

**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND
DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT
PUBLIC DE PERSOANE**

Zona Metropolitană SEPSI

COLECTIV DE ELABORARE:

Elaborator:

S.C TREE S.R.L

Expert consultant în transporturi

Urbanist

Inginer mobilitate

Coordonare/facilitare

Ecolog

Ing. TUDOR MĂCICĂȘAN

Urb. cArh. MIHAI BURADA

Ing. MATEI TRIFESCU

ORLANDO NEAGOE

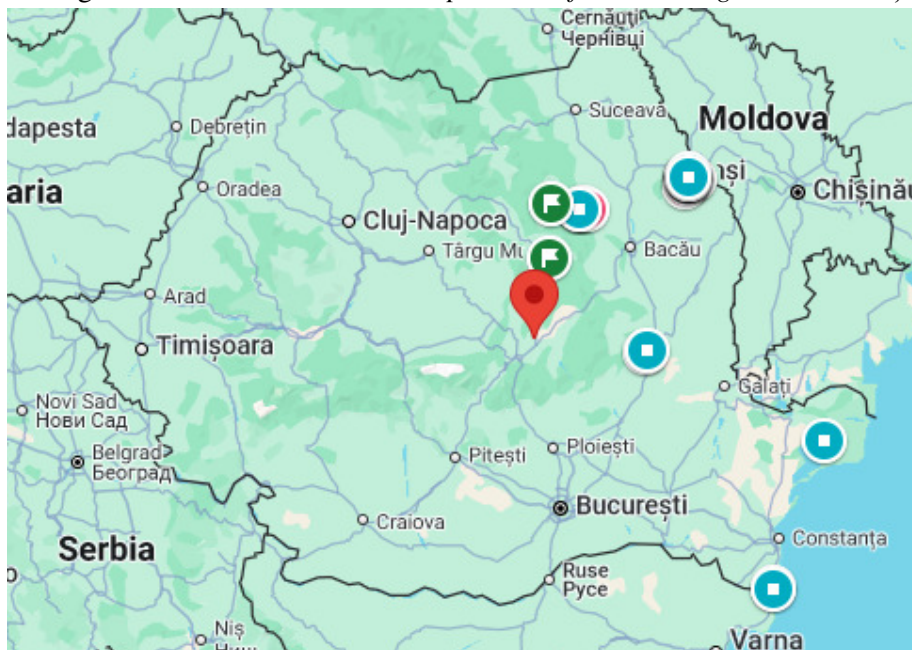
Epm. CRISTINA-IOANA IGNAT

CAPITOLUL I. DATE GENERALE

I.1. Considerații generale

Zona Metropolitană Sfântu Gheorghe, din Județul Covasna, este o regiune situată în centrul României, aproape de Munții Carpați. Aceasta cuprinde municipiul Sfântu Gheorghe și mai multe localități din jur, având rolul de a coordona și dezvolta comunitățile învecinate. Zona metropolitană Sfântu Gheorghe este una dintre cele mai importante din județ și se dezvoltă constant, atât în ceea ce privește infrastructura, cât și serviciile oferite locuitorilor săi.

Figura 1. Localizare Zona Metropolitană Sfântu Gheorghe la nivel național



Sursa: <https://google.com/maps/>

Din punct de vedere strategic, în zona metropolitană sunt dezvoltate strategii locale de planificare urbană (SD, PMUD). Astfel, la nivelul autorității contractante, viziunea globală asupra dezvoltării urbane are ca linie directoare realizarea unui sistem de transport durabil, eficient și accesibil. Planul de acțiune rezultat din strategiile de planificare și dezvoltare urbană indică un proiect de dezvoltare a sistemului de transport public în comun, alături de proiecte de infrastructură, rețele de ciclism și pietonale, la care o politică de parcare este o completare firească și necesară.

Performanța sistemelor de transport urban afectează atât economia, cât și calitatea vieții, deoarece modul în care asigură satisfacerea nevoii de mobilitate a persoanelor are implicații deosebite, atât asupra competitivității economice a localității și asupra calității vieții prin asigurarea timpilor de deplasare cât mai reduși și în condiții cât mai confortabile de trafic și, implicit, de deplasare cu transportul public. Implicit, implementarea și optimizarea continuă a transportului urban asigură și un impact minim asupra mediului și asupra sănătății riveranilor, prin reducerea emisiilor poluante de noxe și fonice.

Metodele moderne de analiză și optimizare a sistemului de transport urban permit în prezent identificarea și cuantificarea punctelor critice, ajutând la stabilirea măsurilor

pentru eliminarea sau reducerea acestora și la testarea acestor măsuri pentru optimizarea intervenției.

La începutul secolului curent, omenirea se confruntă nu numai cu problemele rezultate din creșterea populației, ci și cu problemele rezultate ca urmare a procesului de urbanizare și a activităților socio-economice din zonele urbane. Una din principalele consecințe ale fenomenului o constituie creșterea necesităților de transporturi de persoane. Problema transporturilor în ziua de azi se pune sub forme noi datorită dorințelor firești de satisfacere a necesităților de deplasare în condiții de siguranță, rapiditate, confort, economicitate și protecție a mediului înconjurător. Satisfacerea acestor necesități de deplasare vine în contradicție, în principal, cu:

- infrastructura concepută și realizată în trecut la standarde care nu mai corespund momentului prezent și cu atât mai mult viitorului;
- dorința de păstrare a unor construcții și imposibilitatea lărgirii profilelor unor străzi dispuse pe direcția fluxurilor importante de circulație;
- lipsa de fonduri datorată, în momentul de față, situației precare a economiei;

Este de așteptat ca necesitățile de circulație ale traficului rutier și de transport în comun să crească datorită a doi factori importanți:

1. sporirea indicelui de motorizare;
2. sporirea mobilității generale a populației;

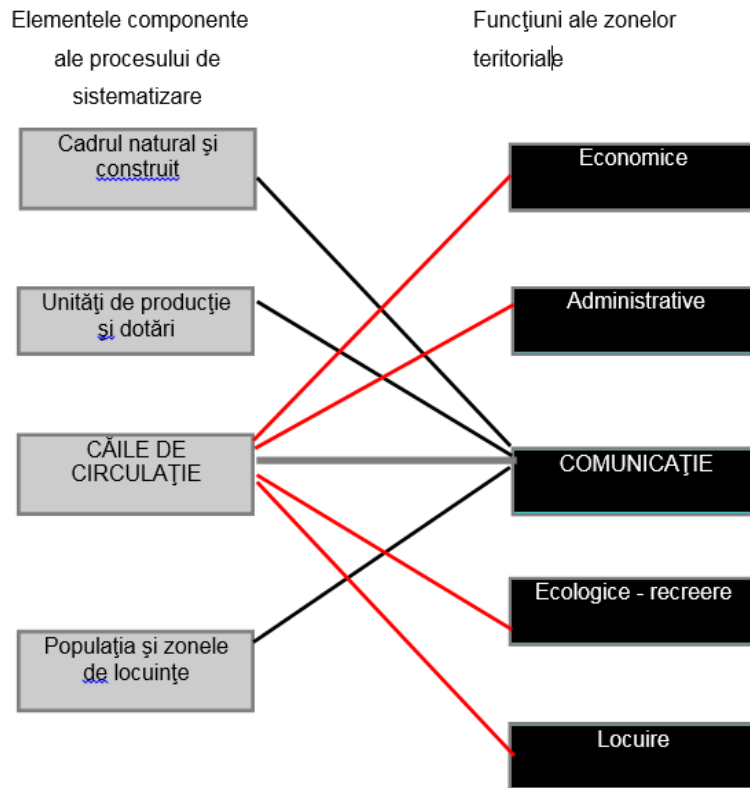
Ținând seama de necesitatea de satisfacere a nevoilor actuale, dar mai ales a celor de perspectivă, organizarea circulației urbane devine prioritară, având rolul de a asigura funcțiunile circulației de persoane. Unul dintre motivele importante pentru care transportul de persoane trebuie să constituie o prioritate constă în satisfacerea necesităților de deplasare pe relația locuință-loc de muncă, având în vedere greutatea întâmpinate în acest domeniu, ce au repercusiuni asupra activității de producție și, în genral, a economiei, precum și asupra calității vieții.

Răspunsurile la problemele pe care le ridică circulația urbană se obțin prin efectuarea de studii de circulație, mobilitate, trafic și implementarea de soluții rezultate din acestea.

În prezent, în condițiile tranziției de la economia planificată la economia de piață, modernizarea și dezvoltarea rețelelor de circulație rutieră reprezintă o necesitate obiectivă. Această acțiune trebuie să se facă în cadrul programelor generale privind sistematizarea teritorială și urbană, ținându-se seamă de două grupe de probleme care se intercondiționează:

- elementele componente ale procesului de sistematizare;
- funcțiunile predominante ale zonelor urbane.

Figura 2. Acțiuni_ sistematizarea teritorială și urbană



Sursa: Echipa de elaborare

Prin sistematizare se înțelege, în general, un mod de organizare, amenajare și dotare a teritoriului, respectiv a transporturilor, corespunzător cerințelor economice, sociale, culturale și de protecție a mediului înconjurător în vigoare.

Astfel, odată cu sistematizarea teritoriului și a funcționalităților sale, se pun în evidență și direcțiile necesare de urmat pentru dezvoltarea căilor de circulație și axelor de mobilitate.

Acțiunile ce se întreprind cu privire la rețeaua stradală se bazează pe o cunoaștere cât mai bună a volumului și a necesităților de transport în comun.

Pentru stabilirea volumului și caracteristicilor călătoriilor se utilizează tehnici și metode ale "ingineriei de circulație", specialitatea tehnică ce se ocupă de studiul, cercetarea și determinarea modului de acționare, în prezent și în perspectivă a fenomenelor și legilor circulației în scopul proiectării și realizării drumurilor, a străzilor și autostrăzilor, dar și a proiectării serviciilor de transport, astfel încât să se asigure desfășurarea circulației persoanelor în condiții de siguranță, de confort, de rapiditate, de continuitate, de ecologie și de economicitate.

Fenomenele logice ale transportului de persoane se referă la modul de formare și de desfășurare a circulației în prezent și în viitor. Pe baza cunoașterii acestor fenomene, "ingineria de circulație" permite găsirea soluțiilor pentru rezolvarea în condiții optime a problemelor ridicate de circulație, atât din punct de vedere tehnic (siguranță, confort, rapiditate, capacitate), cât și din punct de vedere economic, ergonomic și ecologic. Pe baza

soluțiilor astfel obținute, se trece la planificarea, proiectarea, calcularea și realizarea planificărilor strategice de mobilitate.

Complexitatea problemelor ce trebuie abordate în cadrul studiilor de circulație și numărul mare de factori care influențează circulația de persoane necesită culegerea și prelucrarea unui volum foarte mare de informații și efectuarea de multiple calcule pentru determinarea soluțiilor optime.

1.2. Cadrul legal

Într-o enumerare care nu are un caracter exhaustiv, reglementarea serviciului de transport public prin curse regulate este asigurată prin:

- 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;
- 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;
- Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare;
- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006; , republicată, cu modificările și completările ulterioare
- Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere; , cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanță nr. 19/1997 privind transporturile; republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport; cu modificările și completările ulterioare;
- Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul 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; cu modificările și completările ulterioare;

- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, cu modificările și completările ulterioare.

I.3. Scopul studiului de oportunitate

Obiectivul general al transportului public îl constituie creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale și regionale (metropolitane) prin sprijinirea mediului de afaceri, a condițiilor infrastructurale și a serviciilor, care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunii, capabilă să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potențialul de inovare și de asimilare a progresului tehnologic. Prezentul studiu își propune să analizeze următoarele:

a) Analiza efectelor delegării serviciului de transport public prin curse regulate:

- Analiza stațiilor și vitezei medii operaționale;
- Stabilirea consecințelor diferitelor posibilități de operare;
- Stabilirea metodei de delegare aferente.

b) Plan de Operare și Marketing pentru Transportul Public:

- Determinarea unui strategii și a unui plan de acțiune pentru operarea corectă;
- Promovarea transportului public înainte, în timpul și după introducerea acestuia.

Studiul de oportunitate vine în întâmpinarea cerințelor legale în domeniu în vederea pregătirii Contractului de delegare a gestiunii și a anexelor aferente conform modelului acordat de *Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice* și *Consiliul Concurenței*, respectând cele mai bune practici și prevederile *Regulamentului European 1370 pentru transportul public metropolitan pe teritoriul Zonei Metropolitane Sfântu Gheorghe*. Totodată, ca scop secundar, contribuie la justificarea și accesarea finanțărilor privind dotarea cu autobuze electrice, amenajare de stații de încărcare, ș.a.m.d, prin *Programul Operațional Regional 2021-2027*, precum și prin *Planul Național De Redresare Și Reziliență (PNRR)*.

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

- dezvoltarea și funcționarea pe termen lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare socio-economică a municipiului, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- satisfacerea în condiții optime a nevoilor de Mobilitate a populației, precum și ale instituțiilor publice și agenților economici din Zona Metropolitană;
- gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;

- îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea unui mod de transport eficient și ecologic;
- diminuarea utilizării autoturismului propriu pentru deplasările locale;
- promovarea reabilitării infrastructurii pe traseele serviciilor de transport public local de persoane;
- realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social.

Principalul scop al studiului de oportunitate îl reprezintă stabilirea zonei de extindere a sistemului de transport public local, a programelor de circulație, a traseelor și stațiilor de călători în vederea extinderii sistemului de transport public local de calatori în *Zona Metropolitană a municipiului Sfântu Gheorghe*.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării gestiunii serviciului de transport public local de persoane în cadrul **ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ „Transport Metropolitan Sepsi”** și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

Obiectivele avute în vedere la întocmirea prezentului Studiu de Oportunitate sunt:

1. stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public local prestat în aria **ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ „Transport Metropolitan Sepsi”**
2. inițierea procedurii privind atribuirea Contractului de Servicii Publice.

CAPITOLUL II. IDENTIFICAREA SERVICIILOR ȘI ACTIVITĂȚILOR, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ

II.1. Identificarea serviciilor și activităților

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

În conformitate cu art. 3 pct. 48 din *O.G. nr. 27/2011* privind transporturile rutiere, transport rutier local de persoane - transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în interiorul unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare.

Serviciul de transport public local de persoane se organizează cu respectarea următoarelor principii:

- a) promovarea concurenței între operatorii de transport, respectiv transportatorii autorizați, cărora li s-a atribuit executarea serviciului;
- b) garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport și al transportatorilor autorizați la piața transportului public local;
- c) garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciului de transport public local;

- d) rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu ale localităților sau județului respectiv;
- e) administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;
- f) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport public local;
- g) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora, prin polițe de asigurări;
- h) asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce privește tariful de transport;
- i) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către utilizatori și prin finanțarea de la bugetul local, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;
- j) autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați;
- k) susținerea dezvoltării economice a municipiului prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;
- l) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul municipiului Sfântu Gheorghe și al zonei metropolitane prin servicii de calitate;
- m) protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local al municipiului Sfântu Gheorghe și al membrilor A.D.I. „Transport Metropolitan Sepsi”;
- n) integrarea tarifară, în viitor, prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie
- o) dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;
- p) consultarea asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport și/sau ale transportatorilor autorizați, precum și ale utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale privind transportul public local și modalitățile de funcționare a acestui serviciu.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cuprinde:

- transport prin curse regulate cu autobuze;
- transport prin curse regulate cu microbuze;
- transport prin curse regulate speciale.

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

- atribuire directă;
- atribuire delegată.

Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în contextul existenței unei asociații de dezvoltare intercomunitară în domeniul serviciilor 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 O.G nr. 27/2011 privind transporturile rutiere cu completările și modificările ulterioare și Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu completările și modificările ulterioare;
- 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, tramvaie și hidrobuze (vapoare) 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 cu modificările și completările ulterioare și Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu completările și modificările ulterioare;
- transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini ale traseului.

Printre avantajele delegării gestiunii se regăsesc următoarele:

- coordonarea unitară a serviciului de transport;
- acoperirea nevoilor de transport public în comun, actuale și viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;
- asigurarea infrastructurii, a capacității tehnice și operaționale necesare;
- asigurarea serviciului de transport public de persoane cu respectarea principiilor orizontale în conformitate cu politicile Uniunii Europene: tratament egal, dezvoltare durabilă, nondiscriminare, transparență;
- creșterea permanentă a calității serviciului prestat conform planului de investiții;
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate.

II.2. Identificarea ariei teritoriale

Aria teritorială

<i>Localități</i>	<i>Anul 2013</i>	<i>Anul 2014</i>	<i>Anul 2015</i>	<i>Anul 2016</i>	<i>Anul 2017</i>	<i>Anul 2018</i>	<i>Anul 2019</i>	<i>Anul 2020</i>	<i>Anul 2021</i>	<i>Anul 2022</i>	<i>Anul 2023</i>
<i>Sfântu Gheorghe</i>	6593 5	65614	65412	65128	6479 5	6446 5	64093	63707	6319 0	62509	61822
<i>Arcuș</i>	1527	1557	1579	1602	1629	1638	1633	1634	1670	1696	1726
<i>Bixad</i>	1842	1854	1844	1821	1808	1786	1761	1751	1709	1695	1709
<i>Bodoc</i>	2524	2552	2577	2580	2597	2593	2583	2587	2606	2591	2562
<i>Chichis</i>	1598	1606	1587	1585	1596	1569	1570	1535	1516	1498	1497

<i>Ghidfalau</i>	2708	2700	2686	2675	2678	2657	2657	2658	2652	2671	2657
<i>Ilieni</i>	1949	1992	2004	2015	2011	2033	2043	2037	2044	2062	2073
<i>Malnas</i>	1074	1070	1075	1066	1063	1047	1031	1028	1021	1009	1005
<i>Micfalau</i>	1880	1876	1854	1852	1854	1849	1831	1819	1796	1769	1729
<i>Moacsa</i>	1242	1232	1227	1217	1228	1220	1228	1230	1243	1246	1250
<i>Ozun</i>	4691	4699	4688	4657	4682	4688	4702	4680	4659	4634	4569
<i>Reci</i>	2272	2292	2294	2300	2301	2298	2311	2317	2305	2297	2289
<i>Valea Crisului</i>	2424	2409	2428	2431	2454	2450	2459	2466	2483	2479	2459

Evaluare moduri alternative de transport

În lipsa alternativelor, utilizarea autovehiculelor devine sistematică. Din punct de vedere a soluțiilor și mijloacelor de deplasare alternative, UAT-urile studiate prezintă deficiențe și lacune.

În Zona Metropolitană Sfântu Gheorghe se dorește a se implementa 14 rute de transport metropolitan operate cu autobuze, dar și efectuarea de conexiuni cu garile pentru un viitor tren metropolitan.

II.2.1. Date generale

Zona actuală nu reprezintă numai totalitatea clădirilor, construcțiilor și amenajărilor construite după legi arhitectonice, ce produc o anumită impresie vizuală, dar și prin construcții tehnice complicate, care cuprind amenajările terestre, subterane și aeriene, în vederea realizării unei funcționări normale, unor condiții sănătoase pentru viață, ca și pentru comoditatea și siguranța circulației.

Transportul Public poate fi asigurat de operatori privați prin delegarea gestiunii. Serviciile acestora la nivel județean cauzează nemulțumire de mult timp, iar performanțele acestora lasă mult de dorit. Vehiculele acestora nu sunt accesibile, nu au afișaje adecvate, ergonomia interioară este atipică, iar curățenia lasă de dorit. Punctualitatea și respectarea plecărilor este o problemă despre care locuitorii din zona metropolitană s-au plâns în repetate rânduri.

Dintre toate ramurile administrației localității, transportul este cel mai mult legat de particularitățile planului orașului, iar legătura aceasta strânsă se manifestă în constituirea și utilizarea rețelei de transport. Amplasarea rețelei de transport este condiționată într-o mare măsură de rețeaua străzilor. Totuși, din cauza posibilității utilizării numai a anumitor străzi pentru circulația mijloacelor care vor fi angrenate în transportul urban, la proiectarea rețelei de transport există totdeauna o anumită libertate în privința folosirii direcțiilor, pe o stradă sau alta.

Libertatea aceasta este determinată de condițiile profilului, lărgimea și importanța străzilor, așezarea podurilor și a pasajelor de nivel etc., adică de dispunerea acelor elemente ale planului care urmează să fie deservite în mod obligatoriu de către mijloacele de transport (centrul localității, societățile comerciale de tip industrial etc.). Constrângerile oferite de rețeaua stradală au o importanță covârșitoare asupra specificității operării transportului public local.

Deținerea de autovehicule per gospodărie pare a fi de circa 50 %, un nivel care considerăm că indică faptul că gospodăriile își permit să aibă un autovehicul sau iau în

considerare achiziționarea unui. Experiența din comunitatea Europeană arată că una dintre cele mai mari pierderi ale transportului public este atunci când călătorii regulați achiziționează primul autoturism propriu, astfel că fiecare călătorie făcută anterior cu autobuzul se transferă unui autovehicul.

Transportul în comun trebuie văzut ca o competiție pe piața mobilității, în care convenabilitatea și comoditatea autoturismului sunt aproape imposibil de egalat, dar transportul public are numeroase avantaje, cum ar fi oportunitatea de a face alte lucruri între timp (lectură, conversație telefonică, audiție muzicală) și elimină dificultatea și costul specific parcurii. În competiția de pe piața transporturilor, calitatea serviciilor de transport oferite au o influență decisivă în atragerea de noi călători și păstrarea celor existenți.

În deceniile de dinaintea liberalizării piețelor de transport public, autovehiculul personal a devenit (și rămâne) dominant. Măsurile de austeritate de după criza economică din 2008 au avut tendința să afecteze în mod negativ nivelul calității și încărcarea transportului public.

Accesul ușor pentru toate tipurile de pasageri este esențial, în special pentru cei cu dizabilități sau mobilitate fizică redusă - ideal este ca vehiculul să dispună de praguri joase, fără trepte. Accesul de la nivelul solului este deseori luat în considerare numai în contextul oamenilor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă (PDRM), însă experiența dobândită de când marii producători de vehicule și-au schimbat filosofia pentru a ține cont de confortul pasagerilor la fel de mult ca de economia de operare și de standardele de inginerie, arată că, de fapt, majoritatea populației beneficiază de pe urma acestor schimbări.

Aproape toți ar avea de câștigat în urma urcării mai rapide în vehicul, însă celor cu bagaje sau cu dizabilități temporare (luxații, fracturi de membre, în gips, nevoia de utilizare a cârjelor sau a protezelor), părinților cu copii (fie cu cărucioare pliabile sau fixe), tuturor li se pare că accesul mai ușor în vehicul este un foarte mare avantaj.

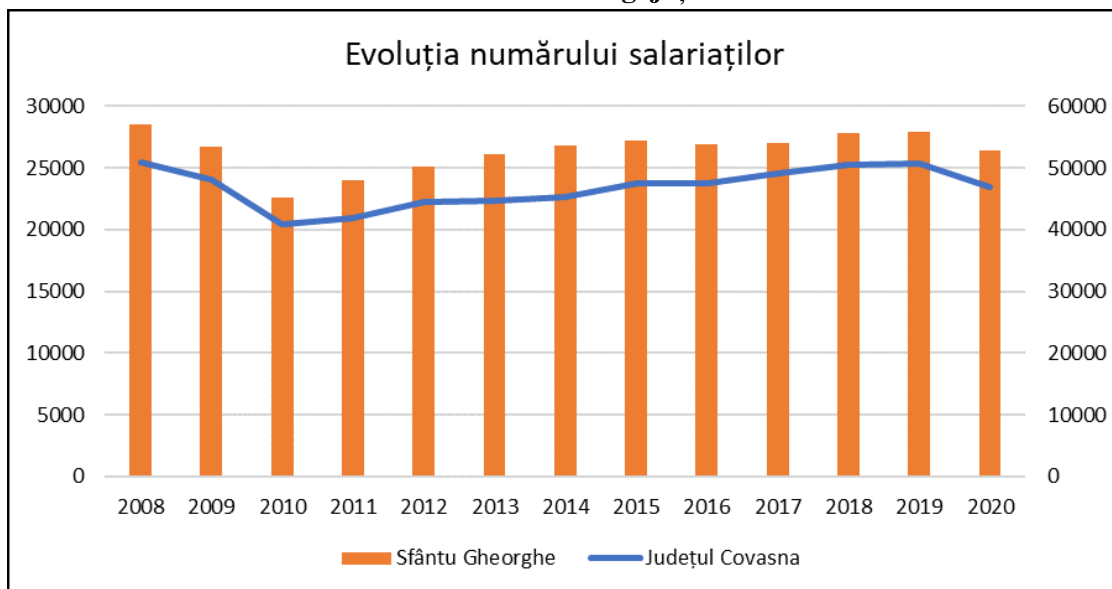
Prin marketing agresiv și promovare a operatorilor români de transport în comun și a autorităților responsabile de politica de transport, există oportunitatea să se atingă un echilibru stabil între călătoria cu autovehicul și TP, mai bun decât în alte locuri ale lumii moderne. O abordare orientată spre piață va fi încurajată de înființarea unui serviciu de transport public local de călători urban și periurban, cu primăria ca acționar unic.

II. 2.2. Forță de muncă, șomaj și câștiguri salariale

Ocuparea forței de muncă

„Numărul persoanelor de vârstă activă și rata de ocupare a acestora reprezintă un indicator economic foarte important. Evoluția numărului de angajați este strâns legată de puterea și potențialul economic al municipalității. Graficul de mai jos prezintă date oficiale de la Institutul Național de Statistică. În ceea ce privește numărul de angajați, se poate observa o scădere în perioada analizată, din cauza crizei economice din 2009, urmată de o creștere constantă din 2010 până în 2019 în județ și în județul Covasna. Din 2019 până la sfârșitul perioadei analizate, se poate observa o ușoară scădere atât în cifrele municipale, cât și în cele județene, probabil din cauza situației virale. Dacă în 2010, în Sfântu Gheorghe existau 22.622 de angajați, în 2020 numărul angajaților a depășit 26.000.

Grafic 1. Nr. angajați



Sursă: INS Tempo, © Planificatio, 2021

Tabelul de mai jos prezintă evoluția numărului de angajați în Sfântu Gheorghe și regiunea sa între 2008 și 2020. Cea mai mare scădere se observă în ceea ce privește chiar comuna Ilieni, cu 356 de angajați înregistrați în 2008, în timp ce până în 2020 numărul de angajați a scăzut la 140. În schimb, numărul de persoane angajate în comuna Reci a crescut de aproape 4,5 ori. Este important de remarcat faptul că numărul de angajați din satele situate în regiunea capitalei de județ este atât de mic în comparație cu capitala de județ, încât schimbările din sate au un efect redus asupra schimbării numărului de angajați din regiune.

Numărul de angajați în zonă

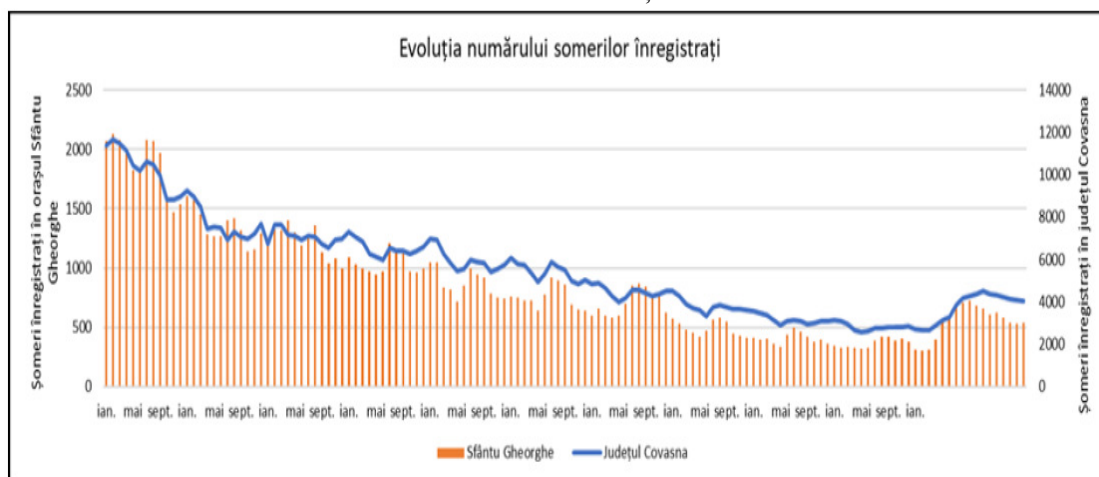
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Sfântu Gheorghe</i>	28.566	26.754	22.622	23.997	25.092	26.149	26.794	27.205	26.869	27.053	27.820	27.942	26.398
<i>Arcus</i>	157	134	153	216	234	145	157	106	122	104	156	146	157
<i>Bixad</i>	90	107	82	87	83	78	93	100	94	95	96	90	80
<i>Bodok</i>	244	290	166	159	216	202	186	195	194	234	233	223	234
<i>Chixhis</i>	174	193	203	207	218	245	263	293	380	484	415	387	324
<i>Dalnic</i>	71	64	52	37	52	49	41	42	38	50	44	50	47
<i>Ghidfalau</i>	114	108	69	63	75	67	75	121	116	162	116	103	113
<i>Ilieni</i>	356	302	244	242	272	231	197	235	184	195	211	174	140
<i>Malnas</i>	184	240	159	106	175	149	150	159	150	143	121	134	156
<i>Micfalau</i>	60	58	48	46	49	50	47	66	69	64	72	72	72
<i>Moacsa</i>	60	55	42	38	46	46	43	51	50	63	69	73	92
<i>Ozun</i>	244	260	174	127	137	109	140	159	148	205	191	212	225
<i>Reci</i>	136	121	82	90	80	80	81	351	497	533	515	584	595
<i>Valea Crișului</i>	102	107	103	105	175	142	177	160	173	217	228	257	199

Sursă: INS Tempo, © Planificatio, 2021

Șomajul

Graficul de mai jos prezintă numărul de șomeri înregistrați în județ și în capitala de județ, defalcat pe luni, din ianuarie 2010 până în decembrie 2020. Se poate observa că pe perioada crizei, numărul șomerilor înregistrați a crescut atât în județ, cât și în capitală, în condițiile în care numărul angajaților a scăzut. Cu excepția câtorva cazuri, șomajul în Sfântu Gheorghe a fost întotdeauna sub media județului. La începutul perioadei analizate, în Sfântu Gheorghe existau peste 2.000 de șomeri înregistrați, însă până la sfârșitul perioadei numărul acestora scăzuse la aproape 300. Există un tipar sezonier al numărului de șomeri înregistrați, numărul acestora crescând în lunile de iarnă și scăzând apoi din nou în vară.

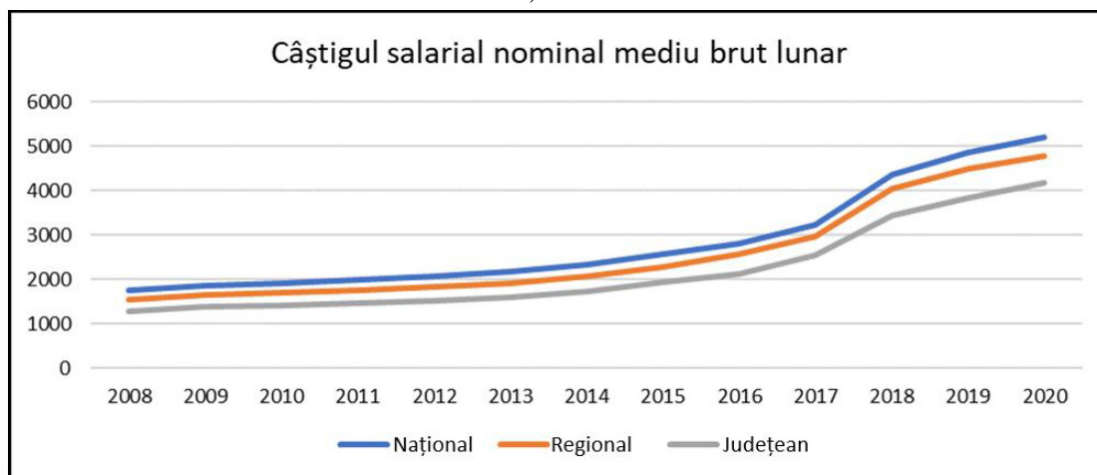
Grafic 2. Numărul de Șomeri



Sursă: INS Tempo, © Planificatio, 2021.,¹

„Câștiguri salariale

Grafic 3. Evoluția salariilor medii



Sursă: INS Tempo, © Planificatio, 2021

Graficul de mai sus prezintă evoluția salariului mediu brut lunar la nivelul județului Covasna, Regiunii Centru și țării. Se poate observa că salariile medii brute au crescut aproape în paralel la toate nivelurile în perioada analizată, însă începând cu anul 2014

¹ Plan de mobilitate urbană durabilă pentru zona metropolitană Sfântu Gheorghe, elaborat de Planificatio S.R.L. 2024- prima versiune, pag. 79-81

creșterea la nivel de județ a fost mai puțin intensă decât la nivel regional și național. În județul Covasna, salariul mediu brut în 2008 era de aproape 1.300 de lei pe lună, cifră care ajunsese la aproape 4.200 de lei până în 2020.

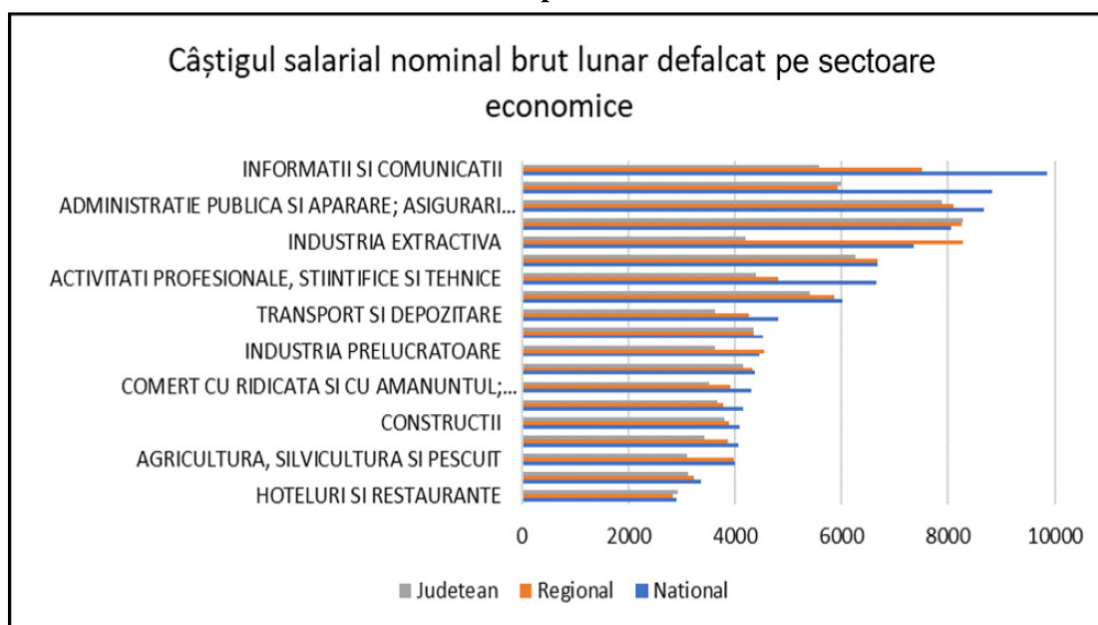
Graficul de mai jos prezintă salariul mediu brut pe sector economic în 2020 la nivel județean, regional și național. În țară, cel mai mare salariu mediu brut lunar a fost realizat în sectorul informații și comunicații (9.863 lei), urmat de sectorul activități financiare și de asigurări (8.828 lei) și apoi de sectorul administrație publică (8.679 lei). În regiune, cele mai mari salarii medii brute lunare în 2020 au fost înregistrate în sectorul extractiv, cu un salariu lunar brut de 8.274 lei, urmat de sectorul energiei electrice, gaze, abur și aer condiționat, cu un salariu lunar brut de 8.257 lei, și de sectorul administrației publice, cu un salariu lunar brut de aproximativ 8.100 lei.

Sectoarele cu cele mai mari salarii medii lunare din județul Covasna sunt:

- furnizare energie electrică, gaz, abur și aer condiționat, brut 8.276 lei pe lună,
- administrație publică, apărare; sectorul asigurărilor sociale obligatorii, brut 7881 lei pe lună,
- sănătate umană, sector asistență socială, brut 6.249 lei pe lună.

Cele mai mici salarii medii brute lunare la toate cele trei niveluri - național, regional și județean - au fost în sectorul serviciilor de cazare și alimentație publică. În niciunul dintre cazuri nu s-a ajuns la 3.000 de lei brut pe lună.

Grafic 4. Salarii medii pe ramuri de activitate



Sursă: INS Tempo, © Planificatio, 2021.,²

II.2.3. Populația școlară la nivelul județului

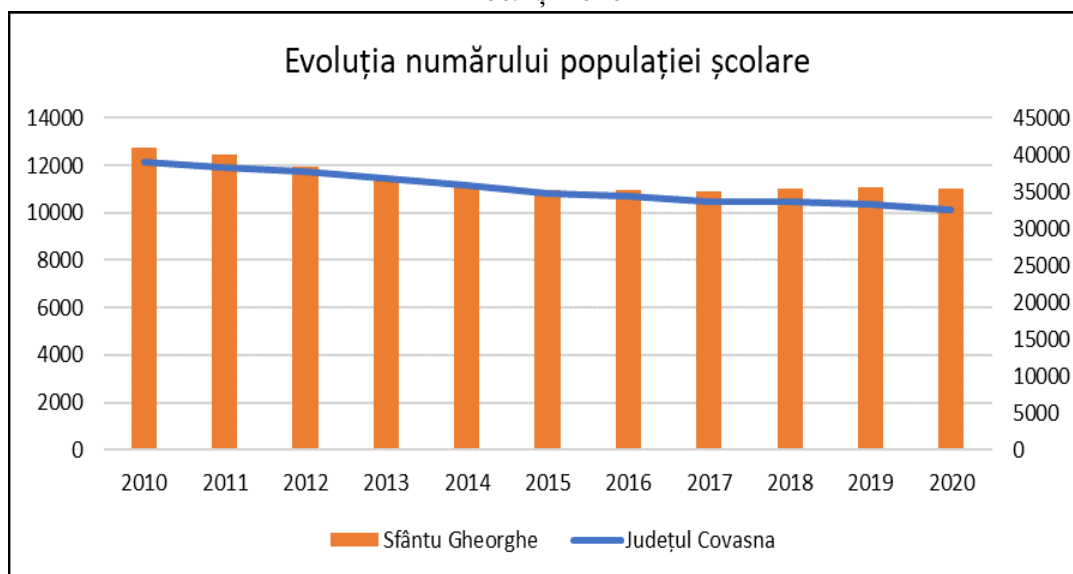
Din datele puse la dispoziție, conform **Planului de mobilitate urbană durabilă pentru Zona Metropolitană Sfântu Gheorghe**, pe baza datelor Institutului Național de

² Plan de mobilitate urbană durabilă pentru zona metropolitană Sfântu Gheorghe, elaborat de Planificatio S.R.L. 2024- prima versiune, pag.85-86

Statistică, graficul de mai jos prezintă evoluția populației școlare din Sfântu Gheorghe - inclusiv a studenților universitari - și din județul Covasna în perioada analizată.

„Începând cu anul 2010, s-a înregistrat o scădere continuă până în 2015, când numărul elevilor înscriși a început să crească din nou. Tendința este tipică pentru întreg județul, însă începând cu anul 2018, în județ s-a înregistrat din nou o scădere.

Grafic 5. Evoluția numărului de elevi în județul Covasna și la Sfântu Gheorghe între 2009 și 2020



Sursă: INS Tempo, © Planificatio, 2021

Instituțiile de învățământ din zonă- nr de elevi

Denumirea oficială a instituției	Localitate	Număr de elevi si prescolari
Grădinița cu Program Normal Angheluș	Angheluș	13
Școala Primară "Hot Elek" Angheluș	Angheluș	12
Școala Gimnazială "Dr. Gelei József" Arcuș	Arcuș	80
Grădinița cu Program Normal Arcuș	Arcuș	27
Școala Primară Bicfalău	Bicfalău	20
Grădinița cu Program Normal Bicfalău	Bicfalău	11
Școala Primară Bită	Bită	6
Școala Gimnazială "Darkó Jenő" Dalnic	Dalnic	95
Grădinița cu Program Normal Dalnic	Dalnic	19
Școala Primară Aninoasa	Aninoasa	37
Grădinița cu Program Normal Aninoasa	Aninoasa	20
Grădinița cu Program Normal Fotoș	Fotoș	7
Școala Gimnazială "Czetz János" Ghidfalău	Ghidfalău	86
Grădinița cu Program Normal Ghidfalău	Ghidfalău	8
Școala Gimnazială "László Lukács" Ilieni	Ilieni	66

Grădinița cu Program Normal "Gál Dániel" Ilieni	Ilieni	34
Școala Primară "Bedő Albert" Calnic	Calnic	12
Grădinița cu Program Normal Calnic	Calnic	9
Grădinița cu Program Normal Chilieni	Chilieni	25
Școala Primară "Béla Mánya" Chilieni	Chilieni	9
Școala Gimnazială "Gábor Áron" Chichiș	Chichiș	36
Grădinița cu Program Normal Chichiș	Chichiș	23
Școala Gimnazială Băcel	Băcel	26
Grădinița cu Program Normal Băcel	Băcel	9
Grădinița cu Program Normal Lisnău	Lisnău	8
Școala Primară Lisnău	Lisnău	8
Școala Gimnazială "Balázs Orbán" Moacșa	Moacșa	67
Grădinița cu Program Normal "Teleki Zsigmond" Moacșa	Moacșa	22
Școala Gimnazială "Tókes József" Malnaș	Malnaș	77
Grădinița cu program Normal Malnaș	Malnaș	20
Școala Primară Malnaș-Băi	Malnaș-Băi	9
Grădinița cu Program Normal Malnaș-Băi	Malnaș-Băi	6
Școala Gimnazială "Fejér Ákos" Micfalău	Micfalău	117
Grădinița cu Program Normal "Törpiké" Micfalău	Micfalău	33
Școala Primară "Sándor Makkai" Olteni	Olteni	36
Grădinița cu Program Normal Olteni	Olteni	21
Școala Gimnazială "Antos János" Reci	Reci	166
Grădinița cu Program Normal "Radák Kata" Reci	Reci	48
Școala Primară Pădureni	Pădureni	8
Grădinița cu Program Normal Pădureni	Pădureni	7
Școala Gimnazială "Henter Károly" Bodoc	Bodoc	134
Grădinița cu Program Normal Bodoc	Bodoc	24
Școala Gimnazială "Mikes Ármin" Bixad	Bixad	140
Grădinița cu Program Normal "Ábrahám Árpád" Bixad	Bixad	38
Școala Gimnazială "Calnicy Ludmilla" Valea Crișului	Valea Crișului	166
Grădinița cu Program Normal Valea Crișului	Valea Crișului	60
Școala Gimnazială "József Váradi" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	1063
Liceul Teoretic "Mikes Kelemen" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	1038
Liceul de Artă "Plugor Sándor" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	588
Liceul Tehnologic "Puskás Tivadar" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	584
Școala Gimnazială "Ady Endre" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	581
Școala Gimnazială "Nicolae Colan" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	525
Liceul Teologic Reformat Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	459
Școala Gimnazială "Sfântul Filip de Neri" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	409
Liceul Economic "Berde Áron" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	389
Liceul Tehnologic "Constantin Brâncuși" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	359
Grădinița cu Program Prelungit "Árvácska" Sfântu	Sfântu Gheorghe	341

Gheorghe		
Grădinița cu Program Prelungit "Pinocchio" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	255
Grădinița cu Program Prelungit "Sunshine" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	235
Școala Gimnazială Specială Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	229
Grădinița cu Program Prelungit "Csipike" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	225
Grădinița cu Program Prelungit "Albă ca Zăpada" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	207
Grădinița cu Program Prelungit "Benedek Elek" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	203
Grădinița cu Program Prelungit "Gulliver" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	194
Școala Gimnazială "Gödri Ferenc" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	180
Liceul Tehnologic "Kós Károly" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	154
Școala Gimnazială Malu	Sfântu Gheorghe	93
Grădinița cu Program Normal "Sfântul Filip de Néri" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	89
Școala Postliceală Sanitară Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	82
ȘCOALA PRIMARĂ SFÂNTU GHEORGHE-ȘC.GIM.MALU	Sfântu Gheorghe	70
Grădinița cu Program Normal nr. 5 Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	68
Grădinița cu Program Prelungit "Kőrösi Csoma Sándor" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	60
ȘCOALA GIMNAZIALĂ SFÂNTU GHEORGHE	Sfântu Gheorghe	47
Grădinița cu Program Normal nr. 7 Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	24
Grădinița cu Program Normal I.A.S. Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	12
Colegiul Național "Mikó Székely" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	1.228
Colegiul Național "Mihai Viteazul" Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	1.167
Grădinița cu Program Normal Sâncraiu	Sâncraiu	6
Școala Primară "Berde Mózsá" Sântionlunca	Sântionlunca	21
Grădinița cu Program Normal Sântionlunca	Sântionlunca	14
Grădinița cu Program Normal Coșeni	Coșeni	7
Școala Gimnazială "Tatrangi Sándor" Ozun	Ozun	239
Grădinița cu Program Normal "János Temesvári" Ozun	Ozun	54
Școala Primară "Dávid József" Zălan	Zălan	25
Grădinița cu Program Normal Zălan	Zălan	18
Grădinița cu Program Normal Valea Zălanului	Valea Zălanului	7
Școala Primară Valea Zălanului	Valea Zălanului	7

Sursa: SIIIR, cartografia școlară, © Planificatio, 2021

Tabelul de mai sus enumeră instituțiile de învățământ din Sfântu Gheorghe și regiunea sa în funcție de numărul de elevi. În total, există 34 de școli și grădinițe în Sfântu Gheorghe, inclusiv cele din Chilieni și Coșeni. Comunele din zonă au în total 53 de instituții de învățământ. Din punct de vedere al numărului de elevi, cel mai mare este

Colegiul Székely Mikó din Sfântu Gheorghe cu 1.228 de elevi, iar cele mai mici sunt grădinițele din Sâncraiu și Malnaș-Băi cu doar 6-6 elevi de grădiniță. Toate liceele teoretice și școlile profesionale din regiune sunt în Sfântu Gheorghe, astfel că elevii care au terminat învățământul primar își pot continua studiile în capitala de județ. Acest lucru este important și pentru mobilitate, deoarece toți copiii din regiune ar trebui să aibă posibilitatea de a face naveta. Ponderea educațională a orașului în regiune este de 83% din totalul populației, elevii și studenții din toată regiunea urmând aici școala secundară, dar chiar și la nivelul secundar inferior, și mai ales în anii 5-8, familiile ale căror activități zilnice sunt altfel legate de oraș își înscriu copiii în școlile locale.,³

II.2.4. Transportul public local la nivelul județului

Consiliul Județean Covasna, în calitate de autoritate a administrației publice locale are atribuții în asigurarea, organizarea, reglementarea, coordonarea și controlul prestării serviciilor de transport public defășurat pe raza administrativ-teritorială a Județului Covasna.

Asigurarea prestării serviciului de transport public rutier județean de persoane de către Consiliul Județean Covasna se realizează în vederea garantării respectării drepturilor și intereselor cetățenilor utilizatori ai serviciului, precum și a satisfacerii cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici prin servicii de calitate, conform art.1 alin.(4) lit.c) și lit.l) din Legea nr.92/2007.

Obiectivele urmărite de Consiliul Județean Covasna în materia serviciului de transport județean de persoane constă în asigurarea continuității serviciului prin programul de transport, corelat cu fluxul de călători existent, potrivit prevederilor art.1 alin.(6) lit.g) din Legea nr.92/2007.

La data de 02.10.2023 a fost finalizată procedura de achiziție sectorială prin licitație publică pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna. Din 9 loturi înscrise în procedură au fost atribuite 5 loturi, respective loturile 4, 5, 6, 7 și 9. Loturile nr.1, 2, 3 și 8 nu au fost atribuite din cauza lipsei de ofertanți. Astfel, procedura competitivă de licitație publică deschisă privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna pentru loturile neatribuite va fi reluată prin demararea unei noi proceduri de atribuire a contractelor de delegare potrivit Regulamentului CE nr.1370/2007, care se va realiza în condițiile art.8 și art.251, alin. (2) din Legea 99/2016.

II.3. Descrierea sistemului de transport public local

În cadrul Unităților Administrativ-Teritoriale care compun Zona Metropolitană Sfântu Gheorghe nu există, la acest moment, rețele proprii de transport public local destinate deservirii populației. Activitatea de transport este realizată, în mod necorespunzător, de către operatori privați, fără a asigura un nivel de calitate și continuitate corespunzător unui serviciu public de interes general. Totuși, pe teritoriul metropolitan sunt amenajate anumite stații destinate transportului public, ceea ce demonstrează existența

³Plan de mobilitate urbană durabilă pentru zona metropolitană Sfântu Gheorghe, elaborat de Planificatio S.R.L. 2024- prima versiune, pag.72-74

unei infrastructuri minime, utilizabile în vederea dezvoltării unui sistem integrat de transport public.

Sistemul actual de transport public local din municipiul Sfântu Gheorghe este alcătuit din infrastructura existentă, parcul de mijloace de transport și tehnicile de exploatare specifice transportului public urban de suprafață, respectiv transportului cu autobuzul.

Potrivit dispozițiilor Hotărârii Consiliului Local al municipiului Sfântu Gheorghe nr. 379/2019, prestarea serviciului public local de transport de călători este asigurată de către operatorul Multi-Trans SA, în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane nr. 77628 din 01.12.2019. Acest contract a fost încheiat ca urmare a parcurgerii procedurilor de atribuire directă a concesiunii serviciului public de transport local de călători prin curse regulate, pe raza administrativ-teritorială a municipiului Sfântu Gheorghe.

Transportul public

(Sursa: Plan De Mobilitate Urbană Durabilă Pentru Zona Metropolitană Sfântu Gheorghe, elaborat de Planificatio S.R.L, 2024- prima versiune, pag. 104)

Singurul mijloc de transport –real din localitățile din zona urbană a Municipiului Sfântu Gheorghe este în prezent mașina personală, deoarece în zonă nu există un transport public previzibil care să atingă standardul necesar. Un număr mare de persoane din localitățile din jur merg la școală și lucrează în oraș, iar multe servicii, inclusiv cele de sănătate, sunt disponibile în primul rând aici.

Programele liniilor sunt greu de reținut, cu excepția liniei 1. În schimb, programul liniei 1 este excelent, cu servicii de seară relativ frecvente și servicii regulate pe tot parcursul zilei. Ar fi recomandabil să se elaboreze un program similar pentru serviciile de transport public care trec prin centrul orașului și cu terminale în afara zonei centrale, și să se coordoneze serviciile pentru a se consolida reciproc la un nod de transfer comun pentru a efectua restul transferurilor.

Amplasarea stațiilor este nefavorabilă: proiectarea stațiilor s-a bazat mai degrabă pe necesitatea de a asigura un trafic rutier fără obstacole decât pe criteriile de confort al pasagerilor și, prin urmare, stațiile sunt amplasate departe de intersecții și se poate ajunge la ele prin parcurgerea pe jos a unor distanțe lungi în lateral. Distanța dintre stații este mare pentru timpii de urmărire relativ mari, cu stații la fiecare 300 de metri în zonele rezidențiale dens construite și în centrul orașului și la 500-600 de metri de-a lungul traseului rutei 1.

Acoperirea orașului nu este completă. Deși serviciul și timpii de urmărire pe axa liniei 1 sunt buni, alte părți ale orașului nu sunt bine deservite, cum ar fi Strada Fabricii, Strada Bartók Béla, Cimitirul Reformat și zona din jurul Bulevardului Grigore Bălan. Prin urmare, ar fi recomandabil să se îmbunătățească serviciile actuale către aceste zone, cel puțin o dată la 15-20 de minute în orele de vârf și cel puțin o dată la 30 de minute în afara orelor de vârf.

Actualul serviciu de transport cu autobuzul și informarea călătorilor aferentă nu este capabil să atragă noi clienți, ceea ce este indicat cu tărie de faptul că, în timpul interviurilor realizate în cadrul colectării datelor, am întâlnit localnici care nu știau că există un serviciu de transport cu autobuzul în Sfântu Gheorghe.

CAPITOLUL III. SITUAȚIA ECONOMICO- FINANCIARĂ ACTUALĂ A SERVICIULUI

Prin actul adițional nr. 11/2024 la Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate în municipiul Sfântu Gheorghe nr. 77628/01.12.2019 costul unitar/km este de 13.86 lei.

Modificarea costului unitar pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, s-a determinat avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

- a) cheltuielile cu combustibilii și lubrifianții se determină avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard, luându-se în calcul modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;
- b) cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;
- c) cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori și alte cheltuieli se determină avându-se în vedere modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;
- d) cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice;
- e) cheltuielile cu impozitele, autorizațiile și alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;
- f) cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Cazurile luate în considerare au fost:

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

În anul 2024, conform datelor obținute de la operatorul Multi-Trans SA societatea a preconizat cu termen de realizare până la finele anului o autoutilitară nouă în valoare de maxim 84 mii lei (fără TVA) necesar pentru activitatea societății, având în vedere faptul ca autoturismul Dacia papuc din dotare este uzat fizic si moral, nu mai poate fi folosit în condiții de siguranță – termen de finalizare a investiției: până la finalul anului 2024.

Pentru anul 2025 și 2026 – au prevăzut investiții doar în sumă de 20 mii lei, tehnica de calcul pentru digitalizarea activității. Având în vedere faptul că sunt mai multe proiecte pe fonduri europene în derulare/construcție pentru modernizarea transportului public (de ex. sediu nou-depou, capăt de linie nouă, stații de autobuze noi, sistem de e-ticketing, terminal, etc.) în acest moment nu putem să estimăm investițiile ce o sa fie necesare în 2025 și 2026.

CAPITOLUL IV. STRATEGIA DE DEZVOLTARE INTEGRATĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLATORI ÎN ZONA METROPOLITANĂ

Transportul și urbanizarea. Transportul și dezvoltarea locală

Transportul și dezvoltarea locală constituie un sistem interactiv în care cele două elemente se influențează reciproc. Acest lucru pare evident, dar datorită interacțiunii dintre transport și dezvoltarea locală este dificil să se facă cuantificări, având în vedere complexitatea mecanismelor demografice care nu permit să se izoleze cauzele și efectele lor.

Procesul poate fi descris simplificat prin trei considerente principale:

1. transformările structurilor spațiale realizate fie prin extindere (dezvoltare de-a lungul unor axe sau prin crearea unor zone de locuințe periferice), fie prin îndesirea țesutului urban, ce modifică volumul și repartitia necesităților de deplasări;
2. satisfacerea necesităților de circulație presupune crearea unei infrastructuri de circulație pentru a face mai accesibile și mai atractive anumite zone din spațiul urban
3. fiecare acțiune (localizarea funcțiilor urbane sau crearea unei infrastructuri rutiere) declanșează efecte care modifică starea sistemului, satisfăcând o necesitate, generând crearea unei noi necesități sau revigorarea unei situații existente.

În principiu, administrațiile caută să creeze infrastructuri și moduri de transport pentru a face față la creșterea necesităților de circulație, dar creșterea cererilor de transport de persoane și bunuri nu este, în general, însoțită de o adaptare imediată a sistemului de transport local. Constrângerile care apar sunt cauzate de: resurse limitate, costuri ridicate pentru realizarea infrastructurii de transport urban, obstacole politice, administrative și instituționale, precum opoziția colectivităților învecinate. Considerentele arătate mai sus conduc la necesitatea corelării acțiunilor de dezvoltare locală cu cele de modernizare a rețelelor de circulație, ambele trebuind să se bazeze pe studii aprofundate realizate de specialiști.

Pentru a transforma *Zona Metropolitană a municipiului Sfântu Gheorghe* într-o așezare viabilă din punct de vedere al mobilității, este strict necesară echilibrarea tuturor funcțiilor sale și dezvoltarea armonioasă a tuturor dotărilor, deci și a transportului public metropolitan regulat.

Transportul metropolitan și în special componenta sa principală, transportul în comun de călători, constituie una din cele mai importante funcțiuni conexe mobilității, care asigură unitatea și coerența tuturor activităților sale și poate fi considerat barometrul nivelului de dezvoltare, fiind o parte intrinsecă a civilizației, a omului modern.

Transportul în comun într-o localitate dezvoltată este o activitate complexă și se desfășoară în condiții caracterizate prin solicitări intense de scurtă durată, grad de încărcare variabil în timp și spațiu, necesitatea încadrării în traficul rutier general, trecerea prin numeroase puncte de conflict, apariția unor factori perturbatori independenți de organizarea sa. Transportul de călători trebuie privit în contextul dezvoltării generale a comunității, al importanței sale politice și cultural-sociale, determinante fiind întinderea

teritoriului deservit, numărul locuitorilor, regimul demografic, ritmurile vieții sociale, volumul activității economice, dispunerea în spațiu a utilităților și specificul variației acestora.

**„Calitatea transportului public este un semn de dezvoltare,
de cultură și de civilizație al unei localități”**

În transportul în comun de călători nu se creează bunuri, ci efecte utile pentru societate, cu importante implicații asupra colectivității, rezultând un profund caracter social. Calitatea unei călătorii - ca produs efectiv al acestei activități - depinde de o multitudine de factori, esențiali fiind siguranța, confortul, regularitatea și ritmicitatea circulației. **Caracteristicile de bază** ale transportului în comun de călători sunt determinate de faptul că se desfășoară într-un cadru organizat, pe trasee fixe, cu grafice de mers, stații de oprire și tarife prestabilite.

Transportul de călători este caracterizat de faptul că trebuie să se realizeze în momentul cererii (al plecării populației spre destinație) și să fie organizat în așa fel încât să asigure preluarea sarcinii de transport în orice condiții, cu un grad corespunzător de confort și siguranță, **funcția principală a sistemului de transport public** fiind aceea de a satisface cerințele de deplasare (călătoriile) în teritoriu ale riveranilor, atât în zone caracterizate printr-o mare densitate a populației (zonele rezidențiale), cât și în cele industriale, comerciale și de agrement.

Scopul specific pentru un transport în comun de călători convenabil poate include furnizarea unei capacități suficiente, accesibilitate sporită, timp rezonabil pentru călătoria origine-destinație, siguranța realizării prestației în orice condiții meteorologice, confort acceptabil, facilități, minim de efecte negative pentru locuitori, inclusiv protecția mediului înconjurător, toate la un preț cu un grad de suportabilitate rezonabil pentru publicul general. Succint, scopul transportului public este sporirea calității vieții localnicilor.

Transportul urban este o rezultată a dezvoltării economice, sociale și politice a localității, având rolul de a răspunde necesităților impuse de obiectivele finale ale comunității deservite.

Rețeaua de transport în comun trebuie să fie coerentă și judicios distribuită în teritoriu, pentru a mări puterea de atragere a forței de muncă spre activitățile economice și administrative, domiciliul devenind, în acest fel, indiferent și independent de locul de muncă. Structura programelor de circulație și modul de repartizare a capacității de transport oferite trebuie să țină cont de cel mai înalt grad de cerere (de fapt trebuie să se asigure reducerea timpului pierdut pentru deplasare la și de la locul de muncă în favoarea creșterii timpului destinat odihnei, destinderii, autoinstruirii profesionale și generale, educației, preocupărilor politice și de afaceri, lejera și relaxanta din punct de vedere temporal); nu trebuie pierdute din vedere nici dotarea cu vehicule performante, re tehnologizarea proceselor de întreținere și reparații, achiziționarea echipamentelor

electronice, pentru dispecerizare și control al circulației, protecția mediului înconjurător și creșterea prestigiului transportatorilor publici.

În perioadele scurte de vârf (7.00 - 9.00 dimineața; 13.00 - 19.00 după-amiaza) transportul urban trebuie să pună la dispoziție resurse suficiente și personal de bord aferent satisfacerii cererii de transport specifice orei de vârf. Cererea de transport se supune unei serii de factori stimulatori: dezvoltarea economică, creșterea populației, creșterea venitului național/individual, structura profesională, creșterea fondului de timp liber al oamenilor sau existența unui număr de șomeri, distribuirea în spațiu a populației, dezvoltarea zonelor rezidențiale, creșterea continuă a colaborării economice și politice cu diferite țări. Desigur că există și factori inhibitori: creșterea numărului de pensionari, scăderea numărului de locuitori ai unor orașe, activitatea scăzută în construcții, etc. Organizarea funcționării sistemului general de transport trebuie să pornească de la necesitatea asigurării caracterului unitar al acestuia și de la integrarea diferitelor subsisteme interesului general al colectivității în conformitate cu limitele și posibilitățile pe care le oferă fiecare în preluarea călătoriilor și folosirea rețelei stradale sau dotărilor specifice.

Modul de abordare a studiilor specifice

Gradul de mobilitate a fost întotdeauna caracteristica prin care activitatea omenească, manifestată pe un teritoriu mai întins sau mai restrâns, și-a găsit posibilitatea de desfășurare și de valorificare.

Necesitatea de a se stabili contacte și legături între oameni sau instituții a condus la cerința de deplasări, a căror frecvență a crescut, evidențiindu-se fenomenul denumit astăzi „circulație”. Circulația rutieră poate fi definită ca mișcarea generată de vehicule și persoane, concentrată pe anumite suprafețe de teren amenajate special în acest scop, legată de desfășurarea vieții și activității omenești.

În general, astfel de studii se sprijină pe rezultatele unor îndelungate cercetări experimentale, care au la bază recensământuri și anchete de circulație origine-destinație (O-D) și analize statistice ale deplasărilor. Această observare atentă și constantă în timp a evoluției circulației este necesară datorită multiplelor legături între fenomenul numit mobilitate și desfășurarea curentă a activităților într-o localitate, activități care la rândul lor evoluează, se schimbă, apar orientări noi în privința amplasării și dezvoltării industriei, locuințelor, zonelor de interes etc.

Dat fiind faptul că periodic se întocmesc studii cu privire la dezvoltarea urbanistică a localităților, în speță se reactualizează planurile generale de urbanism, tot așa este necesar ca periodic să se întocmească studii de fundamentare pentru propunerile privind rețeaua stradală și respectiv transportul public, astfel încât aceste propuneri să răspundă tuturor problemelor ce se ridică cu privire la dezvoltarea în viitor a orașelor.

Pentru a studia funcționarea sistemelor complexe, cum sunt și sistemele de circulație, ce au un număr mare de elemente în interacțiune și dacă nu se dorește limitarea numai la observații, se construiesc modele matematice. Circulația urbană a devenit astăzi atât de complexă încât nu poate fi studiată numai utilizând metode de simulare cu ajutorul modelelor matematice.

Definirea simulării

Simularea este definită ca tehnica amplasării unui model stocastic în locul unui sistem real, care niciodată nu suprasimplifică sistemul, din această cauză, sistemul devine

trivial și nici nu încorporează atât de multe caracteristici ale sistemului real astfel ca sistemul să devină greu de mânuit.

Atunci când fenomenul real se schematizează în așa fel încât elementele se supun legilor matematice cunoscute și pot să se transpună în ecuații, se spune că avem un “model matematic”. Pronosticarea performanțelor și consecințelor operaționale ale transportului public sugerat și determinarea fezabilității acestuia necesită modelarea matematică a operațiunilor prognozate.

Modelul de calcul intervine între teorie și sistemul real și trebuie testat în raport cu realitatea exprimată de obiect. Teoria se modelează și se concretizează într-un model sintetic care exprimă caracteristicile de bază ale obiectului de analizat. Un fenomen, respectiv obiect, poate fi modelat din mai multe puncte de vedere. Punctul de vedere trebuie să conducă la adevăr, iar gradul de izolare trebuie realizat în așa fel încât să se reflecte în model corelațiile esențiale ale modelului cu mediul.

Datele de intrare ale calculelor de fezabilitate

Pentru determinarea consecințelor materiale și a performanțelor transportului public, datele necesare simulării matematice și studiului impactului problemelor de circulație sunt următoarele:

- populație;
- caracteristici trasee (itinerar, geografie, trafic specific);
- orare trasee (număr plecări);
- capacitate mijloace de transport călători;
- tarif titlu de călătorie;

Referitor la simularea diferitelor aspecte privind transportul în comun, cea mai importantă etapă într-o simulare este formularea modelului de calcul împreună cu simplificarea premiselor. Anumite aspecte privind simularea se pretează foarte bine a fi studiate cu ajutorul modelării matematice, utilizând tipul de simulare “eveniment cu eveniment”.

OPORTUNITATEA OPERĂRII TRANSPORTULUI PUBLIC

Date existente

Procesul de elaborare a prezentei documentații implică o bibliografie obligatorie a specificului localității în cauză, urmărind înțelegerea caracteristicilor socio-demografice locale. La realizarea studiului de oportunitate au fost avute în vedere și analizate următoarele documentații existente puse la dispoziție de ADI Transport Metropolitan Seps:

- Date referitoare la trama stradală;
- Planul Urbanistic General al Orașului;
- Strategia de Dezvoltare Urbană;
- PMUD Sfântu Gheorghe;
- PMUD Zonei Metropolitane Seps.

Determinarea oportunității și a fezabilității transportului public

Oportunitatea operării transportului public prin curse regulate este dată de 2 factori cheie:

- existența populației într-o pondere/densitate suficient de mare;
- existența unei conectivități neacoperite, a unei disfuncționalități în mobilitatea locală.

Metodologie de operare a transportului public

Scop și obiective specifice

Facilitarea și creșterea mobilității populației și îmbunătățirea condițiilor generale de mediu la nivelul Zonei metropolitane.

Vehiculele și accesibilitatea. Sunt trei factori importanți care trebuie luați în considerare:

- Confortul pasagerilor sau gradul de atracție a vehiculului pentru pasagerii care călătoresc cu el. În acest scop, câțiva factori importanți sunt: distanța adecvată dintre scaune, existența unui loc pentru bagaje, scaune confortabile și temperaturi rezonabile în toate anotimpurile anului.
- Acces ușor pentru toate tipurile de pasageri, ideal fiind ca vehiculul să dispună de praguri joase, fără trepte. Accesul de la nivelul solului este deseori luat în considerare numai în contextul oamenilor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă (PDRM), însă experiența dobândită de când marii producători de vehicule și-au schimbat filosofia pentru a ține cont de confortul pasagerilor la fel de mult ca de economia de operare și de standardele de inginerie, arată că, de fapt, majoritatea populației beneficiază de pe urma acestor schimbări. Aproape toți ar avea de câștigat în urma urcării mai rapide în vehicul, însă celor cu bagaje sau cu dizabilități temporare (luxații, fracturi de membre, în gips, nevoia de utilizare a cârjelor sau a protezelor), părinților cu copii (fie cu cărucioare pliabile sau fixe), tuturor li se pare că accesul mai ușor în vehicul este un foarte mare avantaj.
- Impactul asupra mediului. Beneficiile aduse mediului de transportul public constau, în general, în faptul că poluarea pe care o produce este mai mică per călător decât cea produsă de alte mijloace de transport motorizate. Autobuzele **diesel convenționale** reprezintă o altă problemă, deși ultimele generații de motoare diesel clasificate potrivit standardelor **Euro6**, echipate cu măsuri de protecție a mediului precum filtre de particule catalizatoare, sisteme de injecție cu soluții de uree (AdBlue) sunt aproape comparabile ca nivel de poluare, cu motoarele pe benzină cu funcționare bună, dar cu prețul consumului mai mic de combustibil, dacă sunt corect întreținute sistemele DPF (Diesel Particulate Filter) și SCR (Selective Catalytic Reduction - AdBlue).
Un autobuz **diesel hibrid sau electric** modern, bine dotat, este în mod semnificativ mai puțin poluant decât autovehiculele necesare pentru a transporta un număr echivalent de pasageri.

Așadar, ar trebui acordată o atenție specială accesului ușor în autobuze și, de asemenea, respectarea minimă a standardelor Euro6 pentru autovehicule de transport.

Toate vehiculele noi din TP din România trebuie deja să respecte regulamentul privitor la accesibilitate pentru PMR (persoane cu mobilitate redusă). În ciuda câtorva referințe la această problemă, în Paginile Albe, UE niciodată nu a legiferat în mod explicit standardele de acces pentru PMR adresate transportului public local, deși aeroporturile, porturile maritime sau fluviale, gările principale și terminalele autobuzelor de curse lungi, toate trebuie să se supună cel puțin uneia dintre reglementările UE: 1107/2006 (transport aerian), 1177/2010 (transport maritim sau fluvial) și 181/2011 (transport terestru de pasageri), ar fi logică așteptarea ca și transportul public local să îndeplinească aceleași standarde.

Facilitățile pasagerilor. Călătoriile prin mijloacele de transport public implică întotdeauna și accesul la stație, de cele mai multe ori pe jos, dar și pe bicicletă sau cu mașina. Acest pas este urmat probabil de o perioadă de așteptare care, de obicei, în medie, durează în jur de 10-15 minute în cazul curselor cu frecvență mai mică, deoarece oamenii își planuiesc timpul de sosire în stație pentru anumite călătorii. După coborârea din vehicul, urmează o altă etapă, de plecare, pentru a ajunge la destinația finală, etapă care cel mai probabil implică deplasarea pe jos, însă care poate implica și alte metode. Clienții percep drept neplăceri așteptarea, timpul petrecut pentru a ajunge în stație și pentru a pleca din stație către destinație după călătoria propriu-zisă cu transportul public. Pentru ca transportul public să devină o alternativă la autovehiculele personale, accesul la stație, așteptarea și plecarea din stație trebuie să fie pe cât de ușoare și confortabile se poate.

Principiile general acceptate pentru stații și opriri sunt:

- Distanța maximă până la stație sau oprire în zonele urbane rezidențiale ar trebui să fie mai mică de 400 de metri.
- Stația ar trebui să aibă un stâlp sau un indicator ușor de observat pentru pietoni și ceilalți participanți în trafic. Acestea ar trebui să fie realizate într-un stil corporativ, distinct, așa cum s-a prevăzut mai sus în secțiunea despre identitate și marketing, și să includă numerele telefonice de contact ale operatorului pentru publicul general și adresa web
- Ar trebui să existe platforme sau zone de așteptare nivelate, cu suprafață compactă.
- Prezența adăposturilor în stații depinde atât de spațiul disponibil, cât și de volumul și tipul curselor care folosesc stația sau oprirea. În general, nevoia de adăposturi e mai mică în cazul rutelor externe către zonele rezidențiale sau rutelor interne care traversează zone comerciale, deoarece acestea au puțini călători.

Documentul strategic de planificare în domeniul mobilității pentru municipiul Sfântu Gheorghe - Plan de mobilitate urbană durabilă pentru zona metropolitană Sfântu Gheorghe

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.

Scopul planului de mobilitate nu este de a face confortabile mijloacele de transport motorizate individuale (cu combustie internă sau electrice), pentru că orașul secolului XXI nu este un oraș al mașinilor, ci un oraș al oamenilor. Din acest motiv este necesar ca Sfântu Gheorghe să devină un municipiu ușor de utilizat, sănătos, sigur și atractiv.

Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane:

Dezvoltarea rețelei de autobuze va contribui la îndeplinirea mai multor obiective cheie: va îmbunătăți interoperabilitatea orașului și accesibilitatea destinațiilor, va crește ponderea transportului public, contribuind astfel la reducerea traficului de vehicule, ceea ce va îmbunătăți siguranța rutieră și va reduce impactul vehiculelor asupra mediului. (Sursa: PMUD, pag. 157)

Direcții de acțiune și proiecte operaționale – (Sursa PMUD, pag. 183)

Cerințele față de transportul regional-suburban sunt următoarele:

- În cazul călătoriilor mai lungi, oferta trebuie să fie adaptată pentru a se asigura că există un loc de șezut pentru fiecare pasager pe autobuz.
- Dimensiunea vehiculelor este determinată în principal de rețeaua rutieră și de spațiul necesar pentru întoarcerea la terminalele externe. Deoarece nu sunt disponibile stații de întoarcere pentru autobuze, ar trebui evitată, în mod evident, utilizarea vehiculelor articulate. În general, din experiența de exploatare a autobuzelor reiese că vehiculele standard, cu o lungime de aproximativ 12 m, sunt cele mai practice și, datorită numărului lor, cele mai ieftin de exploatat. Vehiculele de tip microbuz nu sunt luate în considerare din cauza cerințelor de accesibilitate, iar costul de rulare al vehiculelor de dimensiuni medii nu este, în general, semnificativ mai mic decât cel al autobuzelor standard. Prin urmare, orarul a fost planificat pentru a opera autobuze electrice, podea joasă, trei uși automate pentru pasageri.
- Programul trebuie să fie regulat și ușor de reținut.
- Cel mai bine este să se conecteze fiecare direcție suburbană sub forma unor rute care trec prin centrul orașului și cu terminale în afara zonei centrale, care ajung nu numai la unul sau două puncte din centrul regiunii, ci o explorează complet.
- Pe lângă aspectele legate de orar, este necesară și adaptarea la programul marilor angajatori și al instituțiilor de învățământ. Cursele ar trebui să ajungă în centrul orașului cu aproximativ 45 de minute înainte de începerea zilei de lucru, respectiv a orelor de curs, astfel încât destinațiile să poată fi atinse de cursele locale. În mod similar, pasagerii au nevoie de aproximativ 40 de minute după ce sună clopoțelul și după terminarea zilei de lucru pentru a ajunge la punctul de plecare al curselor suburbane. Astfel, primele curse ar trebui să sosească din zonă în jurul orei 5:15, iar ultimele curse pentru navetiști ar trebui să părăsească orașul în jurul orei 22:40. Curse mai târzii pot fi luate în considerare în weekendurile de vară sau în legătură cu anumite evenimente.
- Programul ar trebui să fie cât mai simplu posibil, cu plecări de la aceeași oră în fiecare zi a săptămânii, pe cât posibil.

→ Traseele trebuie să fie concepute astfel încât să acopere cea mai mare zonă de populație posibilă cu un timp de parcurs cât mai scurt, fără ocolișuri semnificative (maximum 10 minute). Eficiența programului este, de asemenea, importantă: timpul de parcurs al traseului ar trebui să fie armonizat cu timpul de urmărire (timpul de întoarcere pentru serviciile care circulă din oră în oră ar trebui să fie de aproximativ 50 de minute etc.), iar timpul necesar pentru ca vehiculul să ajungă la punctul terminus nu ar trebui să depășească cele 5-15 minute necesare înainte de întoarcere. Acest lucru va crește și eficiența de funcționare a autobuzelor.

Trasee metropolitane

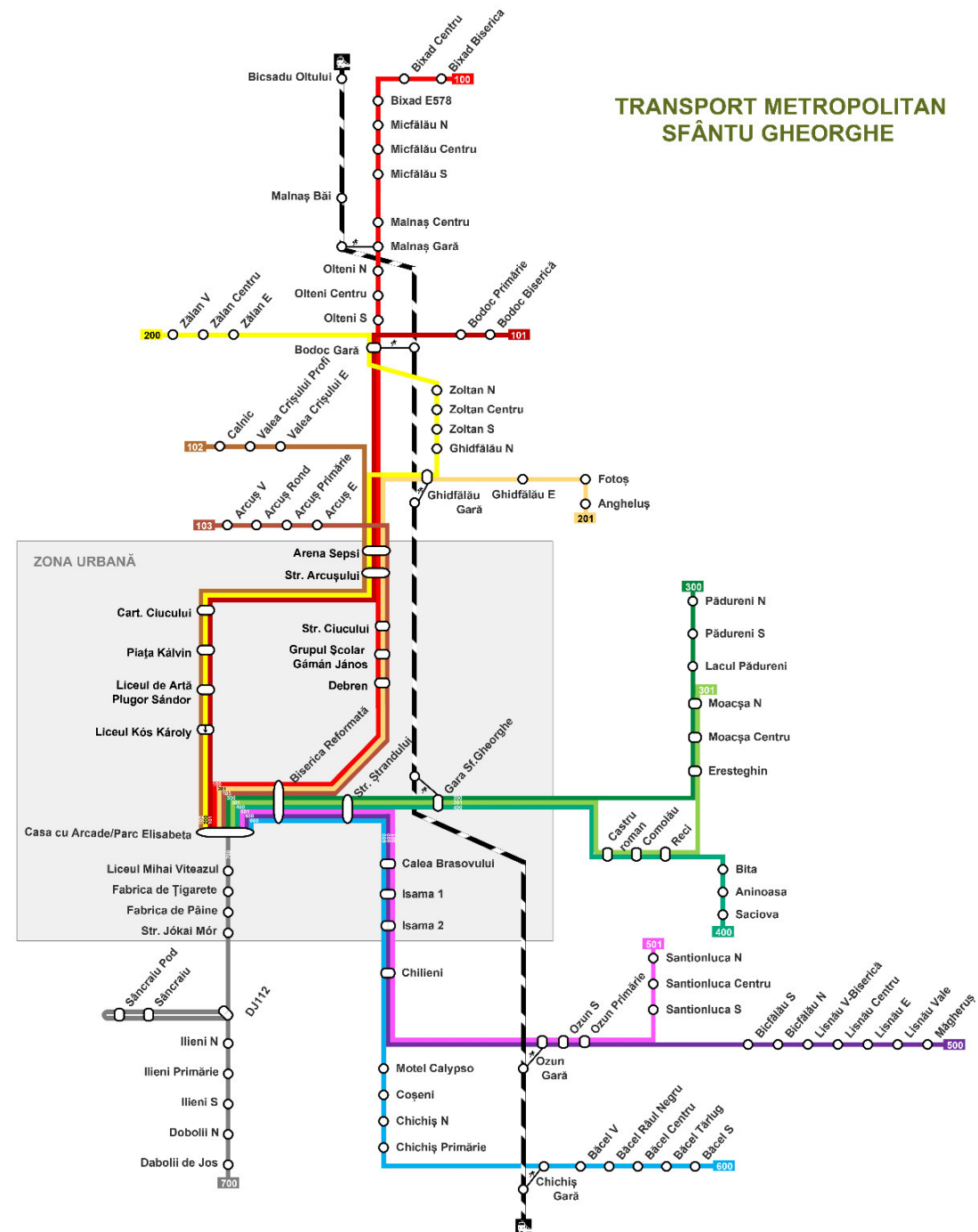
În funcție de numărul de locuitori pentru fiecare UAT în parte, au fost determinate cele 14 trasee care vor deservi locuitorii zonei metropolitane. Aceste trasee sunt:

Tabel 1. Propunere trasee metropolitane

Nr. crt	Ruta	km		durata
100	SfG - Olteni - Bixad	62.8	9.6	120"-150"
101	SfG - Bodoc	26	8.2	60"
102	SfG - Valea Crișului - Calnic	24	8.2	60"
103	SfG - Arcuș	15.8	9.6	45"-60"
200	SfG - Ghidfalău - Zoltan - Zălan	33.6	8.2	90"
201	SfG - Ghidfalău - Fotos - Angheluș	37	9.6	90"-120"
300	SfG - Moacșa - Pădureni	42.4	12	90"-120"
301	SfG - Reci - Moacșa	48.4	12	90"-120"
400	SfG - Reci	30.8	12	60"-90"
401	SfG - Reci - Bită - Aninoasa - Săciova	52.8	12	120"
501	SfG - Ozun - Santionlunca	33.2	19	60"-90"
502	SfG - Ozun - Bicfalău - Lisnău - Magheruș	52	19	120"-150"
600	SfG - Chichiș - Băcel	36.4	19	90"-120"
700	SfG - Sâncraiu - Ilieni - Dobolii de Jos	27.8	10.5	60"-90"

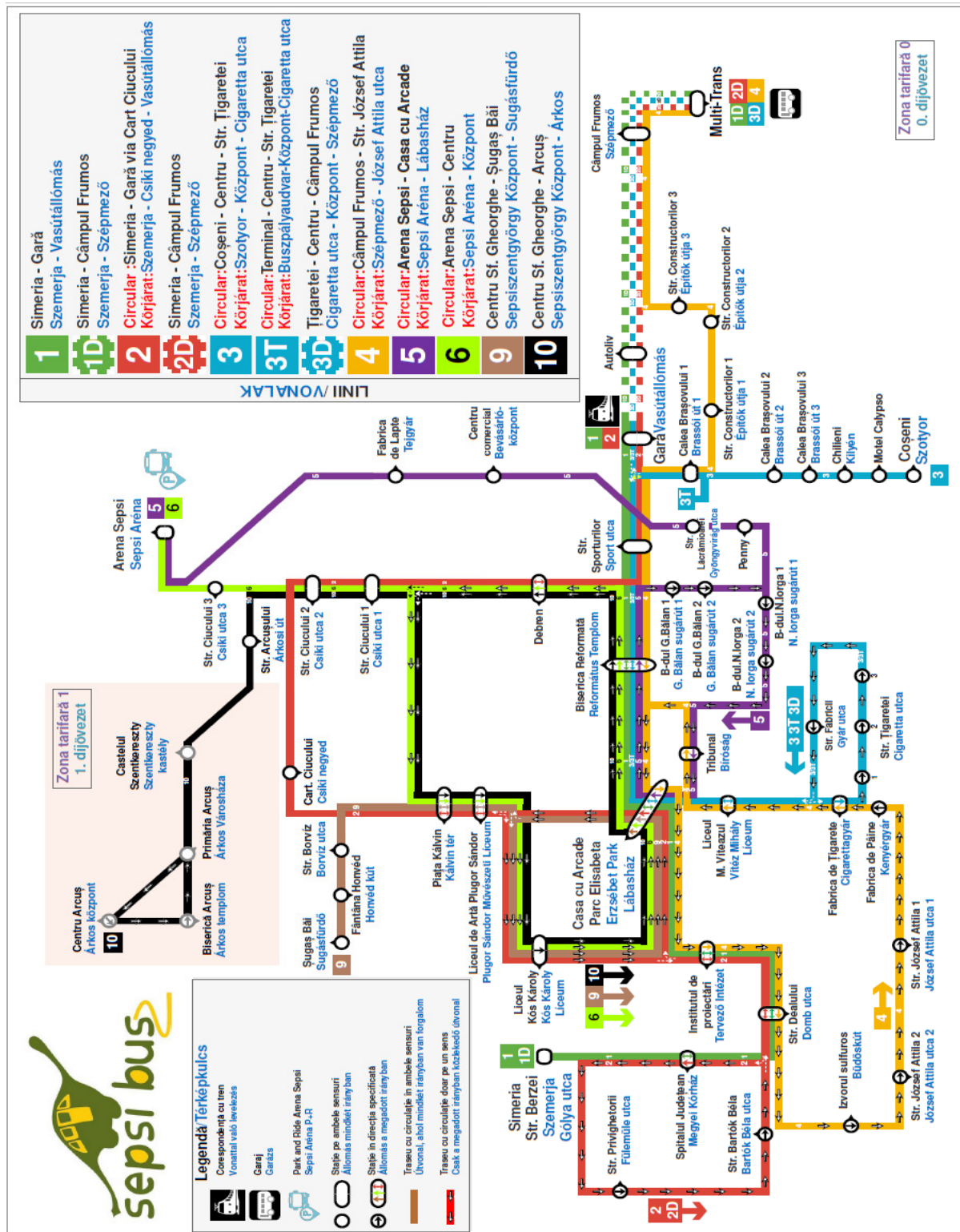
Sursa: Echipa de elaborare

Figura 3. Transport metropolitan_Trasee



Sursa: Echipa de elaborare

Figura 4. Transport urban Sfântu Gheorghe_Trasee noi



Susra: Echipa de elaborare

NOUL PROGRAM 2025 - Propus -

NOUL PROGRAM 2025	PROPUS	Cost /km	13,86	Arcus	Sf. Ghe
		km/an	707.937	22.717	685.221
		Km/ luna (media)	58.995	1.893	57.102
		Cost total/an	9.812.011	314.855	9.497.156
		Profit rezonabil	444.484	14.263	430.221
		Venituri proprii estimat/an ~ 28%	2.747.363	88.159	2.659.204
		"Subvenție UAT" fără diferențe de tarif	7.509.132	240.958	7.268.174

Sursa: Echipa de elaborare

NUMĂR DE KM

Linia	Traseu	Nr km
1D	Depou-Simeria	7,6
1D	Simeria-Depou	7,8
1	Gara-Simeria	4,3
1	Simeria-Gara	4,3
2D	Depou-Simeria Noua	9,6
2D	Simeria Noua-Depou	10,3
2	Gara - Simeria Noua	6,3
2	Simeria Noua - Gara	6,7
3D	Depou-Tigaretei	7,9
3D	Tigaretei-Depou	6,4
3T	Terminal-Tigaretei	5,8
3T	Tigaretei-Terminal	4
3	Tigaretei-Coseni	8,9
3	Coseni-Tigaretei	10,6
4	C.Frumos-József Attila	9,6
4	József Attila-C.Frumos	8,6
5	C.Arcade-Arena Sepsi	5
5	Arena Sepsi-C.Arcade	4,7
6	C.Arcade-Arena Sepsi	3,5
6	Arena Sepsi-C.Arcade	3,9
9	C.Arcade-Sugas Bai	10,3
9	Sugas Bai-C.Arcade	10,3
10	C.Arcade-Arcus	6,7
10	Arcus-C.Arcade	7,4

Sursa: Echipa de elaborare

Sugestia este de a opera autobuze medii spre mari, oferind din start impresia unui serviciu sigur, încăpător, previzibil și adaptabil la variațiunile fluxurilor de călători.

Organizarea transport urban / metropolitan și tarifele- Propunere

Organizare transport urban_Propus_Frecvanță_distribuție vehicule_Număr
curse_Calcul Km

FRECVENȚA												
				L - V						S, D, SL		
			t	5:00-7:00	7:00-9:00	9:00-13:00	13:00-18:00	18:00-22:00		5:00-8:00	8:00-17:00	17:00-22:00
1/1 B	Gara/Depou	Simeria	40"	30"	20"	20"	20"	30"		30"	30"	30"
2	Gara	Simeria Noua	60"	30"	20"	20"	20"	30"		30"	30"	30"
3/3 B	Țigarettei	Coseni/Brașovului	40"/80"	60"/x	60"/x	120"/120"	60"/60"	120"/120"		120"/120"	120"/120"	120"/120"
4	Josef Atilla	Câmpul Frumos	60"	60"	60"	60"	60"	60"/120"		o cursa	60"	o cursa
5	Parc Elisabeta	Sepsi Arena P&R	30"	30"	30"	30"	30"	30"/120"			60"	
6	Parc Elisabeta	Sepsi Arena P&R	30"	30"	30"	30"	30"	30"/x			60"	
9	Parc Elisabeta	Sugas Bai	60"	x	x	o cursa	o cursa	x		x	o cursa	o cursa
10	Parc Elisabeta	Arcus	60"	60"	60"	o cursa	60"/120"	120"		o cursa	60"	120"
DISTRIBUȚIE VEHICULE												
1/1 D	Gara/Depou	Simeria	40"	3	2	2	2	3		3	3	3
2/2 D	Gara	Simeria Noua	60"		3	3	3					
3/3 T	Țigarettei	Coseni/Brașovului	40"/80"	2	2	1	2	1		1	1	1
4	Cișmelei	Câmpul Frumos	60"	1	1	1	1	1		x	1	x
5/6	Parc Elisabeta	Sepsi Arena P&R	30"/30"	1	1	1	1	1		0,5	1	1
9	Parc Elisabeta	Sugas Bai	60"	x	x	1	1	x		x	1	
10	Parc	Arcus	60"	1	1			1		0,5		

	Elisabeta												
Rezerva				1	1	1	1	1		1	1	1	
Total				9	11	10	11	8		6	8	6	
NUMĂR CURSE													
1	Gara	Simeria	40"	3	6	12	15	8	44	5	18	4	
1D	Câmpul		40"										
	Frumos	Simeria	- 60"	2,5	0	0	0	1	3,5	2,5	0	0,5	
2	Gara	Simeria Noua	60"	3	5	12	15	7	42	5	18	4	
2D	Câmpul Frumos	Simeria Noua	60"	0,5	0,5	0	1	0,5	2,5	0	0	1	
3	Tigaretei	Coseni	60"	4	3	3	7	4	21	1	4	3	
3T			40"										
	Țigaretei	Brasovul ui	- 60"	0	1	1	2	2	6	1	5	2	
3D	Tigaretei	Depou	60"	1	0	0	0	0,5	1,5	0,5	0	0,5	
4	Cișmelei	Câmpul Frumos	60"	3	2	4	5	4	18	1	9	1	
5	Parc Elisabeta	Sepsi Arena P&R	30"	1	2	4	5	4	16	1	9	3	
6	Parc Elisabeta	Sepsi Arena P&R	30"	1	2	4	5	3	15	0,5	9	0,5	
9	Parc Elisabeta	Sugas Bai	60"	0	0	1	1	0	2	0	1	1	
10	Parc Elisabeta	Arcus	60"	2	2	1	4	2	11	1	5	2	
	TOTAL				21	23,5	42	60	36	182,5	18,5	78	22,5
CALCUL KM													
1	8,6	km		25,8	51,6	103,2	129	68,8	378,4	43	154,8	34,4	
1D	15,4	km		38,5	0	0	0	15,4	53,9	38,5	0	7,7	
2	13	km		39	65	156	195	91	546	65	234	52	
2D	19,9	km		9,95	9,95	0	19,9	9,95	49,75	0	0	19,9	
3	19,5	km		52	39	39	91	52	273	19,5	78	58,5	
3T	9,8	km		0	9,8	9,8	19,6	19,6	58,8	9,8	49	19,6	
3D	14,3	km		14,3	0	0	0	7,15	21,45	7,15	0	7,15	
4	18,2	km		54,6	36,4	72,8	91	72,8	327,6	18,2	163,8	18,2	
5	9,7	km		9,7	19,4	38,8	48,5	38,8	155,2	9,7	87,3	29,1	
6	7,3	km		7,3	14,6	29,2	36,5	21,9	109,5	3,65	65,7	3,65	
9	20,6	km		0	0	20,6	20,6	0	41,2	0	20,6	20,6	

10	14,1	km		28,2	28,2	14,1	56,4	28,2	155,1	14,1	70,5	28,2
	TOTAL			279,35	273,95	483,5	707,5	425,6	2169,9	228,6	923,7	299

CALCUL FINANCIAR

Sursa: Echipa de elaborare

TARIFE

Tarifele pentru serviciile publice de transport public local și județean de persoane sunt supuse stabilirii, ajustării sau modificării de către adunările generale ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitare în baza mandatului primit de la unitățile administrativ-teritoriale membre.

Tarife de călătorie propuse pentru aplicare de la data intrării în vigoare a contractului de delegare, după cum urmează:

Tarife_Propunere

Grila tarifară ticketing	Urban / o zona	Urban + Zona 1	Urban + Zona 1+ Zona 2
Preț bilet 1 călătorie (valabilitate 60 min)	2,5	4	7
Abonament 24h	7	11	20
Abonament 5 zile	23	37	65
Abonament 30 zile	84	135	230
Abonament 6 luni	450	720	1250
Abonament 1 an	850	1360	2350

Sursa: Echipa de elaborare

Zonă urbană este constituită din *municipiul Sfântu Gheorghe*.

Zona 1 este alcătuită din satele aparținătoare municipiului Sfântu Gheorghe: Coșeni și Chilieni, precum și UAT-urile direct învecinate Arcuș, Ghidfalău, Ozun, Chichiș și Ilieni.

Zona 2 este alcătuită din UAT-urile fără vecinătate directă cu Sfântu Gheorghe: Valea Crișului, Bodoc, Moacsa, Reci, Malnaș, Micfalău, Bixad.

Pentru persoanele fizice care călătoresc cu mijloacele de transport public de persoane fără titlu de călătorie valabil sau refuză să prezinte organelor de control titlul respectiv de călătorie, care au un comportament necivilizat sau care aduc prejudicii mijloacelor de transport, conform prevederilor Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare -menda este - de la 100 lei la 500 lei -

Promovarea transportului în comun

Una din soluțiile de descongestionare a traficului este și încurajarea deplasărilor cu

autobuzul cu efecte benefice atât asupra mediului, cât și asupra infrastructurii rutiere. O comunitate viabilă este aceea care oferă cetățenilor săi posibilități multiple de deplasare: transportului public trebuie să i se acorde aceeași importanță, ca și deplasării cu autoturismul. Prin implementarea măsurilor de promovare a transportului public orașele pot obține o reducere a traficului motorizat. Deplasările pe distanțe scurte se pretează foarte bine pentru acest mod de deplasare atât timp cât sunt asigurate toate condițiile pentru acesta.

Trebuie încurajat cu prioritate mersul cu autobuzul către locul de muncă și către școală, mai ales că pentru schimbarea atitudinii față de mobilitate a angajaților sau a elevilor nu sunt necesare investiții financiare mari. Din acest motiv se optează pentru mici stimuli care să aibă un impact pozitiv și, în cele mai multe cazuri, efecte mari – de ex. asigurarea de reduceri pentru elevi sau internet gratuit în mijlocul de transport etc.

Mersul cu autobuzul trebuie să devină parte componentă a transportului intermodal. Serviciile pentru călători cuprind o gamă largă, cum ar fi broșuri de informare și hărți/orare, site/aplicație compatibile cu tehnologia mobilă, pagină de facebook și alte servicii on-line și pe telefonul mobil, inclusiv ticketing. Previzibilitate, punctualitatea și fiabilitate sistemului sunt factori cheie în atragerea călătorilor.

Servicii de parcare pentru biciclete. Facilitățile de parcare a bicicletelor trebuie să se găsească în nodurile intermodale sau în simplele stații de autobuz. Facilitățile oferite bicicliștilor precum existența unui rastel pentru biciclete, eventual supravegheat și posibilitatea de a transporta bicicletele pe autobuz pentru o taxă redusă sunt elemente care pot ușura decizia de a utiliza transportul public și schimbarea de la modul individual de transport la cel public. Facilitățile pentru transportul bicicletelor pot de asemenea să fie furnizate pe autobuze; spre exemplu, părțile posterioare și anterioare a autovehiculului pot fi prevăzute cu cleme / suporturi simple pentru biciclete astfel încât pasagerii să nu fie nevoiți să-și țină cu mâna bicicletele când autovehiculul ia o curbă.

Plan de acțiune

Se recomandă pregătirea delegării transportului public metropolitan pe durata unui deceniu operatorului propriu, urmând fidel pașii aferenți acestei măsuri.

Primul pas este dat de notificare a intenției de delegare în jurnalul Uniunii Europene cu un an în prealabil. Se recomandă analiza atentă a oportunității delegării, punând accent pe caracteristicile sociale și utilitare a transportului public urban.

Al doilea pas este dat de delegarea serviciului, deciderea asupra tipului de operare, a orarelor de circulație și a locului de garare a autobuzelor. S-a determinat ca fiind ideala atribuirea serviciului în delegare directă. Se recomandă semnarea contractului de delegare a operării la minim un an de zile după publicarea intenției de delegare în JOUE.

Al treilea pas ține de micile măsuri conexe transportului public, dintre care merită menționate:

- Ticketingul – pregătirea titlurilor de călătorie, a aparatului contabil aferent
- Promovarea transportului public (prezentată în capitolul următor)
- Pregătirea hărților, broșurilor și a site-ului specific
- Amenajarea stațiilor. Cum acestea există și sunt prevăzute cu adăpost, se recomandă dotarea acestora cu hărți și orare, precum și informații despre tarife

- Pregătirea personalului de bord
- Anunțarea din timp a cursei inaugurale și inaugurarea operării ca eveniment mare

CAPITOLUL V. MOTIVELE DE ORDIN JURIDIC, ECONOMICO-FINANCIAR, SOCIAL ȘI DE MEDIU CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII

V.1. Motivarea juridică, economico - financiară, socială și pentru protecția mediului

Scopul prezentului Studiu de Oportunitate este -fundamentarea unei decizii informate -privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local -desfășurat în cadrul **ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ „TRANSPORT METROPOLITAN SEPSI ”** din –prin analiza elementelor de–ordin juridic, economic, social și de mediu.

V.1.1. Motivarea juridică

→ **ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ „TRANSPORT METROPOLITAN SEPSI ”** va deține controlul, intervenția directă și imediată asupra serviciului de transport reglementat prin clauzele Contractului. -;

→ Unitățile administrativ teritoriale membre ale *Asociației de Dezvoltare Intercomunitară* vor asigura restrângerea ariilor în care se manifestă condițiile de monopol;

→ Unitățile administrativ teritoriale membre ale *Asociației de Dezvoltare Intercomunitară* vor asigura protecția și conservarea mediului natural și construit;

→ Unitățile administrativ teritoriale membre ale *Asociației de Dezvoltare Intercomunitară* vor asigura un tratament egal pentru toți operatorii, indiferent de forma de proprietate, țara de origine, de organizarea acestora și de modul de gestiune adoptat;

→ Unitățile administrativ teritoriale membre ale *Asociației de Dezvoltare Intercomunitară* vor asigura un mediu de afaceri concurențial transparent și loial.

V.1.2. Motivate Economico- Financiară, socială și pentru protecția mediului

Motivate economică

→ Operatorul asigură administrarea necesarului de parc de vehicule pentru îndeplinirea cerințelor din programul de transport, la condițiile —tehnice, calitate și siguranță impuse;

→ Operatorul asigură administrarea spațiilor și dotărilor 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 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.

Motivare financiară

- Sarcinile îndeplinite de operator sunt finanțate din capitalurile sale proprii;
- UAT-urile membre ale ADI TRANSPORT METROPOLITAN SEPSI vor furniza active (bunuri de retur) astfel încât aceasta să poată îndeplini Obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare;
- Operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din contract sau sunt asociate acestuia, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
- Operatorul evidențiază costurile pe fiecare mod de transport, pe serviciu public și pe fiecare UAT, asigurând respectarea prevederilor Anexei la *Regulamentul 1370/2007*;
- Operatorul aplică tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători;
- Operatorul asigură respectarea prevederilor legale contabile și fiscale în vigoare și fiscalizarea integrală a serviciului;
- Operatorul asigură 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 TRANSPORT METROPOLITAN SEPSI*.

Motivare de ordin social și de protecție a mediului

Activitatea de transport public de persoane are un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a unei societăți, însă impactul acesteia asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin: poluarea fonică și vibrațiile, poluarea aerului și a apei, aglomerări de trafic și accidente, generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulate, altele).

În desfășurarea activității este obligatorie respectarea principiilor ecologice pentru asigurarea unui mediu de viață sănătos.

Prin aceste activități operatorul va asigura:

- satisfacerea cerințelor și nevoilor de utilitate publică ale comunității locale și creșterea calității vieții;

- respectarea continuă a standardelor și a indicatorilor de performanță ai serviciilor prestate;
- protecția și conservarea mediului natural și construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare;
- promovarea unui portofoliu de studii de impact, proiecte și acte cu specific legislativ, care să jaloneze drumul de la starea actuală, la cea care include transporturile între ramurile aflate în acord cu natura;
- desfășurarea unei acțiuni de educare permanentă a publicului și a mediului de afaceri
- introducerea tehnologiilor de depoluare specifice domeniului transporturi în activitățile de administrare a infrastructurilor și de conducere a proceselor respective;
- acoperirea nevoilor de transport public de persoane, actuale și viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;
- asigurarea infrastructurii, a capacității tehnice și operaționale necesare;
- asigurarea serviciului de transport public de persoane în conformitate cu politicile Uniunii Europene: tratament egal, dezvoltare durabilă, nondiscriminare, transparență;
- transportul public local trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar și pentru persoanele cu venituri scăzute;
- creșterea permanentă a calității serviciului prestat conform planului de investiții;
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate;
- creșterea gradului de civilizație, a confortului și a calității vieții cu o puternică componentă socială;
- creșterea gradului de securitate individuală și colectivă în cadrul comunității locale.

Dintre efectele pe care transportul le are asupra mediului cel mai perceput este cel al poluării fonice pentru că este factorul de agresiune cel mai direct și mai sesizabil, urmat de poluarea factorilor de mediu aer și apă.

În ceea ce privește reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră, a reducerii consumurilor și protecției mediului în ansamblu, Societatea de Transport Public dovedește o preocupare continuă fiind implicată în proiecte finanțate cu fonduri europene care sunt destinate cercetării și implementării de soluții de optimizare a serviciului de transport, reducerea consumurilor, creșterea siguranței călătorului.

Având în vedere cele mai sus prezentate, precum și prevederile Ordonanței de urgență 195/2005 privind protecția mediului din punct de vedere al impactului asupra mediului nu s-au identificat factori negativi care să ridice probleme în raport cu cerințele de respectare a normelor de mediu.

Prin implicarea directă a operatorului în realizarea mentenanței infrastructurii și realizarea de investiții și preocuparea pentru înnoirea parcului propriu, se creează premisele pentru reducerea continuă a emisiilor de CO₂ și particule, iar programele de modernizare a infrastructurii prin implementarea de măsuri de reducere a poluării duc la creșterea confortului locuitorilor și a calității vieții.

V.2. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară - TRANSPORT METROPOLITAN SEPSI

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „TRANSPORT METROPOLITAN SEPSI” a fost înființată în anul 2024, ca urmare a unei inițiative de colaborare între mai multe unități administrativ-teritoriale din județul Covasna.

Asociația De Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Sepsi” este formată din:

- *municipiul SFÂNTU GHEORGHE*
- *comunele Reci, Ozun, Chichiș, Ilien, Arcuș, Valea Crișului, Comuna Ghidfalău, Micfalău, Bodoc, Malnaș, Bixad, Moacșa.*

Asociația s-a constituit în scopul înființării, organizării, reglementării, finanțării exploatarei, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public de persoane (denumit în continuare Serviciul) pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și pentru 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 (denumită în continuare Strategia de dezvoltare).

Interesul comun care a stat la baza constituirii Asociației a fost interesul general al locuitorilor de pe raza unităților administrativ-teritoriale membre pentru îmbunătățirea calității Serviciului, în condițiile unor tarife 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-edilitară aferentă Serviciului.

Obiectivele prin care asociația își propune să își aducă la îndeplinire scopul sunt:

a) urmărirea, monitorizarea și raportarea indicatorilor de performanță și aplicarea metodologiei de comparare a acestor indicatori, elaborată de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, prin raportare la operatorul cu cele mai bune performanțe din domeniul serviciilor comunitare de utilități publice;

b) restrângerea ariilor în care se manifestă condițiile de monopol;

c) protecția și conservarea mediului natural și construit;

d) înființarea unui compartiment ca autoritate de autorizare cu atribuții specificate de legislația în vigoare inclusiv în regulamentul propriu;

e) să asigure gestionarea serviciilor de utilități publice astfel încât să fie respectate obligațiile specifice de serviciu public;

f) să elaboreze și să aprobe strategii proprii în vederea îmbunătățirii și dezvoltării serviciilor de utilități publice, utilizând principiul planificării strategice multianuale;

g) să promoveze dezvoltarea și/sau reabilitarea infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului serviciilor de utilități publice și programe de protecție a mediului pentru activitățile și serviciile poluante;

h) să consulte asociațiile utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale și a modalităților de organizare și funcționare a serviciilor;

i) să informeze periodic utilizatorii asupra stării serviciilor de utilități publice și asupra politicilor de dezvoltare a acestora;

j) să medieze și să soluționeze conflictele dintre utilizatori și operatori, la cererea uneia dintre părți;

k) să monitorizeze și să controleze modul de respectare a obligațiilor stabilite în sarcina operatorilor, inclusiv cele asumate de operatori prin contractele de delegare a gestiunii cu privire la: respectarea indicatorilor de performanță și a nivelurilor serviciilor, ajustarea periodică a tarifelor conform formulelor de ajustare negociate la încheierea contractelor de delegare a gestiunii, cu respectarea dispozițiilor Legii concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare exploatarea eficientă și în condiții de siguranță a sistemelor de utilități publice sau a altor bunuri aparținând patrimoniului public și/sau privat al unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciilor, realizarea investițiilor prevăzute în contractul de delegare a gestiunii în sarcina operatorului, de asigurare a protecției mediului și a domeniului public, asigurare a protecției utilizatorilor;

l) să stabilească cerințele și criteriile de participare și selecție a operatorilor la procedurile publice organizate pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii;

m) să solicite informații cu privire la nivelul și calitatea serviciului furnizat/prestat și cu privire la modul de întreținere, exploatare și administrare a bunurilor din proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, încredințate pentru realizarea serviciului;

n) să invite operatorul pentru audieri, în vederea concilierii diferențelor apărute în relația cu utilizatorii serviciilor;

o) să aprobe stabilirea, ajustarea sau, după caz, modificarea prețurilor și tarifelor serviciilor de utilități publice propuse de operatori, în baza metodologiilor elaborate de autoritățile de reglementare potrivit competențelor acordate acestora prin legea specială;

p) să monitorizeze și să exercite controlul cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice și să ia măsurile necesare în cazul în care operatorul nu asigură indicatorii de performanță și continuitatea serviciilor pentru care s-a obligat;

q) să sancționeze operatorul în cazul în care acesta nu operează la nivelul indicatorilor de performanță și eficiență la care s-a obligat și nu asigură continuitatea serviciilor;

r) să rezilieze contractele de delegare a gestiunii în condițiile și situațiile prevăzute de clauzele contractuale.

s) prin hotărâri ale consiliilor locale se vor stabili (dacă va fi cazul) și alte atribuții, drepturi și obligații pentru a căror exercitare unitățile administrativ-teritoriale membre conferă Asociației mandat, conform art. 10 alin. (5) din Legea nr. 51/2000, cu modificările și completările ulterioare.

Exercitarea atribuțiilor, drepturilor și obligațiilor prevăzute mai jos este condiționată de primirea în prealabil a unui mandat special din partea autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației:

(a) dreptul de a delega gestiunea Serviciului de utilități publice transferate în responsabilitatea asociațiilor, inclusiv dreptul de a pune la dispoziție sistemele de utilități publice aferente serviciilor de utilități publice transferate;

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

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

d) aprobarea modificării contractelor de delegare a gestiunii precum și a anexelor sale;

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

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

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

h) să refuze, în condiții justificate, aprobarea prețurilor și tarifelor propuse de operator.

V.3. Operatorul de transport public - Multi-Trans SA

A. DATE DE IDENTIFICARE A AGENTULUI ECONOMIC

1. Numele societății

Multi-Trans S.A.

2. Număr de înregistrare

→ Oficiul Registrului Comerțului: J1998000287143

→ Cod de identificare fiscală: RO 555397

3. Forma juridică de constituire: Societate pe Acțiuni

4. Adrese, tel, fax:

→ Sediul social – Sfântu Gheorghe, cartierul Câmpul Frumos, strada Reimesch Ferenc nr. 4; județul Covasna

Tel: 0267-351 156

E-mail: office@multitrans.ro; website: www.multitrans.ro

5. Tipul activității principale și codul CAEN

Obiectul de activitate principal:

Denumire activitate	Cod CAEN
Transporturi terestre de pasageri, pe bază de grafic	4931

Capital social

Capitalul social al *Multi-Trans SA* este de 171.084 lei împărțit în 57.028 acțiuni nominative în valoare nominală de 3 lei fiecare, subscris în întregime de acționarul unic Consiliul Local Sfântu Gheorghe.

Scurt istoric

Multi-Trans S.A. este o societate pe acțiuni, având ca obiect principal de activitate conform codului CAEN 4931.

În anul 1973 a fost înființat IJGCL, care avea în dotare 6 autobuze TV20 folosite pentru transportul în comun de persoane. La sfârșitul anului 1979 prin Decretul nr. 377/1979 a fost înființat IJTL (cu 362 mijloace de transport). Atunci IJTL avea 789 de angajați.

La începutul anului 1982 prin Decizia nr. 334 IJTL-ul și IJGCL-ul au fost comasate, astfel a luat ființă EJTL. În cursul anului 1990 pe baza Deciziilor nr.71/1990 și 93/1990 a fost reînființat IJTL Sfântu Gheorghe, care avea în dotare 285 mijloace de transport și lucra cu 667 angajați. Prin Decizia nr. 20 în anul 1991 Prefectura județului Covasna a transformat IJTL-ul în RATL (regie autonomă). Conform HG 597 în anul 1992 și Decizia 43 al Consiliului Județean Covasna în anul 1992 serviciile publice locale trec în subordinea Consiliilor locale. Conform OUG nr. 30/1997 și 53/1997 din anul 1997 RATL se transformă în societate pe acțiuni, astfel ia naștere Multi-Trans SA. Începând cu anul 1997 și până astăzi activitatea societății Multi-Trans SA s-a redus treptat de la transporturi regulate pe ruta Sfântu Gheorghe-Budapesta, transporturi regulate în satele și comunele din județ, transportul în comun pe raza municipiului Sfântu Gheorghe și transport ocazional intern și internațional la activitatea de bază de astăzi (serviciul public de transport persoane pe raza municipiului Sfântu Gheorghe) și la activitatea de transport intern și internațional de persoane pe bază de comenzi ferme (transport ocazional, excursii turism). Concomitent s-a redus și parcul auto (la 24 mijloace de transport utilizate, din care 17 autobuze urbane și 1 microbuz) și numărul personalului la 49 angajați. Astăzi obiectul principal al societății Multi-Trans SA este transportul public de persoane în municipiul Sfântu Gheorghe.

V.3.1. Conducerea Și Personalul Societății

Număr total de salariați 49 (la finele lunii iunie 2024), din care:

Structura numerică de personal :

- conducerea societății: 1 director general;
- serviciul financiar-contabil și juridic: 11 persoane;
- departamentul coloană auto și autogară: 25 persoane;
- serviciul tehnic -administrativ: 12 persoane

Administrarea societății este exercitată de Consiliul de Administrație format din 5 membri numiți de reprezentanții Adunării Generale ale Acționarilor de Consiliul Local al municipiului Sfântu Gheorghe.

Delegarea conducerii societății s-a făcut prin decizia Consiliului de Administrație în favoarea domnului Tittesz Zoltán, pe un mandat de 4 ani.

Salariul mediu brut pe unitate în primul semestru al anului 2024 a fost 7.591 lei (calculat la media de 48 salariați) față de 6.833 lei în primul semestru al anului 2023 (calculat la media de 47 salariați). Această creștere se datorează indexării salariilor având în vedere creșterea salariului minim pe economie pe parcursul anului 2023.

V.3.2. Descrierea Activității Curente A Societății

1. Piață / Tendințe

Transportul public local de călători este caracterizat prin câteva elemente specifice:

- este un serviciu de utilitate socială;
- se află într-un raport permanent cu instituțiile guvernamentale și autoritățile de administrație locală;
- furnizează prestații de interes colectiv (public) și general.

Acest serviciu funcționează în baza a două principii fundamentale:

- continuitatea – acest serviciu nu poate fi întrerupt dacă viața publică este dezorganizată, el trebuind să satisfacă interese publice în mod continuu;
- interesul general trebuie să primeze în fața celui particular.

Pentru ca acest serviciu public să funcționeze corect într-un oraș și în spiritul celor două principii fundamentale, este necesar să se asigure:

- A.** organizarea traficului (managementul);
- B.** personal specializat;
- C.** ansamblu infrastructură/vehicule la standarde ridicate;
- D.** resurse financiare corespunzătoare.

Serviciul de transport public local de călători din municipiul Sfântu Gheorghe a fost influențat, în mod negativ, în ultimii ani de o serie de factori printre care:

- dezvoltarea accentuată a transportului cu autoturismele personale;
- efectele negative ale pandemiei SARS -Cov 19;
- efectele negative ale războiului dintre Rusia și Ucraina;
- stagnarea dezvoltării economice (scăderea numărului locurilor de muncă, mai ales în perioada dintre anii 2009-2015, datorită crizei financiare globale, apoi datorită pandemiei SARS -Cov 19 în anii 2020 și 2021); concurența neloială a firmelor care efectuează transport județean (și interjudețean) și care, la intrarea în municipiu, efectuează transport urban din ce în ce mai accentuat;
- creșterea semnificativă a numărului de taxiuri și recent de apariția în oraș al serviciilor de genul “ridesharing” care activează pe teritoriul municipiului;

Ca majoritatea orașelor mici și mijlocii din România, municipiul Sfântu Gheorghe s-a confruntat cu problema menținerii sistemului existent de transport local public, datorită lipsei fondurilor de dezvoltare.

Acum trei-patru ani și segmentul de transport public a resimțit puternic efectele negative ale pandemiei Covid, simțindu-se o scădere la numărul călătoriilor pe parcursul anului 2021 față de perioadele dinaintea pandemiei datorită limitărilor, restricțiilor și nu în ultimul rând datorită precauției populației de a utiliza autobuzele urbane, acestea fiind un spațiu mai restrâns și în unele perioade ale zilei, mai aglomerate. Pe parcursul anului 2022 încetul cu încetul numărul călătoriilor a revenit la normal, efectele pandemiei Covid simțindu-se din ce în ce mai puțin, chiar a crescut în anul 2022, 2023 și 2024 față de perioadele dinaintea pandemiei și față de fiecare an în parte.

În prezent transportul public de călători din municipiul Sfântu Gheorghe este realizat de către S.C. Multi-Trans S.A. prin aproximativ 14 de linii (trasee) în zilele lucrătoare (din care 6 linii principale) și 6 linii în zilele nelucrătoare (sâmbătă, duminică, sărbători legale).

În zilele lucrătoare autobuzele destinate transportului public local parcurg în medie 1.600 km., iar în zilele nelucrătoare aproximativ 650 km.

2. Produse / Servicii

Cifra de afaceri a societății Multi-Trans S.A. (pe baza datelor financiare din anul 2024) se compune din:

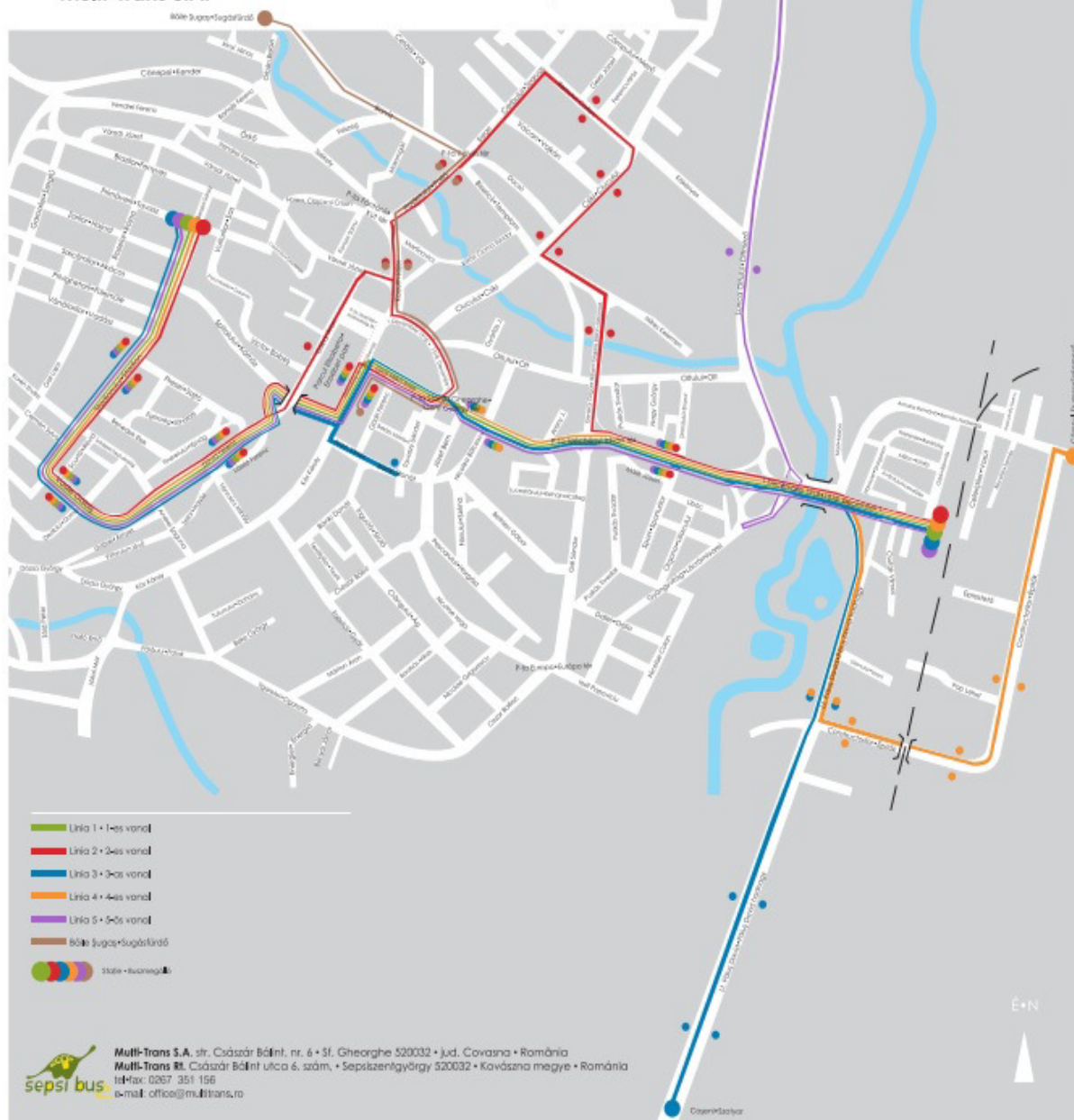
- 37,7 % compensație suportată de Consiliul Local al Municipiului Sfântu Gheorghe pentru acoperirea funcționării serviciului de transport în comun conform contractului de delegare;
- 27,15 % venituri din activitatea de bază – transport public de persoane în Municipiul Sfântu Gheorghe (vânzări titluri de călătorie și venituri din închirierea suprafețelor exterioare ale autobuzelor urbane pentru reclama, publicitate);
- 20,45 % diferențe de tarif suportate de Consiliul Local al Municipiului Sfântu Gheorghe pentru acoperirea gratuităților și reducerilor de tarife conform contractului de delegare a gestiunii;
- 10,9 % venituri din servicii de transport către terți, pe bază de comenzi și contracte;
- 10,9 % venituri din activitățile de servicii de autogară;

Cele șase linii principale:

Traseele principale și orarul de circulație ale transportului public de călători din municipiul Sfântu Gheorghe



A sepsiszentgyörgyi közszállítás fő útvonalai és menetrendje



3. Parcul auto

Parcul auto al societății Multi-Trans S.A. – Forma actualizată 2025

Nr. Crt	Denumire / Marcă (tip)	An fabricație	Utilizare	Nr. circulație	Nr. locuri		Observații
					Pe scaune	În picioare	
1	MAN-NM-223	2006	tr. public/ taxări	CV-05-TEL	27	39	Bun de retur
2	MAN-NL-313	2001	tr. public/ taxări	CV-05-TEM	37	58	Bun de retur
3	MAN-NM-285	2004	tr. public/ taxări	CV-05-TEN	22	44	Bun de retur
4	MAN-NL-313	2003	tr. public/ taxări	CV-05-TEP	36	56	Bun de retur
5	MAN – NM 223 F	2005	tr. public/ taxări	CV-05-ZIS	20	63	Bun de retur
6	MAN – 21/ Lion's City	2005	tr. public/ taxări	CV-05-ZIT	35	55	Bun de retur
7	SCANIA	2004	tr. public/ taxări	CV-06-NBJ	37	50	Bun de retur
8	SCANIA	2004	tr. public/ taxări	CV-06-NBL	38	55	Bun de retur
9	YOUTONG ZK 6129H	2007	taxări	CV -02- DKD	50	-	Proprietate
10	FORD TRANSIT	2005	Taxări / tr. public	CV-04-PRZ	15	-	Bun de retur
11	SOLARIS Urbino 9H	2023	tr. public	CV-11-SBB	27	36	Bun de retur
12	SOLARIS Urbino 12	2023	tr. public	CV-12-SBB	31	56	Bun de retur
13	SOLARIS Urbino 12	2023	tr. public	CV-13-SBB	31	56	Bun de retur
14	SOLARIS Urbino 12	2023	tr. public	CV-14-SBB	31	56	Bun de retur
15	SOLARIS	2023	tr. public	CV-15-SBB	31	56	Bun de retur

	Urbino 12						
16	SOLARIS Urbino 12	2023	tr. public	CV-16-SBB	31	56	Bun de retur
17	SOLARIS Urbino 9H	2023	tr. public	CV-18-SBB	27	36	Bun de retur
18	SOLARIS Urbino 9H	2023	tr. public	CV-19-SBB	27	36	Bun de retur
19	SOLARIS Urbino 9H	2023	tr. public	CV-21-SBB	27	36	Bun de retur
20	SOLARIS Urbino 9H	2023	tr. public	CV-22-SBB	27	36	Bun de retur
21	SOLARIS Urbino 9H	2023	tr. public	CV-23-SBB	27	36	Bun de retur
22	SOLARIS Urbino 12	2023	tr. public	CV-20-SBB	31	56	Bun de retur
23	Remorcă furgon	2006	taxări	CV-04-CHJ	-	-	Proprietate
24	Remorcă tr. biciclete	2023	tr. public	CV-07-CFN	-	-	Proprietate
25	Dacia Logan	2005	coloană	CV-04-RCA	5	-	Proprietate
26	Dacia Papuc Mixt 1704	1996	coloană	CV-02-RAT	5	-	Prop. casare (Proprietate)
27	Dacia Logan MCV	2016	coloană	CV-22-MTT	5	-	Proprietate
28	Renault Megane sedan	2021	director	CV-21-MTT	5	-	Proprietate
29	Ford Transit Courier Van Trend	2024	coloană	CV-23-MTT	2	-	Proprietate

4. Tarife bilete și abonamente actuale



TARIFE BILETE ȘI ABONAMENTE

Tarife pentru bilete din data de 01.12.2023

Bilet o călătorie (procurat prin automate de bilete)	2,5 lei
Bilet valabil 45 minute prin aplicația 24 pay	2,5 lei
Bilet 2 călătorii	5,0 lei
Set bilet 10 călătorii	22,0 lei
Procurarea directă a biletelor de călătorie de la conducătorul autobuzului valabil pentru o călătorie	5,0 lei

Tarife pentru abonamente din data de 20.12.2023

Abonament

Abonament lunar toate liniile	84,0 lei
-------------------------------	----------

Abonament cu reducere pentru pensionari

cu pensii până la 1450 lei	Abonament gratuit
cu pensii între 1451 lei - 2000 lei	Abonament cu reducere 50%: 42,0 lei

Abonament gratuit pentru elevi

Abonament pentru elevi care frecventează unitățile de învățământ din municipiul Sfântu Gheorghe	Abonament gratuit
---	-------------------

5. Performanțele financiare în ultimii zece ani (pe baza datelor financiare din bilanțurile contabile, conform reglementărilor din România cu privire la regulile contabile)

Performanțele financiare în ultimii zece ani

Perioada	Cifra de Afaceri	Profit/Pierdere din Pierdere net (lei) exploatare (lei)	Profit/ (lei)
Anul 2014	3.710.091	-72.987	-81.712
Anul 2015	3.761.427	12.980	3.925
Anul 2016	3.360.839	-175.879	-183.143
Anul 2017	3.553.431	31.409	19.941
Anul 2018	3.863.196	-148.209	-155.143
Anul 2019	4.293.939	-18.557	-27.655
Anul 2020	4.109.624	167.280	163.412
Anul 2021	4.962.061	274.467	227.579
Anul 2022	5.877.929	212.756	169.656
Anul 2023	7.110.118	525.827	401.220
Anul 2024	7.758.353	635.670	492.967

6. Puncte tari, puncte slabe

Concluziile privind aspectele ce caracterizează activitatea societății Multi-Trans S.A. grupate pe puncte tari și puncte slabe se prezintă astfel:

Puncte tari:

- este o societate comercială, care funcționează în conformitate cu legislația în vigoare privind dreptul de funcționare, dreptul de proprietate, dreptul social, dreptul comercial, dreptul mediului și cel al muncii;
- are autorizațiile de funcționare emise de entitățile abilitate;
- deține licențe de transport, autorizații de operator public local (de transport);
- asigură un transport sigur și punctual pentru populația municipiului Sfântu Gheorghe;
- capacitatea de transport actuală asigurată de parcul de autobuze urbane este în mare măsură suficientă pentru deservirea călătorilor pe liniile existente;
- Multi-Trans S.A. sau predecesorii acestuia au asigurat transportul în comun pe raza municipiului Sfântu Gheorghe, încă de la înființarea acestui serviciu;
- dispune de personal calificat, atestat profesional de organisme abilitate, capabil să păstreze și să asigure continuitatea în condiții bune a serviciilor de transport public în municipiul Sfântu Gheorghe;
- stabilitate bună a personalului, fără fluctuații mari, fidelitate și atașament față de firmă;
- nivel bun de disciplină a muncii în rândul salariaților;
- deține dotarea tehnică adecvată (chiar dacă este învechită o parte din ele, care

- urmează a fi modernizată complet în următoarele luni) pentru realizarea obiectului de activitate;
- existența unei piețe sigure pentru serviciile societății;
- relații tradiționale cu clienții;
- organizare eficientă a activității comerciale;
- performanțe financiare foarte bune în ultimii ani;
- fără datorii la bugetul de stat, cel al asigurărilor sociale de stat și bugetul local;management calificat, cu experiență și preocupat pentru îmbunătățirea serviciului de transport public de călători.

Puncte slabe:

- insuficiența resurselor financiare proprii necesare modernizării parcului de autovehicule în special, cât și a transportului de călători public în general (stații moderne, linii noi, sisteme moderne de ticketing, etc.), a construcțiilor (capăt de linie, terminale, garaje, hale și dotările aferente)
- investițiile pentru modernizarea servciului public se realizează prin accesarea de pr-fonduri nerambursabile de către Municipiul Sfântu Gheorghe.
- o parte din parcul de autobuze este învechit, urmând să fie înlocuite și acestea în viitorul apropiat cu autobuze noi ecologice tot prin accesarea de fonduri europene sau alte fonduri nerambursabile.

Indicatori De Performanță

DENUMIRE INDICATOR	ADMIN. NEEEXECUTIVI			
	NIVEL IMPUS	NIVEL REALIZAT	PONDERE	REALIZAT %
Cifra de afaceri (plafon minim semestrial)	1.600.00 lei	3.513.906 lei	10 %	21,96 %
Creanțe peste 45 zile la alți clienți decât Consiliul Local (palfon maxim)	20.000 lei	14.887 lei	10 %	13,43 %
Datorii peste 45 zile la alți furnizori decât Consiliul Local (palfon maxim)	20.000 lei	0 lei	10 %	> 100 %
Cheltuieli la 1.000 lei venit (plafon maxim)	999,9 lei	997,90 lei	10 %	10,02 %
Productivitatea muncii (palfon minim) – Cifra de afaceri anualizata/nr. mediu salariați	65.000 lei	146.413 lei	10 %	21,52 %
Satisfactia clientului – indicator bazat pe un studiu de opinie – 2 ani	Min. 45% din cei care folosesc serviciile Multi-Trans SA sa fie multumiti	88,60%	5%	9,84 %

Excluderea oricarei discriminari privind accesul la serviciile de transport public	Sa fie respectat	Respectat	5%	5 %
Respectarea reglementărilor specifice din domeniu	Sa fie respectat	Respectat	10%	10 %
Stabilirea, revizuirea si raportarea la timp a indicatorilor de performanta	Sa fie respectat	Respectat	30%	30 %
Total			100 %	>221,77 %

Analizând cele de mai sus se poate observa că procentul de realizare a indicatorilor de performanță a fost realizat mult peste nivelul impus.

V.3.5. Propuneri De Dezvoltare Și Modernizare A Transportului Public De Călători Pe Anul 2025-2026

- Remarcarea corespunzătoare a spațiilor destinate opririi în stații a mijloacelor de transport în comun (după realizarea acestei măsuri este foarte important și controlul și sancționarea proprietarilor mijloacelor de transport care staționează sau opresc în spațiile destinate mijloacelor de transport în comun – astfel s-ar fluidiza transportul în comun și ar crește siguranța călătorilor, care urcă și coboară în diferite stații);
- Continuarea dotării șoferilor, paznicilor și a personalului auxiliar și de la atelier cu echipament de lucru (tricouri, cămăși, pantaloni, șalopete, bocanci etc.) personalizate cu însemnele societății;
- Finalizarea proiectelor din fondurilor europene pentru reorganizarea și modernizarea din temelii a transportului public urban (autobuze electrice, sediu/depou nou, stații de alimentare electrice, capăt de linie, stații și linii noi, e-ticketing etc) prin Municipality (acordare de suport, implicare în toate proiectele);
- Reorganizarea liniilor și al programului de transport public după finalizarea și predarea lucrărilor din fonduri europene la depou, capăt de linie, stații de autobuze, e-ticketing, automate de bilete, etc.

Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public trebuie să fie parte componentă a dezvoltării durabile a zonei metropolitane a municipiului Sfântu Gheorghe, prin oferirea de servicii economice și sociale tuturor locuitorilor comunității fără compromiterea viabilității sistemelor naturale, sociale și economice. Transportul public urban este al patrulea factor ca importanță al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială.

Componenta socială ce caracterizează transportul urban de călători trebuie să fie o preocupare de bază a administrației locale. Această preocupare este determinată de faptul că serviciul de transport public este utilizat, în acest moment, în primul rând de categoriile sociale cu venituri medii și/sau mici.

Principalele obiective pe termen scurt:

- Asigurarea în condiții optime a continuității activității de transport public de călători pe raza municipiului Sfântu Gheorghe și extinderea pe zona metropolitană a acestuia;
- Asigurarea serviciului de transport public local de călători în condiții de siguranță, punctual și confortabil, respectând programul de circulație;
- Creșterea mobilității la nivel urban;
- Modernizarea sistemului de transport public;
- Atragerea de resurse financiare nerambursabile sau parțial nerambursabile (dacă este posibil) pentru achiziționarea a încă 5-6 autobuze urbane noi, ecologice;
- Gestionarea pe principii economice și de eficiență a serviciului;
- Responsabilitate și legalitate;
- Informarea și consultarea permanentă a călătorilor;
- Finalizarea proiectelor pe fonduri europene privind modernizarea transportului public de călători la (stații de autobuze noi, automate de bilete, depou-sediu nou, capăt de linie nou, linii/trasee noi, e-ticketing, informare călători online, etc.)
- Monitorizarea permanentă a cheltuielilor și a costurilor de operare, elaborarea de cash-flow -uri săptămânale, lunare;
- Urmărirea modului cum sunt utilizate mijloacele de transport de către conducătorii auto în vederea reducerii/ menținerii costurilor de exploatare;
- Alocarea de resurse materiale, umane și financiare, astfel încât să se asigure realizarea obiectivelor în condiții de maximă eficiență în accețiunea serviciului de utilitate publică;
- Asigurarea unui sistem de evidență a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă al acestora, cât și reducerea reclamațiilor fondate treptat;
- Asigurarea și realizarea unei statistici al accidentelor și analiza acestora;
- Realizarea indicatorilor de performanță;
- Asigurarea principiilor guvernantei corporative privind modul de funcționare al companiei

Societatea Multi-Trans S.A. se află într-un proces susținut de creștere și dezvoltare, demonstrând o stabilitate economico-financiară solidă. Aceasta este confirmată de indicatorii analizați pentru perioadele de referință – respectiv lichiditatea patrimonială și imediată, solvabilitatea, productivitatea muncii, cifra de afaceri și profitul în creștere – precum și de absența datoriilor restante către bugetul de stat, bugetul local sau furnizori. Totodată, se remarcă o creștere semnificativă a numărului de călătorii și a călătorilor transportați.

V.4 Delegarea gestiunii serviciului de Transport Public Local

Delegarea gestiunii serviciului public de transport local de călători pe raza teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară ”Transport Metropolitan Seps” se propune a fi realizată prin atribuire directă, în baza unui contract de delegare a gestiunii, către operatorul SC Multi-Trans SA. Alegerea acestei modalități de atribuire este fundamentată pe prevederile art. 28 alin. (3) și art. 29 din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, ale Legii nr. 92 din 2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ teritoriale, cu modificările și completările ulterioare,

precum și pe dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.

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 Sfântu Gheorghe* trebuie menținut și dezvoltat în continuare;
- 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;

Delegarea directă este justificată prin necesitatea asigurării continuității serviciului public de transport, a stabilității și predictibilității în organizarea acestuia, precum și a protejării interesului public general. Totodată, atribuirea directă permite menținerea unui nivel corespunzător de calitate și siguranță a serviciului, evitând riscul întreruperii sau al disfuncționalităților ce ar putea apărea în lipsa unui operator desemnat.

În acest sens, atribuirea directă către SC Multi-Trans SA constituie o soluție oportună și legală, care răspunde obiectivelor de eficiență, accesibilitate și sustenabilitate ale transportului public local în cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsi".

CAPITOLUL VI. MODALITĂȚI DE ATRIBUIRE A SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL DE PERSOANE

În conformitate cu prevederile Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 autoritățile administrației publice locale sunt libere să hotărască asupra modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice aflate sub responsabilitatea lor. Autoritățile administrației publice locale au posibilitatea de a gestiona în mod direct serviciile de utilități publice în baza unei hotărâri de dare în administrare sau de a încredința gestiunea acestora, respectiv toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/ prestarea unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice, în baza unui contract de delegare de gestiune.

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

Raporturile juridice dintre unitățile administrativ-teritoriale sau, după caz, dintre asociațiile de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice și operatori ori operatorii regionali, după caz, sunt reglementate prin:

a) hotărâri privind darea în administrare a furnizării/ prestării serviciilor de utilități publice către operatorii de drept public (servicii de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate sub autoritatea consiliilor locale sau a consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ teritoriale) respectiv, contracte de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice către operatorii- societăți reglementate de Legea 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.

b) contractele de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice, în cazul gestiunii delegate.

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

a) date în administrare și exploatate în baza hotărârii de dare în administrare;

b) puse la dispoziție și exploatate în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

Gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează în următoarele modalități:

→ gestiune directă

→ gestiune delegată

Prezentul studiu de oportunitate propune delegarea gestiunii prin gestiune directă menită să asigure realizarea unui serviciu de calitate.

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

Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau de drept privat definiți conform prevederilor legale în vigoare, fără aplicarea Legii 98/ 2016 privind achizițiile publice, Legii 99/ 2016 privind achizițiile sectoriale și Legii 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.

CAPITOLUL VII. INVESTIȚIILE CONSIDERATE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂTĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL PRIN CURSE REGULATE

Operatorul realizează investiții din surse proprii sau atrase, fiindu-i recunoscute costurile asociate investițiilor în măsura în care acestea sunt incluse în Programul de investiții al Operatorului, parte din Contractul de Servicii Publice.

Investițiile necesare pentru modernizare și extindere vor rezulta în urma activității de administrare prin elaborarea politicilor și strategiilor, a programelor de dezvoltare și modernizare a infrastructurii, a normelor și regulamentelor.

Actualul stadiu de dezvoltare al sistemului de transport public local din *municipiul Sfântu Gheorghe* trebuie menținut și dezvoltat la același nivel în comunele limitrofe, membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, fiind necesare mai multe investiții. Scopul urmărit de managementul societății și de autoritățile administrației publice locale este eficientizarea activității de transport public de călători în municipiul Sfântu Gheorghe, prin creșterea frecvenței traficului, creșterea capacității de transport și asigurarea unui serviciu de transport public de călători modern, ecologic, care să răspundă cerințelor de ritmicitate, confort și siguranță ale cetățenilor.

Investițiile privind achiziția de mijloace de transport respectiv altor componente din cadrul sistemului de transport utilizate în derularea prezentului contract vor fi doar de tip ecologic, cu respectarea standardelor de calitate și mediu pentru toți operatorii desemnați.

Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane

Pentru armonizarea SIDU și PMUD Sfântu Gheorghe preluăm propunerile din SIDU pentru transportul public (Sursa PMUD Sf Gheorghe, pag. 244)

- Realizare terminal de transport intermodal metropolitan;
- Extindere depou pentru autobuze;
- Modernizarea și înființarea de stații de transport public noi, inclusiv în zona metropolitană, focalizată la centre de cartiere, axa portocalie, unități de învățământ, zone industriale, gara CF, câte 2 stații în fiecare sat component cu linii de transport public;
- Extinderea sistemului de management al traficului și al sistemului de e-ticketing,
- Modernizarea transportului în comun prin achiziționarea de autobuze electrice;
- Reabilitarea și amenajarea căilor de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public;
- Stații de încărcare pentru material rulant electric la capuri de linii în zona metropolitană.

CAPITOLUL VIII. DURATA CONTRACTULUI DE DELEGARE

Referitor la durata contractelor de servicii publice, există 3 categorii de dispoziții legale care reglementează acest aspect :

1. În conformitate cu art. 4 alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine.

2. Pe de altă parte, prevederile legislației naționale, respectiv art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, impun o durată fixă a serviciilor de delegare a serviciului de transport public local, respectiv 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze și 15 ani pentru transporturile realizate cu tramvai , troilebuze și mijloace de transport pe cablu.

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

În acest sens, dispozițiile art. 28 alin.(1) din legea examinată circumstanțiază, în funcție de specificul fiecărei activități desfășurate, termenul maxim al contractului de atribuire a gestiunii,

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

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

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

3. Pe de altă parte, art. 32 alin. (3) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG 58/2016, statuează că: “Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.”.

În conformitate cu cele prevăzute mai sus propunem încheierea Contractului de delegare pe o perioadă de 10 ani.

CAPITOLUL IX. REDEVENȚA

Redevența este o sumă de bani pe care operatorul delegat o plătește autorității publice pentru dreptul de a presta un serviciu public, în acest caz – transportul public de persoane.

Redevența pentru serviciu se actualizează anual, cu rata inflației.

Redevențele în contractele de delegare a transportului public sunt reglementate de:

- Contractul de delegare;
- Documentația de atribuire;
- Legea 51/2006 – a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată cu modificările și completările ulterioare ;
- Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale;
- Codul administrativ (OUG 57/2019) – pentru regimul concesiunilor;
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier, cu modificările și completările ulterioare.

Scopul redevenței:

- Compensare pentru folosirea unui bun public sau a dreptului exclusiv de operare;
- Generare de venituri pentru autoritatea publică;

→ Control și eficiență – asigură că operatorul are un interes economic în buna exploatare a serviciului.

Contractul de delegare va cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la nivelul redevenței. La stabilirea nivelului redevenței, Entitatea Contractantă va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului public (autobuzele achiziționate prin fonduri UE, alte investiții) și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește astfel încât să nu crească semnificativ efortul localităților membre de plată a compensației de exploatare, prin creșterea nivelului redevenței. Cheltuiala cu redevența este cheltuială eligibilă pentru plata compensației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul.

În ceea ce privește stabilirea nivelului redevenței aferent bunurilor concesionate, trebuie avute în vedere următoarele obiective :

- Minimizarea impactului asupra populației,
- Simplificarea procedurilor de decontări.

Având în vedere că serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate publică și în vederea unui impact social cât mai mic (și aceasta cheltuială este eligibilă pentru stabilirea costului per km, al tarifelor și calculul compensării), considerăm că redevența trebuie stabilită la un nivel suportabil.

Referitor la gradul de suportabilitate a populației menționăm că rata de suportabilitate este procentajul din venitul mediu lunar al familiei (gospodăriei) cheltuit pe o categorie de servicii comunitare de utilități publice (nivelul facturii medii lunare împărțit la venitul mediu lunar al gospodăriei exprimat în procente), conform Hotărârii nr. 246 din 16 februarie 2006 pentru aprobarea Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice.

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

Calculul gradului de suportabilitate se face împărțind cheltuielile suportate al unui utilizator cu serviciul de transport public la veniturile nete ale gospodăriilor, astfel:

$$\text{Gradul de suportabilitate} = \frac{\text{Tarif consum mediu}}{\text{Venit mediu gospodărie}} \times 100$$

Metodologia de calcul a redevenței ca procent (calculat pe baza gradului de suportabilitate al populației) din valoarea anuală a amortizării bunurilor concesionate este în conformitate cu prevederile normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificată și completată de Legea nr. 225/2016, „la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru

mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul".

CAPITOLUL X. PROFITUL REZONABIL

Conform prevederilor articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, costurile care trebuie luate în considerare într-un contract de servicii publice pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului”. Compensația pentru obligația de serviciu public nu poate depăși efectul financiar net al obligației, definit ca fiind egal cu costurile, minus veniturile generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse la nivel de rețea, plus un „profit rezonabil”.

Contractele de transport public aliniate conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Conform reglementărilor, profitul rezonabil nu poate depăși rata de SWAP aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de bază (adică 1%).

Importanța

- Asigură un echilibru între interesul public și interesul operatorului;
- Previne supra-compensarea și deci ajutorul de stat ilegal;
- Este esențial în calculul compensației pentru acoperirea costurilor serviciului (de ex. gratuități, reduceri).

Nivelul profitului rezonabil influențează:

- Nivelul de risc preluat de operator;
- Investițiile proprii realizate în infrastructură sau mijloace de transport;
- Durata contractului;
- Piața locală (nivelul cererii, politicile tarifare etc.);
- Tipul de operator (public vs. privat).

CONCLUZII

Studiul de oportunitate se va utiliza ca element de bază pentru realizarea analizelor necesare deciderii asupra transportului în Zona Metropolitană Sepsî.

În elaborarea studiului s-a ținut cont de actele normative, standardele și normativele în vigoare la nivel național.

Prin delegarea directă a serviciului de transport public se asigură monitorizarea strictă și impunerea promptă.

Societatea de Transport Multi-Trans S.A. a demonstrat de-a lungul timpului potențialul tehnic, financiar și organizatoric în prestarea unui serviciu de transport public în acord cu standardele europene.

Se propune delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate pe teritoriul A.D.I. „Transport Metropolitan Sepsî” în modalitatea gestiunii directe, către Multi-Trans S.A., operator care a demonstrat că are capacitatea de a gestiona judicios serviciul de transport public local încredințat inițial la nivelul municipiului Sfântu Gheorghe cu condiția parcurgerii tuturor etapelor procedurale conform legislației în vigoare.

Având în vedere precizările menționate în cuprinsul prezentului Studiu de Oportunitate, apreciem că sunt asigurate atât premisele tehnice și manageriale pentru justificarea atribuirii directe către operatorul Multi-Trans S.A. cât și respectarea prevederilor legale în vigoare la nivel național și comunitar în ceea ce privește delegarea gestiunii serviciului de transport public local, drept pentru care Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî" propune încheierea Contractului de Servicii Publice cu operatorul Multi-Trans S.A., prin atribuire directă pe o perioadă de 10 ani, conform prevederilor legale în materie adoptate la nivel național și comunitar.