

STUDIU DE OPORTUNITATE
pentru fundamentarea și stabilirea soluției optime
de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători
în municipiul Vatra Dornei, județul Suceava

1. Prezentare generală

1.1 Scopul studiului de oportunitate

1.2 Cadrul legislativ

2. Obiective ale comunității în legătură cu serviciul public de transport călători

2.1 Intervenții propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă

2.2 Investiții ale autorității publice locale în dezvoltarea infrastructurii de transport public local

3. Aspecte care justifică delegarea serviciilor de transport public local

3.1 Aspecte sociale

3.3 Aspecte economice și sociale

4. Scenarii alternative privind delegarea serviciului de transport public local

4.1 Scenarii alternative de delegare

Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii, recomandarea variantei optime

5. Descrierea Contractului de delegare a gestiunii

5.1 Principalele clauze ale Contractului de delegare

5.2 Infrastructura aflată în proprietatea publică a municipiului Vatra Dornei

5.3 Durata Contractului de delegare

5.4 Calculul redevenței minime pe perioada de delegare a serviciului public

7. Concluzii

1. Prezentare generală

1.1 Scopul studiului de oportunitate

Potrivit prevederilor Legii 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice și a Legii 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ teritoriale, autoritățile administrației publice locale au obligația înființării, organizării, coordonării, monitorizării și controlului acestui serviciu.

În asigurarea serviciului public de transport persoane, autoritățile administrației publice locale, au, în principal, următoarele atribuții:

- a) evaluarea fluxurilor de transport de persoane și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public local, precum și anticiparea evoluției acestora;
- b) stabilirea traseelor principale și secundare și a programelor de transport privind serviciul public de transport de persoane prin curse regulate și atribuirea acestora odată cu atribuirea în gestiune a serviciului, în conformitate cu prevederile prezentei legi. Programele de transport pot fi stabilite și în baza unui studiu de mobilitate;
- c) actualizarea periodică a traseelor și a programelor de transport în funcție de necesitățile de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public interjudețean, internațional, feroviar, aerian sau naval de persoane existent, precum și corelarea între modalitățile de realizare a serviciului public de transport local de persoane cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou și în regim de taxi, după caz;
- d) întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor publice de transport local și județean, în condițiile legii;
- e) aprobarea studiilor de fezabilitate privind înființarea, reabilitarea, modernizarea și extinderea unei părți sau a întregului sistem public de transport local și județean, aflat în proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale ori în administrarea autorităților administrației publice locale, precum și a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale;
- f) proiectarea și executarea lucrărilor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă sistemelor publice de transport local și județean într-o concepție unitară, corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților/ județelor, cu planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, de protecție a mediului, cu modalitățile de realizare a serviciilor respective și în conformitate cu reglementările legale în vigoare;
- g) asocierea intercomunitară în condițiile legii, în vederea realizării unor investiții de interes comun în domeniul infrastructurii tehnico-edilitare aferente sistemului public de transport local, precum și administrarea acestuia;
- h) încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport local și județean de persoane;
- i) acordarea de facilități și compensații ca diferență de tarif pentru unele categorii de populație, pentru asigurarea suportabilității costurilor de către utilizatori, cu respectarea legislației fiscale în vigoare;
- j) autorizarea transportatorilor, denumiți transportatori autorizați, astfel cum au fost definiți prin prezenta lege, pentru realizarea de către aceștia a serviciului public de transport local, respectiv serviciul public de transport de persoane prin curse regulate executate cu tramvaie, troleibuze, trenuri de metrou;
- j1) emiterea de licențe de traseu pentru serviciile publice de transport rutier de călători efectuate cu autobuze;
- j2) aprobarea programului de transport public județean, precum și emiterea licențelor de traseu în serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate se fac cu respectarea stațiilor de îmbarcare/debarcare prevăzute în contractele de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean de călători;

k) realizarea seturilor de date spațiale aferente serviciului public de transport, cu respectarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1.089/2010 al Comisiei din 23 noiembrie 2010 de punere în aplicare a Directivei 2007/2/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește interoperabilitatea seturilor și serviciilor de date spațiale (INSPIRE), cu modificările și completările ulterioare;

l) elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor publice de transport local și județean, cu consultarea asociațiilor reprezentative profesionale și patronale ale operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați, precum și a organizațiilor sindicale teritoriale din domeniu;

m) stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul public de transport local și județean de persoane, cu respectarea prevederilor legale privind modalitatea de gestionare a serviciului;

În prezent, transportul public local se execută numai prin intermediul serviciului de transport în regim de taxi.

În vederea satisfacerii nevoii de deplasare pentru cetățenii municipiului Vatra Dornei se impune inițierea procedurii privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate.

În prezent nu există un operator de transport, structură proprie a municipiului Vatra Dornei.

În vederea inițierii procedurii privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate în municipiul Vatra Dornei, se elaborează prezentul Studiu de oportunitate pentru fundamentarea deciziei privind gestiunea pe viitor a acestuia.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării gestiunii serviciului de transport public local de persoane în municipiul Vatra Dornei și stabilirea soluției 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 prestat în aria municipiului Vatra Dornei
- 2. Inițierea procedurii privind atribuirea Contractului de servicii publice

Transportul public de călători prin curse regulate care va face obiectul prezentului studiu se va desfășura pe următoarele trasee:

⇒ Traseul Numarul 1 :

Argestru – Centru Municipiu Vatra Dornei (Lungime Traseu = 4,732 Km)

⇒ Traseul Numarul 2 :

Todireni – Centru Municipiul Vatra Dornei – Argestru (Lungime Traseu = 7,453 Km)

⇒ Traseul Numarul 3:

Rosu – Centru Municipiul Vatra Dornei (Lungime Traseu = 2,836 Km)

⇒ Traseul Numarul 4 :

Todireni – Argestru (Lungime Traseu = 6,791 Km)

2.2 Cadrul legislativ

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
1. LEGISLAȚIE ROMÂNESCĂ	
1.1.	Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007; Ordin al Ministrului internelor si Reformei Administrative nr. 353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
1.2.	Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006;
1.3.	Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
1.4.	Normă metodologică din 30/11/2011 privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
1.5.	Ordonanță nr. 19/1997 privind transporturile;
1.6.	Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
1.7.	Ordonanță de urgență nr. 30/2013 pentru prelungirea valabilității licențelor de traseu și a programelor de transport public județean;
1.8.	Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
1.9.	Ordonanță nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
1.10.	Ordonanță nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
1.11.	Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora;
1.12.	Ordonanță nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
1.13.	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;
1.14.	Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de munca al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier;
1.15.	Hotărârea Guvernului nr. 24/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor;
1.16.	Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române;
1.17.	Hotărârea Guvernului nr. 527/2013 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice;
1.18.	Regulament al Guvernului din 02/11/2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
1.19.	Regulament al Guvernului din 17/02/2010 de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România;
1.20.	Regulament-cadru al Ministrului transporturilor din 27/11/2007 pentru efectuarea transportului public local;

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
2. LEGISLAȚIE EUROPEANĂ	
2.1.	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;
2.2.	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;
2.3.	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
2.4.	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
2.5.	Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor

2. Obiective ale comunității în legătură cu serviciul public de transport călători

2.1 Intervenții propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă

Planul de Mobilitate Urbană durabilă este un instrument de planificare eficientă și sustenabilă în acord cu politicile europene cu privire la mobilitatea urbană a municipiului Vatra Dornei.

Acest plan studiază atât sintetic, cât și într-o manieră dezagregată comportamentul de deplasare în municipiu, realizând o analiză diagnoză completă a mobilității actuale la nivelul municipiului, cu scopul de a promova soluțiile care să conducă la sustenabilitatea sectorului de transporturi, în spiritul principiului Dezvoltării Durabile.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Vatra Dornei are drept scop crearea unui sistem de transport care să răspundă următoarelor obiective principale:

- *Accesibilitate*: asigurarea de opțiuni de transport pentru toți cetățenii, astfel încât aceștia să aibă acces la destinațiile și serviciile esențiale;
- *Siguranță și securitate*: îmbunătățirea condițiilor de siguranță și securitate pentru toți utilizatorii sistemului de transport și pentru comunitate în general;
- *Mediu sănătos*: reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- *Eficiență economică*: îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;
- *Calitatea mediului urban*: creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu;

Aceste obiective se oglindesc în efectele externe ale proiectelor propuse în planul de mobilitate.

Aceste efecte externe influențează comunitatea urbană mai ales sub aspecte economico-sociale și mai puțin sub aspecte financiare.

2.2 Investiții ale autorității publice locale în dezvoltarea infrastructurii de transport public local

Portiv legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, finanțarea cheltuielilor de capital pentru realizarea obiectivelor de investiții publice ale unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice, se asigură din următoarele surse:

- a) fonduri proprii ale operatorilor și/sau fonduri de la bugetul local, în conformitate cu obligațiile asumate prin actele juridice pe baza cărora este organizată și se desfășoară gestiunea serviciilor;
- b) credite bancare, ce pot fi garantate de unitățile administrativ-teritoriale, de statul român sau de alte entități specializate în acordarea de garanții bancare;
- c) fonduri nerambursabile obținute prin aranjamente bilaterale sau multilaterale;
- d) fonduri speciale constituite pe baza unor taxe, instituite la nivelul autorităților administrației publice locale, potrivit legii;
- e) fonduri transferate de la bugetul de stat, ca participare la cofinanțarea unor programe de investiții realizate cu finanțare externă, precum și din bugetele unor ordonatori principali de credite ai bugetului de stat;
- g) fonduri puse la dispoziție de utilizatori;
- h) alte surse, constituite potrivit legii.

Municipiul Vatra Dornei implementează proiectul **Municipiul Verde – Mobilitate Urbană Durabilă în Vatra Dornei, în cadrul POR 2014 – 2020, Axa prioritară 3.**

Activitățile și acțiunile specifice care fac obiectul prezentului studiu, incluse în proiect, sunt următoarele:

- 1. Achiziționarea de Autobuze Hibrid (diesel/electric);**
- 2. Amenajare stații autobuze pentru transportul în comun;**
- 3. Sistem de E-Ticketing și management al flotei;**

Pentru dotarea transportului public în comun s-a optat pentru achiziționarea a **4 autobuze de tip hibrid** în detrimentul autobuzelor ce utilizează combustibil biodiesel.

Avantajele unui autobuz hibrid față de unul alimentat cu biodiesel sunt următoarele:

- ⇒ Zgomotul produs de autobuzele hibrid este nesemnificativ în comparație cu autobuzele dotate cu motoare biodiesel;
- ⇒ Emisiile de dioxid de carbon sunt aproape inexistente;
- ⇒ Timp de răspuns foarte rapid în ceea ce privește comenzile (ex: închidere/deschidere uși);
- ⇒ Manevrabilitatea foarte ușoară;
- ⇒ Adecvat utilizării în mediul urban;
- ⇒ Acumulatorii se încarcă mult mai rapid ca la un autobuz FULL ELECTRIC;
- ⇒ Consumul de energie este considerabil mai scăzut;
- ⇒ Pentru utilizarea autobuzelor de către persoane cu dizabilități, acestea vor fi echipate cu rampe retractabile destinate urcării și coborării.

În cadrul unui alt proiect, derulat prin Administrația Fondului pentru Mediu vor fi achiziționate stații de încărcare care vor fi amplasate pentru a facilita accesul la încărcare a autobuzelor.

Sistemul public de transport în comun al Municipiului Vatra Dornei, a fost conceput pentru susținerea principiului de municipiu verde.

Transportul public în comun are ca scop principal determinarea cetățenilor municipiului Vatra Dornei și a turiștilor să renunțe la utilizarea autovehiculelor personale și să folosească un transport public în comun modern și ecologic.

Pentru realizarea unui transport public în comun, ecologic, s-a optat pentru achiziția a 4 autobuze de tip hibrid ce vor utiliza în mare măsură ca și combustibil energia electrică.

Pentru deservirea întregului municipiu au fost compuse **4 trasee de autobuz**, după cum urmează:

⇒ **Traseul Numarul 1 :**

Argestru – Centru Municipiu Vatra Dornei (Lungime Traseu = 4,732 Km)

⇒ **Traseul Numarul 2 :**

Todireni – Centru Municipiul Vatra Dornei – Argestru (Lungime Traseu = 7,453 Km)

⇒ **Traseul Numarul 3:**

Rosu – Centru Municipiul Vatra Dornei (Lungime Traseu = 2,836 Km)

⇒ **Traseul Numarul 4 :**

Todireni – Argestru (Lungime Traseu = 6,791 Km)

Traseele de transport public în comun vor asigura accesul locuitorilor din municipiul Vatra Dornei către principalele instituții publice, dintre acestea putând evidenția:

Primaria Municipiului Vatra Dornei

Spitalul Municipal Vatra Dornei

Trezoreria Municipiului Vatra Dornei

Gara Mare

Liceul Teoretic Ion Luca

Scoala Postliceala Sanitara

Piata Agroalimentara Vatra Dornei

Stațiile de așteptare și de îmbarcare pentru călători au fost proiectate în funcție de lungimea traseelor, rezultând astfel un număr total de **47 de indicative stații reprezentând 33 de stații fizice realizabile**, după cum urmează:

Traseul Argestru – Centru : 6 stații din care 5 stații pe ambele sensuri (Total 11 stații);

Traseul Todireni – Centru – Argestru : 9 stații din care 5 stații pe ambele sensuri (Total 14 stații);

Traseul Rosu – Centru : 6 stații din care 3 stații pe ambele sensuri (Total 9 stații);

Traseul Todireni – Argeștru : 8 stații, din care 6 stații pe ambele sensuri (Total 14 stații);

Toate stațiile de așteptare și de îmbarcare vor fi amenajate astfel încât pasagerii să fie feriți de intemperiiile vremii.

Mobilierul urban din stațiile de autobuz vor avea următoarele caracteristici:

- *Structura metalica din otel Cupola din sticla securizata*
- *Banci din metal sau plastic dur*
- *Ancorare in masive de beton cu suruburi de inalta rezistenta*
- *Lungime 4,95 m*
- *Inaltime sub cupola 2,00 – 2,35 m*

Statiile proiectate se vor amenaja prin marcaj pe carosabilul existent sau prin dotarea cu alveole.

1. Statii realizate din marcaj au urmatoarele caracteristici :

- *Marcaj de culoare portocalie*
- *Latime marcaj 2,25 m Lungime Marcaj 12,00 m*
- *Marcaj de tip text " Bus Stop " la extremitati*

2. Statii dotate cu alveole

Statiile dotate cu alveole se vor realiza in locurile in care spatiul adiacent strazilor va permite acest lucru.

Structura rutiera aferenta alveolelor va avea in component urmatoarele straturi:

- ⇒ *4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA 16*
- ⇒ *8 cm strat din mixture asfaltica AB 31,50*
- ⇒ *30 cm strat din balast stabilizat cu lianti hidraulici 4%*
- ⇒ *20 cm strat din balast amestec optimal*

Marcarea alveolelor se va realiza prin montarea de indicatoare de avertizare pentru participantii la trafic.

Alveolele au fost proiectate sub o forma trapezoidala avand baza mica **12,00m si baza mare 22,00m**.

Stațiile mijloacelor de transport în comun au fost proiectate conform prevederilor legale, inclusiv marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces spre ușa de la intrare în mijlocul de transport.

In statiile de autobuz panourile din statii vor fi imprimate cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport în comun.

In statiile amenajate vor fi montate semnale acustice si pavaje tactile pentru facilitarea imbarcarii si debarcarii persoanelor cu dizabilitati.

Analiza in detaliu a celor 4 trasee de transport public in comun proiectate prezinta mai jos denumirile statiilor pentru fiecare traseu in parte, evidentierea statiilor comune a celor 4 trasee si centralizarea statiilor realizate prin

marcaj sau dotate cu alveola.

Analiza in detaliu a celor 4 trasee de transport public in comun proiectate prezinta mai jos denumirile statiilor pentru fiecare traseu in parte, evidentierea statiilor comune a celor 4 trasee si centralizarea statiilor realizate prin marcaj sau dotate cu alveola.

1. TRASEUL NUMARUL 1 : ARGESTRU – CENTRU

Traseul prezinta 6 statii din care 4 statii pe ambele sensuri (Total 11 statii)

Lungimea totala a traseului Argestru – Centru = 4,732 Km

TRASEUL NUMARUL 1 ARGESTRU – CENTRU, LUNGIME = 4,792 Km					
NR. STATIE	DENUMIRE STATIE	STATIE SIMPLA	STATIE DUBLA	STATIE REALIZATA DIN MARCAJ	STATIE PREVAZUTA CU ALVEOLA
1.1	Statie Inceput Traseu	X	-	X	-
1.2.	Statie Petrom– Pod	-	X	-	X
1.3.	Statie La Gara Mare	-	X	X	-
1.4.	Statie La Unicarm	-	X	X	-
1.5.	Statie La Liceu	-	X	X	-
1.6.	Statie La Trezorerie Intoarcere	-	X	X	-

2. TRASEUL NUMARUL 2 : TODIRENI – CENTRU – ARGESTRU

Traseul prezinta 9 statii din care 5 sunt statii duble, rezultand astfel 14 statii.

Lungimea totala a traseului Argestru – Centru = 7,453 Km.

TRASEUL NUMARUL 2 TODIRENI – CENTRU - ARGESTRU, LUNGIME = 7,453 Km					
NR. STATIE	DENUMIRE STATIE	STATIE SIMPLA	STATIE DUBLA	STATIE REALIZATA DIN MARCAJ	STATIE PREVAZUTA CU ALVEOLA
2.1	Statie Inceput Traseu Intrare Str. Todireni	X	-	-	X
2.2.	Statie Intersectie 1 Mai	-	X	X	-

2.3.	Statie La Tania	-	X	X	-
2.4.	Statie La Piata 1	X	-	X	-
2.5.	Statie La Unicarm	-	X	X	-
2.6.	Statie La Gara Mare	-	X	X	-
2.7.	Statie La Petrom	-	X	-	X
2.8.	Statie Intoarcere - Intrare str. Haju	X	-	X	-
2.9.	Statie La Piata 2	X	-	X	-

3. TRASEUL NUMARUL 3 : ROSU – CENTRU

Traseul prezinta 6 statii din care 3 sunt statii duble, rezultand astfel 9 statii.

Lungimea totala a traseului Rosu – Centru = 2,836 Km.

TRASEUL NUMARUL 3 ROSU – CENTRU, LUNGIME = 2,836 Km						
NR. STATIE	DENUMIRE STATIE	STATIE SIMPLA	STATIE DUBLA	STATIE REALIZATA DIN MARCAJ	STATIE PREVAZUTA CU ALVEOLA	CU
3.1	Statie Inceput Traseu	X	-	-	X	
3.2	Statie Ans. Transilvaniei	-	X	X	-	
3.3	Statie La Scoala 1	-	X	X	-	
3.4	Statie La Pod Pietonal	-	X	X	-	
3.5	Statie La Piata 1	X	-	X	-	
3.6	Statie La Piata 2 - Final	X	-	X	-	

4. TRASEUL NUMARUL 4 : TODIRENI – ARGESTRU

Traseul prezinta 8 statii din care 6 sunt statii duble, rezultand astfel 14 statii.

Lungimea totala a traseului Todireni – Argestru = 6,791 Km.

TRASEUL NUMARUL 4 TODIRENI – ARGESTRU, LUNGIME = 6,791 Km					
NR. STATIE	DENUMIRE STATIE	STATIE SIMPLA	STATIE DUBLA	STATIE REALIZATA DIN MARCAJ	STATIE PREVAZUTA CU ALVEOLA
4.1	Statie Inceput Traseu Intrare str. Todireni	X	-	-	X

4.2.	Statie Intersectie Foresta	-	X	X	-
4.3.	Statie Indicator La Manastire Manastire	-	X	X	-
4.4.	Statie La Cartier (Barnarel)	-	X	X	-
4.5.	Statie Pod DN17B-DN17 (str. Bistritei)	-	X	X	-
4.6.	Statie la Gara Mare	-	X	X	-
4.7.	Statie La Petrom	-	X	X	X

SISTEM DE E-TICKETING

Dispozitivele de emitere a biletelor pentru transportul in comun trebuie sa prezinte urmatoarele caracteristici tehnice:

Cadru metalic rezistent la factorii atmosferici nefavorabili

Conectare facila la retea electrica stradala

Inaltime dispozitiv : minim 1,80 m (sol – copertina)

Tip Display : TouchScreen

Dimensiune Display: minim 15.6 inch

Modalitate de plata : Monezi (10 si 50 bani), Bancnote (1 – 10 lei) si Cititor de carduri cu functie contacteless.

Sistemele de e-ticketing se vor monta in statiile cu cel mai mare flux de pasageri.

3. Aspecte care justifică delegarea serviciilor de transport public local

3.1 Aspecte sociale

Îmbunătățirea calității vieții

Operarea serviciului de transport public de către un operator calificat și cu experiență în domeniu contribuie la îmbunătățirea calității vieții prin asigurarea unui management în scopul corelării numărului de călători previzionat cu cel al locurilor din autobuze (în raport cu numărul de călătorii previzionate) în vederea asigurării unui standard de calitate înalt al călătoriilor.

Accesul utilizatorilor la serviciul public

Infrastructura de transport va acoperi nevoile de transport public în comun, actuale și previzionate ale municipiului Vatra Dornei.

Transportul public este mai eficient din punct de vedere energetic și cu emisii mai reduse de gaze cu efect de seră decât transportul cu autoturismul.

Asigurarea normelor privind sănătatea și securitatea în muncă

În ceea ce privește sănătatea și securitatea muncii, alegerea opțiunii gestiunii delegate este recomandată,

deoarece în funcție de criteriile din documentația de atribuire, poate asigura selectarea unui operator certificat pe baza unor standarde relevante, operator care implementează un sistem de management care minimizează riscurile pentru angajați și alte părți interesate.

3.2 Aspecte de mediu

Impactul transportului public asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin:

- poluare fonică
- poluarea aerului
- generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulate, uleiuri)

Utilizarea judicioasă a autobuzelor și echipamentelor achiziționate este necesară pentru asigurarea duratei de viață a acestora cât și pentru evitarea poluării accidentale. Prin solicitarea în cadrul documentației de atribuire a unor resurse tehnice și profesionale în vederea asigurării performanțelor așteptate, se va contribui la diminuarea nivelului de poluare.

Astfel, în cazul gestiunii delegate, va fi vizată selecția unui operator cu experiență în domeniu, criteriile de selecție ce vor fi propuse prin documentația de atribuire pentru a asigura calificarea operatorilor care au implementat sistemul ISO 9001 și/sau 14001 sau echivalent, eea ce se a transpune într-o performanță ridicată în ceea ce privește managementul mediului.

3.3 Aspecte economice și sociale

Asigurarea eficienței utilizării resurselor

Operatorii de transport specializați, având experiența necesară și cunoscând fluxurile tehnologice de operare, asigură un management eficient al costurilor de operare, asigurând astfel alocarea optimă a resurselor prin:

- coordonarea unitară a serviciului de transport
- acoperirea nevoilor de transport public în comun, actuale și viitoare ale ariei serviciului public
- asigurarea capacității tehnice și operaționale necesare
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate

Diminuarea costurilor cu resursele necesare activității de transport local

Operatorul de transport căruia îi va fi delegată gestiunea serviciului de transport local va avea capacitatea și flexibilitatea de a reduce costurile principalelor resurse necesare activității sale, în condițiile:

- Respectării cerințelor legale privind prestarea serviciului de transport public
- Asigurării spațiului și dotării tehnice pentru asigurarea mentenanței, reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului
- Asigurării personalului calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților de transport public
- Asigurării combustibilului și consumabilelor la cele mai avantajoase prețuri
- Întreținerii corespunzătoare a bunurilor puse la dispoziție de către municipalitate
- Respectării Regulamentului serviciului, Caietului de sarcini al serviciului și a indicatorilor de performanță stabiliți prin contractul de delegare
- Operării sistemului e-ticketing prin intermediul licențelor puse la dispoziție de către municipalitate

Creșterea veniturilor la bugete locale

Taxele și impozitele pe terenurile, construcțiile și mijloacele de transport deținute sau date în exploatare vor contribui la creșterea veniturilor la bugetul local.

De asemenea, cotele defalcate pe impozitele angajaților operatorului de transport local precum și ale celor rezultați prin dezvoltarea activităților conexe vor avea un efect pozitiv în creșterea veniturilor bugetului local.

Obținerea celui mai bun raport calitate/preț

Prin delegarea serviciilor de transport local printr-o procedură competitivă municipiul Vatra Dornei va avea asigurat cel mai bun raport calitate/preț al serviciului, precum și un echilibru între riscurile și beneficiile

asumate prin proiect.

3.4 Aspecte financiare

Evidența cheltuielilor operatorului

- Operatorul desemnat va ține o contabilitate separate pentru activitățile care fac obiectul prestării serviciului de transport local stabilit prin contract sau asociate acestuia
- Operatorul va finanța cheltuielile de prestare a serviciului din veniturile încasate conform Legii 51/2006 a serviciilor publice comunitare

Fiscalizarea mai bună a serviciului

În cazul impelmentării sistemului modern de e-ticketing, operatorul va putea să fiscalizeze integral serviciul public și să asigure un management mai bun al lichidităților.

4. Scenarii alternative privind delegarea serviciului de transport public local

În conformitate cu prevederile Legii 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 au posibilitatea de a gestiona în mod direct serviciile de utilități publice în baza unei hotărâri de dare în administrare sau de a încredința gestiunea acestora, respectiv toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Legea 51/2006, a serviciilor comunitare de utilități publice, cu completările și modificările ulterioare, prevede două moduri de gestiune a serviciului public, și anume

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

Diferențele dintre cele două tipuri de gestiune constau în controlul autorității locale asupra operatorului și împărțirea riscurilor.

În cele ce urmează vor fi analizate tipurile de gestiune prevăzute de legislația în vigoare, și anume:

În cazul gestiunii directe

- **Serviciu public de interes local**, specializat, cu personalitate juridică, înființat și organizat în subordinea Consiliului Local;
- **Societate reglementată de Legea 31/1990**, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital integral al municipiului Vatra Dornei.

În cazul gestiunii delegate

- **Contract concesiune conform Legii 100/2016;**
- **Contract de servicii sectoriale conform Legii 99/2016**

În cazul gestiunii directe, prin intermediul Serviciului public de interes local

Acest serviciu își va desfășura activitatea în baza unei **Hotărâri de dare în administrare** care trebuie să conțină prevederi detaliate și complete privind atribuțiile și responsabilitățile acestuia cu privire la operarea sistemului de utilități publice aferent.

Serviciul public se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de autoritatea deliberativă a municipiului Vatra Dornei.

În vederea dării în administrare, municipiul Vatra Dornei trebuie să parcurgă următoarele etape:

1. Consiliul Local al municipiului Vatra Dornei aprobă Studiul de oportunitate și alege modalitatea de gestiune a serviciului, respectiv gestiunea directă prin serviciul public;
2. Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, cu personalitate juridică, se înființează prin Hotărâre a Consiliului Local și în subordinea acestuia;
3. Autoritatea deliberativă aprobă darea în administrare a infrastructurii de transport public pe care o deține, către serviciul public înființat.

Avantaje ale opțiunii gestiunii directe prin serviciul public local:

- Investițiile în sistem se vor face de către autoritatea locală, iar activele rezultate din acestea vor intra în domeniul public, ceea ce elimină amortizările ca și element al costului de producție
- Nu există redevențe, deci nu vor fi presiuni pe tarife
- Există posibilitatea menținerii unor tarife reduse pentru transportul public
- Transparență ridicată față de utilizatorii serviciului datorită reglementărilor specifice sectorului public
- Acces la finanțări guvernamentale unde autoritățile locale sunt de obicei eligibile

Dezavantaje ale opțiunii gestiunii directe prin serviciul public local:

- Asigurarea capitalului de lucru pentru primele luni de operare. Ținând cont că, exploatarea serviciului va fi preluată de un operator nou creat, va fi nevoie de un efort bugetar considerabil pentru a asigura operarea în primele luni, care să acopere:
 - o Costurile normale de operare (salarii și costuri aferente, cheltuieli materiale, cheltuieli cu serviciile prestate de terți, energie) pentru 3-4 luni până când prestarea serviciului public va intra în ritmul normal
 - o Costurile cu crearea stocurilor de combustibil și materiale consumabile pentru primele luni de operare
- Procese administrative greoaie de aprobare și înființare a structurii publice
- Prețuri mari de achiziție a combustibililor sau a energiei
- Dificultăți de recrutare a personalului calificat și angajarea lui în condițiile respectării procedurilor legale specifice sistemului public
- Incertitudini și dificultăți în achiziționarea/închirierea clădirilor necesare mentenanței, garării, reparației și altor activități suport
- Structura de personal mai mare decât cea a unei firme private, cu costurile suplimentare aferente

În cazul serviciului public nou înființat, va fi afectată organigrama municipiului Vatra Dornei, cu un număr de minim 9 posturi.

Serviciul public nou înființat va trebui să aibă o schemă completă, formată din cel puțin următoarele funcții:

Șef serviciu, cu rol de ordonator terțiar de credite	1
Casier	1
Dispecer	1
Manager transport	1
Mecanic întreținere	1
Conducător auto	4

Această schemă este una minimală pentru un serviciu public, în care s-a presupus că activitatea de pază

va fi asigurată de Poliția locală, iar activitățile de contabilitate, control financiar preventiv, casier, responsabil resurse umane, responsabil SSM, vor fi asigurate de personalul existent.

Pe aceste considerente, oferta financiară a unui operator privat care își dorește să adjudece contractul de delegare va fi mai mică decât costul efectiv al unui serviciu public.

În cazul gestiunii directe, prin intermediul unei Societăți reglementate de Legea 31/1990

Conform art. 28, alin. (2¹) din Legea 51/2006, autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

- a) unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b) operatorul, desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;
- c) capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului este exclusă.

Această opțiune ar putea fi favorabilă pentru municipiul Vatra Dornei dacă ar deține deja un operator propriu, cu o participație de 100% în capitalul social al acestuia, asupra căruia exercită un control direct și o influență dominată așa cum prevede legea.

Pentru aplicarea acestei opțiuni, municipiul Vatra Dornei trebuie să parcurgă următoarele etape:

1. Consiliul Local aprobă Studiul de oportunitate și alege modalitatea de gestiune a serviciului, respectiv gestiune directă prin companie proprie;
2. Prin Hotărârea Consiliului Local Vatra Dornei se înființează o societate comercială deținută în totalitate de acesta și se aprobă Actul constitutiv;
3. Se rectifică Bugetul și se prevede în lista de investiții cap. C, suma cu care municipiul Vatra Dornei contribuie la capitalul social al societății nou înființate;
4. Se varsă capitalul social și se înregistrează la Registrul Comerțului;
5. Societatea angajează personalul de specialitate și își asigură mijloacele de transport și logistica necesară;
6. Municipiul Vatra Dornei solicită Consiliului Concurenței avizul pentru delegarea directă către societatea proprie a serviciului public;
7. Autoritatea deliberativă aprobă contractul de delegare a gestiunii și darea în administrare a infrastructurii de transport public pe care o deține către societatea nou înființată.

Avantaje, ale opțiunii gestiunii directe prin societatea proprie a serviciului public:

- Posibilitatea menținerii unor tarife reduse pentru transportul public
- Controlul total al autorității locale asupra operatorului
- Transparență ridicată față de utilizatorii serviciului datorită reglementărilor specifice sectorului public

- Atribuirea foarte rapidă a contractului de delegare, fără riscurile ridicate de o licitație

Dezavantaje, ale opțiunii gestiunii directe prin societatea proprie a serviciului public:

- Societatea se poate înființa numai după vărsarea capitalului social, ceea ce determină necesitatea rectificării bugetului și prevederea sumei în lista de investiții
- Capitalul social vărsat trebuie să fie suficient de mare încât să asigure supraviețuirea societății până la încasarea primelor venituri din prestarea serviciului
- Perioada de recrutare a personalului și a logisticii necesare este asemănătoare cu cea de la serviciul public și necesită o perioadă de minim 5 luni
- Procese administrative greoaie de aprobare și înființare a societății comerciale
- Dificultăți în recrutarea personalului calificat și angajarea lui în condițiile respectării procedurilor legale specifice societăților comerciale cu capital public
- Incertitudini și dificultăți în achiziționarea/închirierea clădirilor necesare mentenanței, garării, reparației și altor activități suport
- Necesitatea obținerii avizului Consiliului Concurenței, care durează cel puțin 60 de zile
- Structura de personal mai mare decât cea a unei firme private

Comparativ cu serviciul public propriu, personalul angajat în cadrul societății comerciale cu capital public nu afectează organigrama municipiului.

În cazul Contractului de concesiune conform Legii 100/2016

În conformitate cu art. 29, alin. (1) din Legea 51/2006, gestiunea delegată este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, atribuie unuia sau mai multor operatori toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, pe baza unui contract, denumit în continuare contract de delegare a gestiunii.

Gestiunea delegată a serviciilor de utilități publice implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de utilități publice aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme.

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

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

În conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2016, contractul de concesiune de servicii reprezintă *contractul cu titlu oneros, asimilat potrivit legii actului administrativ, încheiat în scris, prin care una sau mai multe entități contractante încredințează prestarea și gestionarea de servicii, altele decât executarea de lucrări, unuia sau mai multor operatori economici, în care contraprestația pentru servicii este reprezentată fie exclusiv de dreptul de a exploata serviciile care fac obiectul contractului, fie de acest drept însoțit de o plată.*

În cazul gestiunii delegate, art. 43 din Legea 51/2006 prevede:

(1) Finanțarea cheltuielilor curente pentru furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, precum și pentru întreținerea, exploatarea și funcționarea sistemelor aferente se realizează pe criterii economice și comerciale; mijloacele materiale și financiare necesare desfășurării activităților specifice fiecărui serviciu se asigură prin bugetele de venituri și cheltuieli ale operatorilor și, după caz, din alocații bugetare.

(2) Veniturile operatorilor se constituie prin încasarea de la utilizatori, sub formă de prețuri sau tarife, a

sumelor reprezentând contravaloarea serviciilor furnizate/prestate și, după caz, din alocații bugetare, cu respectarea următoarelor principii:

- a) asigurarea autonomiei financiare a operatorului;
- b) asigurarea rentabilității și eficienței economice;
- c) asigurarea egalității de tratament al serviciilor de utilități publice în raport cu alte servicii publice de interes general;
- d) recuperarea în totalitate de către operatori a costurilor furnizării/prestării serviciilor, **cu excepția situațiilor în care aceștia furnizează/prestează serviciile de utilități publice în baza unui contract de concesiune.**

Prin această prevedere, în cazul contractului de concesiune de servicii publice, autoritatea publică locală nu poate interveni în situația în care operatorul are dificultăți financiare, riscurile fiind transferate în mod semnificativ acestuia.

În plus, art.27, alin. (1), lit. d) din Legea 100/2016 prevede că aceasta nu se aplică concesiunilor de servicii publice de transport de călători, în sensul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European.

Aceasta pentru că, Regulamentul CE 1370/2007, stabilește că dacă autoritatea publică consideră necesară impunerea unor obligații de serviciu public, în schimbul cărora **acordă unui operator un drept exclusiv și/sau o compensație, trebuie să încheie un Contract de servicii publice.**

Având în vedere obligația autorității locale de a încuraja utilizarea transportului public în detrimentul altor tipuri de transport (inclusiv prin tarife scăzute), se concluzionează că un concesionar nu va putea să susțină cheltuielile necesare și, în consecință, **delegarea nu se poate face prin concesiune.**

În vederea încheierii contractului de concesiune, municipiul Vatra Dornei trebuie să parcurgă următoarele etape:

1. Aprobarea studiului de oportunitate în Consiliul Local și stabilirea gestiunii delegate prin contract de concesiune încheiat în baza Legii 100/2016;
2. Aprobarea strategiei de concesionare și a procedurii de atribuire conform Legii 100/2016;
3. Derularea procedurii de atribuire a contractului de concesiune;
4. Semnarea contractului de delegare și monitorizarea lui

Avantajele contractului de concesiune

- Transferă cea mai mare parte a riscului de operare către concesionar
- Investițiile necesare în sistemul de transport pe care nu le-a pus la dispoziție municipalitatea, cad în sarcina concesionarului
- Impact redus pe bugetul local
- Redevența va fi calculată în scopul recuperării investițiilor făcute în sistem de către autoritatea locală
- Nu este necesar avizul Consiliului Concurenței

Dezavantajele contractului de concesiune

- Tarife mai mari către populație
- Perioadă lungă de atribuire și risc de discontinuitate a serviciului public în cazul apariției unor factori perturbatori în coatul total al serviciului
- Imposibilitatea concedentului de a interveni în cazul în care operatorul are dificultăți financiare și risc de întrerupere a serviciului public

- Concesiunea de servicii publice exclude aplicarea Regulamentului CE 1370/2007 (conform art. 27, alin. 1, lit. d), Legea 100/2016 privind concesiunea serviciilor publice nu se aplică concesiunilor de servicii publice de transport de călători, în sensul Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului).

În cazul Contractului de concesiune conform Legii 99/2016

Potrivit Legii 99/2016 contractul sectorial - contractul cu titlu oneros, asimilat, potrivit legii, actului administrativ, încheiat în scris între unul sau mai mulți operatori economici și una sau mai multe entități contractante, care are ca obiect execuția de lucrări, furnizarea de produse sau prestarea de servicii în scopul realizării activității lor principale în unul dintre domeniile definite de prezenta lege ca fiind relevante. Legea 92/2007 precizează la art.23, că, pentru gestiunea delegată realizată în conformitate cu prevederile Legii 51/2006, republicată, procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate de art.29, alin. (8), lit. b) din Legea 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, se stabilește de către autoritățile administrației publice locale, conform Legii 98/2016 cu modificările și completările ulterioare, sau ale Legii 99/2016 cu modificările și completările ulterioare, după caz.

În plus, Ordinul comun al ANRSC și ANAP 131/1401/2019 privind documentele standard și contractul cadrul care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie ia în calcul aplicarea Legii 99/2016 privind achizițiile publice sectoriale.

Existența unei documentații și a unui contract cadru de delegare a gestiunii serviciului de transport public de persoane emis de către autoritatea de reglementare a serviciilor comunitare și de autoritatea de reglementare a achizițiilor publice oferă avantaje pentru autoritatea contractantă în pregătirea și derularea procedurii de atribuire a contractului de delegare într-un orizont de timp previzibil.

În vederea încheierii contractului de delegare, municipiul Vatra Dornei trebuie să parcurgă etape

1. Aprobarea studiului de oportunitate în Consiliul Local și stabilirea gestiunii delegate prin contract sectorial de servicii încheiat în baza Legii 99/2016;
2. Aprobarea procedurii de atribuire conform Legii 99/2016 și a documentației de atribuire conform Ordinului ANRSC și ANAP 131/1401/2019;
3. Aprobarea caietului de sarcini și a Regulamentului serviciului de transport ;
4. Strategia de contractare;
5. Fișa de date a achiziției (instrucțiuni pentru ofertanți);;
6. Modele de formulare utilizate la elaborarea și prezentarea ofertei și a documentelor ce însoțesc oferta
7. Derularea procedurii de atribuire a contractului de servicii;
8. Semnarea contractului de delegare și monitorizarea lui.

Avantajele contractului de servicii

- Impact relativ redus pe bugetul local
- Redevența va fi calculată în scopul recuperării parțiale a investițiilor făcute în sistem de către autoritatea

contractantă

- Nu este necesar avizul Consiliului Concurenței
- Există posibilitatea intervenției prevăzute de Regulamentul CE 1370/2007 și Legea 92/2007
- Există posibilitatea menținerii tarifelor către populație la un nivel acceptabil prin preluarea anumitor obligații de către autoritatea locală
- Procedura de atribuire a contractului de delegare este solid reglementată prin Ordinului ANRSC și ANAP 131/1401/2019

Dezavantajele contractului de servicii

- Eventuale prelungiri neprogramate ale procedurii de atribuire
- Posibilitatea acordării compensației care va greva bugetul local în cazul majorării costurilor serviciului sau scăderii numărului de călătorii

Analiza comparativă a scenariilor de delegare

Analizând toate cele 4 opțiuni prezentate mai sus, legislația relevantă, avantajele fiecărei opțiuni, se pot trage următoarele concluzii:

1. Gestiunea directă prin înființarea unui serviciu public de interes local nu este recomandabilă municipiului Vatra Dornei din motivele enumerate mai sus, dintre care cel mai important este cel financiar-bugetar (asigurarea resurselor pentru funcționarea pe cel puțin 5 luni fără a încasa venituri) dar la fel de importantă este asigurarea resurselor umane specializate pentru acest serviciu.

2. Gestiunea directă prin delegarea serviciului către o societate comercială reglementată de Legea 31/1990, cu capital social deținut integral de către municipiul Vatra Dornei, nu este fezabilă întrucât înființarea unei societăți noi trimite la dezavantajele serviciului public local și, în plus, este necesar avizul Consiliului Concurenței care întârzie mult semnarea contractului de delegare. La aceste dezavantaje se adaugă efortul bugetar consistent al autorității locale.

3. Gestiunea delegată prin concesionarea serviciului public, conform Legii 100/2016 nu este o opțiune recomandabilă pentru că prezintă riscul discontinuității sau chiar întreruperii serviciului public în cazul unor dificultăți financiare ale concesionarului și nu se aliniază la prevederile Regulamentului CE 1370/2007.

4. Gestiunea delegată prin delegarea serviciului public conform Legii 99/2016, privind serviciile sectoriale, este opțiunea cea mai avantajoasă municipiului Vatra Dornei și utilizatorilor serviciului public pentru că permite autorității locale controlul, monitorizarea serviciului public și intervenția atunci când este cazul.

5. Descrierea Contractului de delegare a gestiunii

5.1 Principalele clauze ale Contractului de delegare

Fără a se limita la acestea, contractul de delegare trebuie să conțină:

- 1. Obligațiile de serviciu public** pe care operatorul desemnat va trebui să le respecte, care se referă la:
 - a. Competența exclusivă a autorității contractante de a proba tarifele de călătorie și reducerile sau gratuitățile aplicate
 - b. Cerințele și indicatorii de calitate ai serviciului public
 - c. Vehiculele și echipamentele minimale pe care le va utiliza operatorul în îndeplinirea serviciului public
 - d. Infrastructura de transport pe care o va exploata pentru prestarea serviciului public

2. Bunurile folosite în realizarea contractului, care vor fi:

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

- a. *Bunuri de retur*, respectiv bunurile publice puse la dispoziție de către proprietar către Operator în scopul executării Contractului, care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, proprietarului; În situația municipiului Vatra Dornei – 4 autobuze hybrid.
- b. *Bunuri de preluare*, respectiv bunurile dobândite de către Operator cu acordul Entității Contractante, rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului în condițiile legii, care aparțin Operatorului și care sunt, utilizate de acesta în scopul executării Contractului. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Entității Contractante;
- c. *Bunuri proprii*, respectiv bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de către acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepția celor prevăzute la punctul (ii) de mai sus. Bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului. Contractul de delegare va stabili ca bunuri proprii – autobaza, etc....

3. Durata contractului va fi stabilită în conformitate cu Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ teritoriale. Actul normativ prevede ca durata contractului de delegare să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului, dar nu mai mult de 10 ani în cazul serviciului public de transport local prestat cu autobuze.

În situația municipiului Vatra Dornei, durata contractului va fi de 4 ani, cu posibilitatea de prelungire pe o perioadă de maxim 2 ani conform prevederilor Regulamentului 1370/2007.

4. Perioada de mobilizare

Reprezintă perioada prevăzută între data intrării în vigoare a contractului și data de începere efectivă a serviciului public. Perioada de mobilizare va fi stabilită prin documentația de atribuire. Se recomandă o perioadă de mobilizare cât mai scurtă.

5. Redevența, ca obligație de plată a operatorului în schimbul dreptului de exploatare a bunurilor proprietate publică a autorității contractante puse la dispoziție de aceasta în scopu prestării serviciului public, calculată conform Regulamentului 1370/2007.

Operatorul se obligă să plătească Entității Contractante, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. m) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență calculată anual similar amortizării.

6. Garanția de bună execuție

În conformitate cu Legea 99/2016, Articolul 164[^]1, alin. (2) - Entitatea contractantă are obligația de a solicita contractantului constituirea garanției de bună execuție în cuantum de maximum 10% din prețul contractului, fără TVA.

7. Concluzii

Având în vedere legislația relevantă și argumentele prezentate în prezentul studiu, se propun aprobării autorității deliberative următoarele măsuri:

- Aprobarea prezentului studiu și a modalității de gestiune delegată a serviciului de transport public de persoane prin curse regulate în municipiul Vatra Dornei.
- Aprobarea ca delegarea gestiunii serviciului de transport să se facă printr-un contract de servicii
- Aprobarea ca procedură de atribuire a contractului de delegare licitația deschisă conform Legii 99/2016.

Întocmit,
Servicul DLMP
Ianovici Gheorghita

