

***STUDIU DE OPORTUNITATE ÎN VEDEREA
DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE
TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE
PERSOANE PRIN CURSE REGULATE ÎN
ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARA „URBTRANS”***

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI .

I.1 Considerații generale.

I.2 Cadru legal.

I.3 Obiectul și Scopul studiului de oportunitate.

CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI, A ARIEI TERITORIALE ȘI

Ă SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ.

II.1 Identificarea ariei teritoriale

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

II.3 Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în ADI „URBTRANS”

II.3.1 Documentul strategic de planificare în domeniul mobilității pentru municipiul Piatra Neamț (Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2027) .

II.4 Tarife și politica tarifară integrată pentru transportul public de călători în ADI „URBTRANS”.

CAPITOLUL III PREZENTAREA OPERATORULUI - Societatea Comercială TROLEIBUZUL SA

CAPITOLUL IV Controlul exercitat de către Autoritatea Contractantă asupra activității Operatorului

CAPITOLUL V OPORTUNITATEA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORII REGIONALI

V.1 Gestiunea directă.

V.2 Gestiunea delegată.

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

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

V.5 Analiza comparativă privind operarea.

V.6 Analiza comparativă între SC Troleibuzul SA și alte societăți comerciale similare care desfășoară același tip de transport.

V.7 Concluzii și condiții impuse operatorului prin contractul de delegare a gestiunii.

CAPITOLUL VI ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL .

VI.1 Aria teritorială .

VI.2 Obligația de serviciu public de transport .

VI.3 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului S.C. TROLEIBUZUL S.A.

VI.4 Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public .

VI.5 Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințat.

VI.6 Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația.

CAPITOLUL VII CONCLUZII.

CAPITOLUL I. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

I.1. Considerații generale

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale.

Având în vedere faptul că acest domeniu face parte din categoria serviciilor de utilitate publică (potrivit art. 3 din Legea nr. 51/2006) aceasta prezintă o serie de particularități, după cum urmează:

- a) are un caracter economico social;
- b) răspunde unor cerințe țâși necesități de interes și utilitate publică;
- c) are caracter tehnico-edililar;
- d) are caracter permanent și regim de funcționare continuu;
- e) regimul de funcționare poate avea caracteristici de monopol;
- f) presupune existența unei infrastructuri tehnico edilitare adecvate;
- g) aria de acoperire are dimensiuni locale: comunale, orășenești, municipale sau județene;
- h) este în resposabilitatea autorităților administrației publice locale;
- i) este organizat pe principii economice și de eficiență în condiții care să le permită să își îndeplinească misiunile și obligațiile specifice de serviciu public;
- j) modalitatea de gestiune este stabilită prin hotărâri ale autorităților deliberative ale administrației publice locale;
- k) este furnizat/prestat pe baza principiului "beneficiarul plătește";
- l) recuperarea costurilor de exploatare și de investiție se face prin prețuri și tarife sau taxe și după caz, din alocațiile bugetare.

Pornind de la aceste particularități, legea specială în această materie (Legea nr. 92/2007 privind transportul public local) instituie în sarcina autorităților publice locale o dublă obligație:

1. Să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciilor de transport public desfășurate pe raza administrativ- teritorială a acestora, precum și să înființeze societăți de transport public dacă aceasta nu există.
2. Să stabilească și să aplice strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local.

Totodată același act normativ, prin trimitere la prevederile art. 10 din Legea nr. 51/2006, lasă la latitudinea autorităților publice locale posibilitatea de a se asocia în cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitare în vederea gestionării în comun a serviciului public de transport prin curse regulate.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „URBTRANS” a fost constituită în 2008 în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public local, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului, pe baza strategiei de dezvoltare a Serviciului.

Interesul comun ce stă la baza constituirii Asociației este interesul general al locuitorilor de pe raza unităților administrativ-teritoriale membre pentru îmbunătățirea calității Serviciului, în condițiile unor tarife și/sau taxe care să respecte limitele de suportabilitate ale populației și principiul "poluatorul plătește", atingerea și respectarea standardelor europene privind protecția mediului, precum și creșterea capacității de atragere a fondurilor pentru finanțarea investițiilor necesare în infrastructura tehnico-edililară aferentă Serviciului.

ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ „URBTRANS” este o persoană juridică de drept privat, înființată în temeiul prevederilor art.11-13 din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, cu modificările și completările ulterioare și Ordonanța Guvernului nr. 26/2000, împreună cu celelalte prevederi ale legislației române, precum și cu prevederile prezentului Act Constitutiv și ale Statutului.

Pentru realizarea obiectivelor în ceea ce privește transportul public local, asociații mandatează **Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „URBTRANS”**, prin statutul său, să exercite în numele și pentru unitățile administrativ-teritoriale membre atribuții legate de serviciul de transport privind planificarea, reglementarea, atribuirea, contractarea,

monitorizarea și controlul serviciului, tariful și taxarea, realizarea și implementarea programelor de dezvoltare.

În vederea inițierii procedurii privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe teritoriul administrativ al localităților locale membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ „URBTRANS”, se întocmește prezentul **studiu de oportunitate pentru stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public local de călători pe teritoriul asociației.**

I.2. Cadrul legal

Materia serviciului de transport public prin curse regulate beneficiază atât de o reglementare specială, care se aplică cu întâietate, cât și de o reglementare generală, de drept comun, aplicabilă serviciilor de utilități publice și transportului rutier.

În categoria reglementărilor speciale intră în primul rând Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007, act normativ care fixează normele directoare în ceea ce privește serviciul public de transport persoane și care se aplică direct în legislațiile naționale respectiv Legea nr. 92/2007 privind transportul public local, care definește toate categoriile de transport public local de persoane, stabilește competențele în organizarea, coordonarea și supravegherea executării serviciului public prin curse regulate.

În ceea ce privește legislația de drept comun aceasta este asigurată, în principal, de OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere respectiv de legea nr. 51/2006 serviciile comunitare de utilități publice, act normativ care stabilește principiile și direcțiile de organizare și atribuire a serviciilor publice.

Contextul legislativ la nivel național și european cuprinde:

LEGISLAȚIE 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 activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 19/1997 privind transportul, 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 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 persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizate cu autobuze, troleibuze și/sau tranvaie;
- Ordinul 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciului 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 A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
 - Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport, 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 A.N.R.S.C.;
 - Regulamentul Guvernului nr. 1088/2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
 - Hotărârea Guvernului nr.24/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor;
 - Legea nr.328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
 - Ordinul nr.140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

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/c92/01 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.

I.3. Obiectul si Scopul studiului de oportunitate

În vederea scopului propus, studiul de oportunitate fundamentează necesitatea și oportunitatea concesiunii transportului public local de persoane pe raza administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitare „URBTRANS” și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Din acest motiv, autoritățile administrațiilor locale de pe raza administrativ teritorială, și-au stabilit prin strategiile adoptate și cele pe care le va adopta, urmărirea următoarelor obiective:

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

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

Potrivit prevederilor *art. 21 din Legea nr. 92/2007* :“(1) Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

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

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

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

Conform *art. 8, alin.(3), litera d) din Legea nr. 51/2006*, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile deliberative ale administrației publice locale asigură cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor de utilități

publice și adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice și darea în administrare sau, după caz, punerea la dispoziție a sistemelor de utilități publice destinate furnizării/prestării acestora.

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

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

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

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

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

- a) înființarea de compartimente sau servicii de specialitate pentru serviciul public de transport local, cu sau fără personalitate juridică, după caz, denumite în continuare autorități locale de transport;
- b) asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;
- c) informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului public de transport local; f) corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- d) asigurarea continuității serviciilor publice de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători existente;
- e) atribuirea contractelor de servicii publice definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr.

1370/2007 și a Legii nr. 51/2006.

(3). potrivit prevederilor *art. 27, alin. (1) 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.**”

- respectiv, *art. 30 alin. (2) literele a) și b)* prevede:

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

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

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

CAPITOLUL II

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

Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general, desfășurate la nivelul unităților administrativ teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale sau a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, în scopul asigurării transportului public local. Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în contextul existenței unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează de către un operator de transport rutier sau transportator autorizat, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și Legii 92/2007 privind transportul public local;
- se efectuează numai pe raza administrativ-teritorială a localităților membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către asociația de dezvoltare intercomunitară;
- se efectuează de către operatorii de transport rutier sau transportatorii licențiați cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze și tramvaie deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și Legea 92/2007 privind transportul public local;
- transportul cu autobuze se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini ale traseului.

În conformitate cu *art. 8 alin. 1 din Legea nr.51/2006* privind serviciile comunitare de utilități publice, „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, gestionarea și funcționarea serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, reabilitarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ - teritoriale care compun sistemele de utilități publice.”

serviciile de transport public de călători cu autobuze și troleibuze sunt în responsabilitatea asociației „**URBTRANS**”, ca asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop servicii de utilități publice, conform mandatelor acordate acesteia prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre.

II.1. Identificarea ariei teritoriale

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară (A. D. I.) „URBTRANS” a fost constituită la data de 12.03.2008, având ca scop înființarea, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului de transport public local prin servicii regulate din cadrul asociației, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, în conformitate cu prevederile Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 și a principiilor descentralizării și a autonomiei locale.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „URBTRANS” este compusă din următorii membri:

1. Municipiul Piatra Neamț: 113.164 locuitori
2. Județul Neamț: 569.851 locuitori
3. Orașul Roznov: 10.382 locuitori
4. Comuna Alexandru cel Bun: 6093 locuitori
5. Comuna Dumbrava Roșie: 8557 locuitori
6. Comuna Gârcina: 4.863 locuitori
7. Comuna Săvinești: 7.129 locuitori

Din totalul de 150.188 locuitori din arealul A.D.I. „URBTRANS”, 75,34% dintre aceștia locuiesc în Piatra Neamț, municipiul având rol de centru polarizator al regiunii datorită legăturilor multiple (sociale, culturale, economice) pe care le are cu toți membrii A.D.I. „URBTRANS”

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

Serviciul de transport public este serviciu de interes economic general, fiind baza mobilității și accesului la facilitățile urbane, a accesibilității la servicii sociale și de sănătate pentru toate categoriile de locuitori din aria administrativ teritorială a ADI „URBTRANS”.

La nivel asociație, situația privind numărul liniilor active este următoarea:

- Piatra Neamț - 9 linii de autobuz; 8 linii de microbuze;
- Alexandru cel Bun - 3 linii de autobuz;
- Gârcina - 2 linii de autobuz;
- Roznov + Săvinești - 3 linii de autobuz;
- Dumbrava Roșie – 4 linie de autobuz;

În cazul celor 6 localități din zona asociației, numărul mijloacelor de transport utilizate sunt autobuze și microbuze, repartizate astfel:

- Piatra Neamț - 10 autobuze și 13 microbuze;
- Alexandru cel Bun - 2 autobuze și 2 microbuze;
- Gârcina - 4 autobuze;
- Roznov + Săvinești – 3 autobuze;
- Dumbrava Roșie -> 5 autobuze

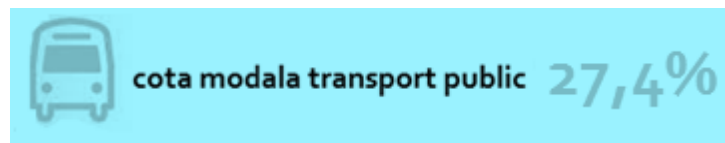
Itinerarul celor 16 linii regionale se suprapune pe raza Municipiului Piatra Neamț cu liniile principale ale orașului.

Mijloacele de transport au fost alocate în funcție de necesitățile reale de acoperire a cererii de transport înregistrate, de reglementările tehnice (autobuz urban conform prevederilor RNTR1) cât și de topometria și geografia traseului.

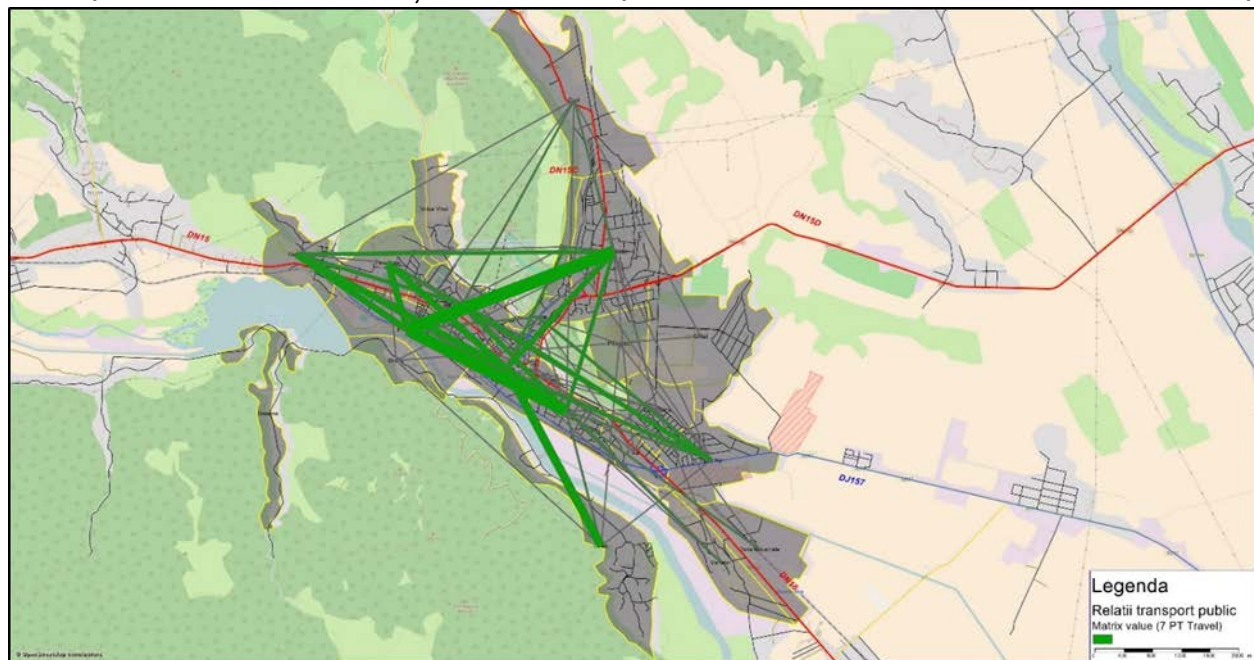
Pentru zona asociației, operatorul de transport a pus la dispoziție o serie de linii de autobuz pentru a integra și spori accesibilitatea localităților care gravitează în jurul Municipiului Piatra Neamț. Prin intermediul mijloacelor de transport care efectuează curse regulate, locuitorii din localitățile învecinate pot avea acces facil în interiorul municipiului și se pot deplasa către eventualele locuri de muncă, instituții de învățământ, spitale, etc.

La nivelul liniilor de transport public alocate de către operator, punctul central către care se concentrează majoritatea traseelor ce deservesc zona metropolitană îl reprezintă gara (Bulevardul 9 Mai). Din punct de vedere al configurației liniilor de autobuz, acestea au de cele mai multe ori o formă radială, rolul principal fiind conducerea volumelor de călători către gara municipiului.

Cota modală în prezent pentru transportul public este de 27,4%, conform datelor prelucrate în urma cercetării sociologice realizate în etapa de Colectare date.



Analiza rezultatelor interviurilor efectuate cu cetățenii municipiului Piatra Neamț, reliefează faptul că majoritatea perechilor O-D (origine – destinație) efectuate de către cetățenii care folosesc transportul public se manifestă pe relațiile Dărmănești – Zona Precista / Gară – Zona Pieței Centrale și a cartierului Gara Veche. În general, zonele periferice tind să convergă către partea centrală a orașului, care dispune de numeroase obiective de interes public.



Figură -1 Cele mai importante deplasări cu transport public din municipiul Piatra Neamț

Cele mai aglomerate trasee sunt:

Sărata – Ocol (în intervalul 6:00 – 8:00 și 12:00 – 16:00)

Gară – Ocol (în intervalul 6:00 – 8:00 și 12:00 – 16:00)

Speranța – Disp.Dărmănești (în intervalul 6:00 – 8:00 și 12:00 – 16:00).

În prezent, serviciile de transport public de călători în municipiul Piatra Neamț sunt realizate de S.C. Troleibuzul S.A. persoană juridică de drept privat, având forma juridică de societate pe acțiuni. Societatea este autorizată sa efectueze următoarele activități (conform codurilor CAEN):

- 4931-transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători.
- 4520 – întreținerea și repararea autovehiculelor
- 2562 – operațiuni de mecanică generală;
- 7120 – activități de testări și analize tehnice.

Conform sondajului efectuat, 16% dintre respondenți consideră ca serviciul de transport public este efectuat cu un parc rulant insuficient, de asemenea, 29% din populație consideră că

frecvența de circulație este prea scăzută, iar 23% consideră că mijloacele de transport sunt necorespunzătoare din diferite motive. De asemenea, 17% dintre respondenți consideră că stațiile sunt amplasate la distanțe prea mari.

Linii de transport public pe care sunt organizate servicii, în prezent, sunt prezentate în continuare.

Tabel -1 Linii de transport public de pe raza ADI Urbtrans începând din 15.06.2017

Autobuze	<p>A1/1: Gara-Cuiejdiu A1/2: Gara- Slatina A1/3: Gara – Garcina A2: Sarata- Ocol A3: Gara-Almas A4: Gara-Roznov(Chintinici) A5: Disp. Darmanesti-Roznov(Chintinici) A6: Gara-Slobozia A7: Gara-CUT-Brasaut A8: Scoli Normale - Bisericiani A9: Scolile Normale- Manastirea Bistrita A10: Piata Centrală - Agarcia A11:Disp. Darmanesti- Speranța A12A: Gara-Izvoare A12B: Sarata-Izvoare A13:Scolile Normale-Dumbrava Moara A14: Sarata-Dumbrava Moara A15: Sarata-IVV A16: Disp. Darmanesti-IVV A17: Sarata-Scolile Normale A18:Scolile Normale-Bazar(Piața Muncii) A19:Piata Centrala-Bâtca Doamnei</p>
Microbuze	<p>M1: Borzgheanu - Școala nr. 9 M2: Borzogheanu - Dedeman M3: Bloc 40 Darmanesti - Borzogheanu M4: Blocul 40 Dărmănești - Școala nr. 9 M5: Blocul 40 Dărmănești-Gara-Punte Strand-Carrfour M6: Brico- Dedeman M7: Sarata - Ciritei Pod M8: Valeni 2-Gara-Punte Strand-Carrfour</p>

Itinerarii trasee:

TRASEE PRINCIPALE

Traseul A1/1: CUIEJDI – GARA; A1/2: SLATINA – GARA; A1/3: GÂRCINA - GARA

Dus: CUIEJDI(cu stațiile: RUNCU – CANTON – CUIEJDIU – IGNAT - ȘCOALĂ – RUSU – CHITIC – BAROI) – **SLATINA**(cu stațiile:SLATINA – GHERASIM – MOARĂ) – GÂRCINA(cu stațiile: BISERICA – FARMACIE – ALIMENTARA) –Str. Cetatea

Neamțului(cu stațiile: OCOL – SALON - ALIMENTARA – SCOALA NR. 20) – Str. 1 Decembrie 1918(cu stațiile:TAZLAU – BISERICA – SCOLILE NORMALE – METALO – TIC TAC) – Str. Mihai Viteazu(cu stația: ORION) – Str. Orhei(cu stațiile: STARO 1 – STARO 2 - PECO – SPITAL SCARI) – Str. Ozana(cu stația APICOLA) – Str. 9 Mai(cu stațiile:PIATA CENTRALA – **GARA**)

Intors: Str.9 Mai(cu stațiile:GARA – PIATA CENTRALA) – Str.Ozana(cu stația APICOLA) – Str.Orhei(cu stațiile:SPITAL SCARI – STARO) – Str. Mihai Viteazu(cu stația ORION) – Str. 1 Decembrie(cu stațiile:DISPECERAT DARMANESTI – METALO – SCOLILE NORMALE – BISERICA – TAZLAU) – Str. Cetatea Neamțului(cu stațiile:SCOALA NR. 20 – ALIMENTARA – SALON – OCOL) – **GÎRCINA(cu stațiile:ALIMENTARA – FARMACIE – BISERICA) – SLATINA(cu stațiile:MOARA - GHERASIM – SLATINA) – **CUIEJDIU**(cu stațiile:BAROI – CHITIC – RUSU - ȘCOALA – IGNAT – CUIEJDIU – CANTON – RUNCU)**

Traseul A2: OCOL - SARATA

Dus: OCOL:Str. Cetatea Neamțului(cu stațiile: OCOL – SALON - ALIMENTARA – SCOALA NR. 20) – Str. 1 Decembrie 1918(cu stațiile:TAZLAU – BISERICA – SCOLILE NORMALE – METALO – TIC TAC) – Str. Mihai Viteazu(cu stația: ORION) – Str. Orhei(cu stațiile: STARO 1 – STARO 2 - PECO – SPITAL SCARI) – B-dul Decebal(cu stațiile OZANA – OVIDIUS – SCOALA NR. 4 - MOLDOCOR) – Str. Petru Movilă(cu stațiile: ITA – AUGSBURG - SARATA 1 – **SARATA 2**)

Intors: Str.Petru Movilă(cu stațiile:**SARATA 2** – SARATA 1 – AUGSBURG - ITA - PETROCART) – B- dul Decebal(cu stațiile:BISERICA NOUĂ – SCOALA NR.4 – PETRODAVA – BLOC TURN) – Str. Orhei(cu stațiile: SPITAL SCĂRI – STARO) – Str. Mihai Viteazu(cu stația ORION) – Str. 1 Decembrie(cu stațiile:DISPECERAT DARMANESTI – METALO – SCOLILE NORMALE – BISERICA – TAZLAU) – Str. Cetatea Neamțului(cu stațiile: SCOALA NR. 20 – ALIMENTARA – SALON – **OCOL**)

Traseul A3: ALMAȘ - GARA

Dus: ALMAȘ(cu stațiile: **MANASTIREA ALMAS** – PARAU – CENTRU – POD – ALMAS RAMURA) – Str. Cetatea Neamțului(cu stațiile: OCOL – SALON - ALIMENTARA – SCOALA NR. 20) – Str. 1Decembrie 1918(cu stațiile:TAZLAU – BISERICA – SCOLILE NORMALE – METALO – TIC TAC) – Str. Mihai Viteazu(cu stația ORION) – Str. Orhei(cu stațiile:STARO 1 - STARO 2 – PECO – SPITAL SCARI) – Str. Ozanei(cu stația APICOLA) – B-dul 9 Mai(cu stațiile:PIATA CENTRALA – **GARA**)

Intors:B-dul 9 Mai(cu stațiile: **GARA** – PIATA CENTRALA) – Str. Ozana(cu stația APICOLA) - Str. Orhei(cu stațiile:SPITAL SCARI – STARO) – Str. Mihai Viteazu(cu stația ORION) – Str. 1 Decembrie 1918(cu stațiile:DISPECERAT DARMANESTI – METALO - SCOLILE NORMALE – BISERICA – TAZLAU) – Str. Cetatea Neamțului(cu stațiile: SCOALA NR. 20 – ALIMENTARA – SALON – OCOL) – **ALMAȘ**(cu stațiile:ALMAS RAMURA – POD – CENTRU – PARAU – **MANASTIREA ALMAS**)

Traseul A4: ROZNOV - GARA

Dus: ROZNOV(cu stațiile: **UNGUREANU CHINTINICI** – NEAMȚU – MOCANU - OBOR – SCOALA - CFR ROZNOV – PECO - CURCA) – **SĂVINEȘTI**(cu stațiile:PATRU BENZI – POLITIE – POSTA - EVADIX) – **DUMBRAVA ROȘIE**(cu stațiile: STARMET - MOARA – PRIMĂRIE - BISERICA – DEDEMAN) – B- dul General Nicolae Dăscălescu(cu

stațiile:PECO – VANATORI – COMAT – REMAT - CANAL – 1 MAI – GALERIA) – B- dul Traian(cu stațiile: BCR – SPITAL) – Str. Oituz(cu stația APICOLA) – B- dul 9 Mai(cu stațiile: PIATA CENTRALA – **GARA**).

Intors: B-dul 9 Mai(cu stațiile:**GARA** – PIATA CENTRALA) – B-dul Traian(cu stațiile:SPITAL – GAROFITA) – B-dul General Nicolae Grigorescu(cu stațiile:SCOALA NR. 1 – 1 MAI – CANAL - DUMBRAVEI – COMAT – VANATORI – PECO) – **DUMBRAVA ROȘIE**(cu stațiile:DEDEMAN - BISERICA – PRIMĂRIE - MOARA) – **SĂVINEȘTI**(cu stațiile: EVADIX - POSTA – POLITIE – PATRU BENZI) – **ROZNOV**(cu stațiile:CURCA – PECO - CFR ROZNOV - ȘCOALA – OBOR – MOCANU – NEAMȚU - **UNGUREANU CHINTINICI**)

Traseul A5: ROZNOV – DISPECERAT DĂRMĂNEȘTI

Dus:**ROZNOV**(cu stațiile: **UNGUREANU CHINTINICI** – NEAMTU – MOCANU - OBOR – SCOALA - CFR ROZNOV – PECO - CURCA) – **SĂVINEȘTI**(cu stațiile:PATRU BENZI – POLITIE – POSTA - EVADIX) – DUMBRAVA ROȘIE(cu stațiile: STARMET - MOARA – PRIMĂRIE - BISERICA – DEDEMAN) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile:PECO – VANATORI – COMAT – REMAT – CANAL - 1 MAI – GALERIA) – B-dul Traian(cu stațiile:BCR – SPITAL) – Str. Orhei(cu stațiile:SPITAL SCARI – STARO) – Str. Mihai Viteazu(cu stația ORION) – Str. 1 Decembrie 1918)(cu stația **DISPECERAT DARMANESTI**)

Intors:Str.1Decembrie 1918(cu stația **DISPECERAT DARMANESTI**) – Str. Mihai Viteazu(cu stația ORION) – Str. Orhei(cu stațiile:STARO 1 - STARO 2 – PECO – SPITAL SCARI) – B-dul Traian(cu stațiile:SPITAL – GAROFITA) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: SCOALA NR. 1 – 1 MAI – CANAL - DUMBRAVEI – COMAT – VANATORI – PECO) – DUMBRAVA ROȘIE(cu stațiile:DEDEMAN - BISERICA - PRIMĂRIE – MOARA - STARMET) – **SĂVINEȘTI**(cu stațiile:EVADIX - POSTA – POLITIE – PATRU BENZI) – **ROZNOV**(cu stațiile:CURCA – CFR ROZNOV - ȘCOALA – OBOR – MOCANU - NEAMTU - **UNGUREANU CHINTINICI**)

- La orele de vârf autobuzele circulă prin Săvinești Sat

Traseul A6: SLOBOZIA - GARA

Dus:**SLOBOZIA**(cu stațiile: **CAP – SUB DEAL** - CENTRU – TROITA - BARIERĂ) – **ROZNOV**(cu stațiile: PARC – PECO - CURCA) – **SĂVINEȘTI**(cu stațiile:PATRU BENZI - POLITIE – POSTA - EVADIX) – **DUMBRAVA ROȘIE**(cu stațiile:STARMET - MOARA – PRIMĂRIE - BISERICA – DEDEMAN) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: PECO – VANATORI – COMAT – REMAT – CANAL - 1 MAI – GALERIA) – B-dul Traian(cu stațiile:BCR – SPITAL) – Str. Ozanei(cu stația APICOLA) – B-dul 9 Mai(cu stațiile:PIATA CENTRALA – **GARA**)

Intors:**B-dul 9 Mai**(cu stațiile:**GARA** – PIATA CENTRALA) – Str. Ozana(cu stația APICOLA) – B-dul Traian(cu stațiile:SPITAL – GAROFITA) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile:SCOALA NR. 1 – 1 MAI – CANAL - DUMBRAVEI – COMAT – VANATORI – PECO) – **DUMBRAVA ROȘIE**(cu stațiile:DEDEMAN - BISERICA - PRIMĂRIE – MOARA - STARMET) – SĂVINEȘTI(cu stațiile:EVADIX - POSTA – POLITIE – PATRU BENZI) – **ROZNOV**(cu stațiile:CURCA – PECO - PARC) – SLOBOZIA(cu stațiile:BARIERĂ - TROITA – CENTRU – **CAP – SUB DEAL**)

- La orele de vârf autobuzele circulă prin Săvinești Sat

Traseul A7: BRĂȘĂUȚI – CUT - GARA

Dus: BRASAUTI – CUT(cu stațiile:CUT CAPAT – BISERICA CUT – SCOALA CUT – ALIMENTARA) – **DUMBRAVA ROȘIE**(TIPOGRAFIE - BISERICA – DEDEMAN) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile:PECO – VANATORI – COMAT – REMAT – CANAL - 1 MAI – GALERIA)– B-dul Traian(cu stațiile:BCR – SPITAL) – Str.Ozanei(cu stația APICOLA) – B- dul 9 Mai(cu stațiile:PIATA CENTRALA – **GARA**)

Intors: B-dul 9 Mai(cu stațiile:**GARA** – PIATA CENTRALA) – Str. Ozanei(cu stația APICOLA) – B-dul Traian(cu stațiile:SPITAL – GAROFITA) – B-dul General Nicolae Grigorescu(cu stațiile:SCOALA NR. 1 – 1 MAI - CANAL - DUMBRAVEI – COMAT – VANATORI – PECO) – **DUMBRAVA ROȘIE**(cu stațiile:DEDEMAN - TIPOGRAFIE – ALIMENTARA – SCOALA CUT - BISERICA CUT – CUT CAPAT – **BRASAUTI**)

Traseul A8: BISERICANI - ȘCOLILE NORMALE

Dus:BISERICANI(cu stațiile:**SPITAL BISERICANI** – SCARICICA) – **ALEX. CEL BUN – Bistrița**(cu stațiile:PRIMARIE - MAGAZIN BISTRITA – PLOPUSOR – URSULETI) – Str. Petru Movilă(cu stațiile:SARATA 2 – SARATA 1 – AUGSBURG - ITA – PETROCART) – B-dul Decebal(cu stațiile:BISERICA NOUA – SCOALA NR. 4 – PETRODAVA – BLOC TURN) – Str. M. Eminescu(cu stația:MUZEU) – Str.Orhei(cu stațiile:SPITAL SCARI – STARO) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. 1 Decembrie 1918(cu stațiile:DISPECERAT DARMANESTI – METALO – **ȘCOLILE NORMALE**)

Intors: Str. 1 Decembrie 1918(cu stațiile:**ȘCOLILE NORMALE** – METALO – TIC TAC) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. Orhei(cu stațiile:STARO 1 - STARO 2 – PECO – SPITAL SCARI) – B-dul Decebal(cu stațiile:OZANA - OVIDIUS – SCOALA NR. 4 – MOLDOCOR) – Str. Petru Movilă(cu stațiile:ITA – AUGSBURG - SARATA 1 - SARATA 2) – **ALEX: CEL BUN Bistrița**(cu stațiile:URSULETI – PLOPUSOR – MAGAZIN BISTRITA–PRIMARIE) –**BISERICANI**(cu stațiile: SCARICICA –**SPITAL BISERICANI**)

Traseul A9: MĂNĂSTIREA BISTRIȚA - ȘCOLILE NORMALE

Dus: ALEX. CEL BUN Bistrița(cu stațiile:**MANASTIREA BISTRITA** – POD - MAGAZIN BISTRITA – PLOPUSOR – URSULETI) – Str. Petru Movilă(cu stațiile:SARATA 2 – SARATA 1 – AUGSBURG - ITA – PETROCART) – B-dul Decebal(cu stațiile:BISERICA NOUA – SCOALA NR. 4 – PETRODAVA) – B-dul Republicii(cu stația Hotel Central) – B-dul 9 Mai(cu stațiile:GARA – PIATA CENTRALA) – Str. Ozanei(cu stația APICOLA) – Str. Orhei(cu stațiile:SPITAL SCARI – STARO) – Str.M. Viteazu(cu stația ORION) – Str.1 Decembrie 1918(cu stațiile:DISPECERAT DARMANESTI – METALO – **ȘCOLILE NORMALE**)

Intors: Str. 1 Decembrie 1918(cu stațiile:**ȘCOLILE NORMALE** – METALO – TIC TAC) – Str. M. Viteazu(cu stația:ORION) – Str. Orhei(cu stațiile: STARO 1 - STARO 2 – PECO – SPITAL SCARI) – Str. Ozanei(cu stația APICOLA) – B-dul 9 Mai(cu stațiile: PIATA CENTRALA – GARA) - B-dul Decebal(cu stațiile:OVIDIUS – SCOALA NR. 4 – MOLDOCOR) – Str. Petru Movilă(cu stațiile:ITA – AUGSBURG - SARATA 1 - SARATA 2) – **Bistrița**(cu stațiile:URSULETI – PLOPUSOR – MAGAZIN BISTRITA – POD – **MANASTIREA BISTRITA**)

Traseul A10: AGÂRCIA – PIAȚA CENTRALĂ

Dus: **AGARCIA**(cu stațiile:TROITA – BISERICA – BARIERA CFR) - PRIMARIA ALEX. CEL BUN – **Bistrița**(cu stațiile:MAGAZIN BISTRITA – PLOPUSOR – URSULETI) - Str. Petru Movilă(cu stațiile: SARATA 2 – SARATA 1 – AUGSBURG - ITA – PETROCART) – B-dul Decebal(cu stațiile:BISERICA NOUA – SCOALA NR. 4 – PETRODAVA) – Str. Republicii(Ccu stația Hotel Central) – B-dul 9 Mai(cu stațiile:GARA – **PIATA CENTRALA**)

Intors: B-dul 9 Mai(cu stațiile:**PIATA CENTRALA** – GARA) – B-dul Decebal(cu stațiile: OVIDIUS – SCOALA NR. 4 – MOLDOCOR) – Str. Petru Movilă(cu stațiile: ITA – AUGSBURG - SARATA 1 - SARATA 2) – **Bistrița**(cu stațiile:URSULETI – PLOPUSOR – MAGAZIN BISTRITA) – PRIMARIA ALEX. CEL BUN – **Agârcia**(cu stațiile:BARIERA CFR – BISERICA – TROITA).

Traseul A11A: SPERANȚA – DISPECERAT DĂRMĂNEȘTI

Dus: **SPERANTA** – Str. Izvoare(cu stațiile:LANGELOTI – GENERAL CONSTRUCT) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile:1 MAI – GALERIA) – B-dul Traian(cu stațiile: BCR – SPITAL) – Str. Orhei(cu stațiile: SPITAL SCARI – STARO) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. 1 Decembrie 1918(cu stația **DISP.DARMANESTI**)

Intors: Str. 1 Decembrie 1918 (cu stația **DISP. DĂRMĂNEȘTI**) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. Orhei(cu stațiile:STARO 1 – STARO 2 - PECO – SPITAL SCARI) – B-dul Traian(cu stațiile:SPITAL – GAROFITA) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: SCOALA NR. 1 – 1 MAI) – Str. Izvoare(cu stațiile: GENERAL CONSTRUCT – LANGELOTI) – **SPERANTA**

Traseul A12: IZVOARE – GARA - SARATA

Dus: **IZVOARE**(cu stațiile: **NUCI** - HAN – FEROMET – FERME) – SPERANTA – Str. Izvoare(cu stațiile:LANGELOTI – GENERAL CONSTRUCT) – Str. General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: 1 MAI – GALERIA) – B-dul Traian(cu stațiile: BCR – SPITAL) – Str. Ozanei(cu stația APICOLA) – B-dul 9 Mai(cu stațiile: PIATA CENTRALA – GARA) – B-dul Decebal(cu stațiile: OZANA – OVIDIUS - SCOALA NR. 4 – MOLDOCOR) – Str. Petru Movilă(cu stațiile: ITA – AUSBURG - SARATA 1 – **SARATA 2**)

Intors: Str. Petru Movilă(cu stațiile: **SARATA 2** - SARATA 1 – AUGSBURG - ITA – PETROCART) - B-dul Decebal(cu stațiile: BISERICA NOUA – SCOALA NR. 4 – PETRODAVA) - B-dul 9 Mai(cu stațiile: GARA – PIATA CENTRALA) – B-dul Traian(cu stațiile: SPITAL – GAROFITA) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: SCOALA NR. 1 – 1 MAI) – Str. Izvoare(cu stațiile: GENERAL CONSTRUCT – LANGELOTI) – SPERANTA – Izvoare(cu stațiile:FERME – FEROMET – HAN - **NUCI**)

Traseul A13: ȘCOLILE NORMALE – DUMBRAVA MOARA

Dus: Str. 1 Decembrie 1918(cu stațiile:**ȘCOLILE NORMALE** - METALO - TIC TAC) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. Orhei(cu stațiile: STARO 1 – STARO 2 – PECO – SPITAL SCARI) – B-dul Traian(cu stațiile: SPITAL – GAROFITA) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: SCOALA NR. 1 – 1MAI – DUMBRAVEI – COMAT – VANATORI – **PECO**) – **DUMBRAVA ROȘIE**(cu stațiile: DEDEMAN – BISERICA - PRIMĂRIE - MOARA)

Intors: **DUMBRAVA ROȘIE**(cu stațiile: MOARA - PRIMĂRIE – BISERICA – DEDEMAN) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile:**PECO** – VANATORI –

COMAT - REMAT – 1 MAI – GALERIA) – B-dul Traian(cu stațiile: BCR – SPITAL) – Str. Orhei(cu stațiile: SPITAL SCARI – STARO) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. 1 Decembrie 1918(cu stațiile: DISPECERAT DARMANESTI – METALO – **SCOLILE NORMALE**)

Traseul A14: SARATA – DUMBRAVA MOARA

Dus: Str. Petru Movilă(cu stațiile: **SARATA 2** - SARATA 1 – AUGSBURG - ITA – PETROCARD) - B-dul Decebal(cu stațiile: BISERICA NOUA – SCOALA NR. 4 – PETRODAVA –BLOCUL TURN) – B-dul Traian(cu stațiile: SPITAL – GAROFITA) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: SCOALA NR. 1 – 1MAI – DUMBRAVEI – COMAT – VANATORI – **PECO**) – **DUMBRAVA ROȘIE**(cu stațiile: DEDEMAN – BISERICA - PRIMĂRIE – MOARA)

Intors: **DUMBRAVA ROȘIE**(cu stațiile:MOARĂ – PRIMĂRIE - BISERICA – DEDEMAN) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: **PECO** – VANATORI – COMAT - REMAT – 1 MAI – GALERIA) – B-dul Traian(cu stațiile: BCR – SPITAL) – B-dul Decebal(cu stațiile: OZANA – OVIDIUS - SCOALA NR. 4 – MOLDOCOR) – Str. Petru Movilă(cu stațiile: ITA – AUSBURG - SARATA 1 – **SARATA 2**)

Traseul A15: IVV - SARATA

Dus: Str. Dumbravei(cu stațiile: **IVV** – MECANICA CEAHLAU – KUBO) - B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: REMAT – 1 MAI – GALERIA) – B-dul Traian(cu stațiile: BCR – SPITAL) – B-dul Decebal(cu stațiile: OZANA – OVIDIUS - SCOALA NR. 4 – MOLDOCOR) – Str. Petru Movilă(cu stațiile: ITA – AUSBURG - SARATA 1 – **SARATA 2**)

Intors: Str. Petru Movilă(cu stațiile: **SARATA 2** – SARATA 1 – AUSBURG - ITA – PETROCARD) – B-dul Decebal(cu stațiile: BISERICA NOUA – SCOALA NR. 4 – PETRODAVA – BLOC TURN) – B-dul Traian(cu stațiile: SPITAL – GAROFITA) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: SCOALA NR. 1 – 1 MAI) – Str. Dumbravei(cu stațiile: KUBO – MECANICA CEAHLAU – **IVV**)

Traseul A16: IVV – DISPECERAT DĂRMĂNEȘTI

Dus: Str. Dumbravei(cu stațiile: **IVV** – MECANICA CEAHLAU – KUBO) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: REMAT – 1 MAI – GALERIA) – B-dul Traian(cu stațiile: BCR – SPITAL) – Str. Orhei(cu stațiile: SPITAL SCARI – STARO) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. 1 Decembrie 1918(cu stația **DISPECERAT DARMANESTI**)

Intors: Str. 1 Decembrie 1918(cu stația **DISPECERAT DARMANESTI**) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. Orhei(cu stațiile: STARO 1 – STARO 2 – - PECO - SPITAL SCARI) – B-dul Traian(cu stațiile: SPITAL – GAROFITA) – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: SCOALA NR. 1 – 1 MAI) - Str. Dumbravei(cu stațiile: KUBO – MECANICA CEAHLAU – **IVV**)

Traseul A17: SARATA - ȘCOLILE NORMALE

Dus: Str. Petru Movilă(cu stațiile: **SARATA 2** – SARATA 1 – AUSGBURG - ITA – PETROCARD) – B-dul Decebal(cu stațiile: BISERICA NOUA – SCOALA NR. 4 – PETRODAVA – BLOC TURN) – Str. Orhei(cu stațiile: SPITAL SCARI – STARO) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. 1 Decembrie 1918(cu stațiile: DISPECERAT DARMANESTI – METALO – **SCOLILE NORMALE**)

Intors: Str. 1 decembrie 1918(cu stațiile: **SCOLILE NORMALE** – METALO – TIC TAC) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. Orhei(cu stațiile: STARO 1 - STARO 2 – PECO – SPITAL SCARI) – B-dul Decebal(cu stațiile: OZANA - OVIDIUS – SCOALA NR. 4 – MOLDOCOR) – Str. Petru Movilă(cu stațiile: ITA – AUSGBURG - SARATA 1 - **SARATA 2**)

Traseul A18: ȘCOLILE NORMALE - BAZAR

Dus: Str. 1 Decembrie 1918(cu stațiile:**SCOLILE NORMALE** - METALO - TIC TAC) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. Orhei(cu stațiile: STARO 1 – STARO 2 – PECO – SPITAL SCARI) – B-dul Traian(cu stațiile: SPITAL – GAROFITA) – Str. Lămâiței(cu stația Lămâița) – str Progresului(cu stațiile: Piața Mărăței, Dolinex) – Str. Dimitrie Leonida(cu stația Stația de Salvare) – Str. Piața Muncii(cu stația **BAZAR**)

Intors: BAZAR – str. Dimitrie Leonida(cu stația Stația de Salvare) – Str. Progresului(cu stațiile Dolinex, Piața Mărăței) – Str. Lămâiței(cu stația Lămâița) - B-dul Traian(cu stațiile: BCR – SPITAL) – Str. Orhei(cu stațiile: SPITAL SCARI – STARO) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. 1 Decembrie 1918(cu stațiile: DISPECERAT DARMANESTI – METALO – **SCOLILE NORMALE**).

Traseul A19: PIAȚA CENTRALĂ – BĂTCA DOAMNEI

Dus:Str. Dimitrie Leonida(cu stația **PIAȚA CENTRALĂ**) – Aleea Tineretului(cu stațiile RESTAURANT CĂPRIOARA, ȘTRAND, PONTON) – Str. Bâtca Doamnei(cu stațiile CANTON, PÂRÂU, TROIȚĂ).

Întors : Str.Bâtca Doamnei(cu stațiile TROIȚĂ, PÂRÂU, CANTON) – Aleea Tineretului(cu stațiile(PONTON, ȘTRAND, RESTAURANT CĂPRIOARA) – Str. Dimitrie Leonida(cu stația **PIAȚA CENTRALĂ**)

TRASEE SECUNDARE

Traseul M1: BORZOGHEANU – PIAȚA MĂRĂȚEI - ȘCOALA NR: 9

Dus: Str. Ștefan cel Mare(cu stația **BORZOGHEANU**) – Str. Eroilor(cu stația STADION) - Str. Petru Movilă(cu stația PETRO CART) – B-dul Decebal(cu stațiile: BISERICA NOUĂ - SCOALA NR. 4 – PETRODAVA – BLOC TURN) – B-dul Traian(cu stațiile: SPITAL – GAROFITA) – Str. Lămâiței(cu stația LAMAITEI) – Str. Progresului(cu stațiile: PIATA MARATEI – DOLINEX) – Str. Dimitrie Leonida(cu stația STATIA DE SALVARE) – B-dul Generan Nicolae Dăscălescu(cu stația 1 MAI) – Str. Plăieșului(cu stația: GALERIA) – Str.Mărășești(cu stația **ȘCOALA NR: 9**)

Intors: Str. Mărășești(cu stațiile: **SCOALA NR. 9** – TIGANUL VESEL) – Str. Olteniei – Str. Gara Veche – Str. Izvoare – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stația 1 MAI) – Str. Dimitrie Leonida(cu stația STATIA SALVARE) – Str. Progresului(cu stațiile: DOLINEX – PIATA MARATEI) – Str. Lămâiței(cu stația LAMAITEI) – B-dul Traian(cu stațiile: BCR – SPITAL) – B-dul Decebal(cu stațiile: OZANA – OVIDIUS – SCOALA NR. 4 – MOLDOCOR) – Str.Florilor – Str. Eroilor(cu stația STADION) - Str. Ștefan cel Mare(cu stația **BORZOGHEANU**)

Traseul M2: BORZOGHEANU - DEDEMAN

Dus: Str. Ștefan cel Mare(cu stația **BORZOGHEANU**) – Str. Eroilor(cu stația STADION) – Str. Petru Movilă(cu stația PETROCART) – B-dul Decebal(cu stațiile: BISERICA NOUA – SCOALA NR. 4 – PETRODAVA – BLOC TURN) – B-dul Traian(cu stațiile: SPITAL – GAROFITA) – Str. Lămâiței(cu stația LAMAITEI) – Str. Progresului(cu stațiile: PIATA MARATEI – DOLINEX) – Str. Dimitrie Leonida(cu stația STATIA DE SALVARE) – B-dul Generan Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: REGIMENT – CANAL - DUMBRAVEI – COMAT – VANATORI – **PECO - DEDEMAN**)

Intors: B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: **DEDEMAN - PECO** – VANATORI - COMAT – REMAT – CANAL - POD) – Str. Dimitrie Leonida(cu stația STATIA SALVARE) – Str. Progresului(cu stațiile: DOLINEX – PIATA MARATEI) – Str. Lămâiței(cu stația LAMAITEI) – B-dul Traian(cu stațiile: BCR – SPITAL) – B-dul Decebal(cu stațiile: OZANA – OVIDIUS – SCOALA NR. 4 – MOLDOCOR) – Str. Florilor – Str. Eroilor(cu stația STADION) - Str. Ștefan cel Mare(cu stația **BORZOGHEANU**)

Traseul M3: BORZOGHEANU – BLOC 40 DĂRMĂNEȘTI

Dus: – Str. Ștefan cel Mare(cu stația **BORZOGHEANU**) – Str. Eroilor(cu stația STADION) – Str. Petru Movilă(cu stația PETROCART) – B-dul Decebal(cu stațiile: BISERICA NOUA – SCOALA NR. 4 – PETRODAVA) – B-dul Republicii(cu stația TELEKOM) – Piața Ștefan cel Mare(cu stația: UNIC) – B-dul Dacia(cu stația AURORA) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Aleea Ulmilor(cu stațiile: TROITA – PIATA DARMANESTI – MAGAZIN ADRIDAN – **BLOC 40 DARMANESTI**)

Intors: Aleea Ulmilor(cu stațiile: **BLOC 40 DARMANESTI** – MAGAZIN ADRIDAN – PIATA DARMANESTI – MAELVI) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. Petru Rareș(cu stațiile: AURORA – HOTEL CEAHLAU) – B-dul Republicii(cu stația TELEKOM) – B-dul Decebal(cu stațiile: OVIDIUS – SCOALA NR. 4 – MOLDOCOR) – Str. Eroilor(cu stația STADION) – Str. Ștefan cel Mare(cu stația **BORZOGHEANU**)

Traseul M4: BLOC 40 DĂRMĂNEȘTI - ȘCOALA NR. 9

Dus: Aleea Ulmilor(cu stațiile: **BLOC 40 DARMANESTI** – MAGAZIN ADRIDAN – PIATA DARMANESTI – MAELVI) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. Petru Rareș(cu stațiile: AURORA – HOTEL CEAHLAU) – Str. M. Eminescu(cu stațiile: CEC BANK – MUZEUL DE ISTORIE) – B-dul Traian(cu stațiile: SPITAL – GAROFITA) – Str. Lămâiței(cu stația LAMAITEI) – Str. Progresului(cu stațiile: PIATA MARATEI – DOLINEX) – Str. Dimitrie Leonida(cu stația STATIA DE SALVARE) – B-dul Generan Nicolae Dăscălescu(cu stația 1 MAI) – Str. Plăieșului(cu stația: GALERIA) – Str. Vasile Cârlova – Str. Mărășești(cu stația **ȘCOALA NR. 9**)

Intors: Str. Mărășești(cu stațiile: **ȘCOALA NR. 9** – TIGANUL VESEL) – Str. Olteniei – Str. Gara Veche – Str. Izvoare – B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stația 1 MAI) – Str. Dimitrie Leonida(cu stația STATIA SALVARE) – Str. Progresului(cu stațiile: DOLINEX – PIATA MARATEI) – Str. Lămâiței(cu stația LAMAITEI) – B-dul Traian(cu stațiile: BCR – SPITAL) – Str. M. Eminescu – Piața Ștefan cel Mare(cu stația UNIC) – B-dul Dacia(cu stația AURORA) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Aleea Ulmilor(cu stațiile: TROITA – PIATA DARMANESTI – MAGAZIN ADRIDAN – **BLOC 40 DARMANESTI**)

Traseul M5: BLOC 40 DĂRMĂNEȘTI – GARA – PUNTE ȘTRAND - CARRFOUR

Dus: Aleea Ulmilor(cu stațiile: **BLOC 40 DARMANESTI** – MAGAZIN ADRIDAN – PIATA DARMANESTI – MAELVI) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Str. Petru Rareș(cu stațiile: AURORA – HOTEL CEAHLAU) – B-dul Republicii(cu stațiile: TELEKOM – HOTEL CENTRAL) – Str. Bistriței(cu stațiile: GARA – PUNTE STRAND - **CARRFOUR**)

Intors: Str. Bistriței(cu stațiile **CARRFOUR** - PUNTE STRAND) – B-dul Republicii(cu stația GARA - TELEKOM) – Piața Ștefan cel Mare(cu stația: UNIC) – B-dul Dacia(cu stația AURORA) – Str. M. Viteazu(cu stația ORION) – Aleea Ulmilor(cu stațiile: TROITA – PIATA DARMANESTI – MAGAZIN ADRIDAN – **BLOC 40 DARMANESTI**)

Traseul M6: BRICO – CALEA ROMANULUI - DEDEMAN

Dus: Str. Fermelor(cu stația **BRICO**) – Str. M. Viteazu(cu stațiile CALEA ROMANULUI – PECO OMV – MIHAI VITEAZU – ORION) – Str. Petru Rareș(cu stațiile: AURORA – HOTEL CEAHLAU) – Str. M. Eminescu(cu stațiile: CEC BANK – MUZEUL DE ISTORIE) – B-dul Traian(cu stațiile: SPITAL – GAROFITA) – Str. Lămâiței(cu stația LAMAITEI) – Str. Progresului(cu stațiile: PIATA MARATEI – DOLINEX) – Str. Dimitrie Leonida(cu stația STATIA DE SALVARE) – B-dul Generan Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: REGIMENT – DUMBRAVEI – COMAT – VANATORI – **PECO - DEDEMAN**)

Intors: B-dul General Nicolae Dăscălescu(cu stațiile: **DEDEMAN - PECO** – VANATORI - COMAT – REMAT – CANAL - POD) – Str. Dimitrie Leonida(cu stația STATIA SALVARE) – Str. Progresului(cu stațiile: DOLINEX – PIATA MARATEI) – Str. Lămâiței(cu stația LAMAITEI) – B-dul Traian(cu stațiile: BCR – SPITAL) – Str. M. Eminescu – Piața Ștefan Cel Mare(cu stația UNIC) – B-dul Dacia(cu stația AURORA) – Str. M. Viteazu(cu stațiile ORION – MIHAI VITEAZU – PECO OMV - CALEA ROMANULUI) – Str. Fermelor(cu stația **BRICO**)

Traseul M7: SARATA - CIRITEI

Dus: : Str. Petru Movilă(cu stațiile: **SARATA 2** – SARATA 1 - AUSGBURG - ITA – PETROCART) - B-dul Decebal(cu stațiile: BISERICA NOUĂ - SCOALA NR. 4 – PETRODAVA) – B-dul Republicii(cu stația HOTEL CENTRAL) - B-dul 9 Mai(cu stațiile: GARA – PIATA CENTRALA) - Str. Ozanei(cu stația APICOLA) – Str. Orhei(cu stațiile: SPITAL SCARI – STARO) – Str. M. Viteazu(cu stațiile: ORION – MIHAI VITEAZU – PECO OMV - CALEA ROMANULUI) – Str. Fermelor – Str. Ion Ionescu de al Brad(cu stațiile: CIRITEI TROITA – **CIRITEI POD**)

Intors: **Str. Ion Ionescu de al Brad(cu stațiile: CIRITEI POD** – CIRITEI TROITA) - Str. Fermelor – Str. M. Viteazu(cu stațiile: CALEA ROMANULUI – PECO OMV - MIHAI VITEAZU – ORION) – Str. Orhei(cu stațiile: STARO 1 – STARO 2 – PECO - SPITAL SCARI) – Str. Ozanei(cu stația APICOLA) – B-dul 9 Mai(cu stațiile: PIATA CENTRALA) – B-dul Republicii(cu stația GARA) – B-dul Decebal(cu stațiile: OVIDIUS – SCOALA NR. 4 – MOLDOCOR) – Str. Petru Movilă(cu stațiile ITA – AUSGBURG - SARATA 1 – **SARATA 2**)

Traseul M8: VĂLENI - GARA – PUNTE ȘTRAND - CARRFOUR

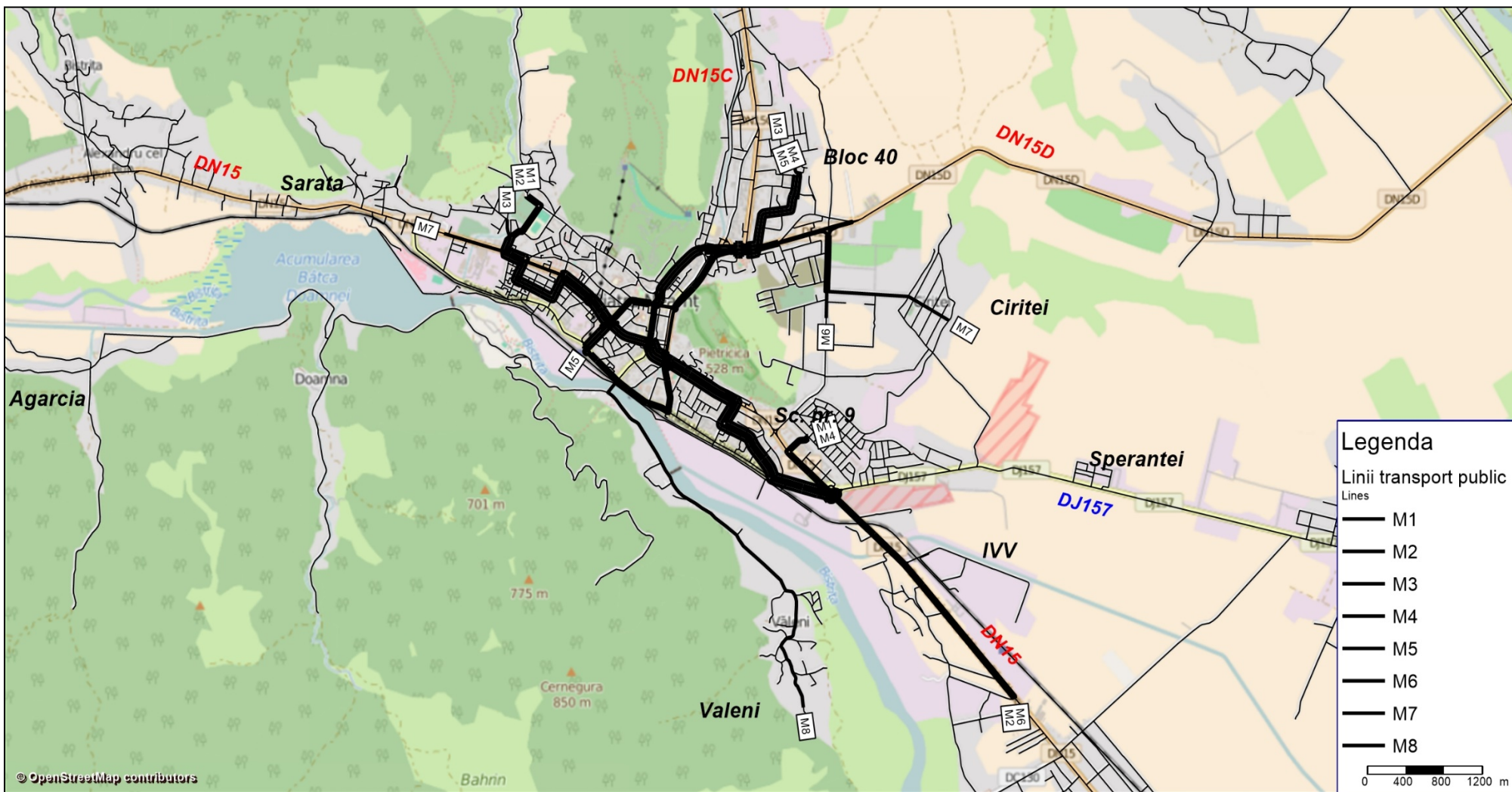
Dus: : **Dus: VALENI 2** – Str. Bahrin – Str. Gheorghe Asachi(cu stațiile: TRANSFORMATOR – BISERICA DE LEMN – ALIMENTARA – SCOALA – CINDIA) – Str. Brazilor(cu stațiile: BARAJ – RESTAURANT CAPRIOARA) – B-dul 9 Mai(cu stația PIATA CENTRALA) – Str. Ozanei(cu stația APICOLA) – B-dul Decebal(cu stația OZANA)

– B-dul Republicii(cu stația HOTEL CENTRAL) – Str. Bistriței(cu stațiile: GARA – PUNTE STRAND - **CARRFOUR**)

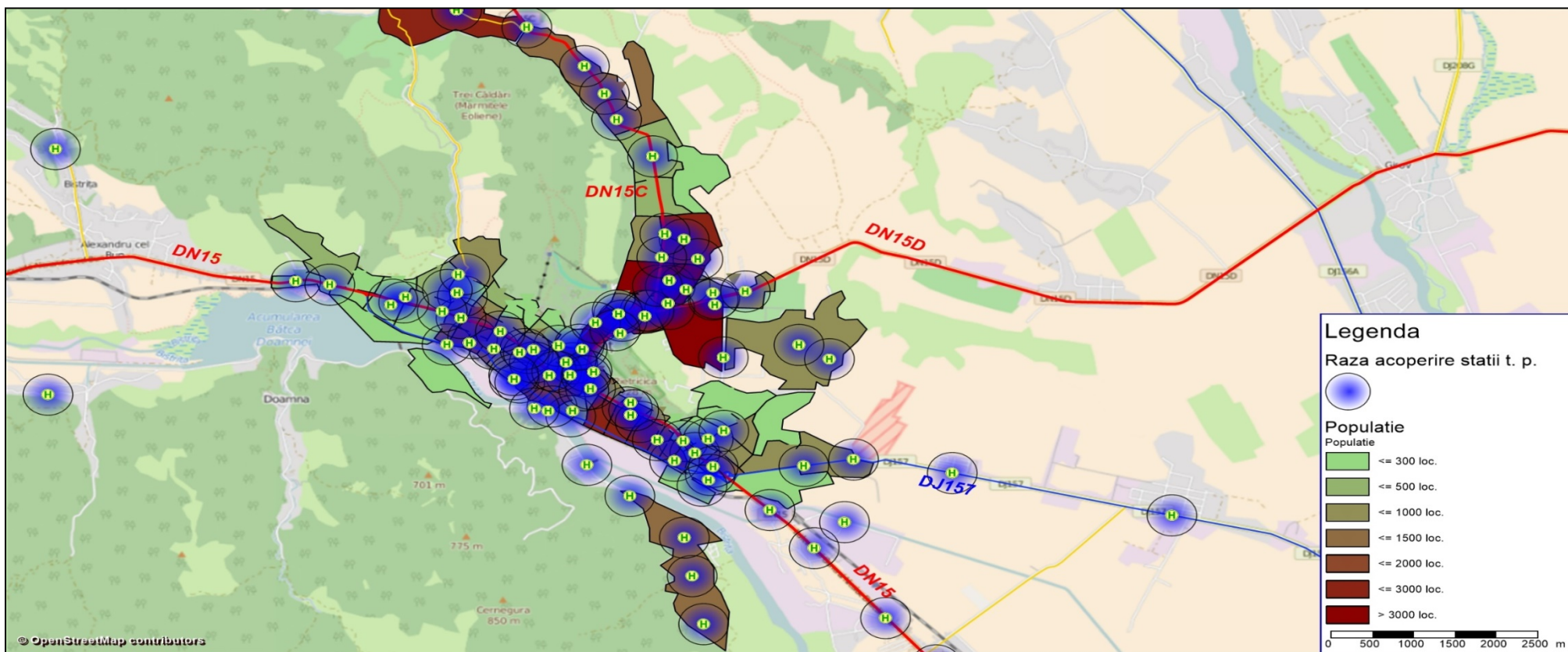
Intors: Str. Bistriței(cu stațiile CARRFOUR - PUNTE STRAND) – B-dul Republicii(cu stația GARA) - B-dul Decebal(cu stația BLOC TURN) – Str. Ozanei(cu stația APICOLA) – B-dul 9 Mai(cu stația PIATA CENTRALA) – Str. Brazilor(cu stațiile:RESTAURANT CAPRIOARA – BARAJ) – Str. Gheorghe Asachi(cu stațiile:CINDIA - SCOALA – ALIMENTARA – BISERICA – TRANSFORMATOR) – Str. Bahrin – **VALENI 2**



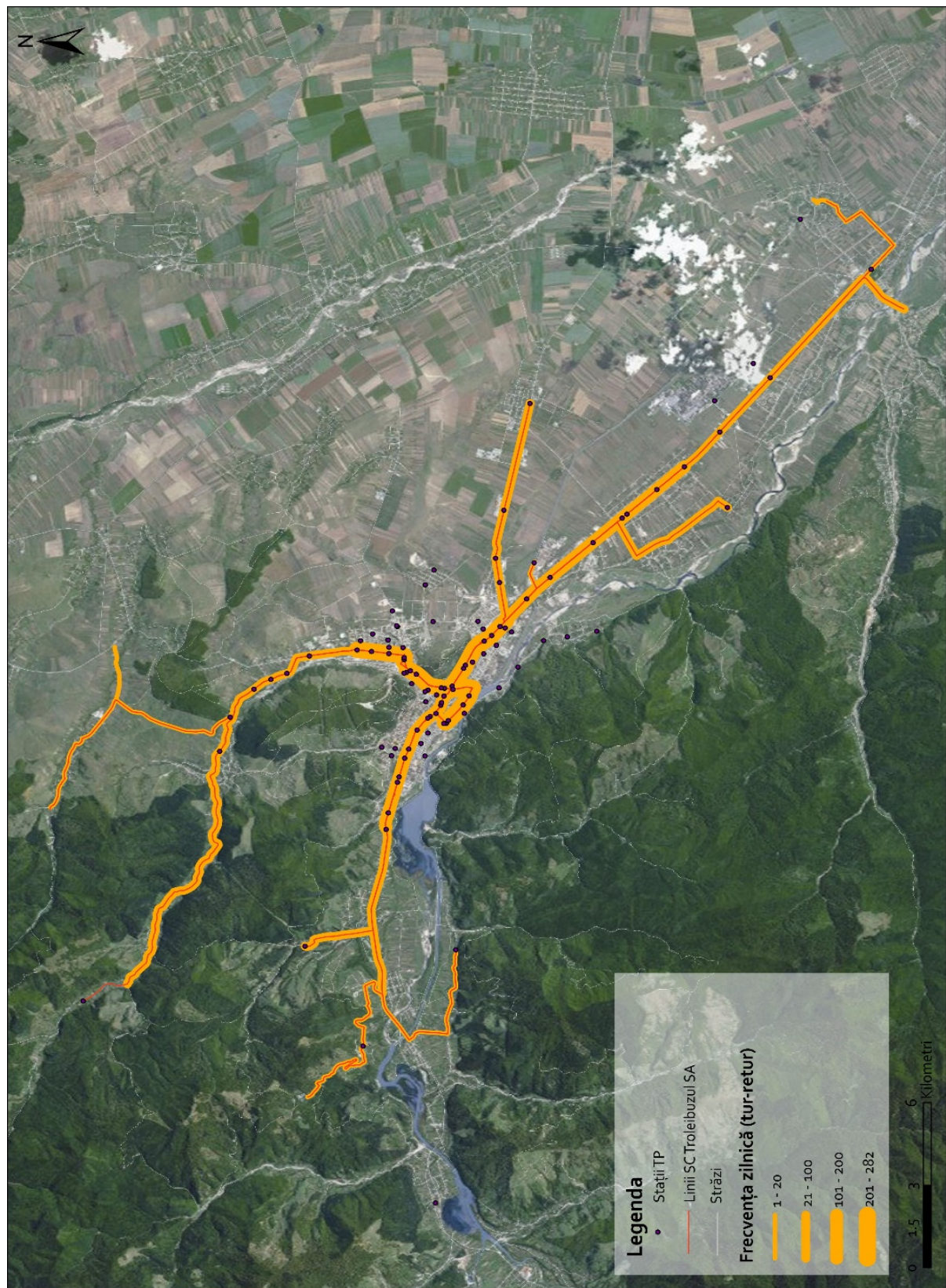
Figură -2 Traseele de autobuze deservite de operatorul de transport public SC TROLEIBUZUL SA din Piatra Neamț



Figură -3 Traseele de microbuze deservite de operatorul de transport public din Piatra Neamț



Figură -4 Zonele de influență a stațiilor de transport public în raport cu populația din zonele adiacente ($r=300\text{ m}$)



Figură -5 Frecvența zilnică a autovehiculelor de transport în comun a SC Troleibuzul SA, conform programului din 15.06.2017;

Sursa: Troleibuzul SA, Studiul de Oportunitate pentru Proiectul "Reabilitare și modernizare transport ecologic", Beneficiar CJ Neamț, Elaborator: SC FIP Consulting SRL, 2017

Din analiza frecvențelor zilnice a traseelor operate de Troleibuzul SA reiese faptul că traseele ce tranzitează axele principale ale orașului (est-vest și nord-sud) dețin frecvențele cele mai ridicate și deserveșc zonele cu cea mai mare densitate. și străzile Orhei și 1 Decembrie 1918

sunt tranzitate de un număr mare de autobuze și troleibuz, cu peste 150 de ture într-un singur sens. Zona Gării CFR și a Pieței Centrale sunt de asemenea tranzitate de un număr mare de autobuze. Frecvențe scăzute sunt pe traseele care tranzitează străzi secundare, aceste trasee fiind complementare celor principale și au un orar de circulație limitat, în sensul că programul de circulație se concentrează în perioada dimineții și serii.

Linia cu cea mai bună frecvență este linia A17 – Sarata-Scolile Normale, traseul de 6,2 kilometri fiind tranzitat de 52 de ori pe zi (luni-vineri). Dintre liniile de autobuze zona limitrofa, cea mai bună frecvență o are traseul A4 – Gara - Roznov care este acoperită de 32 de ori pe zi. Ruta cu frecvența cea mai slabă frecvență este A19 – Piața Centrală – Bâta Doamnei, cu două ture.

Analiza frecvențelor a fost realizată pe baza programului de circulație pentru zilele de luni-vineri a traseelor operate de Troleibuzul SA.

Tabel -2 Frecvențele zilnice ale rutelor operate de TROLEIBUZUL SA (luni-vineri)

Sursa: Troleibuzul SA, Studiul de Oportunitate pentru Proiectul "Reabilitare și modernizare transport ecologic", Beneficiar CJ Neamț, Elaborator: SC FIP Consulting SRL, 2017

Traseu	Nr. Călători/zi	Frecventa/zi (semicurse)	Lungime (km)	Durata medie de parcurs (minute)	Viteza medie (km/h)	Distanța parcursa/zi (km)
Gara-Cuejdiu	1445	22	16	45	21.3	352
Sarata - Ocol	467	20	8	25	19.2	160
Gara - Garcina	661	14	9.7	30	19.4	135.8
A3 Gara-Almas	372	14	15.4	28	33.0	215.6
A4 Gara-Chintinici	1007	35	17.2	35	29.5	602
A5 Dărmănești - Chintinici	903	28	17.6	38	27.8	492.8
A6 Gara-Slobozia	851	20	18.7	32	35.1	374
A7 Gara - Brasaut	405	22	12	20	36.0	264
A7 Gara - Cut	186	4	9.3	26	21.5	37.2
A8 Scolii Normale - Bisericani	557	16	16.4	37	26.6	262.4
A9 Bistrita - Scolile normale	1102	55	12.4	32	23.3	682
A10 Piata Centrală - Agarcia	262	12	13.4	16	50.3	160.8
A11 Gara - Izvoare	608	35	11.2	26	25.8	392
A11 Darmanesti-Speranta	1020	36	7	22	19.1	252
A12 Sarata-Izvoare	325	16	13	36	21.7	208
A15 Scolile normale-DV.M	738	19	11	20	33.0	209
A16 Sarata-Scolile Normale	1069	29	5	20	15.0	145

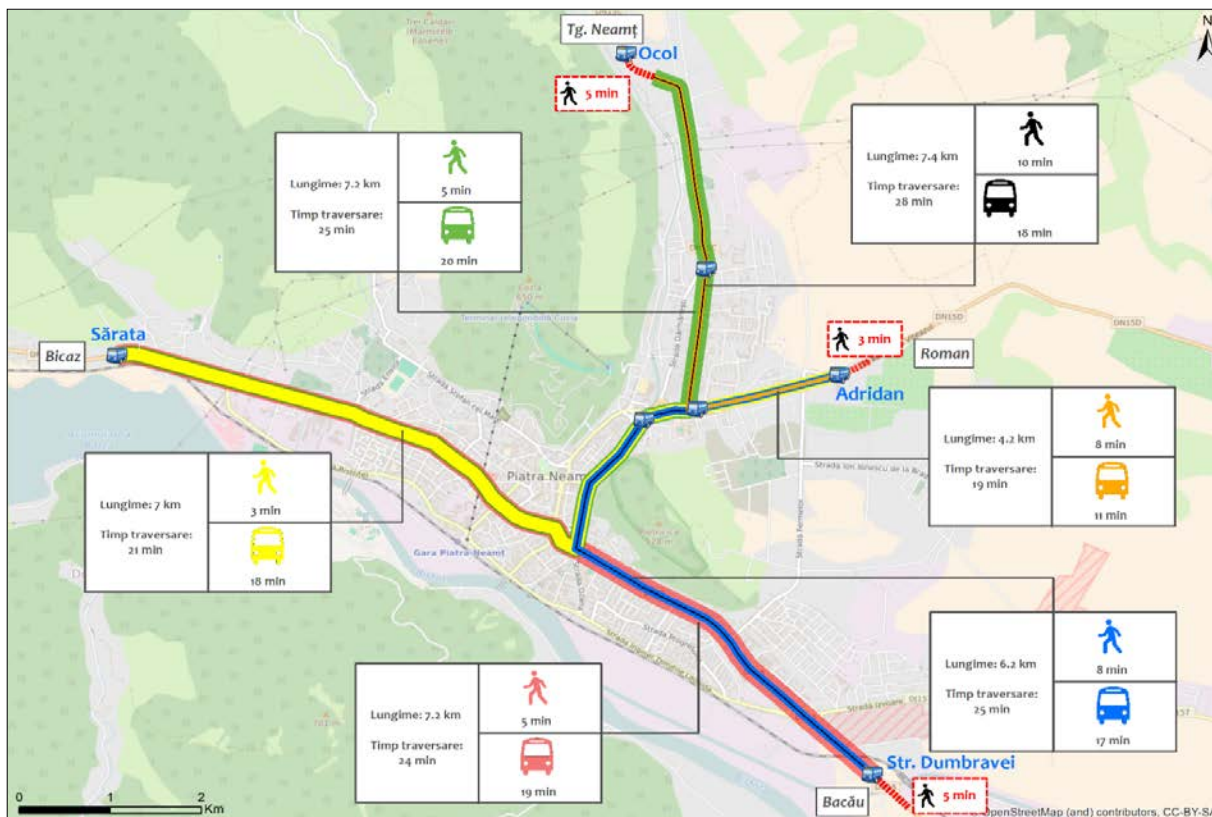
Starea actuală a parcului de autovehicule

S.C. Troleibuzul S.A. are în dotare un număr de 28 mijloace de transport călători, 26 % dintre acestea având o vechime mai mare de 10 ani. În cursul anului 2020 au fost parcurși de către parcul auto un număr de 1.489.121 km. Rulajul din anul 2020 a generat un raport al călătorilor transportați per kilometru de aproximativ 3,0 căl./km

Raportat la programul de circulație, numărul autovehiculelor este insuficient. De asemenea, starea fizică a autovehiculelor este precară, scaunele sunt degradate, spațiile nu sunt încălzite sau prevăzute cu aer condiționat, sistemul de închidere a ușilor în cazul microbuzelor este manual.

Traversarea pe cele 2 axe utilizând transportul în comun între aceleași puncte arată că pe direcția **est-vest**, durata este de 37 de minute, în scenariul fără așteptare în stație, o durată doar cu 7 minute mai mare decât cea în cazul traversării cu autoturismul.

Conform studiului de oportunitate anterior menționat, capacitatea de transport calculată la programul de transport care a debutat la data de 15.06.2017 este de maxim: 17.401 persoane/zi. Conform aceluiași studiu nr. mediu de călători/zi lucrătoare este de 13254 de persoane, pe toate liniile de transport, ceea ce înseamnă un grad mediu de încărcare la nivelul întregii rețele de 76%. Acest grad de încărcare pentru întreaga rețea este unul satisfăcător, însă mai trebuie menționat că numărul de călători/zi este mai mare, numărătorile de trafic fiind realizate în perioada de vară, când sunt mai puțini utilizatori ai sistemului de transport public, elevii fiind în vacanță, iar angajații sunt în perioada concediilor.



Figură -6 Timpii medii de traversare ai rețelei stradale utilizând transportul public

Între stația **Str. Dumbravei** și stația **Spital** timpul mediu de parcurs utilizând transportul public este de **24** minute, cu între **6** și **8** minute mai mult față de transportul cu autoturismul atât la ora de vârf cât și în afara acestei perioade. Diferența scăzută dintre cele două moduri de transport la orele de vârf poate fi folosită în avantajul transportului public.

Rezultatele acestor comparații depind foarte mult de frecvența autobuzelor și de accesibilitatea stațiilor (calitatea troturilor) și poate fi îmbunătățit prin realizarea unui sistem de management inteligent al traficului care să dea prioritate transportului public.

Măsurători de trafic in mijloacele de transport în comun

La nivelul rețelei de transport public a municipiului Piatra Neamț, au fost selectate cele mai importante 18 stații de transport în comun pentru contorizarea persoanelor îmbarcate și debarcate în acele puncte, conform tabelelor următoare.

Numărătorile au fost efectuate în intervalele orare 7:00 – 11:00 și 15:00-19:00, iar formularul folosit pentru contorizarea persoanelor transportate se găsește în Anexa 8.

Cele 18 puncte de contorizare a urcărilor și coborârilor în/din mijloacele de transport în comun, au fost acoperite în trei zile. Astfel, datele culese în cele trei zile suprapuse, ne furnizează o imagine de ansamblu asupra numărului de persoane transportate de operatorul

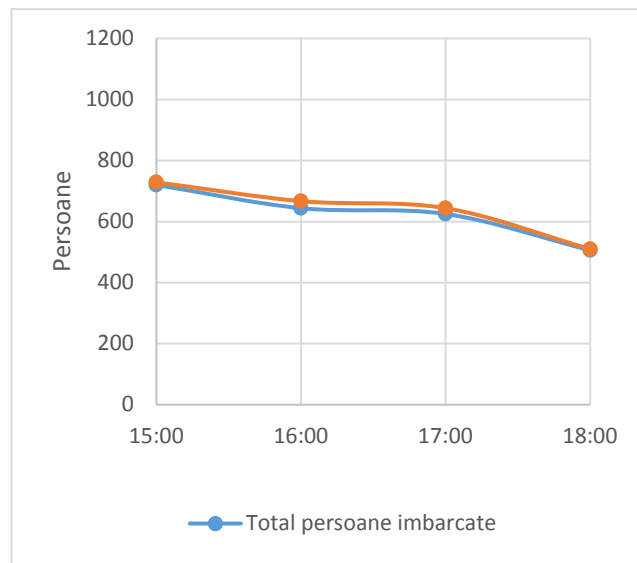
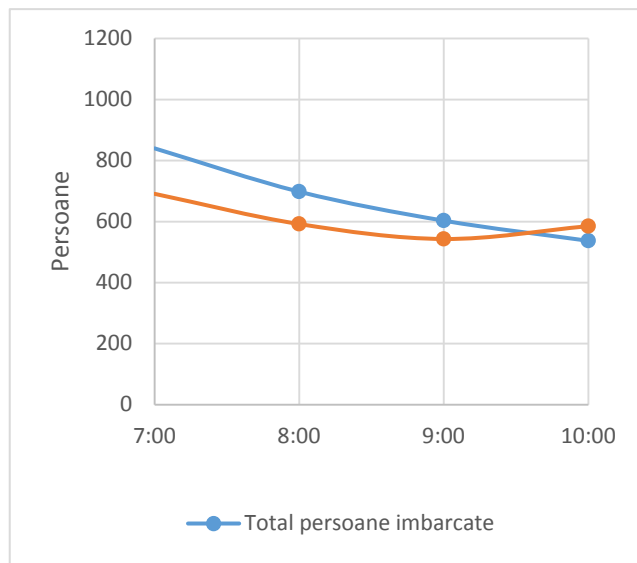
local. În total, prin cele 18 stații de transport s-a înregistrat un număr de 5.173 persoane îmbarcate și 4.961 persoane debarcate, rezultând astfel o medie zilnică de circa 287 persoane îmbarcate / stație și 275 persoane debarcate / stație pentru stațiile evidențiate în Tabel de mai jos.

Tabel -3 Contorizarea călătorilor îmbarcați pe intervale orare

Persoane îmbarcate	7 AM	8 AM	9 AM	10 AM	3 PM	4 PM	5 PM	6 PM	Total
BCR	73	70	79	69	71	69	71	56	558
Biserica Noua	58	28	25	24	21	37	31	32	256
Blocul Turn	56	40	27	26	29	50	31	25	284
Dispecerat Darmanesti	3	3	3	0	11	4	5	7	36
Galeria	46	53	34	18	45	51	47		294
Gara	23	41	23	28	29	29	24	30	227
Garofita	71	74	102	93	161	50	66	47	664
Orion dreapta	67	65	30	24	25	23	36	36	306
Orion stanga	86	84	39	34	28	44	42	55	412
Ozana	18	13	4		2	9	14	7	67
Petrodava	97	55	47	35	80	60	50	26	450
Republicii	5	4	4	7	4	7	6	6	43
Sarata 2	1	2	0	0	1	1	1	0	6
Scoala nr. 1	26	47	24	30	35	41	45	28	276
Spital dreapta	88	39	58	43	69	81	79	61	518
Spital stanga	83	46	68	71	70	57	59	53	507
Teatrul Tineretului	10	9	13	12	16	12	8	13	93
Tic-Tac	29	25	23	23	23	19	10	24	176
Total	840	698	603	537	720	644	625	506	5173

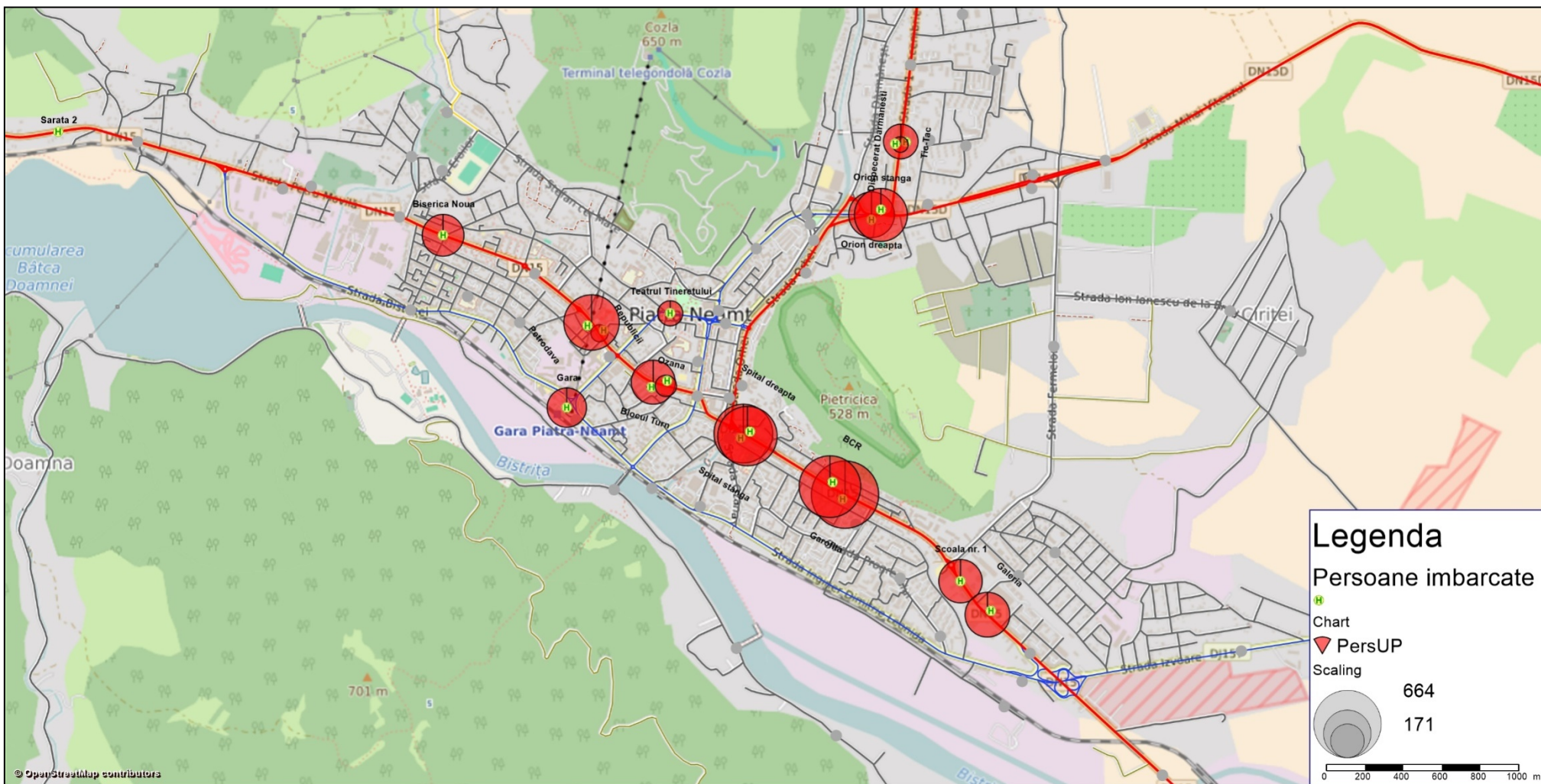
Tabel -4 Contorizarea călătorilor debarcați pe intervale orare

Persoane debarcate	7 AM	8 AM	9 AM	10 AM	3 PM	4 PM	5 PM	6 PM	Total
BCR	51	54	58	68	89	83	71	51	525
Biserica Noua	6	12	13	16	8	11	7	9	82
Blocul Turn	20	18	14	22	14	20	13	11	132
Dispecerat Darmanesti	19	18	17	7	5	21	6	8	101
Galeria	42	61	43	41	50	66	41		344
Gara	9	13	7	21	6	11	13	15	95
Garofita	111	99	104	117	175	72	85	59	822
Orion dreapta	48	46	35	73	79	69	95	74	519
Orion stanga	24	21	24	26	42	33	50	40	260
Ozana	66	46	22		22	36	34	33	259
Petrodava	55	26	31	14	24	25	27	22	224
Republicii	3	10	7	9	16	5	16	9	75
Sarata 2	1	1	0	0	1	3	1	0	7
Scoala nr. 1	92	58	49	58	62	54	39	74	486
Spital dreapta	45	42	43	45	67	99	76	49	466
Spital stanga	84	57	71	59	57	45	59	46	478
Teatrul Tineretului	5	4	1	5	2	6	4	4	31
Tic-Tac	10	6	4	4	10	8	7	6	55
Total	691	592	543	585	729	667	644	510	4961

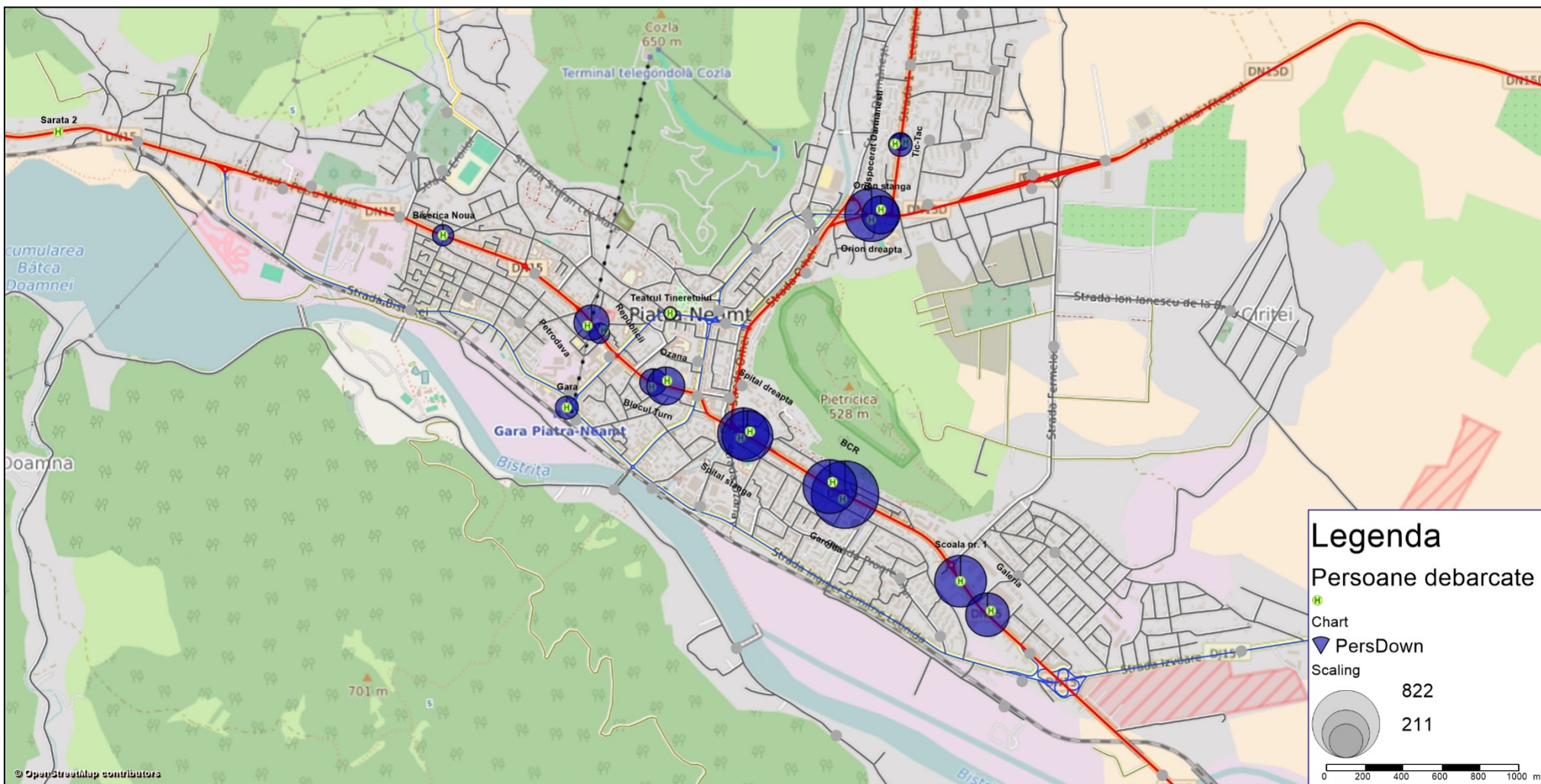


Figură-7 Situația călătorilor îmbarcați / debarcați pe cele două vârfuri de transport ale zile, dimineata și după-amiaza

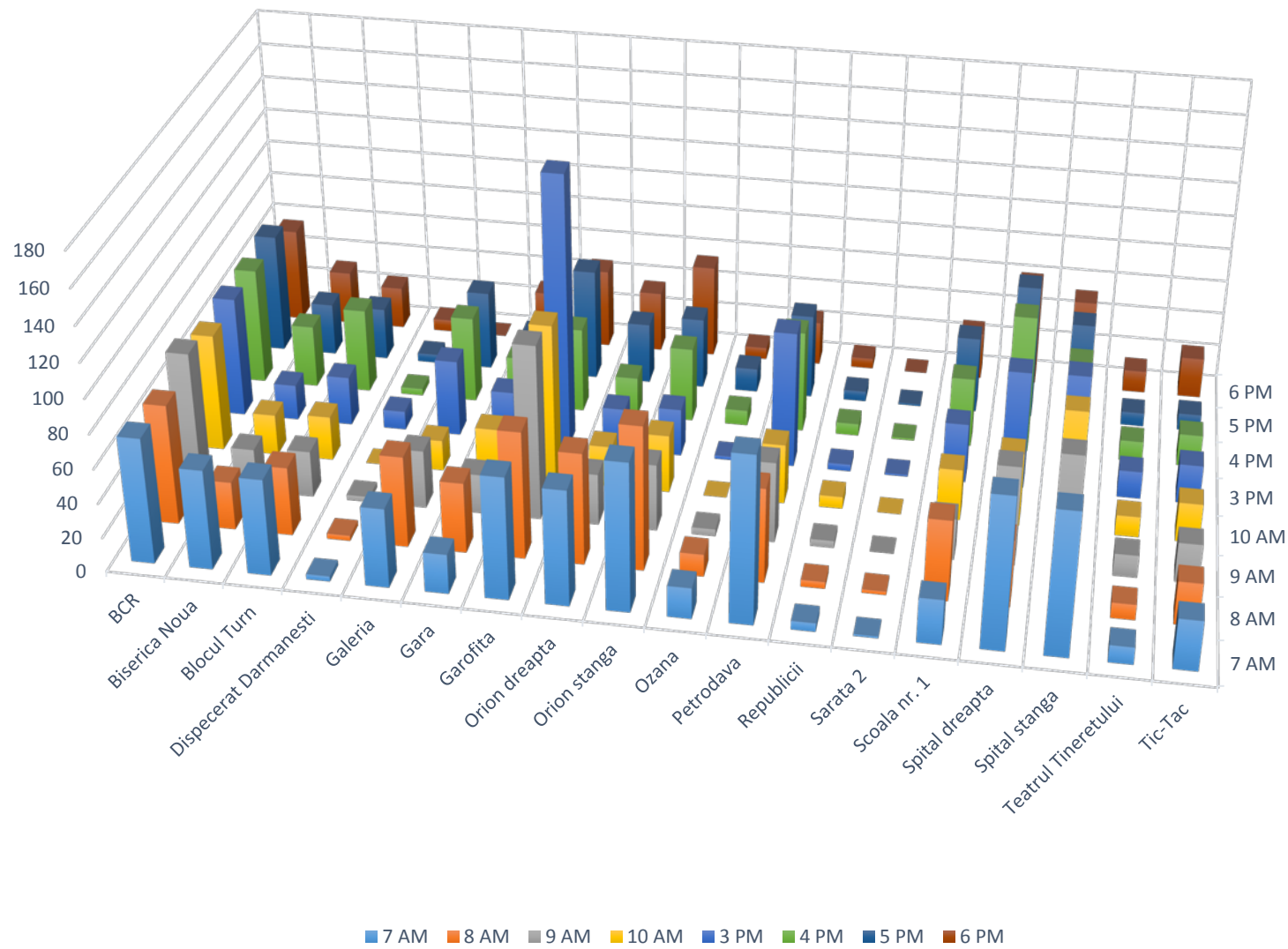
Analizând datele de mai sus, a rezultat, pentru varful de dimineață, un număr de 1.272 persoane transportate / oră, iar pentru vârful de după-amiază un număr de 1.261 persoane / oră.



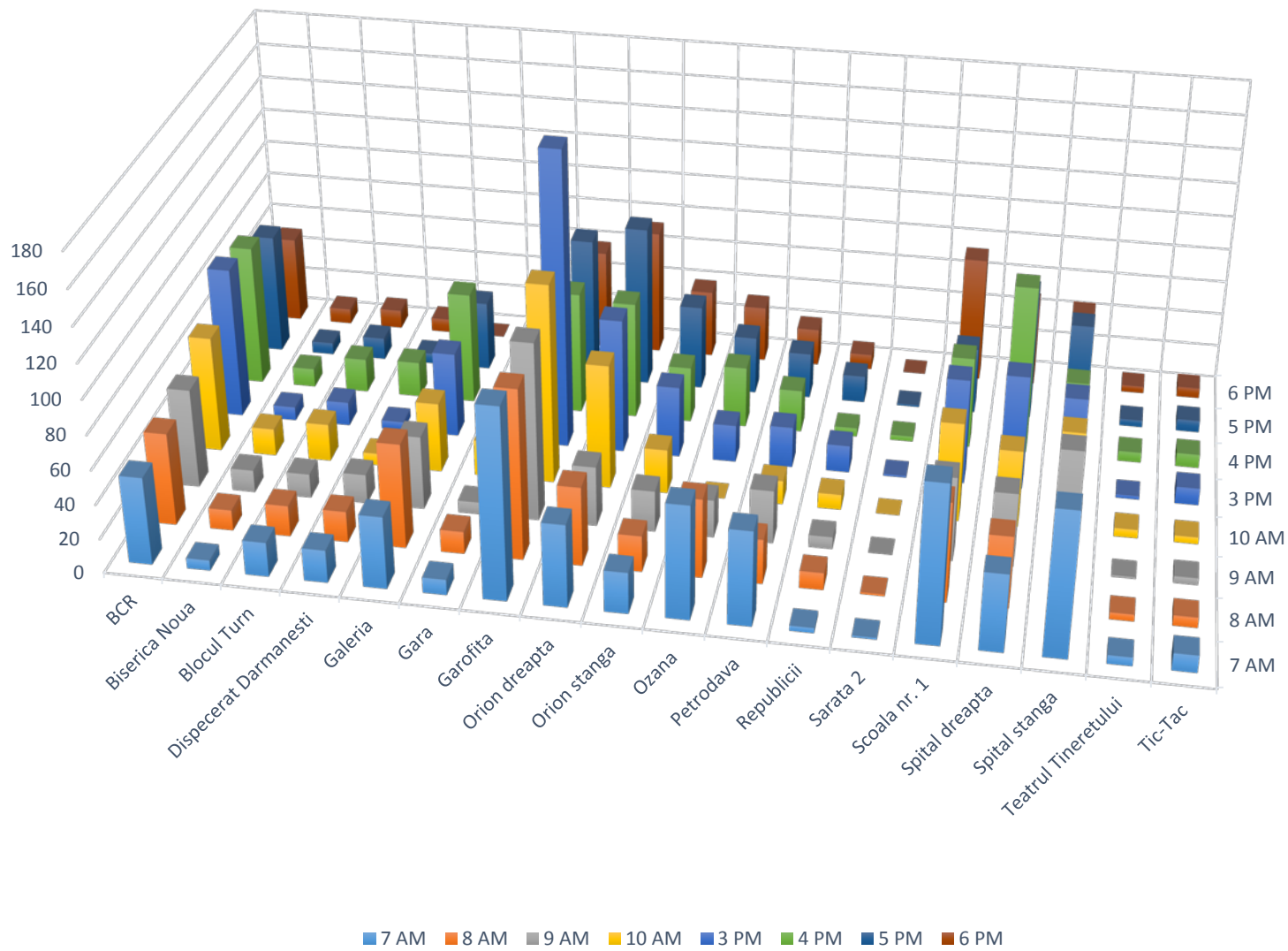
Figură -8 Traficul de călători îmbarcați la nivelul unei zile in principalele statii de transport public



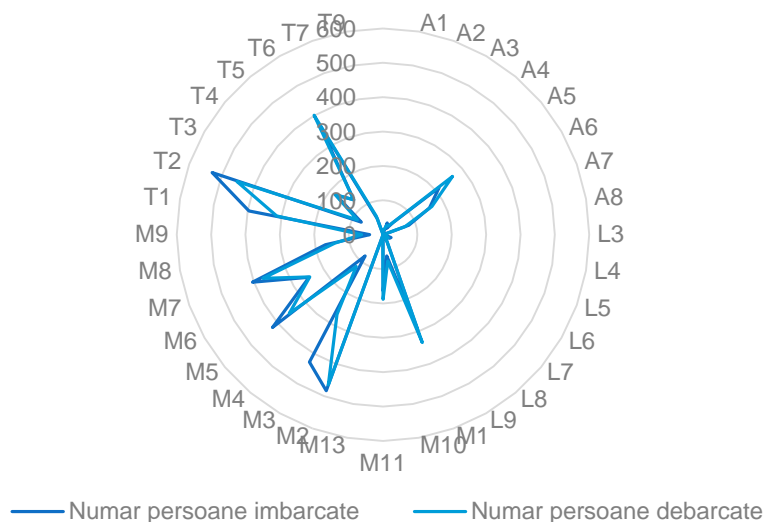
Figur -9 Traficul de călători debarcați la nivelul unei zile in principalele statii de transport public



Figură -10 Traficul de călători îmbarcați / stații / interval orar in principalele statii de transport public



Figură-11 Traficul de călători debarcați / stații / interval orar in principalele statii de transport public



Figură -12 Traficul de călători imbarcați / debarcați pe tipuri de linii de transport public

Analizând figurile anterioare, se poate concluziona că activitatea cea mai intensă, din punctul de vedere al urcărilor și coborârilor din mijloacele de transport public, se efectuează în zona Garofița, Orion și Spital și, nu în ultimul rând, în zona Gării CFR.

Activitatea de transport de călători poate fi grupată pe două intervale orare ale zilei, semnificative din punctul de vedere al cererii de transport. Astfel, vârful de dimineață se manifestă cu precădere în intervalul orar 07:00 – 11:00 iar vârful de după-amiază în intervalul 15:00-19:00. Desigur, există cerere de trafic și în afara acestor intervale, însă dimensiunea acestora este scăzută.

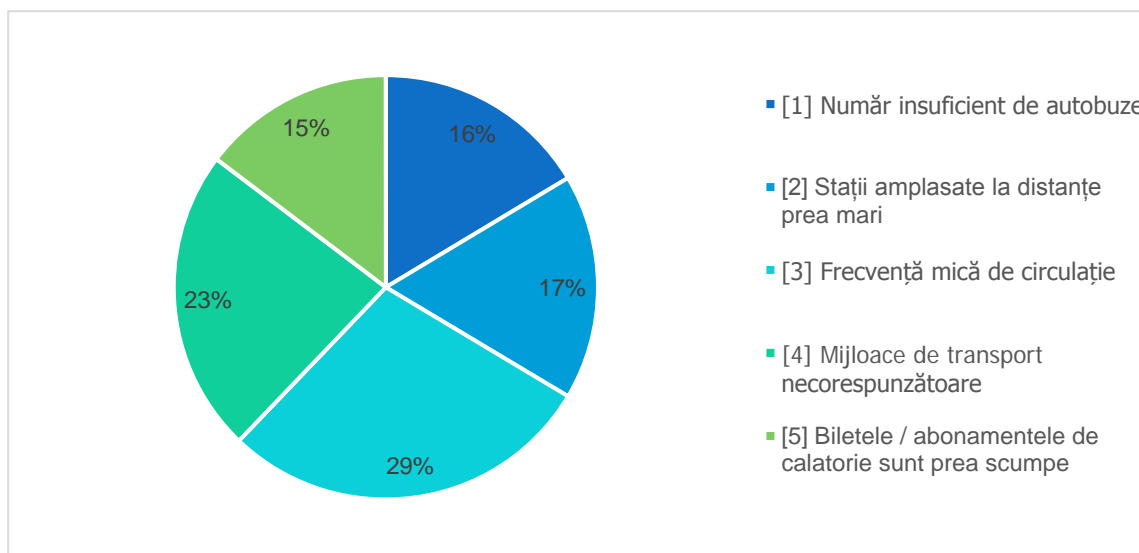
De asemenea, se observă că liniile deservite de microbuze au cea mai mare rată de frecvență prin stațiile de transport public și deservește astfel, o mare parte din cererea de transport manifestată la nivelul municipiului Piatra Neamț.

Problemele transportului în comun existent la nivelul orașului rezultate în urma desfășurării interviurilor privind mobilitatea populației

16% dintre respondenți consideră că serviciul de transport public este efectuat cu un parc rulant insuficient, de asemenea, 29% din populație consideră că frecvența de circulație este prea scăzută, iar 23% consideră că mijloacele de transport sunt necorespunzătoare din diferite motive. 17% dintre respondenți consideră că stațiile sunt amplasate la distanțe prea mari.

Figură -13 Diagrama problemelor transportului public local

Există o legătură directă între problema semnalată privind frecvența de circulație redusă, care este indicată ca fiind principala problemă a



transportului public în comun în Piatra Neamț și parcul rulant insuficient. Pe lângă o operare judicioasă a capacităților de transport existente, este evidentă necesitatea înzestrării cu noi mijloace de transport, care să deservească mai bine cererea existentă și cea potențială. Nu se va putea realiza schimbul de cote modale prin renunțarea la autoturismul personal în beneficiul transportului în comun fără investiții într-un parc de autobuze ecologice moderne, suficiente la număr, cu funcționalități pentru un confort sporit, dar și prin investiții în crearea unui sistem de transport predictibil (cunoașterea orei/minutului exact la care autobuzul sosește în stație, dar și ora/minutul la care ajunge la destinație), înalt calitativ și eficient din punct de vedere al timpului de deplasare (viteze crescute de rulare, eliminarea blocajelor în trafic)

Necesarul de investiții a ADI URBTRANS este prevăzut în anexa 3.1 a contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public de călători care a intrat în vigoare la 6.09.2016. Cea mai mare parte a investițiilor vizează investiții în întregul sistem de transport public, nu numai în dotările autobazei.

- amenajarea stațiilor de autobuz cu mobilier urban, echipate cu panouri pentru informarea dinamică a timpilor de sosire a mijloacelor de transport în comun;
- afișarea în stațiile de transport public de pe traseele ADI URBTRANS a hărții schematice și a programului de transport;
- în conformitate cu art. 65 din Ordinul M.A.I. nr. 353/2007, autoritățile administrației publice locale membre A.D.I. "URBTRANS" vor asigura, fiecare pe teritoriul său administrativ, semnalizarea rutieră (indicator bus) și iluminarea zonelor stațiilor de autobuz;
- adaptarea stațiilor mijloacelor de transport în comun conform prevederilor legale, inclusiv marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces spre ușa de intrare în mijlocul de transport;
- adaptarea treptată a tuturor mijloacelor de transport în comun pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport și călătorie, în conformitate cu art. 64 din Legea nr. 448/2006 republicată;
- în vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu handicap, sub autoritatea delegatarului (A.D.I. "URBTRANS") și în colaborare sau în parteneriat cu organizațiile persoanelor cu handicap, operatorul de transport public local (delegantul) va realiza programe speciale de transport al persoanelor cu handicap, în

conformitate cu art. 22 lit. C din Legea 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;

- folosirea unor autobuze cu dotări superioare pentru a asigura condiții optime de călătorie indiferent de perioadă: încălzire, aer condiționat, iluminat interior corespunzător, etc;
- modernizarea parcului auto și folosirea unor autobuze cât mai noi, cât mai puțin poluante, care să îndeplinească ultimele norme EURO de poluare;
- realizarea de proiecte de cercetare și de demonstrație pentru vehicule cu emisii reduse sau emisii zero și a combustibililor alternativi;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a indicativului rutei mijloacelor de transport în comun și afișarea materialelor în mijloacele de transport în comun;
- asigurarea vânzării legitimațiilor de călătorie prin intermediul automatelor de bilete amplasate de operator în stațiile de autobuz cu un aflux mare de călători, stații de autobuz stabilite de comun acord cu A.D.I. "URBTRANS";

Evaluarea cantitativă și calitativă a amenajărilor pentru stațiile de transport în comun

Pentru această evaluare a fost realizată o grilă de punctaj unde au fost evaluate un număr de 78 de stații de transport în comun, însă întregul sistem de stații este deficitar din punct de vedere al confortului și eficienței oferirii de informații utilizatorilor transportului în comun. Au fost analizate dotările pe care le au stațiile doar din punct de vedere al existenței lor, nu și a gradului de satisfacție pe care o au călătorii față de respectivele dotări.

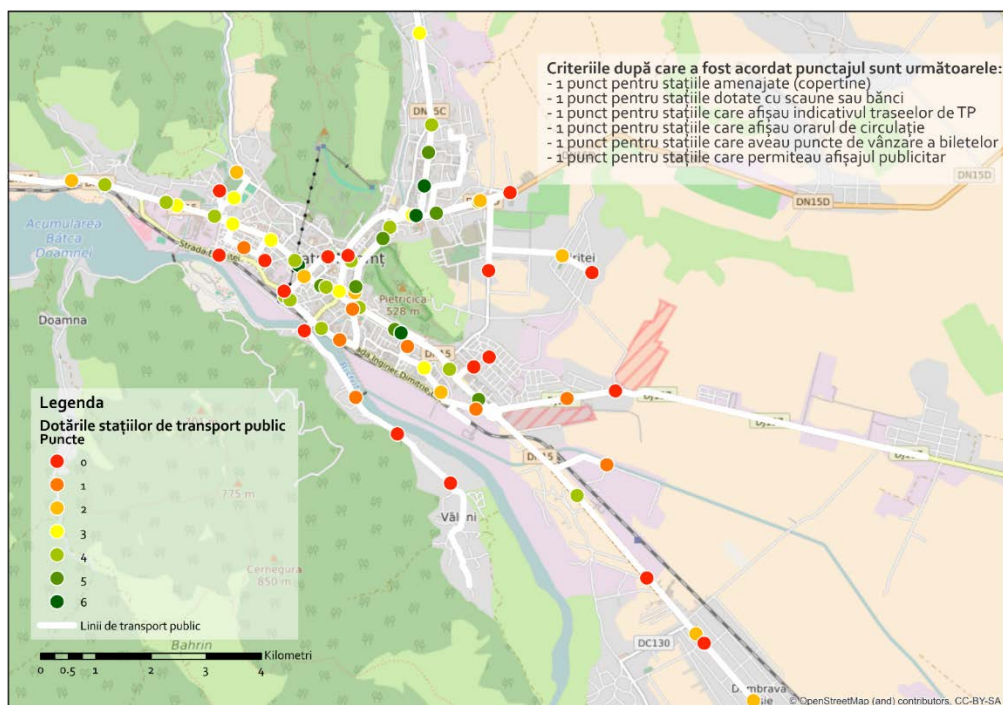
Astfel, 72% dintre stațiile analizate sunt stații amenajate, care au cel puțin bandă marcată pe carosabil și indicator rutier de stație de transport în comun, ceea ce înseamnă că un procent destul de mare dintre stații sunt stații neamenajate (28%) dar acestea sunt localizate în principal în zonele periferice cu densități mici de populație și unde frecvența mijloacelor de transport în comun nu este foarte mare. 43% din stații oferă posibilitatea călătorilor să se așeze, mobilierul fiind format de bănci comune din lemn, nici una din stații neavând scaune individuale pentru așteptare, numărul de locuri variind de la 3 până la 20 în unele stații.

Nici o stație nu oferă informații clare cu privire la indicativele traseelor de transport în comun care o tranzitează, 45% din stații afișează o hartă cu traseele de transport în comun din oraș, însă aceasta este la o scară prea mică pentru a fi ușor de citit și este amplasată pe stâlpi la o înălțime destul de mare, această soluție de afișare a hărții fiind ineficientă. O situație mai bună este relevată când vine vorba de orarul de circulație 58% din stații afișează orarul de circulație însă acesta este orarul cu orele de plecare din capetele liniilor și nu orarul prin care un mijloc de transport trece prin stație, deci acest orar este relevant doar pentru stațiile de capăt și pentru cele din apropierea stațiilor de capăt.

Este necesară diversificarea modalităților de plată, de la un card dedicat cu călătorii pre-plătite, la plata cu cardul bancar contactless, la plata prin sms, sau chiar încărcarea pe internet a cardurilor cu călătorii pre-plătite.

O caracteristică generală pentru întregul sistem de transport public local din municipiul Piatra Neamț este faptul că stațiile nu au aspect omogen, existând mai multe tipuri de stații acoperite, cu diferite dotări, acest fapt ducând la costuri mari de întreținere a acestora. Tabel detaliat se regăsește în Anexa 7.

În ceea ce privește localizarea stațiilor dotate în mod corespunzător, acestea sunt amplasate pe principalele axe, acolo unde sunt și frecvențele de transport în comun cele mai ridicate.



Figură -14 Sinteza evaluării dotărilor stațiilor de transport public

Stațiile de transport public sunt utilizate în comun de operatorii de transport local de persoane și prezintă nivele diferite de dotare. În stații nu există sisteme de informare în timp real pentru călători.

STAȚII TRASEE PRINCIPALE:

1. Sarata 2 –stație amenajată;
2. Sarata 1 dreapta – stație amenajată;
3. Sarata 1 stânga – stație amenajată;
4. Augsburg dreapta – stație amenajată;
5. Augsburg stânga – stație amenajată;
6. ITA dreapta – stație amenajată;
7. ITA stânga – stație amenajată;
8. Petrocart – stație amenajată;
9. Moldocor – stație amenajată;
10. Biserica Nouă – stație amenajată;
11. Școala nr.4 dreapta – stație amenajată;
12. Școala nr.4 stânga – stație amenajată;
13. Petrodava – stație amenajată;
14. Ovidius – stație concesionată;
15. Bloc Turn – stație amenajată;
16. Ozana – stație amenajată;
17. Spital Scări dreapta – stație amenajată;
18. Spital Scări stânga – stație amenajată;
19. Peco – stație amenajată;

20. Staro dreapta – stație amenajată;
21. Staro 1 stânga –stație amenajată;
22. Staro 2 stânga –stație amenajată;
23. Orion dreapta –stație amenajată;
24. Orion stânga – stație concesionată;
25. Dispecerat Dărmănești – stație amenajată;
26. Tic –Tac – stație amenajată;
27. Metalo dreapta – stație amenajată;
28. Metalo stânga –stație amenajată;
29. Școlile Normale dreapta –stație amenajată;
30. Școlile Normale stânga – stație amenajată;
31. Biserică dreapta – stație amenajată;
32. Biserică stânga – stație amenajată;
33. Tazlău dreapta – stație neamenajată;
34. Tazlău stânga – stație amenajată;
35. Școala nr.20 dreapta –stație neamenajată;
36. Școala nr.20 stânga – stație amenajată;
37. Alimentara dreapta – stație neamenajată;
38. Alimentara stânga – stație amenajată;
39. Salon dreapta – stație neamenajată;
40. Salon stânga – stație amenajată;
41. Ocol –stație cu bancă și copertină;
42. Spital dreapta – stație amenajată;
43. Spital stânga – stație amenajată;
44. Garofița – stație concesionată;
45. BCR – stație amenajată;
46. Școala nr.1 – stație amenajată;
47. Galleria – stație concesionată;
48. 1 Mai dreapta – stație amenajată;
49. 1 Mai stânga – stație concesionată;
50. Pod – stație amenajată;
51. Regiment – stație amenajată;
52. Canal dreapta – stație amenajată;
53. Canal stânga – stație amenajată;
54. Dumbravei – stație amenajată;
55. REMAT – stație amenajată;
56. COMAT dreapta – stație amenajată;
57. COMAT stânga – stație amenajată;
58. Vânători dreapta – stație amenajată;
59. Vânători stânga – stație amenajată;
60. PECO dreapta – stație amenajată;
61. PECO stânga – stație amenajată;
62. Dispecerat Gara – stație amenajată;
63. Piața Centrală dreapta – stație amenajată;
64. Piața Centrală stânga – stație amenajată;
65. Apicola dreapta – stație amenajată;
66. Apicola stânga – stație amenajată;
67. General Construct – stație neamenajată;
68. Langeloti – stație neamenajată;
69. Speranța – stație Amenajată;

- 70. IVV – stație neamenajată;
- 71. Mecanica Ceahlău – stație neamenajată;
- 72. KUBO – stație neamenajată.

STAȚII TRASEE SECUNDARE:

- 73. Borzoghenu dreapta – stație amenajată;
- 74. Borzogheanu stânga – stație concesionată;
- 75. Stadion dreapta – stație amenajată;
- 76. Stadion stânga – stație neamenajată;
- 77. Bloc 40 Dărmănești – stație amenajată;
- 78. Alim. ADRIDAN dreapta – stație amenajată;
- 79. Alim. ADRIDAN stânga – stație neamenajată;
- 80. Piața Dărmănești dreapta – stație amenajată;
- 81. Piața Dărmănești stânga – stație neamenajată;
- 82. Maelvi dreapta – stație amenajată;
- 83. Ttoița stânga – stație neamenajată;
- 84. Troița Ciritei – stație amenajată;
- 85. Troiță Pod – stație neamenajată;
- 86. Calea Romanului dreapta – stație amenajată;
- 87. Calea Romanului stânga – stație concesionată;
- 88. Peco OMV – stație amenajată
- 89. M. Viteazu dreapta – stație amenajată;
- 90. M. Viteazu stânga – stație neamenajată;
- 91. Aurora I – stație amenajată;
- 92. Aurora II – stație amenajată;
- 93. Hotel Ceahlău – stație amenajată;
- 94. UNIC – stație amenajată;
- 95. Telekom dreapta – stație amenajată;
- 96. Telekom stânga – stație amenajată;
- 97. CEC BANK – stație amenajată;
- 98. Muzeu – stație neamenajată;
- 99. Hotel Central – stație amenajată;
- 100. Gară II – stație amenajată;
- 101. Punte Ștrand – stație neamenajată;
- 102. Carrfour – stație amenajată;
- 103. Lămâiței dreapta – stație amenajată;
- 104. Lămâiței stânga – stație amenajată;
- 105. Piața Mărăței dreapta – stație neamenajată;
- 106. Piața Mărăței stânga – stație amenajată;
- 107. Dolinex dreapta – stație neamenajată;
- 108. Dolinex stânga – stație neamenajată;
- 109. Stația de salvare dreapta – stație amenajată;
- 110. Stația de salvare stânga – stație amenajată;
- 111. Bazar – stație neamenajată
- 112. Galleria I – stație neamenajată;
- 113. Gara Veche – stație neamenajată;
- 114. Școala Nr.9 – stație neamenajată;
- 115. Țiganul vesel – stație neamenajată;

- 116. Văleni 2 – stație neamenajată;
- 117. Transformator – stație neamenajată;
- 118. Biserica de Lemn – stație neamenajată;
- 119. Alimentara – stație neamenajată;
- 120. Școala – stație neamenajată;
- 121. Cindia – stație neamenajată;
- 122. Baraj – stație neamenajată;
- 123. Restaurant Căprioara – stație neamenajată.
- 124. Ștrand – stație neamenajată;
- 125. Ponton – stație neamenajată;
- 126. Bâtca Doamnei – stație neamenajată

STAȚII ZONA LIMITROFĂ:

- BAZIN BISTRIȚA:

- 127. Ursuleți – stație neamenajată;
- 128. Plopușor dreapta – stație cu bancă și copertină;
- 129. Plopușor stânga – stație cu bancă și copertină;
- 130. Magazin Bistrița dreapta – stație cu bancă și copertină;
- 131. Magazin Bistrița stânga – stație cu bancă și copertină;
- 132. Pod dreapta – stație cu bancă și copertină;
- 133. Mănăstirea Bistrița – stație cu bancă și copertină;
- 134. Primăria Alexandru cel Bun – stație cu bancă și copertină;
- 135. Scăricica – stație cu bancă și copertină;
- 136. Bisericiani – stație cu bancă și copertină;
- 137. Bariera CFR – stație neamenajată;
- 138. Biserică – stație cu bancă și copertină;
- 139. Troița – stație cu bancă și copertină;

- BAZIN GÂRCINA

- 140. Runcu – stație neamenajată;
- 141. Canton – stație neamenajată;
- 142. Cuiejdiu – stație neamenajată;
- 143. Ignat – stație cu bancă și copertină;
- 144. Școala – stație cu bancă și copertină;
- 145. Rusu – stație cu bancă și copertină;
- 146. Chitic – stație cu bancă și copertină;
- 147. Baroi – stație cu bancă și copertină;
- 148. Slatina – stație cu bancă și copertină;
- 149. Gherasim – stație cu bancă și copertină;
- 150. Moara – stație cu bancă și copertină;
- 151. Biserica – stație cu bancă și copertină;
- 152. Farmacie – stație cu bancă și copertină;
- 153. Alimentara – stație cu bancă și copertină;
- 154. Mănăstirea Almaș - stație cu bancă și copertină;
- 155. Pârâu – stație cu bancă și copertină;
- 156. Centru – stație cu bancă și copertină;

- 157. Pod – stație neamenajată;
- 158. Almaș ramură – stație cu bancă și copertină.

- **BAZIN ROZNOV:**

- 159. Ungureanu – stație cu bancă și copertină;
- 160. Neamțu - stație cu bancă și copertină;
- 161. Mocanu – stație neamenajată;
- 162. Obor – stație cu bancă și copertină;
- 163. Scoala – stație cu bancă și copertină;
- 164. CFR Roznov – stație cu bancă și copertină;
- 165. Slobozia CAP – stație neamenajată
- 166. Slobozia centru – stație cu bancă și copertină;
- 167. Troița – stație cu bancă și copertină;
- 168. Peco – stație cu bancă și copertină;
- 169. Curcă – stație cu bancă și copertină;
- 170. Patru Benzi – stație cu bancă și copertină;
- 171. Săvinești Poliție – stație cu bancă și copertină;
- 172. Săvinești Poștă – stație cu bancă și copertină;
- 173. Dumbrava roșie Moară – stație cu bancă și copertină;
- 174. Dumbrava Roșie Biserică – stație cu bancă și copertină;
- 175. Dumbrava Roșie Primărie – stație cu bancă și copertină;
- 176. Dedeman – stație cu bancă și copertină;
- 177. Brășăuți – stație cu bancă și copertină;
- 178. Cut capăt – stație cu bancă și copertină;
- 179. Școala – stație cu bancă și copertină;
- 180. Alimentara – stație cu bancă și copertină;
- 181. Nuci – stație cu bancă și copertină;
- 182. Han – stație cu bancă și copertină;
- 183. Feromet – stație cu bancă și copertină;
- 184. Ferme – stație cu copertină.

Primăria Municipiului Piatra Neamț are în derulare un proiect prin care un număr de 80 de stații de transport public se vor moderniza cu echipamente de ultimă generație.

De asemenea, sunt aprobate spre finanțare proiecte pentru realizarea de benzi dedicate transportului public pe principalele coridoare din cadrul Municipiului Piatra Neamț.

Din analiza răspunsurilor la chestionarul referitor la mobilitatea urbană, au rezultat următoarele aspecte referitoare la transportul public:

- 70,2% dintre respondenți nu sunt mulțumiți cu frecvența asigurată de transportul în comun, iar 67,5% au răspuns că stațiile destinate transportului în comun nu sunt suficiente și nu permit o așteptare confortabilă.
- Accesul la informațiile referitoare la transportul public au fost considerate neaccesibile de aproximativ 75% dintre cetățenii care au răspuns la chestionar.
- Costul asociat transportului în comun este considerat necorespunzător de aproximativ 52% dintre respondenți.

De asemenea ca răspuns la chestionarul asupra problemelor legate de mobilitate, aproximativ 60% din total au specificat că ar prefera să utilizeze transportul public, în cazul în care infrastructura și facilitățile oferite ar fi corespunzătoare.

Prin urmare, se constată faptul că utilizatorii transportului public sunt nemulțumiți de aspectele semnalate, iar procentul mic de utilizare al acestui mod de transport indică necesitatea unor investiții care să conducă la creșterea atractivității, accesibilității, confortului și siguranței deplasărilor cu transportul public, în vederea comutării cât mai multor cetățeni care folosesc în acest moment preponderent autovehicolul personal.

Principalele aspecte negative/disfuncționalități rezultate în urma analizei efectuate asupra transportului public, a căror remediere trebuie asigurată prin proiectele și măsurile introduse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Piatra Neamț sunt următoarele:

- Eficiența redusă a transportului public local, datorită inexistenței unui sistem de ticheting care să permită corelarea graficului de circulație și al capacității mijloacelor de transport public utilizate cu cererea de transport public reală;
- Vechimea și starea parcului de vehicule al operatorilor de transport;
- Lipsa autobuzelor electrice sau hibride;
- Lipsa unui sistem care să asigure prioritate pentru vehiculele de transport public în intersecțiile semaforizate;
- Starea stațiilor de transport public și lipsa unor dotări inteligente: panouri de afișare a unor informații în timp real, camere video;
- Procentul redus de călătorii utilizând transportul public;
- Lipsa informațiilor în timp real asupra transportului public;
- Inexistența unor stații intermodale, care să faciliteze transferul între alte moduri de transport și transportul public;
- Inexistența soluțiilor alternative de mobilitate și integrarea acestora cu transportul public;
- Gradul de atractivitate redus al transportului public.

II.3 Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în ADI „URBTRANS”

II.3.1 Documentul strategic de planificare în domeniul mobilității pentru municipiul Piatra Neamț (Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2027)

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic și un instrument al politicii de dezvoltare, ce folosește un program software de simulare a transportului, având ca scop identificarea soluțiilor de satisfacere a nevoilor de mobilitate ale indivizilor și afacerilor din orașe și din împrejurimile lor, pentru a îmbunătăți calitatea vieții, dezvoltarea economică, contribuind la atingerea obiectivelor europene legate de protecția mediului și eficiența energetică,

PMUD Piatra Neamț a fost realizat în anul 2018 și își dorește să asigure implementarea conceptelor europene de planificare și management pentru mobilitate urbană durabilă, adaptate la condițiile specifice ale regiunii, Pentru acest lucru, planul include o listă de măsuri dezvoltate pentru îmbunătățirea mobilității pe termen scurt, mediu și lung.

Planul de mobilitate urbană durabilă este destinat obținerii unui plan strategic pentru oameni și locuri și va avea următoarea viziune pentru dezvoltarea mobilității pentru perioada

2018-2030:

Un sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, proiectat să promoveze dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții,

PMUD a interpretat viziunea pentru regiune în cinci obiective operaționale realizabile:

a. **ACCESIBILITATE** – Asigură că tuturor cetățenilor le sunt oferite opțiuni de transport ce le facilitează accesul la destinații și servicii esențiale;

b. **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – Îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;

c. **MEDIU** – Reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;

d. **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** – Îmbunătățirea eficienței și a eficacității economice a transportului de persoane și mărfuri;

e. **CALITATEA MEDIULUI URBAN** – Contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății, în ansamblu.

Politicile și măsurile definite în Planul de mobilitate urbană durabilă acoperă toate modurile și formele de transport din aglomerație urbană, publice și private, de pasageri și de marfă, motorizate și nemotorizate, în mișcare și staționare.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă vizează crearea unui sistem integrat pentru mobilitate, prin abordarea următoarelor obiective strategice:

- **ACCESIBILITATE** - Asigură că toate categoriile de locuitori au opțiuni de deplasare, ceea ce permite accesul la destinații și servicii esențiale;

- **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – Îmbunătățirea siguranței și securității în circulație pentru toate categoriile de participanți la mobilitate;

- **MEDIU** - Reducerea poluării aerului și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;

- **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** - Îmbunătățirea eficienței și eficacității costurilor transportului de persoane și bunuri și asigurarea dezvoltării economice prin acces la servicii de mobilitate;

- **CALITATEA MEDIULUI URBAN ȘI A VIEȚII** - Creșterea atractivității și calității mediului urban și a vieții și proiectarea unui mediu urban în beneficiul tuturor cetățenilor, a economiei și societății în general.

Viziunea de dezvoltare este structurată pe **trei nivele teritoriale**: la scara Zonei Metropolitane, la scara localității, la scară detaliată (cartiere).

Dezvoltarea la nivelul Zonei Metropolitane prevede înlocuirea flotei transportului public și extinderea sistemului de trasee, modernizarea stațiilor de transport public, realizarea unui sistem integrat de taxare, completarea variantei ocolitoare a municipiului, implementarea drumului expres.

Viziunea de dezvoltare la nivelul municipiului cuprinde îmbunătățirea sistemului ciclabil, a conectivității orașului peste Râul Cuiejd, dezvoltarea sistemului pietonal, reorganizarea sistemului de străzi cu accent pe pietoni, dezvoltarea unui transport

public și pentru persoanele cu dizabilități, modernizarea străzilor, realizarea de noduri de transport multimodal.

Dezvoltarea la nivelul cartierelor are în vedere extinderea sistemului de trasee pietonale în legătură cu centrul istoric, înlocuirea parcarilor și a garajelor cu zone destinate comunității, realizarea de parcări SMART, reorganizarea sistemului de sensuri unice, amenajarea intersecțiilor, realizarea de străzi în zonele nou dezvoltate, dezvoltarea sistemului de transport ecologic.

Un municipiu axat pe creșterea calității vieții și a scăderii gradului de poluare este susținut de **transportul public** performant. Vehiculele învechite trebuie înlocuite pentru a răspunde cerințelor de eficiență energetică. Încurajarea utilizării transportului în comun în defavoarea celui personal se face și prin modernizarea stațiilor de transport și transformarea lor în spații prietenoase, dotate cu sistem de informare, mobilier urban și spații comerciale.

Transportul public este eficient atunci când acoperă toate zonele din oraș, inclusiv pe cele nou dezvoltate. Sistemul integrat de taxare completează un transport public eficient, în care orașul este conectat la zona sa de influență.

Aglomerările care se produc la intrarea și la ieșirea de la școală pot fi reduse prin introducerea unor trasee de transport public pentru elevi, pentru a evita întârzierile date de staționările vehiculelor personale.

Persoanele cu dizabilități sunt o categorie importantă în viața orașului și acestea nu trebuie neglijate, astfel încât toate mijloacele de transport trebuie să fie dedicate pentru acestea.

Prioritizarea transportului public în fața celui individual este susținută și de extinderea numărului de autogări, amplasate în raport cu cererea și cu intersecțiile de fluxuri. Introducerea și dezvoltarea sistemului de management al traficului ține de **managementul mobilității și ITS** și este o modalitate de ușurare a deplasărilor în cadrul orașului.

Trama stradală istorică sau din zonele nou dezvoltate nu permite un profil amplu, astfel încât dezvoltarea sistemului de sensuri unice este o soluție viabilă.

Cei mai mulți timpi în trafic se pierd în intersecții, unde un sistem mai bun de organizare ar fluidiza traficul.

Rețeaua stradală trebuie extinsă, pentru a acoperi zonele nou dezvoltate.

Infrastructura de circulații are în vedere creșterea conectivității rețelei rutiere. Un transport eficient are la bază o infrastructură rutieră reabilitată, o cale de rulare modernizată, pe care pot circula toate mijloacele de transport.

Pentru o dezvoltare echilibrată a orașului, trebuie promovate deplasările cu vehicule electrice, inclusiv pentru transportul de marfă.

Orașul nu trebuie să devină izolat în context național și european, astfel că trebuie conectat la rețeaua de infrastructuri majore naționale și internaționale.

Transportul multimodal este o necesitate în orașul aflat în dezvoltare, așadar municipiul trebuie să dispună de puncte cheie la intrările principale și în raport cu intersecțiile de fluxuri.

Strategia pe termen scurt propune începerea implementării propunerilor din Planul de Mobilitate Urbană Piatra Neamț 2021-2027. Conform PMUD, următoarele direcții de acțiune și proiecte ce vizează transportul public sunt necesare pentru următoarea perioadă:

Managementul mobilității cu ajutorul tehnologiilor operaționale

Aceste politici valorifică dezvoltarea rapidă a tehnologiilor de informații și date disponibile nu numai pasagerilor, dar și operatorilor de transport public și autorităților. Folosirea tehnologiilor operaționale poate contribui la asigurarea de servicii de

transport public fiabile, prin oferirea unei supravegheri în timp real a nivelului de servicii.

Sistemul de tarificare integrat și distribuirea de informații pentru pasageri fac întreaga rețea de transport mai eficientă și mai atractivă.

Lista proiectelor operaționale este prezentată mai jos:

Anexa 3.1 – Programul de Investitii al Operatorului

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata finalizare/ Valoarea Respectiv a (RON)	Termen Finalizare	Sursa de Finantare
Achiziții mijloace de transport	15 autobuze cu platformă joasă cu norma de poluare minim EURO 4	2022/ 1.600.000	2022	Profit rezonabil al Operatorului conform contract nr.8/3918/13.09.2016.

Anexa 3.2.1. – Programul de Investitii al UAT JUDEȚUL NEAMȚ

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata finalizare/ Valoarea Respectiv a	Termen Finalizare	Sursa de Finantare
-----------------------------	------------------------------	--	------------------------------	-------------------------------

" Achiziție de mijloace de transport public - autobuze electrice"	Prin proiect se propune achiziționarea a 21 de autobuze electrice cu lungimea de 10 m, 21 stații de încărcare lentă și 7 stații de încărcare rapidă.	2018-2021/ 57.610.000 lei cu TVA	2021	POR 2014-2020, Axa prioritară 4, O.S. 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, în parteneriat cu MDRAP
"Reabilitare si modernizare transport ecologic"	<p>Prin proiect se propune:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Achiziția de autobuze și infrastructură suport: 20 de autobuze electrice de capacitate medie [8-10m] 2. Implementarea unui sistem inteligent de management al sistemului de transport public (inclusiv e-ticketing) 3. Construire/modernizare/extindere autobază pentru acomodarea autobuzelor electrice <p>Prin proiectul propus se dorește modernizarea/crearea de spații de garare care să permită staționarea flotei de mijloace de transport public în condiții optime pentru asigurarea unei perioade de funcționare cât mai lungi, modernizarea și dotarea spațiilor de întreținere și reparații, modernizarea și dotarea spațiilor folosite ca spălătorie, dotarea cu stații de încărcare a autobuzelor electrice.</p>	2017 - 2023/ 66.247.700 lei cu TVA	2023	POR 2014-2020, Axa prioritară 4, O.S. 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă,

Anexa 3.2.2. – Programul de Investitii al UAT MUNICIPIUL PIATRA NEAMȚ

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata finalizare/ Valoarea Respectiva	Termen Finalizare	Sursa de Finantare
Modernizarea stațiilor de așteptare transport public	Modernizarea a 80 stații de așteptare pentru transportul public de călători	2017-2020 6.096.760 lei	2020	Fonduri europene POR 2014-2020, Axa prioritară 4, O.S. 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila
Implementare sistem de management inteligent al traficului	20 intersecții incluse în sistemul de management traffic și 1 centru de comandă și control realizat	2017 – 2020 10.887.072 lei	2020	Fonduri europene POR 2014-2020, Axa prioritară 4, O.S. 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila
Reorganizarea coridorului principal de mobilitate urbană pe axa est-vest (Bulevardul Decebal, Piața M.Kogălniceanu, Bulevardul Traian)	4,3 km benzi dedicate pentru transportul în comun	2017 – 2020 26.347.000 lei	2020	Fonduri europene POR 2014-2020, Axa prioritară 4, O.S. 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila
Modernizare coridor integrat de mobilitate est-vest - Strada Mihai	1,63 km benzi dedicate pentru transportul în	2017 – 2020	2020	Fonduri europene POR 2014-2020, Axa

Viteazu	comun	12.793.000 lei		prioritară 4, O.S. 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila
Regenerare urbană a coridorului secundar de mobilitate pe axa est-vest - Etapa I (Bulevardul 9 Mai, Strada Dimitrie Leonida)	3 km benzi dedicate pentru transportul în comun	2017 – 2020 17.202.000 lei	2020	Fonduri europene POR 2014-2020, Axa prioritară 4, O.S. 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila

Proiecte ce vizează transportul public conform Planului de mobilitate urbană durabilă a Municipiului Piatra Neamț 2021 - 2027

P23. Modernizarea stațiilor de așteptare pentru transportul public (TP);

Proiectul include la nivelul municipiului Piatra Neamț include modernizarea a 80 de stații de așteptare care să conducă la transformarea zonei într-una atractivă și dinamică. Stațiile de transport în comun vor putea asigura pasagerilor următoarele facilități: informare prin panouri digitale asupra traseelor de transport public, orar de deplasare, harta activă privind configurarea traseului optim până la o destinație introdusă de utilizator, duratele de așteptare pentru autobuzele diferitelor trasee din locația respectivă, configurator de trasee, wi-fi, sistem de încărcare pentru telefoanele mobile.

P24. Reabilitarea și modernizare transport ecologic;

Prin proiect se propune achiziția a 20 de autobuze electrice de capacitate medie, implementarea unui sistem inteligent de management al sistemului de transport public (inclusiv e-ticheting), construire/modernizare/extindere autobază pentru acomodarea autobuzelor electice.

Proiectul are impact asupra reducerii emisiilor de carbon în municipiul Piatra Neamț prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale

durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare. Proiectul este în parteneriat dintre Județul Neamț și Municipiul Piatra Neamț.

P25. Achiziție de mijloace de transport public – autobuze electrice;

Prin proiect se propun achiziția unui număr de 21 de autobuze electrice cu lungimea de 10 m și 21 stații de încărcare rapidă.

P26. ECO City Transport- Înlocuirea parculului de vehicule de transport public local, cu vehicule ecologice inclusiv infrastructura de alimentare necesară – Etapa a II-a;

Prin introducerea în circulație a vehiculelor de transport publice ecologice, proiectul va contribui la reducerea impactului asupra mediului. În același timp, modernizarea parculului de vehicule de transport public local va contribui la creșterea confortului și siguranței pentru călători și, implicit, la creșterea gradului de activitate al acestui mod de transport.

P27. Creșterea performanțelor transportului public prin investiții de tip integrat în soluții inteligente aferente unui coridor de mobilitate din Municipiul Piatra Neamț;

Proiectul are impact asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră, ca urmare a modernizării infrastructurii destinate transportului public și nemotorizat, implicit încurajarea populației pentru utilizarea acestor moduri de deplasare. De asemenea proiectul va conduce la creșterea cotelor modale ale deplasărilor nepoluante (cu bicicleta și pietonale).

P28. Creșterea atractivității și siguranței deplasărilor cu transportul public prin modernizarea stațiilor de transport public și extinderea conceptului de Smart Hub Station – Etapa a II-a;

Proiectul contribuie la realizarea obiectivelor strategice ale mobilității durabile prin creșterea gradului de accesibilitate al populației la transportul public. Prin atragerea unui număr mai mare de cetățeni către acest mod de transport, proiectul contribuie la reducerea numărului de călătorii cu autovehicolul propriu și implicit, la reducerea consumului de combustibil și emisiilor de noxe. De asemenea proiectul va avea ca efect creșterea nivelului de eficiență a circulației și al gradului de exploatare al rețelei de transport. Segmentele noi ale traseelor de transport public vor fi prevăzute cu stații moderne, dotare cu elemente de siguranță, informare, mobilier adecvat.

P37. Smart School Bus – Platforma de ride-sharing dedicată promovării soluțiilor de transport în comun pentru elevi și studenți în Municipiul Piatra Neamț;

Proiectul contribuie la realizarea obiectivelor strategice ale mobilității durabile prin reducerea numărului de călătorii cu autovehicolul propriu și implicit, reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de noxe. De asemenea, proiectul va avea ca

efect creșterea nivelului de eficiență în circulație și a gradului de exploatare al rețelei de transport.

P38. Platformă electronică de transport public pentru implementarea conceptului de mobilitate ca un serviciu și asigurarea proiectării tuturor soluțiilor în mod integrat pentru convergența către conceptul Smart City;

Proiectul are în vedere creșterea nivelului de atractivitate al transportului public și deplasărilor nepoluante, prin oferirea de informații asupra acestor moduri de călătorie, cu efecte asupra accesibilității cetățenilor, îmbunătățirea condițiilor de mediu și creșterea calității vieții.

P39. Creșterea gradului de utilizare a transportului public în Zona Urbană Funcțională prin implementarea unui sistem de transport public integrat la nivelul acestuia (sistem ticketing, stații de transport public inteligente, platformă de informare a utilizatorilor transportului public);

Proiectul contribuie la realizarea obiectivelor strategice ale mobilității durabile prin creșterea gradului de utilizare a transportului public la nivelul zonei urbane funcționale. Prin extinderea sistemului de transport public integrat la nivelul întregii arii de studiu a PMUD se va obține atragerea unui număr mai mare de cetățeni către acest mod de transport, ceea ce va conduce la reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul propriu și implicit, la reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de noxe. De asemenea, proiectul va avea ca efect creșterea nivelului de eficiență în circulație și al gradului de exploatare a rețelei de transport. Segmentele noi ale traseelor de transport public vor fi prevăzute cu stații moderne, dotate cu elemente de siguranță, informare, mobilier adecvat. Sistemul de ticketing va fi extins la nivelul zonei urbane funcționale, iar în platforma de informare vor fi incluse datele referitoare la transportul public în cadrul ZUF.

P40. Reorganizarea traseelor, a graficilor de circulație, adoptarea de soluții intermodale de transport în vederea reducerii costurilor și poluării, respectiv a creșterii eficienței transportului public în Municipiul Piatra Neamț;

Proiectul va conduce la creșterea eficienței transportului public, prin asigurarea unei corelări între traseele și graficile de circulație implementate cu cerea reală de transport public. Corelată cu adoptarea de soluții intermodale de transport, această măsură va conduce la creșterea cotei modale de transport public și deplasărilor cu bicicleta, în defavoarea deplasărilor cu autovehiculul personal. Impactul proiectului va consta în reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul propriu și implicit, reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de noxe.

P41. Dezvoltarea conceptului de mobilitate urbană „15 minute City”;

Prin dezvoltarea conceptului de mobilitate urbană „15 minute City”, proiectul va contribui la creșterea cotei modale a transportului public și a deplasărilor cu bicicleta. Impactul proiectului va consta în reducerea numărului de călătorii cu

autovehiculul propriu și implicit, în reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de noxe.

P12.Zone de tranzit, pasarele pietonale și velo pentru traversarea barierei naturale pârâul Cuejdi;

Proiectul contribuie la creșterea nivelului de accesabilitate la rețeaua de transport, pentru deplasărilor pietonale cu bicicleta, conducând la creșterea cotei modale a deplasărilor nepoluante.

P13.Primul coridor de transport ce utilizează autobuze autonome;

Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității durabile, conducând la reducerea emisiilor de gaze cu efec de seră, la creșterea vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, implicit la creșterea nivelului de atractivitate și al gradului de accesabilitate al transportului public.

P42.Acțiuni de conștientizare în vederea promovării conceptului „Un Oraș pentru Oameni, Nu pentru autoturisme”.

Proiectul contribuie la schimbarea preferinței de deplasare cu vehiculul propriu în favoarea deplasărilor cu moduri alternative(transport public, bicicletă și mersul pe jos), cu efect asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră.

II.4 Tarife și politica tarifară integrată pentru transportul public de călători în ADI „URBTRANS”

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

Tabel-5 Comparație servicii și tarife

Nr.	Specificatie	u. m.	Piatra Neamț	Iași	Oradea	Timișoara
			(lei)	(lei)	(lei)	(lei)
1	Transport urban de calatori pe baza de bilet	Bilet calatorie	3,0	2,5	3,0	2,5
2	Transport urban de calatori pe baza de abonament	Abonament lunar	96	80	80	66
3	Transport urban de călători pe baza de	Abonament lunar	120	110	160	93

abonament nenominalizat					
-------------------------	--	--	--	--	--

Ultimele tarife adoptate și practicate sunt cele aprobate prin Hotărârea Adunării Generale a Asociației nr. 12/31.03.2022 privind modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de călători de pe raza teritorială a ADI „URBTRANS”, prezentate mai jos.

Tabelul-3. Tarife de călătorie transport public local

Zona 1: Municipiul Piatra Neamț			
Bilet călătorie		Abonamente	
Nr. bucați	Preț / lei	Nr. zile	Preț / lei
1	3,0	1(una)zi pe toate liniile	12
-	-	5 zile pe o linie	30
-	-	7 zile pe o linie	36
-	-	15 zile pe o linie	54
-	-	1 lună pe o linie	96
-	-	1 lună pe toate liniile	120
		1 lună pe toate liniile fără S și D	150

Zona 2: (0-12 km) zonă metropolitană			
Bilet călătorie		Abonamente	
Nr. bucați	Preț / lei	Nr. zile	Preț / lei
1	3,5	1	18
-	-	5	36
-	-	7	48
-	-	15	66

-	-	1 lună fără sâmbete și duminici	108
-	-	1 lună	126
Zona 3: (0-14 km) zonă metropolitană			
Bilet călătorie		Abonamente	
Nr. bucăți	Preț / lei	Nr. zile	Preț / lei
1	4,0	1	18
-	-	5	48
-	-	7	60
-	-	15	72
-	-	1 lună fără sâmbete și duminici	120
-	-	1 lună	144
Zona 4: (0-16 km) zonă metropolitană			
Bilet călătorie		Abonament	
Nr. bucăți	Preț / lei	Nr. zile	Preț / lei
1	4,5	1	20
-	-	5	54
-	-	7	66
-	-	15	90
-	-	1 lună fără sâmbete și duminici	132
-	-	1 lună	156
Zona 5: (0-18 km) zonă metropolitană			
Bilet călătorie		Abonament	

Nr. bucați	Preț / lei	Nr. zile	Preț / lei
1	6,0	1	24
-	-	5	60
-	-	7	78
-	-	15	108
-	-	1 lună fără sâmbete și duminici	150
-	-	1 lună	174

Zona 6: (0-20 km) zonă metropolitană

Bilet călătorie		Abonament	
Nr. bucați	Preț / lei	Nr. zile	Preț / lei
1	6,5	1	26
-	-	5	66
-	-	7	84
-	-	15	120
-	-	1 lună fără sâmbete și duminici	168
-	-	1 lună	192

BILET SUPRATAXĂ: 50 lei

CAPITOLUL III PREZENTAREA OPERATORULUI - Societatea Comercială TROLEIBUZUL S.A.

S.C. TROLEIBUZUL S.A. s-a constituit în anul 1995 în baza HCJ Neamț, ca societate pe acțiuni, având ca unic acționar Județul Neamț. Începând din anul 2015, ca urmare a inițiativei ADI „URBTRANS” de organizare a prestării serviciului de transport public la nivelul a 7 unități administrative, S.C. TROLEIBUZUL S.A. a devenit operator regional, societate comercială pe acțiuni.

Acționariatul S.C. TROLEIBUZUL S.A. este format din:

Numele	Adresa	Pondere capital social
Județul Neamț	Piatra Neamț, str. Alexandru cel Bun, nr. 27	97%
Municipiul Piatra Neamț	Piatra Neamț, str. Ștefan cel Mare, nr. 6-8	0,7404%
Orașul Roznov	Roznov	0,3702%
Comuna Alexandru cel Bun	Alexandru cel Bun	0,3702%
Comuna Gârcina	Gârcina	0,3702%
Comuna Săvinești	Săvinești	0,7788%
Comuna Dumbrava Roșie	Dumbrava Roșie	0,3702%

Capacitatea tehnică

.C. Troleibuzul S.A. are în dotare un număr de 28 mijloace de transport călători, 26 % dintre acestea având o vechime mai mare de 10 ani. În cursul anului 2020 au fost parcurși de către parcul auto un număr de 1.489.121 km. Rulajul din anul 2020 a generat un raport al călătorilor transportați per kilometru de aproximativ 3,0 căl./km

Tabel -6 Statistica parcului auto SC TROLEIBUZUL SA aferent transportului public

Index	Vehicul	Tip	Nr. unitati	An de fabricatie	Vechime	Capacitate transport călători
2		MERCEDES	4	2007	14	mare
3	Autobuze	MAN	1	2008	13	mare
5		KARSAN JEST	7	2015	6	mica
6		ISUZU NOVOCITI	12	2016	5	medie
7		ISUZU CITIBUS	4	2019	3	medie
TOTAL				28		

Din situația mijloacelor de transport aflate la dispoziția Operatorului, prezentată mai sus, se desprind următoarele concluzii:

- 65% din mijloacele de transport au durata normată de utilizare depășită, între 5 și 20 de ani la autobuze, și 3 și 14 ani la microbuze;
- gradul de uzură al mijloacelor de transport cu durata normată depășită se situează între 75% și 90%, fiind menținute în exploatare cu eforturi suplimentare de intervenții, în creștere de la an la an.

2 Calculele s-au efectuat de la data fabricației mijlocului de transport, atât la mijloacele noi, cât și la cele achiziționate în regim de second hand.

Operatorul de transport deține o autobază pentru gararea, întreținerea și reparația materialului rulant cu care se desfășoară serviciul de transport public.

Aceasta este situată în Comuna Dumbrava Roșie, județul Neamț, Strada Strămutați nr.21 Bis.

Conform informațiilor cuprinse în Raportul de audit tehnico-economic autobaza este dotată cu echipamentele tehnice necesare întreținerii și reparării flotei de vehicule ce aparțin societății. Astfel, pentru desfășurarea activității societatea dispune de:

- Laborator PRAM
- Platformă betonată pentru 50 de autovehicule
- Atelier întreținere – reparație cu vulcanizare
- Hala de revizii curente și reparații dotată cu 3 canale faianțate și 2 platforme de lucru la înălțimi electroizolante
- Hala de reparații capitale
- Atelier de reparații auto și service roți dotat cu elevator de 2,5 t
- Stație de spălare dotată cu mașină de spălat cu turbojet
- Stație ITP ce oferă posibilitatea realizării inspecției tehnice pentru toate tipurile de autovehicule.
- Sistem computerizat de supraveghere video instalat în autobuze.

Capacitatea financiară

Operatorul de transport public a înregistrat în perioada 2016 – 2020, următorii indicatori de performanță:

Tabel -7 Situația indicatorilor fizici realizați în transportul public

Indicatori	u. m.	2016	2017	2018	2019	2020
Venituri din transport persoane	lei	10.581.857	12.917.4489	14.252.175	15.774,366	11.145.991
din care - subventii	lei	6.720.974	7.683.138	9.207.108	9.693.575	6.642.220
Nr. de km parcursi	km	1.773.386	2.456.144	2.477.453	2.394.572	1.489.129
Nr. de călători transportați	călători	4.579.773	4.305.816	4.072.050	4.506.962	3.715.330
Nr. de călători / km parcurs	călători / km	2,58	1,75	1,64	1,82	2,5
Venituri din transport / km parcurs	lei/km	6,27	5,26	5,75	6,59	7,48
Venituri din transport / calator transport	lei/călător	2,31	3	3,5	3,5	3

Conform sondajului efectuat, 16% dintre respondenți consideră ca serviciul de transport public este efectuat cu un parc rulant insuficient, de asemenea, 29% din populație consideră că frecvența de circulație este prea scăzută, iar 23% consideră că mijloacele de transport sunt necorespunzătoare din diferite motive. De asemenea, 17% dintre respondenți consideră că stațiile sunt amplasate la distanțe prea mari.

CAPITOLUL IV Controlul exercitat de către Autoritatea Contractantă asupra

activității Operatorului

Conform Actului Constitutiv al SC TROLEIBUZUL SA, acesta este înființată ca societate comercială ce funcționează conform Legii 31/1990 privind societățile comerciale, cu modificările și completările ulterioare, având ca acționar majoritar Consiliul Județean Neamț, care deține un procent de 97% din totalul acțiunilor, Municipiul Piatra Neamț - 0,7404%, Orașul Roznov - 0,3702%, Comuna Alexandru cel Bun - 0,3702%, Comuna Gârcina - 0,3702%, Comuna Dumbrava Roșie - 0,3702% și Comuna Săvinești - 0,7788%.

Conform Statutului SC TROLEIBUZUL SA, obiectul de activitate al acestuia nu prevede activități de reglementare ci doar activități din sfera operării.

Organe de conducere ale TROLEIBUZUL SA

Potrivit Art. 643(1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice actualizată - numărul reprezentanților statului sau ai unității administrativ-teritoriale în adunarea generală a acționarilor la întreprinderile publice este de maximum două persoane.

Conform statutului, Adunarea Generală este organul de conducere al societății care decide asupra activității acestuia și asigură politica economică și comercială.

Societatea va fi administrată în sistem unitar de un Consiliu de Administrație. Membrii consiliului de administrație sunt desemnați de adunarea generală a acționarilor, la propunerea acționarilor, conform statutului.

ASOCIATIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ „URBTRANS” este asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în înțelesul Legii 51/2007- asociație de dezvoltare intercomunitară definită

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

Astfel, este autoritatea locală competentă care are competența de a delega gestiunea serviciului de transport public local și capacitatea de a monitoriza bunurile concesionate de către UAT-uri, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007 și Legii 51/2006 a serviciilor de utilitate publică, cu modificările și actualizările ulterioare.

Delegarea gestiunii poate fi efectuată de asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, în baza unui mandat special acordat de acestea.

Prin aparatul **Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „URBTRANS”** unitățile administrativ-teritoriale își exercită funcția de reglementare. Astfel, conform Anexei la ÎN Regulamentul de Organizare și Funcționare al asociației în care , sunt desemnate structuri care asigură activitatea de reglementare a transportului public la nivelul ADI „URBTRANS” și acoperă competențele legale

privind organizarea și controlul serviciului de transport și a activității operatorului regional SC TROLEIBUZUL SA.

Referitor la activitatea specifică de transport public, Aparatul Tehnic al asociației constituie, potrivit legii, Autoritatea de autorizare, supraveghere și monitorizare a serviciilor de transport local pe întreg teritoriul administrativ al localităților membre ale Asociației, care au transferat această competență către Asociația de

Dezvoltare Intercomunitară. Această structură îndeplinește în domeniul managementului transportului public local de călători următoarele atribuții:

1. să evalueze fluxurile de transport de persoane pe baza unor studii de specialitate asupra cerințelor de transport public local în prezent și pentru o perioadă de minimum 5 ani;
2. să stabilească traseele principale și secundare, precum stațiile publice aferente acestora;
3. să stabilească și să supună aprobării Adunării Generale a Asociației prin hotărâre, programele de transport public local de persoane prin curse regulate, precum și capacitățile de transport necesare;
4. să stabilească modalitatea de atribuire a gestiunii pentru executarea serviciului de transport public local;
5. să actualizeze periodic traseele și programele de transport cuprinse în caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane, anexă la regulamentul pentru efectuarea transportului public local, prin modificarea acestora în funcție de cerințele de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public județean, interjudețean, internațional, feroviar, aerian;
6. să organizeze procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de persoane și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sau din proprietatea publică ori privată a localităților;
7. să supună aprobării Adunării Generale a Asociației, prin hotărâre, atribuirea licențelor de traseu pentru efectuarea transportului public de persoane prin curse regulate;
8. colaborează cu toate compartimentele Aparatului tehnic și executiv; Îndeplinește orice alte atribuții prevăzute de normele în vigoare sau stabilite de conducerea asociației, în domeniul său de activitate.

Alte atribuții:

- Facilitarea accesului cetățenilor și a oricărei persoane interesate la datele și informațiile de interes public privind transportul local, actualizarea bazelor de date specifice activității, în conformitate cu dispozițiile legii;
- Autoritate de autorizare - autorizată de către Agenția Națională pentru Reglementarea Serviciilor Comunitare de Utilități Publice; activitatea se desfășoară conform prevederilor Legii nr 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice și a Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport local.

Aparatul Tehnic acoperă întreaga problemă privitoare la organizarea, monitorizarea și funcționarea serviciului de transport public local prin curse regulate, pe întreg teritoriul administrativ al localităților membre ale ADI „URBTRANS”, care au transferat această competență către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară, respectiv:

- asigură respectarea drepturilor și intereselor transportatorilor autorizați și accesul lor transparent și nediscriminatoriu la piața transportului public local;
- asigurarea și garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciilor de transport public local;
- eliberează autorizațiile de transport, copiile conforme, licențele de traseu etc., necesare pentru desfășurarea în condiții de legalitate, a activității de transport public local prin curse regulate pe raza teritorială a ADI „URBTRANS”;

CAPITOLUL V

OPORTUNITATEA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE S.C. TROLEIBUZUL S.A.

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

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

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

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

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

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

V.1 Gestiunea directă

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

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

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

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

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

a. Atribuire directă, fără respectarea legislației privind achizițiile publice, respectiv a Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

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

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

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

V.2 Gestiunea delegată

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

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

La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu trenul și metroul, sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de concesiune de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. a) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, indiferent de mijlocul de transport public de călători utilizat: autobuz, troleibuz, tramvai, tren sau metrou, sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

Conținutul contractului de delegare a gestiunii va fi stabilit prin documentația delegării gestiunii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006.

În cazul operatorilor de transport rutier, 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, delegarea gestiunii serviciului de transport public local **se atribuie în mod direct acestora, fără licitație**, prin contract de delegare a gestiunii.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, Asociația de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit, poate încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

- a) unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de

acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, sau, după caz, unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor

b. Atribuire delegată, cu respectarea legislației privind achizițiile publice, respectiv a Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016 (procedură competitivă).

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

b) operatorul regional, respectiv operatorul, după caz, desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;

c) capitalul social al operatorului regional, respectiv al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional/operatorului este exclusă.

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) 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. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului.

Acest tip de atribuire se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat 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.

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

a) contract de concesiune de servicii;

b) contract de achiziție publică de servicii.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pe durata contractului de delegare a gestiunii, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit legii, autoritățile administrației publice locale păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiile proprii de dezvoltare a serviciului și a sistemului de transport public local, precum și dreptul de a supraveghea și controla modul de desfășurare a serviciului cu privire la:

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

Având în vedere faptul că S.C. TROLEIBUZUL S.A. este o societate cu **capital integral al unităților administrativ teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „URBTRANS”** și ținând cont de faptul că asociația exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului, considerăm că este **oportună alegerea gestiunii directe prin delegarea serviciului de transport public local prin atribuire directă, operatorului regional.**

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

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

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

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

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

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

- a) denumirea părților contractante;
- b) obiectul contractului, cu indicarea activităților din sfera serviciului de utilități publice ce urmează a fi furnizate/prestate în baza contractului de delegare a gestiunii, astfel cum sunt prevăzute în legile speciale;
- c) durata contractului;
- d) aria teritorială pe care vor fi prestate serviciile;
- e) drepturile și obligațiile părților contractante cu privire la furnizarea/prestarea serviciului și la sistemul de utilități publice aferent, inclusiv conținutul și durata obligațiilor de serviciu public;
- f) modul de repartizare a riscurilor între părți, în cazul contractelor de concesiune;
- g) natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate delegatului;
- h) sarcinile și responsabilitățile părților cu privire la investiții/programele de investiții, precum reabilitări, modernizări, obiective noi, extinderi, inclusiv modul de finanțare a acestora;
- i) indicatorii de performanță privind calitatea și cantitatea serviciului și modul de monitorizare și evaluare a îndeplinirii acestora;
- j) prețurile/tarifele pe care delegatul are dreptul să le practice la data începerii furnizării/prestării serviciului, precum și regulile, principiile și/sau formulele de ajustare și modificare a acestora;
- k) compensația pentru obligațiile de serviciu public în sarcina delegatului, dacă este cazul, cu indicarea parametrilor de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de evitare și recuperare a oricărei supracompensații;
- l) modul de facturare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate direct utilizatorilor și/sau delegatarului, după caz;

m) nivelul redevenței sau al altor obligații, după caz; la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul;

- creșterea calității serviciului prestat;

- integrarea tarifară prin utilizarea, pe viitor, a unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate și implementarea unui serviciu de e-ticketing pe raza administrativ teritorială a asociației;

- dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;

- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate.

n) garanția de bună execuție a contractului, cu indicarea valorii, modului de constituire și de executare a acesteia;

o) răspunderea contractuală;

p) forța majoră;

q) condițiile de revizuire a clauzelor contractuale;

r) condițiile de restituire sau repartiție, după caz, a bunurilor, la încetarea din orice cauză a contractului de delegare a gestiunii, inclusiv a bunurilor rezultate din investițiile realizate;

s) menținerea echilibrului contractual;

t) cazurile de încetare și condițiile de reziliere a contractului de delegare a gestiunii;

u) forța de muncă;

v) alte clauze convenite de părți, după caz.

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

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

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

- a) caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;

- b) regulamentul serviciului;

- c) inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciului;

- d) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevăzute la lit. c);

- e) indicatori tehnici corelați cu țintele/obiectivele asumate la nivel național.

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

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea

serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea îmbunătățirii transportului public de persoane și modernizării infrastructurii în teritoriul administrativ al UAT-urilor membre ADI „URBTRANS”. Un astfel de operator este operatorul regional intern S.C. TROLEIBUZUL S.A., care a demonstrat capacitatea tehnică și managerială necesară, ca și îmbunătățirea continuă a prestației sale și posibilitățile de îmbunătățire în continuare a acesteia, în condiții financiare de multe ori dificile, prin:

- Tradiție și experiența sa de peste 25 de ani în executarea serviciului de transport public pe teritoriul municipiului Piatra Neamț și zona limitrofă,
- autobuze, troleibuze, vehicule de intervenție și mentenanță a infrastructurii și vehiculelor, echipamente și tehnologii pentru operare
- Dotările pentru mentenanță și reparații deținute
- Resursa umană și managerială existentă a societății și preocuparea pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
- Comportamentul avut de-a lungul timpului în relația cu călătorii și autoritățile locale, în vederea înțelegerii nevoilor comunităților și în special ale pasagerilor, îmbunătățirii continue a serviciilor oferite și adaptării la necesitățile acestora și la evoluția cererii și comportamentului de călătorie;
- Realizarea introducerii de proceduri operaționale de lucru;
- Preocuparea pentru monitorizarea și îmbunătățirea indicatorilor de performanță și calitate ai serviciului;
- Preocuparea pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii eficienței activității proprii și preocupării pentru îmbunătățirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacității existente și modernizare a dotărilor;
- Preocuparea pentru respectarea legislației și reglementărilor tehnice, de autorizare, etc,
- Preocuparea pentru o bună relație cu autoritățile locale și celelalte instituții cu rol în asigurarea unui transport public sigur (Poliția Rutieră, Poliția locală, etc.)
- Preocuparea pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;
- Preocuparea continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranța circulației, eco-driving, relația cu călătorii, etc;
- Preocuparea pentru menținerea în activitatea companiei a unei forțe de muncă cu tradiție, cu grad de profesionalism ridicat;
- Preocuparea pentru informarea călătorilor;
- Preocuparea pentru îmbunătățirea managementului financiar;
- Preocupare pentru controlul intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor;
- Preocupare pentru testarea și introducerea de tehnologii noi, inovative.

Accesul la servicii predictibile și suficiente, sigure și de calitate de transport public de călători este o condiție esențială pentru creștere și dezvoltare a zonei și creștere a incluziunii sociale. Aceste condiții SC TROLEIBUZUL SA se preocupă să le obțină și îmbunătățească.

Toate acestea atuuari asigură premisele tehnice și de management pentru justificarea atribuirii serviciului către operatorul regional SC TROLEIBUZUL SA.

Motive de ordin economic

- operatorul asigură necesarul de parc de vehicule pentru îndeplinirea cerințelor din programul de transport, la condițiile de tehnice, calitate și siguranță impuse;
- operatorul asigură spații și dotări tehnice pentru asigurarea mentenanței,

reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului;

operatorul asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii proprii și concesionate, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor;

operatorul asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor folosite în transport, pe întreaga arie teritorială a ADI „URBTRANS”;

Operatorul realizează investițiile în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local în conformitate cu Programul de Investiții al Operatorului;

Operatorul respectă toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public;

Operatorul asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie;

Operatorul asigură buna întreținere a bunurilor concesionate;

Operatorul asigură personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public;

Operatorul asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală, și psihologică a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța circulației;

Operatorul asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii;

Operatorul respectă Regulamentul serviciului și Caietul de sarcini al serviciului;

Operatorul asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;

Operatorul asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line;

Operatorul realizează statistici privind accidentele;

Operatorul asigură furnizarea de date ADI „URBTRANS” și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport.

Motive de ordin financiar

Sarcinile îndeplinite de operator sunt finanțate din capitalurile sale proprii;

UAT-urile membre ale ADI „URBTRANS” vor furniza active (bunuri de retur) astfel încât aceasta să poată îndeplini Obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare;

operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din contract sau sunt asociate acestuia, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;

operatorul evidențiază costurile pe fiecare mod de transport, pe serviciu public și pe fiecare UAT, asigurând respectarea prevederilor Anexei la Regulamentul 1370/2007;

operatorul aplica tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători;

operatorul asigura respectarea prevederilor legale contabile și fiscale în vigoare și fiscalizarea integrală a serviciului;

operatorul asigură, prin decizii ale Consiliului de Administrație și AGA, implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței/eficacității;

Operatorul asigură calculul costului/km pe costuri asociate doar serviciului de

transport, evidențierea veniturilor pe fiecare categorie de călători și calculul compensării pentru fiecare UAT membru al ADI „URBTRANS”

Motive de ordin social și de mediu

La orele de vârf, când apar cele mai mari probleme de trafic în zonele urbane, transportul în comun este de 10 ori mai eficient din punct de vedere energetic și cu emisii mai reduse de gaze de efect de seră decât transportul cu autoturismul (1 autobuz = 70 autoturisme care ocupă în trafic 1 km de arteră urbană, la o viteză de deplasare de 50 km/oră). Printre principalele probleme cu care se confruntă atât autoritățile locale cât și operatorii de transport sunt neglijarea consecințelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului, lipsa coordonării între transportul urban și cel din zonele limitrofe precum și statutul social diferit al mijloacelor de transport: automobilul fiind considerat modern iar transportul în comun demodat, destinat persoanelor cu resurse financiare limitate, care nu-și pot permite un autoturism. În acest scop, nu este nevoie numai de sporirea atractivității transportului public de călători și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, ci și limitarea în mod conștient a utilizării automobilului deoarece nu există fonduri și spațiu suficiente pentru dezvoltarea simultană a infrastructurii rutiere pentru automobile și pentru transportul public de călători pe distanțe scurte.

a) Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „URBTRANS” monitorizează necesitatea de transport și asigurarea acoperirii cu transport public local prin curse regulate a întregii raze administrativ sociale, atât pentru localitățile mari cât și pentru localități aflate departe de marile centre urbane ale județului, ținând cont de caracterul social al serviciului de transport public local;

b) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;

c) asigurarea deplasării pensionarilor de a circula gratuit sau cu tarif redus;

d) asigurarea deplasării elevilor cu tarif redus;

e) infrastructura de transport va putea fi dezvoltată și armonizată pe întreaga rază a asociației;

f) îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun, prin investițiile realizate de administrații pentru achiziționarea de tramvaie noi, de autobuze hibride și electrice.

V.5 Analiză comparativă privind operarea

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

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

În acest scop ar trebui realizată o structură suficient de mare, cu personal de specialitate bine pregătit, care să poată acoperi atât partea de administrare, cât și cea de funcționare și exploatare a sistemului public de transport public local. În plus,

această structură va trebui să devină operator de transport, licențiată în conformitate cu prevederile legale.

Pentru îndeplinirea tuturor cerințelor este necesară realizarea unei investiții foarte mari în achiziționare de spații necesare pentru realizarea sau închirierea unui depou pentru tramvaie, un garaj pentru autobuze pe raza municipiului și cel puțin încă unul în unul din punctele mai importante care sunt capete de traseu, realizarea unei stații ITP și a mai multor ateliere de reparații. În cazul în care s-ar opta pentru achiziționarea de servicii de acest tip de la terți, costurile de funcționare ar crește foarte mult ceea ce ar duce ori la creșteri de tarife, ori la creșteri de compensații. Prin urmare, alegerea unei astfel de soluții solicită timp și fonduri suplimentare.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului I

<i>Criteriul</i>	<i>Avantaje</i>	<i>Dezavantaje</i>
Administrativ	Nu este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin un an înainte de atribuirea contractului	Este necesară modificarea organigramei ADI,,URBTRANS” pentru introducerea unui nou compartiment
Economico-financiar: Nivel compensație Nivel tarifare Nivel redevență Profit rezonabil Cost/km	Control al costurilor de operare Control asupra nivelului de tarifare Nu se acordă compensații	Necesitatea acoperirii tuturor cheltuielilor de operare, inclusiv a facilităților acordate. Cheltuieli suplimentare pentru angajări și dotări. Cheltuieli juridice nejustificate deoarece atât compartimentul care va deveni operator cât și S.C. TROLEIBUZUL S.A. sunt entități deținute de membrii asociați ai ADI,,URBTRANS”, una va deveni operator iar cealaltă va deveni o societate care va avea ca obiect doar închirierea.
Procedurale	Nu se realizează nicio procedură de atribuire.	
Acces la finanțarea europeană	Eligibilitate pentru achiziții de autobuze și microbuze. Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport	

<p>Social</p> <p>Călători deserviți</p> <p>Populație totală deservită</p> <p>Accesul populației la serviciul de transport</p> <p>Categorii de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif</p>	<p>Extinderea facilităților acordate în municipiu pe toată raza administrativ teritorială a ADI,,URBTRANS”.</p> <p>Posibilitatea extinderii traseelor actuale.</p>	<p>Necesitatea preluării de angajați din S.C. TROLEIBUZUL S.A., în caz contrar fiind necesar de găsierea de specialiști în toate domeniile.</p>
<p>Mediu</p> <p>Nivel CO2</p> <p>Nivel noxe</p>	<p>Nu are impact</p>	<p>Nu are impact</p>

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

Pentru a se putea realiza gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către S.C. TROLEIBUZUL S.A. , care va avea calitatea de Operator regional, trebuiesc îndeplinite condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2¹) din Legea nr. 51/2006.

Astfel:

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

În acest caz, vorbim despre o societate care funcționează din 1995 ca și societate de transport și care, deși a suferit mai multe reorganizări de-a lungul timpului (ultima fiind trecerea de la organizarea ca operator regional, în 2015) și-a păstrat tradiția și obiectul de activitate de transport public. Astfel, prin atribuirea directă către S.C. TROLEIBUZUL S.A. se va putea pune la dispoziția publicului călător nu doar dotările

deținute de societate, ci și experiența îndelungată și profesionalismul personalului. Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității, astfel cum a fost descris la capitolul III.

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

Un alt avantaj al atribuirii directe este posibilitatea implementării ușoare a unui sistem de ticketing pe întreaga ADI „URBTRANS”.

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

În cazul alegerii gestiunii delegate prin atribuire directă se va respecta cerința de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) 1370/2007. Astfel, Autoritatea Contractantă are obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității contractante, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului II

<i>Criteriul</i>	<i>Avantaje</i>	<i>Dezavantaje</i>
Administrativ	Nu este necesară modificarea organigramei ADI „URBTRANS” pentru introducerea unui nou compartiment	Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de atribuirea contractului
Economico-financiar: Nivel compensație Nivel tarifare Nivel redevență Profit rezonabil Cost/km	Control al costurilor de operare Control asupra nivelului de tarifare Compensațiile pot fi reduse în cazul modernizării și eficientizării operatorului.	Necesitatea compensării cheltuielilor operatorului, conform formulei de calcul.
Procedurale	Nu se realizează procedura de atribuire conform legislației	Necesită avizul Consiliului Concurenței

	privind achizițiile publice	
Acces la finanțarea europeană	Eligibilitate pentru achiziții de autobuze și microbuze. Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport	
Social Călători deserviți Populație totală deservită Accesul populației la serviciul de transport Categorii de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif	Extinderea facilităților acordate în municipiu pe toată raza administrativ teritorială a ADI „URBTRANS”. Posibilitatea extinderii traseelor actuale.	Necesitatea preluării de angajați din S.C. TROLEIBUZUL S.A., în caz contrar fiind necesar de găsierea de specialiști în toate domeniile.
Mediu Nivel CO2 Nivel noxe	Nu are impact	Nu are impact

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

Alegerea atribuirii contractului de delegare a serviciilor de transport public local prin procedură competitivă, ar însemna scoaterea la licitație a unor trasee sau grupuri de trasee desfășurate cu autobuzele pe raza ADI „URBTRANS”.

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

Totuși, trebuie să avem în vedere faptul că transportul public este un serviciu preponderent social, iar unele din traseele necesare a fi operate nu sunt profitabile, ceea ce ar putea duce la excluderea unor trasee prin neprezentare a operatorilor la licitarea unor astfel de trasee.

De asemenea, operarea fiind realizată de diferiți transportatori, va fi foarte greu să realizezi un sistem integrat de ticketing pe raza ADI „URBTRANS” și chiar dacă ai 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 kilometrii, 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 fi o problemă ținerea sub control a tarifelor la biletele și abonamentele oferite, aceasta putându-se realiza numai prin majorarea compensației acordate, ceea ce nu e un lucru dorit de administrațiile locale.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului III

<i>Criteriaul</i>	<i>Avantaje</i>	<i>Dezavantaje</i>
Administrativ	Nu este necesară modificarea organigramei ADI „URBTRANS” pentru introducerea unui nou compartiment	Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de lansarea invitației de participare.
Economico-financiar: Nivel compensație Nivel tarifare Nivel redevență Profit rezonabil Cost/km	Compensațiile pot fi reduse substanțial față de nivelul actual.	Necesitatea susținerii operatorului prin acordarea de compensații. Nu există control direct asupra cheltuielilor de operare.
Procedurale		Se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.
Acces la finanțarea europeană	Eligibilitate pentru achiziții de autobuze și microbuze și pentru investiții în infrastructura de transport, în condițiile reglementării privind	

	Ajutorul de Stat.	
Social Călători deserviți Populație totală deservită Accesul populației la serviciul de transport Categorii de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif		Necesitatea preluării de angajați din S.C. TROLEIBUZUL S.A., existând riscul de șomaj.
Mediu Nivel CO2 Nivel noxe	Nu are impact	Nu are impact

V.6. Analiză comparativă între S.C. TROLEIBUZUL S.A. și alte societăți comerciale similare care desfășoară aceleași tipuri de transport

Pentru a putea realiza o analiză comparativă am solicitat datele necesare mai multor operatori de transport care efectuează transport public local, similar cu cel realizat pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „URBTRANS”.

Nr. crt.	Cost/km	Cost/km			
		Piatra Neamț	Arad	Oradea	Iași
1	Cost/km realizat 2019	6,34486	5,5	6,5	6,93
2	Cost/km realizat 2020	7,48308	6,13	6,6	7,2

V.7 Concluzii și condiții impuse operatorului prin contractului de delegare a gestiunii

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

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

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

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

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

Drepturile delegatului

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

Scopul contractului de delegare

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

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

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

- riscul de disponibilitate, respectiv nerespectarea unor parametri de performanță și calitate ai serviciului;

- riscul de piață, respectiv neîntrebuințarea de către utilizatorii finali a rezultatului serviciului puse la dispoziția acestora, în condițiile în care parametrii de performanță și calitate sunt integral respectați.

Drepturile delegatarului

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

Obligațiile delegatarului

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

Durata delegării

Delegarea serviciului de transport public local de persoane efectuat cu autobuze pe raza administrativ teritorială a ADI „URBTRANS” se va realiza pe o perioadă de **6 ani**.

Valoarea redevenței

Pentru utilizarea bunurilor Municipiului Piatra Neamț, date în concesiune, Operatorul datorează Delegatarului o redevență anuală, care este calculată în funcție de durata de amortizare a bunurilor concesionate.

CAPITOLUL VI

ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

VI.1 Aria teritorială

Aria teritorială pe care se va derula contractul de delegare încheiat între ADI „URBTRANS” în calitate de autoritate contractantă și operatorul de transport va cuprinde întreaga arie administrativ teritorială a asociației.

VI.2 Obligația de serviciu public de transport

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

- i. Operatorul va aplica Tarifele de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă și va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri/gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliilor Locale/Județean/Adunarea Generală a ADI „URBTRANS”. Facilitățile vor fi stabilite în contract.
- ii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport, parte din contract;
- iii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în contract;

- iv. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în contract și în legislația Europeană și națională;
- v. Operatorul va presta Serviciul de transport public local cu vehiculele prevăzute în una din anexele din contract.

VI.3 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

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

VI.4 Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public

Durata contractului de delegare va fi de 6 ani.

VI.5 Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

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

VI.5 Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, prevăzute în Anexa 4, Operatorul se obligă să plătească Entității Contractante, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. m) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență calculată anual similar amortizării, în procent de [1,5]% din valoarea totală anuală rămasă a bunurilor puse la dispoziție. Modalitatea de calcul a redevenței poate fi modificată cu acordul ambelor părți.

Stabilirea redevenței se realizează anual, prin Decizia Consiliului Director a asociației, urmare a documentației întocmite de la serviciile de specialitate. Redevența se plătește trimestrial, până la data de 15 a ultimei luni a trimestrului. Neplata redevenței la termenele prevăzute în contract generează plata unor majorări de întârziere calculate la suma datorată, în cotă de 0,01% pentru fiecare zi de întârziere.

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

Entitatea contractantă va plăti Operatorului Compensația în cazul în care impune obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie rezultat din aplicarea costului mediu pe călătorie ofertat/estimat și fundamentat de către Operator în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea

tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007.

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

Compensația va fi plătită de Entitatea contractantă Operatorului, în baza unui Raport lunar de constatare și a facturii emise de Operator, în condițiile prevăzute în contract. În cazul în care operatorul desfășoară și alte activități, cota de cheltuieli indirecte provenită din acestea, precum și cota de cheltuieli generale ale societății se vor repartiza pe fiecare element de cheltuieli proporțional cu ponderea acestui element în total cheltuieli. Aceste cheltuieli vor fi evidențiate în anexe separate. Pentru aceste cheltuieli se precizează cheia de repartizare a acestora pe fiecare activitate. Operatorul poate desfășura și alte activități de transport sau activități care au legătură cu serviciul de transport public local în următoarele condiții:

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

Toate înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor pe fiecare mod de transport și a compensației pentru obligația de serviciu public și condiția de la punctul iii pentru alte activități. Costurile privind ineficiența conducerii afacerii, precum deprecieri, provizioane, penalități sau amenzi, precum și alte cheltuieli neprevăzute precum bonusuri acordate directorilor nu vor fi alocate serviciilor de operare.

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

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

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

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

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

-Venituri și modalități de alocare a veniturilor

Veniturile care intră în calculul compensației reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv:

A. venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit,

B. venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local

C. diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit Contractului,

plus

D. venituri financiare legate de prestarea Serviciului de transport public local.

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

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

-Profitul rezonabil și valoarea pentru anul 2020

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

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

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

Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat și stabilit anual de către Autoritatea Contractantă, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an.

Rata swap pentru perioada 1 ianuarie-30 iunie 2019 pentru 6 ani este de 2,63. Prin urmare profitul rezonabil aplicabil în 2020 este de 3,63%.

-Compensația

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

C anuală = (Tcm – Tc) x N estimat căl.

unde:

C anuală [lei]- reprezintă Compensația anuală estimată a fi plătită Operatorului;
Tcm [lei/călătorie]- tariful mediu pe călătorie, oferat și fundamentat de către Operator în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007;
Tc [lei/călătorie]- tariful de călătorie, impus de Entitatea contractantă pe criterii sociale; **N estimat căl.** – numărul de călătorii estimate a fi efectuate în anul de referință;

Compensația lunară plătită Operatorului se calculează după următoarea formulă:

C lunară = CE + Pr – V

unde:

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

CE [lei] – total costuri eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de Operator pentru îndeplinirea Obligațiilor de serviciu public,

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

Pr [lei] - reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului public de transport suportat de Operator, aplicată la total costuri eligibile. Rata profitului rezonabil stabilită de Entitatea contractantă, pentru întreaga durată de valabilitate a Contractului, care se aplică la total costuri eligibile CE este de [rata swap +1%]. Pentru primul an de contract profitul rezonabil va fi de%;

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

Ca urmare a estimării sumelor necesare pentru acoperirea compensației a rezultat că în primul an de contract compensația se va ridica la aproximativ suma de lei.

VI.6 Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței

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

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

9. numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;
10. numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport/transportatorului autorizat.

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

Monitorizarea indicatorilor se va realiza o dată la 3 luni.

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

VI.7 Mecanismul de evitare a oricărei supracompensării

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

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

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

Toate înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor pe fiecare mod de transport și a compensației pentru obligația de serviciu public și condiția de la punctul iii pentru alte activități. Pentru a evita o supracompensare a serviciului, fiecare unitate administrativ-teritorială furnizoare de ajutor de stat va face verificări anuale ori se va asigura că astfel de verificări sunt făcute pentru a se constata dacă nu au existat supracompensări pe parcursul anului.

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

VI.8 Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport și obținerea avizelor din partea Consiliului Concurenței

Orice modificare a Contractului este rezultatul acordului intervenit între Părți, exprimat într-un act adițional.

Revizuirea anuală a nivelului indicatorilor de performanță, nu este considerată o modificare a Contractului.

Modificări Unilaterale efectuate de Autoritatea Contractantă

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

În cazul în care modificarea unilaterală a Contractului îi aduce un prejudiciu, Operatorul are dreptul să primească o justă despăgubire în termen de 90 de zile de

la dovedirea prejudiciului. În cazul dezacordului între Părți cu privire la existența prejudiciului ori la valoarea despăgubirii, acestea vor fi stabilite de către instanța judecătorească competentă. Acest dezacord nu poate în nici un caz să permită Operatorului să suspende executarea obligațiilor stabilite în Contract.

Programul de transport poate fi modificat de Autoritatea Contractantă, prin Adunarea Generală a ADI „URBTRANS”, 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

1. 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.
2. Orice deficiențe sau contradicții din Contract pot fi rectificate ca urmare a negocierii de către Părți a modificărilor necesare, în cel mai scurt timp posibil, în conformitate cu scopul Contractului.

CAPITOLUL VII

SINTEZĂ ȘI CONCLUZII

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și aduce câteva propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „URBTRANS”

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

1. Implementarea serviciilor publice integrate de transport călători, așa cum sunt definite prin art.2 lit. (m) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 – serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport. Astfel, dacă la începutul contractului nu se va putea realiza o taxare integrată, după achiziționarea de către Consiliul Județean Neamț a sistemului integrat de e-ticketing, cu ajutorul unor investiții minime, acesta se va putea extinde la nivelul asociației, cu atât mai mult cu cât tot mai multe localități își exprimă intenția de asociere în cadrul ADI „URBTRANS”.
2. Satisfacerea necesităților de deplasare în cea mai mare măsură posibilă prin intermediul unor moduri de transport ecologic – transportul local intercomunitar, care este indispensabil în prevenirea creșterii poluării. În prezent, transportul județean nu este atractiv pentru populația din comunele limitrofe deoarece nu parcurg zonele de interes din municipiu, iar oprirea se face în autogarări private cu locații

neprietenoase, cu pierderi însemnate de timp pentru utilizatori. În majoritatea cazurilor, timpul pierdut pentru călătoria din autogară până la zonele de interes din municipiul Piatra Neamț (serviciu, școală, instituții publice, etc) este la fel de mare ca timpul necesar pentru deplasarea din comună până în autogara traseului. În locul deplasării cu autobuzul, cetățenii din comunele periurbane aleg deplasarea cu automobilul, ceea ce generează o presiune foarte mare asupra traficului din municipiu, aglomerării și poluare care pot fi mult diminuate prin trecerea la transportul public local intercomunitar.

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

3. Program de transport unic și grafice de circulație integrate:

- grafice de circulație care permit reducerea timpului de deplasare, interconectate și reglementate unitar pentru toate traseele din zona geografică deservită, transbordări mai bine coordonate și sancționate de către o singură autoritate de autorizare Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „URBTRANS”;

- fiecare consiliu local membru al asociației își va aproba graficele de circulație ale curselor care le deservește, introducerea de noi curse sau prelungiri de trasee, corelarea capacităților de transport cu modificările fluxurilor de călători, modificându-le prin hotărâre de consiliu local și AGA a asociației ori de câte ori situația o impune și cu efecte imediate pentru utilizatori.

- eliminându-se dezechilibrele actuale dintre municipiu și celelalte UAT din județ vor apărea, pentru prima dată, fluxuri de călători în prezent inexistente dinspre municipiu înspre județ.

- în stadiul actual, indiferent de modificările în opțiunile de transport ale cetățenilor, aceste trasee având regim de transport județean, comercial, se pot modifica doar o singură dată pe an, iar consiliul local nu are putere de decizie, nefiind de competența sa ci a consiliului județean.

- în actuala organizare, corelările dintre graficele de circulație din transportul județean și cel urban sunt empirice, fiecare autoritate având stabilite propriile priorități, neexistând sancțiuni pentru nerespectarea corelării graficelor și nici autoritate competentă care să le aplice.

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

- integrare tarifară prin utilizarea pe teritoriul asociației a unui singur tip de legitimație de călătorie valabil pentru toate mijloacele de transport public local (card de mobilitate urbană), conform prevederilor art.1 alin. 4 lit. n din Legea nr. 92/2007;

- reduceri tarifare la deplasările combinate, în care se utilizează cel puțin 2 mijloace de transport pentru a ajunge la destinație, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor și atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme. În prezent, având regim de trasee județene, tarifele sunt aprobate de

către Consiliul Județean iar titlurile de călătorie nu sunt valabile în transportul urban din municipiu;

- aprobarea tarifelor de către fiecare administrație publică membră pentru traseele care o deservesc, urmată de hotărârea AGA a asociației de dezvoltare, în strânsă legătură cu condițiile de transport pe care și le dorește fiecare comună și pe care le poate monitoriza și sancționa nemijlocit.

6. Introducerea unui sistem integrat al rețelei de transport:

- acestea permit aplicarea prevederilor Directivei 2010/40/UE privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, sisteme care furnizează utilizatorilor și participanților la trafic vulnerabili date de bază privind călătoria precum: orare și tarife ale mijloacelor de transport în comun, informații privind călătoriile multimodale înaintea și în timpul călătoriei.

Procedura de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se întocmește pe baza normelor – cadru privind organizarea și derularea gestiunii serviciului, elaborate de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.

Conform art. 8 din Ordinul nr. 263/2007 al ANRSC, “autoritatea publică/asociația de dezvoltare comunitară atribuie contractul de delegare a gestiunii prin:

a) licitație publică deschisă;

b) negociere directă, în cazul în care două licitații publice deschise consecutive nu conduc la desemnarea unui câștigător sau în situația în care, după repetarea procedurii, nu s-au depus două oferte;

c) atribuire directă, fără licitație, 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) din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007:

- societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;

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

- societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile;

- compartimente sau servicii specializate de transport local ca structuri proprii ale autorităților administrației publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare comunitară cu sau fără personalitate juridică, așa cum sunt definite la art. 22 alin. (2).”

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

- actualul stadiu de dezvoltare al sistemului de transport public local din municipiul Piatra Neamț trebuie menținut și dezvoltat la același nivel și pe asociației;

- serviciile de utilități publice se organizează și se gestionează de către autoritățile administrativ – teritoriale în raport cu infrastructura tehnico – edilitară existentă, în conformitate cu prevederile art. 3 alin. 1 din Legea nr.51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;

- serviciile de utilități publice sunt supuse regimului juridic al serviciilor publice de interes general, fiindu-le aplicabile obligațiile de serviciu public definite potrivit exigenței/cerinței fundamentale: continuitate din punct de vedere calitativ și cantitativ,

în condiții contractuale reglementate, conform prevederilor art. 7 alin. 1 lit. b din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice.

În concluzie, din analizarea tuturor scenariilor posibile, din compararea costului/km dintre operatorul de transport S.C. TROLEIBUZUL S.A. și ceilalți operatori care desfășoară activități similare, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul unităților administrativ-teritoriale asociate în cadrul A.D.I. „URBTRANS” se va realiza **prin gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă, fără licitație**, în conformitate cu legislația în vigoare.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului se va încheia cu un singur operator de transport regional S.C. TROLEIBUZUL S.A. întrucât acesta îndeplinește condițiile din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 art. 30 alin. (2) lit. b și anume este “societate comercială rezultată ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al cărui capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile.” Acesta va avea **dreptul exclusiv de a opera** pe traseele situate pe teritoriul administrativ al ADI „URBTRANS” **în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public și a celorlalte obligații stabilite în cadrul contractului de delegare**, Regulamentului de transport local și în cadrul întregii documentații de atribuire.

Durata delegării

Delegarea serviciului de transport public local de persoane efectuat cu autobuze pe raza administrativ teritorială a ADI „URBTRANS” se va realiza pe o perioadă de **6 ani**.

Valoarea redevenței

Prin art. 4 alin. 1 lit. C din Regulamentul nr. 1370/2007/Ce privind serviciile de transport feroviar și rutier de călători se 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, întreținerile 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.”

Având în vedere că toate cheltuielile delegatului sunt în final recuperate de la utilizatori, regăsindu-se în tarifele practicate, în vederea unui impact social cât mai mic, în concordanță cu politica A.D.I. „URBTRANS”, redevență minimă, modalitatea și termenul de plată vor fi stabilite în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

PREȘEDINTE ASOCIAȚIE;
DRAGOȘ VICTOR CHITIC