

Rata natalității are o valoare scăzută, de numai 6,1 nașteri la mia de locuitori în municipiul Bacău, respectiv 6,6‰ la nivelul Zonei Metropolitane. În ceea ce privește rata mortalității, deși la nivelul Zonei Metropolitane aceasta are o valoare sub media națională (9,6 decese la mia de locuitori, față de 11,2‰ media națională), aceasta are o valoare peste rata natalității, ceea ce conduce la un spor natural negativ în ansamblu.

La nivelul localităților, cele mai scăzute valori ale sporului natural al populației (sub -7‰) se înregistrează în Filipești, Făraoani și Buhoci, în timp ce comunele Gioseni Hemeiș și Blăgești au înregistrat sporuri ușor pozitive.

Comparativ cu anul 2020, se poate observa o scădere mare a sporului natural, atât la nivelul Zonei Metropolitane, cât și la nivelul Municipiului Bacău, rata natalității fiind cu aproximativ 30% mai scăzută la nivelul Zonei Metropolitane.

Tabelul 3.2-2: Indicatori pentru sporul natural

ANUL	INDICATOR	ZM BACĂU	MUNICIPIUL BACĂU	JUDEȚUL BACĂU	REGIUNEA NORD-EST	ROMÂNIA
2020	Născuți vii	2.522	1.736	6.487	39.506	206.575
	Natalitate (‰)	8,6	8,8	8,7	9,9	9,3
	Decedați	2.871	1.682	8.718	44.065	264.317
	Mortalității (‰)	9,8	8,5	11,8	11	11,9
	Spor natural (‰)	-1,2	0,3	-3	-1,2	-2,6
2024 <sup>3</sup>	Născuți vii	2.072	1.179	5.171	32.002	164.004
	Natalitate (‰)	6,6	6,1	7,2	8,0	7,5
	Decedați	2.996	1.702	8.225	41.326	244.624
	Mortalității (‰)	9,6	8,8	11,4	10,3	11,2
	Spor natural (‰)	-3,0	-2,7	-4,2	-2,3	-3,7

(Sursa: INSSE Tempo)

<sup>3</sup> Datele sunt provizorii



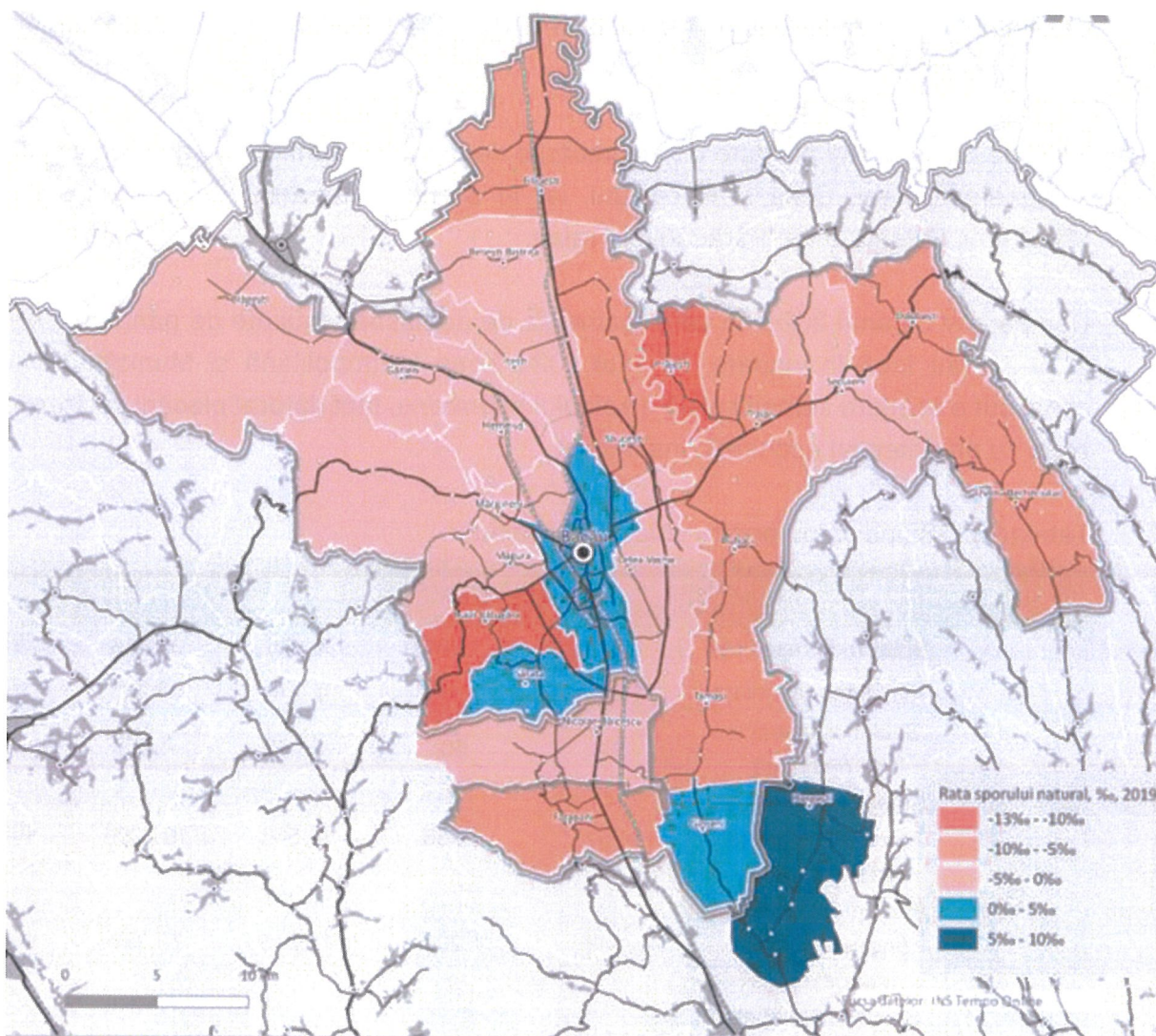


Figura 3.2-5: Rata sporului natural în localitățile din Zona Metropolitană (2019)

În contextul unei prosperități economice și a liberei mișcări la nivelul UE, migrația este un fenomen care se realizează cu mare ușurință, putând fi influențat de o multitudine de factori economici, politici, sociali și de mediu. Această mișcare se manifestă prin intermediul a două componente – mișcarea internă și mișcarea externă.

Analizând mișcarea internă, se constată că la nivelul zonei metropolitane există un sold negativ, de -1.509 de persoane, la nivelul anului 2024<sup>4</sup> pentru schimbările de domiciliu. Aceste constatări duc către concluzia unei mișcări a populației dinspre Municipiul Bacău către localitățile din zona metropolitană, fapt care în timp generează tipare de deplasare de tip navetă între localitățile de domiciliu sau reședință și municipiul Bacău care concentrează cea mai mare parte a locurilor de muncă. Astfel de mișcări sunt mai pronunțate în cazul comunelor Hemeiș (+341 locuitori), Letea Veche (+167 locuitori) și Măgura (+133 locuitori), unde se observă procesul de migrație a populației din mediul urban către mediul rural în perioada 2015 – 2023. Cu toate acestea, soldul schimbărilor de reședință este negativ în

<sup>4</sup> Datele sunt provizorii



ansamblu. Conform INS, Zona Metropolitană Bacău a pierdut în anul 2023 un număr de 328 de locuitori.

Principalele localități afectate de schimbările de domiciliu sunt, pe lângă municipiul Bacău, comunele Gârleni, Cleja și Răcăciuni, iar în cazul schimbărilor de reședință comunele Mărgineni, Letea Veche, Faraoani și Traian.

Comparativ cu anul 2020, în care restricțiile de deplasare cauzate de pandemia de SARS COV-2 erau încă în vigoare, în anul 2024 Zona Metropolitană și Municipiul Bacău au cunoscut o scădere semnificativă a soldului migratoriu, fapt datorat plecării cetățenilor către zone cu un potențial economic mai ridicat.

Tabelul 3.2-3: Indicatori pentru soldul migratoriu

ANUL	INDICATOR	ZM BACĂU	MUNICIPIUL BACĂU	JUDEȚUL BACĂU	REGIUNEA NORD-EST	ROMÂNIA
2020	Stabiliri de reședință	1.925	1.461	4.195	33.468	202.372
	Plecări cu reședința	2.233	1.411	6.437	38.325	202.372
	Soldul schimbărilor de reședință	-308	50	-2.242	-4.857	0
	Stabiliri de domiciliu (inclusiv migrația internațională)	6.252	3.766	12.562	101.395	403.221
	Plecări cu domiciliul (inclusiv migrația internațională)	6.140	4.207	14.245	78.887	403.221
	Soldul schimbărilor de domiciliu (inclusiv migrația internațională)	112	-441	-1.683	22.508	0
	Stabiliri de reședință	2.067	1.347	4.402	31.693	202.418
2024 <sup>5</sup>	Plecări cu reședința	2.415	1.367	5.887	35.000	202.418
	Soldul schimbărilor de reședință	-348	-20	-1.485	-3.307	0
	Stabiliri de domiciliu (inclusiv migrația internațională)	6.133	2.814	12.629	89.193	459.963
	Plecări cu domiciliul (inclusiv migrația internațională)	7.642	5.266	15.636	93.640	478.745
	Soldul schimbărilor de domiciliu (inclusiv migrația internațională)	-1.509	-2.452	-3.007	-4.447	-18.782

(Sursa: INSSE Tempo)

<sup>5</sup> Datele sunt provizorii

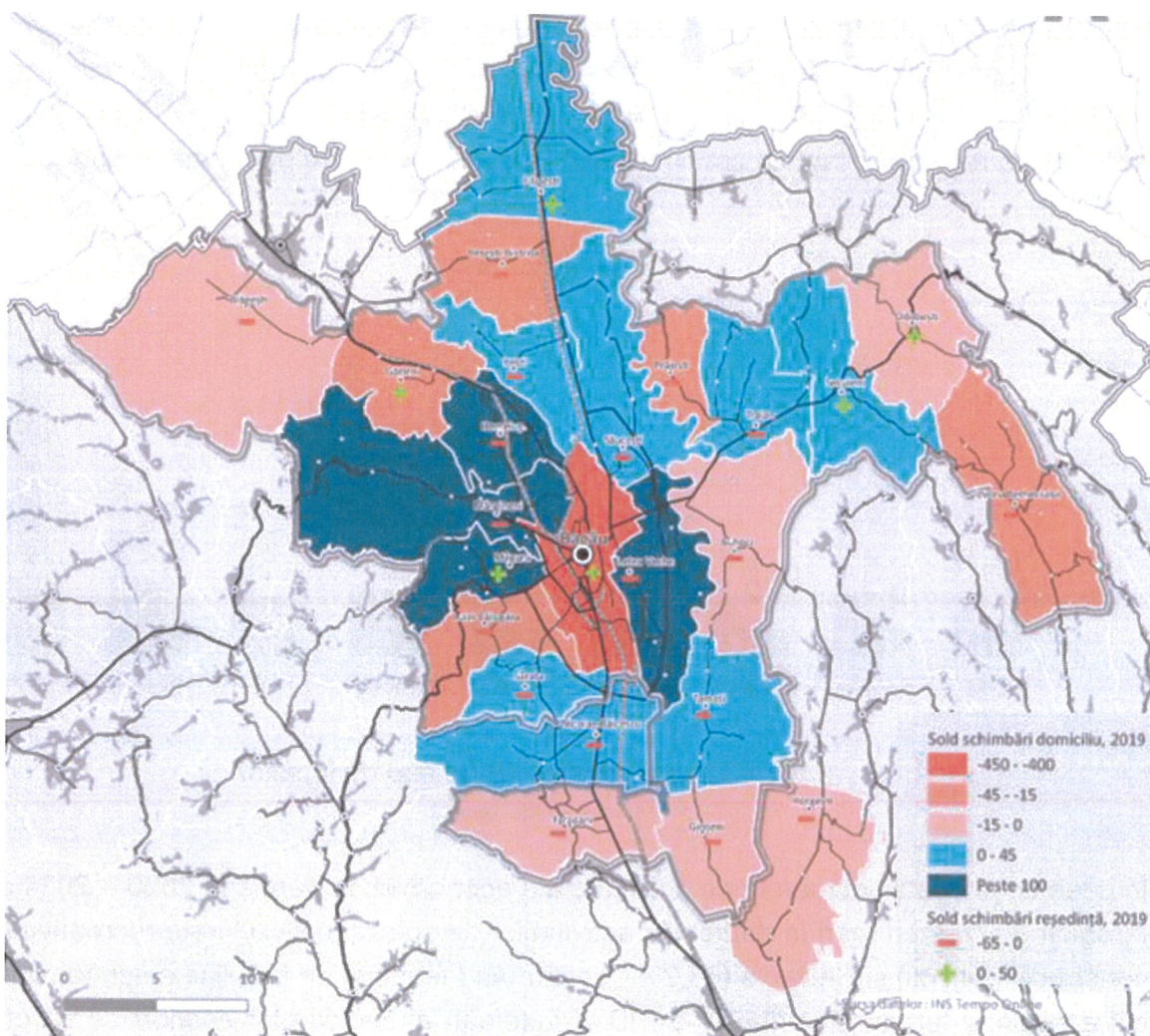


Figura 3.2-6: Rata soldului migratoriu în localitățile din Zona Metropolitană (2019)

### 3.2.3. Profil economic

La nivelul Regiunii Nord – Est, județul Bacău are a doua economie, după județul Iași. Măsurat în standardele puterii de cumpărare (PPS), PIB-ul județului Bacău avea o valoare de aproximativ 5,3 miliarde de euro în anul 2022, cu 2,1 miliarde mai mult decât în anul 2017 și cu 2,7 miliarde de euro mai mult decât în anul 2014, reprezentând 18,9% din totalul regional.

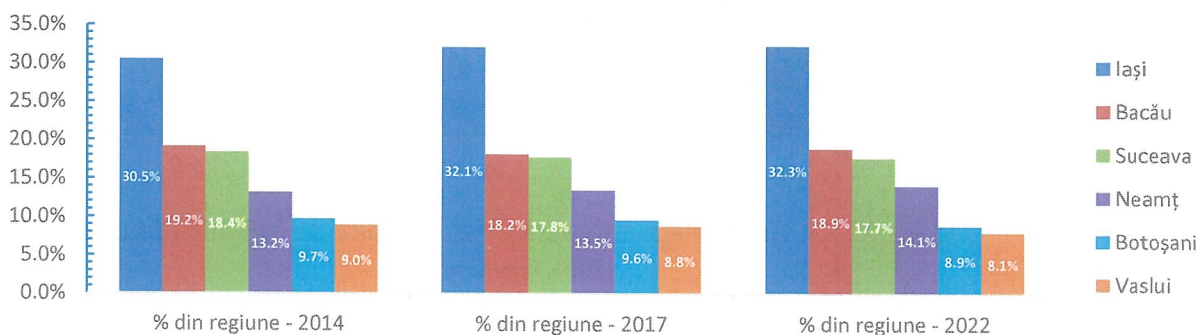


Figura 3.2-7: Ponderea contribuțiilor PIB la nivel Regiunii Nord – Est

(Sursa: INSSE Tempo)



Raportat la populație, județul Bacău se încadrează în rândul economiilor slab dezvoltate la nivel european, situându-se pe locul 34 la nivel național în anul 2022, cu o valoare de 7,3 mii EUR/locuitor, adică 20% din media europeană. Cu toate acestea, valoarea depășește ușor media regională, fapt ce confirmă rolul Bacăului ca centru economic secundar la nivel regional.

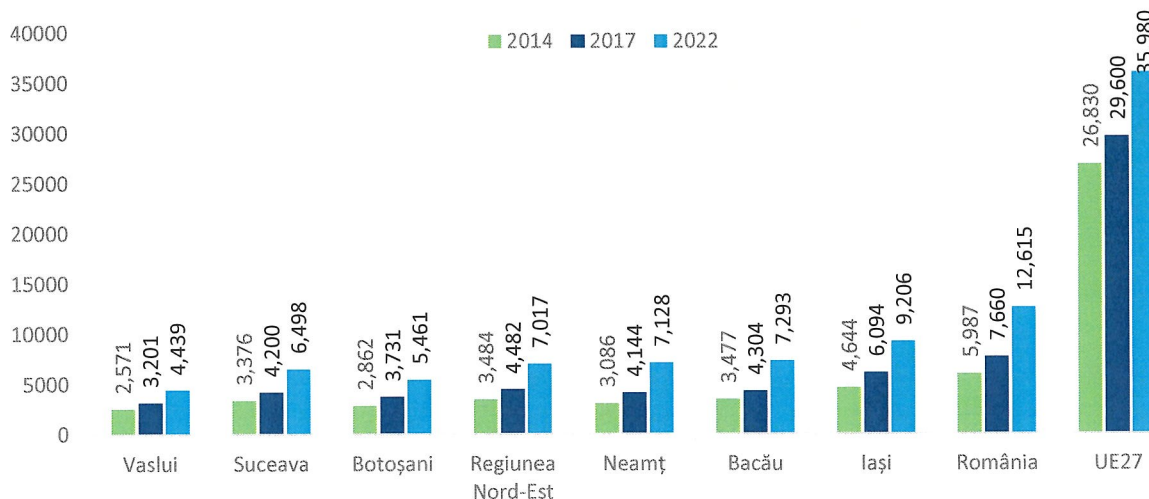


Figura 3.2-8: Evoluția PIB pe cap de locuitor

(Sursa: INSSE Tempo)

În ceea ce privește sectoarele de activitate ale economiei, în perioada 2020 – 2024 au fost înregistrate creșteri mari în domeniile activităților de spectacole-culturale-recreative (66%), construcții (64,2%) și HoReCa (58,2%), confirmând tendința de tranziție a economiei locale către sectorul terțiar. Contribuția la PIB-ul județean al sectoarelor economice se prezintă conform figurii de mai jos.

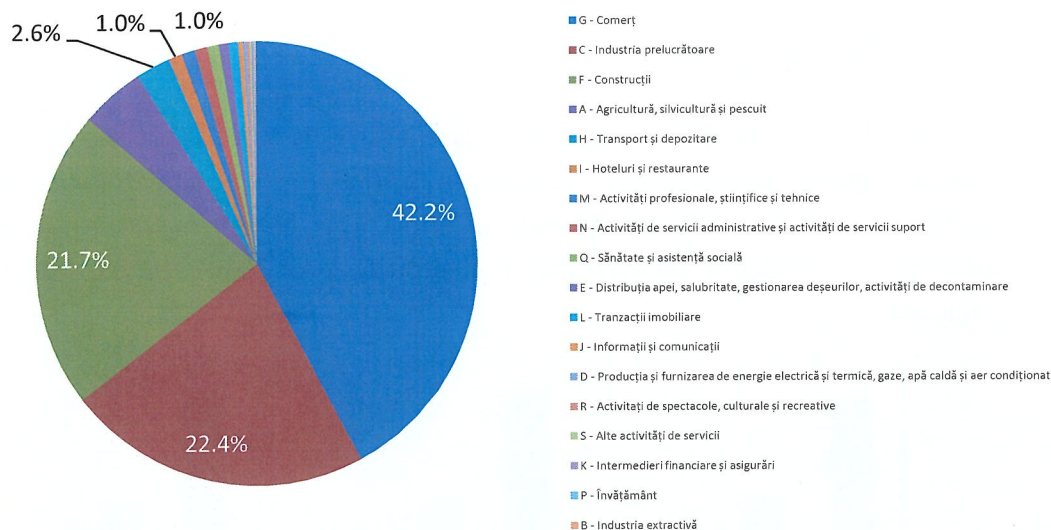


Figura 3.2-9: Contribuția sectoarelor economice la PIB-ul județean

(Sursa: ListăFirme)

În ceea ce privește încadrarea populației în ramurile economiei, principala ramură de activitate este comerțul, cu 31,1% din angajați, în creștere cu 7,7% la nivelul anului 2024,

față de 2020, fiind însă înregistrate creșteri și în celelalte sectoare, așa cum se prezintă în figura de mai jos.

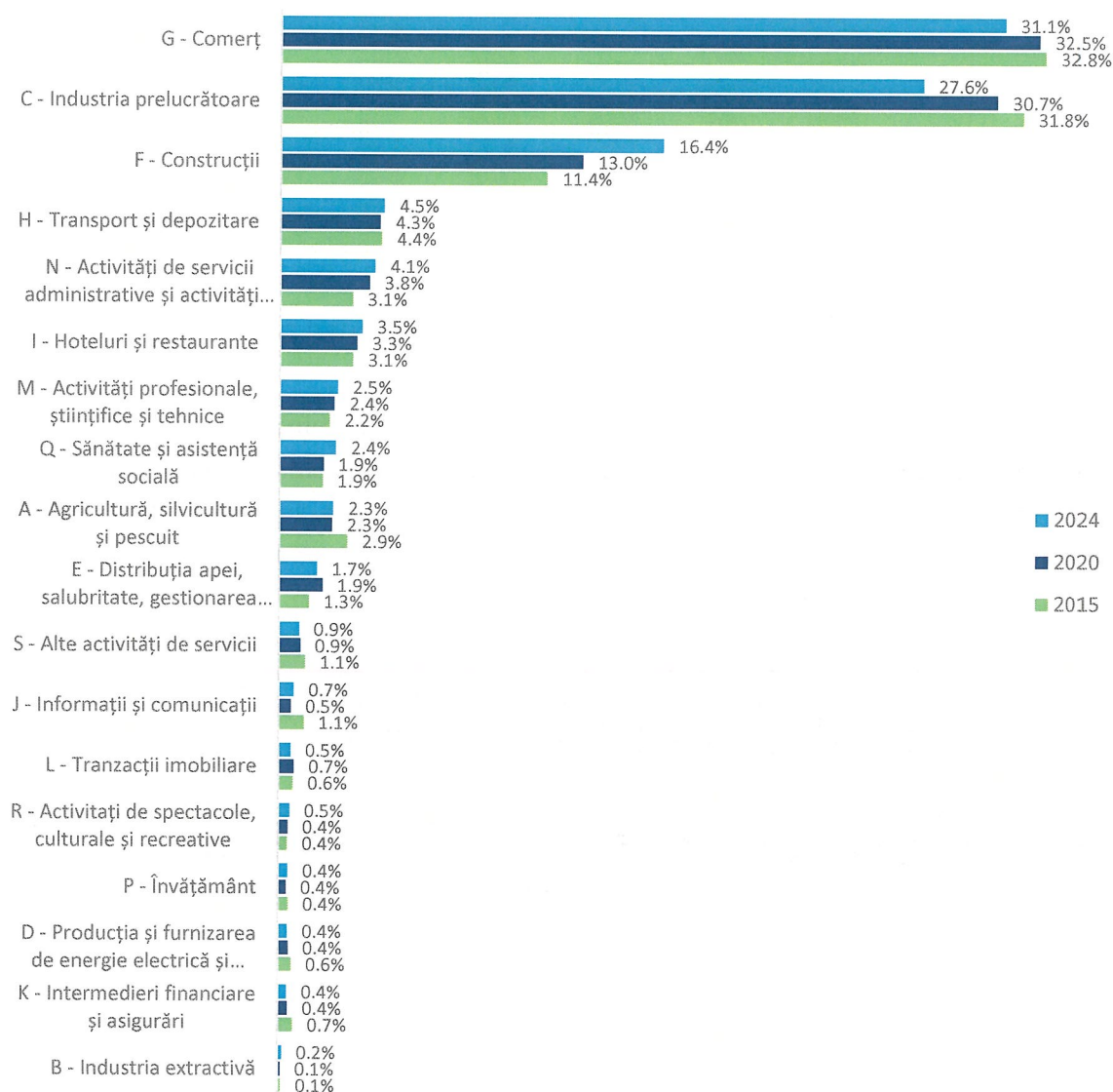


Figura 3.2-10: Încadrarea populației în sectoarele economice

(Sursa: ListăFirme.ro)

La nivelul anului 2024, în Zona Metropolitană Bacău activau peste 9000 de firme, un număr în creștere cu 24% față de anul 2020. Creșterea pronunțată și în localitățile rurale care atrag noi investitori datorită proximității față de oraș și accesului mai facil la rețelele naționale de transport, dar și în Municipiul Bacău unde creșterea numărului de companii este de 33% în aceeași perioadă.



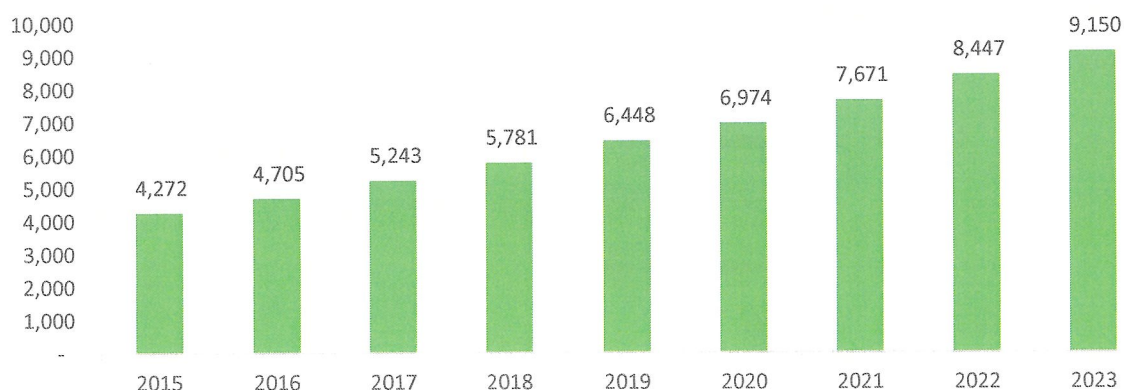


Figura 3.2-11: Evoluția numărului de întreprinderi active din ZMBC

(Sursa: ListăFirme)

Zona Metropolitană Bacău concentrează circa 44% din întreprinderile active din județ, pondere în scădere față de anul 2020 cu aproximativ 12%. În aceeași perioadă, la nivelul Municipiului Bacău s-a înregistrat o scădere de 0,2% ceea ce indică faptul că localitățile periurbane au o contribuție din ce în ce mai importantă la economia locală.

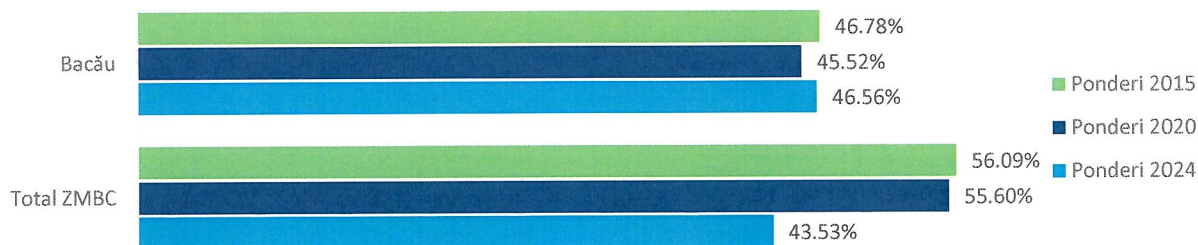


Figura 3.2-12: Ponderea întreprinderilor active în județul Bacău

(sursa: INSSE Tempo)

Densitatea întreprinderilor în raport cu populația la nivelul zonei metropolitane (29,4 firme / 1000 locuitori) este peste media națională (15.7 firme / 1000 loc.), cele mai mari valori fiind înregistrate în municipiul Bacău (38,9 firme / 1000 loc.), Măgura (28,6 firme / 1000 loc.), Hemeiui (28,1 firme / 1000 loc.) și Sărata (26,8 firme / 1000 loc.)

### 3.2.4. Forța de muncă

Societățile comerciale de la nivelul întregii Zone Metropolitane au totalizat în anul 2023 un număr de 81.343 de angajați, în creștere cu aproape 3.400 față de anul 2020, tendință vizibilă și la nivelul altor indicatori prezentați anterior.

În urma analizei forței de muncă existente și potențială, ținând cont de structura demografică a populației, se pot desprinde următoarele concluzii:

- ZM Bacău este a doua zonă metropolitană ca mărime în Regiunea Nord – Est, cu o populație de circa 311.535 de locuitori în 2024, cu o vastă piață de consumatori și un

important bazin de forță de muncă și o evoluție demografică pozitivă, contrar tendinței naționale;

- Distribuția pe grupe de vârstă indică provocări în viitor cu privire la asigurarea necesarului de forță de muncă;

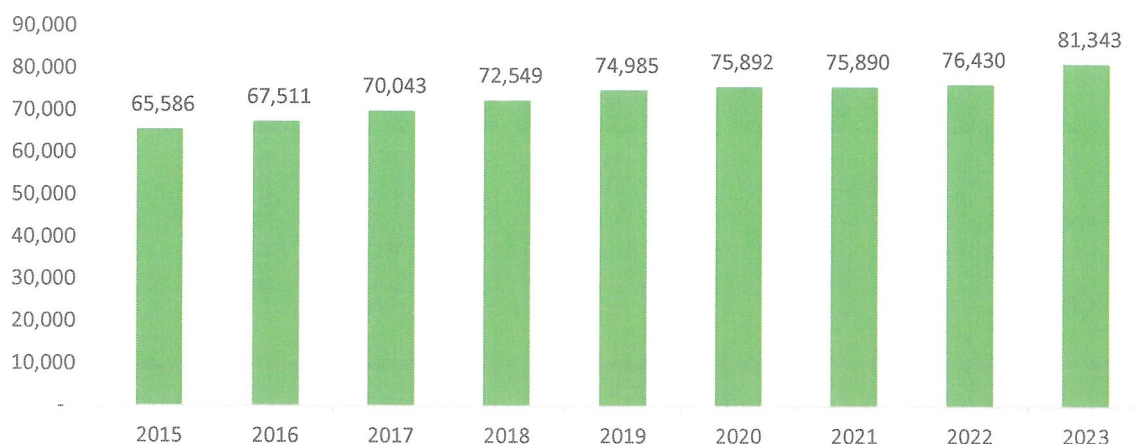


Figura 3.2-13: Evoluția numărului mediu de salariați la nivelul ZMBC

(Sursa: INSSE, Tempo)

Zona Metropolitană Bacău concentrează 68,3% din totalul salariaților din județul Bacău, procent aflat în creștere în anul 2023 față de 2020 cu aproximativ un procent. În aceeași perioadă, municipiul Bacău a înregistrat o scădere a acestei ponderi, evidențiind creșterile însemnate înregistrate de localitățile din proximitate.

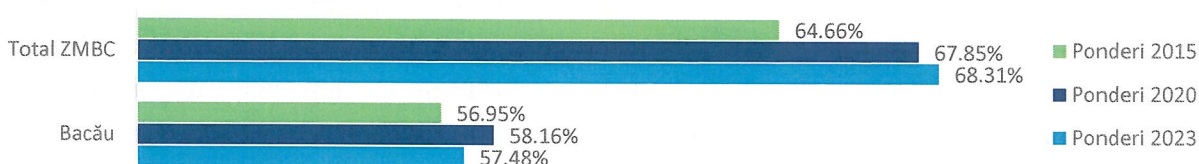


Figura 3.2-14: Ponderea numărului de salariați din județul Bacău concentrați în ZMBC

(Sursa: INSSE, Tempo)

Deși la nivel județean ponderea salariaților din Municipiul Bacău a scăzut, în valori absolute aceasta a înregistrat o creștere de 5%, sub media de 6,7% a Zonei Metropolitane, în timp ce alte localități din imediata apropiere a Bacăului au înregistrat creșteri semnificative ale numărului de salariați. Aceste variații mari se datorează pe de-o parte creșterii numărului de locuri de muncă în localitățile din Zona Metropolitană, dar și relocării populației din oraș către mediul rural, creând preambulul unui fenomen de suburbanizare, marcat de relocarea populației către un mediu cu condiții mai atractive de locuire.



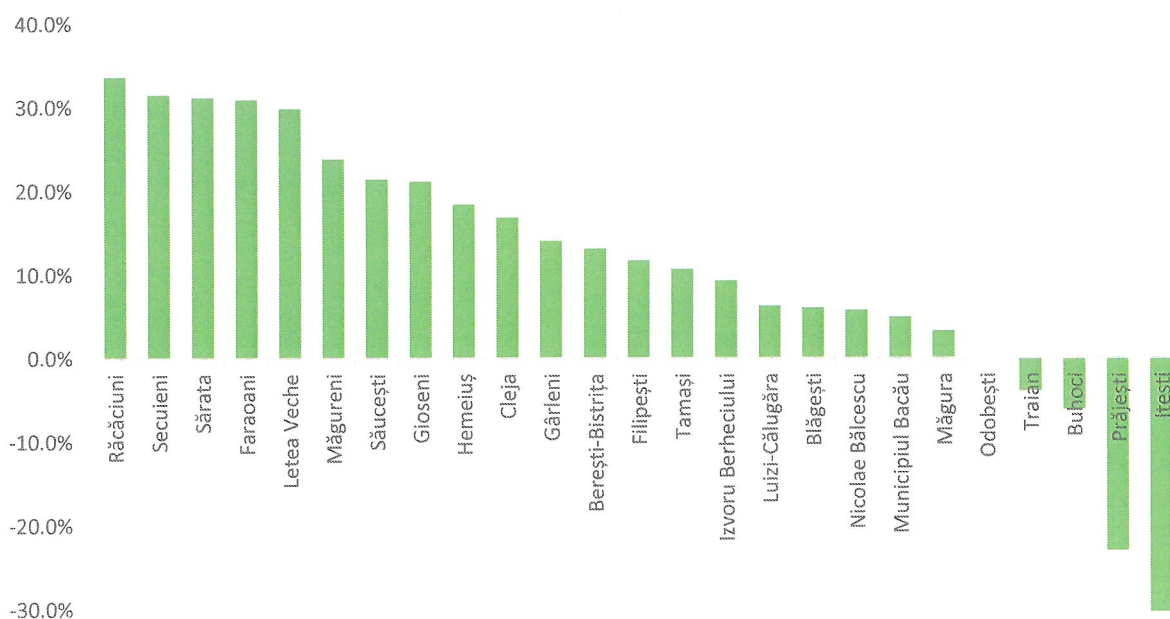


Figura 3.2-15: Evoluția numărului de salariați pe localități în ZMBC

(Sursa: INSSE, Tempo)

### 3.2.5. Șomajul

La nivelul anului 202, în Zona Metropolitană Bacău erau înregistrați 848 de șomeri, aproximativ 1,04% din totalul forței de muncă active, mult sub valoarea de 4,16% înregistrată la nivel județean. De altfel, acest număr s-a redus constant încă din anul 2015 când erau înregistrați 2.618 șomeri.

Aceste valori indică o situație economică favorabilă, tot mai puține persoane fiind în căutarea unui loc de muncă, însă poate indica și o provocare în ceea ce privește echilibrarea cererii și ofertei pe piața de muncă și un deficit al forței de muncă calificată, adecvată nevoilor companiilor.

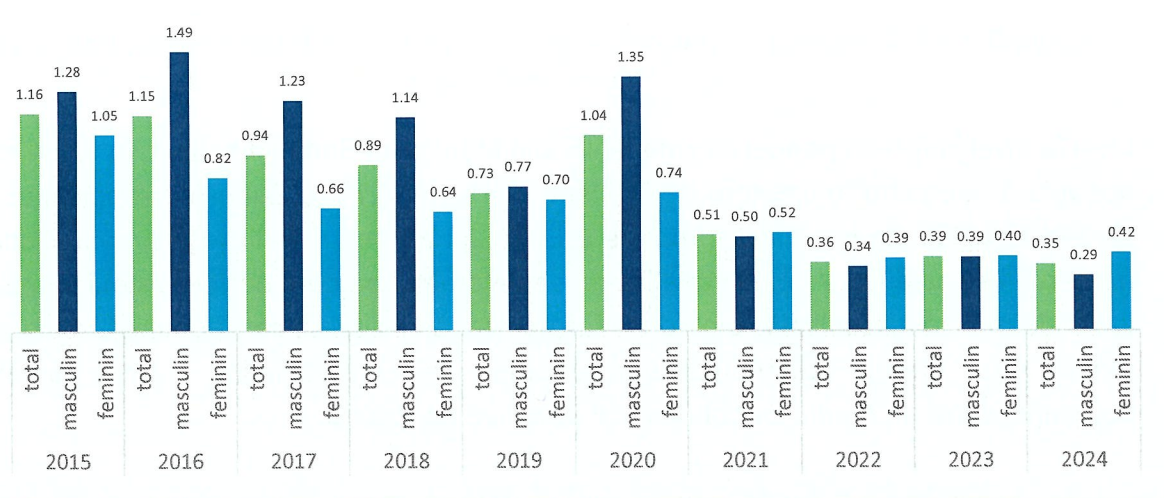


Figura 3.2-16: Evoluția anuală a ratei șomajului în ZMBC

(Sursa: INSSE, Tempo)

Problema calificării forței de muncă a fost adresată de AJOFM prin cursuri de formare. Numărul de șomeri înscriși la astfel de cursuri a fluctuat în ultimii ani, însă a manifestat o tendință de creștere în anii 2018 și 2019 când au fost înscriși 381 de șomeri. Evoluția pozitivă indică interesul pentru astfel de programe, însă participarea redusă (doar 29% din totalul șomerilor înregistrați) poate sugera lipsa informării cu privire la existența cursurilor.

### 3.2.6. Profilul economic al Zonei Metropolitane

La nivelul Zonei Metropolitane, localitățile componente au un profil economic variat, pornind de la agricultură care ocupă o pondere semnificativă în activitățile din localitățile Itești, Tamași, Buhoci sau Filipești, construcții, prezente în Berești-Bistrița, Blăgești, Faraoani sau Cleja, în timp ce toate localitățile au ca principal angajator sectorul comercial, de transporturi și HoReCa. Suplimentar, la nivelul Municipiului Bacău, profilul economic este completat de sectorul public, cu toate ramurile sale (educație, sănătate, administrație și servicii publice, asistență socială, zona culturală, etc.) care cuprinde 7,7% dintre salariați.

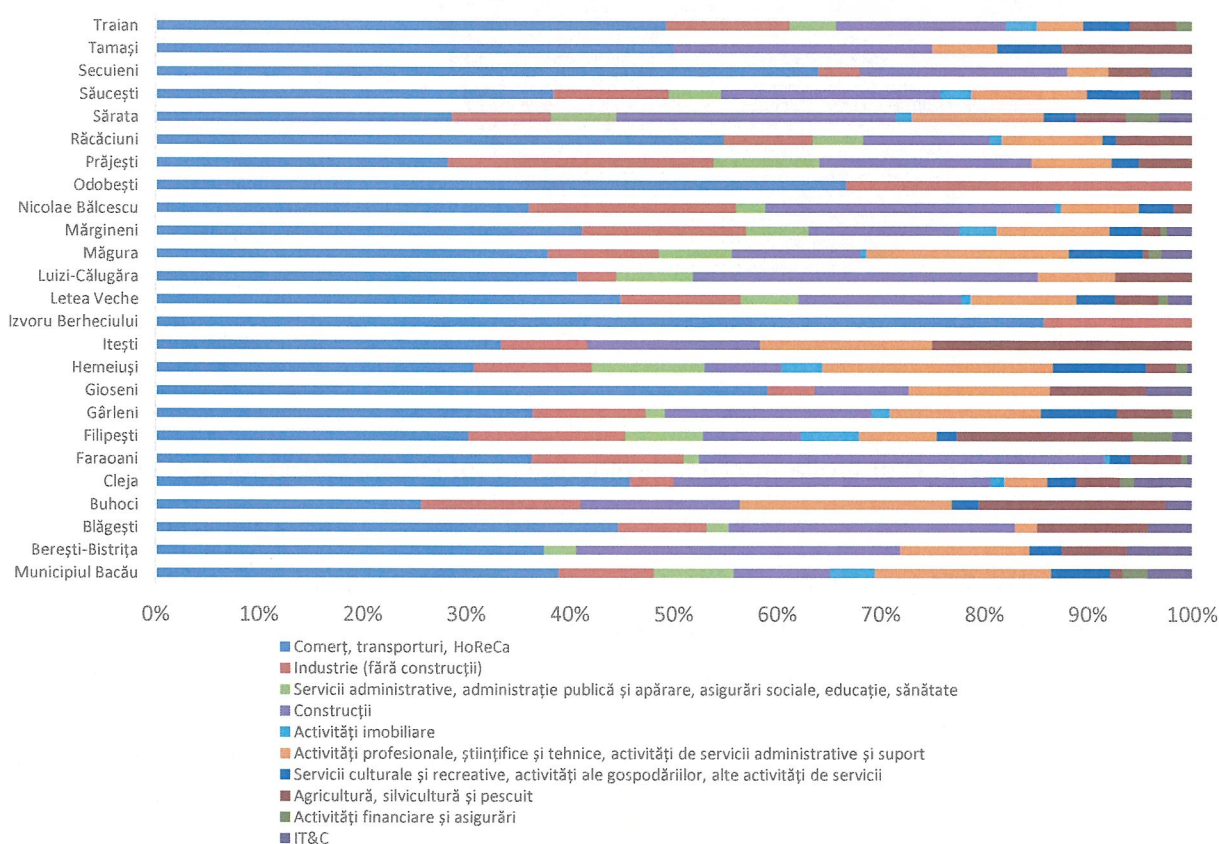


Figura 3.2-17: Distribuția angajaților pe sectoare economice în ZMBC

(Sursa: ListăFirme)

În ceea ce privește diversitatea activităților economice, aceasta este destul de redusă. Principalele două sectoare economice – comerțul și industria prelucrătoare reprezintă 64,6% din cifra de afaceri și concentrează 59,8% din totalul angajaților. După numărul de firme, pozițiile dominante sunt ocupate de domeniile comerț (27%) și activități profesionale-



științifice-tehnice (11,7%), contribuția mai redusă la principalii indicatori (cifra de afaceri și număr de salariați) reprezentând o oportunitate valorificabilă în condițiile orientării economiei locale către activități din sectorul terțiar.

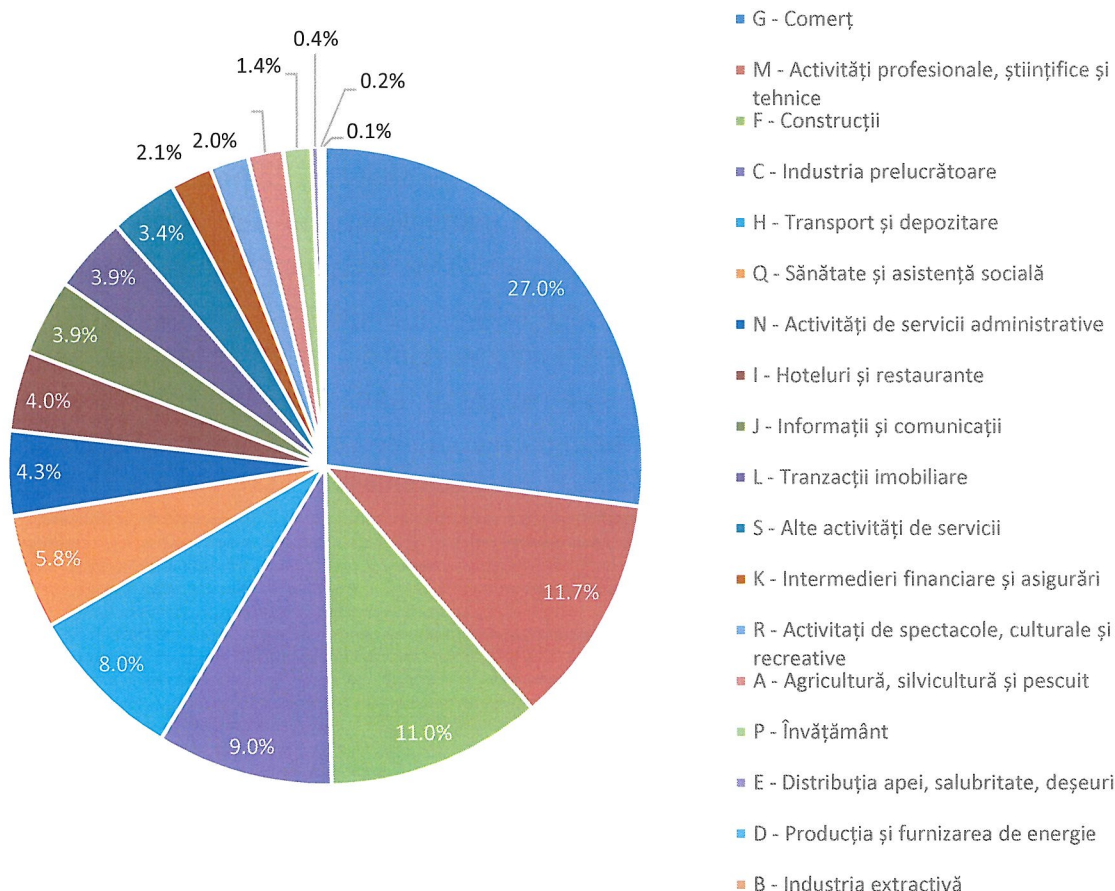


Figura 3.2-18: Distribuția întreprinderilor active pe sectoare economice în ZMBC (2019)

(Sursa: ListăFirme)

În perioada 2014 – 2019, cele mai dinamice sectoare economice au fost cele din sfera serviciilor. Evoluția sectorială s-a prezentat astfel:

- Sectorul A – Agricultură a înregistrat o creștere a numărului de firme (29,9%) în perioada 2020 – 2024 și o creștere de 62% a cifrei de afaceri.
- Sectorul C – Industria prelucrătoare a cunoscut o creștere a numărului de firme active în perioada 2020-2024 (21,5%) și a cifrei de afaceri cu 64,6% în același interval, semnalând o creștere a productivității post pandemice;
- Sectorul F – Construcții a avut o dinamică pozitivă pe toți indicatorii, sporindu-și numărul de firme active cu 37,4% și cifra de afaceri cu 65,6% în perioada 2020-2024;
- Sectorul H – Transport și depozitare a cunoscut de asemenea o evoluție pozitivă în ceea ce privește numărul de întreprinderi active cu o creștere de 44,3%, cifra de afaceri cu o creștere de 45,3%. Și numărul de firme noi a crescut, indicând o atractivitate din ce în ce mai ridicată pentru acest tip de activități atât din partea firmelor existente cât și din perspectivă antreprenorială;

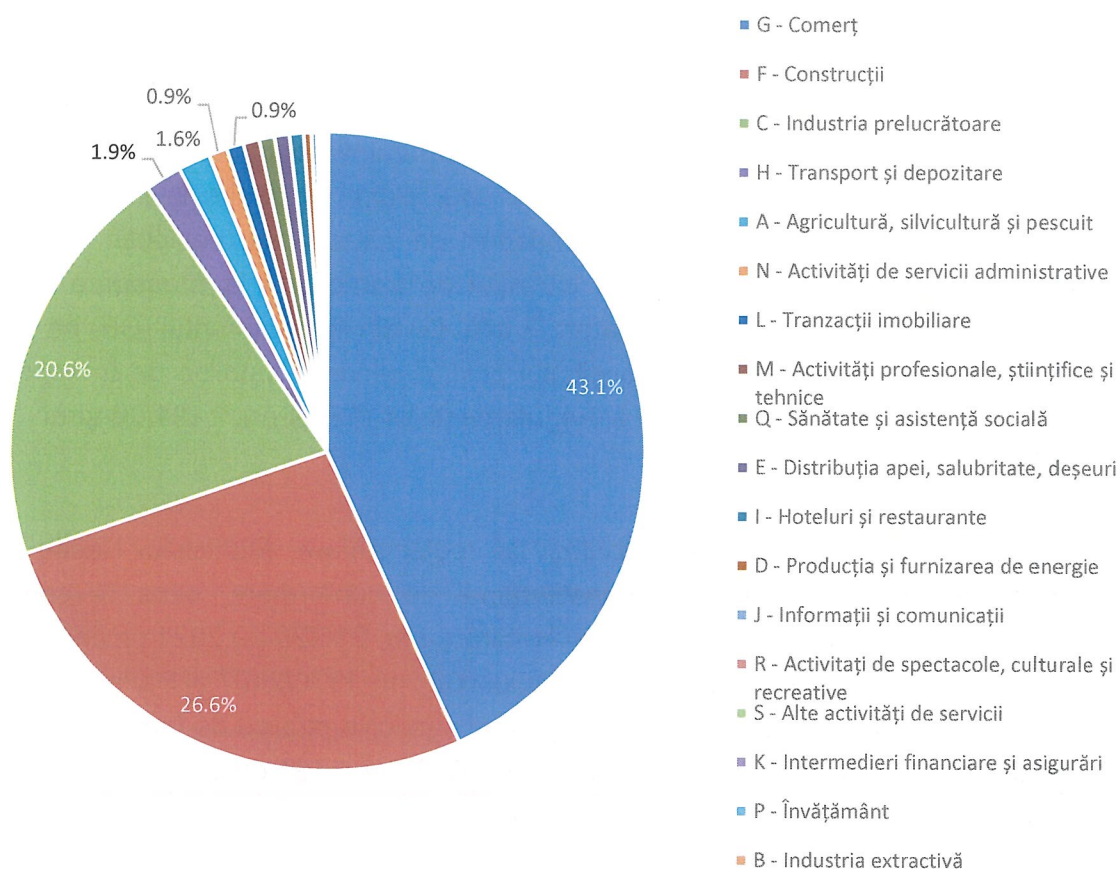


Figura 3.2-19: Distribuția cifrei de afaceri pe sectoare economice în ZMBC (2019)

(Sursa: ListăFirme)

### 3.3. Serviciul de transport public existent

#### 3.3.1. Organizarea serviciului de transport public

##### Transportul Public Local de Călători – Mun. Bacău.

Până în anul 2021, serviciul public de transport local de călători a fost asigurat la nivelul Municipiului Bacău în baza unui contract cu operatorul privat SC Transport Public SA în baza contractului nr. 11252/26.03.2004. Ulterior a fost semnat contractul nr. 188785/1077 din 17.12.2021 pe o perioadă de 2 ani, care a expirat în decembrie 2023 și a fost prelungit cu 90 de zile. În acea perioadă s-au făcut eforturi pentru organizarea unei proceduri de licitație în vederea desemnării unui operator de transport. În data de 15.03.2024 a fost semnat Contractul 134277/14.03.2024 pe o perioadă de 12 luni, pentru acoperirea perioadei de organizare a procedurilor și de mobilizare. În prezent acest contract a fost prelungit cu o lună prin act adițional respectiv până la data de 15.04.2025. În perioada următoare va fi achiziționat operatorul SC Transport Public SA.

În urma solicitării unui punct de vedere către ANRSC cu privire la valabilitatea contractului nr. 11252/26.03.2004, ținând cont de noile norme legislative apărute după aderarea României la Uniunea Europeană, respectiv Legea 92/2007, precum și necesitatea conformării serviciului la Regulamentul UE 1370/2007, autoritatea de reglementare confirmă



faptul că acest contract este încetat prin efectul legii și consideră că Municipiul Bacău trebuie să procedeze de îndată la punerea în aplicare a dispozițiilor Art. 21 alin. (7) din Legea 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, respectiv "Autoritățile administrației publice locale competente, în calitatea lor de autorități contractante, au obligația publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a unui anunț cu privire la intenția de atribuire a contractelor de servicii publice de transport de călători, cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă sau de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire, în condițiile menționate la art. 7 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului."

Luând în considerare opinia autorității de reglementare, Municipiul Bacău a considerat oportună demararea procesului instituțional de conformare, sens în care autoritatea deliberativă, Consiliul Local, a adoptat Hotărârea nr. 316/20.09.2021 privind constatarea, în conformitate cu prevederile Regulamentului (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 și ale Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, a încetării Contractului de concesiune nr. 11252 din 26.03.2004, încheiat între Consiliul Local al Municipiului Bacău, precum și aprobarea unor măsuri privind continuitatea serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate

În prezent, în conformitate cu aceeași Hotărâre a Consiliului Local, serviciul de transport public local de călători în municipiul Bacău este realizat de operatorul privat SC Transport Public SA fiind încheiat contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în aria teritorială de competența a municipiului Bacău nr. 134277/14.03.2024 contract atribuit prin procedură de achiziție publică conform HCL nr.6/2024.

Pornind de la acest demers, la nivelul Asociației Zona Metropolitană Bacău, în baza hotărârilor adoptate de autorităților deliberative a UAT-urilor membre se fac demersuri pentru extinderea sistemului de transport public de la nivelul UAT Bacău la nivelul zonei periurbane, și în prezent se află în derulare activități de:

- Elaborarea studiului de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate in Municipiul Bacău si Zona Metropolitana;
- Pregătirea propunerii de Contract de Servicii Publice si a Regulamentul serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate in Municipiul Bacău si Zona Metropolitana;
- Pregătirea documentației de atribuire pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public de calatori;

Serviciile de transport public de călători în Municipiul Bacău sunt realizate de operatorul privat SC Transport Public SA, fiind semnate mai multe contracte și acte adiționale de-a lungul timpului, și anume:

- până în 2021 a fost în vigoare contractul nr.11252/26.03.2004.
- în 2021, cf HCL 316/20.09.2021, a încetat contractul respectiv.
- ulterior a fost semnat contractul nr. 188785/1077 din 17.12.2021 pe o perioadă de 2 ani;
- acesta din urmă a expirat în decembrie 2023 și a fost prelungit cu 90 de zile.
- în acea perioadă s-au făcut eforturi pentru organizarea unei proceduri de licitație în vederea desemnării unui operator de transport;
- în data de 15.03.2024 a fost semnat Contractul 134277/14.03.2024 pe o perioadă de 12 luni, pentru acoperirea perioadei de organizare a procedurilor și de mobilizare, acesta fiind atribuit prin procedură de achiziție publică conform HCL nr.6/2024;
- acest contract a fost prelungit cu o lună prin act adițional respectiv până la data de 15.04.2025.
- în perioada următoare urmează să fie achiziționat operatorul SC Transport Public SA, și apoi, fiind operator intern se va încredința direct obligația de serviciu public.

Operatorul SC Transport Public SA este în prezent deținut în proporție de 18,256% de municipiul Bacău, prin Consiliul Local, restul de 81,744% din acțiuni reprezentând capital privat. În urma negocierilor purtate între reprezentanții municipiului Bacău și ceilalți acționari, Consiliul Local Bacău a emis HCL nr. 86 din 14.03.2025, prin care s-a decis cumpărarea pachetului de 81,744% acțiuni de către municipiul Bacău și transformarea SC Transport Public SA în operator propriu, deținut de Consiliul Local Bacău.

#### Transportul Județean – Jud. Bacău.

Serviciul de transport persoane este asigurat de mai mulți operatori regionali sau naționali de transport. Datorită poziției geografice, și a rețelei importante de transport la care este conectat Municipiul Bacău, acesta este tranzitat nu numai de traficul local și județean cât și de traficul regional și internațional. În acest sens, municipiul prezintă legături importante cu alți poli urbani de dezvoltare dar și cu cei de creștere, cum ar fi: București, Iași, Suceava, Brașov, Târgu- Mureș Cluj-Napoca, Timișoara.

Licitația pentru acordarea licențelor de traseu în vederea operării serviciului de transport județean a fost derulată în anul 2014. În perioada 2014 – 2020 s-au operat mai multe modificări ale traseelor, și au fost atribuite/modificate licențele pentru unii operatori fiind emise numeroase Hotărâri de Consiliu Județean în acest sens.

Conform HCJ nr. 23/2022, a fost prelungită valabilitatea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Județului Bacău, până la data finalizării procedurilor pentru încheierea contractelor de servicii publice, potrivit 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, cu modificările și completările ulterioare, dar nu mai mult de data de 31 decembrie 2022.

În perioada 2021 – 2022 Consiliul Județean Bacău a contractat servicii de consultanță în vederea elaborării documentațiilor necesare pentru delegare a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Județului Bacău pe perioada 2023 – 2032.

Conform HCJ nr. 89/2022, a fost aprobat Programul de transport public de persoane prin servicii regulate în trafic județean, pentru perioada 01.01.2023 – 31.12.2032.

În perioada Ianuarie – Mai 2022, Municipiul Bacău, împreună cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău au făcut demersuri în vederea armonizării programului de transport, a graficului de circulație, al opririlor și al liniilor de transport incluse în cadrul programului de transport județean, cu propunerile de dezvoltare și acoperire teritorială ale sistemului de transport public local de călători pentru zona periurbană a Municipiului Bacău, însă aceste demersuri nu au avut succes, liniile și programul de transport județean, cf. HCJ 89/2022, intră în directă concurență cu viitoarea rețea de transport local, și totodată contravine definiției **transport rutier județean din** Ordonanța 27/2011 privind transporturile rutiere.

În conformitate cu Ordonanța 27/2011 privind transporturile rutiere, SECȚIUNEA a 2-a . Definiții, Art. 3. Se oferă o definiție clară și fără echivoc a transportului rutier județean și a celui local (metropolitan), astfel:

**“46. transport rutier județean - transportul rutier care se efectuează între două localități situate pe teritoriul aceluiași județ, fără a depăși teritoriul județului respectiv;”**

**“48. transport rutier local de persoane - transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în interiorul unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;”**

Astfel, transportul județean se efectuează între localități, nu în interiorul localității (cum este cazul (de exemplu) al traseului 013, care are 6 stații în com. Letea Veche, la distanțe de 200-500 m una față de cealaltă – deci efectuează transport în interiorul localității, contrar definiției). În plus, transportul județean nu se operează prin curse regulate / grafic de circulație cadentat, acesta având rolul de legătură de tip navetă – cu curse stabilite funcție de specificul local, ca de exemplu la orele de mers la școală / locul de muncă / la orele de schimb al turelor 1-2-3 / etc – deci curse specific individualizate în timp nu REGULATE. (așa cum este, spre exemplu cazul traseului 013 care are interval de urmărire la 15 min, cu 36 de curse pe zi).

În schimb, transportul rutier local, sau efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare are caracterul unor cu servicii regulate – adică cadențate – cu un interval de urmărire mic de 5-10-15 min și cu deservirea interioară a localităților.

În concluzie cele două sisteme de transport ar trebui să fie complementare:

- **transportul Județean** are rolul de conectare a teritoriului județean, cu efectuarea serviciului de **transport între localități** => stații rare (din localitate în localitate nu în interiorul localității) și circulație mai rară.
- **transport rutier local de persoane** are rolul de a **crește accesibilitatea unei localități / ADI**, cu efectuarea serviciului în interiorul localităților sau teritoriului deservit => stații dese și circulație frecventă.

### 3.3.2. Rețeaua existentă de transport public

#### Transportul Public Local de Călători – Mun. Bacău.

În prezent, serviciile de transport public de călători în municipiul Bacău sunt realizate de operatorul privat SC Transport Public SA. În momentul de față nu există o infrastructură specifică transportului public cu autobuzul, cu excepția stațiilor unde în unele dintre ele sunt amenajate adăposturi și/sau alveolă, și a autobazei, care aparține operatorului privat. Astfel, în asertimentul principiilor nediscriminării și asigurării tratamentului egal se impune ca în calitate de viitoare Autoritate delegantă, municipiul Bacău să asigure investițiile necesare constând în construirea unei autobaze care ulterior să fie pusă la dispoziția viitorului operator, cu atât mai mult cu cât delegarea de autoritate în privința executării unui serviciu public impune obligativitatea punerii la dispoziția operatorului a infrastructurii necesare prestării serviciului. În plus în contextul accesării fondurilor prin PNRR. Componenta 10 – Fondul Local, Investiția I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public, pentru care s-a realizat deja achiziția sub forma unui acord cadru pentru până la 48 de autobuze electrice de 12 metri și până la 10 microbuze electrice de 7 metri. Contractul pentru livrarea primului lot de 24 de autobuze a fost semnat în luna martie 2024 și include livrarea a 24 de stații de încărcare lentă și 8 stații de încărcare rapidă, în timp ce pentru microbuze a fost semnat contractul pentru livrarea primului lot de 5 bucăți în luna august 2024. Prin urmare, se impune realizarea unor investiții coordonate în vederea punerii în funcțiune a stațiilor de încărcare lente (în interiorul autobazei) și a stațiilor rapide (la capetele de linie), urmând ca acestea, împreună cu autobuzele și amenajările stațiilor de așteptare să fie transmise viitorului operator ca bunuri de retur.

Totodată în anul 2024 operatorul și-a înnoit flota cu 10 mijloace de transport noi, respectiv cu 6 autobuze și 4 midibuze.



Rețeaua de transport public din Bacău este operată de SC Transport Public SA fiind 10 linii care asigură transportul local la nivelul Municipiului Bacău, în baza unui contract de servicii publice, alte 4 linii deservind localitățile Holt, Letea Veche, Nicolae Bălcescu și Cleja pentru care operatorul de transport public are încheiate contracte distincte cu autoritățile locale ale UAT-urilor respective sau cu Consiliul Județean Bacău.

Rețeaua de transport public urmează preponderent coridorul nord-sud pentru a putea conecta cele mai dense zone de locuire (cartierele Republicii, Aviatori, Cornișa) de principalele obiective de interes (zona centrală, zona spitalelor și zona industrială și comercială din sud). Pe acest coridor se suprapun liniile 3, 17, 18 și 22. Din inelul central rutele se despart către Gara Bacău via Strada Oituz (14, 17, 18), PETROM via Strada Mioriței, (3, 14, 17), Stefan cel Mare (4, 22), Șerbănești (6), Calea Romanului (5) și ELBAC via Calea Moinești (3). Rețeaua este completată de liniile 7 și 9 înființate în anul 2024 care deservesc zonele Izvoare (7) și Tache (9).

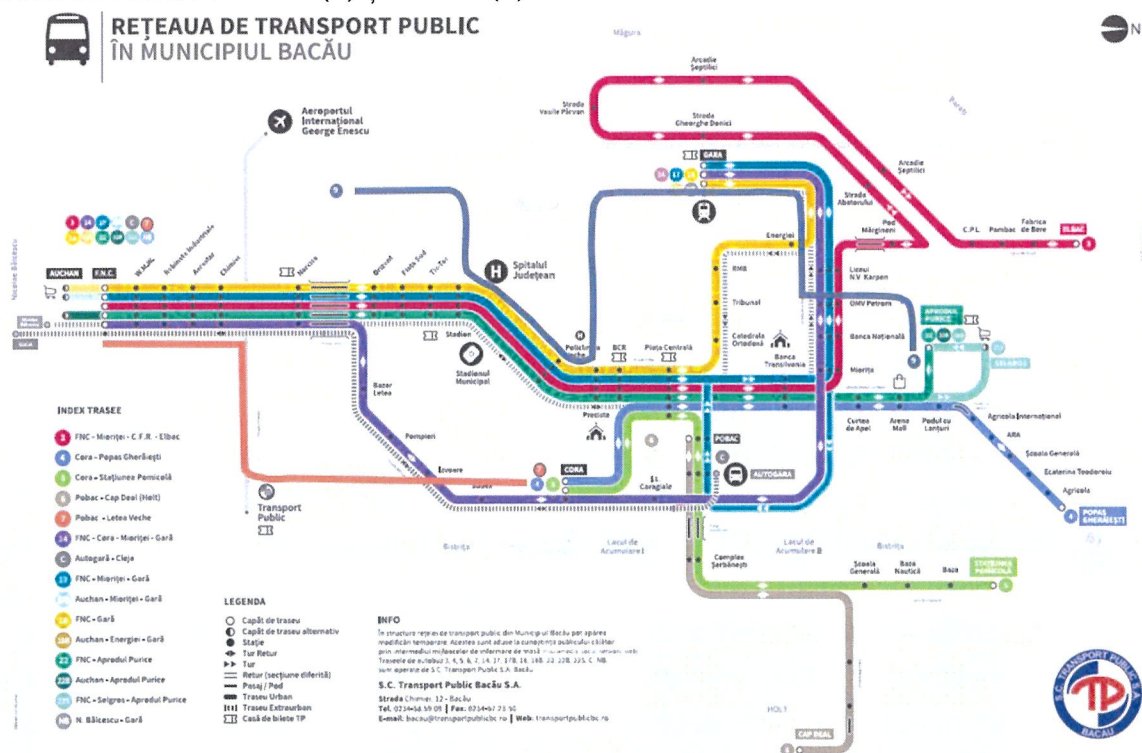


Figura 3.3-1: Rețeaua de Transport Public din municipiul Bacău

În urma desfășurării unei anchete de satisfacție a calatorilor in cadrul PMUD, a rezultat că 73% dintre respondenți sunt nemulțumiți de calitatea serviciului de transport în comun la nivelul municipiului Bacău. În opinia cetățenilor intervievați, principala problemă a transportului public este reprezentată de mijloacele de transport aglomerate, 32% din răspunsuri punctând această problemă. Conform sondajului efectuat, 16% dintre respondenți consideră că respectarea orarului de transport este importantă, 11% consideră că viteza de deplasare este mică, 11% consideră că intervalele de circulație sunt prea mari, 8% consideră ca mijloacele de transport sunt prea vechi. Prezentăm mai jos diagrama răspunsurilor.

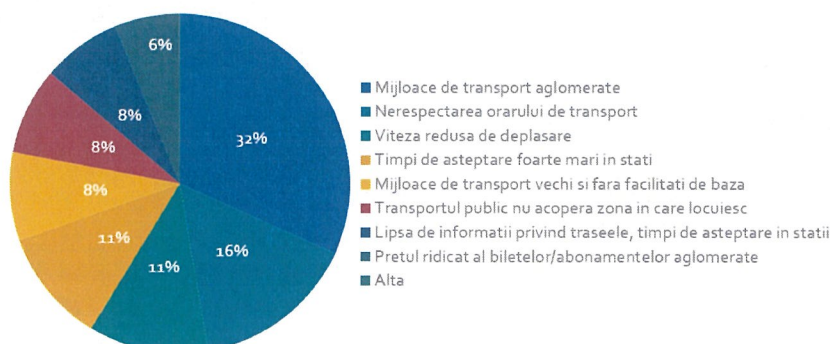


Figura 3.3-2: Principalele probleme ale transportului public local  
(sursa: PMUD Bacău)

Astfel putem trage concluzia că majoritatea cauzelor pentru care călători resimt un disconfort în utilizarea sistemului de transport public se rezumă la numărul și calitatea autobuzelor disponibile pentru efectuarea transportului precum și la nivelul redus al accesibilității sistemului de transport public.

În ceea ce privește stațiile de transport public, în perioada 2023 – 2024 au fost reabilitate și amenajate 39 de stații ca parte a proiectelor de amenajare a unor coridoare de mobilitate urbană, majoritatea fiind dispuse în lungul axei nord – sud a orașului. Reabilitatea a constat în dotarea stațiilor cu adăposturi pentru călători, mobilier urban, marcare și semnalizare. În stațiile modernizate în perioada anilor 2000 au fost păstrate spațiile comerciale construite la acel moment.

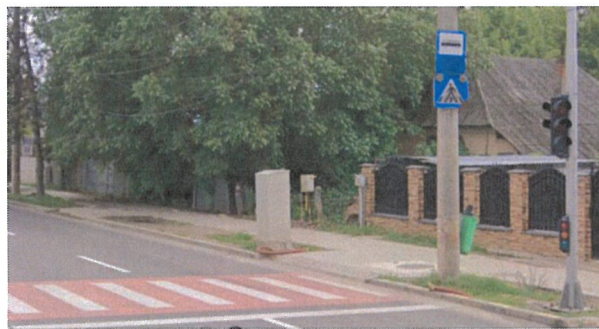
Cu toate acestea, multe stații au în continuare amenajări minime, fiind marcate doar cu indicator. Pe domeniul public nu este afișată o schemă a liniilor Transport Public SA. La nivelul municipiului, în afara de câteva alveole, vehiculele opresc pe banda de lângă trotuar, iar uneori datorită suprapunerii mai multor linii de transport în comun, vehiculele nu mai au loc în alveole stânjenind astfel circulația celorlalte vehicule aflate în trafic. Cu excepția stațiilor modernizate recent, nu există mobilier urban în stațiile de așteptare a mijloacelor de transport public.

Un alt aspect este poziția și delimitarea stațiilor, majoritatea fiind amplasate pe trotuar, ocupând spațiile destinate circulației pietonilor, creându-se conflicte în fluxul normal de circulație. În unele zone periferice, în stații nu există niciun fel de îmbrăcăminte, fiind o zonă pietruită sau un spațiu verde neamenajat (stația WMW, Stațiile Popas Gherăiești, Agricola, E. Teodoroiu, Școala Generală 9, din cartierul Gherăiești. O altă problemă a stațiilor din cartierul Gherăiești sunt mașinile staționate în zona stațiilor, fapt ce îngreunează accesul călătorilor și a mijloacelor de transport în comun.





(Catedrala)



(WMW)



(Piața Centrală)



(Banca Transilvania)



(Arcadie Șeptilici)



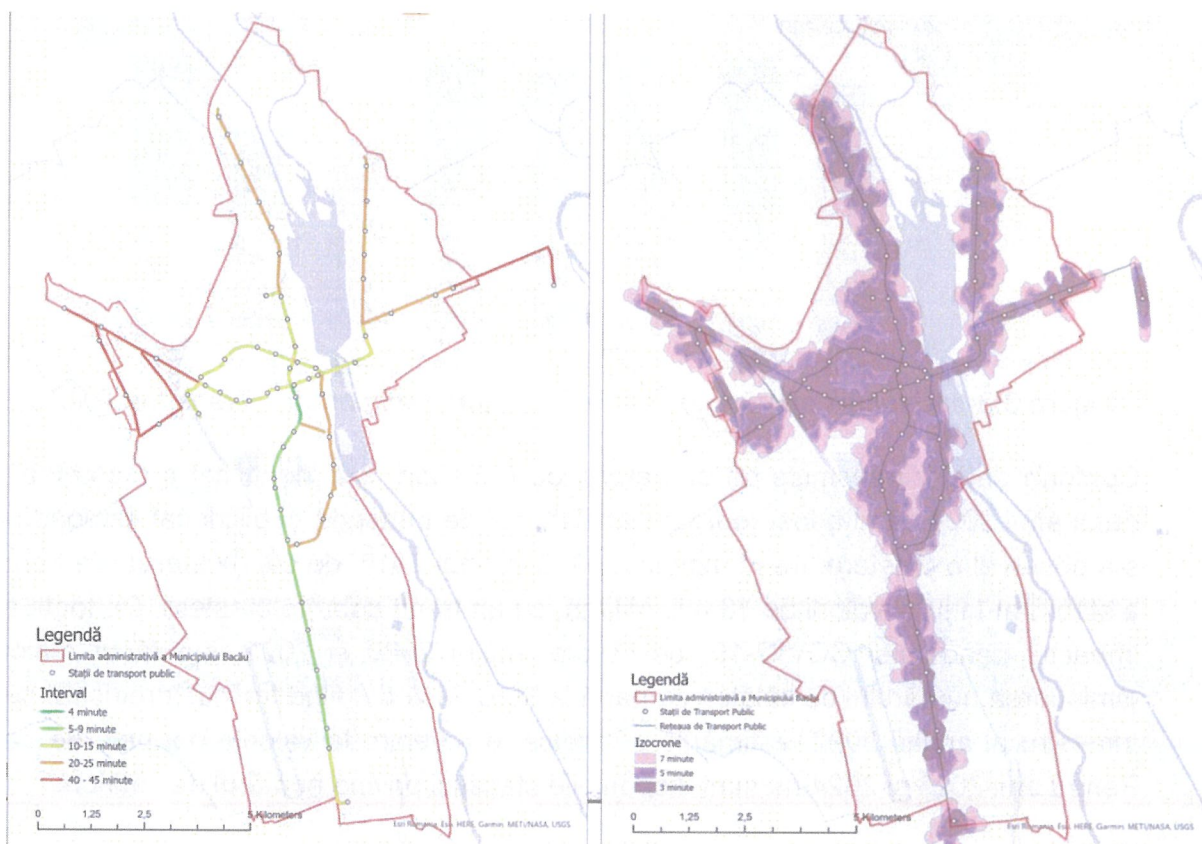
(Cora)

Figura 3.3-3: Stații de transport pentru transportul public local Bacău

Dat fiind gradul mare de suprapunere între liniile de transport, în special pe axa nord-sud, această reușește să asigure o frecvență bună pe acest coridor, suficient chiar pentru a include o bandă dedicată transportului public. Frecvența pe direcția est-vest și spre cartierul Miorița este deja destul de scăzută, peste 10 minute iar spre cartierele Gherăiești și Șerbănești care s-au dezvoltat foarte mult în ultimii 10 ani, frecvența este deja de peste 20 minute. Cartierul CFR rămâne în continuare cvasi izolat cu o deservire la intervale mari de peste 30 de minute.

Pentru accesul la serviciile de transport, o mare importanță o are amplasamentul stațiilor. Din analiza rețelei de transport public a reieșit că rețeaua nu este echilibrat distribuită în cadrul zonei construite a municipiului Bacău, iar repartitia stațiilor și accesibilitatea acestora conturează și mai mult acest lucru. Stațiile de transport trebuie să fie localizate în apropiere, în funcție de importanța zonei, frecvența, capacitatea și timpul în care este parcurs traseul sau traseele care duc la o anumită stație crește sau scade atractivitatea unei stații, o persoană mergând chiar și 7 minute de la domiciliu până în stație.





Rezultatele arată că zona centrală este cea mai bine acoperită din punct de vedere a accesibilității stațiilor, cea mai mare parte a zonei centrale fiind la o distanță de mai puțin de 5 minute față de o stație de transport. Alte zone cu o acoperire bună sunt cartierele Miorița, Ștefan cel Mare, Bacovia, Bistrița Lac, Carpați, Gherăiești. Zonele care se află la o distanță mai mare de 7 minute de o stație de transport public se află preponderent în zonele industriale de la marginile orașului, dar există și zone rezidențiale care se află în afara izocronei de 7 minute precum Cartierul CFR, Cartierul Izvoare, Cartier Tache, partea estică a cartierului Șerbănești, partea nord-vestică a cartierului Miorița. Modul de configurare a rețelei de transport public lasă nedeservite zone importante din oraș cum ar fi centrul de afaceri CAEX, Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău, cartierele Nordului (aflat în curs de dezvoltare) Letea și Izvoare dar și o parte considerabilă din cartierul 6 Martie.

În conformitate cu studiile realizate pentru elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, repartizarea modală confirmă că transportul public local are un grad de atractivitate relativ mare, în comparație cu alte administrații similare, având o cotă modală de 23,47%. Evoluția anuală a numărului de călători este prezentată în figura de mai jos, pe intervalul 2015-2021 și estimarea pentru anul 2022.



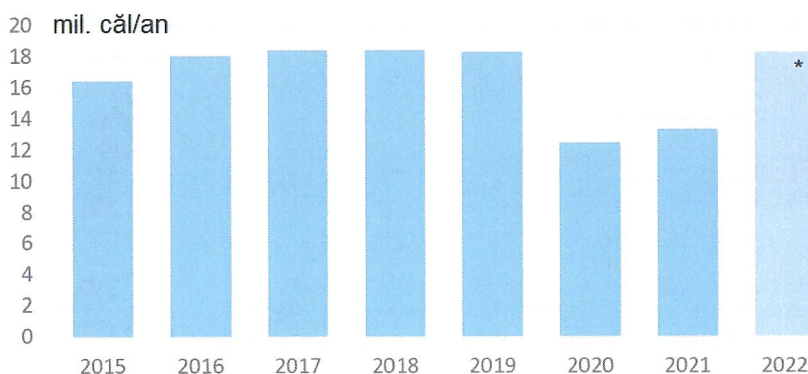


Figura 3.3-5: Evoluția numărului anual de călători transportați – Transport Public Bacău

Conform datelor transmise de operatorul de transport, s-a identificat o creștere masivă după anul 2004 când a fost reorganizat sistemul de transport public local, perioadă în care s-a observat o creștere, trend menținut până în anul 2016, de când cererea de transport s-a stabilizat în jurul valorii de 18 mil. căl./an, cu un trend ușor de creștere. Cu toate acestea impactul pandemiei COVID-19, pe durata anului 2020 și 2021, s-a făcut resimțit prin diminuarea numărului de călători cu până la 35%, însă dat fiind traficul înregistrat pe primul trimestru al anului 2022, estimările au indicat o revenire la valorile normale de pasageri. Pentru anii 2023 și 2024 nu sunt disponibile statistici privind numărul de călători.

În ceea ce privește tariful, operatorul de transport aplică o schemă tarifară adaptată rețelei mixte pe care operează. La nivel urban, costul unei călătorii simple este de 2.70 lei, în timp ce prețul unui abonament lunar variază între 77 de lei (valabil pe o linie), 109 lei (valabil pe două linii) și 140 de lei (valabil pe toate liniile), iar abonamentul săptămânal pe toate liniile costă 25 de lei.

La nivelul localităților exterioare, prețul biletului pentru o călătorie variază în funcție de distanța kilometrică, între 5 lei pentru localitățile Holt și Letea Veche, 7 lei pentru Nicolae Bălcescu și 9 lei pentru Cleja, în timp ce abonamentele lunare valabile individual pe fiecare dintre liniile care deservește aceste localități are un preț cuprins între 120 și 210 lei.

În prezent, operatorul de transport public dispune de un parc auto inventar de 69 de autobuze, 55 dintre acestea formând parcul circulant necesar la orele de vârf, când intervalele de urmărire între vehicule sunt minime. Dintre acestea, 10 au fost achiziționate în anul 2024 (6 autobuze standard și 4 autobuze de dimensiuni medii).

Având în vedere faptul că flota respectivă aparține unui operator privat, aceasta va fi doar un punct de plecare, dat fiind că operează rețeaua de transport existentă ce va fi extinsă și reorganizată la nivel metropolitan, iar aceasta nu poate fi luată în considerare la proiectarea viitorului sistem. Cu toate acestea rețeaua de bază a sistemului de transport va fi menținută cu ușoare modificări în ceea ce privește agregarea sau separarea operațională a unor linii existente și adaptarea rețelei la nevoile de mobilitate periurbane. Din necesarul total de flotă se urmărește ca o parte a acesteia să fie asigurată prin oportunitatea oferită de PNRR, o

parte din POR 2021-2027, în timp ce diferența va fi solicitată viitorului operator ce va fi selectat în baza procedurii de delegare a serviciului.

Lungimea totală a liniilor de transport existente este de 150 km tur-retur, iar intervalele de urmărire între vehicule la orele de vârf variază de la 6-7 minute pe liniile principale (17, 18 și 22), la 24-25 de minute pe liniile secundare (3, 14) și 30-90 de minute pe cele 4 linii care deservește UAT-urile din zona periurbană (6, 7, C, NB).

Tabelul 3.3-1: Programul de Transport situația Existentă:

Linia	Relația de Deplasare	Interval de urmărire [min]
3	FNC – Elbac	24
4	Cora – Popas Gherăiești	40
5	Cora – Stațiunea Pomicolă	40
6	Pobac – Cap Deal	30
7	FNC – Izvoare – Cora	30
9	Aprodul Purice – Fiald – Tache	30
14	FNC – Cora – Gară	24
17	FNC – Mioriței – Gară	7
17B	Auchan – Mioriței – Gară	35
18	FNC – Energiei – Gară	6
18B	Auchan – Energiei – Gară	70
22	FNC – Aprodul Purice – Fiald	6
22B	Auchan – Aprodul Purice – Fiald	70
22S	FNC – Selgros – Aprodul Purice	35

La nivelul anului 2022, operatorul de transport dispunea de un parc auto compus din 59 de autobuze diesel. Acestea aveau o vechime medie de 12 ani, 61% din mijloacele de transport având o vechime de peste 10 ani, și 44% dintre acestea având o vechime de peste 17ani, numai 30% din parc fiind mai nou de 6 ani. În anul 2024 parcul auto a fost completat cu 10 mijloace de transport noi, respectiv 6 autobuze și 4 midibuze.

Cu toate acestea, trebuie specificat că tot parcul auto este format din vehicule diesel, cu un consum mediu la 100 km de aprox. 33 litri, iar circa 65% din flotă are norme de emisii vechi, respectiv Euro 3 și Euro 4, restul de 35% fiind modele mai noi, încadrate în norma de poluare Euro 6.

La nivelul lunii martie 2025 se află în curs de livrare primele mijloace de transport public electrice, achiziționate în anul 2024 printr-o finanțare PNRR, respectiv 24 de autobuze de 12 metri și 5 microbuze de 7 metri.



Referitor la Serviciul de transport public din Municipiul Bacău, se remarcă următoarele aspecte:

- Numărul de călătorii este cvasi-constant din anul 2016 ;
- Frecvențele transportului diferă în funcție de numărul de linii și nu acoperă necesarul real la nivelul municipiului, unele zone fiind nedeservite iar în altele sistemul este subutilizat;
- Nerespectarea unui orar de parcurs are ca rezultat o frecvență aleatorie, ineficiența transportului sau slaba atractivitate a acestuia.
- Gradul de ocupare al mijloacelor de transport este foarte scăzut ( maxim 26,33% în timpul orelor de vârf)
- Viteza de deplasare este relativ scăzută (14km/h în timpul orelor de trafic și 18km/h în afara lor)
- Modul de implementare al liniilor este inefficient (nu deservește necesarul real din teritoriu)

Conform recomandărilor Planului de Mobilitate, pentru a crește cota modală a transportului public, cei ce nu utilizează în prezent transportul public l-ar folosi dacă s-ar face investiții în modernizarea și eficientizarea acestuia, fapt ce motivează administrația locală să își concentreze eforturile pentru a răspunde la problemele formulate de cetățeni.

#### Transportul Județean – Jud. Bacău.

În Jud. Bacău, transportul județean este operat pe 63 de linii de transport public deservesc aprox. 11600 de pasageri pe zi cu un total de 580 de curse<sup>6</sup>. Liniile cu cea mai mare frecvență sunt: Bacău – Gârleni – Buhuși (51 curse/zi), Bacău – Mărgineni – Trebeș (46 curse/zi), Bacău – Hemeiș (33 curse/zi) și Bacău – Letea Veche (26 curse/zi). Din Zona Metropolitană Bacău 15 localități sunt deservite de transportul public județean, liniile sunt administrate de 10 operatori privați. O parte din aceste localități sunt suficient de bine deservite de linii cu frecvență ridicată, cum ar fi Bacău – Hemeiș (33 curse/zi), Bacău - Letea Veche (26 curse/zi) și Bacău – Săucești (23 curse/zi). La polul opus, cea mai scăzută frecvență se afla pe traseul Bacău - Nicolae Bălcescu, unde cele 2 curse (dus-întors) / zi asigură legături cu municipiul Bacău doar dimineața, la prânz și seara. Tot cu o frecvență foarte scăzută operează și Bacău – Gioseni (3 curse/zi), Bacău – Itești (5 curse/zi), și Bacău – Filipești (7 curse/zi). Deși "Programul de transport public de persoane prin servicii regulate in trafic județean" se poate descărca de pe web-site-ul Consiliului Județean<sup>7</sup>, acesta este greu de parcurs și înțeles de către utilizatori. Din programul de transport lipsește localizarea stațiilor de autobuz în diferitele sate și comune deservite, dar și o harta care să illustreze traseul autobuzelor.

<sup>6</sup> Cf. CJ Bacău, 2021

<sup>7</sup> [http://portal.csjbacau.ro/dm\\_cj/portalweb.nsf/AllByUNID/servicii-de-transport-public-județean-de-persoane-prin-curse-regulate-0000471e?OpenDocument](http://portal.csjbacau.ro/dm_cj/portalweb.nsf/AllByUNID/servicii-de-transport-public-județean-de-persoane-prin-curse-regulate-0000471e?OpenDocument)

Tabelul 3.3-2: Curse zilnice din Programul de Transport Județean

Localitatea deservită	Număr de curse pe zi
<b>Nicolae Bălcescu</b>	<b>60</b>
<b>Mărgineni</b>	<b>56</b>
<b>Gârleni</b>	<b>51</b>
<b>Buhoci</b>	<b>35</b>
<b>Hemeiș</b>	<b>33</b>
<b>Luizi-Călugăra</b>	<b>28</b>
<b>Măgura</b>	<b>28</b>
<b>Letea Veche</b>	<b>26</b>
Faraoani	24
Cleja	23

Localitatea deservită	Număr de curse pe zi
Gălbeni	21
Sărata	16
Săucești	13
Filipești	11
Scorțeni	10
Tamași	10
Gioseni	9
Berești	3
Itești	3

Se observă că majoritatea liniilor de transport care au o frecvență bună, cu un număr mare de curse pe zi, sunt cele care realizează legătura între Bacău și localitățile imediat învecinate, situate pe primul inel în jurul Mun. Bacău, în zona periurbană.

Principalele autogări sunt localizate pe coridorul est-vest a orașului, podul spre Șerbănești (autogara Bistrița 574 curse / zi) și lângă Gara CFR (autogara Massaro 80 curse / zi), nu există autogări majore amplasate pe principalul coridor de transport (nord-sud). Autogările din Bacău constau ori în spații cu amenajări minimale, preponderent deficitare ori în locuri ne-amenajate (parcarea stadionului municipal, parcarea Lidl de lângă autogară, sau McDonald's Bacău). Peste 80 de curse pe zi folosesc parările de la stadion și McDonald's pentru îmbarcarea pasagerilor. Deși amplasarea autogărilor (cele amenajate cât și cele informale) permite conexiuni optime cu transportul public local dar și cu diverse obiective de interes, faptul că toate liniile de transport public județean pătrund până în zona centrală reprezintă o problemă întrucât se suprapun peste linii de transport public local, generează congestie (ex. Autogara Bistrița amplasată după podul spre Șerbănești) și contribuie la creșterea emisiilor cu dioxid de carbon.



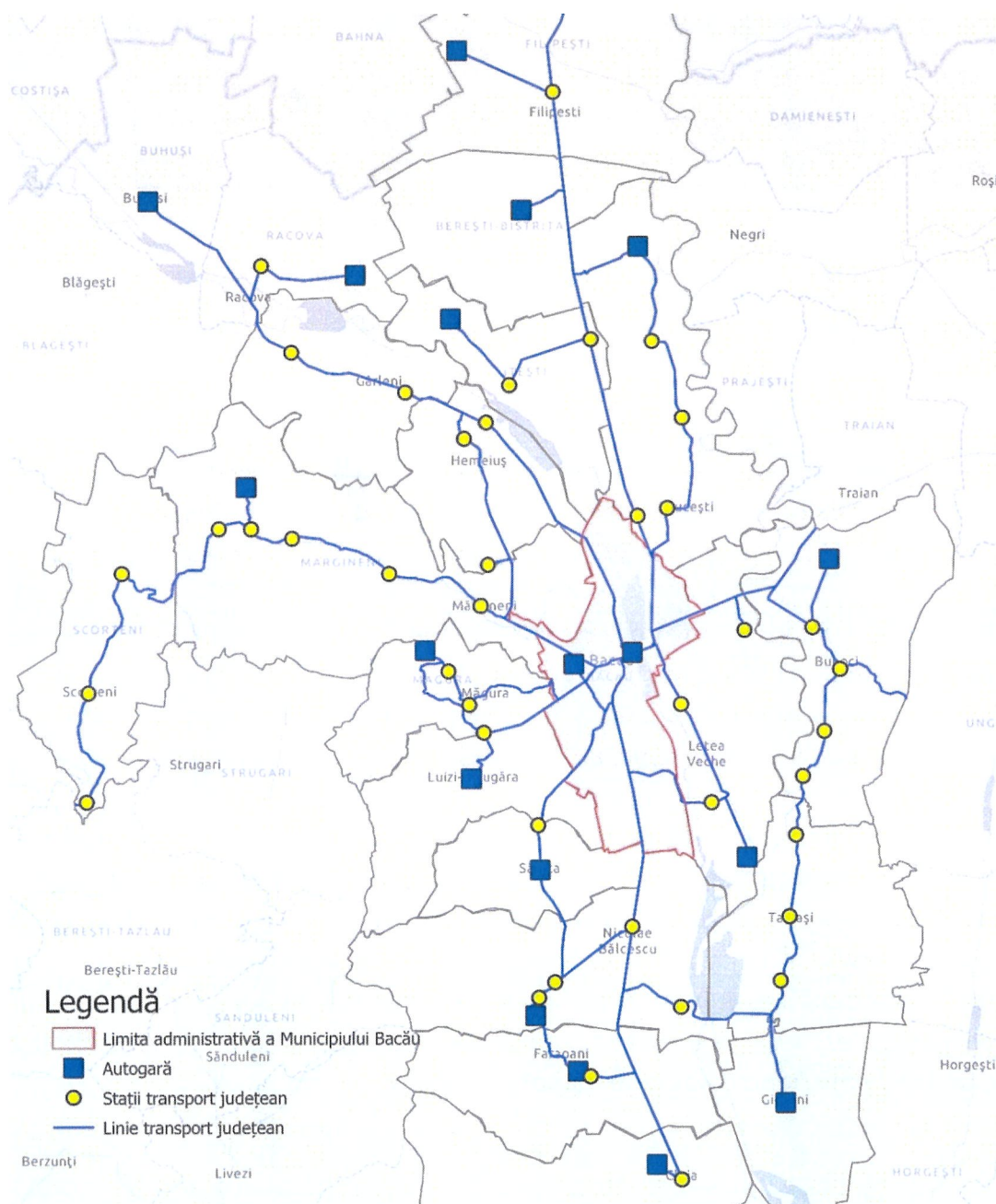


Figura 3.3-6: Rețeaua de Transport Județean adiacentă mun. Bacău  
(sursa PMUD)

Amenajarea stațiilor de transport pentru traseele de transport județean sunt în sarcina fiecărei administrații locale. Tocmai din acest motiv nu există o identitate vizuală sau un proiect tip de stație de transport, fiecare localitate amenajând stațiile independent. Multe dintre stațiile de transport nu sunt amenajate, nu beneficiază de alveolă sau adăpost, unele nici nu sunt marcate. În plus, există o tendință în a se amenaja stații de transport doar pe un sens, în special pe sensul către orașul polarizator, acolo unde se acumulează călătorii în așteptarea mijlocului de transport, pe sensul invers nefiind amenajate stații, iar din practica obișnuită, deși regulamentul și legislația interzice acest comportament, este ca la înțelegere cu șoferul mijlocului de transport să se oprească la cerere aproape oriunde.



Această practică nu se întâlnește la transportul public local, unde opririle pentru îmbarcarea – debarcarea călătorilor se realizează doar în stații.



(Hemeiș)



(Luizi-Călugăra)



(Măgura)



(Nicolae Bălcescu)



(Letea Veche)



(Mărgineni)

Figura 3.3-7: Stații de transport pentru transportul județean

### 3.3.3. Planuri de extinderea serviciilor de transport în Zona Metropolitană

În perioada martie 2022 – ianuarie 2024, ADI Zona Metropolitană Bacău a elaborat „Studiul de oportunitate în vederea extinderii sistemului de transport public local de călători în Zona Metropolitană a Municipiului Bacău”.



În urma acestui studiu a reieșit necesitatea de a extinde transportul public local către localitățile din primul inel din jurul municipiului Bacău. În acest parteneriat fac parte comunele Hemeius, Măgura, Mărgineni, Letea Veche, Luizi-Călugăra și Nicolae Bălcescu.

Noua rețea de transport public este formată din 5 coridoare de transport metropolitane, care înglobează 9 linii, completate de 5 linii urbane. Coridoarele metropolitane deserveșc atât localitățile din ZM, cât și mun. Bacău. Aceasta ține seama de integrarea cu transportul județean, fiind făcute o serie de recomandări privind ajustarea liniilor de transport județean în acord cu legislația care stipulează că aceste servicii se organizează între localități, nu în interiorul acestora. În figura de mai jos este prezentată schematic rețeaua de transport public propusă, alături de intervalele medii de urmărire pe segmente de rețea.

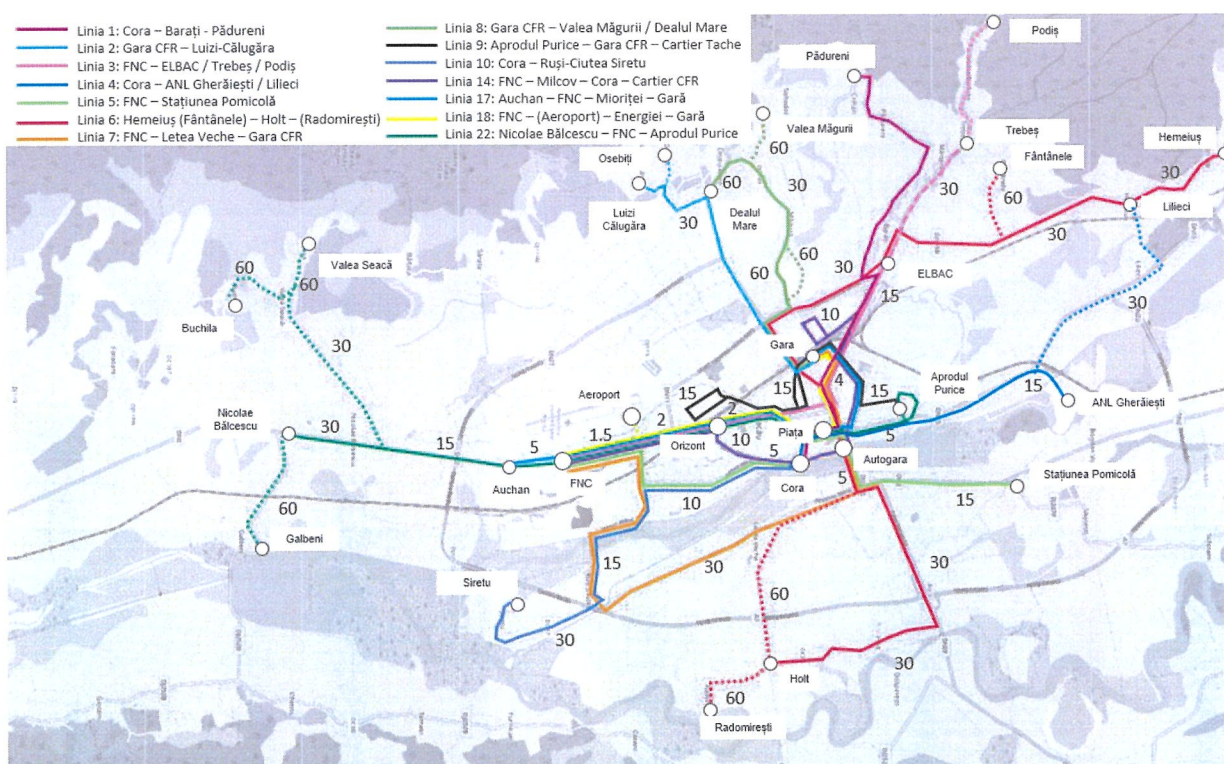


Figura 3.3-8: Reteaua de transport public metropolitan propusă

Noua rețea urmărește bunele practici de integrare teritorială între serviciile urbane și cele metropolitane, deserving optim atât municipiul Bacău, cât și localitățile din primul inel, asigurând legături directe către punctele de interes, zonele rezidențiale, zonele cu densitate mare de locuri de muncă, instituții de învățământ și instituții publice, cu un minim de transbordări.

Programul de circulație a fost îmbunătățit vizând asigurarea de urmărire atractive (6-7,5 minute pe liniile urbane principale și 15 minute pe cele secundare, în timp ce pe liniile metropolitane a fost stabilit un interval standard de 30 de minute). Intervalele sunt ajustate în funcție de momentul zilei pentru a ține seama de încărcarea mai redusă în afara orelor de vârf.



Tabelul 3.3-3: Programul de transport propus – Intervale de urmărire

Linia	Serviciul	Relația de deplasare	ungime cursă [km]	Intervale de urmărire [min]							
				Zile Lucrătoare						Sâmbătă (05:00 - 23:00)	Duminică și S.L. (05:00 - 23:00)
				Dimineață (05:00 - 07:00)	Vârf AM (07:00 - 09:00)	Intervârf (09:00 - 14:00)	Vârf PM (14:00 - 18:00)	Seară (18:00 - 20:00)	Noapte (20:00 - 23:00)		
1	-	<b>Cora – Energiei – Barați – Pădureni</b>	<b>21.6</b>	<b>120</b>	<b>60</b>	<b>120</b>	<b>60</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>120</b>
2	-	<b>Gara CFR – Luizi-Călugăra</b>	-	<b>60</b>	<b>30</b>	<b>60</b>	<b>30</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>
	2	Gara CFR – DN11 – Luizi-Călugăra	14	120	60	120	60	120	120	120	120
	2B	Gara CFR – Osebiți – Luizi-Călugăra	17.4	120	60	120	60	120	120	120	120
3	-	<b>FNC - Centru - Energiei - Mărgineni</b>	-	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
	3	FNC - ELBAC	19	30	30	30	30	30	60	60	60
	3A	FNC - Trebeș	24.8	-	60	-	60	-	-	120	120
	3B	FNC - Podiș	43.8	60	60	60	60	60	60	120	120
4	-	<b>Cora - Gherăiești - Lilieci</b>	-	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
	4	Cora - ANL Gherăiești	13.1	30	30	30	30	30	60	60	60
	4B	Cora - Lilieci	21.8	60	30	60	30	60	60	60	60
5	-	<b>FNC - Izvoare - Stațiunea Pomicolă</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
6	-	<b>Hemeiuș - Holt - Radomirești</b>	-	<b>40</b>	<b>20</b>	<b>40</b>	<b>20</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>
	6	Hemeiuș - Holt	47.8	60	30	60	30	60	60	60	60
	6B	Fântânele - Letea Veche - Radomirești	38	120	60	120	60	120	120	120	120
7	-	<b>FNC - Letea Veche - Gară</b>	<b>32.2</b>	<b>60</b>	<b>30</b>	<b>60</b>	<b>30</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>
8	-	<b>Gara CFR – Măgura</b>	-	<b>60</b>	<b>30</b>	<b>60</b>	<b>30</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>
	8	Gara CFR – Măgura – Dealul Mare	15	120	60	120	60	120	120	120	120
	8B	Gara CFR – Colina – Valea Măgurii	15	120	60	120	60	120	120	120	120
9	-	<b>Aprodul Purice - Cart. Tache</b>	<b>16.7</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
10	-	<b>Cora - Ruși-Ciutea - Siretu</b>	<b>20</b>	<b>60</b>	<b>30</b>	<b>60</b>	<b>30</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>
14	-	<b>FNC - Mioriței - Cart. CFR</b>	<b>23.5</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>
17	-	<b>Auchan - FNC - Mioriței - Gară</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>7.5</b>	<b>10</b>	<b>7.5</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
18	-	<b>FNC - (Aeroport) - Energiei - Gară</b>	-	<b>10</b>	<b>7.5</b>	<b>10</b>	<b>7.5</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
	18	FNC - Gară	16.8	10	7.5	10	7.5	10	15	12	12
	18A	Aeroport - Gară	14.8	240	240	240	240	240	240	240	240
22	-	<b>Aprodul Purice - FNC - Nicolae Bălcescu / Buchila / Galbeni</b>	-	<b>10</b>	<b>7.5</b>	<b>10</b>	<b>7.5</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
	22	Aprodul Purice - FNC	16.7	20	15	20	15	20	60	20	20
	22A	Aprodul Purice - Nicolae Bălcescu	29.1	-	60	-	60	-	-	-	-
	22B	Aprodul Purice - Bălcescu - Galbeni	34.1	60	60	60	60	60	60	60	60
	22C	Aprodul Purice - Buchila	36.5	60	60	60	60	60	60	120	120
	22D	Aprodul Purice - Valea Seacă	35.1	60	60	60	60	60	60	120	120

Astfel, noua rețea de transport public și programul de circulație propus conduc către o deservire echitabilă a cartierelor din municipiul Bacău și a tuturor localităților componente ale comunelor din primul inel (Hemeiuș, Măgura, Măgureni, Letea Veche, Luizi-Călugăra și Nicolae Bălcescu).



În ceea ce privește stațiile de urcare/coborâre, studiul de oportunitate a identificat nevoia de a amenaja noi stații, atât în mun. Bacău, cât și în ZM, pentru a crește accesibilitatea serviciilor de transport public. Rețeaua de stații pe sistemul de transport propus se ridică la 392 de stații, dintre care 222 sunt nou-propuse. De la momentul elaborării studiului de oportunitate, la nivelul municipiului Bacău 39 de stații existente au fost reamenajate ca parte a proiectelor de coridoare de mobilitate urbană implementate de Primăria Mun. Bacău, prin finanțare POR 2014-2020.

Noua rețea de transport este corelată cu investițiile realizate atât de municipiul Bacău, cât și de comunele din zona metropolitană. Astfel, pentru executarea noilor servicii de transport public se vor utiliza noile autobuze și microbuze care urmează să fie livrate în anul 2025, rețeaua de transport fiind concepută ținând seama de caracteristicile acestor vehicule și posibilitățile de utilizare pe fiecare linie în parte. Totodată, rețeaua ține seama de proiectul de reabilitare a stațiilor, acestea fiind deservite de noile linii.

În ceea ce privește necesarul de mijloace de transport, pentru executarea noului program de circulație se ridică la circa 91-95 de vehicule, din care 83 în circulație și restul de 8-12 de rezervă. În prezent necesarul este de 55 de vehicule în traseu, astfel că pentru noul program necesarul crește cu 70%. Temporar, această problemă este adresată prin preluarea de către municipiul Bacău al pachetului de acțiuni al operatorului SC Transport Public SA, care va deveni proprietar al celor 69 de mijloace de transport deținute de operator. Acestea, împreună cu cele 24 de autobuze electrice și 5 microbuze care vor fi livrate în cursul anului 2025 asigură necesarul de mijloace de transport pentru operaționalizarea noului serviciu de transport public. Cu toate acestea, trebuie ținut cont că mare parte din parcul existent la nivelul operatorului Transport Public SA este învechit și necesită înlocuire, municipalitatea având posibilitatea să extindă contractele de achiziții încheiate în anul 2024 cu o livrare suplimentară de încă 24 de autobuze și 5 microbuze.

În ceea ce privește amenajarea autobazei, odată cu achiziția de către municipiul Bacău a operatorului SC Transport Public SA, acesta va intra și în posesia autobazei, fiind rezolvată problema amplasamentului. Cu toate acestea, conform studiului de oportunitate, dar și prevederilor PMUD, autobaza va trebui reamenajată și dotată pentru a putea gara, întreține și încărca mijloacele de transport public electrice.

Alte investiții necesare relevate în urma studiului de oportunitate și corelate cu prevederile PMUD Bacău include:

- Implementarea unui sistem de e-ticketing ce cuprinde echipamente de validare în vehicul, echipamente de emiterie și reîncărcare a cardurilor de transport, sistem de management a flotei și sistem de informare dinamică a călătorilor în stații;
- Amenajarea a 12 km dublu sens de benzi dedicate transportului public.



În figura de mai jos este prezentată rețeaua de transport propusă, inclusiv zonele de acces la stațiile existente și propuse.

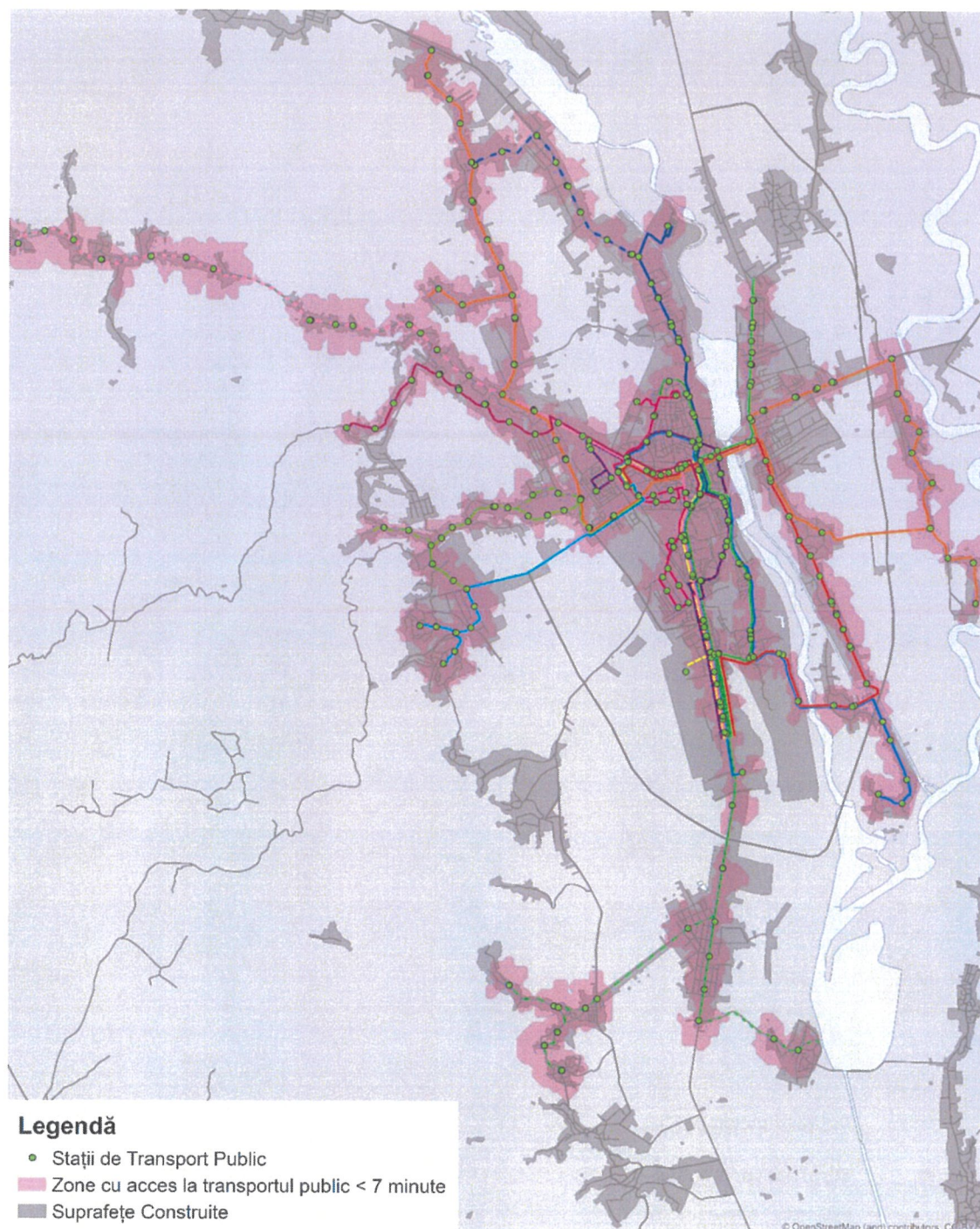


Figura 3.3-9: Rețeaua de linii și stații propuse cu zonele de acces

### 3.4. Aspecte privind mobilitatea

În prezent, sistemul de transport public acoperă cu preponderență zona urbană, deservind principalele cartiere de locuințe și zonele industriale. Rețeaua existentă acoperă un bazin de alimentare de circa 98600 de persoane, aflați la o durată de mers pe jos față de cea mai



apropiată stație de transport public de maxim 7 minute (aproximativ 500 de metri), conform hărții din figura de mai jos care ilustrează liniile și stațiile de transport public existente.

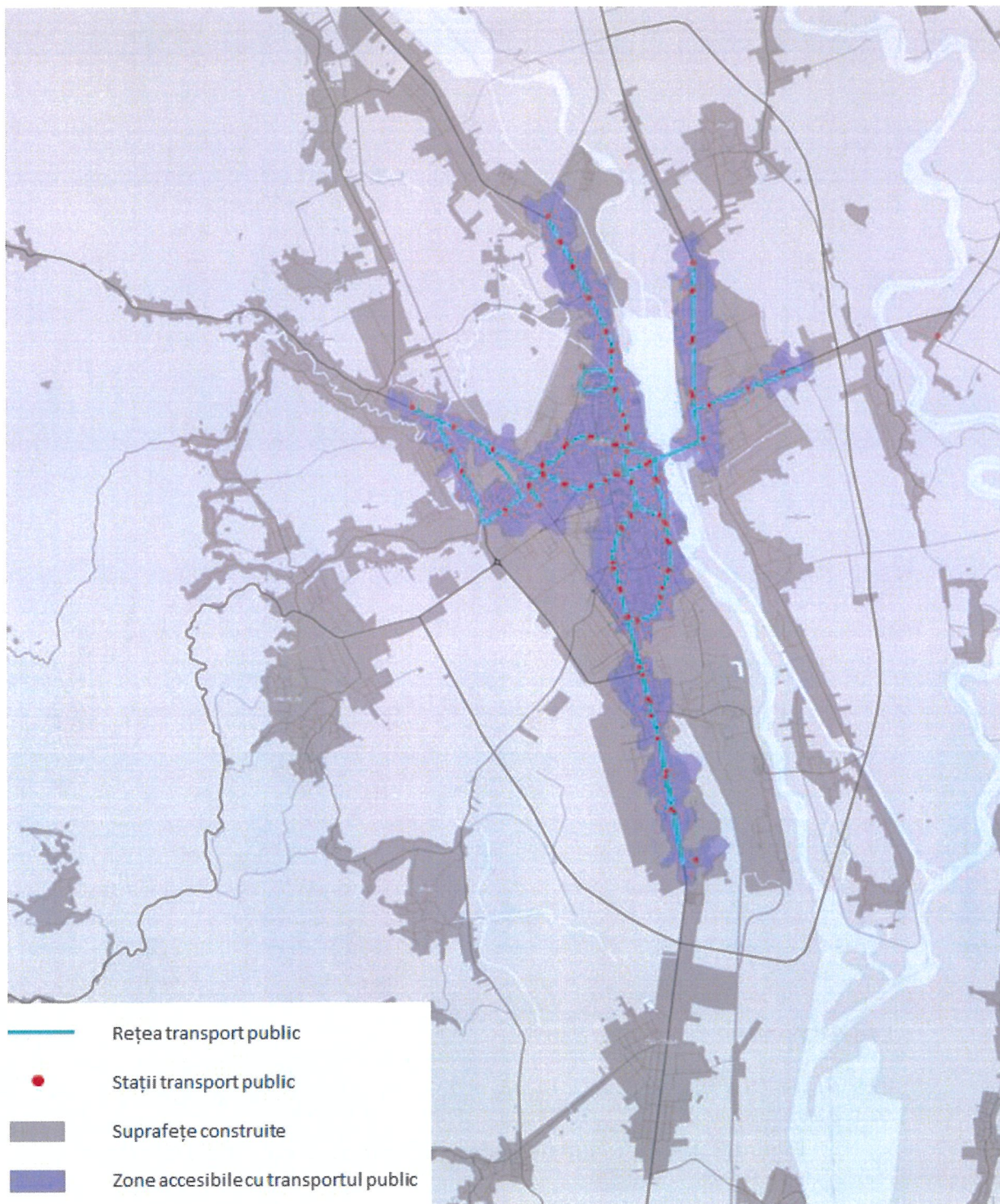


Figura 3.4-1: Accesibilitatea rețelei de transport public – situație existentă



În ceea ce privește frecvența serviciilor existente, se identifică un coridor principal pe direcția nord – sud cu frecvență ridicată (40 de vehicule / oră la un interval mediu de urmărire de 1.5 minute), indicând o cerere crescută pentru serviciile care leagă zona comercială și industrială din sudul municipiului Bacău de zona centrală și de cartiere. Intervalul mediu de urmărire pe segmente de rețea se prezintă conform hărții din figura de mai jos.

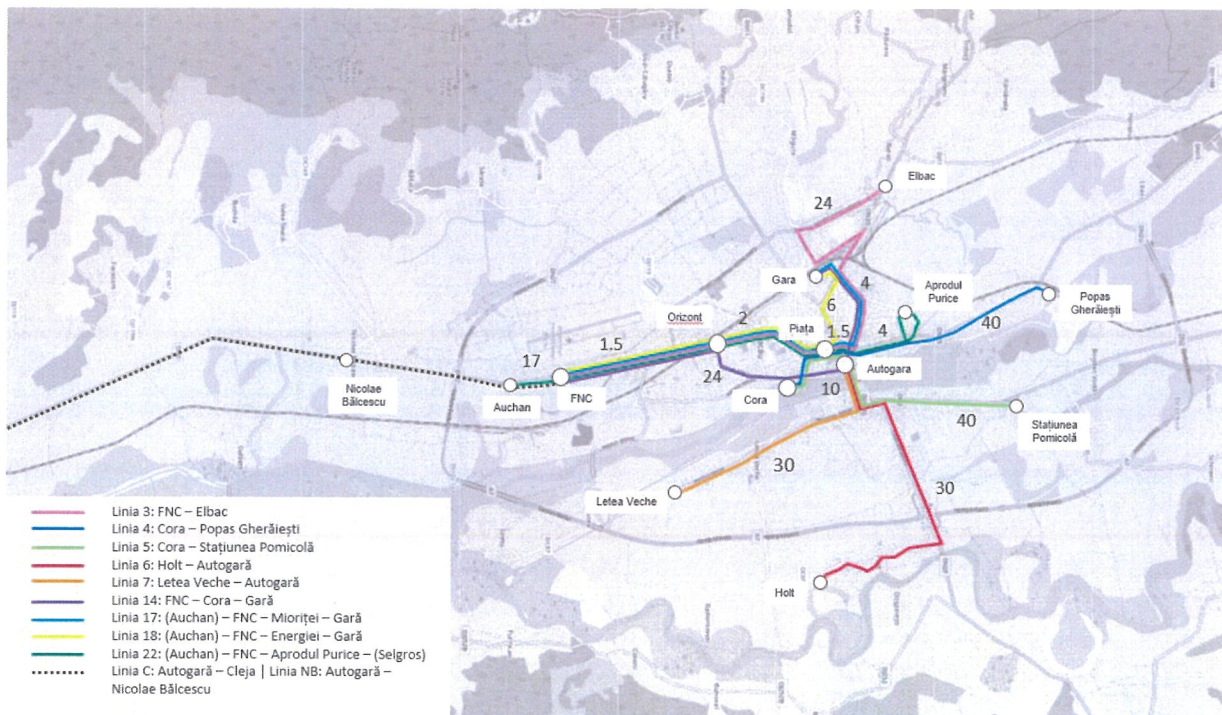


Figura 3.4-2: Rețeaua de transport public – intervale de urmărire – situație existentă

La nivelul Zonei Metropolitane se remarcă o creștere demografică însemnată în localitățile aflate în primul inel în jurul municipiului Bacău, cum sunt Hemeiș, Mărgineni, Letea Veche sau Nicolae Bălcescu. Aceste localități au înregistrat în perioada 2008 – 2020 creșteri de până la 50% a populației cu domiciliu stabil, locuitorii din municipiul Bacău alegând să se relocheze cu domiciliul datorită potențialului unei calități a locuirii mai bune (aer curat, zgomot redus, locuințe mai mari, în general individuale) și a conexiunii rapide pe cale rutieră cu zona urbană, continuând să-și desfășoare activitățile profesionale și cotidiene în municipiul Bacău.

Așa cum se observă și în harta din figura următoare, localitățile aflate în mod special în primul inel în jurul municipiului Bacău au avut o evoluție demografică puternic pozitivă în perioada 2015 – 2020, acestea fiind și localitățile cu densitatea de populație mai ridicată.



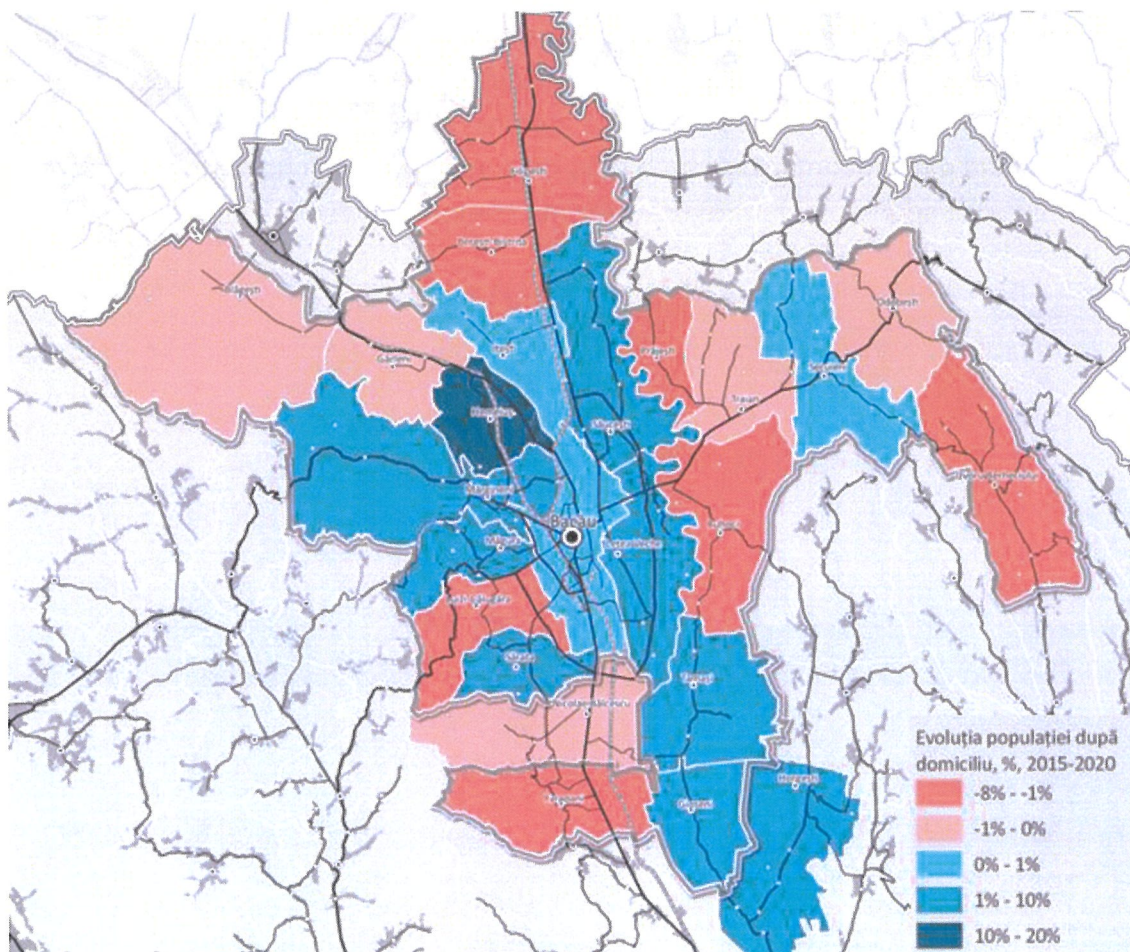


Figura 3.4-3: Evoluția populației stabile în ZMBC (2015 – 2020)

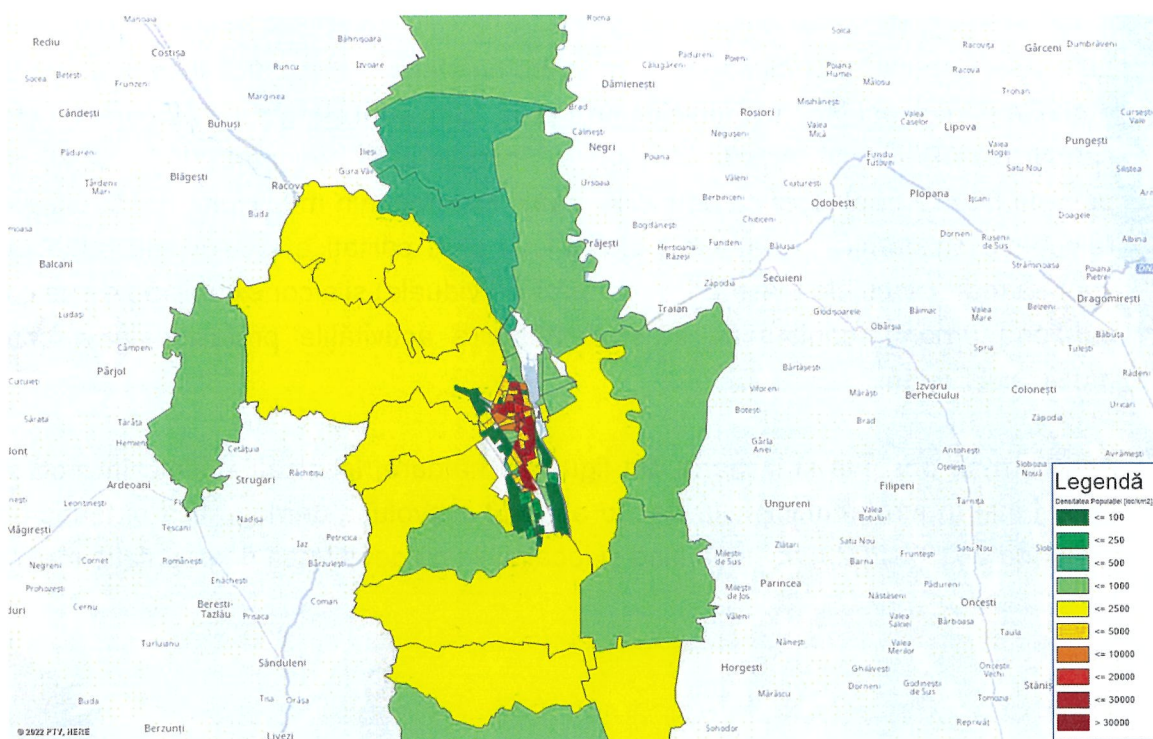


Figura 3.4-4: Densitatea populației în ZMBC



La nivel urban, principalele zone de atracție pentru fenomenul de navetă sunt zonele industriale, dispuse la periferie pe principalele artere de penetrație, cărora li se adaugă zone de interes major, cum este zona comercială din sud și centrul orașului.

Conform anchetelor realizate în cadrul PMUD, deplasările către locul de muncă reprezintă între 30 și 60% din totalul deplasărilor realizate de către navetiștii din localitățile periurbane, cele mai mari procente fiind dinspre Sud (Nicolae Bălcescu, Cleja, Adjud), Nord-Vest (Lilieci, Hemeiș) și Vest (Mărgineni, Măgura, Luizi-Călugăra).

Conform matricelor origine-destinație, relațiile dintre aceste localități și zonele de interes din municipiul Bacău se află între primele 50 de perechi OD ca număr total de deplasări zilnice, conform hărții din figura de mai jos, fiind astfel peste un număr însemnat de perechi OD în relație internă (dintr-o zonă a municipiului Bacău în alta).

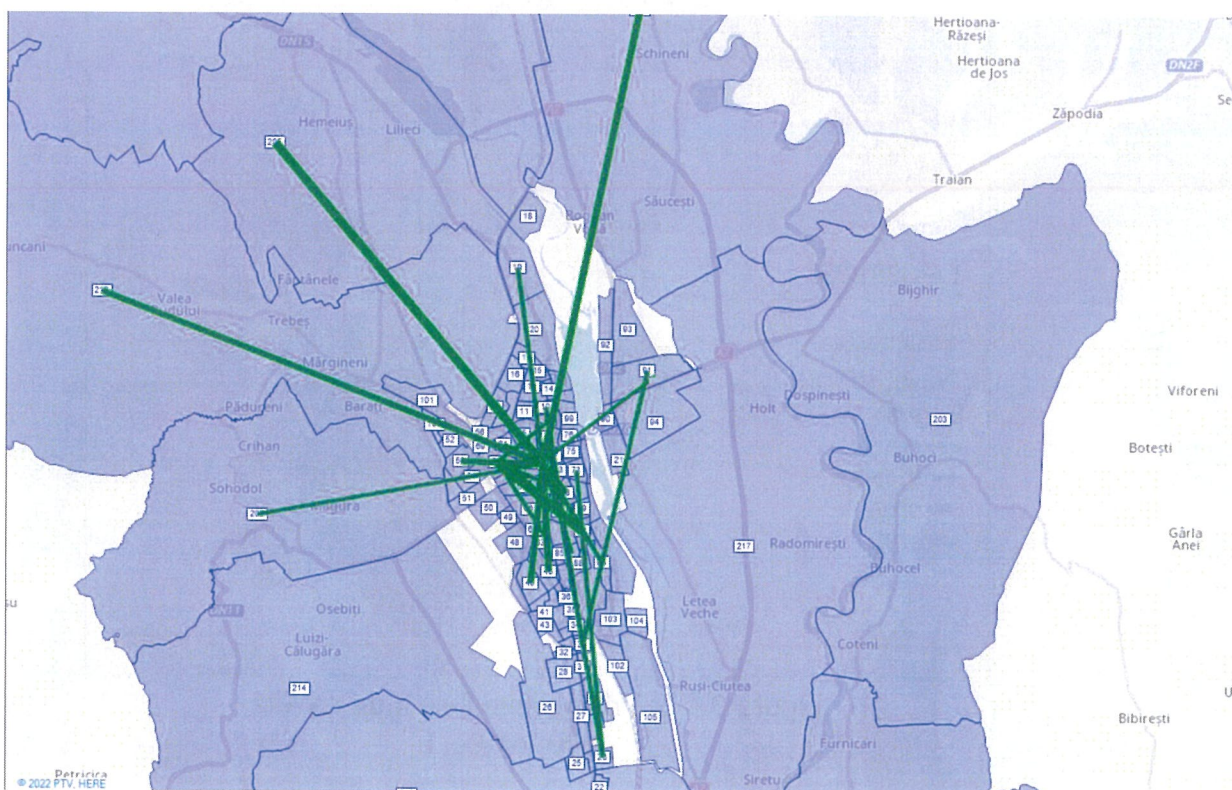


Figura 3.4-5: Analiza perechilor origine-destinație  
(sursa: Model de Transport PMUD)



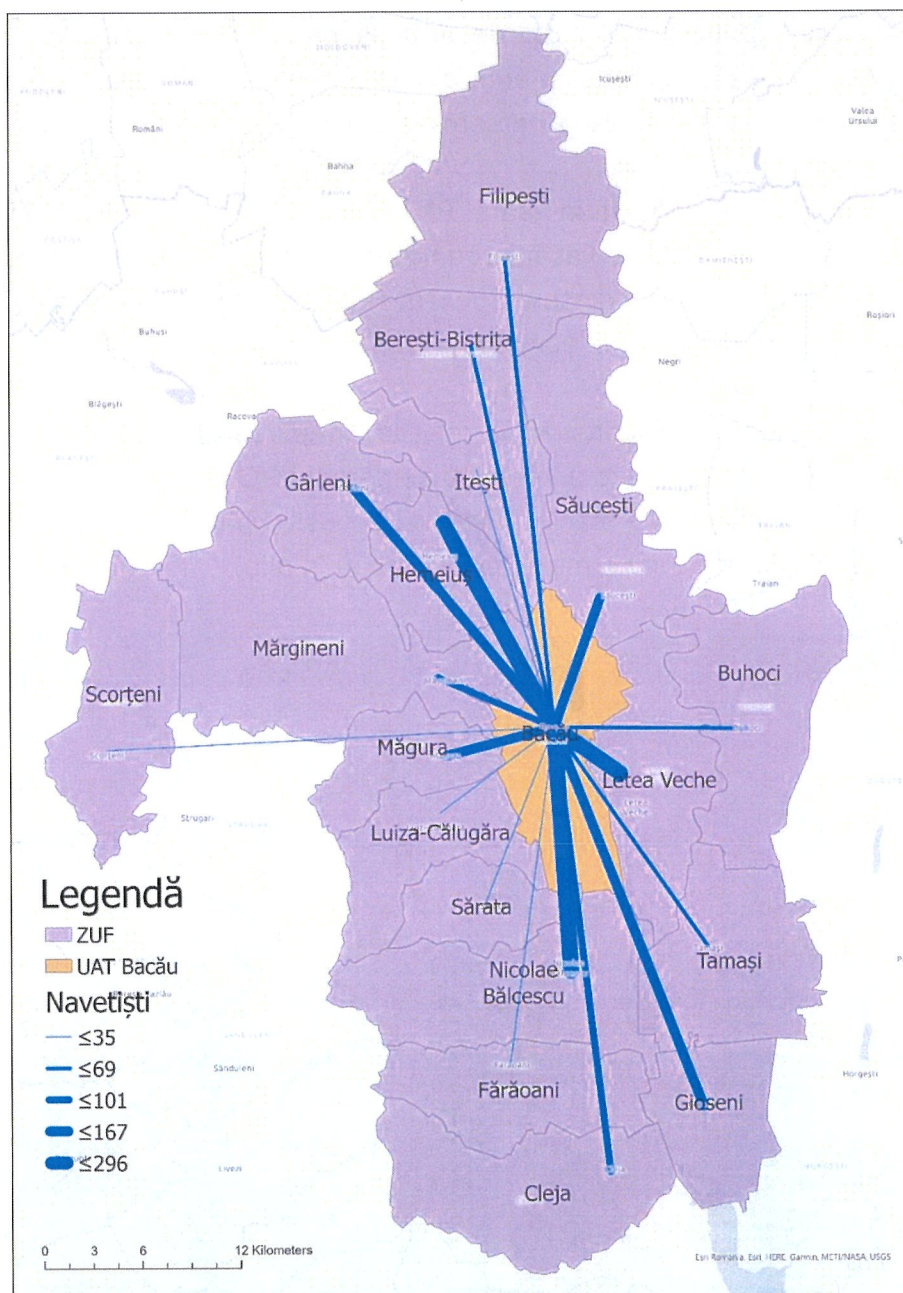


Figura 3.4-6: Principalele fluxuri de navetă

(Sursa: PMUD)

Aceste date sunt susținute și de un studiu realizat de către Banca Mondială privind fenomenele de migrațiune și navetă la nivelul Zonelor Urbane Funcționale (ZUF) din România. Conform studiului, aproximativ 9% din populația ZUF Bacău face naveta între localitatea de domiciliu și municipiul Bacău, în timp ce la nivelul localităților din zona metropolitană, se estimează că până la 55% din populația ocupată este navetistă, conform hărții din figura de mai jos.

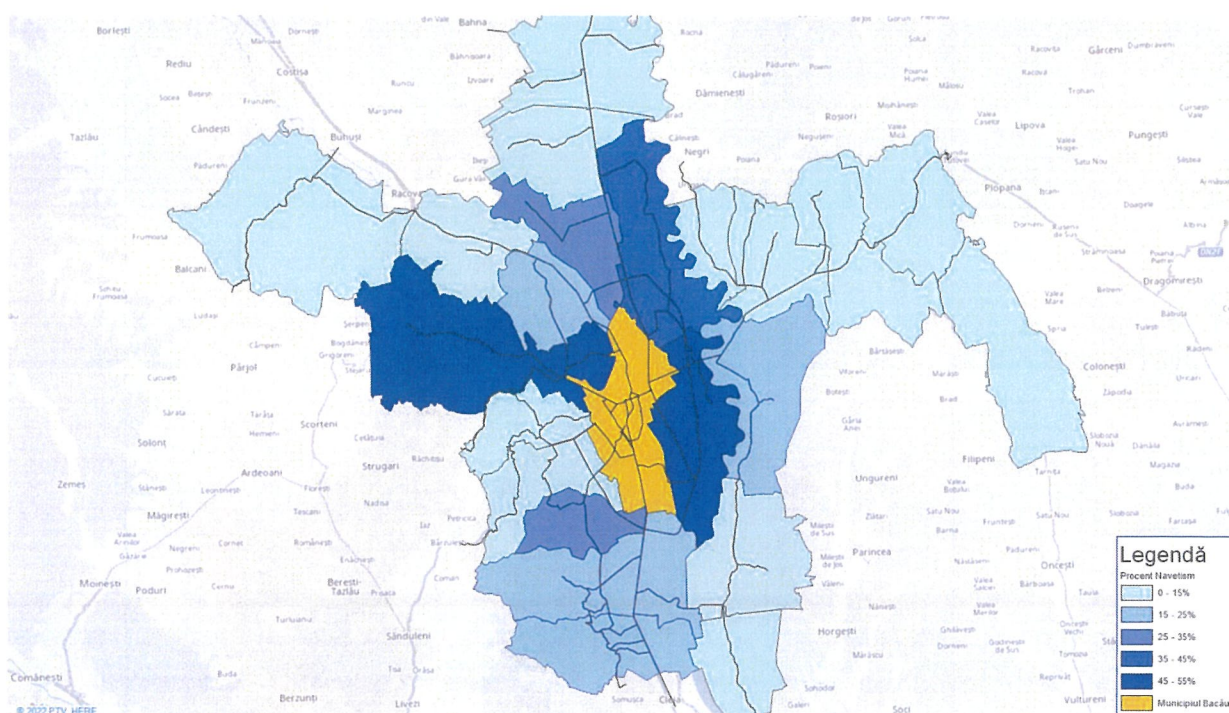


Figura 3.4-7: Ponderea navetiștilor din totalul populației ocupate

(Sursa: World Bank – Magnet Cities Migration and Commuting in Romania)

În ceea ce privește volumele de trafic de pe arterele de penetrație în oraș, conform modelului de transport asociat PMUD, jumătate dintre acestea reprezintă trafic de navetă, totalizând circa 16000 de vehicule pe sens pe zi (intrare-ieșire), restul fiind trafic în relație cu destinații externe sau trafic de tranzit. Aceste vehicule se împart pe arterele de penetrație după cum urmează:

- DN2G – dinspre Mărgineni: 1950 veh./zi;
- DN11 – dinspre Luizi-Călugăra: 2850 veh./zi;
- DN2 – dinspre Nicolae Bălcescu: 1900 veh./zi;
- Str. Cuza Vodă – dinspre Letea Veche: 3100 veh./zi;
- DN2F – dinspre Holt: 1200 veh./zi;
- DN2 – dinspre Roman: 2850 veh./zi;
- DN15 – dinspre Lilieci: 1350 veh./zi;

Dincolo de persoanele angajate care se deplasează la locul de muncă, o altă categorie de navetiști către care trebuie îndreptată atenția o reprezintă elevii din mediul rural care studiază la unități de învățământ din municipiul Bacău. Conform autorității locale, la nivelul municipiului Bacău există un număr de 3250 de elevi navetiști, reprezentând 8.2% din totalul elevilor de gimnaziu și liceu din Bacău. Dintre aceștia, 2122 sunt din localități ale zonei metropolitane, cu precădere din Nicolae Bălcescu, Letea Veche, Hemeiuș și Săucești, amplasate în imediata apropiere a municipiului Bacău și pe principalele coridoare de acces în zona urbană.



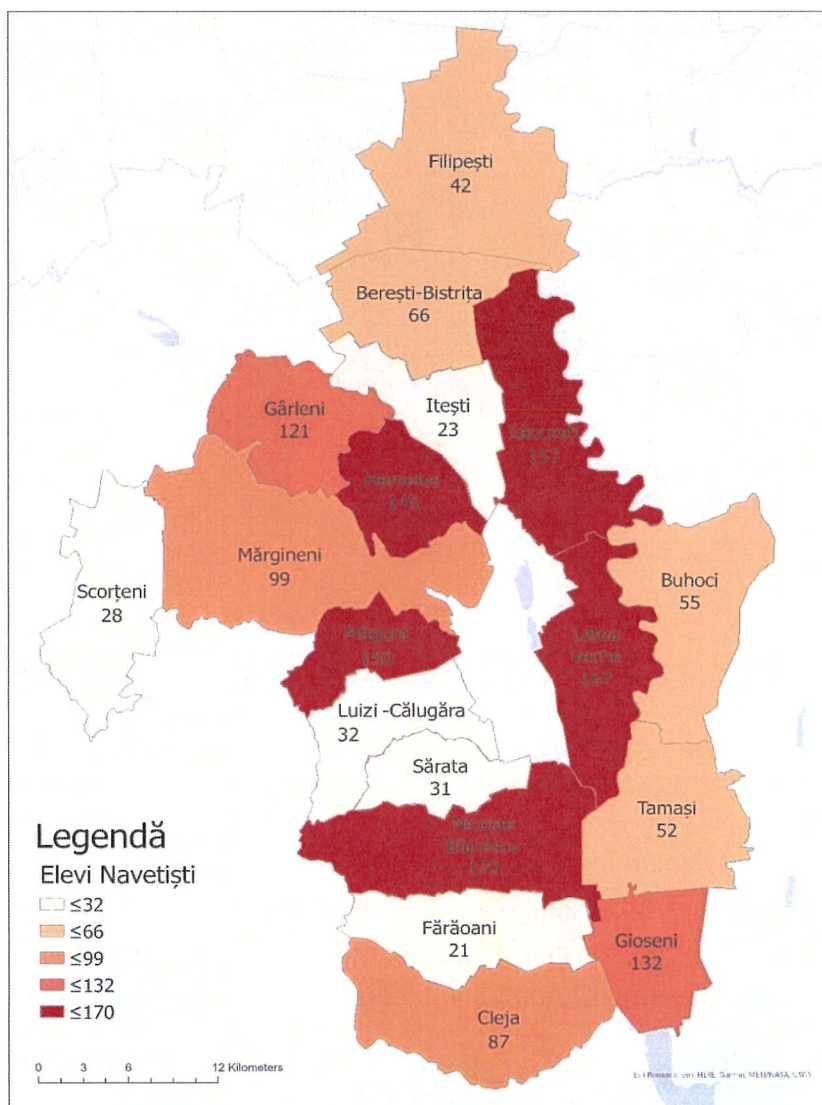


Figura 3.4-8: Navetismul elevilor

(Sursa: PMUD)

Așa cum rezultă din analizele prezentate, principalele localități care generează trafic de penetrație spre și dinspre municipiul Bacău sunt Hemeiș, Letea Veche, Luizi-Călugăra, Măgura, Mărgineni și Nicolae Bălcescu, caracterizate printr-un spor demografic puternic pozitiv în ultimii 10 ani, generat de relocarea populației din municipiul Bacău. Aceste localități au o densitate a populației în zonele locuite cuprinsă între 1000 și 2500 de locuitori pe km<sup>2</sup>, totalizând o populație de peste 45.000 de locuitori. În prezent, deplasarea din aceste localități către zona urbană este facilă doar cu autoturismul.

Aceste localități sunt în prezent deservite de rute de transport public județean, care nu reprezintă o alternativă atractivă la transportul individual cu autoturismul, din următoarele puncte de vedere:

- Serviciile sunt infrecvente, cu plecări puține, stabilite în funcție de principalele activități de deplasare (dimineața spre oraș pentru deplasări la locul de muncă, seara înapoi spre

localități, cu un număr redus de curse între aceste perioade sau chiar cu serviciul întrerupt);

- Mijloacele de transport sunt vechi și în general au o capacitate redusă, neadecvată acestui tip de transport;
- Stațiile și amenajările conexe sunt minimale, de o calitate slabă sau lipsesc cu desăvârșire;
- Nu există integrare tarifară cu transportul public urban;
- Necesitatea de a schimba mijlocul de transport la sosirea în oraș;

Astfel, ținând cont de aceste aspecte, în elaborarea noului program de transport și a rețelei de transport, se va ține cont ca serviciul de transport public să deservească, pe lângă municipiul Bacău și localitățile din zona metropolitană, înlocuind serviciile existente de transport județean. Bunele practici puse în aplicare în marile zone metropolitane pleacă de la conceptul de separare funcțională a liniilor de transport. Astfel, liniile de transport metropolitan pătrund foarte puțin în interiorul zonelor urbane, asigurând schimbul cu liniile de transport urban în terminale intermodale plasate în zone periferice, cu scopul de a avea un parcurs cât mai omogen, neafectat de congestia din interiorul zonelor urbane, oferind totodată posibilitatea călătorilor ca în terminalul intermodal să se orienteze către cea mai favorabilă rută pentru a ajunge la destinația finală.

Cu toate acestea, dat fiind aria redusă a zonei de desfășurare a noilor servicii, s-a considerat că această separare nu este necesară la nivelul rețelei din Zona Metropolitană Bacău, motiv pentru care se recomandă ca localitățile din zona metropolitană să fie acoperite prin crearea unei rețele de transport fără transbordare urban-metropolitan, având următoarele avantaje:

- Crearea unei rețele radicale care să conecteze toate localitățile de punctele de interes din zona urbană;
- Scurtarea duratelor de deplasare prin eliminarea transbordărilor;
- Păstrarea nodurilor de schimb consacrate – Gara CFR, Piața Centrală, FNC;
- Eliminarea necesității amenajării de terminale intermodale la periferiile orașului;
- Păstrarea unei rețele de linii simplă și ușor de înțeles;
- Îmbunătățirea intervalelor de urmărire pe liniile urbane secundare.

În perioada următoare, se vor realiza consultări cu reprezentanții UAT-urilor interesate în a participa la constituirea și susținerea financiară a serviciului de transport public metropolitan, în vederea configurării celor mai bune soluții privind configurația traseelor, stațiile de oprire și frecvența. De menționat este că extinderea sistemului de transport public la nivelul zonei periurbane, implică o serie de investiții inițiale în infrastructură (amenajare stații de transport public – adăpost călători și alveolă), Amenajare Autobază și mijloace de transport (Autobuze și stații de încărcare), sistem de ticketing, sistem de informare călători, precum și susținere constantă a serviciului de transport public prin contribuții la compensație aferentă prestației efectuate, în conformitate cu regulamentul european 1370.



#### 4. Necesitatea și oportunitatea

În conformitate cu Legea 92/2007 autoritățile administrației publice au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen lung pentru organizare, extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare socio-economică a localităților și de nevoia de mobilitate a cetățenilor, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Totodată, conform Legii nr. 51/2006, art. 8 alin. 1, 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.”

Sistemul de transport este un domeniu complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de dezvoltare urbană și de caracteristici de mobilitate, 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:
  - i. se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
  - ii. se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, în cazul transportului local, sau numai între localitățile unui județ, în cazul transportului județean. În cazul în care traseul transportului pe șină depășește limita localității, acesta va fi considerat transport public local;
  - iii. se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local sau consiliul județean;
  - iv. 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, înmatriculate sau înregistrate, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile legii,

- transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;
- v. persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
  - vi. 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;
  - vii. transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini, elaborate și eliberate în condițiile stabilite prin normele de aplicare elaborate de Ministerul Administrației și Internelor și aprobate prin ordin al ministrului, denumite în continuare Norme.
- (2) Conducătorul mijlocului de transport în comun este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente, după caz:
- i. licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
  - ii. programul de circulație;
  - iii. copia conformă a licenței de transport, în cazul autobuzelor;
  - iv. alte documente stabilite de legile în vigoare.

Având în vedere evoluția demografică și mișcările de domiciliu din zona urbană către localitățile limitrofe, mobilitatea la nivelul zonei metropolitane este în creștere. În lipsa unor servicii regulate și calitative de transport public, populația se poate deplasa aproape exclusiv au autoturismul către zona urbană, ceea ce contribuie la creșterea traficului de penetrație, congestie, atât la intrările în oraș, cât și în zona centrală unde converg arterele de penetrație, poluare și creșterea riscului de accidente rutiere.

Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general, desfășurate la nivelul unităților administrativ teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local. Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local;
- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;



- transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;

Ținând seama de distribuția populației în Zona Metropolitană Bacău, dar și de 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.

În contextul noilor reglementări privind protecția mediului și reducerea poluării aerului, solului și apei, dar și fonică și implicit reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, parcul actual de autobuze al operatorilor de transport care operează linii de transport județene între Municipiul Bacău și localitățile din Zona Metropolitană este depășit tehnologic și cu mult sub normele actuale privind emisiile, majoritatea fiind cu normă de poluare sub Euro 4.

În condițiile remodelării accesibilității în acord cu caracteristicile funcționale, morfologice și de valoare istorică, culturală ale diferitelor zone urbane și în acord cu planificarea evoluției lor urbanistice, se consideră necesară trecerea de la logica de investiții în infrastructură și de satisfacere necondiționată și nediferențiată a cererii de trafic motorizat, la logica de (re)modelare a accesibilității și structurii modale a deplasărilor prin strategii și politici integrate de mobilitate.

Având în vedere tendința clară de creștere a numărului de deplasări pe relațiile periurbane, și faptul că pentru aceste deplasări se folosește aproape exclusiv autoturismul, este de dorit să fie implementat un sistem de transport public metropolitan care să vină în întâmpinarea nevoilor de mobilitate și, totodată, să creeze premisele unor obiceiuri de deplasare mai sustenabile și a unui comportament de renunțare la autoturismul propriu, în favoarea transportului public.

Obiectivele principale ale politicilor de transport public sunt de a îmbunătăți funcționarea și atractivitatea acestor servicii și a rețelelor utilizate, toate aceste lucruri pentru a motiva utilizatorii să facă o schimbare în alegerea modală. Mai mult, aceste politici lucrează pentru a face serviciile de transport mai eficace și mai eficiente din punct de vedere al costurilor. Obiectul principal este să se organizeze un sistem de transport public, care să pună în valoare avantajele rețelei actuale și îmbunătățește moduri complementare pentru a oferi

servicii de transport public de înaltă calitate pentru toate categoriile de călători. Mijlocul de transport în cauză este autobuzul de medie/mică capacitate, eficient din punct de vedere al consumului, care îndeplinește condițiile de siguranță și confort și înglobează un nivel îmbunătățit de serviciu.

Totodată, este necesară armonizarea cu legislația europeană și națională în vigoare, prin încheierea unui contract de servicii publice în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și a Legii 51/2006 actualizată, privind serviciile comunitare de utilități publice.

Astfel, se propune organizarea unui sistem de transport public metropolitan și stabilirea modalității de gestiune a acestuia în raport cu cele mai bune practici în acord cu reglementările și legislația națională și europeană cu beneficii asupra reducerii duratelor de deplasare, impact pozitiv asupra repartiției modale în defavoare deplasărilor cu autoturismul propriu, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și ameliorarea siguranței rutiere la nivel local. Rețeaua sistemului de transport public va fi stabilită astfel încât acesta să deservească principalele zone care generează și atrag deplasări, dar și zonele cu accesibilitate redusă.

Prin organizarea serviciului de transport public se asigura în mod echitabil accesul tuturor cetățenilor la oportunități de muncă, educație și alte servicii și se creează o alternativă reală a transportului motorizat individual.

La nivel local a fost înființată Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, având ca scop crearea și sprijinirea unor parteneriate durabile între UAT-urile membre, urmărind dezvoltarea infrastructurii și serviciilor publice, dezvoltarea economică și protecția mediului.

Ca urmare a analizării situației de fapt s-a constatat că Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău a fost înființată inițial doar în temeiul Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 - cu privire la asociații și fundații, cu modificările și completările ulterioare.

Cu toate acestea, statutul a fost actualizat în anul 2023, la recomandările consultantului și au fost introduse referiri la Legea nr. 51/2006- legea serviciilor comunitare de interes public și Legea nr. 92/2007- legea serviciilor de transport public local.

În înțelesul prevederilor legale în materie, respectiv ale dispozițiilor Legii nr. 51/2006- legea serviciilor comunitare de interes public (art. 2, art. 10 și urm.), coroborate cu cele ale Legii nr. 92/2007- legea serviciilor de transport public local (art. 3, art. 16 alin.(5), (7) și urm.), asociațiile de dezvoltare intercomunitară trebuie să aibă definit ca scop serviciile de utilități publice și, ca și obiective înființarea, organizarea, reglementarea, finanțarea, exploatarea,



monitorizarea și gestionarea în comun a serviciilor de utilități publice furnizate/prestate pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre.

În ceea ce privește serviciul public de transport local de călători, acesta face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică, unitățile administrativ teritoriale având posibilitatea asocierii între ele, în vederea asigurării și dezvoltării în comun a acestui serviciu public, pe raza teritorială de competență.

Potrivit Statutului actul al Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, scopul și obiectivele acesteia sunt relativ limitate și nu acoperă activitatea de delegare a serviciului public de transport local de călători.

Totuși la recomandările consultantului, în 25.04.2023 s-a realizat actualizarea Statutului Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău și au fost îmbunătățite aspecte cu privire la, temeiul legal de constituire, scopul și obiectivele asociației, competențele organelor de conducere, modalitatea de vot a asociaților implicați, membrii împuterniciți, etc fiind incluse printre altele la scopul si obiectivele ADIZMBc următoarele:

**Art.5 (1) Scopul constituirii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău constă în:**

- dezvoltării infrastructurii și a obiectivelor de dezvoltare de interes comun, crearea și sprijinirea unor parteneriate durabile între autoritățile administrative autonome din județul Bacău și a instituțiilor publice cu societatea civilă, angajarea în acțiuni de implementare a strategiilor de dezvoltare, construcție instituțională și de adoptare a acquis-ului comunitar.
- exercitării și realizării în comun a competențelor unităților administrative-teritoriale membre referitoare la furnizarea/prestarea și delegarea serviciului de transport public de călători,
- înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a Serviciului public de transport local (SPTL) din cadrul asociației, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre,
- îmbunătățirii mobilității integrate prin administrarea coordonată și finanțarea corespunzătoare a serviciilor publice de transport în zona de influență în transport a Județului Bacău prin:
  - a) diminuarea dezechilibrelor economice și sociale existente, stimularea dezvoltării echilibrate și recuperarea accelerată a întârzierilor înregistrate in aducerea la standarde europene a transportului public de călători din zona în cauză;
  - b) corelarea politicilor sectoriale guvernamentale la nivelul zonei de influență prin stimularea inițiativelor și prin valorificarea resurselor locale, în scopul creșterii calității transportului public local de călători și a atractivității acestuia și orientarea în mai mare măsură a întregii activități spre satisfacerea necesităților de mobilitate a populației, lucru care va contribui la descurajarea deplasărilor cu autoturismele

- personale, cu influențe majore în ceea ce privește reducerea traficului auto și a poluării și creșterea eficienței energetice în transporturi, cu efecte benefice asupra condițiilor de mediu și calității vieții cetățenilor;*
- c) stimularea cooperării intercomunitare în scopul realizării unor proiecte de interes comun, în conformitate cu acordurile internaționale la care România este parte;*
- stabilirea politicilor vizând planificarea strategică, monitorizarea și avizarea activităților privind autorizarea, organizarea, gestionarea și controlul funcționării serviciilor publice de transport de călători în regiunea Zona Metropolitană Bacău, pentru transportul cu autobuze;*

**Art. 6** Obiectivele și activitățile asociației cu privire la îndeplinirea scopului propus, sunt următoarele:

**(1) Obiectivul general**

Obiectivul general al asocierii urmărește dezvoltarea economică a Zonei Metropolitane.

**(2) Obiective specifice**

Asocierea vizează ca obiective cu caracter specific:

[...]

**9. În domeniul serviciului public de transport local de călători**

- a) să înființeze/dezvolte/modernizeze serviciul de transport local de călători în interiorul localităților și între localitățile membre ale Asociației pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și să realizeze în comun proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente serviciului public de transport local de călători;*
- b) să elaboreze și aprobe Strategia de Dezvoltare a Serviciului Public de Transport Local de Călători din cadrul Asociației și a Programului Integrat de Transport Public de Călători pentru Zona Metropolitană Bacău;*
- c) să participe la pregătirea și să monitorizeze derularea proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;*
- d) să constituie interfața pentru discuții și să fie un partener activ pentru autoritățile administrației publice locale în ceea ce privește aspectele de dezvoltare și de gestiune a serviciului public de transport local, în scopul de a coordona politicile și acțiunile de interes general;*
- e) să elaboreze și să aprobe Caietul/Caietele de sarcini și Regulamentul/Regulamentele Serviciului Public de Transport de Călători din cadrul Asociației;*
- f) să elaboreze și să aprobe documentațiile de atribuire a contractelor de delegare și să stabilească condițiile de participare și criteriile de selecție a operatorilor, cu excepția situației atribuirii directe;*
- g) să încheie contractul/contractele de servicii publice/delegare de gestiune, cu operatorii, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre implicate, cu care va avea împreună calitatea de delegatar, în conformitate cu normele legale în vigoare;*



- h) să monitorizeze executarea contractelor de delegare și să informeze regulat membrii săi despre aceasta, să urmărească îndeplinirea obligațiilor asumate de operatori (îndeosebi în ceea ce privește realizarea indicatorilor de performanță, executarea lucrărilor încredințate operatorilor și calitatea serviciului public de transport local de călători furnizat utilizatorilor) și, în conformitate cu mandatul primit și cu prevederile contractuale, să aplice penalitățile contractuale;*
- i) să identifice și să propună orice acțiuni ce vizează oportunități de finanțare a proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului public de transport local de călători;*
- j) să îmbunătățească planificarea investițiilor în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului;*
- k) să dezvolte și să implementeze activități și proiecte din orice sursă de finanțare, națională, europeană, internațională sau locală, ce au ca scop dar fără a se limita la îmbunătățirea mobilității și protecția mediului înconjurător, reducerea efectelor negative produse de schimbările climatice și a impactului sectorului energetic asupra mediului;*
- l) să reducă impactul negativ social și de mediu în ceea ce privește proiectele de infrastructură de transport;*

În plus, în cadrul  **direcțiilor de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)**  a fost identificată necesitatea de implementare a unui sistem de transport public metropolitan ecologic și sigur, accesibil tuturor categoriilor de calatori la nivelul ZMBC.

Astfel proiectul în cadrul PMUD a fost inclus proiectul **TP05. Semnarea unui contract de servicii publice pentru deservirea zonei metropolitane**, în care se propune extinderea serviciilor de transport public local la nivelul zonei metropolitane, având ca proiect conex **TP06. Achiziția de material rulant ecologic pentru deservirea rutelor în zona metropolitană**.

În vederea dezvoltării sistemului de transport public local, s-a identificat oportunitatea de a accesa fonduri pentru achiziția de mijloace de transport public prin PNRR – Componenta C10 – Fondul Local, pentru accesarea cărora este necesar, conform ghidurilor elaborate să existe o asociere între cel puțin două UAT-uri. La nivelul ZMBC această asociere s-a concretizat între Municipiul Bacău și Comunele Hemeiș, Măgura, Mărgineni, Letea Veche, Luizi-Călugăra și Nicolae Bălcescu. Prin această măsură se contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în municipiul reședință de județ, și totodată contribuind la creșterea coeziunii sociale în mediul rural.

Totodată, în 2011, Comisia Europeană a adoptat **Carta Albă privind transporturile**. Documentul prezintă o foaie de parcurs pentru 40 de inițiative concrete, implementate până în 2020, care vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domenii-cheie, **reducerea consumului de combustibil** și creșterea numărului de locuri de muncă.

În același timp, propunerile sunt realizate pentru a **reduce dependența Europei de importurile de petrol** și pentru a **reduce emisiile de carbon în transport** cu 60% până în 2050.

În context urban, Carta Albă stabilește o strategie mixtă implicând amenajarea teritoriului, sisteme de tarificare, **servicii eficiente de transport public** și infrastructură pentru modurile de transport nemotorizat. Documentul recomandă ca orașele care depășesc o anumită dimensiune să dezvolte planuri de mobilitate urbană, pe deplin aliniate cu Planuri Integrate de Dezvoltare Urbană.

Conform documentelor programatice de la nivel european, mobilitatea urbană trebuie să devină **mult mai puțin dependentă de utilizarea autoturismelor personale**, prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată în principal pe utilizarea acestora, la o mobilitate bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, **utilizarea transportului public** de înaltă calitate și eficiență, reducerea utilizării autoturismelor personale

Prin dezvoltarea unui **sistem de transport public atractiv** și eficient, prin crearea/modernizarea/extinderea unei rețele coerente de piste/trasee de biciclete, dar și prin crearea/modernizarea unor trasee/spații pietonale sau predominant pietonale confortabile pentru pietoni, se pot asigura condițiile pentru **realizarea unui transfer sustenabil al unei părți din ponderea modală a utilizării autoturismelor personale, către transportul public**, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare și mersul pe jos, astfel asigurându-se diminuări semnificative a traficului rutier și emisiile de echivalent CO<sub>2</sub> în orașe/municipii.

Prin măsurile/activitățile propuse în cadrul POR 2021-2027 și PNRR, se urmărește în principal îmbunătățirea eficienței transportului public de călători, timpilor săi de parcurs, accesibilității, transferului către acesta de la autoturismele personale, precum și a transferului de la autoturisme către modurile nemotorizate de transport așa cum este cazul organizării sistemului de transport public din zona Metropolitană Bacău.

Având în vedere cele menționate anterior dar și faptul că investiția este tratată în mod integrat prin achiziționarea autobuzelor, amenajarea stațiilor de călători și implementarea altor proiecte care vizează dezvoltarea mobilității, considerăm oportună implementarea unui Contract de Servicii Publice conform regulamentului CE 1370, dezvoltarea sistemului de transport public conducând la creșterea atractivității sistemului de transport public și asigurarea premiselor redistribuirii repartiției modale în favoarea transportului public, astfel că prezentul studiu se va concretiza prin recomandarea celui mai bun scenariu privind modalitatea de delegare a acestui nou serviciu de transport public.



## 5. Obiectivele dezvoltării sistemului de transport și delegării gestiunii

În baza analizei situației existente, precum și în urma evaluării necesității și oportunității investiției au fost identificate următoarele **probleme cheie**:

- **PC-1:** La nivelul anului de bază al modelului de transport și al noilor date colectate cu ocazia realizării studiului de oportunitate în vederea extinderii sistemului de transport public (2023), **52% din deplasări se realizează folosind autoturismul propriu** cu durate mari de deplasare și cu disconfort major creat de fenomenul de congestie rutieră în anumite zone și la anumite intervale orare, iar tendințele de creștere sugerează o majorare a ponderii modale a autoturismelor în perspectiva anului 2035 cu de până la 1,2 ori mare decât în prezent, astfel că **este de dorit să fie implementat un sistem de transport public urban care să vină în întâmpinarea nevoilor de mobilitate și, totodată, să creeze premisele unor obiceiri de deplasare sustenabile și a unui comportament de renunțare la autoturismul propriu în favoarea transportului public.**
- **PC-2:** Conform repartiției modale **numai 31% dintre deplasări se realizează folosind Transportul Public.** Se poate afirma că acest comportament de deplasare **se realizează astfel din lipsa unor alternative**, cum ar fi un sistem de transport public urban accesibil și bine gestionat.
- **PC-3:** Ținând cont de repartiția teritorială a oportunităților de lucru și studiu, la nivelul zonei metropolitane **fenomenul de navetism este ridicat.** Astfel, majoritatea respondenților au declarat că **fac naveta în altă localitate decât cea în care locuiesc** pentru a își desfășura activitățile. Dintre aceștia, **84% deplasează din localitățile aflate în primul și în al doilea inel din zona metropolitană către Municipiul Bacău**, restul de 16% cumulat fac naveta în alte localități tot din zona metropolitană, cum ar fi Hemeiș, Nicolae Bălcescu, Sărata etc.
- **PC-4:** În contextul noilor reglementări privind protecția mediului și reducerea poluării aerului, solului și apei, dar și fonică și implicit reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, **parcul actual de autobuze al operatorilor de transport care operează linii de transport existente este depășit tehnologic și cu mult sub normele actuale privind emisiile.**
- **PC-5:** În conformitate cu legea 92/2007 autoritățile administrației publice au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen lung pentru **organizare, extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local**, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare socio-economică a localităților și de nevoia de mobilitate a cetățenilor, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Având în vedere provocările cheie identificate mai sus, este evident că există dovezi puternice care să susțină organizarea serviciului de transport public. Astfel, identificarea principalelor obiective ale investiției a pornit de la evaluarea situației existente precum și a necesității și oportunității investiției iar pentru a răspunde nevoilor și cerințelor actuale privind creșterea ponderii modale către transportul public, realizarea unui sistem de transport public mai eficient, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră datorate transportului, reducerea consumului de combustibil, și asigurarea unui sistem de transport adaptat nevoilor de mobilitate care să susțină creșterea economică locală, s-au stabilit următoarele obiective:

- **O-1:** Reducerea impactului activităților de transport asupra mediului și locuitorilor (poluarea aerului, zgomot) în cadrul zonei de studiu prin utilizarea unor mijloace de transport mai puțin poluante și asigurarea unui transfer sustenabil al unei părți din ponderea modală a utilizării autoturismelor personale, către transportul public, asigurându-se diminuării semnificative ale traficului rutier și a emisiilor de CO<sub>2</sub> ec. Totodată utilizarea în efectuarea serviciului de transport public local a unor autobuze cu sistem de alimentare ecologic vor contribui la reducerea impactului negativ asupra mediului datorat sectorului transporturilor.
- **O-2:** Sprijinirea dezvoltării activităților economice din Zona Metropolitană prin creșterea atractivității sistemului de transport public. Întrucât se urmărește creșterea atractivității transportului public urban, se impune achiziționarea unor mijloace de transport în comun cu un grad de confort ridicat și adaptate nevoilor tuturor categoriilor de persoane, amenajarea punctelor de oprire, precum și realizarea unor investiții conexe / complementare conform PMUD.
- **O-3:** Sprijinirea aspirațiilor de creștere economică a Municipiului Bacău și a Zonei Metropolitane prin asigurarea unei capacități de transport adaptate nevoii de mobilitate a locuitorilor. Având în vedere trendul de creștere al numărului de deplasări la nivel urban și deseori apariția de fenomene de congestie în perioadele orelor de vârf, este necesară adaptarea capacității de transport oferită de sistemul de transport public la nevoia de mobilitate a cetățenilor orașului, pentru descurajarea utilizării autoturismului propriu, prin achiziția unor autobuze care să corespundă normelor actuale, tendințelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și adaptate pentru toate categoriile de persoane.



## 6. Baza legală pentru funcționarea și organizarea serviciului de transport

Serviciul public de transport local de călători este serviciu de interes economic general, fiind baza mobilității și a accesibilității la locuri de muncă, la servicii sociale, de învățământ, culturale și de sănătate pentru toate categoriile de locuitori din aria administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău.

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

Principalele prevederi legale care definesc serviciul public de transport local în contextul existenței unei asociații de dezvoltare intercomunitară sunt prezente în cele ce urmează:

● **Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice – republicată, cu modificări și completări** - stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului furnizării/prestării reglementate a serviciilor comunitare de utilități publice. Relevante pentru scopul studiului sunt următoarele articole:

- **art. 2 a) asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice** - asociația de dezvoltare intercomunitară definită potrivit prevederilor legii administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, având ca obiectiv înființarea, organizarea, reglementarea, finanțarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciilor de utilități publice furnizate/prestate pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente acestor servicii;

**g) operator de servicii de utilități publice**, denumit și operator - persoana juridică de drept public sau de drept privat cu capital public, privat sau mixt, înregistrată în România, într-un stat membru al Uniunii Europene ori în alt stat, care asigură nemijlocit furnizarea/prestarea, în condițiile reglementărilor în vigoare, a unui serviciu de utilități publice sau a uneia sau mai multor activități din sfera serviciilor de utilități publice;

**h) operator regional** - operatorul societate reglementată de legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unora sau al tuturor unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice. Operatorul regional asigură furnizarea/ prestarea serviciului/activității de utilități publice pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale asociate, exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, precum și implementarea programelor de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau, după caz, dezvoltării infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestor servicii/activități, realizate în comun în cadrul asociației. Operatorul regional se înființează în baza hotărârilor adoptate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, fie prin înființarea unei noi societăți, fie prin participarea la



capitalul social al unuia dintre operatorii existenți deținut de o unitate administrativ-teritorială membră a asociației de dezvoltare intercomunitară în conformitate cu prevederile legii nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Operatorul regional este asimilat organismelor prestatoare de servicii publice prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 64/2009 privind gestionarea financiară a instrumentelor structurale și utilizarea acestora pentru obiectivul convergență, aprobată cu modificări prin legea nr. 362/2009, cu modificările și completările ulterioare;

**j) sistem de utilități publice** - ansamblul bunurilor mobile și imobile, dobândite potrivit legii, constând din terenuri, clădiri, construcții și instalații tehnologice, echipamente și dotări funcționale, specific unui serviciu de utilități publice, prin ale cărui exploatare și funcționare se asigură furnizarea/prestarea serviciului; bunurile ce compun sistemele de utilități publice fac parte din domeniului public ori privat al unităților administrativ-teritoriale și sunt supuse regimului juridic al proprietății publice sau private, potrivit legii;

**t) compensație pentru obligația de serviciu public** - orice beneficiu, în special financiar, acordat operatorilor direct sau indirect din resurse de stat în perioada de punere în aplicare a unei/unor obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă, pentru acoperirea costurilor nete aferente îndeplinirii unei obligații de serviciu public, inclusiv un profit rezonabil. În sensul prezentei definiții, resursele de stat sunt cele prevăzute la punctul 3.2. - Resurse de stat din Comunicarea Comisiei Europene 2016/C 262/01 privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene;

**- art. 8 alin. 3 lit. d)** În exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile administrației publice locale adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice și darea în administrare sau, după caz, punerea la dispoziție a sistemelor de utilități publice destinate furnizării/prestării acestora.

**d<sup>1</sup>)** aprobarea documentației de atribuire, care va include obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii ce urmează a fi atribuit și anexele obligatorii la acestea - în cazul gestiunii delegate;

**d<sup>2</sup>)** aprobarea modificării contractelor de delegare a gestiunii;

**-art.10 alin (4)** Unitățile administrativ-teritoriale **pot mandata**, în condițiile legii, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, prin hotărâri ale autorităților lor deliberative, să exercite, pe seama și în numele lor, **dreptul de a delega gestiunea serviciilor de utilități publice transferate în responsabilitatea asociațiilor**, inclusiv dreptul de a pune la dispoziție sistemele de utilități publice aferente serviciilor de utilități publice transferate. În acest scop, hotărârile autorităților administrației publice locale privind mandatarea și actele juridice de constituire a oricărei asociații trebuie să conțină prevederi detaliate și complete privind condițiile de exercitare de către aceasta a mandatului special încredințat.

**alin.(5)** Unitățile administrativ-teritoriale pot mandata asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în condițiile stabilite prin actul constitutiv și statutul asociației, să exercite, în numele și pe seama lor, atribuțiile, drepturile



și obligațiile prevăzute la art. 8 alin. (3), art. 9 și art. 22 alin. (3) și (4), cu excepția celor prevăzute la art. 8 alin. (3) lit. b)-d), f)-h) și art. 9 alin. (1) lit. d).

**Exercitarea atribuțiilor, drepturilor și obligațiilor prevăzute la art. 8 alin. (3) lit. a), d<sup>1</sup>), d<sup>2</sup>), i)-k), art. 9 alin. (2) lit. g), art. 27, art. 29 alin. (2) și art. 30 alin. (5) este condiționată de primirea în prealabil a unui mandat special din partea autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației.**

**Detalierea activităților enumerate la art. 10 alin. (5) condiționate de obținerea în prealabil a unui mandat special din partea autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației :**

**- art. 8 alin. (3) lit. a), d<sup>1</sup>), d<sup>2</sup>), i)-k)**

a) elaborarea și aprobarea strategiilor proprii privind dezvoltarea serviciilor a programelor de reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de utilități publice existente, precum și a programelor de înființare a unor noi sisteme, inclusiv cu consultarea operatorilor;

d<sup>1</sup>) aprobarea documentației de atribuire, care va include obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii ce urmează a fi atribuit și anexele obligatorii la acestea - în cazul gestiunii delegate;

d<sup>2</sup>) aprobarea modificării contractelor de delegare a gestiunii;

i) elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de furnizare/prestare a serviciilor și a altor acte normative locale referitoare la serviciile de utilități publice, pe baza regulamentelor-cadru, a caietelor de sarcini-cadru și a contractelor-cadru de furnizare/prestare ori a altor reglementări-cadru elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente;

j) stabilirea și aprobarea anuală a taxelor pentru finanțarea serviciilor comunitare de utilități publice, în situațiile prevăzute de legile speciale;

k) aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor, după caz, în condițiile legii speciale, cu respectarea normelor metodologice/procedurilor elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente;

**- art. 9 alin. (2) lit. g)**

Raporturile juridice dintre autoritățile administrației publice locale și operatori, stabilite în baza prevederilor prezentei legi, sunt supuse normelor juridice de drept public sau privat, după caz. În vederea îndeplinirii obligațiilor prevăzute la alin. (1) autoritățile administrației publice locale au, în relația cu operatorii serviciilor de utilități publice, următoarele drepturi:

**g)** să refuze, în condiții justificate, aprobarea prețurilor și tarifelor propuse de operator;

**- art. 27**

(1) Regulile de guvernanță corporativă prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin legea nr. 111/2016, se aplică în mod corespunzător și operatorilor regionali prevăzuți la art. 2 lit. h).

(2) În sensul dispozițiilor art. 2 pct. 3 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 cu modificările și completările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin legea nr. 111/2016, în cazul în care mai multe unități administrativ-teritoriale participă, prin asociere, la capitalul social al unei societăți sau la patrimoniul unei regii autonome, atribuțiile de autoritate publică tutelară se exercită de unitatea administrativ-teritorială desemnată sau

entitatea asociativă constituită conform prevederilor legale, după caz, așa cum sunt prevăzute în actul constitutiv/de înființare.

(3) Prin excepție de la prevederile alin. (2), pentru operatorii cărora li s-a delegat gestiunea serviciului de utilități publice, în baza unui contract de delegare a gestiunii încheiat cu o asociație de dezvoltare intercomunitară, atribuțiile de autoritate tutelară se exercită de către asociația de dezvoltare intercomunitară, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale.

**-art. 29 alin. (2)**

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

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

b) societăți reglementate de legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective.

**-art. 30 alin. (5)**

(5) Documentația de atribuire cuprinde toate informațiile necesare pentru a asigura ofertantului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de organizare, desfășurare și aplicare a procedurii de atribuire a contractului de delegare a gestiunii și include în mod obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii și anexele obligatorii la acestea prevăzute la art. 29 alin. (13). 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 calitate de organ deliberativ, în baza mandatului primit.

**alin. (5<sup>1</sup>)** În situația în care autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale nu se pronunță asupra hotărârilor privind acordarea mandatelor speciale prevăzute la alin. (5) în termen de 30 de zile de la primirea solicitării, se prezumă că unitățile administrativ-teritoriale au acceptat tacit delegarea atribuțiilor lor.

**- art. 22 alin (1)** Autoritățile administrației publice locale sunt libere să hotărască asupra modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice aflate sub responsabilitatea lor. Autoritățile administrației publice au posibilitatea de a gestiona în mod direct serviciile de utilități publice în baza unei hotărâri de dare în administrare sau de a încredința gestiunea acestora, respectiv toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

**alin. (1<sup>1</sup>)** Încredințarea gestiunii unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice către operator implică



Încredințarea prestării/furnizării propriu-zise a serviciului/activității, precum și punerea la dispoziție a bunurilor ce compun sistemul de utilități publice aferent serviciului/activității.

**alin. (2)** Gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează în următoarele modalități:

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

**alin. (3)** Modalitatea de gestiune a serviciilor de utilități publice se stabilește prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în baza unui studiu de oportunitate, în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale unităților administrativ-teritoriale, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor de utilități publice.

**alin. (4)** Desfășurarea activităților specifice oricărui serviciu de utilități publice, indiferent de forma de gestiune aleasă, se realizează pe baza unui regulament al serviciului și a unui caiet de sarcini, elaborate și aprobate de autoritățile administrației publice locale, în conformitate cu regulamentul-cadru și cu caietul de sarcini-cadru ale serviciului.

În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, regulamentul serviciului și caietul de sarcini se elaborează în cadrul asociației se supun avizării autorităților administrației publice locale ale unităților administrativ-teritoriale membre, în condițiile mandatului prevăzut la art. 10 alin.(5), și se aprobă de adunarea generală a asociației.

**alin. (5)** Sunt interzise orice înțelegeri sau acorduri de asociere și orice practici concertate dintre operatori, indiferent de modul de organizare, forma de proprietate sau modalitatea de gestiune adoptată, care conduc la accentuarea caracterului de monopol al serviciilor de utilități publice, la restrângerea, împiedicarea sau denaturarea concurenței pe piața serviciilor de utilități publice.

- **art. 23 alin. (1)** Raporturile juridice dintre unitățile administrativ-teritoriale sau, după caz, dintre asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice și operatori ori operatorii regionali, după caz, sunt reglementate prin:

- a) hotărâri privind darea în administrare a furnizării/prestării serviciilor de utilități publice către operatorii de drept public prevăzuți la art. 28 alin. (2) lit. a), respectiv contracte de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice către operatorii prevăzuți la art. 28 alin. (2) lit. b), în cazul gestiunii directe;
- b) contractele de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice, în cazul gestiunii delegate.

- **art. 28 alin. (1)** Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative și executive, în numele unităților administrativ-teritoriale pe care le reprezintă, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora.

**alin. (2)** Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea

prevederilor legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

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

**alin. (2<sup>^</sup>1) Autoritățile deliberative** ale unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, 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:**

- a) **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, sau, după caz, unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;**
- b) **operatorul regional, respectiv operatorul, după caz, 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 unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a **unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea 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;**

- **art. 29 alin. (1)** Gestiunea delegată este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale ori, după caz, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, atribuie unuia sau mai multor operatori toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, pe baza unui contract, denumit în continuare contract de delegare a gestiunii. Gestiunea delegată a serviciilor de utilități publice implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de utilități publice aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme.



**alin. (2)** Delegarea gestiunii serviciilor de utilități publice, respectiv operarea, administrarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente, se poate face pentru toate sau numai pentru o parte dintre activitățile componente ale serviciilor, pe baza unor analize tehnico-economice și de eficiență a costurilor de operare, concretizate într-un studiu de oportunitate.

**alin. (4)** Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat menționați la art. 2 lit. g), care pot fi:

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

**alin. (5)** 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.

**alin. (6)** Operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate furnizează/prestează serviciile de utilități publice prin exploatarea și administrarea infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestora, în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului, precum și în baza licenței eliberate de autoritatea de reglementare competentă, în condițiile legii speciale.

**alin. (7)** Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, individual sau în asociere, după caz, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități specifice acestuia, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, după caz.

Contractul de delegare a gestiunii poate fi încheiat de asociația de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, care au calitatea de delegatar.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

**alin. (8)** Contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate fi:

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

**alin. (11)** Contractul de delegare a gestiunii cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la:

- a) denumirea părților contractante;
- b) obiectul contractului, cu indicarea activităților din sfera serviciului de utilități publice ce urmează a fi furnizate/prestate în baza contractului de delegare a gestiunii, astfel cum sunt prevăzute în legile speciale;

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

**alin. (13)** În cazul serviciilor de utilități publice prevăzute la art. 1 alin. (2), procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii se stabilește, după caz, conform 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.

**alin. (14)** Subdelegarea de către operator a gestiunii serviciului/uneia sau mai multor activități din sfera serviciului de utilități publice este interzisă. Subcontractarea de lucrări sau servicii conexe, necesare furnizării/prestării serviciului/uneia sau mai multor activități din sfera serviciului de utilități publice delegat/delegată, se face numai în condițiile prevăzute de legislația din domeniul achizițiilor publice.

- **art. 30 alin. (1)** Organizarea și desfășurarea procedurilor de atribuire a contractului de delegare a gestiunii pentru serviciile de utilități publice prevăzute la art. 1 alin. (2) se fac în



baza unei documentații de atribuire elaborate de delegatar, după caz, în conformitate cu dispozițiile legii nr. 98/2016, legii nr. 99/2016 și legii nr. 100/2016.

**alin. (3)** Existența garanțiilor profesionale și financiare ale operatorilor, precum și indicatorii de performanță și nivelul tarifelor aplicate privind furnizarea/prestarea serviciului în condiții de calitate și cantitate corespunzătoare constituie criteriile principale pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii.

**alin. (4)** Operatorii nou-înființați pot fi admiși într-o procedură de atribuire a unui contract de delegare a gestiunii în aceleași condiții ca și societățile existente.

**alin. (5)** Documentația de atribuire cuprinde toate informațiile necesare pentru a asigura ofertantului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de organizare, desfășurare și aplicare a procedurii de atribuire a contractului de delegare a gestiunii și include în mod obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii și anexele obligatorii la acestea prevăzute la art. 29 alin. (13). 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.

- **art. 32 alin. (1)** În cazul gestiunii delegate, autoritățile administrației publice locale păstrează, în conformitate cu competențele ce le revin, potrivit legii, prerogativele și răspunderile privind adoptarea politicilor și strategiilor de dezvoltare a serviciilor, respectiv a programelor de dezvoltare a sistemelor de utilități publice, precum și obligația de a urmări, de a controla și de a supraveghea modul în care se realizează serviciile de utilități publice, respectiv:

- a) modul de respectare și de îndeplinire a obligațiilor contractuale asumate de operatori, inclusiv în relația cu utilizatorii;
- b) calitatea serviciilor furnizate/prestate;
- c) indicatorii de performanță ai serviciilor furnizate/prestate;
- d) modul de administrare, exploatare, conservare și menținere în funcțiune, dezvoltare sau modernizare a sistemelor de utilități publice;
- e) modul de formare, stabilire, modificare și ajustare a prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice.

**alin. (2)** În vederea încheierii contractelor de delegare a gestiunii, autoritățile administrației publice locale sau, după caz, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice vor asigura elaborarea și vor aproba, în termen de 6 luni de la luarea deciziei privind delegarea gestiunii serviciilor ori de la primirea unei propuneri formulate de un investitor interesat, un studiu de oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor, precum și documentația de atribuire a contractului de delegare a gestiunii.

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



ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.

Indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local de călători se organizează și se desfășoară pe baza unui regulament al serviciului și a unui caiet de sarcini, aprobate de Adunarea Generală a asociației.

• **Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale** – republicată, cu modificări și completări - stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, autorizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului funcționării serviciilor publice de transport în comune, orașe, municipii, județe, asociații de dezvoltare intercomunitară și alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale;

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

**h)** atribuirea contractelor de servicii publice definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, prevederilor legii nr. 51/2006 a legislației în domeniul achizițiilor publice.

- **art. 2 alin. (1)** Acordarea unor compensații pentru acoperirea costurilor de exploatare plus un profit rezonabil se consideră serviciu public compensat.

**alin. (2)** Serviciul public compensat de transport se efectuează în conformitate cu prevederile prezentei legi, ale legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului.

- **art. 3** Serviciile publice de transport local și județean fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprind totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale sau al asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori al altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării serviciilor publice de transport local, precum și a serviciilor publice de transport județean de persoane.

- **art. 4 alin. (1)** Este considerat serviciu public de transport local și județean de persoane prin curse regulate serviciul public de transport care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

**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/acestuia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate. În cazul în care traseul transportului pe șină depășește limita localității, acesta va fi considerat serviciul public de transport local;

**c)** se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean, Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale;



d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară înmatriculate sau înregistrate ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;

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.

**-art.16 alin. (2)** Autoritățile administrației publice locale și asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale **au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor publice de transport local și județean, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele serviciului de transport public local și județean, de evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.**

**alin. (5)** Unitățile administrativ-teritoriale se pot asocia între ele, conform legii, în vederea asigurării și dezvoltării serviciilor publice de transport local de persoane prin curse regulate, precum și pentru exploatarea în interes comun a sistemului serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate în condiții stabilite prin prezenta lege și prin legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

**alin. (7)** Asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sunt obligate să înființeze, în baza mandatului primit, servicii, compartimente cu rol de autorități locale de transport prin care să autorizeze, să organizeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciului public de transport local de persoane prin servicii regulate desfășurat pe raza teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale membre.

**-art.17 alin (1<sup>^</sup>1)** Unitățile administrativ-teritoriale pot mandata, în condițiile prevăzute la art. 10 alin. (5) din legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale având ca scop serviciile publice de transport persoane, prin hotărâri ale autorităților lor deliberative, să exercite, pe seama și în numele lor, atribuțiile prevăzute la alin. (1) lit. a)-d), h), j), j<sup>^</sup>1), l),m) și p).

**Detalierea atribuțiilor pentru care unitățile administrativ-teritoriale pot mandata asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile publice de transport persoane să exercite, în numele și pe seama lor respectiv art. 17 alin. (1) lit. a)-d), h), j), j<sup>^</sup>1), l),m) și p) :**

a) evaluarea fluxurilor de transport de persoane și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public local, precum și anticiparea evoluției acestora;



- b) stabilirea traseelor principale și secundare și a programelor de transport privind serviciul public de transport de persoane prin curse regulate și atribuirea acestora odată cu atribuirea în gestiune a serviciului, în conformitate cu prevederile prezentei legi. Programele de transport pot fi stabilite și în baza unui studiu de mobilitate;
- c) actualizarea periodică a traseelor și a programelor de transport în funcție de necesitățile de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public interjudețean, internațional, feroviar, aerian sau naval de persoane existent, precum și corelarea între modalitățile de realizare a serviciului public de transport local de persoane cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou și în regim de taxi, după caz;
- d) întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor publice de transport local și județean, în condițiile legii;
- h) încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport local și județean de persoane;
- j) autorizarea transportatorilor, denumiți transportatori autorizați, astfel cum au fost definiți prin prezenta lege, pentru realizarea de către aceștia a serviciului public de transport local, respectiv serviciul public de transport de persoane prin curse regulate executate cu tramvaie, troleibuze, trenuri de metrou;
- j<sup>1</sup>) emiterea de licențe de traseu pentru serviciile publice de transport rutier de călători efectuate cu autobuze;
- l) elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor publice de transport local și județean, cu consultarea asociațiilor reprezentative profesionale și patronale ale operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați, precum și a organizațiilor sindicale teritoriale din domeniu;
- m) stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul public de transport local și județean de persoane, cu respectarea prevederilor legale privind modalitatea de gestionare a serviciului;
- p) aprobă atribuirea licențelor de traseu pentru efectuarea serviciului public de transport de persoane prin curse regulate.

**-art. 20 alin. (6)** Autoritățile administrației publice locale, județene, asociațiile de dezvoltare intercomunitară și alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, în baza mandatului primit, sunt autorități de reglementare locale în domeniul serviciului public de transport local și județean și prin autoritățile de autorizare își exercită față de toți operatorii de transport și transportatorii autorizați, indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, forma de proprietate sau modul de organizare, atribuțiile și competențele acordate prin legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și prin prezenta lege.

**alin. (7)** Autoritățile locale de reglementare au, în principal, următoarele atribuții:

- a) elaborează proiectele de regulamente de organizare și funcționare a fiecărui serviciu public de transport local și județean, în conformitate cu regulamentele-cadru existente, cu prevederile prezentei legi și cu alte reglementări în vigoare;
- b) emit licențe de traseu în serviciul public de transport local și județean de persoane prin curse regulate, după caz.

**-art. 21 alin. (1)** Serviciile publice de transport local și județean se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:



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

**alin. (7)** Autoritățile administrației publice locale competente, în calitatea lor de autorități contractante, **au obligația publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene** a unui anunț cu privire la intenția de atribuire a contractelor de servicii publice de transport de călători, cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă sau de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire, în condițiile menționate la art. 7 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului

**-art. 21 alin. (1) Gestiunea directă** se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, ale legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare, care pot fi:

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

**-art. 22 alin. (4) Contractele de servicii publice de transport călători pot fi atribuite direct numai în situațiile și condițiile prevăzute la art. 5 alin. (2) și (4)-(6) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, după caz.**

Conform prevederilor **regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, art. 5 alin. (2) și (4)-(6)** la care face referire **-art. 22 alin. (4) :**

**-art. 5 alin. 2** Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau **să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente.** Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie:

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



- (b) condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente;
- (c) fără a aduce atingere literei (b), operatorul intern poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct;
- (d) în lipsa unei autorități locale competente, literele (a), (b) și (c) se aplică unei autorități naționale cu privire la o zonă geografică ce nu corespunde teritoriului național, cu condiția ca operatorul intern să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii publice de transport de călători care se organizează în afara zonei pentru care a fost atribuit contractul de servicii publice;

**alin. (4)** Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri.

În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2 000 000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600 000 de kilometri.

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

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

**-art. 23 alin. (1)** Gestiunea delegată se realizează în conformitate cu prevederile legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.



**alin. (2)** Procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, se stabilește de către autoritățile administrației publice locale/asociațiile de dezvoltare intercomunitară/alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale competente având ca scop serviciile publice de transport local, conform prevederilor legii nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, sau ale legii nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, după caz.

**-art. 27 alin. (1)** În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la **art. 30 alin. (2) lit. a) și b)** și al transportatorilor autorizați prevăzuți la **art. 30 alin. (3) lit. a) și b)**, delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii.

**- art. 30 alin. (2) lit. a) și b) - la care se referă art.27 alin (1):**

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

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

**- art. 30 alin. (3) lit. a) și b) - la care se referă art.27 alin (1):**

**a)** societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare intercomunitară ori de alte forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale, deținătoare de autorizații de transport valabile;

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

**-art. 28 alin. (1)** Durata încredințării gestiunii serviciului public de transport local și județean se stabilește prin hotărâri de dare în administrare sau prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale ori asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale și trebuie să fie **corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului**, dar nu mai mult de:

**a) 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare;**

**b) 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;**

**alin.(2)** Pe durata hotărârii de dare în administrare sau a contractului de delegare a gestiunii, după caz, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit legii, autoritățile administrației publice locale și asociațiile de dezvoltare intercomunitară ori alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public și a sistemului public de transport local și județean, precum și dreptul de a supraveghea și controla modul de desfășurare a serviciului cu privire la:



- a) respectarea și îndeplinirea obligațiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați;
- b) derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute și a orarelor zilnice și săptămânale;
- c) dezvoltarea și modernizarea sistemului public de transport local, precum și modul de administrare, exploatare și menținere în funcțiune a acestuia;
- d) respectarea procedurilor de formare, stabilire și ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul public de transport local și județean.

**-art. 41 alin. (1)** Finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului public de transport local și județean de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorilor de transport sau ale transportatorilor autorizați.

**alin. (2)** Veniturile operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestat, și/sau din subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii.

**-art. 42 alin. (1)** Acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate la legitimațiile de călătorie individuale se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege.

**alin. (2)** Acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul public de transport local și județean de persoane, aprobate pentru anumite categorii de persoane de consiliile locale, de consiliile județene sau de Consiliul General al Municipiului București, după caz, sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale se asigură din bugetele locale ale comunelor, orașelor, municipiilor sau ale județelor, după caz, până la nivelul tarifelor de vânzare către populație a legitimațiilor de călătorie individuale.

**Ordonanța de Urgență nr. 57/ 2019 privind Codul Administrativ** abrogă prevederile Legii 215/2001, dar în ceea ce interesează prezentul studiu, prevederile privind asociațiile de dezvoltare intercomunitară menționează:

**-art. 5 lit.(i)**

Asociație de dezvoltare intercomunitară - structurile de cooperare cu personalitate juridică, de drept privat și de utilitate publică, înființate, în condițiile legii, de unitățile administrativ-teritoriale pentru realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional ori pentru furnizarea în comun a unor servicii publice.

**-art. 92 alin. (1)** Consiliile locale și consiliile județene pot hotărî asupra participării cu împrumuturi, capital sau cu bunuri, după caz, în numele și în interesul colectivităților locale la nivelul cărora sunt alese, la înființarea, funcționarea și dezvoltarea unor organisme prestatoare de servicii publice și de utilitate publică de interes local sau județean, în condițiile legii.

**alin. (2)** În accepțiunea prezentului cod, în categoria organismelor prestatoare de servicii publice sau de utilitate publică în unitățile administrativ-teritoriale se includ:

- c) asociații de dezvoltare intercomunitară;



**S-a ținut cont la elaborarea prezentului studiu și de celelalte prevederi legislative ce conțin dispoziții aplicabile serviciului public de transport local de călători, printre care, dar fără a se limita la:**

- 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;
- Comunicare a Comisiei 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
- Ordonanța de Urgență nr. 57/ 2019 privind Codul Administrativ;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, cu modificările și completările ulterioare
- Ordonanța Guvernului nr.27/2011 privind transportul rutier, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie

### **Concluziile analizei cadrului legal existent**

Serviciile publice de transport local de călători pe teritoriul localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, ce fac obiectul prezentului studiu pot fi organizate și atribuite în mai multe moduri, având următoarele opțiuni :

**1- prin gestiune delegată printr-o societate comercială reglementată de legea nr. 31/1990, republicată, cu capital social privat sau mixt, pentru toate traseele.**

Atribuirea serviciilor organizate prin gestiune delegată se realizează prin procedură competitivă.

Procedurile competitive de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice organizate prin gestiune delegată, în cazul unei asociații de dezvoltare intercomunitară, se desfășoară conform legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale.

Organizarea acestor proceduri de atribuire se realizează și cu respectarea Ordinului ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului

public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie.

**2 - gestiune directă printr-o societate comercială operator regional,** reglementată de legea nr. 31/1990, republicată, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, **pentru toate traseele, sau delegare către un departament intern**

***Serviciile gestionate direct în acest caz pot fi atribuite direct în condițiile îndeplinirii cumulative a celor trei condiții menționate la art. 28 alin. 2<sup>1</sup> din legea 51/2006:***

- a) autorități publice locale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, în calitate de acționari ai operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b) operatorul regional, 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 unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, care i-a încredințat gestiunea serviciului;
- c) capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unități administrativ-teritoriale membre ale asociației.

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.

*Atribuirea directă către un operator regional a unui contract de urgență pe maxim 2 ani, conform art. 5, alin (5) din regulamentul 1370/ 2007, reprezintă o variantă a acestei opțiuni. Cu toate că Regulamentul 1370/2007 permite atribuirea directă în cadrul contractelor de urgență și către un operator privat sau mixt, legislația națională interzice această procedură.*

Gestiunea directă printr-un serviciu public de interes local specializat se poate realiza numai în cazul gestiunii transportului public local direct de către Consiliul Local Bacău, această variantă nefiind aplicabilă în cazul prestării de servicii gestionate de asociații de dezvoltare intercomunitară de transport.



### **3 – O combinație a Opțiunii 1 și 2- organizare prin gestiune directă (printr-o societate comercială operator regional) pentru un număr de trasee și prin gestiune delegată (printr-o societate comercială reglementată de legea nr. 31/1990, republicată, cu capital social privat sau mixt), pentru un număr de trasee sau prin compartiment intern**

În această opțiune, se aplică condiționalități-le prevăzute de legislație pentru fiecare din cazuri, pentru traseele ce fac obiectul respectivei modalități de delegare. Această opțiune este aplicabilă acolo unde există strategii de dezvoltare a autorităților locale. Legislația nu condiționează adoptarea doar a unui mod de gestiune pe teritoriul membrilor unei asociații de dezvoltare intercomunitară.

Oricare dintre opțiunile legale este adoptată, procedura de atribuire directă sau competitivă se finalizează prin semnarea unui contract de delegare a gestiunii serviciului public de transport de călători între Asociația de Dezvoltare Intercomunitară și Operator.

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

Contractul de delegare a gestiunii poate fi încheiat de asociația de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, care au calitatea de delegatar. Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

## **7. Scenarii tehnico-economice propuse privind modalitatea de gestiune a serviciului public de transport local de călători**

Având în vedere obiectivele studiului am selectat 3 Scenarii posibile de delegare a gestiunii sistemului de transport public din Autoritatea Contractantă, care vizează realizarea aceluiași proiect investițional propus de autoritatea locală, care au fost analizate prin prisma mai multor criterii procedurale, administrative, tehnico-economice, sociale și de mediu. Astfel au fost analizate următoarele scenarii:

- Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat
- Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan)
- Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei

Scenariile identificate sunt prezentate în cadrul capitolului 7.1, iar în cadrul capitolului 7.2 este prezentată o analiză multicriterială în urma căreia se va identifica soluția recomandată. Totodată în cadrul acestei secțiuni sunt prezentate și avantajele soluției recomandate.

### **7.1. Prezentarea scenariilor**

#### **7.1.1. Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

##### Caracteristici generale

Autoritatea administrației publice locale poate încredința îndeplinirea sarcinilor sale unei entități care nu are calitatea de Operator Intern. O astfel de entitate poate fi o companie privată sau o companie municipală care nu a făcut obiectul unei Atribuirii Directe în acea jurisdicție sau în orice altă jurisdicție. Sarcinile se încredințează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale europene. Un astfel de acord poate fi concretizat printr-un Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, cu titlu de contract de servicii publice supus Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007. Sarcinile efectuate de un operator privat sunt finanțate din capitalurile proprii ale companiei respective. Autoritatea administrației publice locale poate furniza active operatorului extern, astfel încât societatea respectivă să poată îndeplini sarcinile municipale.

##### Atribuirea Serviciului Public

Operatorul Extern trebuie să își asume obligația de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu Autoritatea Locală, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor. Operatorul Extern își asumă obligația de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obțină de la călători și/sau în schimbul unei Compensații pentru serviciul public prestat, în conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007.



## Obligația de Serviciu Public

Obligația de serviciu public asumată de un operator extern este descrisă în detaliu în contractul de servicii publice, care este reprezentat de contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie să:

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

Operatorul Privat / Extern se selectează pe baza unei licitații organizată de Autoritatea Locală responsabilă. Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de situație să apară. În astfel de situații, autoritatea administrației publice locale poate lua una din următoarele trei măsuri de urgență, a cărei aplicare nu poate depăși 2 ani:

- o măsură sub forma unei atribuirii directe sau
- un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau
- o cerință impusă operatorului de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competență a acestuia).

Deși Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puțin de 1 mil. Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 mii de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi mici sau mijlocii, la 2 mil. de Euro și, respectiv, la 600 mii de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională. Atribuirea directă în Situație de Urgență, care se desfășoară în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este scutită de obligația de notificare privind ajutoarele de stat. Tot astfel, atribuirea rezultată în urma unor proceduri competitive de atribuire este

scutită de notificare, cu condiția ca compensația acordată pentru exploatarea serviciului să fie plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007.

### **7.1.2. Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Intern (Municipal/ Metropolitan)**

#### Caracteristici generale

Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local poate fi îndeplinită de o Autoritate Locală care acționează prin intermediul unei societăți cu răspundere limitată sau unei societăți pe acțiuni (denumită în continuare „companie municipală”).

Compania Municipală se înființează prin hotărâre adoptată de către autoritatea locală și este o societate de drept comun, care funcționează în conformitate cu Legea nr. 31/1990 privind societățile, la fel ca orice companie privată. De asemenea, conform Legii nr. 51/2006 republicată, art. 28, alin. 2<sup>1</sup>, Autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative:

- deținerea calității de acționar/asociat unic al operatorului;
- desfășurarea exclusiv a activității din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;
- capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitatea administrativ teritorială.

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

Sarcinile îndeplinite de Compania Municipală în calitate de Operator Intern, sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Autoritatea locală poate furniza active companiei municipale, astfel încât compania să poată îndeplini sarcini municipale. Activitatea din cadrul Companiei Municipale este contabilizată de către Compania Municipală. În cazul în care Compania Municipală efectuează și alte activități, care nu sunt legate de Obligația de Serviciu Public, acele alte activități trebuie contabilizate separat, astfel încât să fie excluse din calculul Compensăției pentru serviciul public.



## Atribuirea Serviciului Public

În conformitate cu Legea nr. 51/2006, Contractul de servicii publice se atribuie unei Societăți Comerciale. Aceasta poate fi o societatea comercială nou înființată sau (în conformitate cu Legea nr. 92/2007) o Societate Comercială creată prin restructurarea unei Regii Autonome, al cărei capital social este deținut integral sau parțial de către autoritatea publică (Operator Intern).

Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unei Companii Municipale prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală.

## Obligația de Serviciu Public

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

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

În cazul atribuirii directe, mecanismul de calculare a compensației care urmează a fi plătită operatorului intern sau în baza unei norme generale este cel descris în Anexa la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, astfel: Efect financiar net = Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public, Plus un profit rezonabil, Minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză, Minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză

## Selectarea Operatorului

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

Atribuirea directă se supune Autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, în conformitate cu cerințele de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității competente, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă. Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii va fi atribuit unui Operator Intern (Municipal/Metropolitan) conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local.

Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală. În acest sens, conform art. 28, alin. 2<sup>1</sup> din Legea nr. 51/2006, precum și cu art. 5, al. 2, lit. A din Regulamentul CE 1370/200, pentru atribuirea directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan), trebuie să fie îndeplinite următoarele condiții:

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



### **7.1.3. Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat intern**

#### **Caracteristicile Generale**

În conformitate cu articolul 30 alineatul (4) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public, sarcina de satisfacere nevoilor de transport public local ale cetățenilor poate fi efectuată de o autoritate locală, pe cont propriu, printr-un compartiment de specializat, din cadrul aparatului propriu al autorităților locale. Astfel, gestiunea directă se realizează prin intermediul operatorilor care fac parte din structurile proprii ale Autorității Locale (sau ale unei Asociații care reprezintă Autoritățile Locale), create în conformitate cu Legea nr. 51/2006 și care dețin o licență sau autorizație de transport.

Activitatea din cadrul compartimentului de specialitate va fi tratată ca o linie bugetară distinctă în cadrul Autorității Locale, cu contabilizarea separată a tuturor activităților legate de funcționarea serviciului public de transport local.

#### **Încredințarea Serviciului Public**

Prin gestiunea directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei, Autoritatea Locală își asumă direct prestarea serviciului de transport public local, precum și toate sarcinile și responsabilitățile în ceea ce privește organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea, controlul și administrarea furnizării de servicii de transport public local.

Atribuirea Gestiunii directă se realizează prin hotărâri adoptate sub forma unui act de dispoziție intern, emis de Autoritatea Locală, care face referire la atribuirea și gestionarea serviciului. Cerințele obligațiilor de serviciu public impuse compartimentului specializat se stabilesc prin actul de dispoziție intern.

#### **Obligația de Serviciu Public**

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, actul intern al Autorității Locale trebuie să:

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

## Selectarea Operatorului

În cazul gestiunii directe de către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei, nu se organizează niciun proces de selecție al operatorului, întreaga responsabilitate pentru furnizarea serviciilor, revine Autorității Locale, după cum rezultă din decizia internă și independentă a autorității locale respective.

### **7.2. Analiza scenariilor și stabilirea soluției recomandate**

#### **7.2.1. Considerații generale privind analiza scenariilor**

Analiza privind selecția scenariul preferat se va desfășura plecând de la analiza scenariilor identificate pe baza unor indicatori/ criterii stabilite astfel încât să se asigure un grad de detaliere suficient pentru identificarea opțiunii care îndeplinește în cea mai bună măsură obiectivele stabilite ale proiectului, rezultatul acestei etape fiind stabilirea opțiunii recomandate.

Principalii pași pe care le presupune Analiza Multicriterială pot fi defalcați în câteva etape, care sunt descrise secvențial mai jos.

- (a) Stabilirea contextului decizional. Încă de la începutul analizei trebuie definit clar care este scopul acesteia. În acest sens, analistul ar trebui să dispună de răspunsuri clare la întrebări precum: Care sunt scopurile AMC și care sunt factorii de decizie și alți factori interesați? Înțelegerea clară a obiectivelor este crucială, întrucât AMC se referă la obiective multiple, care sunt discordante. Acestea sunt compromisurile necesare.
- (b) Definirea scenariilor. Această etapă este menită să identifice opțiunile alternative care trebuie luate în considerare. Opțiunile luate în considerare vor face referire, în general, la o anumită problemă sau context și este important să existe o descriere clară și detaliată a ceea ce reprezintă fiecare opțiune.
- (c) Definirea criteriilor / indicatorilor. În această etapă, se vor identifica și defini toate criteriile care sunt relevante pentru problema decizională. Acestea vor include toate categoriile importante de costuri și beneficii ce rezultă din opțiunile luate în considerare. Este adeseori utilă gruparea criteriilor în categorii tehnice, economice, sociale și de mediu. În AMC pot fi introduse criterii care sunt dificil de cuantificat și care ar putea fi evaluați numai din punct de vedere calitativ, cum ar fi sensibilitatea politică, echitate socială, etc.
- (d) Stabilirea ponderii criteriilor pentru cuantificarea relativă a fiecărui criteriu în procesul decizional. Ponderea ar trebui să derive din informațiile existente sau ar trebui să fie stabilită prin chestionarea părților interesate, care își vor comunica preferințele pentru diverse criterii.
- (e) Crearea matricei de performanță care descrie performanțele preconizate ale fiecărei opțiuni în funcție de criteriile evaluate. Informațiile cu privire la dimensiunile fiecărui impact (criteriu) pot fi exprimate în unități fizice sau, pur și simplu, pe o scală



- calitativă. Datele cu privire la impacturi pot fi colectate printr-un studiu, prin intermediul datelor existente, cu ajutorul experților sau al părților interesate.
- (f) Standardizarea punctajelor pentru fiecare criteriu la intervalul unei scale comune.
- (g) Ierarhizarea opțiunilor. Se combină ponderea și punctajul pentru fiecare opțiune pentru a deriva o valoare de ansamblu. În această etapă factorul de decizie trebuie să selecteze cea mai adecvată metodă pentru ierarhizarea alternativelor.

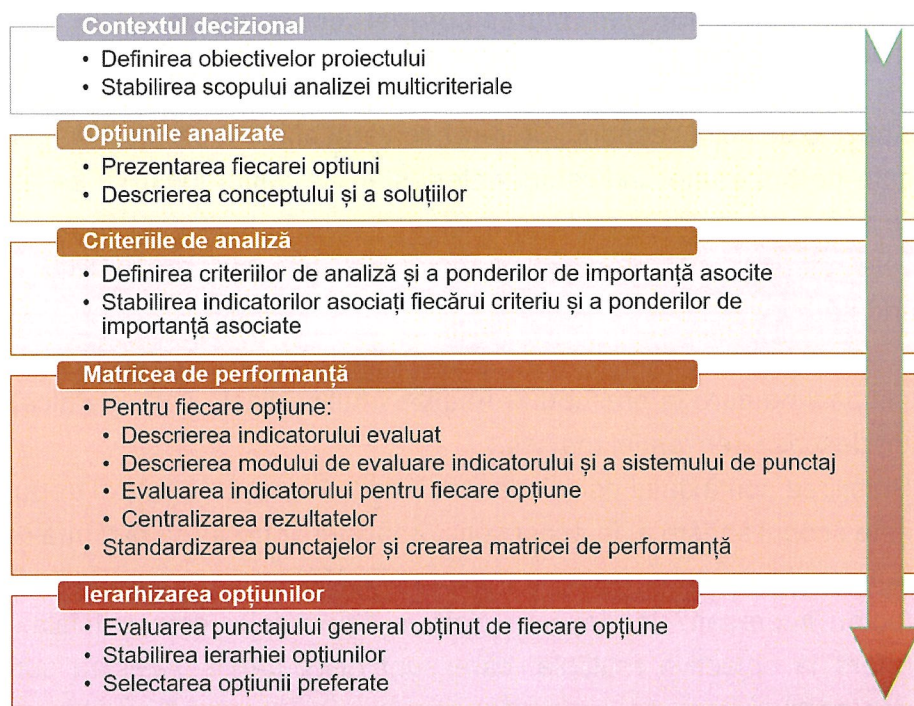


Figura 7.2-1: Schema generală a analizei multicriteriale

### 7.2.2. Definirea criteriilor de analiză

În vederea realizării unei analize comparative privind implementarea celor trei opțiuni de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători pe aria administrativ teritorială a UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, au fost analizate diversele date și aspecte ale acestor opțiuni prin prisma mai multor criterii relevante: administrativ și procedural, Riscuri și termene, Acces la finanțare europeană și implementarea programelor de dezvoltare și investiții, Social și protecția mediului, Impact economico-financiar.

Premisele de analiză sunt următoarele:

- Tratatul egal față de operatori, indiferent de tipul de proprietate, mărime. În oricare din cele trei opțiuni, se consideră că prevederile ce decurg din obligația de serviciu și documentele de organizare a serviciului (program de transport, populația deservită, politică tarifară, politica socială, venituri colectate, accesibilitatea rețelei la locuri de muncă, stabilire nivel profit rezonabil, etc) sunt similare, toți acești parametri fiind atributul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău și nu al

operatorilor, fiindu-le în schimb aplicabile oricărui tip operator, cu capital public, mixt sau privat.

- Analiza releva aspectele esențiale ale opțiunilor analizate, nefiind analizate în detaliu aspectele financiare, acesta analiză urmând a face obiectul studiului de oportunitate în vederea delegării, la momentul definitivării formei și conținutului contractului de serviciu public, după definirea obligației de serviciu public la nivel regional, a noii politici tarifare, precum și a costurilor asociate serviciului integrat de transport.
- Trecerea de la transport public local pe teritoriul Municipiului Bacău la transport public local în cadrul localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău comportă necesitatea adoptării unor decizii strategice ce urmează a fi adoptate. Un aspect important este determinat de corelarea traseelor de transport local pe teritoriul asociației cu viitorul Program de transport județean și îmbinarea celor două strategii de contractare - transport local și transport județean, având în vedere că au impact asupra acelorași localități care agreează. Atribuirea contractelor de transport județean se intenționează a fi realizată prin atribuire competitivă iar contractele vor avea o durată de 10 ani. În cadrul acestor trasee se regăsesc și trasee cu caracter local așa cum acestea sunt definite de legislația în vigoare. Aceste aspecte trebuise clarificate la momentul adoptării programului de transport local de către asociațiile membre ale Zonei Metropolitane Bacău.

Analiza scenariilor în vederea stabilirii soluției recomandate s-a realizat pe baza unei analize multicriteriale comparative privind scenariile de delegare prezentate în cadrul capitolului 7.1, în cadrul acestui capitol se vor prezenta principalele aspecte, criterii și modul prelucrării și evaluării a informațiilor/datelor specifice fiecărui tip de delegare. Obiectivul analizei multicriteriale constă în formularea unei concluzii cu privire la scenariul optim / recomandat privind delegarea serviciului de transport public din Zona Metropolitană Bacău. În cadrul acestei secțiuni s-au avut în vedere date și informații legislative sau de context cât și evaluări asupra unor aspecte ce vor conduce la stabilirea unei viziuni mai clare în ceea ce privește asemănările și diferențierile între modalitățile de delegare analizate și stabilirea avantajelor / dezavantajelor fiecărui scenariu. Astfel, cele trei scenarii de delegare au fost analizate prin perspectiva următoarelor criterii:

- Criteriul administrativ și procedural
- Criteriul economico-financiar
- Criteriul privind accesul la finanțare europeană
- Criteriul social
- Criteriul de mediu

În vederea evaluării și cuantificării fiecărui criteriu s-au stabilit o serie de indicatori prin prisma cărora au fost evaluați. Astfel Criteriul Administrativ și procedural a fost evaluat prin prisma Legislației relevante și a modului în care aceasta oferă sau nu un avantaj fiecărui scenariu analizat; Criteriul Economico-financiar a fost evaluat prin prisma principalilor indicatori financiari aferenți Obligației de Serviciu Public – respectiv prin nivelul redevenței,



al compensației, al profitului rezonabil, nivelul de tarificare și al costului specific pe km; Criteriul privind Accesul la finanțare europeană a fost evaluat prin prisma costurilor investiționale necesare și a posibilităților de obținere a finanțărilor nerambursabile; Criteriul Social a fost evaluat prin prisma numărului de 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; Criteriul de Mediu a fost evaluat prin prisma nivelului de emisii de Gaze cu efect de seră cuantificat prin nivelul dioxid de carbon echivalent - CO<sub>2</sub>e. Totodată pentru evaluarea calitativă, în urma analizei, scenariilor în vederea asigurării cadrului de selectare a soluției recomandate s-a folosit un sistem de notare pe 3 grade de performanță pentru fiecare indicator : 3- buna (■), 2-satisfăcătoare (■), 1-slabă (■),

### 7.2.3. Analiza Scenariilor

#### 7.2.3.1. Criteriul Administrativ și procedural

#### Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat

■ Spre deosebire de celelalte două modalități 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:

- 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)6, (5)7 și (6)8. 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.
- Legea nr. 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.
- Legea nr. 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.

■ 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 către un departament din cadrul Primăriei, cât și în cadrul analizei prezentate la capitolul 8. Recomandări privind scenariul selectat, punctul referitor la „Durata contractului”.

Pe lângă aspectele deja menționate în analizele Scenariilor anterioare, modalitatea de delegare a gestiunii către un operator privat, mai presupune, potrivit art. 28 alin. 1 din Legea 92/2007 a serviciilor de transport public local, că durata delegării serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie corelate cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau pe baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuzul. 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:

- înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire;
- după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- 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. 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.

► 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**.

Potrivit art. 8 al. (3) al Regulamentului (CE) 1370/2007, în situația în care contractele de servicii publice au fost atribuite după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire (litera c.), ele pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. În schimb, în situația în care contractele de servicii publice au



fost atribuite, după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire (litera d. de mai sus), ele pot continua până la expirare, dar nu mai mult de termenele maxime prevăzute de legislația în vigoare, cu posibilitatea de prelungire doar în situațiile excepționale prezentate la art. 4, al. (4) din Regulamentul CE nr. 1370/2007.

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 vigilente atunci când au indicații clare privind existența unei concurențe 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”.

Mai mult decât atât, în situația în care se delegă serviciul de transport public către un operator privat dar în același timp și obținerea de finanțare nerambursabilă pentru investiții urbane prin POR 3.2 2014-2020 este imperios necesar a se depune o dată cu cererea de finanțare, Acordul Comisiei Europene sau Dovada solicitării acordului Comisiei Europene cu privire la posibilitatea continuării contractului de servicii publice. Acesta este un document obligatoriu având în vedere următoarele prevederi ale art. 8, alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007: „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”. De asemeni, doar în cazul atribuirii prin procedură competitivă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public, se vor anexa dovezi ale faptului că această procedură de atribuire competitivă s-a realizat în baza legislației din domeniul achizițiilor publice în vigoare la momentul atribuirii, respectiv anunț de participare și anunț de atribuire publicat în SEAP.

► În concluzie, dacă Comisia Europeană consideră că încheierea Contractului de parteneriat public-privat a fost încheiat în baza unei proceduri competitive, iar rezilierea contractului ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate, contractul încheiat cu Operatorul Privat va fi aliniat la cerințele legislației comunitare și va avea o durată stabilită prin contractul de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale, corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, conform prevederilor legislației naționale în vigoare (art. 28 din Legea 92/2007 a serviciilor de transport public local). Mai mult, această durată îndeplinește prevederile art. 32 alin. (3) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG nr. 58/2016, care statuează că durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată, iar 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 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, ținând-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, Dezavantajul administrativ în acest caz – gestiune delegată unui operator privat este acela că Autoritatea Contractantă are un control mai scăzut în operarea serviciului de utilitate publică în comparație cu gestiunea directă desfășurată prin intermediul unei companii al cărei acționariat este format în proporție majoritară de care Autoritatea Contractantă. Pe de altă parte, delegării serviciului către un operator privat obligă Primăria la obținerea Acordului Comisiei Europene sau Dovezii solicitării acordului Comisiei Europene cu privire la posibilitatea semnării contractului de servicii publice. Precizăm că în acest caz, procedura poate fi una de durată întrucât procedura obținerii acordului presupune atât întocmirea pachetului de documente solicitate cât și demararea activităților de cercetare a Comisiei Europene, în cadrul căreia va fi analizată modalitatea de atribuire a contractului prin procedura impusă de legislație în cazul operatorilor privați (procedură competitivă) și performanțele operatorului cu privire la prestarea serviciului de utilitate publică.

## **Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan)**

■ În conformitate cu Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, la art. 28 alin. 2<sup>1</sup>, se impune ca societățile înființate în baza Legii nr. 31/1990 ca fiind operatori prin intermediul cărora se realizează gestiunea directă, să respecte câteva condiții cumulative, ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract. Astfel, operatorului municipal trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele criterii:

- Să desfășoare exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor
- Să aibă capitalul social deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială pe raza căreia își desfășoară activitatea.



De menționat este că în eventualitatea în care societatea desfășoară mai multe activități, în acest caz de utilitate publică, în conformitate cu prevederile art. 35 alin. (2) din Legea nr. 51/2006 actualizată, societatea are obligația deținerii unei evidente contabile separate sau un sistem de codificare adecvat pentru toate tranzacțiile efectuate în legătură cu fiecare activitate.

Totodată, potrivit art. 14 alin. (1) din Legea nr. 31/1990, o persoană fizică sau juridică nu poate fi asociat unic decât într-o singură societate. Încălcarea interdicțiilor referitoare la numărul de asociați se sancționează cu dizolvarea societății, la cererea Ministerului Finanțelor Publice (care urmărește protejarea unui interes public) sau a oricărei persoane interesate (de exemplu, un creditor social), societatea dizolvată intrând în lichidare.

În conformitate cu condițiile art. 36<sup>1</sup>, din Legea nr. 51/2006 actualizată, în ceea ce privește personalul de conducere executiv ce va fi angajat pentru operarea serviciului de utilitate publică, contractele individuale de muncă încheiate cu aceștia trebuie să aibă anexat la contractul de muncă, un contract de performanță ce are ca obiect stabilirea și îndeplinirea obiectivelor și a criteriilor de performanță, aprobate prin bugetul de venituri și cheltuieli.

► Astfel, pentru ca delegarea gestiunii serviciului de transport public local să fie în conformitate cu prevederile legale în vigoare, Autoritatea Contractantă trebuie să dețină integral capitalul social al unei societăți, aceasta fiind singura formă constitutivă ce permite un singur asociat. Pe de altă parte, din informațiile ce au rezultat în urma analizei documentelor transmise, a reieșit faptul că, în prezent, Municipiul Bacău urmează să aibă calitatea de unic asociat în cadrul S.C. Transport Public S.A. Bacău, care la acest moment este în proces de achiziție conform HCL 86 / 14.03.2025.

Potrivit prezentării de mai sus a „Legislației relevante”, potrivit art. 14 alin. (1) din Legea nr. 31/1990, o persoană fizică sau juridică nu poate fi asociat unic decât într-o singură societate. Încălcarea interdicțiilor referitoare la numărul de asociați se sancționează cu dizolvarea societății, la cererea Ministerului Finanțelor Publice (care urmărește protejarea unui interes public) sau a oricărei persoane interesate (de exemplu, un creditor social), societatea dizolvată intrând în lichidare.

Astfel, pentru atingerea scopului enunțat, de delegare către o companie municipală, Autoritatea Contractantă, trebuie să decidă în privința următoarelor posibilități

(a) Achiziția pachetului majoritar de acțiuni al S.C. Transport Public S.A. Bacău conform HCL 86 / 14.03.2025;

sau

(b) Înființarea unei noi societăți de transport de către consiliul local Bacău - Operatorul Intern (Municipal);

În ceea ce privește îndeplinirea cumulativă a condițiilor impuse de legislația în vigoare (prezentată mai sus), menționăm că în eventualitatea în care se dorește delegarea către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan), Autoritatea Contractantă este obligată să dețină o societate ale căror obiecte de activitate vor fi exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor, prezentate mai sus.

În ceea ce privește îndeplinirea condițiilor 36<sup>1</sup> din Legea nr. 51/2006 cu privire la întocmirea contractelor de muncă ale personalului de conducere executiv, noul Operator Intern (Municipal/Metropolitan) va trebui să anexeze un contract de performanță la contractele de muncă încheiate cu personalul executiv angajat pentru conducerea departamentelor aferente serviciului de transport public. La semnarea noului contract de delegare încheiat în baza prevederilor Regulamentului (CE) 1370/2007, legislația obligă operatorul să încheie aceste contracte conform condițiilor impuse.

■ În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislației relevante a Modalității de delegare directă către un departament din cadrul Primăriei, cât și în cadrul analizei prezentate la capitolul 7. Recomandări privind scenariul selectat, punctul referitor la „Durata contractului”.

► Durata contractului de delegare încheiat cu un Operator Intern (Municipal/Metropolitan) se poate încheia pe o perioadă de 5 ani în conformitate cu art. 32 al. (3) Legea nr. 51/2006 modificată și completată de OUG nr. 58/2016, iar dacă este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare.

■ În ceea ce privește avizele necesare pentru atribuirea directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan) 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 nr. 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.

► În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat.



►►► Având în vedere că noul operator va respecta toate prevederile legislației în vigoare, Autoritatea Locală poate alege această modalitate de delegare și va înzestra acest operator cu necesarul de autobuze pentru operarea serviciului de transport public din oraș; achiziția de autobuze se va realiza prin intermediul fondurilor nerambursabile POR / PNRR – achiziții aflate în derulare.

Astfel în comparație cu celelalte scenarii, scenariul de Gestiune directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan) prezintă avantajele că nu este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment și totodată nu este necesară o procedura de atribuire a serviciului public.

### **Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat**

■ În conformitate cu Ordonanța de urgență nr. 63/2010 pentru modificarea și completarea Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, precum și pentru stabilirea unor măsuri financiare, se prevede ca la stabilirea numărului de posturi din aparatul de specialitate al primarului, aparatul de specialitate al consiliului județean, precum și din instituțiile publice locale înființate prin hotărâri ale autorităților deliberative, autoritățile administrației publice locale se încadrează în numărul maxim de posturi determinat potrivit legislației și corespunzător grupelor de populație. Mun. Bacău are în organigrama 680 de posturi conform HCL 225 / 11.07.2024, iar legislația prevede un număr maxim de 690 în conformitate cu prevederile OUG 63/2010,, ceea ce înseamnă că este practic imposibil înființarea unei noi structuri pentru operatorul de transport fără o restructurare masivă a întregii administrații.

►►► Din punct de vedere administrativ, înființarea și delegarea serviciului unui compartiment înființat în cadrul Primăriei Autoritatea Contractantă este greoaie identificându-se câteva dezavantaje ale acestei soluții cum ar fi:

- Este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment, necesitând implicit obținerea avizului ANFP.
- Gestionare foarte dificilă a departamentului propriu prin perspectiva organizării contabilității și a activității efective

► Principalul avantaj al acestei soluții este că nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public

### **Evaluarea calitativă a Criteriului administrativ si procedural**

Scenariul	Punctaj
1. Gestiune delegată către un Operator Privat	2
2. Gestiune directă către un Operator Municipal	3
3. Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei	1

### **7.2.3.2. Criteriul economico-financiar**

#### **■ Nivelul redevenței**

Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art. 29, al. (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 o dată 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 Autoritatea Contractantă, redevența va fi calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului o dată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Detalii privind modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calculul amortizării anuale se regăsesc în capitolul 7. Recomandări privind scenariul selectat, punctul referitor la „Modul de calcul al redevenței”.

#### **Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

(-) În situația delegării către un Operator Privat, având în vedere că operatorul va funcționa și cu autobuzele aflate în proprietatea Autorității Contractante este necesară plata redevenței.

#### **Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan)**

(-) În situația delegării către un Operator Intern, având în vedere că operatorul va funcționa și cu autobuzele aflate în proprietatea Autorității Contractante este necesară plata redevenței.

#### **Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat**

(+) Departamentul intern din cadrul Primăriei nu plătește redevență

#### **■ Profitul Rezonabil**

Noțiunea de „profit rezonabil” trebuie interpretată ca fiind o rată de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un stat membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenitei autorității publice. De asemenea, la calculul acesteia trebuie avută în vedere încadrarea în pragul ratei SWAP (stabilită în funcție de durata contractului de delegare).

Astfel, la calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei SWAP (<http://www.ajutordestat.ro>) aferent duratei contractului de



delegare:  $ROE = \text{Profit rezonabil} / \text{capitaluri proprii} \leq \text{prag SWAP\%}$ , mai exact  $\text{Profit rezonabil} = ROE (\leq \text{prag swap \%}) * \text{capitaluri proprii}$ .

În ceea ce privește durata contractului de delegare, în cadrul capitolului 8. Recomandări privind scenariul selectat, sunt prezentate toate aspectele privind legislațiile în vigoare care fac referire la aceste termene. În cazul unui operator delegat prin procedură directă, durata maximă a contractului poate fi de 5 ani în conformitate cu art. 32 alin. (3) din Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG 58/2016. 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, acestea fiind atribuite printr-o procedură competitivă – cazul unui operator extern. În acest ultim caz, durata de delegare poate fi de maxim 6 ani în conformitate cu art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local.

La stabilirea duratei de delegare se va avea în vedere proiectul de lege privind modificarea și completarea Legii nr. 92/2007 cu privire la alinierea legislației naționale cu legislația europeană, respectiv art. 4, al. 3 din Regulamentul (CE) 1370/2007 care permite ca durata contractelor de servicii de transport cu autobuzul să fie încheiate pe un termen de până la 10 ani.

### **Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

(+) Profitul rezonabil poate fi mai mare având în vedere că sumele privind anumite categorii de cheltuieli pot fi mai mici (ex. cheltuielile cu personalul angajat pot fi mai mici întrucât societatea va angaja un număr minim de personal pentru limitarea costurilor), însă acest lucru reprezintă totodată un dezavantaj întrucât nu conduce la îndeplinirea criteriilor de ordin social.

(-) Având în vedere că scopul principal al unei societăți comerciale este obținerea de profit, serviciile de transport public realizate de către un operator extern nu se vor încadra în niciuna dintre normele și filozofia privind transportul public de persoane promovată de UE, care subliniază că o asemenea activitate nu are ca fundament profitul, ci efectuarea unui serviciu cât mai apropiat de dorințele călătorilor, care înseamnă confort, regularitate și un preț al transportului convenabil, funcție de puterea financiară a zonei în care acesta se efectuează.

### **Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan)**

(+) 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

### Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei

(+) În ceea ce privește departamentul de transport public din cadrul Primăriei, nu este necesar ca acesta să atingă un anumit profit rezonabil. În cadrul unei instituții publice, noțiunea de profit ține locul sintagmei excedent bugetar; sumele respective aparținând bugetului local.

#### ■ Nivelul Compensăției

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 Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensăției 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 exploatate” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.  $\text{Compensăția} = \text{Costul de operare al serviciului de transport public} - \text{Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public} + \text{Profitul rezonabil}$ .

### Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat

(-) Având în vedere că operatorul este unul extern, al cărui scop final este obținerea unui profit maximal, compensația acordată poate fi mai mare decât necesarul de acoperire a cheltuielilor și menținerea echilibrului bugetar.

### Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan)

(+) Plecând de la ipoteza că operatorul municipal este o companie al cărei control direct îl are Autoritatea Contractantă, riscul de supracompensare este limitat.

### Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei

(+) Fiind un departament în cadrul Primăriei, al cărui scop final nu este obținerea de profit sau menținerea unui echilibru bugetar din care să nu rezulte falimentul - precum în cazul unei societăți, plata compensăției de la bugetul local către operator, nu mai este necesară.

#### Evaluarea calitativă a Criteriului economico-financiar

Scenariul	Punctaj
1. Gestiune delegată către un Operator Privat	1
2. Gestiune directă către un Operator Municipal	2
3. Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei	3



### 7.2.3.3. Criteriul Social

#### ■ Populație deservită

##### **Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

(-) Operatorul poate propune să nu mai opereze pe anumite trasee dacă consideră că acestea nu sunt eficiente din punct de vedere financiar, dorind să își maximizeze astfel profitul obținut.

##### **Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan)**

(+) Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire urbană

##### **Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei**

(+) Impact social favorabil pentru locuitori prin dotarea operatorului și prin posibilitatea extinderii infrastructurii de transport public

#### ■ Evoluție cotă modală

Prin implementarea unor măsuri destinate îmbunătățirii mobilității urbane cu transportul public, populația este încurajată să renunțe la autovehiculele personale și să utilizeze mai des transportul public pentru deplasările zilnice.

##### **Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

(-) Principalul scop al operatorului privat este profitul și nu evoluția cotei modale a transportului public.

##### **Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan)**

(+) Fiind un operator controlat direct de către municipalitate, acesta ia toate măsurile necesare pentru creșterea mobilității urbane din oraș, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică.

##### **Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei**

(+) Fiind un operator controlat direct de către municipalitate, acesta ia toate măsurile necesare pentru creșterea mobilității urbane, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică.

## ■ Locuri de muncă

### **Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

(+) Luând în calcul gradul maximal al profitabilității pe care un operator extern îl urmărește, acesta poate presta serviciul de transport public cu cât mai putini angajați.

(-) Creșterea numărului de șomeri întrucât există șanse mari ca noul operator extern să nu preia angajații actuali ai operatorului

### **Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan)**

(+) Nu are impact social pentru angajați întrucât aceștia se preiau din societatea existentă și vor fi angajați în cadrul companiei nou înființate de către Autoritatea Contractantă.

### **Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei**

(+) Creșterea numărului de locuri de muncă în cadrul Primăriei

(-) Înființarea și delegarea serviciului unui compartiment înființat în cadrul Primăriei Autoritatea Contractantă este greoaie și este supusă limitării numărului de posturi disponibile.

### **Evaluarea calitativă a Criteriului Social**

Scenariul	Punctaj
1. Gestiune delegată către un Operator Privat	1
2. Gestiune directă către un Operator Municipal	3
3. Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei	2

#### **7.2.3.4. Criteriul de Mediu**

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.

### **Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

(-) Deși Autoritatea contractantă va putea solicita prin Caietul de Sarcini aferent procedurii de licitație cerințe privind tipul autobuzelor cu care un operator de transport se poate prezenta în ofertă, este un efort financiar mare și nesustenabil ca o companie privată să poată face investiții în autobuze electrice noi în primă fază fiind solicitate cel mult Euro 5 și cu o vechime de până în 8 ani.



## Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan)

(+) Dat fiind controlul Autorității contractante asupra operatorului și posibilitatea atragerii de fonduri structurale pentru achiziția de autobuze noi electrice, acest scenariu prezintă un avantaj substanțial în raport cu celelalte 2.

## Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei

(=) Bugetul autorității locale este limitat și multiplele necesități de investiție în alte domenii poate contribui negativ la prioritizarea dotării operatorului cu autobuze nepoluante

### Evaluarea calitativă a Criteriului de Mediu

Scenariul	Punctaj
1. Gestiune delegată către un Operator Privat	1
2. Gestiune directă către un Operator Municipal	3
3. Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei	2

### 7.2.4. Selectarea Scenariului Recomandat

Prezentăm în tabelul de mai jos centralizarea evaluării realizate pentru fiecare indicator folosind sistemul de punctare pe 3 grade de performanță pentru fiecare indicator: 3- buna (■), 2-satisfăcătoare (■), 4-slabă (■) care țin seama de principalele avantaje și dezavantaje identificate, precum și punctajul total identificat.

Tabelul 7.2-1. Centralizator evaluare scenarii

Criteriul Scenariul	Punctaj				Punctaj Total
	Administrativ și procedural	Economico- financiar	Social	Mediu	
1. Gestiune delegată către un Operator Privat	2	1	1	1	5
2. Gestiune directă către un Operator Municipal	3	2	3	3	11
3. Gestiune directă către un Compartiment Specializat Intern	1	3	2	2	8

În urma stabilirii ierarhiei celor 3 scenarii pe baza punctajului total a fost identificat ca scenariu recomandat, **Scenariul 2 - soluția de delegare a gestiunii direct către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan)**, care a obținut punctajul cel mai mare, conform tabelului centralizator de mai sus.

Gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puține avantaje, alegerea acestei modalități de delegare poate avea un impact negativ asupra calității serviciului de transport public, mai ales din cauza incertitudinii exercitării unui control bun al autorităților asupra acestuia.

Gestiunea delegată către un compartiment specializat în cadrul aparatului Primăriei presupune reorganizarea acestei instituții și obținerea acordului Agenția Națională a Funcționarilor Publici. De asemenea, vor fi necesare activități administrative restructurare a angajaților Primăriei și includerea acestora în cadrul compartimentului nou creat sau organizarea și desfășurarea concursurilor de ocupare a posturilor vacante pentru personalul contractual conform „Regulamentului cadru privind stabilirea principiilor generale de ocupare a unui post vacant sau temporar vacant corespunzător funcțiilor contractuale și a criteriilor de promovare în grade sau trepte profesionale imediat superioare a personalului contractual din sectorul bugetar plătit din fonduri publice” aprobat prin H.G. nr. 286 din 23 martie 2011.

#### 7.2.5. Concluziile privind opțiunea recomandată

Având în vedere prevederile Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, a Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare (aprobată prin Legea nr. 225/2016), ale Ordinului nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local, ale Ordinului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public local, Consiliul Local urmează să **adopte forma de gestiune directă a serviciului de transport public de călători prin curse regulate Autoritatea Contractantă prin atribuire directă, către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan)** cu capital public, deținut de către Autoritatea Contractantă.

Operatorul de Transport Public va fi o unitate care desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciului de utilități publice de transport public local destinat satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a ADIZM Bacău; un operator de transport local autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului public, cu asociat unic Autoritatea Contractantă. De asemenea, această alegere a fost luată având în vedere că:

- (1) Autoritatea Contractantă poate respecta toate prevederile legale în ceea ce privește înființarea unui Operator Intern (Municipal/Metropolitan);



- (2) Autoritatea publică va fi unicul asociat al Operatorului de transport municipal;
- (3) Potrivit art. 5, al. 2, lit. a din Regulamentul CE nr. 1370/2007, autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului municipal (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:
- participarea în proporție majoritară la capitalul social;
  - influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de asociat unic al societății
  - gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere
  - dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății
- (4) Prevederile Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public:
- art. 27, al. 1, „În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin 2. lit. a și b și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. 3, lit. a și b, delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii
  - art. 30, al. 2, lit. a care prevede că operatorii de transport rutier sunt deținători ai licențelor de transport eliberate de A.R.R. în condițiile legii pot fi „societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile”
- (5) Compensația de serviciu public nu reprezintă avantaj în sensul Art. 88 din Tratat (nu este considerat ajutor de stat incompatibil) și se va avea în vedere pe toată durata contractului îndeplinirea celor patru condiții cumulative - Hotărârea Altmark:
- i. Întreprinderea beneficiară are o obligație de serviciu public de efectuat și domeniul de aplicare a acestei obligații va fi clar definit; Operatorul municipal va asigura îndeplinirea obligațiilor de ordin economic, financiar, social și de mediu, așa cum sunt specificate în condițiile Altmark.
  - ii. Parametrii pe baza cărora se calculează Compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent; Nivelul compensației a fost stabilit în prealabil, prin intermediul parametrilor specifici, și vor face parte integrată din documentele oficiale de delegare a gestiunii. Nu va exista risc de supracompensare deoarece parametrii utilizați pentru calcularea compensației sunt definiți cu exactitate. Eliminarea oricăror riscuri de supracompensare se mai poate asigura, de asemenea, prin solicitarea introducerii unor clauze de recuperare, în eventualitatea obținerii de profituri care depășesc un anumit nivel.
  - iii. Compensația plătită va depăși suma necesară pentru a acoperi toate sau o parte din costurile suportate pentru îndeplinirea obligației de serviciu public, ținând seama de veniturile realizate și de un profit rezonabil. Compensația va fi calculată în conformitate cu normele stabilite în Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – Compensația nu poate depăși efectul financiar net. Efectul financiar net = Costurile suportate cu obligația de serviciu public – eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate – sume încasate din tarife sau orice alte venituri generate + un profit rezonabil. Profitul rezonabil este corespunzător

ratei de rentabilitate a capitalului pentru sectorul de activitate respective (Rezultat net/capitaluri proprii).

- iv. Întreprinderea care are de îndeplinit obligația de serviciu public (Operator Intern (Municipal/Metropolitan)) nu este selectată printr-o procedură de achiziție publică, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cele mai mici costuri pentru comunitate, nivelul compensației va fi determinat pe baza nivelului costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și corespunzător dotată cu mijloace de transport, le-ar fi suportat în acest caz. Costurile la prețul pieței corespunde unei estimări adecvate pe care le-ar suporta o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată în mod corespunzător, care acționează în același sector, luându-se în considerare atât veniturile aferente, cât și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.
- (6) Va fi respectată cerința privind transparența, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, prin publicarea Anunțului de informare prealabilă în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Astfel, având în vedere toate cele analizate, considerăm oportună soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan). Alegerea modalității de delegare directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan), rezidă dintr-un nivel calitativ înalt stimulat de creșterea cadrului favorabil pentru dezvoltarea optimă și controlată a serviciului de transport public și din adaptarea continuă la nevoile utilizatorilor, asigurate printr-o atentă operare a serviciului propus a fi dezvoltat prin surse financiare nerambursabile și contribuție de la bugetul local.

În ceea ce privește gestiunea directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan), Autoritatea Contractantă poate delega serviciul de transport public către o companie municipală, cu asociat unic Autoritatea Contractantă. Mai mult, pentru aducerea la împlinirea a prevederilor Art. 14, Al. 112 din Legea nr. 31/1990 republicată, Autoritatea Contractantă poate demara procesul de delegare directă către un operatorul municipal numai după achiziția integrală a S.C. Transport Public S.A. Bacău.

Dintre scenariile alternative de delegare, cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cel delegat către o companie municipală (cu acționar unic U.A.T. Bacău). De asemenea, trebuie avut în vedere avantajul că operatorul municipal dispune de mijloacele necesare prestării serviciului de transport, însă, în pregătirea punerii în funcțiune a noului contract de delegare, municipalitatea a obținut deja finanțare pentru înzestrarea operatorului cu autobuze noi electrice iar Contractul cu operatorul municipal va fi încheiat în baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. Plecând de la aceste ipoteze, Autoritatea Contractuală, în acest caz, Autoritatea Contractantă se va bucura pe deplin de organizarea, coordonarea, dezvoltarea și eficientizarea serviciului public de transport călători printr-o metodă de atribuire eficientă din punct de vedere administrativ, economic dar mai ales social.



În conformitate cu art. 17 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, atribuțiile Consiliului Local Bacău constau în: elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor de transport public local, stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de persoane, stabilirea subvenției acordate de la bugetul local, întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, etc.

Totodată, în conformitate cu Legea nr. 51/2006, art. 8, alin. 1, privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Local are competența exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea și funcționarea serviciilor de utilități publice. De asemenea, conform art. 8, alin. 3, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, Consiliul Local Bacău adoptă hotărâri cu privire la: elaborarea și aprobarea strategiilor proprii, extinderea și modernizarea sistemelor de utilități publice existente, elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de prestare a serviciilor de utilități publice, aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice.

Pentru operatorul de transport, Consiliul Local Bacău sau după caz ADI Zona Metropolitană Bacău (în cazul în care după achiziția operatorului de transport, AG ADIZMBc declară S.C. Transport Public S.A. Bacău operator intern) are rol de Adunarea Generală a Acționarilor, iar acesta își exercită funcția de reglementare prin hotărâri ale Consiliului Local, prin care se monitorizează și se controlează modul de ducere la împlinire a contractului de servicii publice aflate sub autoritatea Consiliului Local, precum și indicatorii financiari ai operatorului. De asemenea, Consiliul Local formulează observații, obiecții și propuneri; colectează, gestionează și transmite informații specifice / raportările prevăzute de legislația privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice către instituțiile prevăzute de lege; gestionează relația cu structurile de conducere a operatorilor de servicii care administrează documentații și informații necesare împlinirii misiunii de monitorizare, etc. Având în vedere aceste aspecte, operatorul delegat are sarcina de a pune în practică reglementările aprobate de către Consiliul Local care se referă la activitatea de transport public local.

#### **7.2.6. Motive de ordin economic, financiar, social si de mediu care justifica delegarea gestiunii**

Pentru asigurarea respectării prevederilor Regulamentului ( CE) 1370/2007 și a legislației naționale privind plata compensațiilor pentru obligații de servicii publice de transport, este necesară încheierea de contracte de servicii publice. Indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, serviciul de transport public local trebuie să îndeplinească obiectivele stabilite prin legislația națională și să contribuie la realizarea obiectivelor din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

Din punct de vedere legislativ, obiectivele Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău sunt:

- asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică
- informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului public de transport local
- corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- asigurarea continuității serviciilor publice de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători existente
- atribuirea contractelor de servicii publice definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, prevederilor Legii nr. 51/2006 a legislației în domeniul achizițiilor publice.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă actual realizat pentru Municipiul Bacău, stabilește ca obiective operaționale:

- reducerea costurilor de operare a transportului public
- reducerea timpului de călătorie cu precădere pentru transportul public și deplasările nemotorizate
- reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră
- reducerea emisiilor toxice
- reducerea impactului traficului/nivelurilor de zgomot asupra zonelor locuite sau zonelor cu funcțiuni sociale, prin reducerea volumelor de trafic
- reducerea consumului de energie
- îmbunătățirea nivelului accesibilității întregului teritoriu, a cartierelor și a principalelor puncte de interes socioeconomic, pentru toate modurile de transport
- îmbunătățirea accesibilității teritoriului (prin accesibilitatea spațiilor publice, a transportului public dar și a clădirilor) pentru toate categoriile de persoane, inclusiv pentru persoanele cu mobilitate redusă (persoane cu dizabilități, persoane în vârstă, persoane cu copii în cărucioare, femei gravide, copii)

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea prestării serviciilor publice de transport local de călători unui operator de transport care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea îmbunătățirii transportului public de persoane și modernizării infrastructurii pe teritoriul administrativ al localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău.

În ceea ce privește motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea gestiunii serviciului de transport public local trebuie avut în vedere faptul că **transportul public urban este unul dintre cei mai importanți factori 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.



La orele de vârf, când apar cele mai mari probleme de trafic în zonele urbane, transportul public este incomparabil mai eficient din punct de vedere energetic și cu emisii mai reduse de gaze de efect de seră decât transportul cu autoturismul (1 autobuz de 12 m = 70 autoturisme care ocupă în trafic 1 km de arteră urbană, la o viteză de deplasare de 50 km/oră).

Printre principalele probleme cu care se confruntă atât autoritățile locale cât și operatorii de transport sunt:

- neglijarea consecințelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului
- lipsa coordonării între transportul urban și cel din zonele limitrofe
- statutul social diferit al mijloacelor de transport: automobilul fiind considerat modern iar transportul în comun demodat, destinat persoanelor cu resurse financiare limitate, care nu-și pot permite un autoturism.

Astfel, sporirea atractivității transportului public de călători și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, trebuie completată de măsuri de descurajare a utilizării automobilului și de creștere a intermodalității cu transportul de lung parcurs.

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 public trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Rolul compensației pentru operare acordat oricărui tip de operator în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007 și a legislației naționale sprijină exact acest aspect, obligația tarifară asumată de operator prin contract fiind unul dintre elementele care generează nevoia de compensație.

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.

#### **7.2.6.1. Motive de ordin economic**

Strategia de investiții a membrilor Zonei Metropolitane Bacău, deja concretizată prin depunerea spre finanțare prin PNRR a unui proiect în parteneriat între Municipiul Bacău și 6 comune membre, cu scopul achiziției în comun a unui număr de 24 autobuze de 12 m și 4 de capacitate mică, electrice, ce vor deservi zona metropolitană. Totodată este în derulare furnizarea a încă 48 de autobuze electrice finanțate prin POR.

Așa cum a fost evidențiat în mai sus, actuala calitate, vechime și nivel de emisii a parcului actual ce deservește Municipiul Bacău este neconform cu politicile europene în domeniul protecției mediului și cu calitatea așteptată a serviciilor de transport public. Ca urmare a acestui proiect, delegarea gestiunii serviciilor de transport public local este necesară pentru

a garanta utilizarea acestor autobuze de către un operator de transport care să asigure menținerea acestora pe toată durata prevăzută de finanțator, să asigure integrarea în operare a acestor vehicule cu parcul propriu și să asigure exploatarea acestora într-un mod eficient și cu diligența unui bun proprietar. Operatorul desemnat să realizeze serviciul de transport va utiliza bunurile achiziționate din fonduri europene, din bugetele locale sau din alte surse accesate de autoritățile locale membre ale asociației.

Nevoia de investiții în dezvoltarea serviciului de transport public la nivelul membrilor Zonei metropolitane Bacău, așa cum acestea au fost descrise în capitolul 5.4, generează necesitate ca aceste investiții să fie incluse în documentele contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport, astfel obligații de realizare de investiții fiind necesare a se regăsi atât în sarcina operatorului de transport public (vehicule de transport, dotări pentru asigurare mentenanță vehicule și pentru conformarea cu prevederile legale privind realizarea activității de operare, etc.) cât și în cea a UAT-urilor membre ale asociației (ex.: amenajare stații, realizare autobază, achiziții vehicule și stații de încărcare, etc). Delegarea de gestiune este instrumentul prin care aceste investiții contribuie la realizarea serviciului public într-un mod integrat, asigură respectarea prevederilor legislației.

Activitatea de transport public local de persoane joacă un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a unei societăți, accesibilitatea la un serviciu de transport public fiind motor de dezvoltare al afacerilor, de bunăstare socială și de incluziune.

Serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate publică, fiind indispensabil pentru accesul la locurile de muncă, servicii publice, administrative și de sănătate, învățământ și cultură.

#### **7.2.6.2. Motive de ordin financiar**

Condițiile de siguranță, de utilizare a infrastructurii rutiere, cerințele minime pentru autobuze și modul de gestiune a parcului de vehicule, cerințele privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor, indicatorii de performanță și calitate a serviciului, toate acestea cu respectarea reglementărilor în vigoare și în corelare cu politica de eficientizare și reducere de emisii, sunt condiționalități impuse de către Zona Metropolitană Bacău, asigurând astfel creșterea permanentă a calității serviciului ce va fi prestat la nivel de regiune. Aceste cerințe sunt impuse oricărui operator ce va presta serviciul public de transport, indiferent de modalitatea de gestiune aleasă, astfel Operatorul:

- asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie pentru toată aria deservită precum și activitatea de informarea călătorilor.
- ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului public de transport local din contract sau sunt asociate acestuia, precum și pentru orice alte activități și servicii care generează costuri și venituri neasociate prestării



Serviciului de transport public local, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare.

- evidențiază distinct costurile aferente serviciului public și pentru alte servicii prestate, asigurând respectarea prevederilor Anexei la Regulamentul CE nr. 1370/2007.
- realizează investițiile în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local în conformitate cu Programul de Investiții al Operatorului
- respectă Regulamentul serviciului și Caietul de sarcini al serviciului;
- asigură desfășurarea serviciului în condiții de eficiență, prin optimizarea costurilor, maximizarea veniturilor, reducerea kilometrilor de acces și retragere, etc.

Indiferent de modalitatea de gestiune, operatorul:

- asigură necesarul de parc de vehicule pentru îndeplinirea cerințelor din programul de transport, la condițiile de tehnice, calitate și siguranță impuse.
- asigură buna întreținere a bunurilor concesionate
- asigură spații și dotări tehnice pentru asigurarea mentenanței, reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului, inclusiv pentru bunurile concesionate
- 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.
- asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor, pe întreaga arie teritorială a asociației Zonei Metropolitane Bacău deservite
- respectă toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public
- asigură personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public
- asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală, și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației
- asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii
- asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora
- 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 asociației Zonei Metropolitane Bacău și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport.

### **7.2.6.3. Motive de ordin social și de mediu**

Activitatea de transport public de persoane joacă un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a unei societăți, atât la nivel local dar și regional, iar impactul asociat modului de realizare a serviciului de transport public asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin: poluarea fonică și vibrațiile, poluarea aerului și a apei, aglomerări de trafic și accidente, generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulate, altele).

Dintre efectele pe care transportul le are asupra mediului cel mai perceput este cel al poluării fonice pentru că este factorul de agresiune cel mai direct și mai sesizabil, urmat de poluarea factorilor de mediu aer și apă. Reducerea emisiilor este prioritară în programele de dezvoltare ale localităților membre ale Asociației de dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău.

Operatorul va fi implicat continuu în îmbunătățirea proceselor interne cu impact asupra mediului prin adoptarea de măsuri de îmbunătățire și de monitorizare a indicatorilor de performanță pentru:

- Respectarea programului de salubritate exterioră a vehiculelor etc.
- Implementarea și respectarea prevederilor standardelor de mediu.
- Preocupare pentru îmbunătățirea proceselor pentru reducerea emisiilor.
- Preocupare pentru instruirea personalului pentru reducerea consumului de combustibil.
- Preocupare pentru achiziționarea de vehicule ecologice

Prin implicarea directă a operatorului în realizarea mentenanței, realizarea de investiții și preocuparea pentru menținerea/înnoirea parcului propriu, operatorul va crea premisele pentru reducerea continuă a emisiilor de CO<sub>2</sub> și particule. Aceste condiționalități se vor regăsi în Caietul de sarcini al serviciului și regulamentul serviciului.

Operatorul va asigura accesul la serviciul de transport public al tuturor categoriilor ce beneficiază de reduceri și gratuități la transportul public, conform legislației în vigoare și hotărârilor consiliilor locale ale autorităților locale membre. Astfel, caracterul social al transportului public este asigurat prin accesul la serviciu public pentru toate categoriile de călători, vehiculele fiind necesar a fi accesibilizate pentru persoanele cu mobilitate redusă, iar prin stabilirea traseelor din programul de transport se asigură creșterea accesibilității la serviciu de transport public a unui număr cât mai mare de locuitori ai zonei metropolitane.



## **8. Datele sintetice ce definesc serviciul ce va fi delegat**

### **8.1. Durata contractului de delegare a gestiunii**

Potrivit prevederilor legale aplicabile în materie, durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. În conformitate cu prevederile art. 4 alin. (3) și alin. (4) din Regulamentul (CE) 1370/2007 durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul.

Durata încredințării gestiunii serviciului public de transport local se stabilește prin contractul de delegare a gestiunii de către asociațiile de dezvoltare intercomunitară și trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului, dar nu mai mult de 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare.

Pentru contractele de delegare a gestiunii atribuite prin procedură competitivă a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016 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.

Dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.

Totodată, Entitatea Contractantă are dreptul, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, de a prelungi durata Contractului pe măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări, pe o perioadă ce nu poate depăși doi ani.

În situația în care contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de calatori se anulează sau încetează în orice alt mod, contractul încetează înainte de termen, sau operatorului nu i se acordă, i se retrage sau îi încetează valabilitatea licenței, acesta are obligația, la solicitarea Entității Contractante, de a asigura continuitatea prestării serviciului public de transport local de călători, până la data desemnării noului operator, dar nu mai mult de 90 de zile.

Pentru corelarea programelor de transport local și județean (programul de transport public județean și valabilitatea acestuia este aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Bacău nr. Nr.89/28.04.2022 ca fiind 1.01.2023 -31.12.2032), ținând cont de condițiile impuse pentru vehiculele ce vor presta transport public (vehicule ecologice, normă de poluare minim euro 6, vechime maxim 5 ani, accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă, etc.) și durata de amortizare a autobuzelor. Este indicat ca durata de valabilitate a contractului să fie de 10 ani.

## 8.2. Bunuri concesionate și nivelul minim al redevenței

Încredințarea gestiunii unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice către operator implică încredințarea prestării/furnizării propriu-zise a serviciului/activității, precum și punerea la dispoziție a bunurilor ce compun sistemul de utilități publice aferent serviciului/activității.

Potrivit prevederilor legii nr. 51/2006 *a serviciilor comunitare de utilități publice – republicată, cu modificări și completări prin* **sistem de utilități publice** se înțelege ansamblul bunurilor mobile și imobile, dobândite potrivit legii, constând din terenuri, clădiri, construcții și instalații tehnologice, echipamente și dotări funcționale, specific unui serviciu de utilități publice, prin ale cărui exploatare și funcționare se asigură furnizarea/prestarea serviciului; bunurile ce compun sistemele de utilități publice fac parte din domeniului public ori privat al unităților administrativ-teritoriale și sunt supuse regimului juridic al proprietății publice sau private, potrivit legii;

Sistemele de utilități publice utilizate pentru prestarea serviciilor în cazul existenței unei asociații de dezvoltare intercomunitară, pot fi **concesionate operatorilor regionali în condițiile legii**, în baza hotărârii de atribuire și a contractului de delegare a gestiunii serviciului.

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

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, 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.



Categoriile de bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului sunt următoarele:

- i. **bunuri de retur**, respectiv bunurile publice puse la dispoziție de către proprietar Operatorului în scopul executării Contractului, bunurile de natura domeniului public și privat nou create sau cele existente, și care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, proprietarului, conform prevederilor legale; Pentru bunurile de retur concesionate operatorului, acesta plătește o redevență.
- ii. **bunuri de preluare**, respectiv bunurile dobândite de către Operator rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului în condițiile legii. Aceste bunuri aparțin Operatorului pe toata durata contractului și sunt utilizate în scopul executării acestuia. Amortizarea acestor bunuri este eligibilă pentru calculul compensației. La încetarea Contractului, din orice cauză, Entitatea Contractantă are dreptul de preempțiune la dobândirea bunurilor de preluare în schimbul plății către Operator în termen de 30 zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea contabilă actualizată a bunurilor de preluare. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Entității Contractante;
- iii. **bunuri proprii**, respectiv bunurile care aparțin Operatorului (inclusiv cele din capitalul social), rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului, inclusiv fonduri atrase, în condițiile legii și care sunt utilizate de acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepția bunurilor de preluare. La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului.

Dreptul și obligația operatorului de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului se realizează în schimbul plății unei **redevențe**. Astfel, Operatorul se obligă să plătească Entității Contractante, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. m) din legea nr. 51/2006, *legea serviciilor comunitare de utilități publice* republicată, cu modificările și completările ulterioare, în schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, o redevență calculată anual similar amortizării.

Contractul de delegare va cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la nivelul redevenței. La stabilirea nivelului redevenței, Entitatea Contractantă va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului public ( autobuzele achiziționate prin PNNR, alte investiții realizate de localitățile membre pe durata contractului de delegare) și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește astfel încât să nu crească semnificativ efortul localităților membre de plată a compensației de exploatare, prin creșterea nivelului redevenței. Cheltuiala cu redevența este cheltuială eligibilă pentru plata compensației.

Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul.

Redevența astfel obținută se constituie venit la bugetele locale ale unităților administrativ teritoriale proprietare ale bunurilor concesionate.

### 8.3. Politică tarifară și socială

#### 8.3.1. Politică tarifară

Asocierea unităților administrativ teritoriale pentru coordonarea transportului public asigură, printre altele, un tratament egal al cetățenilor din punctul de vedere al contribuției la plata serviciului public de transport local, inclusiv prin facilitățile de tarif. Aceasta înseamnă **tarife similare pentru servicii similare și facilități de tarif unitare** acordate prin hotărâri ale organelor administrative locale, asigurate împreună printr-o politică tarifară comună convenită și o ofertă tarifară integrată aplicabilă tuturor operatorilor de transport public din regiune, indiferent de statutul lor.

Pentru regiunea teritorială a municipiului Bacău și zonei metropolitane aferentă, se propune **o tarificare unitară**, indiferent de operatorul sau operatorii ce prestează serviciul. Pentru identificarea celei mai bune oferte tarifare aplicabile pentru transportul pe aria de competență a asociației, este necesar ca în faza de realizare a documentațiilor de contractare să se analizeze opțiunile, să se estimeze numărul de pasageri pe tipuri de călători beneficiari ai serviciului și să se evalueze impactul tarifelor și a politicii sociale asupra compensației. Aceste analize trebuie realizate în contextul cunoașterii și a alor elemente contractuale (bunuri concesionate, investiții în sarcina UAT-urilor și operatorilor, modalitatea de gestiune, etc.).

Asociația Zona Metropolitană Bacău poate propune, pe parcursul derulării contractului, ajustarea/modificarea tarifului mediu pe călătorie (lei/călătorie), în conformitate cu prevederile din Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007. Tipurile titlurilor de călătorie vor fi stabilite, modificate și ajustate de către asociația Zona Metropolitană Bacău, în calitate a acestora de reglementator în domeniu, lista cu acestea fiind comunicată operatorului ulterior aprobării.

Veniturile încasate din vânzarea titlurilor de călătorie și diferențele de tarif aferente pentru serviciile de transport public prestate se vor evidenția separat și vor intra în calculul compensației.

Pentru a îmbunătăți accesul locuitorilor localităților membre la canale de vânzare este necesar ca operatorul de transport să asigure accesibilitatea pentru toți locuitorii zonei metropolitane la casierii și locații de vânzare, inclusiv la servicii de cumpărare prin aplicații on-line și alte instrumente de plată electronice. Aceste aspecte vor fi detaliate în etapa de realizare a contractului de delegare a gestiunii.



### 8.3.2. Politica socială

Operatorul este obligat să transporte toți călătorii care dețin un titlu de călătorie valabil, inclusiv categoriile de călători care beneficiază de gratuitățile și reducerile la titlurile de călătorie, precum și de orice alte gratuități și reduceri ce vor fi stabilite după data intrării în vigoare a contractului prin acte normative și hotărâri ale Consiliilor Locale, Consiliului Județean, după caz. Operatorul este obligat să emită titluri de călătorie pentru categoriile de călători care beneficiază de reduceri și gratuități, potrivit reglementărilor legale și a hotărârilor Consiliilor Locale, Consiliului Județean.

Diferențele de tarif reprezintă sumele acordate Operatorului, de la bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege, care intră în calculul Compensației, în vederea acoperirii influențelor financiare rezultate din gratuitățile și reducerile de tarif la Titlurile de călătorie pentru anumite categorii de călători, conform legislației aplicabile.

Sumele aferente diferențelor de tarif se estimează anual de către Entitatea Contractantă (Asociația Zona Metropolitană Bacău), și se comunică UAT-urilor pentru a fi prevăzute în bugetele anuale proprii.

Acoperirea diferențelor de tarif acordate operatorului se va face până la valoarea integrală a titlurilor de călătorie, în baza numărului de titluri de călătorie cu valoare redusă vândute și a numărului de titluri de călătorie de care beneficiază gratuit fiecare categorie de călători, în luna respectivă, în baza documentelor justificative solicitate.

Modul de acordare a diferențelor de tarif este cel stabilit de autoritățile competente, în temeiul actelor normative aplicabile, pentru fiecare categorie în parte.

**Categoriile de călători beneficiare pe baza prevederilor legislației naționale de gratuități și reduceri pentru transportul public la nivelul Municipiului Bacău și Zonei Metropolitane sunt prezentate mai jos.**

- Legea nr. 44/01.07.1994 (cu modificările și completările ulterioare) pentru categoria socială **veterani, invalizi și văduve de război**, aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 100%;
- Decretul Lege 118/1990 (cu modificările și completările ulterioare) pentru categoria socială **foști deținuți politici, deportați**, aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 100%;
- Legea nr. 189/2000 (cu modificările și completările ulterioare) pentru categoria socială **persoane persecutate politic, detașamente muncă forțată** aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 100%;

- Legea nr. 341/2004 (cu modificările și completările ulterioare) pentru categoria socială **eroii revoluției și urmașii acestora** aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 100%;
- H.G. nr.1364/2006 (cu modificările și completările ulterioare) pentru categoria socială **donatori onorifici de sânge**, aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 50%;
- Legea nr. 448/2006 (cu modificările și completările ulterioare) pentru categoriile sociale: persoane cu dizabilități, persoane cu dizabilități cu însoțitor, asistenți personali ai persoanelor cu dizabilități, asistenți personali profesioniști ai persoanelor cu dizabilități, aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 100%;
- Legea nr, 198/2023 (cu modificările și completările ulterioare) - Legea învățământului preuniversitar: elevii din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat, inclusiv cei înmatriculați în cadrul unităților de învățământ preuniversitar înscrise în Registrul special al unităților de învățământ preuniversitar care funcționează după un curriculum străin, prevăzut la art. 117 alin. (10) lit. r) pct. (iv), beneficiază de gratuitate, în condițiile legii, la serviciile publice de transport public local, inclusiv metropolitan și județean, rutier, naval, cu metroul, precum și feroviar la toate categoriile de trenuri, clasa a II-a, pe tot parcursul anului școlar, în scopul asigurării dreptului la educație, în conformitate cu prevederile unei hotărâri de Guvern inițiate de Ministerul Educației și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, cu consultarea structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale.
- Legea 199/2023 (cu modificările și completările ulterioare) – Legea învățământului universitare: Studenții înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate beneficiază de tarif redus cu 90% pe mijloacele de transport local în comun, transportul intern auto, cu metroul, precum și pentru transportul intern feroviar la toate categoriile de trenuri, clasa a II-a și naval, pe tot parcursul anului calendaristic, până la împlinirea vârstei de 30 de ani.
- OUG nr. 15/2022 (cu modificările și completările ulterioare) pentru categoria socială audient prin audient se înțelege elevul școlarizat într-un alt sistem de învățământ din altă țară, care își continuă la cererea părintelui sau a reprezentantului legal al elevului minor, al elevului major sau a autorității competente parcursul școlar într-o unitate de învățământ din sistemul de învățământ românesc, aplicându-se o modalitate de acordare a protecției sociale în procent de 100%.

În plus față de aceste categorii, prin Hotărâri ale Consiliile locale membre ale asociației se pot acorda reduceri și gratuități la transportul public local. Spre exemplu, în municipiul Bacău, pensionarii cu cuantumul pensiei sub un anumit nivel beneficiază de gratuitate. Aspectele privind politica socială unitară la nivel de asociației vor fi analizate la elaborarea contractului de delegare a serviciului public de transport, fiind în strânsă corelare cu politica tarifară, gradul de suportabilitate al bugetelor locale, etc.



#### 8.4. Compensația

Multe dintre serviciile de transport terestru de călători care sunt necesare din punct de vedere al interesului economic general nu pot funcționa în regim comercial. Astfel, unitățile administrativ teritoriale dețin un mecanism prin care se asigura că asemenea servicii sunt prestate, fiind servicii de utilitate publică. Un astfel de mecanism se referă la acordarea de compensații financiare operatorilor de servicii publice.

Compensația reprezintă compensații de serviciu public, definite conform art. 2 litera g) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 drept **orice beneficii, în special financiare, acordate direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă.** Calculul compensației pentru serviciu public se face în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007. Compensația acordată de către Entitatea Contractanta pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ar trebui calculată în așa fel încât să se evite compensarea în exces.

În cazul în care o autoritate competentă intenționează să atribuie un contract de servicii publice fără ca acesta să facă obiectul unei proceduri competitive de atribuire, autoritatea în cauză trebuie, de asemenea, să respecte o serie de norme detaliate care să asigure o compensație cu un quantum corespunzător și care să reflecte dorința de eficiență și calitate a serviciilor. Acest aspect este esențial pentru asigurarea respectării criteriului 4 Altmark.

Compensația nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public. Efectele se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită.

Pentru a calcula efectul financiar net, Entitatea Contractanta se orientează după următorul mecanism:

- costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public sau cu un set de obligații de serviciu public impuse de autoritatea competentă, obligații conținute într-un contract de servicii publice;
- minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;
- minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;
- plus un profit rezonabil;
- egal efectul financiar net.

Costurile și veniturile trebuie calculate în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare. Pentru a spori transparența și a evita subvențiile încrucișate, în cazul în care un operator de serviciu public nu exploatează doar servicii compensate care fac obiectul unor obligații de serviciu public de transport, ci se implică și în alte activități, conturile aferente serviciilor publice sus-menționate trebuie separate, astfel încât să îndeplinească cel puțin următoarele condiții:

- conturile curente corespunzătoare fiecăreia dintre aceste activități trebuie să fie separate, iar proporția activelor corespunzătoare și a costurilor fixe aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
- toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe și un profit rezonabil legat de orice altă activitate a operatorului de serviciu public nu pot fi sub nici o formă imputate serviciului public în cauză;
- costurile serviciului public trebuie să fie echilibrate pe baza veniturilor din exploatare și a plăților din partea autorităților publice, fără nicio posibilitate de transfer de venituri către un alt sector de activitate a operatorului de serviciu public.

**În cazul atribuirii directe, mecanismul de calcul al compensației care urmează a fi plătită operatorului este:**

$$\begin{aligned} \text{Efectul financiar Net} = & \text{Costuri suportate în legătură cu obligația de serviciu public} \\ & (\text{Minus}) \text{ eventuale efecte financiare pozitive generate în cadrul} \\ & \text{rețelei exploatate în temeiul obligației de serviciu public} \\ & (\text{Minus}) \text{ sumele încasate din tarife sau orice alte venituri} \\ & \text{generate în îndeplinirea obligației de serviciu public} \\ & (\text{Plus}) \text{ un profit rezonabil} \end{aligned}$$

Contractul va prevedea toate mecanismele necesare pentru evitarea oricărei sub sau supracompensări și pentru asigurarea respectării criteriilor Altmark.

Unde:

**Costuri suportate în legătură cu obligația de serviciu public** reprezintă totalul cheltuielilor eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de Operator pentru îndeplinirea Obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor prevăzute în prezentul Contract, a Regulamentului serviciului public de transport local, Caietului de sarcini al serviciului public de transport local și a altor prevederi legale, inclusiv ale Hotărârilor asociației Zona Metropolitană Bacău și localităților membre ale acesteia. Cheltuielile eligibile sunt calculate inclusiv cu luarea în considerare a cheltuielilor realizate de Operator cu investițiile din fonduri proprii și a cheltuielilor financiare aferente rambursării creditelor de exploatare și investiții.

Costurile eligibile incluse în calculul decontării Obligației de serviciu public și cerințele privind contabilitatea separată, se realizează prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de



repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activitățile desfășurate de Operator.

**Sumele încasate din tarife, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport** reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului public de transport de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv:

- venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care Operatorul este îndreptățit;
- venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în mașini, pe sau în clădirile sau dotările Operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc.).
- orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate. Sunt acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului, cum ar fi venituri din casări de mijloace fixe aferente bunurilor proprii, valorificare de deșeuri, închirierea temporară a unor spații ale Operatorului, venituri asociate drepturilor de autor și proprietate intelectuală, etc.

**Profitul rezonabil** reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului public de transport suportat de Operator, aplicată la total cheltuieli eligibile. În general, pentru contractele unde riscul operatorului este minim, profitul rezonabil este stabilit ca fiind maxim rata SWAP comunicată de Consiliul Concurenței la care se vor adăuga 100 de puncte procentuale.

Compensația de exploatare reprezintă Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public din care se scade Compensația ca diferențe de tarif.

Evitarea supra sau subcompensării și respectarea Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se realizează prin mecanismul auditului tehnico-economic anual urmat de decontarea anuală de regularizare. În plus, existența în cadrul contractului a metodologiei de alocare a costurilor indirecte și administrative între activitățile de transport public și alte activități de transport asigură trasabilitatea costurilor obligației de serviciu public.

Respectarea criteriului IV Altmark se verifică prin măsurile asociației de îmbunătățire a performanțelor serviciului și impunerea de măsuri pentru nerespectarea cerințelor de calitate și eficiență.

Indicatorii de performanță ai serviciului de transport public de călători de revizuiesc anual de către asociație iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, funcție de investițiile realizate și strategia de dezvoltare a serviciului. Prin ponderea dată anumitor indicatori și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de către asociația Zona Metropolitană Bacău. Contractul, prin instrumentele de management ale acestuia și prin anexele sale, propune o metodologie îmbunătățită de monitorizare a indicatorilor și a prestației în general, cu accent pe acele aspecte care asigură grija pentru călător, îmbunătățirea transparenței și nu în ultimul rând reducerea compensației.

### 8.5. Ajutorul de stat / condițiile Altmark

De principiu, ajutorul de stat este interzis în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, care prevede următoarele: „Cu excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”. Această interdicție de a acorda ajutor de stat se aplică serviciilor de interes general, în măsura în care acestea implică desfășurarea de activități economice de către o întreprindere .

Serviciile de interes general, indiferent dacă sunt prestate de operatori publici sau privați, nu pot fi furnizate în condiții acceptabile din punct de vedere economic, fără sprijin financiar din partea statului, sub forma unei compensații pentru serviciu public. Această compensație este reglementată de normele privind ajutoarele de stat prevăzute de TFUE, în măsura în care aceste servicii de interes economic general constituie activități economice. În 2003, Curtea de Justiție a clarificat că o astfel de compensație pentru prestarea de servicii de interes economic general (SIEG) constituie ajutor de stat, cu excepția cazului în care aceasta se limitează strict la suma care ar fi necesară pentru a compensa un operator eficient.

În consecință, până la pronunțarea hotărârii Curții de Justiție în cauza Altmark, în 2003, nu era pe deplin clar dacă o compensație acordată de o autoritate publică pentru prestarea unui SIEG intra sub incidența articolului 107 alineatul (1) și, astfel, constituia ajutor de stat. În cauza Altmark, Curtea a apreciat că, în domeniul SIEG, o compensație nu este ajutor de stat dacă aceasta acoperă doar costurile nete aferente îndeplinirii unor astfel de obligații de serviciu public.

Astfel, Curtea a impus, de asemenea, condiții stricte menite să limiteze compensația acordată pentru costurile pe care un furnizor eficient le-ar suporta în scopul îndeplinirii



acestor obligații. Cele „patru criterii Altmark” trebuie să fie îndeplinite în totalitate pentru a demonstra că o compensație pentru SIEG nu constituie ajutor de stat.

**C1 - întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv de îndeplinit obligații de serviciu public și obligațiile trebuie să fie definite în mod clar.**

Modul de administrare selectat pentru realizarea serviciilor de transport public este cel al unei delegări directe a serviciilor, către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan). Ținând cont de obligațiile de ordin economic, financiar, social și de mediu care îi revin, operatorul are următoarele obligații contractuale:

Obligații de ordin economic:

- Autoritatea Publică Locală asigură achiziția de autobuze care să asigure rezerva necesară pentru desfășurarea activității în condiții optime în cazul defecțiunii unui autobuz;
- Operatorul municipal asigură flota de autobuze corespunzătoare realizării programului de circulație și care satisfac condițiile impuse privind asigurarea circulației, confortul pasagerilor și protecția mediului;
- Operatorul municipal asigură eficientizarea transportului public;
- Operatorul municipal asigură operațiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități;
- Operatorul municipal asigură respectarea reglementarilor legale privind omologarea, înmatricularea și efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloace de transport propuse pentru efectuarea serviciului;
- Operatorul municipal asigură starea tehnică corespunzătoare a mijloacelor de transport;
- Operatorul municipal asigură spații în suprafață suficientă pentru parcare a mijloacelor de transport;
- Operatorul municipal asigură respectarea indicatorilor de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotărârea de dare în administrare a serviciului și precizați în regulamentul serviciilor de transport public local;
- Operatorul municipal asigură respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța circulației;
- Operatorul municipal asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport;
- Operatorul municipal asigură personalul calificat și vehiculele de intervenție operativă;
- Operatorul municipal asigură menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
- Operatorul municipal asigură realizarea unui sistem de evidență a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul municipal asigură realizarea unei statistici a accidentelor și analiza acestora;

- Operatorul municipal asigură analiza oportunității privind dotarea cu active pentru dezvoltarea serviciului de transport public.
- Operatorul municipal asigură aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor operaționale;
- Operatorul municipal asigură furnizarea către autoritatea administrației publice locale a informațiilor solicitate și accesul la toate informațiile necesare în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport public local;

Obligații de ordin financiar în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal al sistemului de transport public în Autoritatea Contractantă:

- Operatorul economic va asigura contabilizarea separată a activităților care nu sunt aferente serviciului de transport public.
- Autoritatea contractantă va furniza activele companiei orașenești astfel încât compania să poată îndeplini sarcini municipale;
- Activitatea economică a operatorului municipal este verificată de către Autoritatea publică locală;
- Sarcinile îndeplinite de operatorul economic municipal sunt finanțate din capitalurile sale proprii;

Obligații de ordin social în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal al sistemului de transport public Autoritatea Contractantă:

- Corelarea numărului de călători previzionat cu cel al locurilor din autobuze (în raport cu numărul de călătorii previzionate) în vederea asigurării unui standard de calitate înalt al călătoriilor.
- Crearea de locuri de muncă;

Obligații de mediu în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal al sistemului de transport public în Autoritatea Contractantă:

- Corelarea numărului previzionat de călători cu cel al locurilor din autobuze, în vederea asigurării unui transport optim de călători, care să nu genereze emisii superioare celor medii din cauza supraîncărcării.
- Reducerea emisiilor de carbon generate de flota de autobuze deținută în proprietate prin achiziția de autobuze noi, cu un consum redus;
- Eficientizarea modalității de operare a transportului public prin reorganizarea traseelor, odată cu reintroducerea transportului public efectuat cu autobuze noi, astfel încât să conducă la reducerea emisiilor generate de autobuzele învechite;



## **C2 - parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, într-o manieră obiectivă și transparentă**

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 exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.

Compensația ce va fi primită de către operatorul economic din Autoritatea Contractantă se calculează ca diferență între costul de operare, veniturile de operare și profitul rezonabil, conform Ordonanței nr. 97/30.08.1999 privind garantarea furnizării de servicii publice. Potrivit regulamentului CE nr. 1370/2007 în calculul compensației convenită operatorului, în cadrul unui contract de servicii publice este inclus și un profit rezonabil care se aplică la diferența dintre costurile suportate în legătură cu obligația de serviciu public respectiv și încasările din tarife sau orice venituri generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu în cauză.

Compensația se calculează astfel:  $\text{Compensația} = \text{Costurile de operare al serviciului de transport public} + \text{Profitul rezonabil} - \text{Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public}$

## **C3 - valoarea compensației nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate în scopul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor în cauză.**

Pentru contractele de transport public aliniate conform Regulamentului CE 1370/2007 trebuie să se țină seama că acestea 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, la calculul compensației, trebuie ținut cont de mărimea profitului rezonabil care, conform reglementărilor în vigoare, „profitul rezonabil nu poate depăși rata de SWAP aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de bază” (<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>) și în același timp de articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care prevede că într-un contract de servicii publice, costurile care trebuie luate în considerare în cadrul acestuia pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului”. De exemplu, în ceea ce privește prestatorii de servicii publice al căror contract de atribuire va fi pe un termen de 5 ani, la stabilirea profitului maxim rezonabil trebuie să se țină cont de faptul că acesta afectează rata rentabilității (ROE) prin aplicarea formulei:  $\text{ROE} = \text{Profit rezonabil} / \text{capitaluri proprii}$ . Astfel, la stabilirea nivelului profitului rezonabil maxim pe care aceștia îl pot obține, trebuie

să se aibă în vedere ca ROE să se încadreze sub rata aplicabilă în intervalul perioadei de delegare (exemplu: pentru contractele de delegare pe termen de 5 ani, rata SWAP impusă în perioada 01 iulie 2019 – 31 decembrie 2019 este de 3,44 la care se adaugă 100 de puncte, astfel, ROE % va fi sub pragul de 4.44).

Profitul rezonabil trebuie interpretat ca fiind o rată de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un stat membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice. O modalitate standard de a măsura rentabilitatea capitalului unui contract de servicii publice este luarea în considerare a ratei interne de rentabilitate (internal rate of return, IRR) pe care instituția o obține din capitalul investit pe durata proiectului, și anume IRR raportată la fluxurile de numerar ale contractului. Cu toate acestea, se pot utiliza și măsuri contabile, cum ar fi rentabilitatea capitalului propriu (return on equity, ROE), rentabilitatea capitalului angajat (return on capital employed, ROCE) sau alți indicatori economici ai rentabilității capitalului, general acceptați. Trebuie observat că acești indicatori pot fi influențați de metodele contabile utilizate de instituție și reflectă doar situația financiară dintr-un anumit an. În acest caz, ar trebui să se garanteze faptul că practicile contabile reflectă realitatea economică pe termen lung a contractului de servicii publice. În acest context, nivelul profitului rezonabil ar trebui evaluat ori de câte ori este posibil pe întreaga durată a contractului de servicii publice. Ar trebui, de asemenea, luate în considerare diferențele dintre modelele economice ale transportului cu tramvaiul, cu metroul, troleibuzul sau cu autobuzul. De exemplu, în timp ce transportul feroviar este în general un mare consumator de capital, transportul cu autobuzul depinde mai degrabă de costurile de personal.

De asemenea, modalitatea de achiziție poate influența semnificativ tipul ratei de rentabilitate adoptată la stabilirea profitului rezonabil (spre exemplu dacă se adoptă leasingul ca și procedură de achiziție a unor mijloace fixe de valoare ridicată, folosirea ratei de rentabilitate a capitalului poate crea o imagine distorsionată asupra profitului operatorului). În funcție de circumstanțele specifice fiecărui contract de servicii publice, autoritatea competentă trebuie să efectueze o evaluare de la caz la caz, pentru a determina rata de rentabilitate potrivită a fi calculată și nivelul adecvat al profitului rezonabil. Printre altele, ea trebuie să ia în considerare caracteristicile specifice ale operatorului în cauză, remunerația normală de pe piață pentru prestarea unor servicii similare și nivelul de risc inerent fiecărui contract de servicii publice în parte.

**C4 - dacă întreprinderea care urmează să îndeplinească obligații de serviciu public, într-un caz specific, nu este aleasă în temeiul unei proceduri de achiziții publice care ar permite selectarea ofertantului capabil să presteze serviciile respective cu cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată în**



**mod corespunzător cu resursele necesare le-ar fi suportat în scopul îndeplinirii acestor obligații.**

Conform Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, art. 5, alin. (2), pe lângă respectarea tuturor cerințelor Regulamentului (inclusiv a primelor 3 condiții „Altmark”), în cazul atribuirii directe a contractului de servicii publice, compensația acordată operatorului ar putea fi considerată ca nefiind ajutor de stat, dacă este respectată inclusiv cea de-a patra condiție „Altmark”: „În cele din urmă, în cazul în care selectarea întreprinderii care are de îndeplinit obligații de serviciu public într-un caz concret nu s-a realizat pe baza unei proceduri de achiziții publice care ar permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic preț pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care le-ar fi suportat o întreprindere obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele adecvate”.

Alegerea modalității de delegare a contractului de servicii către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan) al cărui asociat unic va fi Autoritatea Contractantă este susținută și de analiza celei de a-4-a condiții Altmark de mai jos, în cadrul căreia a fost ales un operator extern din alt oraș, ale cărui înregistrări privind cheltuielile vor fi comparate cu cele ale operatorului municipal. Această comparație este relevantă în vederea realizării unei analize care să demonstreze că nivelul costurilor prestării serviciului de către operatorul căruia urmează a i se încredința direct serviciul, nu este mai mare decât acela pe care l-ar fi înregistrat un alt operator dotat corespunzător cu resursele necesare îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, selectat în urma unei proceduri competitive, care ar fi prestat serviciul în aceleași condiții de calitate și confort. În urma unei analize de piață s-a constatat că diferiți operatori de autobuze pe raza orașelor și municipiilor din România au costuri specifice cuprinse între 6 și 12 lei/km, iar conform evaluării preliminare, operarea serviciului de transport în Autoritatea Contractantă este de până în 7 lei/km, astfel că, în conformitate cu toate cele prezentate mai sus, Autoritatea Contractantă este îndreptățită să adopte soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan). Mai mult, Autoritatea Contractantă impune ca obligație a operatorului de a nu participa pe întreaga durată a contractului de delegare a gestiunii la licitațiile organizate de alte unități administrativ-teritoriale pentru delegarea serviciului de transport public local.

## **8.6. Profitul 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 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. Conform reglementărilor, profitul rezonabil nu poate depăși rata de SWAP aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de bază” (<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>) și în același timp de articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care prevede că într-un contract de servicii publice, costurile care trebuie luate în considerare în cadrul acestuia pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului”.

### 8.7. Costul specific de operare

Costul unitar pe kilometrul parcurs este prețul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor eligibile, reale sau estimate ale serviciului de transport al Operatorului. Costul unitar pe kilometru parcurs trebuie să facă obiectul unui audit tehnico-economic extern efectuat pe baza documentelor contabile raportate la anul precedent. Toate costurile și veniturile astfel înregistrate pe balanțe analitice pe moduri de transport și alte activități sunt introduse în situațiile financiare anuale ale Operatorului și prezentate în balanțe separate.

Operatorul poate solicita modificarea Costului/ km. în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de preț folosite la calculul costului/km negociat/indexat depășesc anumite praguri sau dacă condițiile de exploatare s-au schimbat semnificativ, cu impact semnificativ asupra nivelului cheltuielilor.

Costul unitar/km pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se pot modifica în cazurile care conduc la modificarea majoră a acestora ori a condițiilor de exploatare, care determină modificarea cheltuielilor cu o influență mai mare decât cea determinată de influența indicelui prețurilor de consum, pe o perioada de 3 luni consecutive.

Modificarea costurilor unitare/km pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se fundamentează potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007). Cazurile luate în considerare sunt:

- inflația cumulată de la începutul anului curent, așa cum este raportată de către Institutul National de Statistica, depășește 5% , sau
- prețul combustibilului diesel sau al gazelelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depășește cu mai mult de 5% , lunar, în comparație cu prețul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau
- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislația națională crește cu 5% sau mai mult în comparație cu cel în vigoare în luna stabilirii costului/kilometru veh.



Operatorul trebuie sa prezinte Autorității Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, indicând motivele pentru modificarea solicitata a costului/kilometru. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului în 30 de zile de la data primirii acesteia si nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Autoritatea contractanta poate solicita scăderea Costului/ km. în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de preț folosite la calculul costului/km negociat scad sub anumite praguri ca urmare a modificării condițiilor pieței sau daca punerea în funcțiune a unor investiții duce la scăderea semnificativa a elementelor de cost (energie, combustibili, cheltuieli cu mentenanța si reparațiile, reduceri de personal, etc).

Operatorul trebuie sa prezinte Autorității Contractante în 15 zile de la solicitarea Autorității Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, justificând nivelul de modificare a costului/kilometru. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului de modificare în 15 zile de la data primirii acesteia si Operatorul nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Modificarea costului/km se va face prin Act Adițional la Contract, în baza unui audit tehnico-economic care sa certifice noul nivel al costului/km.

Operatorul poate desfășura și alte activități, servicii de transport sau activități conexe care au legătură cu Serviciul public de transport în următoarele condiții:

- a. activitățile respectă legislația respectivului domeniu de activitate;
- b. activitățile nu generează costuri asociate Serviciului public de transport călători și nu afectează în niciun fel prestarea acestuia;
- c. activitățile conexe prestate către terți își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate de la aceștia;
- d. activitățile respectă mediul concurențial.

Fundamentarea costului unitar/km (lei/km) pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, pe fiecare categorie de mijloc de transport se face pe baza consumurilor normate de combustibili, de lubrifianti, a cheltuielilor de întreținere și reparații, cu piese de schimb, a cheltuielilor cu munca vie, precum si pe baza celorlalte elemente de cheltuieli prevăzute în Anexa la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

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

Metodologia de alocare a costurilor indirecte și administrative se va aproba de către autoritatea contractantă. Auditul anual tehnico-economic va face propuneri autorității contractante privind adoptarea unei metode de gestiune și alocare a costurilor mai potrivite, în vederea creșterii eficienței operatorului.

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

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

Operatorul va ține contabilitatea separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează costuri sau venituri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare. Defalcarea cheltuielilor indirecte, administrative și generale ale societății între Serviciul public de transport și alte servicii/activități desfășurate de Operator se poate face prin utilizarea unei chei de repartizare în funcție de ponderea cifrei de afaceri aferentă celor două categorii de activități desfășurate din total cifră de afaceri.

Principiile privind evidența contabilă separată pentru costurile eligibile înregistrate sunt:

- a. Principiile privind conceptul costului total alocat, în care costul total aferent desfășurării unui anumit tip de serviciu sau realizării unui singur produs este atribuit aceluși serviciu sau produs. Astfel costurile totale alocate ale obligației de serviciu public a operatorului trebuie să includă următoarele:
  - Costurile directe cu personalul, de amortizare, de resurse materiale și servicii efectuate de terți care au legătura cu Serviciul de transport public local, inclusiv serviciul datoriei societății, folosite exclusiv pentru îndeplinirea Obligației de serviciu public
  - cota proporțională din costurile indirecte, incluzând costurile tehnice și administrative cu personalul, de capital și resurse materiale.

Ca și exemple de chei de alocare, defalcarea pe moduri și pe activități TP/non TP a unor cheltuieli pentru care înregistrarea primară diferențiată nu este posibilă se poate face după următorul model :

- Consumul comun de energie electrică pentru tracțiune vehicule transport se defalcă direct proporțional cu energia electrică efectiv consumată (produsul dintre puterea instalată medie, numărul mediu de vehicule în circulație și timpul mediu de circulație).



- Cheltuielile de exploatare (întreținere, amortismente, utilități) generate de elementele comune de infrastructură (substații electrice, depouri, etc) se repartizează pe moduri direct proporțional cu parcul de vehicule în exploatare.
  - Cheltuielile administrative și cele pentru servicii-suport (structura de conducere, contabilitate, personal, IT, etc), proporțional cu produsul număr personal x parc de vehicule în exploatare.
  - Defalcarea cheltuielilor administrative și a celor pentru servicii-suport între activitățile eligibile și cele ne-eligibile pentru compensații, direct proporțional cu cifrele de afaceri ale celor două categorii de activități.
- b. Toate costurile legate de desfășurarea serviciilor din afara obligației de serviciu public vor fi alocate doar acelor servicii, precum și o cota proporțională din costurile fixe comune ale operatorului, astfel încât nicio subvenție încrucișată sau supracompensare să nu fie produsă.
- c. Toate costurile și veniturile provenind din și pentru activitățile comerciale de exploatare trebuie bazate pe rezultatele financiare oficiale ale operatorului și nicio reevaluare a activelor în scopul planificării afacerii nu va fi introdusă.

Modelul nu include deprecieri, amenzi, penalități, provizioane, bonusuri acordate directorilor sau orice alte venituri și costuri neprevăzute, apărute în urma ineficienței sau eficienței conducerii Operatorului.

Evidența contabilă se va organiza pe analitice distincte ale conturilor pe fiecare mod de transport și pe alte activități. Toate veniturile, costurile, tarifele și prețurile vor fi calculate în RON, fără TVA, cu excepția cazurilor unde se specifică altfel.

Operatorul va utiliza Metoda ABC (Activity Based Costing) pentru gestiunea costurilor pe activități sau alta metoda agreată de către autoritatea contractantă. Metoda ABC vizează, pe de o parte, calculul și analiza costurilor, iar pe de cealaltă parte, constituie un instrument de măsură a performanțelor operatorului.

Costul unitar pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

- cheltuielile cu combustibilii și lubrifiantii se determină avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard, luându-se în calcul modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;
- cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;
- cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori și alte cheltuieli se determină avându-se în vedere modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;

- cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice;
- cheltuielile cu impozitele, autorizațiile și alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;
- cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Costurile rezultate din ineficiența prestării Serviciului public de transport călători, precum penalități, amenzi, provizioane, avarieri ale mijloacelor de transport sau alte cheltuieli neprevăzute datorate neglijenței în exploatarea infrastructurii de transport nu se recunosc în calculul Compensăției.

### 8.8. Controlul Entității Contractante asupra Operatorului

În cazul **gestiunii delegate**, nu există control al entității Contractante (asociația) asupra Operatorului, acesta din urmă realizând propria strategie de dezvoltare, comercială de marketing și dezvoltare.

În cazul **gestiunii directe către un Operator Intern (Municipal/Regional)** și existenței unui operator regional se pune problema existenței unui control direct Entității Contractante asupra Operatorului regional.

Astfel, în temeiul art. 28 din Legea nr. 51/2006: „(2<sup>1</sup>) Autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, 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”.

Contractul se delege prin atribuire directă având în vedere prevederile legii prin care 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 trebuie să exercite un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe.

În această situație, prezența asociațiilor ca membri ai ADIZMBc conferă acestora din urmă, 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.

Faptul că prin regulament și reglementări de natură contractuală și factuală, ADIZMB poate impune Operatorului, eficientizarea și modernizarea transportului public de călători,



considerăm că dispozițiile art. 28 din Legea nr. 51/2006 sunt îndeplinite și permit atribuirea directă a contractului de delegare de gestiune.

Potrivit art. 46<sup>1</sup> alin. (1) din Ordonanței de urgență a Guvernului nr.109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice actualizată - numărul reprezentanților statului sau ai unității administrativ-teritoriale în adunarea generală a acționarilor la întreprinderile publice este de maximum două persoane.

Adunarea Generală a Acționarilor este constituită integral din reprezentanți ai asociațiilor, asigurând controlul integral asupra deciziilor strategice ale operatorului. Acționarii exercită dreptul lor de vot în Adunarea Generală, proporțional cu numărul acțiunilor pe care le posedă. Conform statutului, Adunarea Generală a Acționarilor este organul de conducere al societății care decide asupra activității acestuia și asigură politica economică și comercială. Societatea este administrată de un Consiliu de Administrație. Membrii consiliului de administrație sunt desemnați de Adunarea Generală a Acționarilor, la propunerea acționarilor, conform prevederilor statutului. În relațiile cu terții, societatea este reprezentată de Președintele Consiliului de Administrație.

Atribuțiile Adunării Generale a Acționarilor și ale Consiliului de Administrație sunt stabilite conform Actului constitutiv în vigoare al operatorului regional.

Prin intermediul Adunării Generale a Acționarilor și a Consiliului de Administrație se exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și semnificative ale operatorului regional, asupra bugetului, planului de afaceri și investițiilor operatorului, asupra tehnologiilor aplicate și a altor elemente strategice și semnificative pentru politica comercială și de operare.

## 9. Concluzii și Recomandări

Necesitatea menținerii activității este justificată de caracterul de serviciu de utilitate publică, serviciu care asigură accesibilitatea locuitorilor zonei deservite la servicii sociale, la locuri de muncă și puncte de interes. În plus, politica municipiului Bacău și a localităților membre de îmbunătățire continuă a acestui serviciu este enunțată prin documentele strategice de dezvoltare a Municipiului Bacău și prin proiectele cu fonduri europene implementate, în curs de realizare, depuse la finanțare și aflate în pregătire pentru accesarea unor noi fonduri europene.

Variantele prezentate sunt toate fezabile legal, posibile tehnic și țin cont de interesul Asociației Zona Metropolitană Bacău de a avea servicii de transport public la nivel regional îmbunătățite.

După adoptarea de către Autoritatea contractantă a uneia dintre opțiuni, se va trece la stadiul următor, și anume publicarea în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a intenției de atribuire a contractului de servicii publice de transport pe teritoriul administrativ al localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău și pregătirea documentației pentru contractul de delegare a gestiunii serviciului.

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative și executive, în numele unităților administrativ-teritoriale pe care le reprezintă, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii, cu privire la prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora.

Autoritățile administrației publice locale au posibilitatea de a gestiona în mod direct serviciile de transport public local de călători sau de a încredința gestiunea acestora, respectiv competențele și responsabilitățile proprii privind prestarea serviciului, către un operator intern.

Conform prevederilor legii 51/2006- serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, respectiv art. 28 alin. (2), 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 asociației de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență



dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;

- operatorul regional desfășoară exclusiv activități din sfera prestării serviciilor de utilități publice;
- capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației.

Conform art. 2 lit. j) al Regulamentului 1370/2007, prin „operator intern” se înțelege o entitate 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; Operatorul regional are statutul de operator intern în sensul articolului 5 alineatului 2) din Regulamentul 1370/2007.

Contractul, se va încredința prin atribuire directă, având în vedere prevederile legii prin care unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari ai operatorului regional, prin intermediul asociației trebuie să exercite un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe.

În această situație, prezența asociațiilor ca membri fondatori ai Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Bacău, conferă acesteia din urmă, un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale viitorului operator regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe.

Faptul că prin regulament și reglementări de natură contractuală și factuală, asociația poate impune Operatorului, eficientizarea și modernizarea transportului public de călători, considerăm că dispozițiile art. 28 din legea nr. 51/2006 sunt îndeplinite și permit atribuirea directă a contractului de delegare de gestiune.

Mai mult decât atât, potrivit art. 46<sup>1</sup> alin. (1) din Ordonanței de urgență a Guvernului nr.109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice actualizată - numărul reprezentanților statului sau ai unității administrativ-teritoriale în adunarea generală a acționarilor la întreprinderile publice este de maximum două persoane.

Astfel, Adunarea Generală a Acționarilor va fi constituită integral din reprezentanți ai autorităților deliberative ale autorităților locale ce dețin operatorul. Conform statutului, Adunarea Generală a Acționarilor este organul de conducere al societății, care decide asupra activității acestuia și asigură politica economică și comercială.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ - teritoriale, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza serviciul public de transport local de călători, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico - edilitară aferentă serviciului, în schimbul unei redevențe, după caz.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr.554/2004, cu modificările și completările ulterioare. Contractul de incidența delegare a gestiunii se încheie în baza legislației specifice cu privire la serviciul public de transport local de călători, și anume:

- Regulamentul C.E. nr.1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;
- Legislația națională cu privire la transportul public local de călători.
- Legea nr.51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice.

Obligațiile de serviciu public de transport, aria teritorială, natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului, parametrii pe baza cărora se va calcula compensația, precum și indicatorii de performanță și calitate a serviciului fac obiectul contractului de delegare a gestiunii serviciului încheiat de asociație cu operatorul regional.

Regulamentul 1370/2007 prevede conținutul obligatoriu al contractului de servicii publice precum și obligativitatea ca orice compensație legată de un contract de servicii publice atribuit direct, indiferent de natura ei, să respecte prevederile Anexei la Regulament.

Compensația nu poate depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public și a obligației tarifare, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către Operator, precum și de un profit rezonabil.

Contractul va prevedea toate mecanismele necesare pentru evitarea oricărei sub sau supracompensări și pentru asigurarea respectării criteriilor Altmark.

Compensația acordată pentru prestarea unui serviciu de interes economic general constituie ajutor de stat compatibil atunci când cele 4 condiții Altmark sunt îndeplinite:

- I. întreprinderea beneficiară este/trebuie să fie efectiv însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public clar definite;
- II. parametrii pe baza cărora se calculează compensația sunt stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent;
- III. compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea, în întregime sau în parte, a costurilor ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public,



ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și de un profit rezonabil;

IV. **atunci când alegerea întreprinderii care urmează să fie însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public nu se face în cadrul unei proceduri de achiziții publice**, (care permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic preț pentru comunitate), **nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine administrată și dotată corespunzător pentru a putea satisface exigențele de serviciu public, le-ar fi suportat pentru executarea obligațiilor respective, ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.**

Această opțiune are avantajul că păstrează controlul dezvoltării serviciului și al operatorului regional la nivelul unităților administrative-teritoriale ce îl dețin. Astfel, prin deciziile strategice luate de organismele statutare ale operatorului și prin mecanismele contractuale impuse operatorului de membrii Asociației, prin organele de conducere ale Asociației, se asigură implementarea viziunii de dezvoltare a transportului public local la nivel de regiune și implementarea programelor de investiții.

Astfel, opțiunea de **delegare a gestiunii direct către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan)** reprezintă situația cea mai des întâlnită în transportul public de persoane prin curse regulate în orașele și aglomerările urbane din România. Principalele caracteristici ale opțiunii recomandate sunt:

- Atribuirea contractului se realizează direct de către autoritatea publică locală în cazul prestării serviciului la nivelul unui singur UAT sau de către o asociație de dezvoltare intercomunitară în situația prestării serviciului la nivelul unei aglomerări urbane. Precondițiile necesare care trebuie îndeplinite sunt un anunț specific publicat în JOUE cu minim 1 an înaintea atribuirii contractului și un aviz din partea Consiliului Concurenței asupra textului de contract de servicii publice. În situații speciale, motivate de urgență, atribuirea contractului se poate face fără publicarea unui anunț în JOUE cu condiția ca durata contractului să fie de maxim 24 de luni (interval în care se poate publica un anunț în JOUE și se poate obține avizul din partea Consiliului Concurenței pentru viitorul Contract de Servicii Publice (CSP));
- În perioada de derulare a contractului, autoritatea locală devine un actor relevant în organizarea și eficientizarea serviciului de transport public prin intermediul a 2 filiere:
  - ca beneficiar al serviciului în cadrul CSP (direct sau prin intermediul ADI de transport) și
  - ca proprietar al operatorului (prin CL al localității / adunarea generală a acționarilor, etc. ) .

Prin oricare din cele 2 roluri, autoritatea locală poate interveni, după caz, pentru optimizarea serviciului și îmbunătățirea serviciului pentru publicul călător.

- Operatorul, deși se află în proprietate publică, funcționează după legislația aferentă societăților comerciale și, prin urmare, pe baza mandatului conducerii, poate derula diferite proiecte de dezvoltare. În funcție de parametrii financiari, operatorul poate accesa chiar împrumuturi bancare fără a afecta gradul de îndatorare al municipalității proprietare.
- Configurația instituțională care include o asociație de dezvoltare intercomunitară permite un dinamism ridicat în ceea ce privește modelul de vânzare al biletelor și abonamentelor. Cu avantajele și dezavantajele subsecvente fiecărui model, se poate implementa un model în care operatorul este responsabil de vânzarea titlurilor de călătorie sau un model în care autoritatea contractantă este responsabilă de această activitate.
- "Triunghiul" instituțional format din autoritatea / autoritățile publice locale, autoritatea publică de transport (asociația de dezvoltare intercomunitară) și operator permite un dinamism în modul în care se gestionează managementul contractului de servicii publice, dinamism care permite rezolvarea eficientă a problemelor întâmpinate pe baza efortului conjugat al celor 3 actori instituționali în interesul călătorilor;
- La nivelul ADI se pot dezvolta diferite compartimente în funcție de solicitările și sprijinul autorităților publice membre: serviciu dezvoltare, monitorizare, contract, juridic, relații internaționale, etc.

Utilizarea pe scară largă a acestei configurații instituționale reflectă faptul că acest model este adaptat în mare măsură nivelului de dezvoltare organică a instituțiilor care sunt implicate în derularea contractelor de servicii publice de transport regulat de persoane prin curse regulate, motiv pentru care opțiunea de **atribuire directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan) a fost selectată ca opțiune recomandată**,

De menționat este că această opțiune oferă o soluție echilibrată, sustenabilă și scalabilă pentru organizarea serviciului de transport public regulat dat fiind capacitatea de adaptare a operatorului public regional, combinată cu controlul exercitat de autoritățile locale și suportul oferit prin structuri intercomunitare (ADI).

Această opțiune continuă politica de îmbunătățire și eficientizare a serviciilor de transport public local de călători, consolidând interesele Municipiului Bacău de a construi un serviciu de transport public puternic în zona sa de influență, prin integrarea serviciilor la nivel regional și asigurarea operării printr-un operator regional. Totodată pentru aplicarea acestei proceduri operatorul trebuie să respecte prevederile art. 28 alin. 2) din Legea nr. 51/2006,, altfel atribuirea se va face prin procedură competitivă, chiar și pentru operatorul deținut de către una sau mai multe unități administrativ-teritoriale.

Având în vedere prevederile Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, a Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice,



republicată, cu modificările și completările ulterioare (aprobată prin Legea nr. 225/2016), ale Ordinului nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local, ale Ordinului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public local, Consiliul Local urmează să **adopte forma de gestiune directă a serviciului de transport public de călători prin curse regulate Autoritatea Contractantă prin atribuire directă, către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan)** cu capital public, deținut de către Autoritatea Contractantă.

Operatorul de Transport Public va fi o unitate care desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciului de utilități publice de transport public local destinat satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a ADIZM Bacău; un operator de transport local autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului public, cu asociat unic Autoritatea Contractantă. De asemenea, această alegere a fost luată având în vedere că:

- (1) Autoritatea Contractantă poate respecta toate prevederile legale în ceea ce privește înființarea unui Operator Intern (Municipal/Metropolitan);
- (2) Autoritatea publică va fi unicul asociat al Operatorului de transport municipal;
- (3) Potrivit art. 5, al. 2, lit. a din Regulamentul CE nr. 1370/2007, autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului municipal (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:
  - participarea în proporție majoritară la capitalul social;
  - influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de asociat unic al societății
  - gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere
  - dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății
- (4) Prevederile Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public:
  - art. 27, al. 1, „În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin 2. lit. a și b și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. 3, lit. a și b, delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii
  - art. 30, al. 2, lit. a care prevede că operatorii de transport rutier sunt deținători ai licențelor de transport eliberate de A.R.R. în condițiile legii pot fi „societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile”

- (5) Compensația de serviciu public nu reprezintă avantaj în sensul Art. 88 din Tratat (nu este considerat ajutor de stat incompatibil) și se va avea în vedere pe toată durata contractului îndeplinirea celor patru condiții cumulative - Hotărârea Altmark:
- v. Întreprinderea beneficiară are o obligație de serviciu public de efectuat și domeniul de aplicare a acestei obligații va fi clar definit; Operatorul municipal va asigura îndeplinirea obligațiilor de ordin economic, financiar, social și de mediu, așa cum sunt specificate în condițiile Altmark.
  - vi. Parametrii pe baza cărora se calculează Compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent; Nivelul compensației a fost stabilit în prealabil, prin intermediul parametrilor specifici, și vor face parte integrată din documentele oficiale de delegare a gestiunii. Nu va exista risc de supracompensare deoarece parametrii utilizați pentru calcularea compensației sunt definiți cu exactitate. Eliminarea oricăror riscuri de supracompensare se mai poate asigura, de asemenea, prin solicitarea introducerii unor clauze de recuperare, în eventualitatea obținerii de profituri care depășesc un anumit nivel.
  - vii. Compensația plătită va depăși suma necesară pentru a acoperi toate sau o parte din costurile suportate pentru îndeplinirea obligației de serviciu public, ținând seama de veniturile realizate și de un profit rezonabil. Compensația va fi calculată în conformitate cu normele stabilite în Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – Compensația nu poate depăși efectul financiar net. Efectul financiar net = Costurile suportate cu obligația de serviciu public – eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate – sume încasate din tarife sau orice alte venituri generate + un profit rezonabil. Profitul rezonabil este corespunzător ratei de rentabilitate a capitalului pentru sectorul de activitate respective (Rezultat net/capitaluri proprii).
  - viii. Întreprinderea care are de îndeplinit obligația de serviciu public (Operator Intern (Municipal/Metropolitan)) nu este selectată printr-o procedură de achiziție publică, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cele mai mici costuri pentru comunitate, nivelul compensației va fi determinat pe baza nivelului costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și corespunzător dotată cu mijloace de transport, le-ar fi suportat în acest caz. Costurile la prețul pieței corespunde unei estimări adecvate pe care le-ar suporta o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată în mod corespunzător, care acționează în același sector, luându-se în considerare atât veniturile aferente, cât și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.
- (6) Va fi respectată cerința privind transparența, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, prin publicarea Anunțului de informare prealabilă în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Astfel, având în vedere toate cele analizate, considerăm oportună soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan). Alegerea modalității de delegare directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan), rezidă dintr-un nivel calitativ înalt stimulat de creșterea cadrului favorabil pentru dezvoltarea optimă



și controlată a serviciului de transport public și din adaptarea continuă la nevoile utilizatorilor, asigurate printr-o atentă operare a serviciului propus a fi dezvoltat prin surse financiare nerambursabile și contribuție de la bugetul local.

Etapele necesare în vederea implementării contractului de servicii publice prin atribuirea directă către un Operator Intern (Municipal/Metropolitan) sunt:

- Aprobarea modalității de atribuire a contractului conform concluziilor prezentului Studiu de oportunitate prin Hotărâri de Consilii Locale și Adunarea Generală a asociației;
- Publicarea / Actualizarea anunțului în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene;
- Finalizarea procesului de achiziției integrală S.C. Transport Public S.A. Bacău. Pentru a deveni operator intern:
- Achiziția de autobuze de către operatorul regional și/sau UAT-urile membre ale asociației în număr suficient pentru asigurarea programului de transport;
- Elaborarea / Actualizarea Contractului de delegare a gestiunii serviciilor, împreună cu toate anexele sale;
- Obținerea avizului Consiliului Concurenței pe Contractul de delegare a gestiunii;
- Crearea la nivelul asociației și în relație cu localitățile membre ale acesteia, a tuturor mecanismelor și asigurarea resurselor pentru managementul tehnic și financiar al contractului;
- Semnarea Contractului de delegare a gestiunii;