



R O M Â N I A



JUDETUL GORJ
CONSILIUL LOCAL AL ORAȘULUI BUMBEȘTI-JIU

Adresa: Orașul Bumbești – Jiu, Str. Parîngului, Nr.101, Județul Gorj, Telefon: 0253/463465, Fax: 0253/463872
www.bumbesti-jiu.ro / e-mail: primaria@bumbesti-jiu.ro

HOTĂRÂRE

privind aprobarea Studiului de Oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciului de transport public local

Consiliul Local al Orașului Bumbesti-Jiu, județul Gorj,

Având în vedere:

- Scrisoarea de înaintare a documentației privind aprobarea "Studiului de Oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciului de transport public local" înregistrată cu nr. 1766/14.02.2024
- Referatul de aprobare al inițiatorului nr. 1768/14.02.2024;
- Proiectul de hotărâre inițiat de Primarul orașului Bumbesti-Jiu ;
- Raportul de specialitate compartimentului juridic din cadrul aparatului de specialitate al primarului Orașului Bumbesti Jiu, județul Gorj, înregistrat la nr. 1902/16.02.2024;
- Dispoziția nr. 362 din 20.09.2023 privind nominalizarea Colectivului pentru elaborarea documentelor necesare înființării și delegării serviciului de transport public local de persoane, precum și obținerea avizelor/acordurilor necesare.
- H.C.L. Bumbesti-Jiu nr. 85 din 28.09.2017 privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabilă pentru Orașul Bumbesti-Jiu;
- H.C.L. Bumbesti-Jiu nr. 57 din 21.05.2018 privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici și a devizului general, pentru obiectivul de investiții „ Reabilitare stradă Bumbesti și strada Gheorghe Tătărăscu, în vederea îmbunătățirii mobilității urbane în orașul Bumbesti Jiu”.
- H.C.L. Bumbesti-Jiu nr. 106 din 28.09.2023 privind înființarea Serviciului de transport public local de personal la nivelul Orașului Bumbesti Jiu;
- Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 19/1997 privind transporturile, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;
- Ordonanța nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
- Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare

- Ordonanța nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transport Rutier;
- Ordinul nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie;
- Ordinul nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 134/2019 privind modificarea și completarea Ordinului Președintelui Autorității de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
- Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul nr. 22/2017 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice-A.N.R.S.C.;
- Regulamentul Guvernului nr. 1088 din 2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier.
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică – RNTR1, cu modificările și completările ulterioare.
- Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea – RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare.
- Legea nr. 123 din 2 mai 2022 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic.
- LEGISLAȚIA EUROPEANĂ
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și 1107/70 ale Consiliului;
- Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier; Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
- Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante din punct de vedere energetic;
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor.
- Prevederile art. 129 alin. (2), lit. (d), coroborat cu alin. (7), lit. (n) și art. 196 alin. (1) lit. (a), din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ cu modificările și completările ulterioare;
- Rapoartele de avizare al comisiilor de specialitate ale consiliului local;

În temeiul art. 139, alin. I din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE :

Art. 1 Se aprobă Studiul de Oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, conform Anexei nr. 1 la prezenta hotărâre.

Art. 2 Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se împuternicește Primarul Orașului Bumbesti Jiu prin compartimentele de specialitate.

Art. 3 Prezenta hotărâre va fi comunicată Primarului Orașului Bumbesti Jiu, persoanelor nominalizate cu ducerea la îndeplinire a acesteia, și Instituției Prefectului Județului Gorj, în vederea exercitării controlului de legalitate.

Adoptată astăzi : 22.02.2024

Președinte de sedință,
CONSILIER,
Ing. DAFIN CÎRLEA



Contrasemnează pentru legalitate,
SECRETAR GENERAL,
BUCIU LIVIU

Nr. 17
Bumbesti-Jiu

Adoptata cu votul a 13 consilieri pentru,
- consilieri împotriva, - abțineri, din cei 13 consilieri prezenți
la ședința ordinară, din totalul de 15 consilieri în funcție.



1 . OBIECTUL SI SCOPUL STUDIULUI

În scopul inițierii procedurii privind atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe teritoriul orasului Bumbesti-Jiu, se întocmește prezentul **Studiu de Oportunitate** în vederea stabilirii modalității de gestiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în orasul Bumbesti-Jiu.

Acesta cuprinde toate elementele obligatorii, respectiv:

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

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

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

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

- a) **transparența** - punerea la dispoziția tuturor celor interesați a informațiilor referitoare la aplicarea normelor pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- b) **tratamentul egal** - aplicarea, într-o manieră nediscriminatorie, de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a criteriilor de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;

proporționalitatea - presupune ca orice măsură stabilită de autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară trebuie să fie necesară și corespunzătoare naturii contractului;

nediscriminare - aplicarea de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a aceluiași reguli, indiferent de forma de organizare, natura capitalului ori naționalitatea participanților la procedura de atribuire a contractelor, cu respectarea condițiilor prevăzute în acordurile și convențiile la care România este parte;

c) **libera concurență** - asigurarea de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a condițiilor pentru ca orice operator să aibă dreptul de a participa la procedura de delegare, în condițiile legii, ale convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte.

Contextul legislativ la nivel național și european cuprinde:

LEGISLAȚIA ROMÂNEASCĂ;

- Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

-Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;

-Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;

-Ordonanța nr. 19/1997 privind transporturile, cu modificările și completările ulterioare;

-Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

-Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport.

-Ordonanța nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;

-Ordonanța nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;

-Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;

-Ordonanța nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;

- Ordinul nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie;

-Ordinul nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;

-Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;

-Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;

-Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 134/ 2019 privind modificarea și completarea Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;

-Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;

-Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române, cu modificările și completările ulterioare;

-Ordinul nr. 22/2017 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice-A.N.R.S.C.;

-Regulamentul Guvernului nr. 1088 din 2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier.+

-Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/ 2005 pentru aprobarea Reglementarilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR1, cu modificările și completările ulterioare;

-Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare;

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

LEGISLAȚIA EUROPEANĂ:

-Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;

-Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;

- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier; Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;

-Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;

-Standardul EN 13816 pentru Transporturi - Logistică și Servicii - Transporturi Publice de Pasageri - definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor.

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

În vederea urmării scopului propus, studiul de oportunitate fundamentează necesitatea și oportunitatea concesionării transportului public local de persoane pe raza administrativ teritorială a orașului Bumbesti-Jiu și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

2. ANALIZA SITUAȚIEI ACTUALE PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL.

Serviciile de transport care fac obiectul delegării gestiunii fac parte din Viziunea de dezvoltare a mobilității în orașul Bumbesti-Jiu, propusă prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2023.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Bumbesti-Jiu stabilește modul în care se vor pune în aplicare conceptele moderne de planificare și management al mobilității urbane durabile, așa cum au fost definite și implementate la nivel european. Aceste concepte sunt particularizate la specificul Orașului Bumbesti-Jiu, urmărind maximizarea efectelor aduse prin îmbunătățirea indicatorilor de mobilitate pe termen mediu, la orizontul anului 2023.

Totodată, planul stabilește mecanismul de monitorizare care va permite evaluarea continuă și revizuirea acestuia, inclusiv posibilitatea de a corecta abaterile sau reformula obiectivele într-o adaptare permanentă la dinamica mediului urban. Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea teritoriilor, mediu înconjurător, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferitele niveluri de autoritate publică și între autoritățile învecinate.

Prezentul plan prezintă o viziune sustenabilă de dezvoltare pentru zona urbană a Orașului Bumbesti-Jiu și ține cont de costurile și beneficiile sociale, prin "internalizarea costurilor externe". Nu în ultimul rând, trebuie subliniat faptul că planificarea pentru viitorul orașului în cadrul P.M.U.D. este centrată pe cetățeni. Cetățenii Orașului Bumbesti-Jiu, în calitate de călători, oameni de afaceri, consumatori, clienți, sau orice rol ar putea avea ei, sunt parte a soluției, realizarea planului de mobilitate urbană durabilă însemnând "**Planificare pentru Oamenii din Orașul Bumbesti-Jiu**".

Scopul esențial al P.M.U.D. este definit de Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în anul 2013.

Potrivit acestui document legislativ, Planul de Urbanism General (PUG) trebuie să includă printre altele și un Plan de Mobilitate Urbană (Art. 46, lit. e, introdusă prin punctul 23 din

Ordonanța de Urgență nr. 7/2011 începând cu 13.07.2013). Acesta reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială și planului urbanistic general.

De asemenea, existența documentului strategic *"Plan de mobilitate urbană durabilă"* reprezintă criteriul fundamental pentru finanțarea proiectelor care vizează îmbunătățirea mobilității la nivel urban prin intermediul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4, Domeniul de Intervenție 4.1 *"Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor"*. În cadrul P.M.U.D. al Orașului Bumbesti-Jiu se identifică și se precizează clar care este portofoliul de măsuri / acțiunile de intervenție finanțabile prin POR 2014-2020.

Arealul planului de mobilitate este reprezentat de teritoriul unității administrativ-teritoriale Bumbesti-Jiu (orașul Bumbesti-Jiu și localitățile aparținătoare Pleșa, Tetila, Lăzărești și Curtișoara), situat în nordul județului Gorj, în Regiunea de Dezvoltare Sud-Vest Oltenia a României (figura 2.1).



Fig. 2.1 Arealul P.M.U.D. al Orașului Bumbesti-Jiu

Alegerea arealului acoperit de P.M.U.D. al Orașului Bumbesti-Jiu s-a realizat prin corelarea cu prevederile Planului Urbanistic General și ținând seama de relațiile de transport cu teritoriul

învecinat. De asemenea, la alegerea arealului selectat al P.M.U.D. - teritoriul unității administrativ-teritoriale al Orașului Bumbesti-Jiu - s-a ținut seama de omogenitatea crescută în ceea ce privește dezvoltarea socială, economică, dezvoltarea transporturilor, precum și de considerente de utilizarea teritoriului. P.M.U.D. al Orașului Bumbesti-Jiu este rezultatul unui proces structurat care cuprinde analiza stării inițiale, construirea viziunii, stabilirea obiectivelor și țințelor, alegerea politicilor și a măsurilor, comunicarea activă, monitorizarea și evaluarea, precum și identificarea lecțiilor învățate.

Scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Bumbesti-Jiu este de îmbunătățire a accesibilității în zonele urbane și asigurare a mobilității durabile, precum și a unor servicii de transport de calitate ridicată în interiorul zonelor urbane și pe arterele de penetrație către acestea, obiectiv realizabil cu ajutorul caracteristicilor descrise mai sus și reprezentate în figura 2.2.

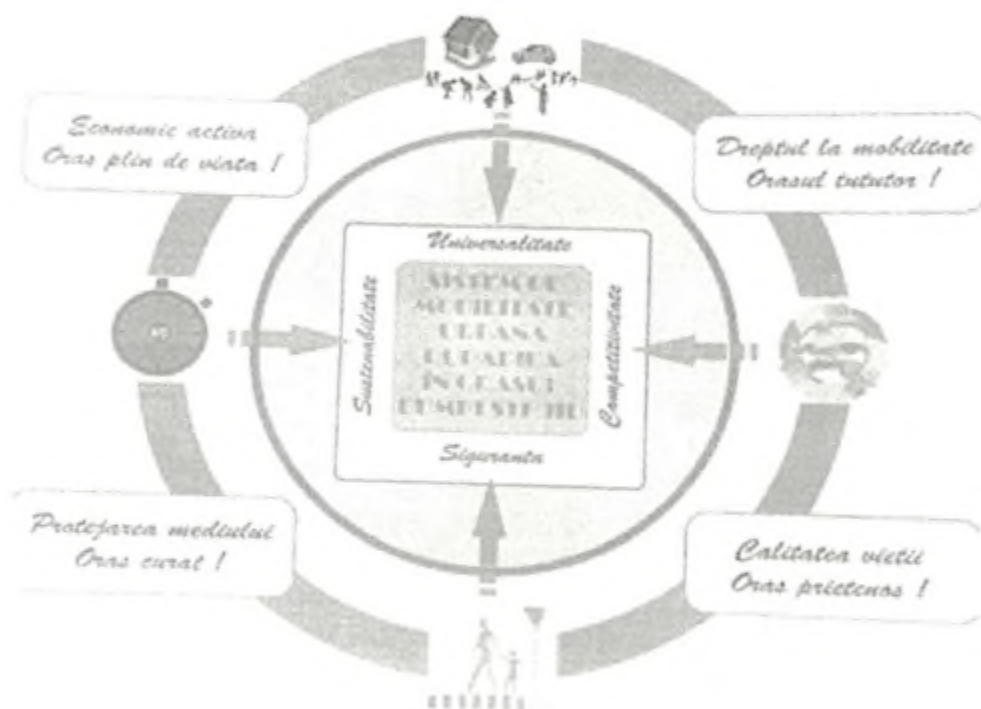


Fig. 2.2. Caracteristicile generale ale P.M.U.D. al orașului Bumbesti-Jiu

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașul Bumbesti-Jiu, a fost aprobat prin Hotărârea Consiliului Local al orașului Bumbesti-Jiu nr. 85 / 28.09.2017.

P.M.U.D. al Orașului Bumbesti-Jiu urmărește îndeplinirea următoarelor **obiective fundamentale**:

- **Accesibilitate** – sistemul de transport și mobilitate va facilita accesul către destinații în care se desfășoară activități esențiale pentru toate categoriile de utilizatori;
- **Dezvoltare economică** – sistemul de transport și mobilitate va sprijini în continuare desfășurarea activităților economice în Orașul Bumbesti-Jiu, în condiții de dezvoltare durabilă;

- **Siguranță** - sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea numărului de victime provenite din accidente rutiere, cu precădere din rândul participanților la trafic vulnerabili;
- **Protejarea mediului** – sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (emisii de poluanți, de gaze cu efect de seră, zgomot);
- **Calitatea vieții** – sistemul de transport și mobilitate va fi orientat către îndeplinirea obiectivelor fundamentale de mai sus, contribuind la dezvoltarea urbană durabilă și la creșterea calității vieții în Orașul Bumbesti-Jiu.

Pornind de la caracteristicile generale ale planurilor de mobilitate și ținând cont de obiectivele urmărite pentru Orașul Bumbesti-Jiu, se poate evidenția faptul că măsurile recomandate prin P.M.U.D. urmăresc dezvoltarea unui **sistem de transport urban care:**

- Este accesibil și răspunde nevoilor de bază ale tuturor utilizatorilor în ceea ce privește mobilitatea;
- Echilibrează și satisface diversitatea cererii de servicii de mobilitate și transport provenite de la cetățeni, întreprinderi și industrie;
- Trasează o dezvoltare echilibrată și o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport;
- Întrunește cerințele de durabilitate, punând în balanță nevoia de viabilitate economică, echitate socială, sănătate și calitate a mediului înconjurător;
- Optimizează eficiența și eficacitatea costurilor;
- Utilizează mai bine spațiul urban, precum și infrastructura și serviciile de transport existente;
- Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, calitatea vieții și sănătatea publică;
- Îmbunătățește siguranța și securitatea traficului;
- Reduce poluarea aerului și poluarea fonică, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie;
- Contribuie la o performanță generală mai bună a rețelei transeuropene de transport și a sistemului european de transport ca întreg.

Mobilitatea persoanelor și a mărfurilor reprezintă rezultatul evoluției globale cu care ne confruntăm. Orașul Bumbesti-Jiu a cunoscut în ultimele decenii mari schimbări sociale, culturale și economice care au influențat în mod clar modelele de mobilitate. Factori precum creșterea veniturilor, dezvoltarea piețelor de consum, apariția locurilor de muncă, creșterea indicelui de motorizare, generează provocări continue pentru a satisface noile nevoi de mobilitate. Astfel, congestia a devenit endemică în orașe și îi sunt asociate externalități precum: poluarea atmosferică, poluarea sonoră, consumul de energie, impactul negativ asupra sănătății, deteriorarea spațiilor comune, costuri, pierderea de competitivitate, excludere socială, etc. Acest plan strategic este realizat pentru a construi o viziune de dezvoltare a Orașului Bumbesti-Jiu, care să îi asigure calitatea de oraș model din punct de vedere al durabilității. Acesta reprezintă un plan de lucru care urmărește schimbări ale comportamentului de deplasare al cetățenilor prin corectarea abaterilor, astfel încât aceștia să își recapete teritoriul urban dedicat în momentul actual în mare parte autovehiculelor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Bumbesti-Jiu reprezintă instrumentul de planificare și management pe care autoritățile publice îl pot folosi pentru a structura politicile de mobilitate în ceea ce privește atingerea obiectivelor generale de

îmbunătățire a calității mediului, a competitivității și siguranței. Acesta încorporează tehnologii de informare și comunicare care conduc la sustenabilitatea sistemului urban.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Bumbești-Jiu cuprinde acțiuni grupate în planuri sectoriale privind următoarele tematici de mobilitate:

1. *Intervenții majore asupra rețelei stradale;*
2. *Transport public;*
3. *Transport de marfă;*
4. *Mijloace (sisteme) alternative de mobilitate;*
5. *Managementul traficului;*
6. *Zone cu nivel ridicat de complexitate;*
7. *Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;*
8. *Aspecte instituționale.*

2.1 Identificarea ariei teritoriale.

Aria de deservire a serviciilor care fac obiectul prezentului studiu este reprezentată de teritoriul administrativ al orașului Bumbesti-Jiu, județul Gorj.(fig 2.3)

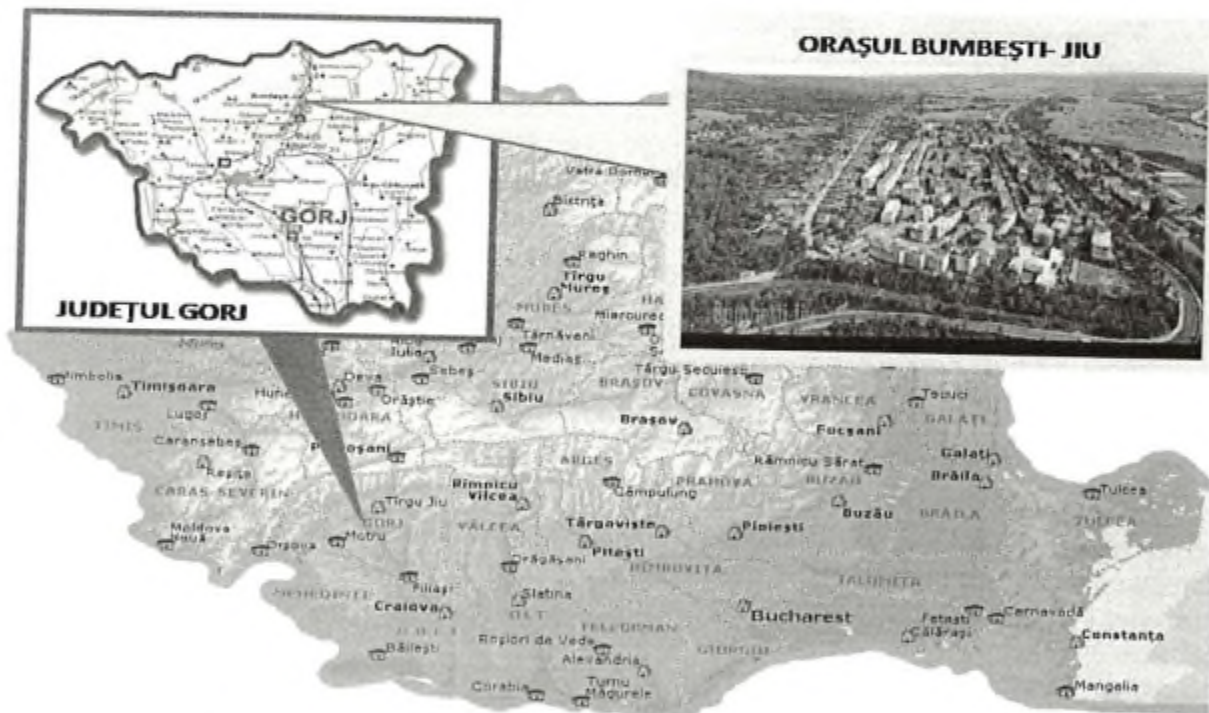


Fig. 2.3. Aria de deservire a serviciului de transport public

Conform datelor statistice existente P.U.G (Planul Urbanistic General, aprobat prin H.C. 85/29.09.2017) teritoriul intravilan al orașului Bumbesti-Jiu este de 1301 ha

Prin raportarea numărului total de locuitori la 8.932 suprafața teritoriului intravilan, rezulta ca densitatea populației la nivelul anului 2020 este de 63 locuitori pe km².

Variația demografică în profil teritorial înregistrată în ultimii 15 ani evidențiază reducerea cu 6,8% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în Orașul Bumbești-Jiu, tendință de variație similară cu cea înregistrată la nivel național (-2,3%) și județean (-5,1%), însă mult mai accentuată.

Valorile extreme sunt date de creșterea cu 12,4% a populației cu domiciliul în Orașul Rovinari, respectiv scăderea cu același procent a populației cu domiciliul în Municipiul Motru. Sporul natural negativ, emigrarea, relocarea rezidențială în zonele urbane în care sunt disponibile locuri de muncă reprezintă principalele cauze ale reducerii numărului de locuitori din Orașul Bumbesti-Jiu.

Datele privind numărul total de locuitori disponibili pentru anul 2016, sunt prezentate în tabelul 2.1.

Localitatea	Număr de locuitori	Anul de referință	Sursa
Orașul Bumbesti-Jiu	10.088	2016	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
	8.932	2011	Institutul Național de Statistică, Direcția Județeană de Statistică Gorj, Recensământul populației și locuințelor

Tabelul 2.1 Numarul de locuitori - Orasul Bumbesti-Jiu

În ce privește Orașul Bumbesti-Jiu, în figura 2.4 este prezentată distribuția pe clase de vârstă (18 categorii) a numărului total de locuitori pentru fiecare an din intervalul 2002- 2016. Valorile corespund datelor determinate prin metodologia publicată pe site-ul INS – Baza de date TEMPO, indicatorul "Populația după domiciliu".

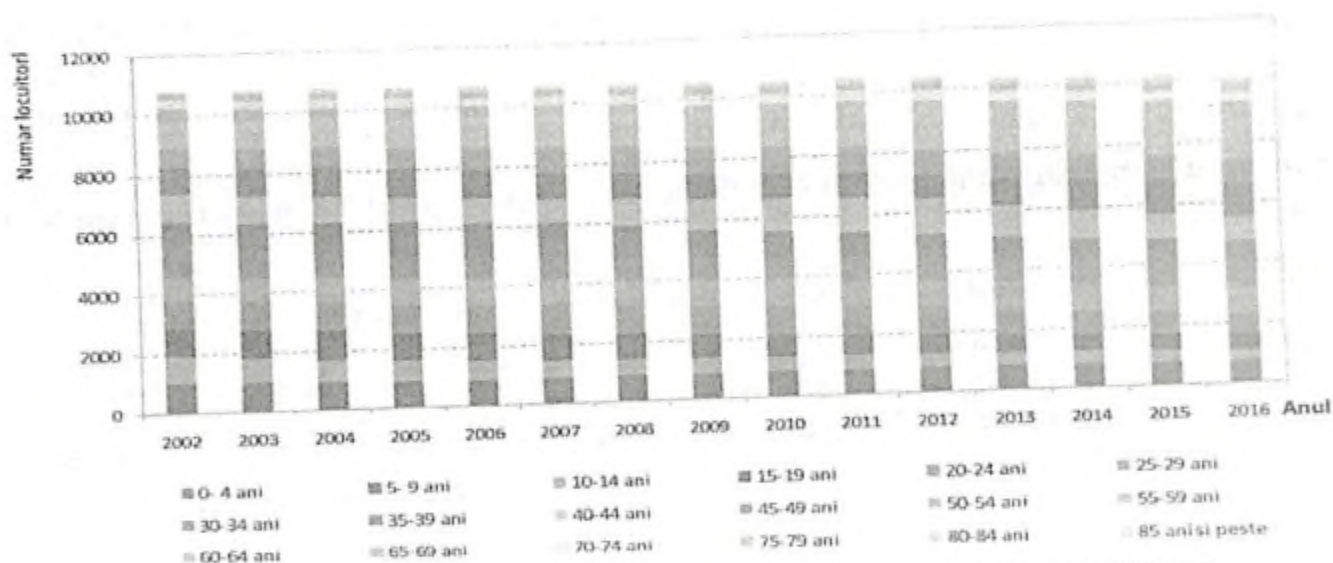


Fig. 2.4. Distribuția populației pe grupe de vârstă în intervalul 2002-2016, orașul Bumbesti-Jiu. (Sursa datelor: I.N.S, TEMPO On-Line)

Analiza distribuției ponderilor anuale pe care le reprezintă principalele grupe de vârstă de-a lungul perioadei analizate (figura 2.5), relevă scăderea semnificativă (cu 33%) a ponderii populației tinere, cu vârsta cuprinsă între 15 și 24 ani, concomitent cu majorarea procentului care revine locuitorilor cu vârstă de peste 65 ani (cu 34%), aspect care reflectă fenomenul de îmbătrânire demografică. În general, aceste persoane sunt caracterizate de mobilitate redusă, necesitând facilități în sensul creșterii accesibilității sistemului de transport.

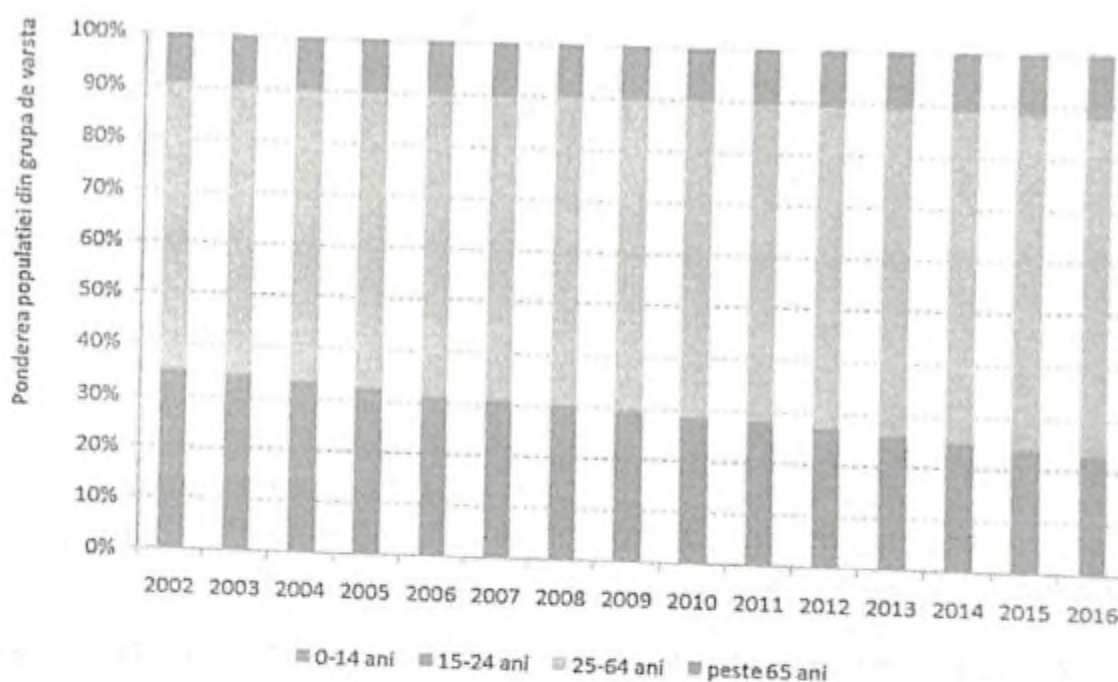


Fig. 2.5. Ponderea populației din principalele grupe de vârstă, perioada 2002-2016. (Susa datelor I.N.S, TEMPO On-Line)

Ca urmare a solicitării Orașului Bumbesti-Jiu, Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date (D.E.P.A.B.D.) din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a pus la dispoziție situația cu numărul total de locuitori cu domiciliul stabil și flotant în Orașul Bumbesti-Jiu înregistrați la sfârșitul anului 2016. Datele au fost defalcate la nivel de adresă (stradă, număr, bloc).

Întrucât la elaborarea modelului de transport (Capitolul 3), în etapa de generare a călătoriilor, este necesară distribuția populației pe zone de trafic¹, în continuare, vor fi luate în calcul valorile furnizate de Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date. Distribuția pe clase de vârstă a acestor date (figura 2.6) s-a făcut respectând proporția deținută de fiecare clasă pentru anul 2016, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică.

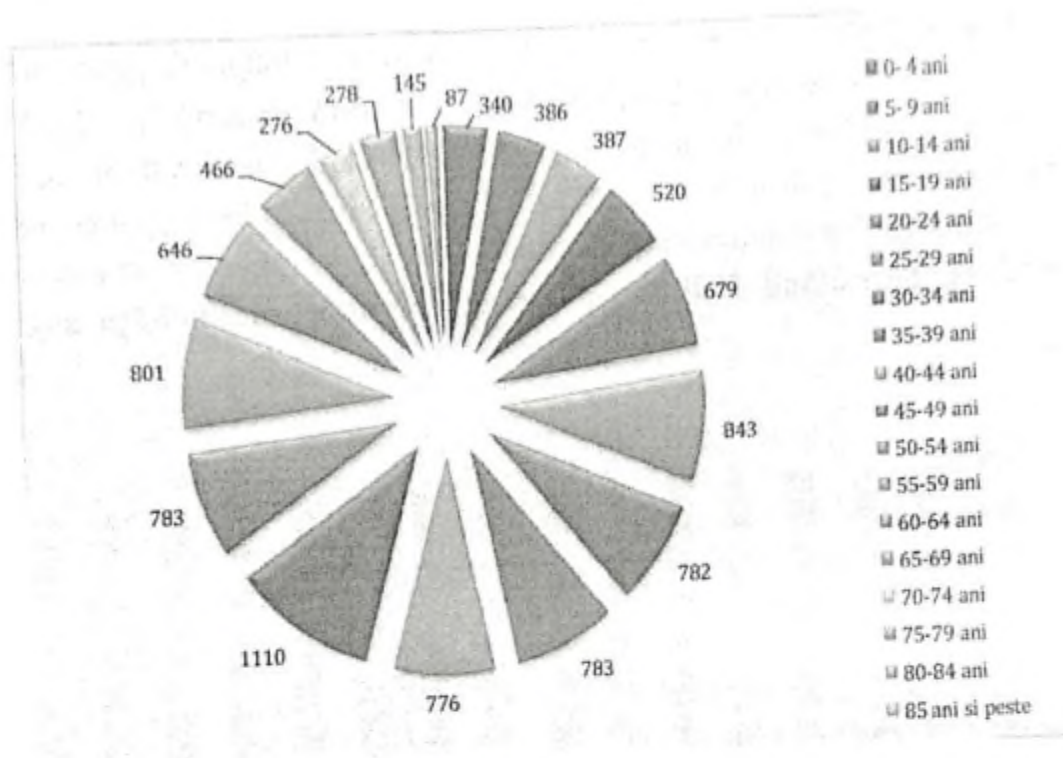


Fig. 2.6. Distribuția populației înregistrate în anul 2016 pe grupe de vârstă, Orașul Bumbesti-Jiu. (Sursa datelor: D.E.P.A.B.D., I.N.S TEMPO On-Line)

Conform datelor statistice existente (Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line), teritoriul intravilan al Orașului Bumbesti-Jiu este de 1275 ha. Prin raportarea numărului total de locuitori la suprafața teritoriului intravilan, rezultă că densitatea populației la nivelul anului 2016 este de 791,2 persoane/km².

Distribuția spațială a numărului de locuitori constituie un factor cu impact semnificativ în domeniul mobilității urbane. În acest context, este esențială analiza datelor demografice prin prisma următorilor indicatori:

- populația totală;
- populația pe grupe de vârstă.
- densitatea populației.
- În cadrul PMUD pentru Orașul Bumbesti-Jiu distribuția spațială a indicatorilor demografici (valorile pentru anul 2016) a fost realizată prin raportare la zonele de analiză a traficului din interiorul teritoriului intravilan (figurile 2.7-2.9).
- Se observă că valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în zona urbană, în cartierele de locuințe colective. Acestea reprezintă zone cu potențial ridicat de generare/ atragere a călătoriilor, pentru care trebuie să se acorde atenție deosebită în ce privește oferta de transport public necesară pentru satisfacerea deplasărilor pe distanță medie și facilitățile pentru modurile de transport nemotorizate (pietonal, cu bicicleta) specifice deplasărilor pe distanță scurtă.

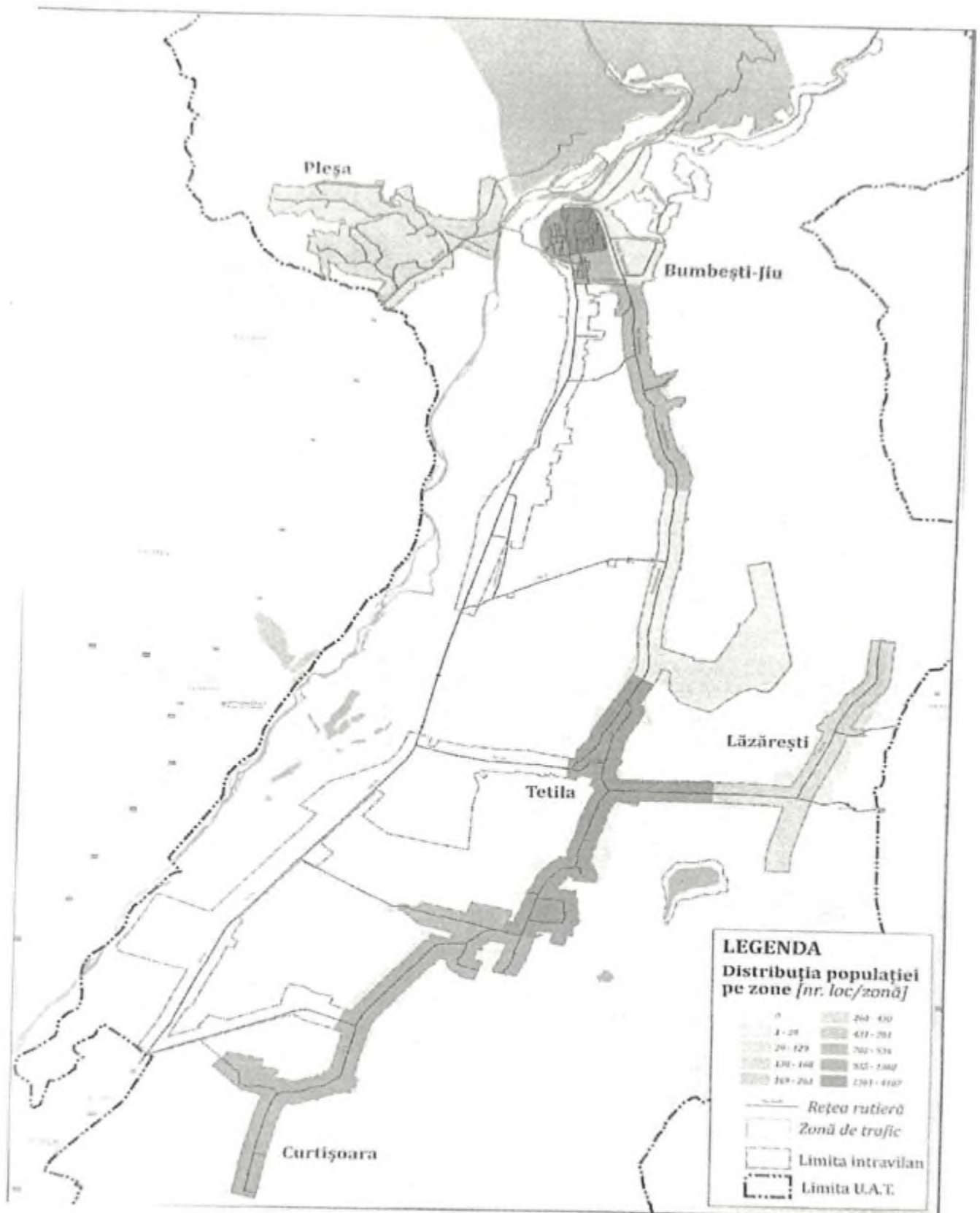


Fig. 2.7. Distribuția teritorială a populației. Sursa datelor D.E.P.A.B.D; INS, TEMPO On-line.

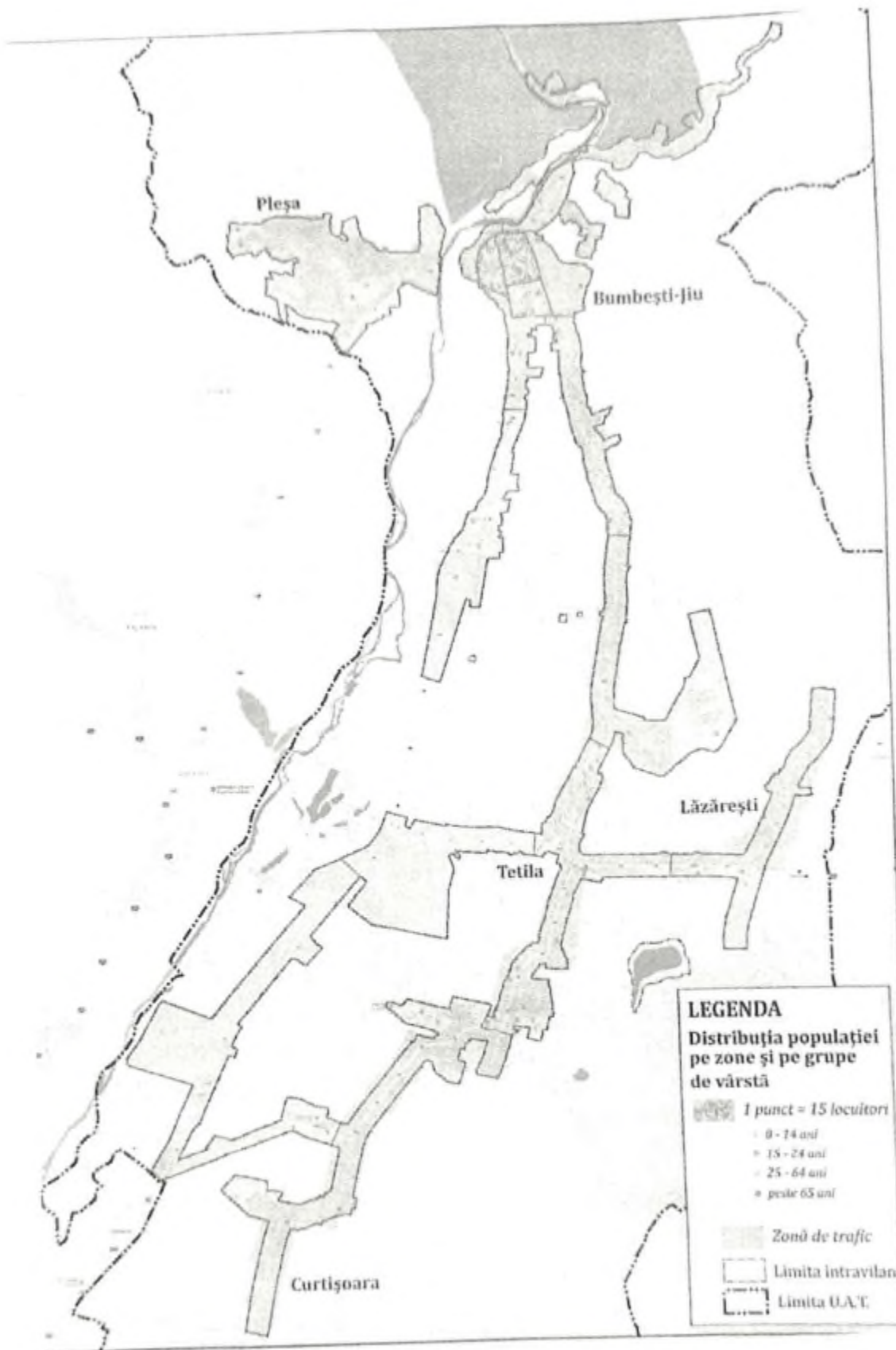


Fig. 2.8. Distribuția teritorială a populației pe grupe de vârstă. Sursa datelor D.E.P.A.B.D; INS, TEMPO On-line.

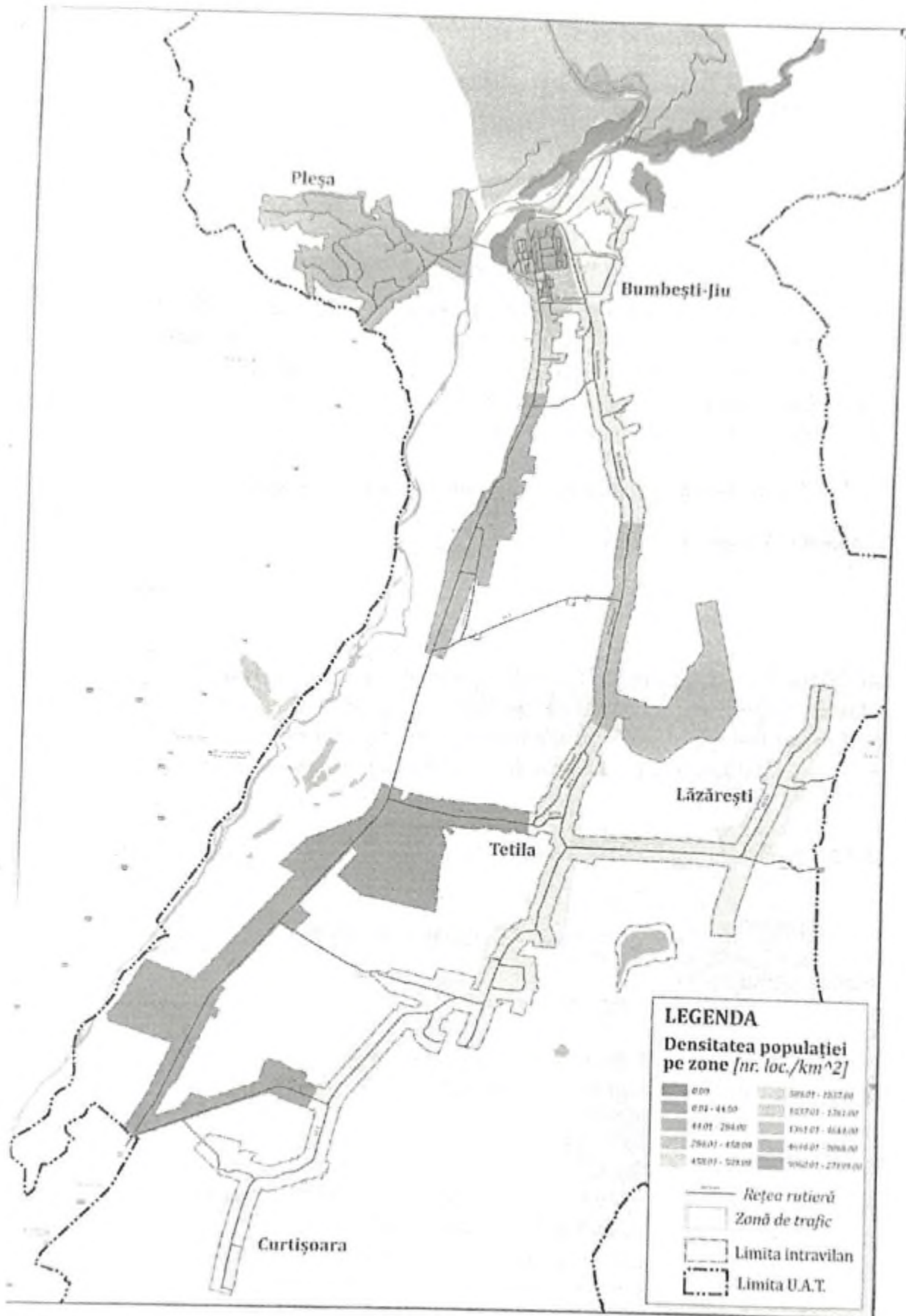


Fig. 2.9. Densitatea populației la nivelul zonelor de trafic. Sursa datelor D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.

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

La nivelul teritoriului de analiză ponderea populației ocupate (în sectorul public și privat) reprezintă 18,5% din totalul numărului de locuitori, valoare aproximativ egală cu cea manifestată la nivel județean (tabelul 2.2). Datele utilizate pentru această analiză, reprezintă date statistice aferente anului 2015 (cele mai recente- publicate de Institutul Național de Statistică, baza de date TEMPO On-line).

T

Tabelul 2.2. Ponderea populației ocupate, anul 2015. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr salariați	Număr locuitori	Ponderea populației ocupate
Orașul Bumbesti-Jiu	1889	10.187	18,5%
Județul Gorj	69.124	368.902	18,7%

În anul 2016, din totalul celor 164 unități economice cu capital privat, 19 au avut cel puțin 10 salariați activi, concentrând 94% din numărul total de locuri de muncă ocupate în sectorul privat (tabelul 2.3) (<https://www.listafirme.ro/>). Cu excepția serviciilor oferite de autorități sau instituții publice, principalii angajatori activează în industria prelucrătoare și în comerț.

Tabelul 2.3. Principalii angajatori – sectorul privat, anul 2016. Sursa datelor: <https://www.listafirme.ro/>.

Angajator	Principalul obiect de activitate	Număr Salariați activi
S.C. UZINA MECANICA SADU S.A.	Fabricarea armamentului și muniției	882
S.C. PIRELLI & C. ECO TECHNOLOGY RO S.R.L.	Fabricarea de produse refractare	114
S.C. INDUSTRIAL EUMECA S.R.L.	Fabricarea de construcții metalice și părți componente ale structurilor metalice	54
S.C. CONFEX CYRANO S.R.L.	Fabricarea altor articole de îmbrăcăminte (exclusiv lenjeria de corp)	37
S.C. SERES PROD COM S.R.L.	Fabricarea altor mașini și utilaje de utilizare generală n.c.a.	36
S.C. CNC TECH S.R.L.	Operațiuni de mecanică generală	30
S.C. FARBUM S.R.L.	Comerț cu ridicata al cărnii și produselor din carne	28
S.C. MARCKON S.R.L.	Fabricarea de construcții metalice și părți componente ale structurilor metalice	26
S.C. ZEITA S.R.L.	Comerț cu amanuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	24

Angajator	Principalul obiect de activitate	Număr Salariați activi
S.C. ILVI EXIM S.R.L.	Fabricarea pâinii; fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie	19
S.C. VIISOARA S.R.L.	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	19
S.C. EUROM LEGNO INTERMED 2013 S.R.L.	Tăierea și rindeluirea lemnului	15
S.C. FARPIFOR S.R.L.	Fabricarea articolelor din fire metalice; fabricarea de lanțuri și arcuri	15
S.C. SOYMEX COM S.R.L.	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	13
S.C. ROVERS S.R.L.	Baruri și alte activități de servire a băuturilor	13
S.C. HONESTY S.R.L.	Fabricarea pâinii; fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie	12
S.C. INFACO S.R.L.	Fabricarea pâinii; fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie	11
S.C. RENTABIL S.R.L.	Comerț cu ridicata al materialului lemnos și a materialelor de construcție și echipamentelor sanitare	10
S.C. MULTIPAPET S.R.L.	Comerț cu amănuntul al ziarelor și articolelor de papetarie, în magazine specializate	10

Din totalul angajatorilor cu capital privat 48% nu au salariați. Frecvența cea mai ridicată de apariție se întâlnește în rândul angajatorilor cu un singur salariat activ, situație în care sunt înregistrate 55 cazuri, constituind 34% din numărul total (figura 2.10).

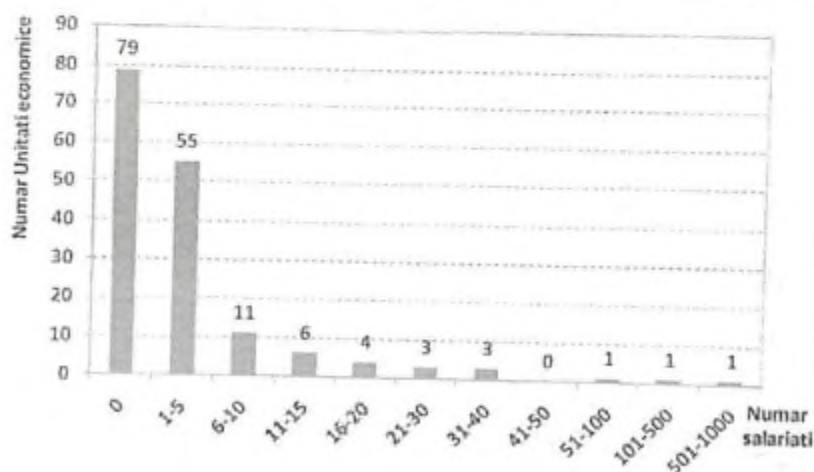


Fig. 2.10 Distribuția Unităților economice după numărul de salariați. Sursa datelor (<https://www.listafirme.ro/>).

Distribuția în teritoriu a locurilor de muncă asigurate de agenții economici (la nivelul zonelor de trafic în care a fost împărțit teritoriul Orașului Bumbesti-Jiu) este prezentată în figura 2.11.

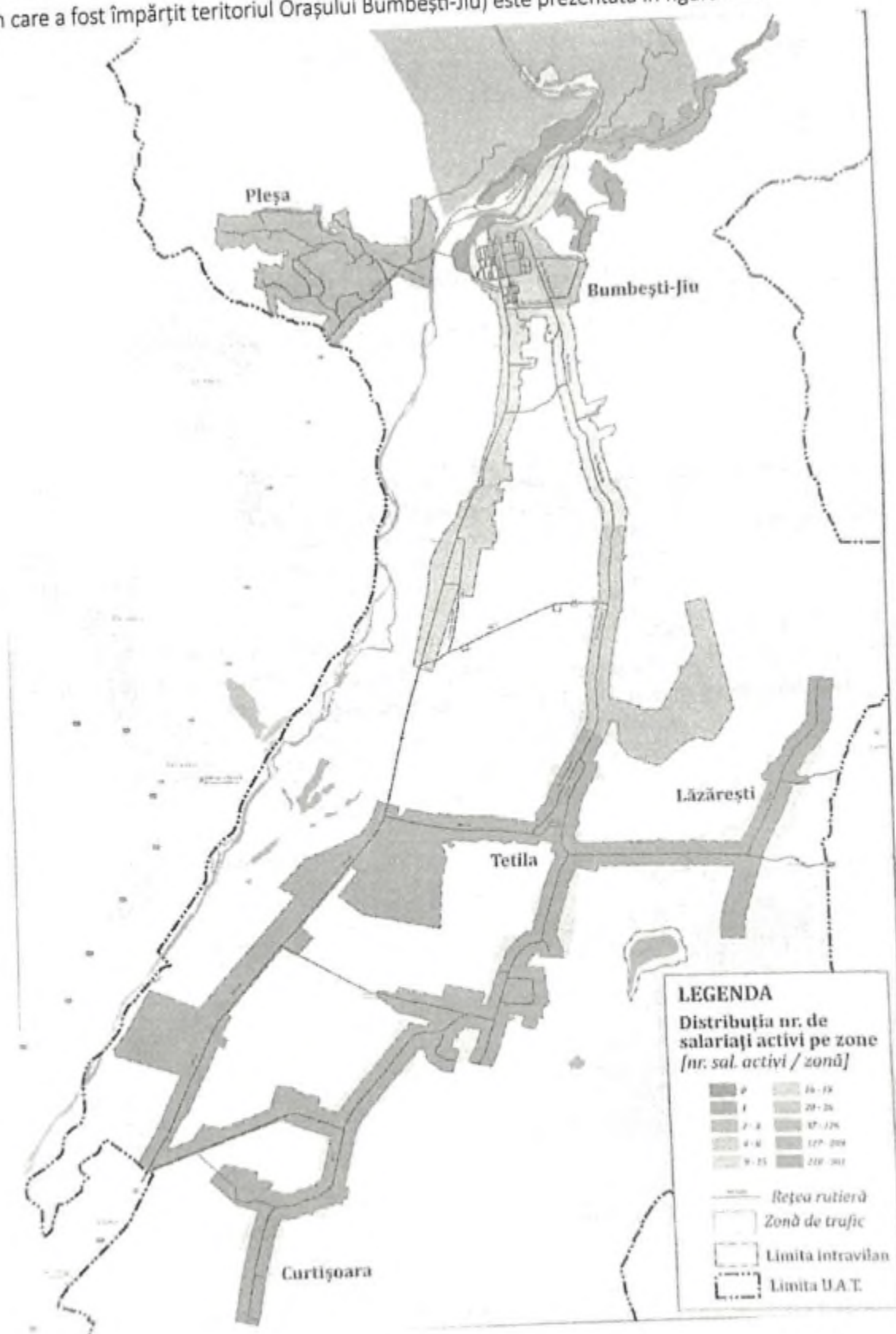


Fig. 2.11. Distribuția teritorială a locurilor de muncă. Sursa datelor: <https://www.listafirme.ro/>.

Pe baza datelor statistice existente a fost studiată dinamica numărului de salariați la nivel local și județean în ultimii 15 ani (figurile 2.12 și 2.13). Rezultatele indică o creștere a ponderii numărului de salariați din Orașul Bumbesti-Jiu din totalul celor înregistrați la nivel județean, de la 1,7% în anul 2002, la 2,7% în anul 2015, ceea ce se traduce prin creșterea atractivității mediului urban analizat, și în consecință creșterea numărului de deplasări realizate în scopul de a merge la serviciu.

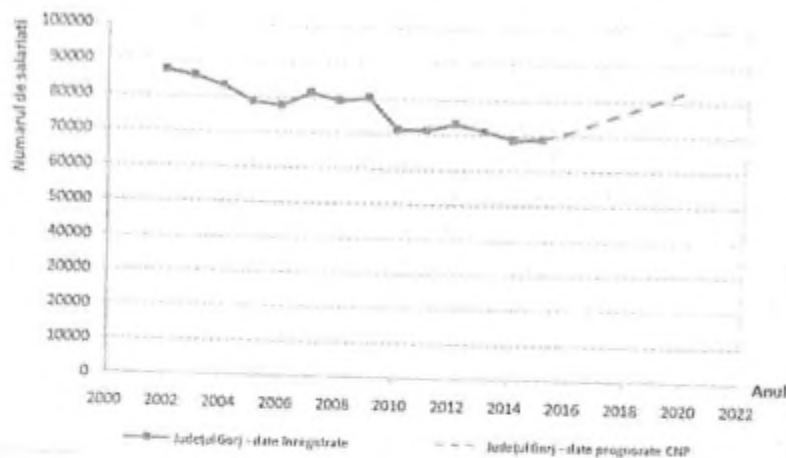


Fig. 2.12. Variația numărului de salariați- jud. Gorj, perioada 2002-2015; 2016-2020.Sursa datelor: I.N.S TEMPO On-Line, Comisia Națională de Prognoza(C.N.P.)

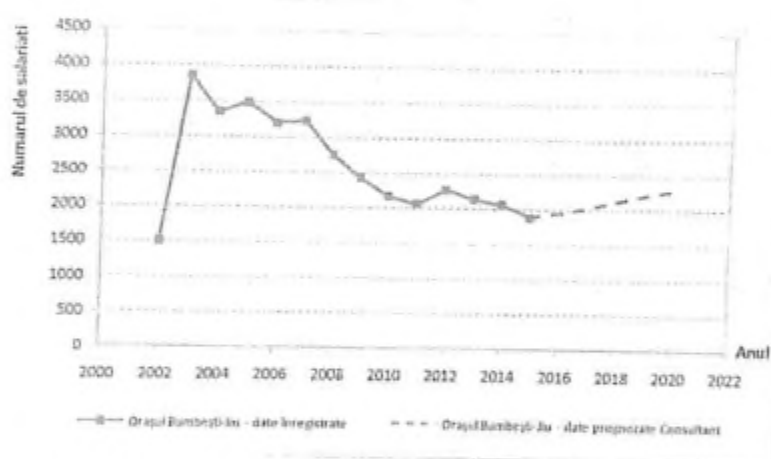


Fig.2.13. Variația numărului de salariați- Oras Bumbesti-Jiu, perioada 2002-2015; 2016-2020.Sursa datelor: I.N.S TEMPO On-Line; Comisia Națională de Prognoza (C.N.P)

Cunoscând datele istorice privind numărul de salariați înregistrați la nivel județean și local în ultimii 15 ani și date prognozate² ale acestui indicator pentru județul Gorj, a fost estimat numărul anual de salariați la nivelul Orașului Bumbesti-Jiu în perioada 2016-2020. Se observă tendința crescătoare, care conduce la creșterea cu 21% a numărului de salariați din Orașul Bumbesti-Jiu în anul 2020 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2015.

² Comisia Națională de Prognoză, Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL până în 2020, mai 2017;

Conform Institutului Național de Statistică³, vârstele de muncă considerate sunt următoarele:

- pentru populația de gen feminin, grupele de vârstă de la 15 la 59 ani;
- pentru populația de gen masculin, grupele de vârstă de la 15 la 64 ani.

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variația numărului de șomeri înregistrați la nivelul Orașului Bumbesti-Jiu, rezultând că în perioada analizată 2010-2016 (cea pentru care sunt publicate date statistice) s-a instalat o tendință generală descrescătoare a numărului de persoane încadrate în această categorie (figura 2.14). În ipoteza translatării acestor persoane în categoria salariaților, putem concluziona că în ultimii ani s-a produs creșterea deplasărilor pendulare domiciliu – loc de muncă.

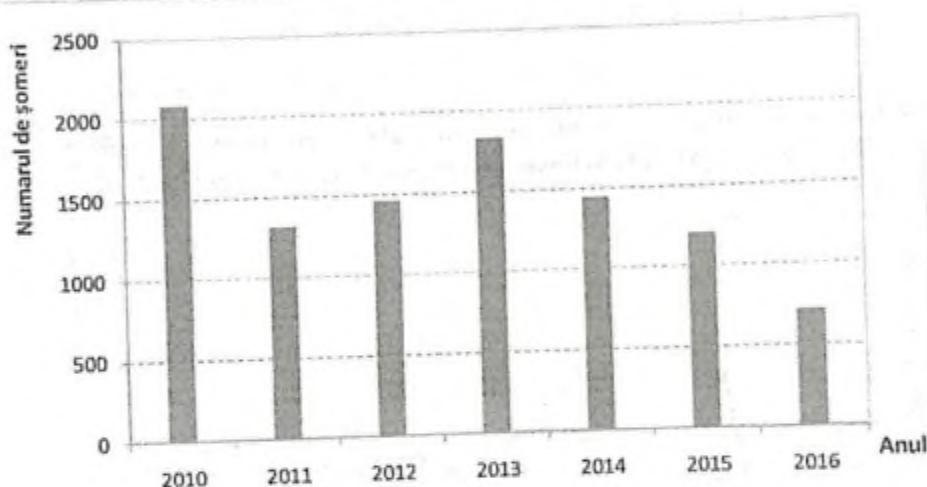


Fig. 2.14. Variația Numarului de șomeri, perioada 2010-2016. Sursa datelor I.N.S, TEMPO On-Line.

În ce privește cauzele șomajului în Orașului Bumbesti-Jiu, acestea sunt cele clasice: numărul redus al locurilor de muncă, dezechilibre între pregătirea profesională a forței de muncă disponibile (șomerii provin, de regulă, din disponibilizările colective sau individuale, fiind persoane care și-au pierdut locul de muncă prin restrângerea activității) și cerințele specifice locurilor de muncă ce constituie oferta, raportul dintre nivelul salarial minim pentru care populația este dispusă să muncească și nivelul ajutoarelor sociale oferite de stat. În vederea susținerii dezvoltării activităților economice, acțiune ce aduce beneficii sociale ca urmare a reducerii șomajului în zona de analiză, se vor propune măsuri de îmbunătățire a accesibilității și eficientizare a sistemului de transport la nivel urban.

Ca urmare a analizei zonificării funcționale realizate în cadrul Reglementărilor Urbanistice aferente PUG al Orașului Bumbesti-Jiu (figura 2.13), se constată concentrarea funcțiunilor de tip industrie și servicii (M3) în zona de Sud a teritoriului de analiză. Concentrarea locurilor de muncă în zone compacte implică probleme de mobilitate, în sensul constituirii unor poli de atragere și generare a călătoriilor.



Fig. 2.15. Funcțiuni de utilizare a teritoriului. Sursa: P.U.G al orasului Bumbăști-Jiu.

Zonele în care se desfășoară activități comerciale reprezintă de asemenea poli de interes, în special pentru călătoriile locale. Zona centrală este cea în care sunt concentrate activitățile comerciale. Aceste obiective sunt racordate la artera principală de circulație – Str. Parângului prin Str. Grigore Alexandru Ghica, Str. Trandafirilor, Str. Jiului și Str. Gării (figura 2.16).

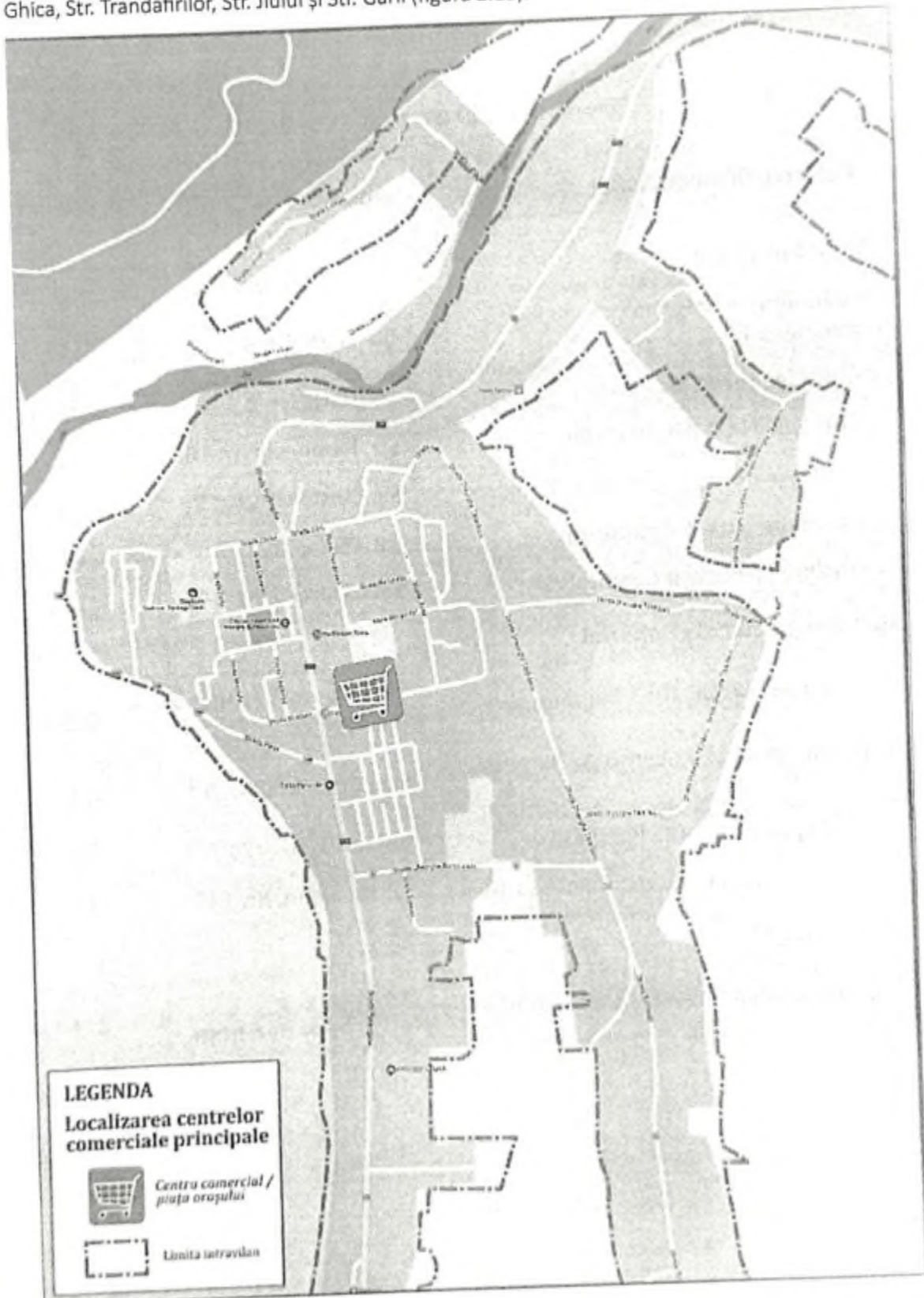


Fig. 2.16. Localizare Zone Comerciale din orasul Bumbesti-Jiu

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere / generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. În total, în Orașul Bumbesti-Jiu funcționează 11 unități de învățământ preuniversitar (liceal – 1, gimnazial – 4, preșcolar- 6) în care sunt înmatriculați 979 elevi și preșcolari.

Localizarea în arealul de studiu a unităților de învățământ centralizate în tabelul 2.4 se regăsește în figura 2.17.

Tabelul 2.4. Unități de învățământ. Sursa datelor: Primăria Orașului Bumbesti-Jiu.

Nr. crt.	Unitatea de învățământ	Adresa	Număr preșcolari / elevi
Învățământ preșcolar			
1.	Grădinița cu program prelungit Bumbesti-Jiu	Str. Gării, Nr. 2	127
2.	Creșa Bumbesti-Jiu	Str. Gării, Nr. 2	20
3.	Grădinița Curtișoara Bumbesti-Jiu	Sat Curtișoara, Nr. 8	15
4.	Grădinița Tetila Bumbesti-Jiu	Sat Tetila, Nr. 279	19
Învățământ primar și gimnazial			
5.	Școala gimnazială Nr. 1 Bumbesti-Jiu	Str. Grigore Alexandru Ghica, Nr. 2	426
6.	Școala primară Tetila Bumbesti-Jiu	Sat Tetila, Nr. 279	16
7.	Școala primară Lăzărești Bumbesti-Jiu	Sat Lăzărești, Nr. 142	13
Învățământ liceal			
8.	Liceul Mihai Viteazul Bumbesti-Jiu	Str. Gheorghe Dumitrescu Bumbesti nr.14	320

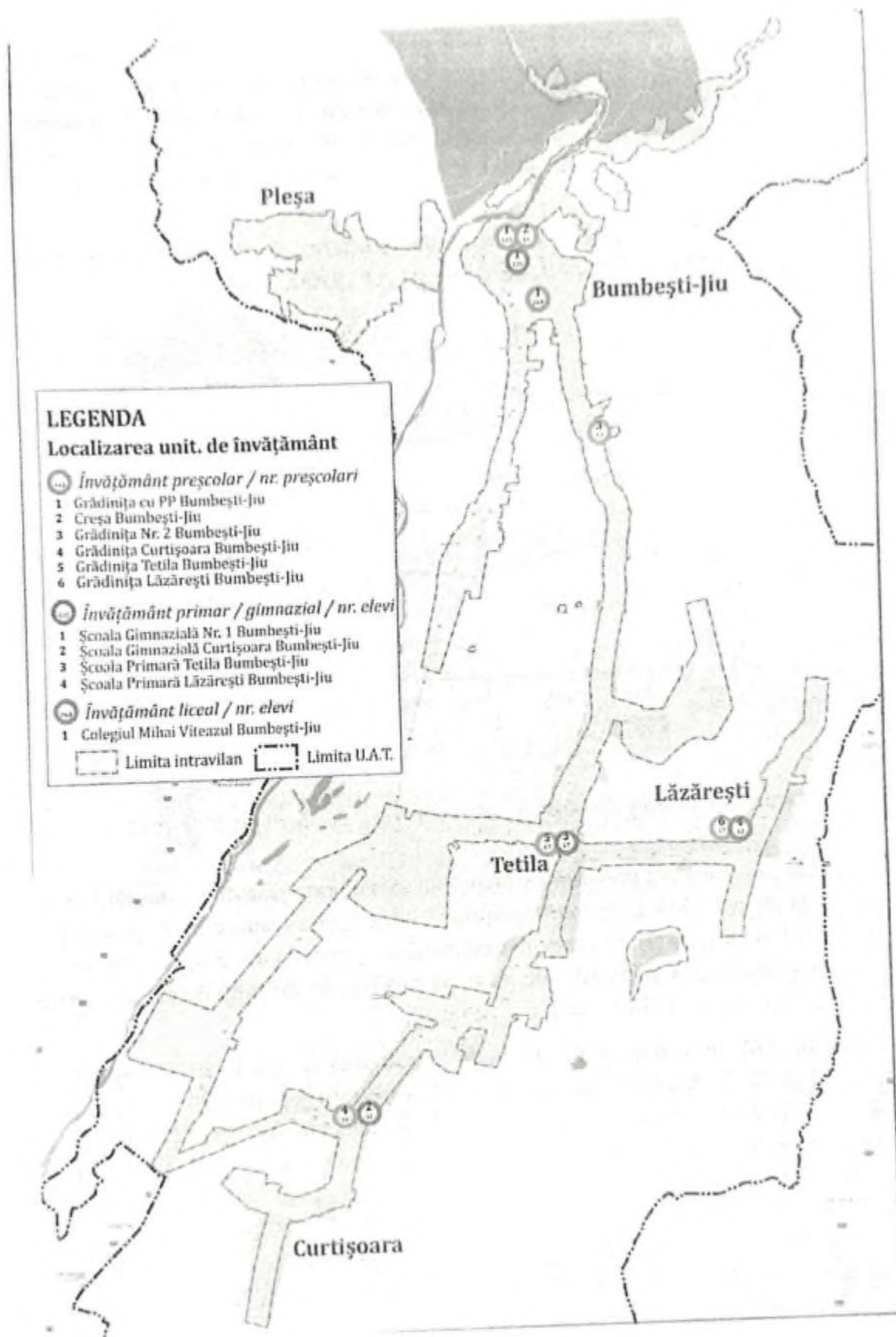


Fig. 2.17. Localizarea Unitatilor de Invatamant pe teritoriul orasului Bumbesti-Jiu.

Analiza privind populația școlară, realizată pe baza datelor statistice existente, relevă reducerea numărului de elevi cu excepția celor încadrați în învățământul profesional (care a fost reluat în anul 2014, după ce în perioada 2011-2013 a fost suspendat) și postliceal (introdus începând cu anul 2013). De asemenea, o creștere ușoară s-a înregistrat și în rândul elevilor înscriși în învățământul primar, categorie a populației școlare a atins valoare minimă în anul 2011.

Reducere accentuată între valorile specifice limitelor intervalului de analiză (de peste 60%) s-a înregistrează în rândul elevilor de gimnaziu și liceu (figura 2.18).

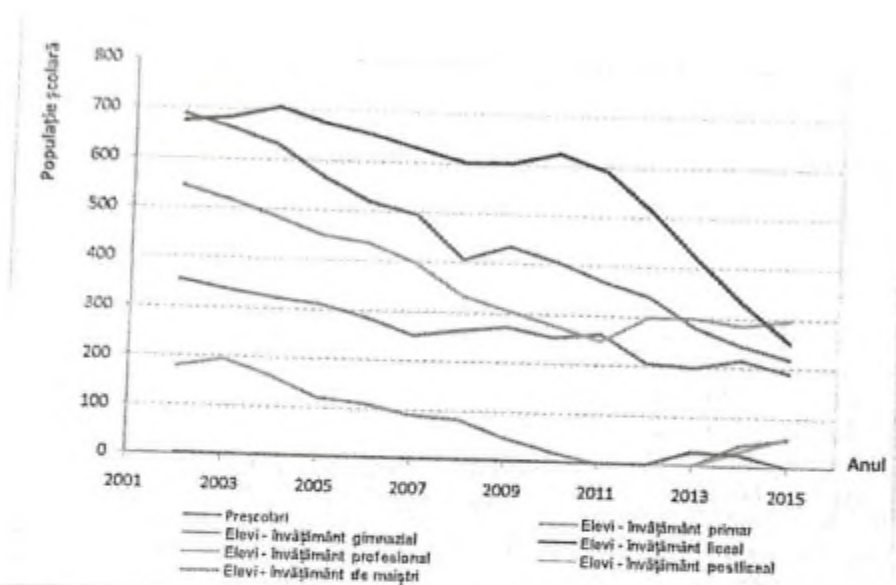


Fig. 2.18. Variația populației școlare din orașul Bumbesti-Jiu, 2002-2015.

Principala cauză a reducerii populației școlare este dată de rata scăzută a natalității, care se reflectă în populația tânără, cu vârsta cuprinsă între 0 și 24 ani, a cărei pondere din numărul total de locuitori a scăzut considerabil în perioada de analiză (figura 2.5). Scăderea semnificativă a populației de elevi de nivel liceal din ultimii doi ani poate fi asociată creșterii atractivității școlilor profesionale.

Cunoscând tendința de variație a numărului de elevi, bazată pe date istorice înregistrate în perioada 2002-2015 și ținând seama de prognoza de evoluție a populației la nivel național până la orizontul anului 2060⁴ (prognoză care are la bază populația stabilă pe sexe și grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului desfășurat în octombrie 2011 și fenomenele demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația externă din statistica curentă) pe termen scurt s-au prognozat reduceri ale numărului de elevi din Orașul Bumbesti-Jiu (figura 2.19). Deși în perioada următoare ne așteptăm la reducerea populației școlare, nu același lucru se poate estima în legătură cu numărul deplasărilor realizate pentru școlarizarea persoanelor încadrate în această categorie a populației. Tot mai frecvent, în situația actuală, se întâlnesc cazuri în care copii nu urmează școala primară sau gimnazial de rezidență, orientându-se către unități de învățământ din alte

localitati (în general în funcție de prestigiul acestora), motiv pentru care deplasările având ca scop „Ducerea / aducerea copiilor la / de la școală” devin tot mai numeroase și sunt realizate cu autovehiculul personal.

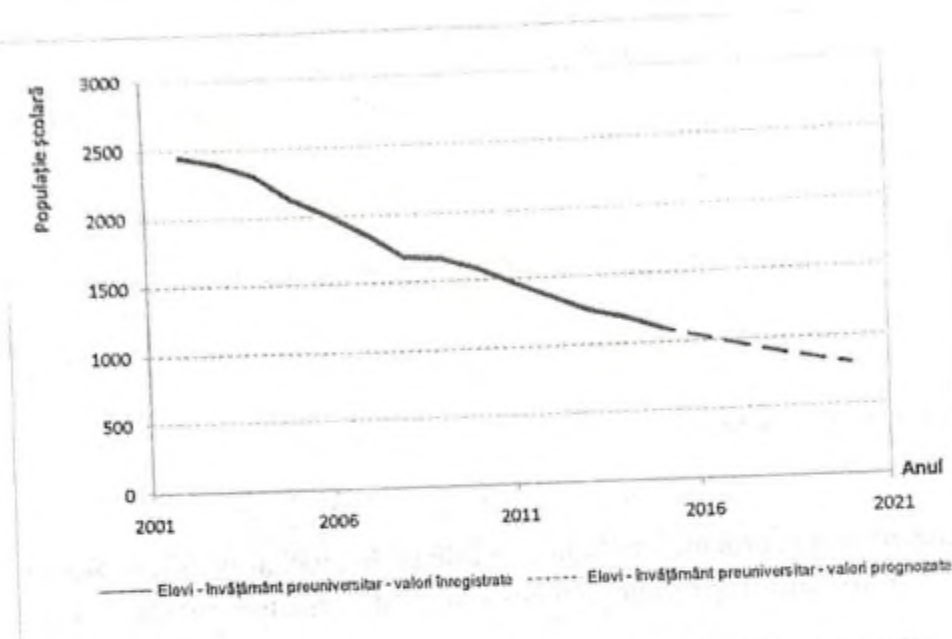


Fig. 2.19. Variația populației școlare din orașul Bumbesti-Jiu – Date prognozate.

2.2 Indicele de motorizare.

Indicele de motorizare reprezintă un indicator utilizat în evaluarea dezvoltării economice a unei unități administrativ teritoriale. Valoarea acestuia exprimă numărul de autoturisme deținute de grupe de 1000 de locuitori. În figura 2.20 este prezentată variația indicelui de motorizare în intervalul 2011-2016 înregistrată în Orașul Bumbesti-Jiu, județul Gorj și la nivel național.

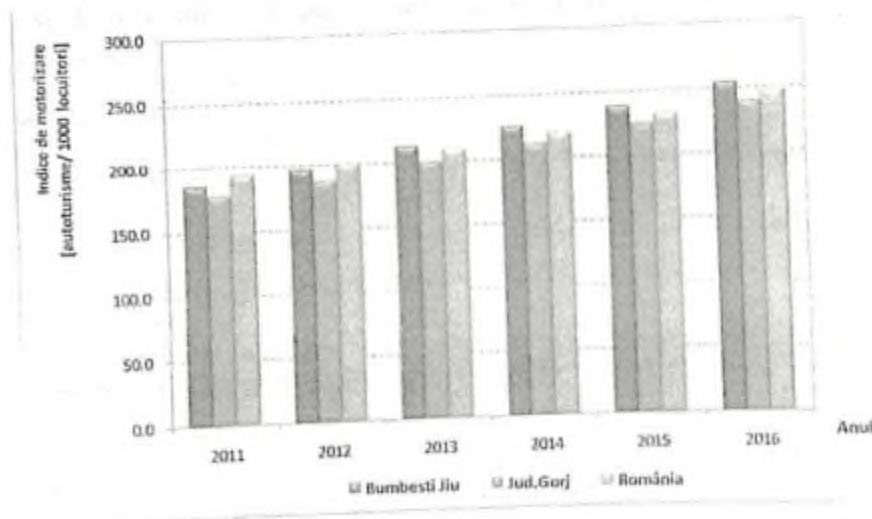


Fig. 2.20. Variația indicelui de motorizare 2011-2016. Sursa datelor: I.N.S. TEMPO On-Line Primăria orașului Bumbesti-Jiu

Se observă că numărul de autoturisme deținute de 1000 de locuitori ai Orașului Bumbesti-Jiu este cu 6% mai mare decât valoarea medie județeană, respectiv cu 3% mai mare decât valoarea medie națională. Concentrarea autovehiculelor în Orașul Bumbesti-Jiu demonstrează dezvoltarea economică superioară a acestei unități administrativ-teritoriale comparativ cu celelalte localități ale județului Gorj.

În ce privește detalierea analizei la nivelul Orașului Bumbesti-Jiu, au fost obținute date referitoare la deținerile de autovehicule, la nivelul străzilor din zona urbană și a localităților componente, pe categorii, așa cum sunt înregistrate la serviciul Impozite și Taxe Locale.

Disponibilitatea utilizării unui vehicul prezintă un rol vital și omniprezent în alegerile privind deplasările pe care indivizii aleg să le efectueze. Acest lucru se manifestă atât în planificarea deplasărilor pe termen scurt, cât și pe orizonturi de timp medii și lungi. În modelul de estimare a cererii de deplasare, acest parametru intervine în etapele de generare a deplasărilor, distribuție pe destinație și alegere modală (Capitolul 3).

În figurile 2.21- 2.23 sunt reprezentate pentru fiecare zonă de analiză a traficului valorile înregistrate în anul 2016 pentru: *numărul total de autovehicule, numărul de autoturisme și indicele de motorizare.*

Din figurile de mai jos se observă faptul că valori ridicate ale deținerii de autovehicule (indice de motorizare) sunt înregistrate în zona urbană, în care predomină locuințele individuale (Str. Gheorghe Tătăraș, Str. Bumbesti, Str. Parângului).

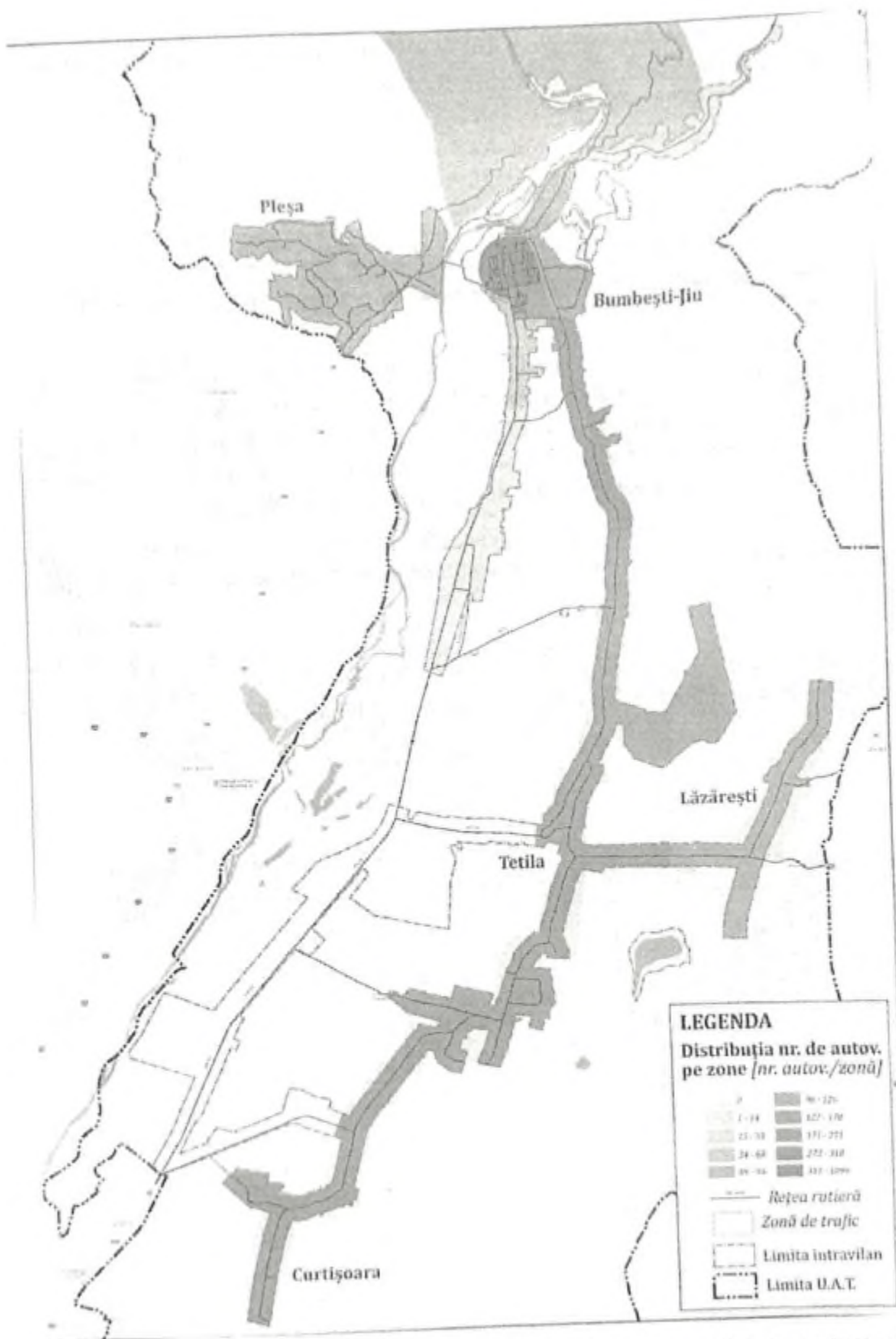


Fig 2.21. Distribuția autovehiculelor la nivelul zonelor de trafic, Orasul Bumbesti-Jiu. Sursa datelor: Primaria Orasului Bumbesti-Jiu.

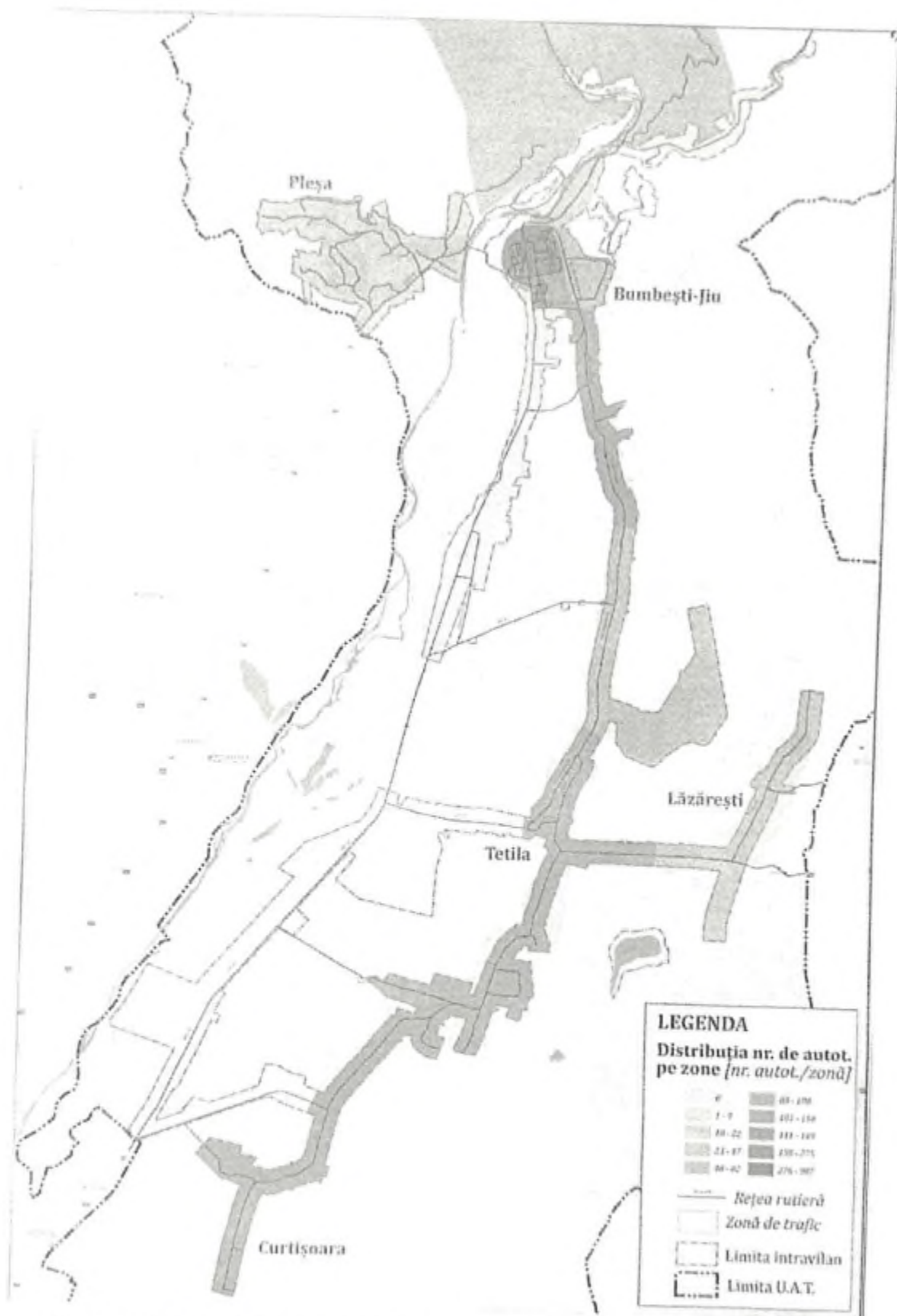


Fig. 2.22. Distribuția autoturismelor la nivelul zonelor de trafic, Orasul Bumbesti-Jiu. Sursa datelor : Primaria Orasului Bumbesti-Jiu.

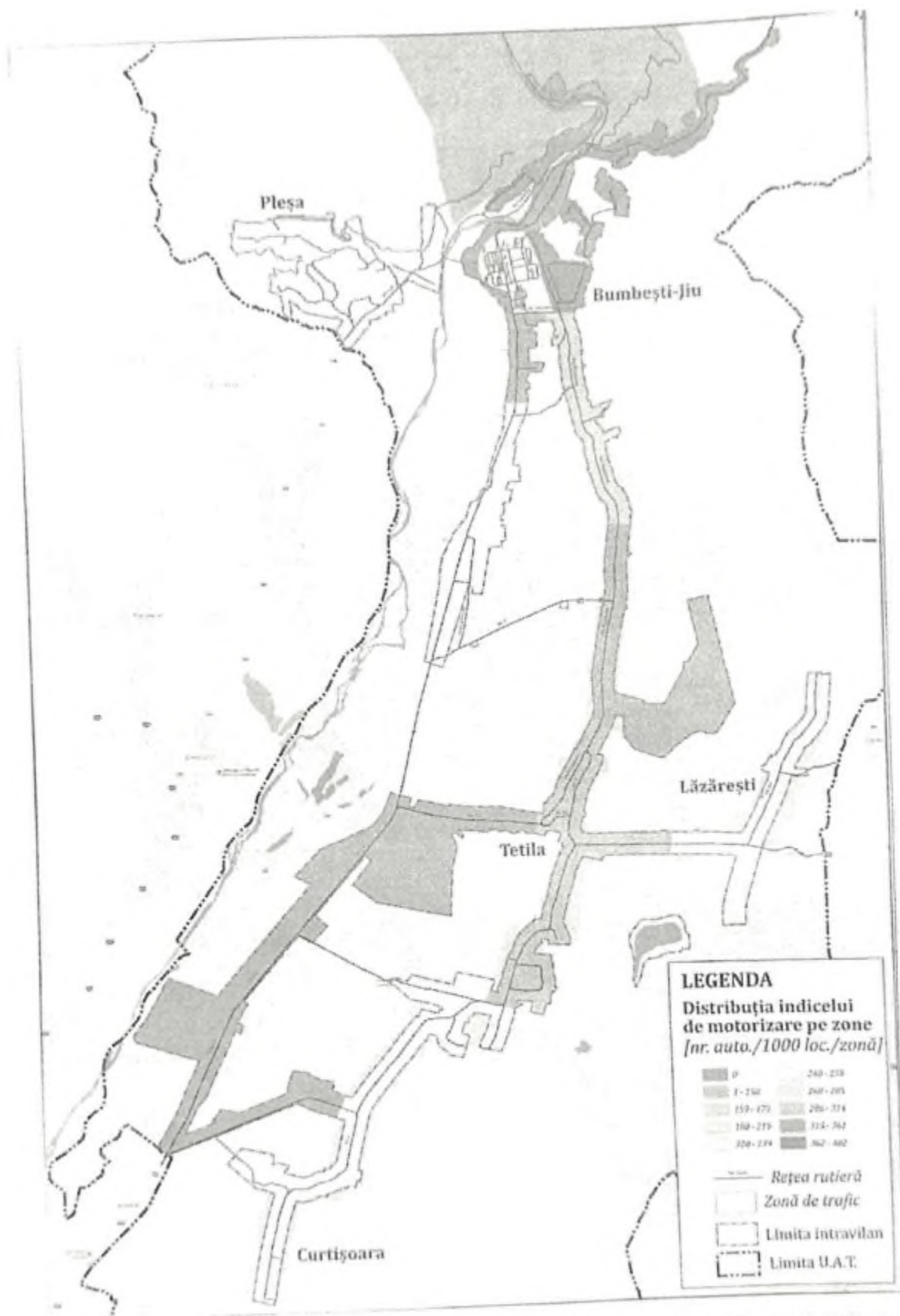


Fig. 2.23. Distribuția indicelui de motorizare la nivelul zonelor de trafic, Orasul Bumbesti-Jiu. Sursa datelor: Primaria Orasului Bumbesti-Jiu.

2.3 Reteaua stradala

La nivelul reței globale de transport rutier, Orașul Bumbești-Jiu prezintă conexitate ridicată, fiind racordat la rețeaua Trans-Europeană de Transport extinsă (TEN-T Comprehensive) (figura 2.22). În cadrul Master Planului General de Transport al României, pe acest sector al rețelei TEN-T este prevăzut drumul Trans-Regio Țara Hațegului: Filiași – Tg. Jiu – Bumbești-Jiu- Petroșani- Hațeg – Deva – A1.

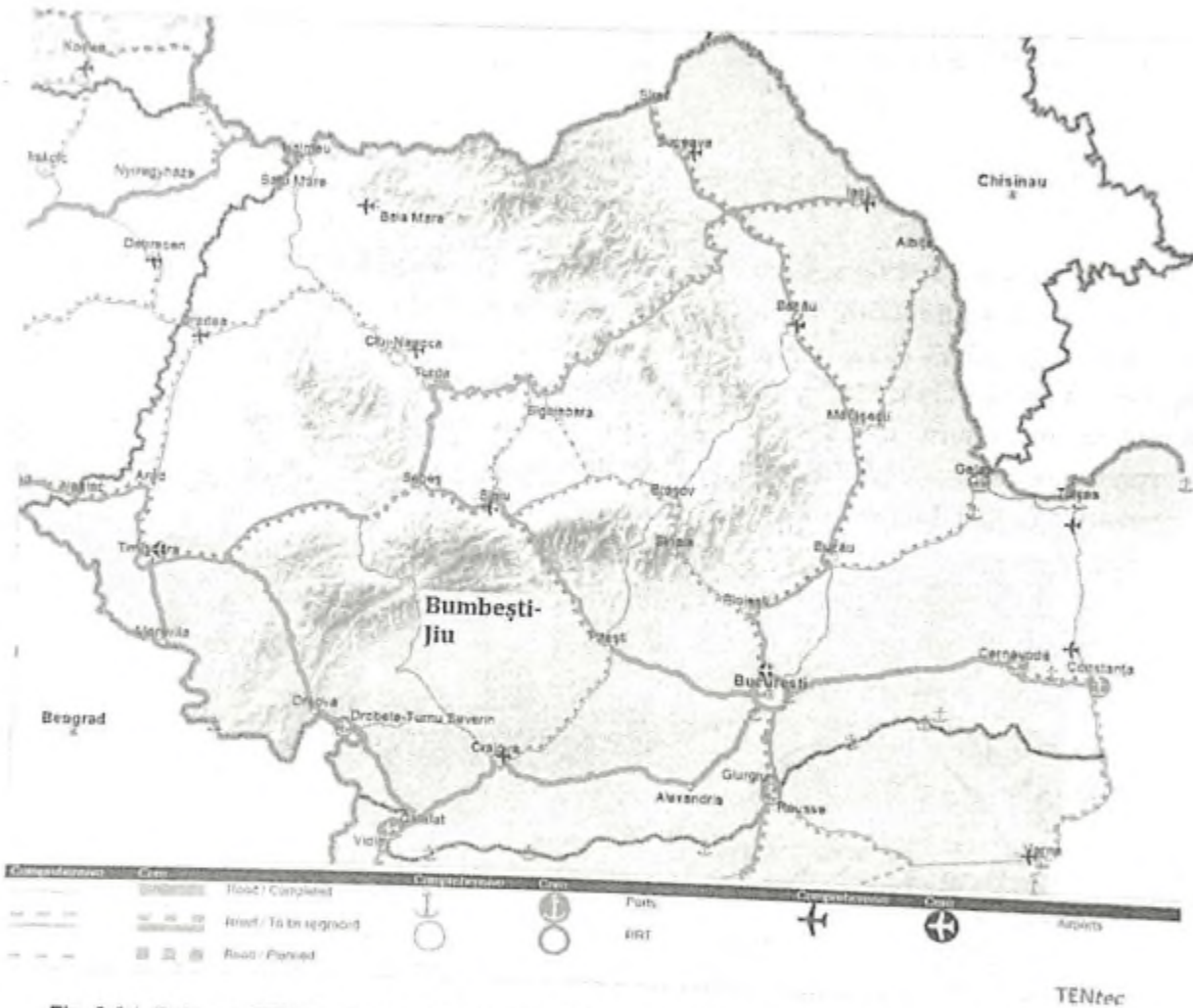


Fig. 2.24. Reteaua TEN-T rutiera in zona Orasului Bumbesti-Jiu.Sursa : Comisia Europeana, 2017.

Infrastructura rutieră majoră din zona de analiză este reprezentată de drumurile naționale- DN 66 (E 79), care traversează teritoriul Orașului Bumbești-Jiu pe direcția Sud-Nord și DJ 665, care se desprinde din DN 66 în zona de Sud și străbate teritoriul intravilan al localităților aparținătoare Curtișoara, Tetila și Lăzărești până la extremitatea estică a acestuia. Traseele drumului național și al celui județean care asigură conexiunea cu teritoriul învecinat, centralizate în tabelul 2.5 sunt reprezentate grafic în figura 2.24.

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

Tabelul 2.5. Reteaua de drumuri care asigura relatia cu teritoriul invecinat

Drum	Origine	Destinație	Traseu
DN 66/E79	Km 0+000, Filiași (DN 6)	Km 210 +585 Simeria (DN 7)	Târgu Jiu - Bumbesti-Jiu - Petroșani - Hațeg
DJ 665	Km 0+000, Iezureni (DN 66)	Km 53+650, Limita Jud. Vâlcea	Curțisoara - Tetila - Mușetești - Bârcaciu - Stăncești - Drăgoiești - Crasna - Cărpiniș - Aninișu din Vale - Hirisești - Novaci - Cernadia - Baia de Fier - Polovragi - Racovița

Deficiența majoră a rețelei rutiere din zona Orașului Bumbesti-Jiu este generată de lipsa unei variante de ocolire, care să conducă la eliminarea totală din rețeaua urbană a traficului de vehicule de marfă aflate în tranzit, diminuând în acest fel externalitățile suportate de locuitori. Cursul Râului Jiu constituie o barieră naturală, care delimitează teritoriul intravilan pe latura de Vest a localității. Acesta reduce accesibilitatea localității aparținătoare Pleșa, la nivelul întregii rețele de transport existând o singură structură de traversare de capacitate redusă amplasată pe DC 149 (figura 2.25).

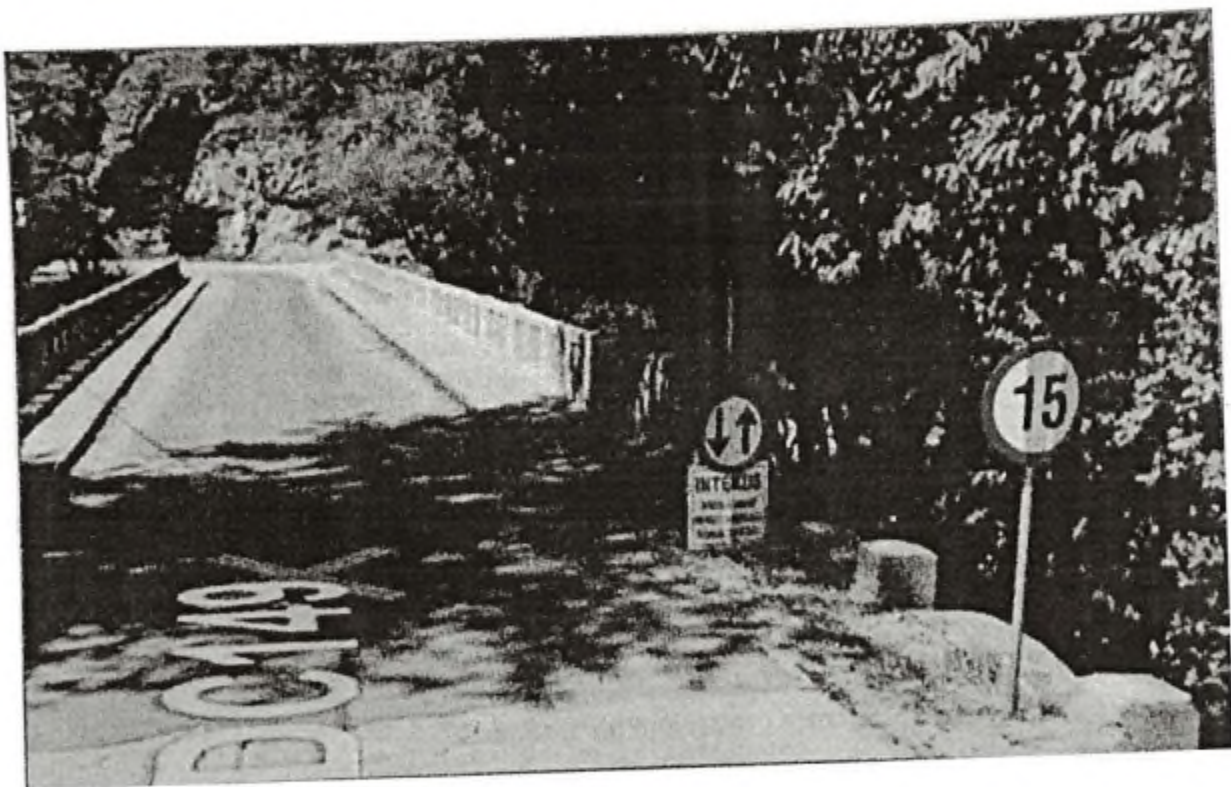


Fig. 2.25. Pod peste Raul Jiu, acces localitatea Pleșa.

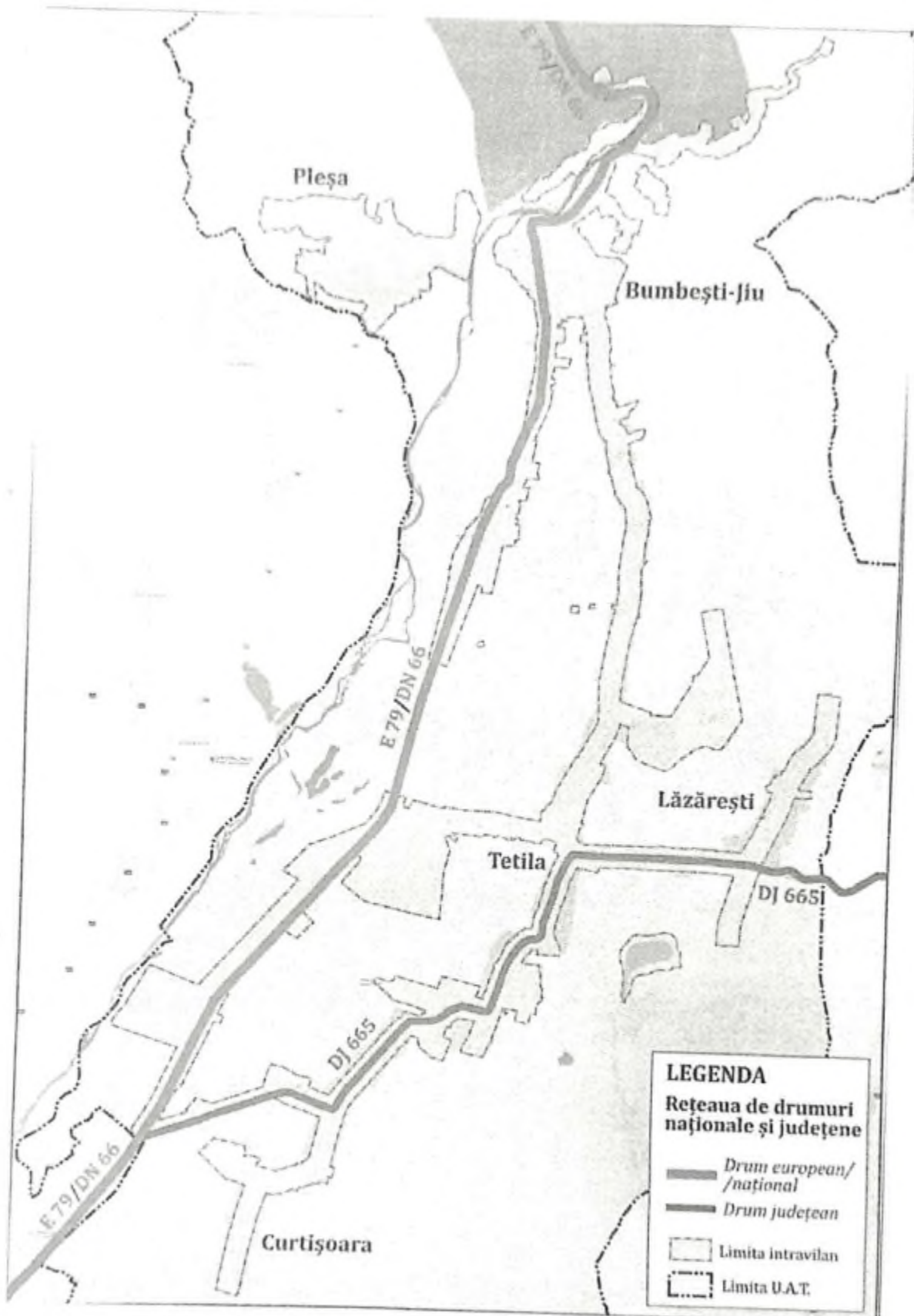


Fig. 2.26. Reteaua majora de circulație din zona de studiu.

Rețeaua feroviară secționează teritoriul intravilan al Orașului Bumbesti Jiu pe latura de Vest, conducând la reducerea conectivității rețelei stradale urbane (numărul legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere) pe relațiile Est-Vest. Intersecțiile dintre rețeaua de cale ferată și cea rutieră sunt denivelate numai în cazurile în care infrastructura rutieră este reprezentată de DN 66. Infrastructurile de traversare ale Râului Jiu și ale rețelei feroviare sunt reprezentate în figura 2.27.

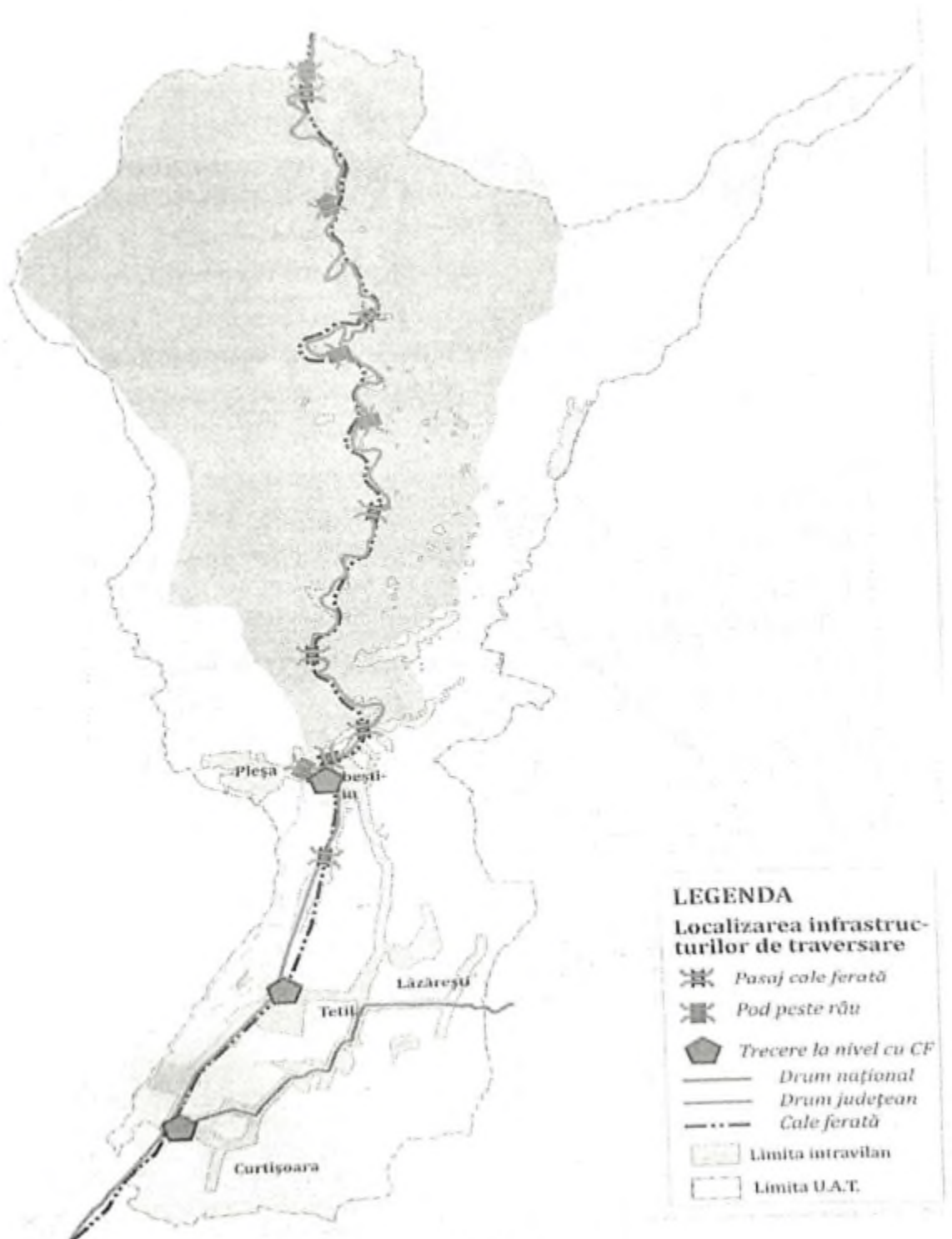


Fig. 2.27. Traversari ale Raului Jiu si ale caii ferate.

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

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

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

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

Orasul Bumbesti Jiu este cuprins între paralela 45°10' latitudine nordica și meridianul 23°20' longitudine estica la jumătatea distanței dintre Ecuator și Polul Nord în plina zonă temperată.

Ca încadrare în județ, teritoriul administrativ al orasului Bumbesti Jiu se plasează în partea de nord a județului și în zona centrală a acestuia, făcând graniță cu județul Hunedoara (la nord) și având ca vecini municipiul Tragu Jiu (la sud) și comunele Musetesti și Balanesti (la est), Schela și Turcinesti (la vest).

Formele de relief întâlnite în limitele teritoriale studiate sunt în cea mai mare parte munții (aici făcându-se demarcația între munții Vulcan și munții Parang) care se continuă către sud cu zona de dealuri. Orasul Bumbesti Jiu este străbătut de la Nord la Sud de râul Jiu.

În unitatea administrativă Bumbesti Jiu sunt cuprinse și localitățile Curtisoara, Lazaresti, Plesa și Tetila.



- Poziționarea orașului Bumbesti-Jiu în județul Gorj

Ca în orice oraș din România și în orașul Bumbesti-Jiu infrastructura rutieră a fost afectată în principal din cauza înmulțirii mașinilor auto. Nu numai numărul crescut al mașinilor reprezintă o deficiență, ci și poluarea aerului, congestiunea traficului rutier și parcul auto al transportului public care este învechit și deficitar.



Harta amplasament – oraș Bumbesti-Jiu

Traseele utilizate

Orașul Bumbesti Jiu nu are în prezent linii proprii de transport în comun, nici pentru deservirea populației în interiorul orașului și nici de legătură cu celelalte localități apartinătoare. Această legătură se realizează în prezent de către operatori de transport privați prin traseele de transport public județean de-a lungul principalei artere de circulație a orașului (DN 66). Există un serviciu de transport special destinat transportului elevilor. Lipsa sistemului de transport public conduce la reorientarea către autoturismul personal pentru populație.

În localitate sunt stații de îmbarcare – debarcare călători pentru operatorii privați de transport care execută curse speciale, curse regulate județene și interjudețene.

Rețeaua rutieră a Orașului Bumbesti Jiu cuprinde o rețea de străzi, cu o lungime totală de 55,11 km, din care lungime străzi modernizate 55,11 km (la nivelul anului 2022).

2.4 Descrierea serviciului de transport public de calatori ca serviciu de interes economic general.

La nivelul orașului Bumbesti-Jiu, a fost înființat SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE PERSOANE, prin H.C.L nr. 106 / 28.09.2023.

3 . Viziunea de dezvoltare a serviciului de transport public de persoane in orasul bumbesti- Jiu

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

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

Sistemul de transport public local de persoane prin curse regulate în orasului Bumbesti-Jiu trebuie să contribuie la implementarea viziunii de dezvoltare prevăzută în strategia de dezvoltare a orasului și în planul de mobilitate urbană durabilă al acestuia.

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

Prin H.C.L. nr.57 / 21.05.2018, pentru aprobarea Indicatorilor tehnico-econimici si a devizului general pentru obiectivul de investii: "Reabilitare strada Bumbesti si strada Gheorghe Tatarascu in vederea imbunitatirii mobilitatii urbane" , a fost adoptata si anexa Studiului de trafic in orasul Bumbesti-Jiu *privind identificarea și evaluarea fluxurilor de calatori și a cerințelor de mobilitate ale colectivităților locale din orasul Bumbesti-Jiu* în cadrul căruia au fost propuse o serie de măsuri în scopul optimizării și eficientizării transportului public local de persoane la nivelul orasului Bumbesti-Jiu, după cum urmează:

- Utilizarea de mijloace de transport public moderne și ecologice;
- Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public;
- Amenajarea unei autobaze de transport public;
- Modernizarea infrastructurii rutiere pe care circulă mijloacele de transport public;
- Tarifarea transportului public local;
- Realizarea unei structuri interne care are ca scop corelarea proiectelor din domeniul transportului la nivelul orasului;
- Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public.

Conform studiului de trafic, s-a propus operarea pe 5 trasee (flecare cu câte 2 sensuri de parcurgere; 2 dintre trasee au extensie în zona industrială), care acoperă principalele zone în care se regăsesc obiective industriale, socio-economice, de învățământ și cartierele cu

densitate ridicata de locuire(fig 3.1), fiind necesar un număr de 3 autobuze cu o capacitate nominală maximala de transport (locuri pe scaune plus locuri în picioa

re) de 55 locuri (specifică autobuzelor cu lungime de aproximativ 8 metri)

Traseele propuse sunt:

- * Traseul 1: Str.Muzeului(Baza) – Str. Garii – Str. Gheorghe Tatarascu -- Bumbesti – Tetila – Curtisoara – 21.6 km
- * Traseul 1 B : Str.Muzeului(Baza) – Str. Garii – Str. Gheorghe Tatarascu -- Bumbesti – Tetila – Curtisoara --- U.M. Sadu --- 25.2 km
- * Traseul 2: Str. Muzeului(Baza) – Str. Garii – Str. Gheorghe Tatarascu -- Bumbesti – Lazaresti – 17.6 km
- * Traseul 2 B : Str. Muzeului(Baza) – Str. Garii – Str. Gheorghe Tatarascu -- Bumbesti – Lazaresti ---- U.M. SADU --- 21.2 km
- * Traseul 3: Str. Muzeului(Baza) – Str. Parangului(intersectie Str. Garii) – U.M Sadu – 3.6 km
- * Traseul 4: Str. Muzeului(Baza)– Str. Parangului (D.N 66) – ACH—Tetila – Bumbesti – Plesa -- 15.6 km
- * Traseul 5: Str. Muzeului – Str. Garii – Str. Gheorghe Tatarascu -- Bumbesti—Tetila—Lazaresti – Curtisoara – 32.2 km

Traseul Parametrul	Traseul 1 / 1 B	Traseul 2 / 2 B	Traseul 3	Traseul 4	Traseul 5
Lungime [km]	21.6 / 25.2	17.6/ 21.2	3.6	15.6	32.2
Numar de statii	24 / 26	20 / 22	4	20	34
Lungimea medie a interstatiei [m]	900,00 / 970,00	880,00 /963,00	900,00	780,00	947,00
Darata parcursului [h. min]	00:51 / 01:00	00:45 / 00:54	00:10	00:40	01:00



Fig. 3.1 Stațiile și traseele de operare transport public persoane.

4. MODALITATI DE ADMINISTRARE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC.

4.1 Prevederi Legislative:

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

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

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

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

1. Legislația națională, care include Legile, Ordonanțele, Regulamentele Naționale, Ordinele Ministrului, etc., toate acestea fiind reglementări aplicabile la nivel național;
2. Reglementări locale, care includ Hotărâri ale Consiliului Local, toate fiind reglementări aplicabile numai la nivel local.

La nivel național, principala lege aplicabilă este Legea serviciilor comunitare de utilități publice Nr. 51/ 2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare. În ceea ce privește legislația specializată, legea privind Serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale Nr. 92/ 2007, cu modificările și completările ulterioare stabilește cadrul legal pentru implementarea, autorizarea, operarea, administrarea, finanțarea și controlul prestării serviciilor de transport public în comune, orașe, municipii, țări și în asociații de dezvoltare intercomunitară. Această lege este implementată printr-o serie de reglementări emise de entitățile de reglementare a transportului public local, dintre care cel mai important este Ordinul A.N.R.S.C. Nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Autoritatea exercită control direct și influență dominantă asupra respectivului operator, aceleași pe care le-ar avea asupra unuia dintre propriile sale departamente în cazul gestiunii directe;

b) Operatorul prestează NUMAI servicii destinate a servi interesul general al ariei acoperite de către autoritate;

c) Capitalul social al acesteia este deținut în totalitate de către autoritate / membrii A.D.I., aportul privat la capitalul social fiind exclus în mod specific.

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

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

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

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

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

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

4.2 Analiza Comparativa privind operarea :

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

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

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

Pentru îndeplinirea tuturor cerințelor, este necesară realizarea unei investiții foarte mari în achiziționarea de spații necesare pentru, realizarea sau închirierea unui garaj pentru

autobuze pe raza orasului, realizarea unei stații de inspecție tehnică periodică și, a unui atelier de reparații. In cazul în care s-ar opta pentru achiziționarea de servicii de acest tip de la terti, costurile de funcționare ar crește foarte mult, ceea ce ar duce ori la creșteri de tarife, ori la creșteri ale valorii compensatiei.

Prin urmare, alegerea unei astfel de solutii solicita timp si fonduri suplimentare.

Avantaje si dezavantaje ale Scenariului I

Criteriaul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	<i>Nu este necesară publicarea in JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea contractului</i>	<i>Este necesară modificarea organigramei aparatului de specialitate al primarului pentru introducerea unui nou compartiment (implicit este necesară obținere a vizului de la Agenția Națională a Funcționarilor Publici)</i> <i>Dificil de gestionat în paralel cu direcțiile/ serviciile existente în structura aparatului de specialitate a Primarului</i>
Economico-financiar: Nivel compensație Nivel tarificare Nivel redevență Profit rezonabil Cost/km	<i>Control al costurilor de operare; Control asupra nivelului de tarificare; Nu se acordă compensații</i>	<i>Necesitatea acoperirii tuturor cheltuielilor de operare, inclusiv a facilităților acordate</i> <i>Cheltuieli suplimentare pentru angajări și dotări,</i>
Procedurale	<i>Nu se realizează nicio procedură de atribuire,</i>	
Acces la finanțare europeană	<i>- Eligibilitate pentru achiziție de mijloace de transport; Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport</i>	

<p><i>Social</i></p> <p>- Călători deserviți</p> <p>Populație totală deservită</p> <p>Accesul populației la;</p> <p>serviciul de transport</p> <p>Categorii de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif</p>	<p><i>Posibilitatea extinderii traseelor actuale;</i></p> <p><i>Impact social favorabil</i></p>	<p><i>Necesitatea angajarea de personal cu specializare în domeniul tehnic, care să asigure operarea serviciului de transport,</i></p>
<p><i>Mediu</i></p> <p><i>Nivel CO₂</i></p> <p>- Nivel noxe</p>	<p><i>Nu are impact</i></p>	<p><i>Nu are impact</i></p>

Scenariul II. Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

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

De asemenea, conform Legii nr. 51/2006 republicată, art 28. , al. 2.1 , Autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative: deținerea calității de acționar/ asociat unic al operatorului; desfășurarea exclusiv a activității din sfera furnizării/ prestării serviciilor de utilități publice de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului; capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitatea administrativ teritorială.

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

Societatea descrisă mai sus poate fi considerată Operator intern în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul [CE] 1370/2007. Un astfel de operator intern își va păstra statutul de operator Intern atâta timp cât nu participă la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității sale contractante, conform articolului 5. alineatul (2) litera b) din Regulamentul (CE) 1370/2007.

Societatea care nu este operator intern poate participa la proceduri competitive pe raza teritorială a autorității sale contractante, precum și pe alte teritorii, în acest scop având același statut ca și o companie privată.

Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unui Operator intern prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform

articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală.

Domeniul de aplicabilitate a obligațiilor de serviciu public impuse unei Societăți, este definit în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local (Model contract cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane este publicat în Anexa nr. 2 la Ordinul președintelui A.N.R.S.C. și A.NAP. nr .131/1401/17.04.2019)

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

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

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

Efect financiar net = Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public

-

Efectele financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/ obligațiilor de serviciu public în cauză

-

Sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligatiilor de serviciu public in cauza

+

Un profit rezonabil

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

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

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

De asemenea, Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii va fi atribuit unui Operator intern conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale.

Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală. În acest sens, conform art 28, alin. (2^A) din Legea nr. 51/2006, sunt obligatorii următoarele:

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

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

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

Avantaje si dezavantaje ale Scenariului II

	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	Nu este necesară modificarea organigramei aparatului de specialitate al Primarului pentru introducerea unui nou compartiment	Este necesara publicarea in JOUE a anuntului de intentie cu cel putin 1 an inainte de atribuirea contractului.
Economico-finacire -Nivel Compensatie -Nivel Tarife -Nivel redeventa -Profit rezonabil -Cost / km	- Control al costurilor de operare; - Control asupra nivelului de tarificare; -Compensatiile pot fi reduse in cazul modernizarii si eficientizarii operatorului;	- Necesitatea compensarii cheltuielilor operatorului, conform formulei de calcul;
Procedurale	-Nu se realizeaza procedura de atribuire conform legislatiei privind achizitiile publice;	- Necesita avizul Consiliului Concurentei
Acces la finantarea europeana	Eligibilitate pentru achizitie de mijloace de transport Eligibilitate pentru investitii in infrastructura de transport	
Social - Calatori deserventi - Populatie totala deservita -Accesul populatiei la serviciul de transport - Categori de persoane cu gratuitati sau reducere de tarif	- Posibilitatea extinderii traseelor actuale; - Impact social favorabil;	
Mediu Nivel CO2 Nivel noxe	Nu are impact	Nu are impact

Prin atribuirea directă către o societate asupra căreia autoritatea locală exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente, se va putea asigura continuitatea activității de transport concomitent cu dezvoltare calitativă și cantitativă a serviciului oferit către populație. În condițiile existenței unui operator care să respecte toate prevederile legislative menționate mai sus, Orasul Bumbesti-Jiu poate alege această modalitate de delegare și înzestrarea operatorului cu necesarul de autobuze și infrastructură pentru operarea serviciului de transport public. Astfel de investiții sunt eligibile a se realiza prin accesarea de finanțări din fonduri externe nerambursabile precum Planul Național de Redresare și Rezidență, Programul Operațional Regional Centru 2021- 2027 sau prin accesare de fonduri disponibile la nivelul instituțiilor financiare internaționale - BERD.

Scenariul III. Gestiune delegată prin procedură competitivă

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

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

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

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

Sfera de aplicare a obligației de serviciu public asumată de un operator extern este descrisă în detaliu în contractul de servicii publice, care este reprezentat de contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale.

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

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

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

Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de

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

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

Alegerea atribuirii contractului de delegare a serviciilor de transport public local prin procedură competitivă, ar însemna scoaterea la licitație a traseelor de pe raza orașului Bumbesti-Jiu.

La o primă privire, ar părea cea mai bună soluție, deoarece prin atribuire competitivă se oferă posibilitatea de a alege cea mai bună soluție pentru un anumit traseu și posibilitatea de a ridica nivelul calitativ al serviciului prin impunerea unor standarde la prestarea serviciului. Totuși, trebuie avut în vedere faptul că transportul public este un serviciu preponderent social, iar unele din traseele necesare a fi operate nu sunt profitabile, ceea ce ar putea duce la excluderea unor trasee prin neprezentarea operatorilor la licitarea unor astfel de trasee. De asemenea, operarea fiind realizată de diferiți transportatori, va fi foarte greu de realizat un sistem integrat de ticketing și chiar dacă se va impune utilizarea unui astfel de sistem, va fi foarte greu să se realizeze o împărțire corectă a veniturilor realizate, indiferent dacă sistemul de ticketing va fi ales unul pe număr de kilometri, pe număr de călătorii sau orice alt sistem,

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

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului III

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

<p><i>Economico -financiar:</i></p> <p>Nivel compensație</p> <p>Nivel tarificare</p> <p>Nivel redevență</p> <p>Profit rezonabil</p> <p>Cost/km</p>	<p><i>Compensațiile pot fi reduse substanțial față de nivelul actual</i></p>	<p><i>Necesitatea susținerii operatorului prin acordare de compensații;</i></p> <p><i>Nu există control direct asupra cheltuielilor de operare.</i></p>
<p><i>Procedurale</i></p>		<p><i>Se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.</i></p>
<p><i>Acces la finanțare europeană</i></p>	<p><i>Eligibilitate pentru achiziție de mijloace de transport și pentru investiții în infrastructura de transport în condițiile reglementării privind Ajutorul de Stat</i></p>	
<p><i>Social</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Călători deserviți - Populație totală deservită - Accesul populației la serviciul de transport - Categoriile de persoane cu gratuitati sau reduceri de tarif 	<p><i>Posibilitatea extinderii traseelor actuale;</i></p> <p><i>Impact social favorabil</i></p>	
<p><i>Mediu</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Nivel CO2 - Nivel noxe 	<p><i>Nu are impact</i></p>	<p><i>- Nu are impact</i></p>

Principalul dezavantaj al acestei soluții este acela că UAT oras Bumbesti-Jiu are un control mai scăzut în operarea serviciului de utilitate publică în comparație cu gestiunea directă desfășurată prin intermediul unei societăți al cărei acționariat este reprezentat în proporție de 100% de orasul Bumbesti-Jiu. Funcționarea unei societăți comerciale cu acționariat privat nu poate fi extrasă din mediul concurențial în care își desfășoară activitatea. Totodată, strategiile de dezvoltare a sistemului de transport local vizate de administrația publică, respectiv ale operatorului privat vor putea fi cu greu armonizate, întrucât orasul Bumbesti-Jiu urmărește interesul public, iar operatorul privat urmărește interesul propriu de maximizare a profitului.

Având în vedere principalele caracteristici specifice scenariilor analizate se concluzionează că 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, în special din cauza inexistenței unei modalități de control al autorității publice asupra operatorului.

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

specialitate al Primarului din cadrul UAT Oras Bumbesti-Jiu, acțiune pentru care este necesă obținerea acordului Agenției Naționale a Funcționarilor Publici și derularea unui proces anevoios de recrutare și angajare a personalului de specialitate.

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

Din analiza privind modalitățile posibile de gestiune a serviciului, respectiv avantajele și dezavantajele fiecărei soluții, rezulta că gestiunea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către un operator intern este cea mai avantajoasă pentru autoritatea publică locală a orasului Bumbesti-Jiu.

În acest scenariu, orasul Bumbesti-Jiu va fi implicat în organizarea, coordonarea, dezvoltarea și eficientizarea serviciului public de transport călători din oraș printr-o metodă de atribuire eficientă din punct de vedere administrativ, economico-financiar, procedural și social. Astfel, UAT Oras Bumbesti-Jiu prin autoritatea deliberativă își păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public de transport persoane la nivelul unității administrativ-teritoriale, precum și dreptul de a supraveghea și controla modalitatea de desfășurare a serviciului, deținând control și influență dominantă asupra operatorului în ceea ce privește organizarea și funcționarea acestuia.

Prin Hotărârea nr. 85 / 31.07.2023 privind înființarea societății SC PUBLIC TRANSPORT SERV S.R.L., Consiliul Local al orasului Bumbesti-Jiu a aprobat înființarea unei persoane juridice de drept privat și interes public SC PUBLIC TRANSPORT SERV S.R.L., în forma juridică de societate comercială cu răspundere limitată, având acționar unic orasul Bumbesti-Jiu. Obiectul principal de activitate al societății este transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători - Cod CAEN 4931.

Potrivit statutului, societatea va avea în administrare și exploatare bunuri aflate în patrimoniul propriu, bunuri aflate în proprietate publică sau privată exclusivă a orasului Bumbesti-Jiu.

Societatea S.C PUBLIC TRANSPORT SERV S.R.L. a fost înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Gorj, având Codul Unic de înregistrare 48589564 din data de 04.08.2023.

4.3. Motive de ordin legal, economic, financiar, social si de mediu care justifica delegarea.

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

Motive de ordin legislativ

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

Aceasta posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, și anume la articolul 30 alin. (2) lit a) și b) și la articolul 30 alin (3) lit a) și b) din Legea 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale.

Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, respectiv autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea directă, cel puțin a informațiilor referitoare la numele și adresa autorității competente, tipul de atribuire vizat serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

Aceasta cerința nu este obligatorie pentru orasul Bumbesti-Jiu. Potrivit Legii nr.92/2007 a serviciilor publice de transport persoane in unitatile administrativ-teritoriale art.21 alin.7 si alin. 8 , care stipuleaza :

(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.

(8) Prevederile alin. (7) nu sunt obligatorii pentru contractele a căror prestație anuală de servicii publice de transport de călători este mai mică de **50.000** de kilometri și pentru contractele de servicii publice atribuite prin măsuri de urgență în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007.U.A.T oras Bumbesti-Jiu delega o prestare publica de transport calatori de 47.130 km/ an.

Potrivit Legii nr. 51/2006, Contractul de servicii publice se atribuie unei societăți nou înființate sau create prin restructurarea unei Regii Autonome, al cărei capital social este deținut integral de către autoritatea publică (Operator Intern). Societățile orasenesti sunt considerate Operatori interni în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Un astfel de operator își va păstra statutul de operator intern atât 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. Societățile orasenesti care nu sunt operatori interni pot 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 societate cu capital privat

Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unui operator intern prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale.

Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locala.

Motive de ordin economic

* Organizarea serviciului prin gestiune directă prin crearea unei structuri proprii ar presupune investiții foarte mari și imediate de la bugetul local pentru dotarea cu personal, mijloace de transport și realizarea de logistică necesară gestionării serviciului;

- * orasul Bumbesti-Jiu monitorizează modul de constituire al tarifelor și modificările acestora prin clauzele stabilite în contractul de delegare și aprobarea lor de către Consiliul Local;
- * Puterea de cumpărare a populației este limitată, suportabilitatea costurilor nu ar putea fi posibilă în condițiile transferului gestiunii către un operator de transport privat care urmărește maximizarea profitului;
- " Transportul de persoane prin curse regulate este o activitate socială necesar a fi subvenționată, deoarece cheltuielile necesare unui transport decent și convenabil nu pot fi suportate de către călători, costurile înregistrând valori mari;
- * Realizarea unui raport calitate/cost cât mai bun pentru întreaga perioadă de derulare a contractului și menținerea unui echilibru permanent între riscurile și beneficiile asumate prin contract;
- * Operatorul asigură furnizarea de date orasului Bumbesti-Jiu și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor, a verificării și evaluării funcționării, precum și dezvoltării serviciului de transport.

Motive de ordin social si de mediu

Activitatea de transport public de persoane joacă un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a unei societăți, însă impactul acesteia asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin: poluare fonică și vibrații, poluarea aerului și a apei, aglomerări de trafic și accidente, generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulate, alte componente). Dintre efectele pe care transportul le are asupra mediului, cel mai facil de perceput este poluarea fonică pentru că este factorul de agresiune cel mai direct și mai sesizabil, urmat de poluarea aerului.

Printre principalele probleme cu care se confruntă atât autoritățile locale cât și operatorii de transport, se regăsește neglijarea consecințelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului, lipsa coordonării între transportul urban și cel din zonele limitrofe, precum și percepția privind statutul social oferit mijlocului de transport utilizat: automobilul este considerat modern, iar transportul în comun demodat destinat persoanelor cu resurse financiare limitate, care nu-și pot permite un autoturism. În acest scop, nu este nevoie numai de sporirea atractivității transportului public de călători și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, ci și de limitarea în mod conștient a utilizării automobilului, deoarece nu există fonduri și spațiu suficiente pentru dezvoltarea simultană a infrastructurii rutiere pentru automobile și pentru transportul public de călători pe distanțe scurte,

Orasul Bumbesti-Jiu monitorizează necesitatea de transport și asigurarea acoperirii cu transport public local prin curse regulate a întregii raze administrativ-teritoriale, ținând cont de caracterul social al serviciului de transport public local. Criteriile obiective și recunoscute din punct de vedere economic de orasul Bumbesti- Jiu pentru măsurarea realizării indicatorilor de performanță, pot fi reprezentative pentru o gestiune satisfăcătoare, în condițiile infrastructurii încredințate operatorului.

Realizarea serviciului de transport public local de persoane, printr-un contract de delegare a gestiunii, atribuit direct unui operator intern, ar menține controlul orasului asupra funcționării serviciului, s-ar putea moderniza infrastructura și eficientiza operatorul prin realizarea de investiții de către UAT - accesarea Fondurilor Europene - și concesionarea bunurilor de retur (de exemplu, achiziționarea de autobuze noi, moderne, ecologice sau alte intervenții în infrastructură),

4.4 Ajutor de stat – Îndeplinirea condițiilor Altmark

În majoritatea cazurilor, 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.

Astfel, transmiterea în administrare pe durata derulării contractului de servicii reprezintă ajutor de stat compatibil cu piața internă, conform legislației române și a celei europene.

4.5 Fundamentarea atribuirii directe

Conform art 8, alin. 1, din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Local al orașului Bumbesti-Jiu 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 îi revin în sfera serviciilor de utilități publice, Consiliul Local al orașului Bumbesti-Jiu 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, în conformitate cu art 17 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, atribuțiile Consiliului Local al orașului Bumbesti-Jiu 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.

Consiliul Local, care va avea reprezentanți numiți în Consiliul de Administrație al operatorul de transport intern, exercită funcția de reglementare prin hotărâri ale Consiliului Local, prin care monitorizează, urmărește modul de ducere la împlinire a contractelor de servicii publice aflate sub autoritatea Consiliului 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 ale operatorului de serviciu care administrează documentații și informații necesare împlinirii misiunii de monitorizare, etc. Operatorul delegat are sarcina de a pune în practică reglementările aprobate de către Consiliul Local care se referă la activitatea acestuia.

Astfel, conform prevederilor 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. 140/2017 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, remtabilizării și modernizării serviciului de transport public local, *Consiliul Local al orasului Bumbesti-Jiu urmează să adopte forma de gestiune directă a serviciului de transport public de călători prin curse regulate în orasul Bumbesti-Jiu prin atribuire directă, către un operator intern înființat de Consiliul Local al orasului Bumbesti-Jiu în calitate de asociat unic, asupra căruia Consiliul Local exercită funcția de control.*

Operatorul intern va fi o unitate care desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciului de utilități publice destinat satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale U.A.T Oras Bumbesti-Jiu.

Operatorul de transport local va fi autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului public, cu asociat unic orasul Bumbesti-Jiu. De asemenea, această alegere a fost luată având în vedere că:

- * Orasul Bumbesti-Jiu respectă toate prevederile legale în ceea ce privește deținerea unui operator orasenesc;
- * Autoritatea publică deține controlul Operatorului de transport intern;
- * Potrivit art 5, alin. 2, lit. (a) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului intern (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:
 - gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere
 - dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății
 - participarea la capitalul social este 100%
 - influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitatea de asociat unic al societății.
- Prevederile Legii nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale:
 - art 27, ali. 1, *In cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin .2 Lit a și b si 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*
- * 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 este efectiv însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public clar definite - există act de încredințare care să includă toate elementele prestării serviciului

Operatorul orasenesc va asigura îndeplinirea obligațiilor de ordin economic, financiar, social și de mediu, așa cum sunt prezentate la punctul (i) al condiției Altmark.

- (ii) parametrii pe baza cărora se calculează compensația sunt stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent

Nivelul compensației este stabilit în prealabil, prin intermediul parametrilor specifici care vor face parte din documentele oficiale de delegare a gestiunii.

Nu va exista risc de supracompensare întrucât 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 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

Compensația va fi calculată în conformitate cu normele stabilite în Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, respectiv Compensația nu va depăși efectul financiar net.

Profitul rezonabil este determinat pornind de la rata swap relevantă la care se adăuga 100 de puncte de bază (Atât Decizia Comisiei din 20.12.2011 privind aplicarea art 106 alin. (2) din TFUE în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, cât și Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public fac referire la ratele swap în contextul determinării unui profit rezonabil (art 5(7) din Decizie și paragrafele 36 și 38 din Cadrul comunitar); Comisia s-a angajat să furnizeze un instrument Online pentru autoritățile publice în scopul determinării ușoare a ratelor swap relevante

- ~ (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

Costurile considerate la prețul pieței corespund 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.

* Este 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, se consideră oportună soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un operator intern.

Alegerea modalității de delegare directă către un operator intern, 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 nerabursabile și contribuție de la bugetul local.

4.6 Cadrul instituțional și de reglementare a transportului public.

Cadrul legislativ aplicabil serviciilor de transport public pe teritoriul orasului Bumbesti-Jiu cuprinde în principal:

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

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

4.7 Controlul executat de către autoritatea contractantă asupra operatorului.

Conform art. 8, alin. (1) din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Local al orasului Bumbesti-Jiu are competență 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 al orasului Bumbesti-Jiu adopta hotărâri în legătură cu: elaborarea și aprobarea strategiilor proprii privind dezvoltarea serviciilor, a programelor de reabilitare, 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 și în conformitate cu art. 17 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, atribuțiile Consiliului Local al orasului Bumbesti-Jiu 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, etc.

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 permite autorităților competente locale să furnizeze ele însele servicii publice de transport de călători (serviciu în cadrul UAT) sau să atribuie un contract de servicii publice direct unui operator intern. În situația în care Autoritatea Competentă decide să atribuie direct operatorului intern contractul de servicii publice, trebuie să respecte anumite condiții cu privire la controlul pe care îl exercită asupra operatorului.

Astfel, potrivit prevederilor regulamentului, operatorul intern trebuie să fie *"o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă [...] exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente."*

Având în vedere aceste prevederi, pentru a respecta condiția de control, orasul Bumbesti-Jiu a luat următoarele măsuri administrative, în ceea ce privește activitatea operatorului, care-i conferă acesteia control deplin asupra deciziilor strategice ale operatorului:

a) Ca rezultat al deținerii integrale a capitalului social al operatorului intern,

Orasul Bumbesti-Jiu, prin Consiliul Local numește Adunarea Generală a Asociaților, cu următoarele atribuții:

- să aprobe situația financiară anuală și să stabilească repartizarea profitului net;
- să desemneze administratorii, să îi revoce/demită și le dea descărcare de activitate, precum și să decidă contractarea auditului financiar atunci când acesta nu are caracter obligatoriu, conform legii;
- să decidă urmărirea administratorilor pentru daunele pricinuite societății, desemnând și persoane însărcinate să o execute;
- să modifice actul constitutiv;
- reglementează modul de organizare și funcționare a societății și a gestionării serviciului de transport încredințat, precum și exploatarea infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestuia;
- inițiază și fundamentează necesitatea reabilitării, modernizării, dezvoltării infrastructurii tehnico-edilitare aferente serviciului;
- aprobă structura organizatorică și numărul de personal al societății, precum și regulamentul de organizare și funcționare al acesteia;
- aprobă proiectul bugetului de venituri și cheltuieli propuse de administrator;
- hotărăște cu privire la înființarea, desființarea de sucursale, agenții, reprezentanțe, puncte de lucru și alte unități fără personalitate juridică, la propunerea administratorului;
- examinează, aprobă sau verifică bilanțul contabil, contul de profit și pierdere, după analizarea raportului administratorului societății;
- aprobă fondurile de rezervă ale societății, repartizează profitul net pe destinații;

- hotărăște cu privire la contractarea de împrumuturi bancare și la modul de garantare a acestora;
 - aprobă declanșarea procedurii prevăzute de Legea nr. 85/2014;
 - exercită orice alte atribuții prevăzute de lege în sarcina asociatului unic.
- b) Orasul Bumbesti-Jiu a luat următoarele măsuri pentru a elimina posibilitatea operatorului de a avea o orientare proprie spre piață și o marjă de autonomie care ar periclita controlul exercitat:
- controlează toate deciziile strategice privind politica comercială a operatorului, prin numirea conducerii superioare a acestuia și prin stabilirea bugetului;
 - prin HCL nr. 85 / 31.07.2023 a stabilit faptul că societatea va fi administrată de un administrator, care va îndeplini și funcția de director .
 - stabilește planul de afaceri și, respectiv, investițiile operatorului;
- c) Contractul de delegare a serviciului precizează concret modalitatea prin care orasul Bumbesti-Jiu asigură un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice privind politica comercială și asupra deciziilor manageriale ale operatorului.

Prin aparatul de specialitate al Primarului orasului Bumbesti-Jiu, Consiliul Local își exercită funcția de reglementare. În acest sens, sunt desemnate structuri care asigură activitatea de reglementare a transportului public la nivelul Primăriei orasului Bumbesti-Jiu și acoperă competențele legale privind organizarea și controlul serviciului de transport și a activității operatorului propriu ~ Compartimentul Serviciu Transport Local

4.8 Separarea funcției de reglementare de funcția de executie.

Prin activitatea compartimentelor organizatorice de la nivelul Primăriei orasului Bumbesti-Jiu se exercită funcțiile administrative de reglementare, monitorizare și control a serviciului de transport public local din partea Primăriei orasului Bumbesti-Jiu.

Conform Statutului S.C. PUBLIC TRANSPORT SERV S.R.L, obiectul de activitate al societății nu prevede activități de reglementare, ci doar activități din sfera operării, obiectul principal de activitate al operatorului fiind "Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători".

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

5.1 Aria teritoriala

Serviciile de transport public se desfășoară pe teritoriul administrativ al orasului Bumbesti-Jiu.

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

Operatorul, în calitate sa de operator intern, are obligația de a nu participa la procedurile de licitație ori negociere directă pentru prestarea de servicii de transport public local în afara razei administrativ-teritoriale a orasului Bumbesti-Jiu.

5.2 Obligatia de serviciu public de transport.

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

* Operatorul va aplica tarifele de calatorie aprobate de Autoritatea contractanta si va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de calatori care pot beneficia de reduceri sau gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotararile Consiliului Local al Orasului Bumbesti-Jiu, potrivit prevederilor Contractului de delegare a gestiunii.

* Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;

* Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în Contractul de delegare;

* Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în Contractul de delegare și în legislația Europeană și națională;

* Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate cu vehiculele prevăzute în Contractul de delegare.

5.3 Natura si intinderea drepturilor exclusive acordate operatorului.

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

* Va avea dreptul la plata compensației din partea Autorității contractante, în termenii și condițiile prevăzute în contract;

* Va avea dreptul la diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în contract;

* Va avea dreptul exclusiv de a desfășura serviciul de transport public local de călători prin curse regulate pe traseele atribuite;

* Va avea dreptul de a emite, vinde și controla titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în contract

5.4 Durata Contractului.

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

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

Existența unui contract de servicii publice încheiat în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 este obligatorie pentru accesarea de fonduri europene nerambursabile de către autoritatea publică locală, în vederea realizării investițiilor planificate în domeniul transportului public urban.

Având în vedere prevederile actelor de reglementare menționate, se propune ca durata contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători din orasul Bumbesti-Jiu să fie de 10 (zece) ani. Totodată, se aduce precizarea că fiind vorba de gestiune directă, **autoritatea administrației publice locale va fi obligata ca la 5 ani să întreprindă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, dacă va fi cazul.**

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

5.5 Parametrii pe baza carora se va calcula compensatia.

Redevența - modul de calcul

Pentru realizarea investiției, calculul redevenței a fost realizat conform normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art 29, al. 11, lit (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificata și completata de Legea nr. 225/2016, „la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculata 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 nediscriminat pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se a ceeași metodologie de calcul".

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

Amortizarea mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului:

La calculul amortizării mijloacelor fixe, trebuie avute în vedere prevederile Legii. Nr.15 / 1994 privind amortizarea capitalului imobilizat în active corporale. Astfel, la calculul amortizării mijloacelor fixe ce vor fi date în concesiune operatorului intern s-a utilizat metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de amortizare liniară la valoarea fiscală a mijlocului fix amortizabil, în conformitate cu valorile investițiilor propuse tabelul 5.1

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

Durata de delegare a serviciului nu influențează în nici-un fel valoarea redevenței.

Tabelul 5.1. Investiții propuse în sistemul de transport public.

^Catalogul privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, Hotărârea nr. 2139/2004.

Mijloc fix	Clasa	Valoarea de investiție, Lei cu T.V.A	Perioada de amortizare, ani	Valoare amortizare anuală, lei (2023-2035)	Valoare amortizare anuală, Lei(2034-2035)
Autobuze electrice(echipate cu sistem complet de e-ticheting) -3 bucăți	2.3.2.1.3	6.247.500,00	6	1041250,00	0,00
Statii de incarcare 6 buc.		660.450,00	12	55.037,16	0,00
Infrastructură destinată gestionării mijloacelor de transport public	1.3.1	224.613,83	12	55.035,00	0,00
			Total	1.151.322,16	

Gradul de suportabilitate a populației privind costurile cu redevența

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

Obiectul analizei gradului de suportabilitate a populației este de a stabili contextul Condițiilor socio-economice și demografice față de care vor fi introduse măsuri de investiții în domeniul transportului public. Aceste condiții vor determina efectiv dacă valoarea redevenței propuse spre plată operatorului va fi sau nu suportabilă pentru societate, având în vedere că veniturile vor proveni din tarifele impuse de către acesta pentru utilizarea serviciului de transport public.

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

Gradul/rata de suportabilitate (%) = Total factura pe lună / Venitul mediu x 100

Unde:

Total factura pe lună - cheltuielile suportate de o gospodărie pentru utilizarea serviciului de transport public (considerând în medie 2,39 persoane/ gospodărie, în acord cu datele publicate de INS, Recensământul populației și al locuințelor 2011);

Venitul mediu - venitul mediu net la nivelul unei gospodării (considerând venitul mediu net al unei persoane din Regiunea SUD – VEST OLTENIA în valoare de 2175,53 lei, în acord cu datele publicate de INS, baza de date Tempo Online pentru anul 2020 și numărul mediu de 2,39 persoane/ gospodărie în orasului Bumbesti-Jiu);

Ținând seama de relația de calcul de mai sus și de valorile parametrilor considerați, rezultă ca rata de suportabilitate pentru serviciul de transport public local din orasul Bumbesti-Jiu este de 3,68%.

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

În acest context având în vedere că valoarea rezultată la calculul amortizării anuale a mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului odată cu încredințarea serviciului/ activității de utilități publice reprezintă o sumă mult prea mare (5.625.000,00 lei/ an), se consideră oportun ca în calculul redevenței să se recurgă la aplicarea unei limite de până la 3,68% reprezentată de gradul de suportabilitate al populației.

Este important de subliniat faptul că nivelul propus al redevenței trebuie determinat astfel încât să fie suportabil, iar compania să nu mărească tarifele de călătorie pentru utilizarea transportului public de călători. Astfel pentru concesionarea serviciului de transport public în orasul Bumbesti-Jiu, se propune o redevență de 38.377 lei/ an pentru perioada 2024- 2031, respectiv de: pentru ultimii doi ani ai contractului, atunci când se încheie perioada de amortizare a autobuzelor (tabelul 5.2), valoare fundamentată conform amortizării pentru mijloacele fixe necesare pentru operarea serviciului, aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/ activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Redevență se va calcula la valoarea efectivă a bunurilor acordate de Autoritate către Operator.

Valorile prezentate mai sus sunt estimate de comisie pe baza planului de investiții în vederea dezvoltării serviciului de transport public. Pe lângă mijloacele fixe prezentate, la calculul redevenței se pot avea în vedere și alte investițiile necesare pentru dezvoltarea sistemului de transport public.

Anul	Valoare mijloace fixe dat în administrare	Valoare amortizare Lei/an	Gradul / Rata de Suportabilitate	Valoare redeventa care va fi platita Lei/an
2024	6.247.500.00	1.151.322,16	3, %	38.377
2025	6.247.500.00	1.151.322,16	3, %	38.377
2026	6.247.500.00	1.151.322,16	3%	38.377
2027	6.247.500.00	1.151.322,16	3%	38.377
2028	6.247.500.00	1.151.322,16	3%	38.377
2029	6.247.500.00	1.151.322,16	3%	38.377
2030	6.247.500.00	1.151.322,16	3%	38.377
2031	6.247.500.00	1.151.322,16	3%	38.377
2032	6.247.500.00	1.151.322,16	3%	38.377
2033	6.247.500.00	1.151.322,16	3%	38.377

Tabelul 5.2. Redeventa estimata in cadrul contractului.

Costuri, modalități de alocare a costurilor

Costurile pentru operarea serviciului au fost structurate considerând, categoriile de cheltuieli prevăzute în Ordinul nr. 134/ 2019 privind modificarea și completarea Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/ 2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane:

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

Estimările privind valorile anuale specifice fiecărei categorii de cheltuieli în perioada de 01.01.2024 - 31.12.2033 sunt prezentate în cele ce urmează.

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

În acord cu prevederile Ordinului nr. 134/ 2019 privind modificarea și completarea Ordinului

președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/ 2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 365 din 10 mai 2019, structura cheltuielilor aferente efectuării serviciului de transport public local ținând cont de cheltuielile de exploatare pentru efectuarea serviciului (cheltuieli materiale, cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații, cheltuieli cu salariile personalului) și de cheltuielile financiare.

Valorile anuale ale costurilor estimate pentru funcționarea serviciului de transport public local pe teritoriul orasului Bumbesti-Jiu sunt centralizate în tabelul următor. Acestea corespund unui parcurs mediu de 49.000 km/an, calculat în acord cu programul de circulație planificat.

Variația anuală a costului mediu pe km, de la 9,76 lei/ km în anul 2024, la 13,60 lei/ km în anul 2033 este generată de infrastructura și mijloacele de transport considerate, precum și de indexarea cheltuielilor cu rata inflației de 4,2%/ an (prognoză BNR).

Tabelul 5.3. Cheltuieli de operare

Elemente de cheltuieli	Anul					
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Cheltuieli materiale	86.000	89.612	93.374	97.295	101.380	105.637
Energie electrica	65.000	67.730	70.574	73.538	76.626	79.844
Service auto (intretinere-reparatii)	1000	1.042	1.085	1.130	1.177	1.226
Alte cheltuieli materiale	20.000	20.840	21.715	22.627	23.577	24.567
Cheltuieli cu taxe/impozite si autorizatii	71.677	73.076	74.531	76.048	77.629	79.276
Inspectia tehnica periodica	1.500	1.563	1.628	1.696	1.767	1.841
Asigurarea de raspundere civila auto obligatorie	30.000	31.260	32.572	33.940	35.365	36.850
Asigurarea persoanelor transportate si a bagajelor	300	313	326	339	353	367
Licenta comunitara	1500	1.563	1.628	1.696	1.767	1.841
Redeventa	38.377	38.377	38.377	38.377	38.377	38.377
Cheltuieli cu salariile personalului	576.612	600.829	626.063	652.357	679.755	708.304
Salarii	576.612	600.829	626.063	652.357	679.755	708.304

Cheltuieli de exploatare	734.289	765.129	797.264	830.749	865.640	901.996
Cheltuieli financiare	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Total cheltuieli	734.289	765.129	797.264	830.749	865.640	901.996
Profit	176.368	183.775	191.493	199.535	207.915	216.647
Valoarea totala servicii de transport	910.657	948.904	988.757	1.030.284	1.073.555	1.118.643
Numar total de km planificati anual	47.130	47.130	47.130	47.13	47.13	47.130
Tarif mediu (lei/km)	9.76	10.16	10.58	11.02	11.48	11.96

Continuare tabel

Elemente de cheltuieli	Anul			
	2030	2031	2032	2033
Cheltuieli materiale	110.713	115.362	120.206	125.253
Energie electrica	83.197	86.691	90.332	94.125
Service auto (intretinere-reparatii)	1.918	1.998	2.081	2.168
Alte cheltuieli materiale	25.598	26.673	27.793	28.960
Cheltuieli cu taxe/impozite si autorizatii	80.992	82.780	84.624	86.624
Inspectia tehnica periodica	1.918	1.998	2.081	2.168
Asigurarea de raspundere civila auto obligatorie	38.397	40.009	41.689	43.439
Asigurarea persoanelor transportate si a bagajelor	382	398	414	431
Licenta comunitara	1.918	1.998	2.081	2.168
Redeventa	38.377	38.377	38.377	38.377

Cheltuieli cu salariile personalului	738.052	769.050	801.350	835.006
Salarii	738.052	769.050	801.350	835.006
Cheltuieli de exploatare	939.879	979.353	1.020.485	1.063.345
Cheltuieli financiare	0.00	0.00	0.00	0.00
Total cheltuieli	939.879	979.353	1.020.485	1.063.345
Profit	225.746	235.227	245.106	255.400
Valoarea totala servicii de transport	1.165.625	1.214.580	1.265.591	1.318.754
Numar total de km planificati anual	47.130	47.130	47.130	47.13
Tarif mediu (lei/km)	12.46	12.98	13.52	14.08

Cheltuielile cu energia electrică consumată de mijloacele de transport public au fost determinate considerând un consum mediu de 1,1 kWh / km (conform publicațiilor de specialitate [https://traficmedia.ro/consum-medm-de" 1 1-kwh-km/](https://traficmedia.ro/consum-medm-de%201%20kwh-km/)), respectiv tariful mediu pe durata contractului de 1,20 lei/ kWh (conform tarifelor publicate pe piața de furnizorii de energie pentru regiunea OLTENIA Sud – VEST [https://www.enelro.ro/content/dam/enel-ro/2021/tarife/Tarife SU casnici HI 2022.pdf](https://www.enelro.ro/content/dam/enel-ro/2021/tarife/Tarife%20SU%20casnici%20HI%202022.pdf)).

Cheltuieli cu salariile personalului au fost determinate pentru o structura a operatorului conform organigramei prezentate în figura 5.1, considerând pentru fiecare categorie de angajați salariile unitare brute lunare prezentate în tabelul 5.4. Acestea corespund anului 2024. Pentru următoarea perioadă s-a aplicat rata inflației de 4,2%/ an conform estimărilor publicate de BNR (<https://www.bnr.ro/Protecdi-BNR-22694-mobiie.aspx>).

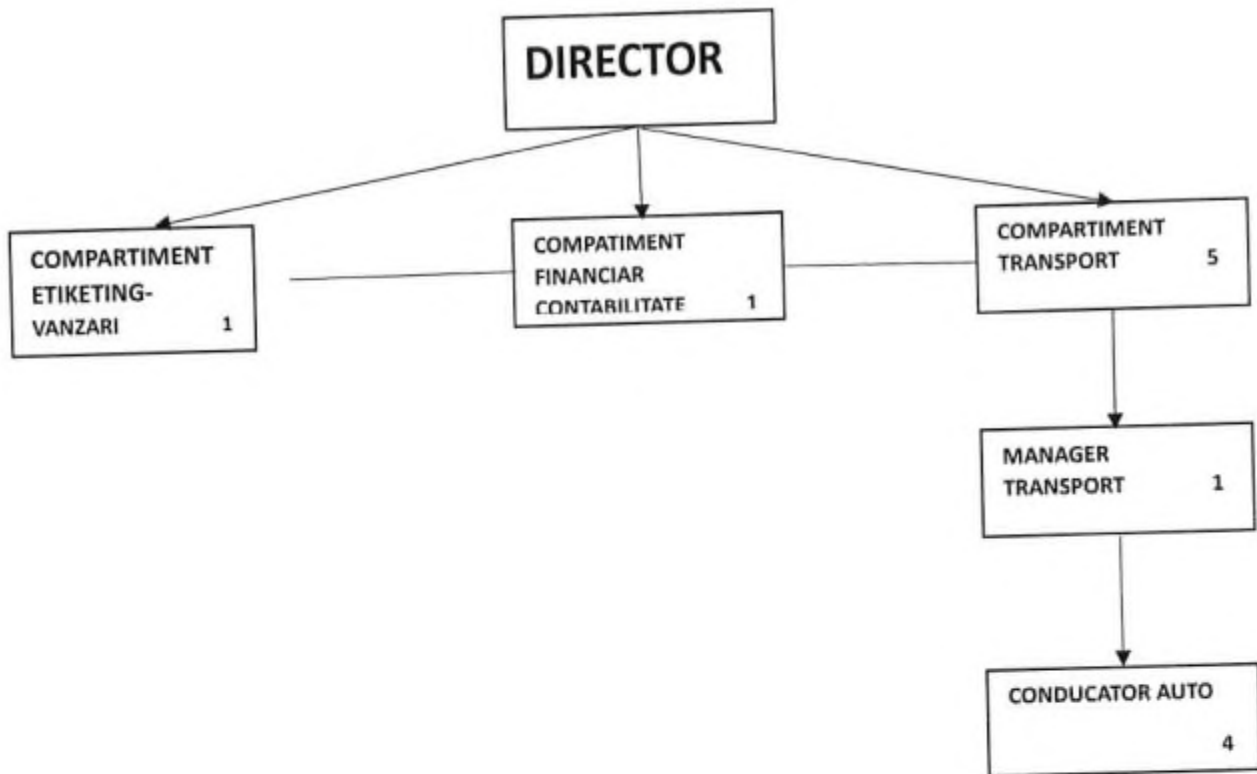


Figura 5.1. Structură de personal a operatorului de transport

Tabelul 5.4. Cheltuieli cu salariile personalului.

Postul	Nr. Salariați	Salariul brut lunar, Lei	Salariul brut lunar, Lei
Director	1	10.000	120.000
Coordonator sistem eticheting	1	7.000	84.000
Financiar-Contabilitate	1	1.650	19.800
Manager transport – 2 ore	1	1.401	16.812
Conducator auto	4	7.000	336.000
Total	8	48.051	576.612

Profitul rezonabil

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

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

Pentru a calcula profitul rezonabil, se vor adăuga 100 de puncte de baza la Rata SWAP

relevantă. Rata SWAP pentru perioada 01.07.2022 - 31.12.2022 pentru 10 ani este de 5,45 (tabelul 5.5). Prin urmare, profitul rezonabil aplicabil pentru o perioadă de 10 ani este de 6,45%.

Tabelul 5.5. Rate S.W.A.P aplicabile in intervalul 01.07.2022-31.12.2022.

Ratele swap valabile de la 01.07.2022 la 31.12.2022

to be valid from 1.7.2022 to 31.12.2022

Currency	1-year rate	2-year rate	3-year rate	4-year rate	5-year rate	6-year rate	7-year rate	8-year rate	9-year rate	10-year rate
EUR	0.06	0.65	0.90	1.03	1.12	1.19	1.25	1.30	1.36	1.41
BGN	0.04	0.63	0.86	1.01	1.10	1.17	1.23	1.28	1.34	1.39
CZK	5.99	5.64	5.23	4.96	4.79	4.64	4.52	4.42	4.34	4.28
DKK	0.33	0.92	1.16	1.29	1.38	1.45	1.50	1.55	1.61	1.65
HRK	0.30	0.89	1.14	1.27	1.36	1.43	1.49	1.54	1.60	1.65
HUF	7.77	7.61	7.47	7.15	6.91	6.75	6.63	6.54	6.46	6.40
RON	5.87	5.69	5.48	5.24	5.13	5.09	5.13	5.23	5.32	5.45
PLN	6.51	6.40	6.14	5.90	5.73	5.61	5.51	5.43	5.37	5.33
SEK	0.85	1.49	1.76	1.86	1.94	1.99	2.02	2.05	2.07	2.09
GBP	1.99	2.35	2.34	2.29	2.24	2.18	2.13	2.09	2.07	2.05
ISK	4.08	5.13	5.22	5.18	5.15	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
NOK	1.99	2.49	2.68	2.75	2.77	2.79	2.79	2.80	2.80	2.80
CHF	-0.31	0.16	0.40	0.55	0.67	0.78	0.88	0.97	1.04	1.10

Source: Own calculations, based on data provided by Bloomberg

Swap rates are based on average of daily observations (px_mid) from 01.07.2022 to 31.5.2022 excluding non-trading days

For BGN: no longer swap rates available (EUR - 2 bps)

For HRK: no longer swap rates available (EUR + 24 bps)

For GBP: Swaps no longer calculated on LIBOR 6M but on overnight rate SONIO/N (+27.66 bps)

For CHF: Swaps no longer calculated on LIBOR 6M but on overnight rate SONIO/N (+7.41 bps)

<http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>

Nivelul profitului rezonabil va fi stabilit anual, pe baza Ratei SWAP pentru România, dată publicității de Comisia Europeană pe site-ul https://eaeuropa.eu/competition~poHcy/state~aid/legislation/sgei/swap~rate-proxies_ro. Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat și stabilit anual de către Autoritatea Contractantă, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an.

Venituri și modalități de alocare a veniturilor

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

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

I. venituri din activitatea de vânzare a titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit;

II. venituri din alte activități legate de prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate; venituri din reclamă și publicitate pe/sau în mașini pe/sau în clădirile sau dotările Operatorului, publicitate, pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc);

IV. diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit contractului de delegare;

V. orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate. Sunt acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului: venituri din casări de mijloace fixe aferente bunurilor proprii, valorificare de deșeuri, închirierea temporară a unor spații ale Operatorului, venituri asociate drepturilor de autor și proprietate intelectuală, etc..

In cazul de față au fost considerate veniturile din activitatea de vânzare a titlurilor de

călătorie și din diferențele de tarif percepute pentru categoriile de utilizatori pentru care se acorda reduceri sau gratuități.

Titlurile de călătorie propuse pentru transportul public de călători în orasul Bumbesti-Jiu sunt următoarele:

Curtisoara – Centru Civic :

- * Bilet - 4 lei / tur ---- 4 lei / retur
- * Abonament 7 zile -1 traseu: 45 lei
- * Abonament 14 zile -1 traseu: 90 lei
- * Abonament 21 zile - 1 traseu: 134 lei

Lazaresti – Centru Civic:

- * Bilet – 4 lei / tur --- 4 lei / retur
- * Abonament 7 zile -1 traseu: 45 lei
- * Abonament 14 zile -1 traseu: 90 lei
- * Abonament 21 zile - 1 traseu: 134 lei

Tetila – Centru civic:

- * Bilet – 3 lei / tur --- 3 lei / retur
- * Abonament 7 zile -1 traseu: 37 lei
- * Abonament 14 zile -1 traseu: 67 lei
- * Abonament 21 zile - 1 traseu: 100 lei

Str. Bumbesti- Centru Civic:

- * Bilet – 2 lei / tur --- 2 lei / retur
- * Abonament 7 zile -1 traseu: 22 lei
- * Abonament 14 zile -1 traseu: 45 lei
- * Abonament 21 zile - 1 traseu: 67 lei

Plesa – Centru Civic:

- * Bilet – 2 lei / tur --- 2 lei / retur
- * Abonament 7 zile -1 traseu: 22 lei
- * Abonament 14 zile -1 traseu: 45 lei
- * Abonament 21 zile - 1 traseu: 67 lei

ACH – Centru civic:

- * Bilet – 3 lei / tur --- 3 lei / retur
- * Abonament 7 zile -1 traseu: 37 lei
- * Abonament 14 zile -1 traseu: 67 lei
- * Abonament 21 zile - 1 traseu: 100 lei

adaptată în funcție de legislația națională. Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități la transportul public sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul 5.6. Categoriile sociale care primesc facilitati la transportul public.

Categoria sociala/ Tipul de protectie sociala	Modalitatea de acordare a protectiei sociale(procentul de reducere)	Nivelul protectiei sociale acordate (lei/unitate)	Legislatia in vigoare care reglementeaza protectia sociala
Veterani de război, invalizi și văduve de război	100%	200/480 (1 traseu/ toate traseele)	Legea nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război, cu modificările și completările ulterioare
Eroi, martiri ai Revoluției din Decembrie 1989	100%	200/ 480 (1 traseu/ toate traseele)	Legea 341/2004 a recunoștinței față de eroii martiri și luptătorii care au contribuit la victoria Revoluției Române din Decembrie 1989, cu modificările și completările ulterioare
Persoanele persecutate din motive politice de dictatura instaurată eu începere de la 6 martie 1945	100%	200/ 480 (1 traseu/ toate traseele)	Decret-Lege nr, 118/1990, ***republicată privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, cu modificările și completările ulterioare
Donatori de sânge, în cazul în care donarea se face la instituția de profil din localitatea de domiciliu sau din localitatea în care este angajat	50%	100/240 (1 traseu/ toate traseele)	H.G. nr. 1364/2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge art 11 lit c);
Elevi (elevii din învățământul obligatoriu de stat, preșcolarii înscriși la grădiniță, clasa pregătitoare, clasele P VIO, elevii din învățământul profesional și de ucenici înmatriculați în unitățile de învățământ acreditate de stat,	100%	200/ 480 (1 traseu/ toate traseele)	Legea nr. 1/2011 a educației naționale (art 84 alin. 1);

Categoria sociala/ Tipul de protectie sociala	Modalitatea de acordare a protectiei sociale (procentul de reducere)	Nivelul protectiei sociale acordate (lei/luna)	Legislatia in vigoare care reglementeaza protectia sociala
Particular sau confesional Elevii orfani, elevii cu cerințe educaționale speciale și cei institucionalizați, pe tot parcursul anului calendaristic Elevii trebuie sa frecventeze o unitate de învățământ confesională și să aibă vârsta maxima 26 de ani;	100%	200/ 480 [1 traseu/ toate traseele)	Legea nr. 1/2011 a educației naționale (art 84 alin, 2 si art 205 alin.2); Anexa 1 pct1 din Ordin 4055/1996; Codul Civil- art.499 obligația de întreținere;
Pensionarii cu domiciliul în orasul Bumbesti-Jiu a căror pensie este mai mică de 1600 Lei/ lună;	100%	20.0/ 480 (1 traseu/ toate traseele)	Legea 92/2007, OUG 57/2019; HCL aprobare a prezentului contract de delegare;
Persoanele cu handicap grav și accentuat; însoțitori si asistenti personali ai acestora;	100%	200/480 (1 traseu/ toate traseele)	Legea 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare;
Persoanele cu handicap grav si accentuat; Insotitorii persoanelor cu handicap grav, in prezenta acestora; Insotitorii aciuutilor cu handicap auditiv si mintal accentuat,in prezenta acestora; Asistentii personali profesionisti ai persoanelor cu handicap grav sau accentuat;	100%	200/480 (1 traseu/ toate traseele)	Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ- teritoriale (art 17 alin. 1 lit o) și alin. 2); Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicata (art.23)

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

Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 100 lei la 500 lei a călători cu mijloacele de transport public de persoane fără titlu de călătorie valabil (bilet abonament legitimație gratuită) sau refuzul de a prezintă organelor de control titlul respectiv de călătorie; de asemenea, se sancționează comportamentul necivilizat sau aducerea de prejudicii mijloacelor de transport (extras din Legea 92/10.04,2007 - Legea serviciilor publice de transport persoane in unitatile administrativ-teritoriale.

Estimarea veniturilor pentru fiecare an de contract a fost realizată pe baza datelor

statistice înregistrate în perioada 2016-2021 și totodată ținând seama de prognozele realizate în Studiul de trafic realizat în anul 2022.

Anul	Calatorii									
	Total	Bilete	Abonamente nominal un traseu				Abonamente nominal toate traseele			
			Integral	7 Zile	15 Zile	21 Zile	Integral	7 Zile	15 Zile	21 Zile

Acestea reprezintă deplasări pentru care se utilizează drept titlul de călătorie biletul cât și abonamentele disponibile în structura tarifară, luându-se în calcul călătoriile realizate atât de către persoanele cărora li se aplică tariful întreg al unei călătorii, cât și de către persoanele care beneficiază de reduceri sau de gratuități.

Tabelul 5.7. Numar calatorii atrase in sistemul de transport public.

2024	330	100				230				
2025	343	104				239				
2026	357	108				249				
2027	371	112				259				
2028	385	116				269				
2020	400	120				280				
2030	415	124				291				
2031	431	128				303				
2032	447	132				315				
2033	464	136				328				

Anul	Venituri Lei / an									
	Total	Bilete	Abonamente nominal un traseu				Abonamente nominal toate traseele			
			Integral	7 Zile	15 Zile	21 Zile	Integral	7 Zile	15 Zile	21 Zile
2024	176.368	75.600				100.768				
2025	183.775	78.775				105.000				
2026	191.493	82.083				109.410				
2027	199.535	85.530				114.005				
2028	207.915	89.122				118.793				
2020	216.647	92.865				123.782				
2030	225.746	96.765				128.980				
2031	235.227	100.829				134.397				
2032	245.106	105.063				140.041				
2033	255.400	109.475				145.922				

Tabelul 5.8. Venituri anuale generate de sistemul de transport public.

În acord cu numărul de călătorii efectuate utilizând fiecare tip de titlu de călătorie, (tabelului 5.7), s-a determinat valoarea anuală a veniturilor pe care le va încasa operatorul din activitatea de transport (tabelul 5.8)

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

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

Orasul Bumbesti-Jiu va stabili tarifele de călătorie, iar Operatorul va încasa veniturile din vânzarea titlurilor de călătorie pentru serviciile de transport public prestate în baza Contractului de Servicii Publice.

Compensația - modul de calcul

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

Autoritatea contractantă va plăti Operatorului compensație pentru efectuarea obligațiilor de serviciu public, calculată după următoarea formulă

$$C = CE - V + Pr$$

Unde:

- * C - reprezintă compensația pentru efectuarea obligațiilor de serviciu public;
- * CE - reprezintă cheltuielile totale eligibile;

Anexa nr. 1 la HCL nr. 17/22.02.2024

* Pr- reprezintă Profitul rezonabil;

* V - reprezinta venituri ale Operatorului asociate obligatiei de serviciu public;

Valoarea estimată a compensației pentru fiecare an al contractului este precizată în tabelul de mai jos.

Tabelul 5.9. Compensatia anuala asociata serviciului de transport public.

Nr. Crt		Anul					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
I	Cheltuieli totale CE (la nivelul cheltuielilor totale din structura pe elemente de cheltuieli a tarifului mediu oferat/aplicat)	734.289	765.129	797.264	830.749	865.640	901.996
II	Profit rezonabil Pr (6,45% din CE)	7.336	7.644	7.965	8.299	8.647	9.010
III	Venituri tataie V, din care:	176.368	183.755	191.493	199.535	207.915	216.647
	Venituri din vânzări de Titluri de călătorie	176.368	183.755	191.493	199.535	207.915	216.647
	Alte venituri	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	Compensația C (I+II-III)* din care:	565.257	588.997	613.734	640.124	667.009	695.023
	Diferențe de tarif, inclusiv asociate gratuităților	7.000	7.294	7.600	7.919	8.251	8.597

- Continuare

Nr. Crt	Indicator	Anul			
		2030	2031	2032	2033
I	Cheltuieli totale CE (la nivelul cheltuielilor totale din structura pe elemente de cheltuieli a tarifului mediu oferat/aplicat)	939.879	979.353	1.020.485	1.063.345
II	Profit rezonabil Pr (0,45% din CE)	9.388	9.782	10.192	10.620
III	Venituri totale V, din care:	225.746	235.227	245.106	255.400
	Venituri din Titluri de călătorie	225.746	235.227	245.106	255.400
	Alte venituri	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	Compensația C (1 + 11-111) din	724.213	754.629	786.323	819.38
	Diferențe de tarif, inclusiv asociate gratuităților	8.958	9.334	9.726	10.134

Valorile sunt prognozate la data realizării studiului de oportunitate, acestea fiind supuse actualizărilor periodice, atât pe baza datelor obținute după finalizarea procedurilor de achiziție a mijloacelor fixe menționate în programele de investiții din contract cât și pe baza auditurilor tehnico-economic și a aprobării de către Autoritatea contractantă a unor nivele de cost/km diferite, ca urmare a evoluției elementelor de cost. De asemenea, modificarea politicii de tarifare va duce la modificarea valorii compensației.

5.6 Standarde de calitate și mecanisme de simulare a eficienței.

Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători se revizuiesc anual de către Autoritatea contractantă, iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, în funcție

de politica în domeniu și obiectivele delegatarului. Prin ponderea dată anumitor indicatori și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de Autoritatea contractantă.

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

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

legale;

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

operatorului de transport / transportatorului autorizat

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

5.7 Mecanismul de evitare a orcarei supracompensari.

Evitarea supra- sau sub-compensării și respectarea Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se realizează prin mecanismul auditului tehnico-economic, urmat de decontarea anuală de regularizare. În plus, cerințele de evidență separată a altor activități desfășurate și alocarea de cota de costuri indirecte și generale asigură trasabilitatea costurilor obligației de serviciu public.

5.8 Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport.

Modificarea contractului propus se realizează prin act adițional.

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

Modificari unilaterale efectuate de Autoritatea contractanta:

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

În cazul în care modificarea unilaterală a contractului îi aduce un prejudiciu, Operatorul

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

Programul de transport poate fi modificat de Consiliul Local al orașului Bumbesti-Jiu, dacă acest fapt este justificat din punct de vedere social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Autoritatea contractantă, cu notificarea Operatorului cu cel puțin 60 de zile înainte de modificare. Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de Autoritatea contractantă, cu excepția cazului în care cererea depășește capacitatea de transport.

Modificări solicitate de Operator privind capacitatea serviciului

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

Alte modificări

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

6. CONCLUZII

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri privind dezvoltarea serviciului de transportului public local din orașul Bumbesti-Jiu.

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

Analizând cele prezentate mai sus și având în vedere ca:

- a) potrivit Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 republicată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art 2 lit. 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;
- b) potrivit prevederilor art 27 alin. (1) din Legea nr. 92/2007, *"în cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art 30 alin. (2) lit a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art 30 alin. (3) lit a) și b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii"*;

c) potrivit prevederilor respectiv art 30 alin. (2) lit a) din Legea nr. 92/2007: "Operatorii de transport rutier sunt deținători ai licențelor eliberate în condițiile legii. Aceștia pot fi: 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;

d) Orasul Bumbesti-Jiu nu are obligația de publicare a anuntului în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE).

Aceasta cerința nu este obligatorie pentru orasul Bumbesti-Jiu. Potrivit Legii nr.92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale art.21 alin.7 și alin. 8 , care stipulează :

(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.

(8) Prevederile alin. (7) nu sunt obligatorii pentru contractele a căror prestație anuală de servicii publice de transport de călători este mai mică de **50.000** de kilometri și pentru contractele de servicii publice atribuite prin măsuri de urgență în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007.

Se concluzionează că este oportună soluția gestiunii directe a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul orasului Bumbesti-Jiu prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către operator intern S.C PUBLIC TRANSPORT SERV S.R.L. , al cărui acționar unic este orasul Bumbesti-Jiu

Având în vedere soluția optimă privind modalitatea de gestiune a serviciului de transport public, pentru încheierea contractului de servicii publice, în acord cu reglementările la nivel național și european, se recomandă parcurgerea următoarelor etape:

Etapa A - elaborarea documentațiilor:

- întocmirea proiectului de act normativ prin care se instituie măsura atribuirii directe a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport;
- întocmirea proiectului contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport în conformitate cu prevederile Regulamentului CE nr. 1370/ 2007;
- întocmirea Caietului de sarcini al serviciului public de transport;
- întocmirea Regulamentului serviciului public de transport;
- Informarea Instituției Prefectului Județul Gorj și a Consiliului Județean Gorj cu privire la intenția orasului Bumbesti-Jiu de a atribui direct gestiunea serviciului de transport public local de persoane cu autobuze prin curse regulate către operatorul intern S.C. PUBLIC TRANSPORT SERV S.R.L., care implică instituirea unor măsuri de sprijin.

Etapa B - obținerea avizului de la Consiliul Concurenței :

- Transmiterea către Consiliul Concurenței a solicitării de avizare privind conformitatea, corectitudinea și îndeplinirea obligațiilor prevăzute de legislația europeană în domeniului ajutorului de stat, în acord cu prevederilor art7 alin. 8 din Ordonanța de Urgență nr.77/2014. Aceasta va fi însoțită de:
 - Proiectul de act normativ prin care se instituie măsura atribuirii directe a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport;
 - Proiectul contractului de delegare a gestiunii sericiului public de transport în conformitate cu prevederile Regulamentului CE nr. 1370/ 2007;
 - Caietul de sarcini al serviciului public de transport;
 - Regulamentul serviciului public de transport;
 - Dovezile informării Instituției Prefectului județul Gorj și Consiliului Județean Gorj cu privire la intenția orasului Bumbesti-Jiu de a atribui direct gestiunea serviciului de transport public local de persoane cu autobuze prin curse regulate către un operator intern, care implică instituirea unor măsuri de sprijin;
 - Documente din care se pot extrage informații cu privire la operatorul căruia urmează să i se atribue direct contractul de delegare (Statutul/ Actul constitutiv al societății);

Etapa C - aprobarea documentației de către Consiliul Local al orasului Bumbesti-Jiu;

Etapa D - semnarea Contractului privind delegarea gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a orasului Bumbesti-Jiu.

Comisia:

		Semnatura:
1. Buciu Liviu - Consilier Juridic	- Presedinte	ss. indescifrabil
2. Pauna Angela Corina – Inspector Dezvoltare Locala	- Secretar	ss. indescifrabil
3. Balasoiu Victor Eduard – Consilier Investitii	-Membru	ss. indescifrabil
4. Bloanta Rodica – Inspector Urbanism	- Membru	ss. indescifrabil
5. Dobrescu Octavian Cornel - Consilier Achizitii Publice	- Membru	ss. indescifrabil

Președinte de ședință,
CONSILIER
 Ing. DAFIN CÎRLEA



Contrasemnează pentru legalitate,
SECRETAR GENERAL,
LIVIU BUCIU

