

# Studiu de oportunitate

privind delegarea serviciului de transport la nivel de parteneriat pentru proiectul „Achiziționarea de autobuze e dimensiune constantă”



LINKING OPPORTUNITIES



# Studiu de oportunitate privind delegarea serviciului de transport la nivel de parteneriat pentru proiectul „Achiziționarea de autobuze electrice, dimensiune medie și mică”

---

SC FIP CONSULTING SRL

Radu Andronic

Reprezentant legal



---

Informații  
despre livrabil

Versiune finală

09.12.2025

---

## Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat numai de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor de referință în legătură cu care s-a ajuns la un acord între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru Informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană și transporturi. Preluarea acestora de către terțe părți poate constitui concurență neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.

## Cuprins

1	Informații generale .....	6
1.1	Titlul lucrării .....	6
1.2	Ordonator principal de credite/investitor .....	6
1.3	Ordonator de credite (secundar/terțiar) .....	6
1.4	Beneficiarul investiției .....	6
1.5	Elaboratorul studiului de oportunitate .....	6
1.6	Listă abrevieri .....	6
1.7	Referințe legale .....	9
1.8	Scopul și rolul documentației .....	10
1.9	Aplicarea principiului DNSH .....	11
2	Situația existentă .....	14
2.1	Prezentarea localității .....	14
2.1.1	Amplasament.....	14
2.1.2	Populație și demografie .....	15
2.1.3	Zone de generare și atracție a deplasărilor .....	21
2.1.4	Tendențe de deplasare .....	27
2.1.5	Transportul rutier .....	30
2.1.6	Transportul feroviar.....	34
2.1.7	Transportul aerian.....	35
2.2	Transportul public de persoane.....	36
2.2.1	Prestarea serviciului .....	36
2.2.2	Trasee operate.....	36
2.3	Analiza principalelor probleme și nevoi identificate .....	41
2.3.1	Probleme și nevoi privind dezvoltarea serviciului de transport .....	41
2.3.2	Oportunitatea/ necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport.....	41
3	Scenarii alternative privind delegarea serviciului .....	44
3.1	Scenarii alternative de delegare.....	44
3.1.1	Scenariul 1 - Gestiunea directă.....	45
3.1.2	Scenariul 2 - Gestiunea delegată.....	46
3.2	Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime .....	49
3.2.1	Criteriul administrativ și procedural.....	50
3.2.2	Criteriul economico-financiar .....	58
3.2.3	Criteriul de acces la finanțare europeană .....	60

3.2.4	Criteriul social .....	60
3.2.5	Criteriul de mediu (nivel CO <sup>2</sup> ) .....	62
3.3	Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare.....	64
4	Recomandări privind implementarea soluției recomandate .....	65
4.1	Aria teritorială .....	65
4.2	Durata contractului.....	65
4.3	Obligația de serviciu public de transport.....	66
4.4	Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului .....	67
4.5	Elemente de ordin juridic, procedural.....	67
4.5.1	Modul de calcul al redevenței .....	69
4.5.2	Modul de calcul al compensației .....	70
4.5.3	Mărimea (nivelul) profitului rezonabil.....	71
4.5.4	Categoriile de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități .....	71
4.5.5	Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse.....	72
4.6	Traseul propus.....	74
4.7	Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public.....	75
5	Concluzii.....	77
	Anexa 1 - Programul de transport public propus.....	78

## Listă figuri

Figură 2-1	Densitatea populației pe km <sup>2</sup> în satele aparținătoare ariei de studiu .....	15
Figură 2-2	Fluctuația populației în ultimii 10 ani .....	16
Figură 2-3	Piramida vârstelor pentru anul 2025, UAT Hunedoara .....	16
Figură 2-4	Piramida vârstelor pentru anul 2025, UAT Teliucu Inferior.....	16
Figură 2-5	Fluctuația populației RPL în ultimii 10 ani .....	17
Figură 2-6	Funcționalitatea terenurilor din aria de studiu .....	21
Figură 2-7	Densitatea populației pe km <sup>2</sup> în municipiul Hunedoara .....	22
Figură 2-8	Evoluția numărului de salariați în aria de studiu.....	23
Figură 2-9	Evoluția numărului de șomeri în aria de studiu .....	23
Figură 2-10	Numărul de locuri de muncă în municipiul Hunedoara .....	24
Figură 2-11	Evoluția numărului de înnoptări în aria de studiu.....	27
Figură 2-12	Principala problemă în deplasările efectuate în oraș.....	28
Figură 2-13	Principala problemă a traficului auto .....	28
Figură 2-14	Principala problemă a transportului public.....	28
Figură 2-15	Rețeaua de drumuri de la nivelul ariei de studiu .....	30

Figură 2-16 Încadrarea în rețeaua europeană de transport .....	31
Figură 2-17 Coridoare principale TEN-T .....	32
Figură 2-18 Evoluția gradului de motorizare de la nivelul municipiului Hunedoara .....	34
Figură 2-19 Infrastructura feroviară la nivel național .....	35
Figură 2-20 Organigrama societății de transport public PRIM TRANSPREST .....	36
Figură 2-21 Izocrone de accesibilitate asupra rețelei de transport public .....	40
Figură 2-22 Traseu propus între Hunedoara și Teliucu Inferior .....	43
Figură 4-1 Structura traseului propus.....	74

## Listă tabele

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2024 .....	18
Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2024.....	19
Tabel 2-3 Evoluția populației școlare în UAT-urile componente zonei de analiză .....	25
Tabel 2-4 Comparația cotelor modale ale municipiului Hunedoara cu alte municipii din România* .....	27
Tabel 2-5 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală .....	33
Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural.....	50
Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarifare, cost/km) .....	58
Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană.....	60
Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități) .....	60
Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO <sup>2</sup> ) .....	62
Tabel 4-1 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători.....	75



## 1 Informații generale

### 1.1 Titlul lucrării

Studiu de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport la nivel de parteneriat pentru proiectul „Achiziționarea de autobuze electrice, dimensiune medie și mică”

### 1.2 Ordonator principal de credite/investitor

Primăria Municipiului Hunedoara

### 1.3 Ordonator de credite (secundar/terțiar)

Asociația „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA”

### 1.4 Beneficiarul investiției

Primăria Municipiului Hunedoara

Date de contact:

- Adresă: Bulevardul Libertății nr.17, Hunedoara;
- E-mail: [info@primariahunedoara.ro](mailto:info@primariahunedoara.ro);
- Tel/Fax: 0254.716.322/ 0254.716.087

### 1.5 Elaboratorul studiului de oportunitate

Studiul de oportunitate a fost elaborat de către societatea FIP Consulting SRL, companie de consultanță în domeniul mobilității urbane și a dezvoltării sistemelor de transport public ecologice.

Date de contact:

- Adresa: Str. Cluceru Udricani, nr.20, Sector 3, București
- Website: [www.fipconsulting.ro](http://www.fipconsulting.ro)

### 1.6 Listă abrevieri

Ajutor de Stat

Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice

Asociație de Dezvoltare

Asocierea a Autorităților *Locale* în scopul furnizării de servicii

Studiu de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport la nivel de parteneriat



integrate de transport public local pe întreg teritoriul administrativ al tuturor autorităților membre ale asociației.

---

Atribuire Directă	Procedura de atribuire a contractului prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, fără licitație publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local.
Autoritatea Contractantă	Autoritatea competentă ( <i>Autoritate Locală</i> sau o <i>Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public</i> ) care are competența legală de a atribui serviciul de <i>Transport Public în Gestiune directă</i> sau <i>Gestiune delegată</i> , precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.
Bunuri de Preluare	Bunurile utilizate la asumarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> cu privire la care <i>Operatorul</i> va avea dreptul de a achiziționa active, plătiind <i>Autorității Contractante</i> un preț egal cu valoarea reziduală a activelor la încetarea contractului.
Bunuri Proprii	Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deținute în proprietate de <i>Operator</i> și au fost utilizate la executarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> . Bunurile proprii rămân în proprietatea <i>Operatorului</i> , după încetarea <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Bunuri de Retur	Activele utilizate în prestarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> , care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini <i>Autorității Contractante</i> la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Compartiment Specializat	O structură din cadrul <i>Autorității Locale</i> , fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin <i>Gestiune Directă</i> , în calitate de <i>Operator al Autorității Locale</i> .
Companie Municipală	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia <i>Autoritatea Contractantă</i> exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. <i>Autoritatea Contractantă</i> este acționar unic sau acționar majoritar într-o astfel de companie.
Compensație pentru Serviciu Public	Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o <i>Autoritate Contractantă</i> din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă.
Concesiune	Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către <i>Autoritatea Contractantă</i> , astfel cum este prevăzut în cadrul <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Gestiune Delegată	Modalitatea de gestiune în care <i>Autoritatea Locală</i> transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii.
Gestiune Directă	Modalitatea de gestiune în care <i>Autoritatea</i> își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.

---



Notificare privind ajutoare de stat	Obligația de a informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE.
Obligație de Serviciu Public	Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. Operatorul își asumă această obligație (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public.
Operator	Înseamnă entitatea căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un <i>Compartiment Specializat</i> , un <i>Operator Intern</i> sau un <i>Operator Extern</i> .
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind <i>Operator Intern</i> al Autorității Contractante. Acesta poate fi un <i>Operator Privat</i> sau o <i>Companie Municipală</i> care are dreptul de a participa la licitații deschise.
Operator Intern	O <i>Companie Municipală</i> căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de Transport Public de către Autoritatea Contractantă.
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> pe teritoriul unei anumite unități administrative.
Procedură Competitivă	Metoda prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciului de Transport Public Local/ Metropolitan unui <i>Operator</i> , prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire.
Redevențe	În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, <i>Operatorul</i> poate plăti o redevență către <i>Autoritatea Contractantă</i> , calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensației.
Regie Autonomă	O Entitate Publică existentă, înființată de o <i>Autoritate Locală</i> în scopul furnizării de servicii de <i>Transport Public Local</i> prin <i>Gestiune directă</i> .
Serviciu de Interes Economic General	Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice.
Sistem de Transport Public	Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei <i>Autorități Locale</i> , care cuprinde infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public.
Transport Public	În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier sau pe șine efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei <i>Autorități Locale</i> ) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui <i>Asociații de Dezvoltare Intercomunitară</i> ).



Unitate Administrativă Teritorial (UAT) Un Oraș, Municipiu, Județ sau Comuna. Acest lucru poate fi, de asemenea, menționată ca *Autoritate Locală*.

## 1.7 Referințe legale

### Referințele legale la nivel european

Aspectele utilizate în cadrul acestui Studiu de oportunitate sunt reglementate la nivel comunitar de următoarele acte normative:

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr 1191/69 și nr 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";
- Regulamentul (UE) nr 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013";
- Regulamentul (UE) nr 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr 1080/2006.

### Referințele legale la nivel național

Conținutul prezentului document este reglementat la nivel național de următoarele acte normative:

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, actualizată prin Legea 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Legea 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr.92/2007
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordonanța Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ;



- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Legea nr.20/2015 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr.21/1996;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;

## 1.8 Scopul și rolul documentației

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport la nivelul parteneriatului pentru proiectul „Achiziționarea de autobuze electrice, dimensiune medie și mică”, parteneriat între cele două Unități Administrativ Teritoriale, municipiul Hunedoara și comuna Teliucu Inferior.

Realizarea studiului de oportunitate a deciziei de delegare reprezintă cerința obligatorie, conform prevederilor legale. Studiul de oportunitate se axează pe analiza elementelor tehnice, juridice și financiare implicite, realizând o evaluare a următoarelor aspecte:

- Aspecte generale;
- Situația existentă;
- Scenarii alternative privind delegarea;
- Scenarii alternative privind dotarea cu mijloace;
- Aspecte de mediu ;
- Aspecte sociale și aspecte instituționale.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării serviciului de transport public local de persoane în cadrul parteneriatului dintre cele două UAT-uri și stabilește soluțiile optime în vederea delegării gestiunii acestui serviciu.

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

Prin realizarea acestui obiectiv, cele două UAT-uri membre ale Asociației „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA”, urmăresc, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare a UAT-urilor membre, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și al instituțiilor publice și agenților economici de pe raza UAT-urilor membre ale



Asociației „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA”, pe care îi deservește prin serviciile de transport;

- Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
- Asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;
- Promovarea reabilitării infrastructurii aferente 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;
- Menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

Analizele efectuate s-au realizat pe baza informațiilor și datelor primite de la Beneficiar și s-au referit în general la:

- Date privind liniile de transport public existente (trasee, lungimi, stații, etc.);
- Documentele care au stat la baza atribuirii prezentului contract de servicii publice;
- Hotărâri ale Consiliilor Locale ale UAT-urilor membre ale Asociației „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA” cu privire la activitatea de transport public;

Și pe baza datelor solicitate de la operatorul de transport S.C. TRANSPREST S.R.L., care s-au referit în general la:

- Datele financiare ale companiei;
- Organigrama companiei pentru activitatea de transport public;
- Număr de bilete/abonamente vândute, număr de călători pe an și pe linii;
- Programul de circulație;
- Parcul de autovehicule;
- Numărul de kilometri efectuați anual;
- Subvențiile obținute pentru diferite categorii de persoane care beneficiază de acest drept.

Informațiile primite au fost considerate ca fiind corecte și asumate, consultantul nerealizând cercetări suplimentare cu privire la aceste date și informații, care stau la baza concluziilor și a propunerilor.

## 1.9 Aplicarea principiului DNSH

Referitor la respectarea principiilor DNSH pentru înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante):

- **Atenuarea efectelor schimbărilor climatice** - Investiția propusă vizează achiziția de material rulant cu emisii zero;
- **Adaptarea la efectele schimbărilor climatice** - Investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării;
- **Protecția și utilizarea sustenabilă a resurselor de apă** - Investiția va avea un impact previzibil nesemnificativ asupra acestui obiectiv de mediu, ținând seama



atât de efectele directe, cât și de cele primare indirecte pe întreaga durată a ciclului de viață. Nu sunt identificabile riscuri de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și de stresul hidric.

- **Economia circulară, prevenirea generării deșeurilor și reciclarea** - Vor fi prevăzute măsuri de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu ierarhia deșeurilor, atât în etapa de utilizare (întreținere), cât și la sfârșitul duratei de viață a flotei, inclusiv prin reutilizare și reciclare a bateriilor și a componentelor electronice (în special a materiilor prime critice din acestea).

- În toate etapele investiției se va menține evidența gestiunii deșeurilor conform ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 92 din 19 august 2021 privind regimul deșeurilor, , HG nr. 856/2002 (Directiva 2008/98/CE) privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive), HG 170/2004 privind gestionarea anvelopelor uzate și Legea nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje, cu modificările și completările ulterioare.

Gestionarea deșeurilor rezultate atât din faza de operare (întreținere/mentenanță), cât și cele rezultate la finalul duratei de viață a activelor mobile se va realiza în conformitate cu obiectivele de reducere a cantităților de deșeurii generate și de maximizare a reutilizării și reciclării, respectiv în linie cu obiectivele din cadrul general de gestionare a deșeurilor la nivel național - Planul național de gestionare a deșeurilor (elaborat în baza art. 28 al Directivei 2008/98/EC privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, cu modificările ulterioare și aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 942/2017).

Pentru asigurarea mentenanței materialului rulant se are în vedere instruirea personalului operatorului de transport sau încheierea de contracte cu firme specializate, care să dețină un spațiu amenajat special pentru acest scop și implicit care să asigure condițiile de siguranță sporite, necesare realizării serviciilor de mentenanță. Totodată, firma specializată va gestiona și deșeurile rezultate în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Societățile care vor presta aceste servicii au obligația legală de a respecta normele de protecția mediului, inclusiv tranziția către o economie circulară. Mai mult, activitățile de fabricație și reparații ale materialului rulant vor fi supuse procedurii de emiteră a autorizației de mediu (a se vedea OUG nr. 195/2005 și Ordinul MMDD nr. 1798/2007), fiind analizate, de către autoritățile cu competențe în domeniul protecției mediului, modul de gospodărire a deșeurilor și a ambalajelor, modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor periculoase, programul de conformare - măsuri pentru reducerea efectelor prezente și viitoare ale activităților etc.

Totodată, firma specializată va gestiona și deșeurile rezultate în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Se va evita scoaterea din folosință a materialului rulant cu care se poate presta în condiții bune serviciul de transport public de călători.

Astfel, materialul rulant poate fi supus serviciilor de modernizare, reparații, schimbări de componente, astfel încât să se asigure o utilizare durabilă a resurselor.

După scoaterea din uz a materialului rulant, părțile componente vor fi dezmembrate, sortate și pregătite pentru reutilizare.

Bateriile și acumulatorii industriali, ce includ bateriile și acumulatorii folosiți de autobuzele electrice, vor fi colectate, tratate, reciclate și eliminate în conformitate cu prevederile Directivei 2006/66/CE privind bateriile și acumulatorii și deșeurile de baterii și acumulatori și de abrogare a Directivei 91/157/CEE,



transpusă în legislația națională (de ex. Hotărârea de Guvern nr. 1132/2008, modificată prin Hotărârea de Guvern nr. 1079/2011).

Deșeurile de echipamente electrice și electronice, de exemplu echipamente informatice și de telecomunicații de dimensiuni mici (nicio dimensiune externă mai mare de 50 cm), vor fi gestionate în conformitate cu Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEEE), transpusă în legislația națională prin OUG 5/2015 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice.

- **Prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului** - Investiția propusă nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

Vehiculele rutiere încadrate în clasa M vor deține omologări acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene și vor respecta prevederile Directivei 2019/1161/ CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.

De asemenea, se va asigura că anvelopele cu care sunt dotate vehiculele de transport respectă cerințele privind zgomotul exterior la rulare, astfel cum sunt stabilite în Regulamentul CE 2020/740 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri.

Totodată, se va asigura conformarea vehiculelor, acolo unde este cazul, cu cerințele cele mai recente privind emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI), în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009. Aceste condiții au fost specificate în datele achiziției.

- **Protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor** - Investiția propusă nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. Traseele ce vor fi operate NU se vor suprapune cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora (rețeaua de arii protejate Natura 2000, siturile naturale înscrise pe Lista patrimoniului mondial UNESCO și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate etc).

## 2 Situația existentă

### 2.1 Prezentarea localității

#### 2.1.1 Amplasament

Aria de analiză este reprezentată de unitățile administrativ-teritoriale Municipiul Hunedoara și Comuna Teliucu Inferior, situate în partea central-vestică a României, în județul Hunedoara. Zona se află în regiunea de sud-vest a Depresiunii Transilvaniei, în apropierea Munților Poiana Ruscă și a Munților Șureanu, și este străbătută de râul Cerna. Această poziționare conferă teritoriului un relief variat, care îmbină zone colinare, depresionare și porțiuni cu caracter montan.

Municipiul Hunedoara este recunoscut pentru patrimoniul său cultural și istoric, având ca obiectiv emblematic Castelul Corvinilor, una dintre cele mai importante fortificații medievale din România. Localitatea a cunoscut o dezvoltare puternică în perioada industrializării, fiind un centru metalurgic de importanță majoră, iar astăzi se află într-un proces de reconversie economică și turistică.

Comuna Teliucu Inferior se află în imediata vecinătate a municipiului, beneficiind de acces direct la infrastructura și serviciile urbane. Relieful comunei este marcat de dealuri și păduri, iar proximitatea lacurilor de acumulare (precum Cinciș) îi oferă un potențial turistic și recreativ ridicat.

Aria de analiză are o importanță strategică atât prin prisma resurselor naturale și a patrimoniului cultural, cât și prin perspectiva dezvoltării turistice și a cooperării intercomunitare.

Aria de analiză este formată din unitățile administrativ-teritoriale:

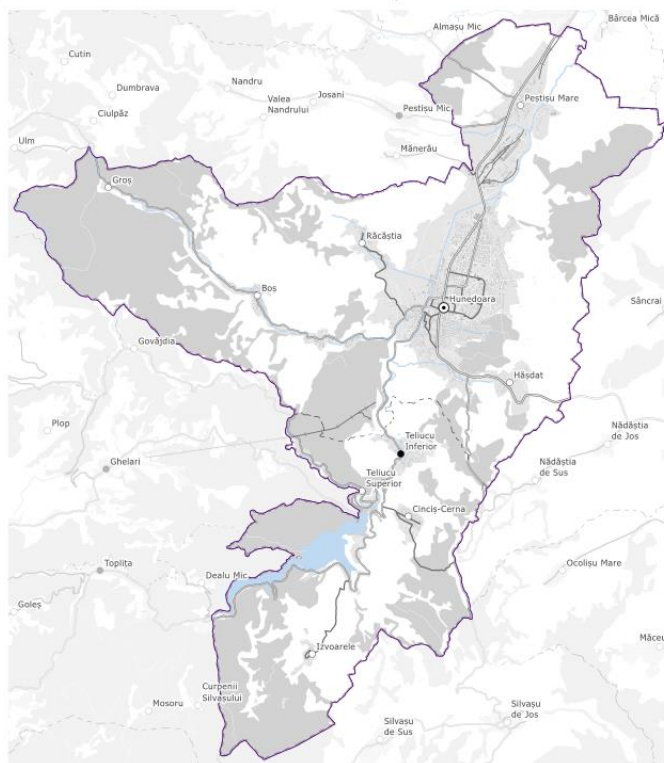
- Hunedoara - Municipiu;
- Teliucu Inferior - Comună.



Județul Hunedoara în România



Zona de studiu în Județul Hunedoara



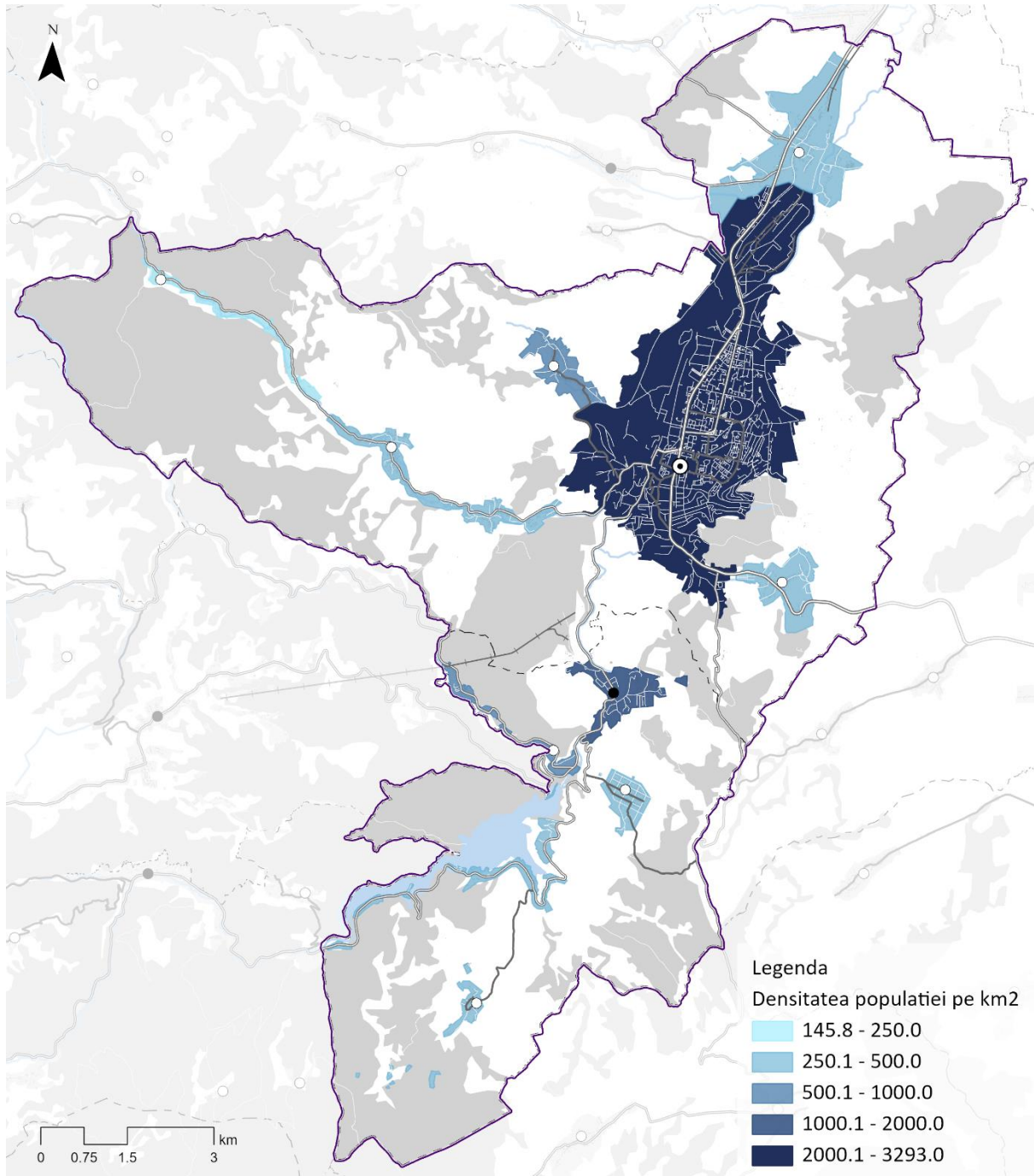
Zona de Studiu



## 2.1.2 Populație și demografie

### Efectivul și structura populației

Conform PATN Secțiunea a IV-a (NUTS 3 la nivel european): Municipiul Hunedoara este o localitate de rang II, cu o populație de 66.510, reprezentând 15.61% din populația județului, conform INSSE 2025.



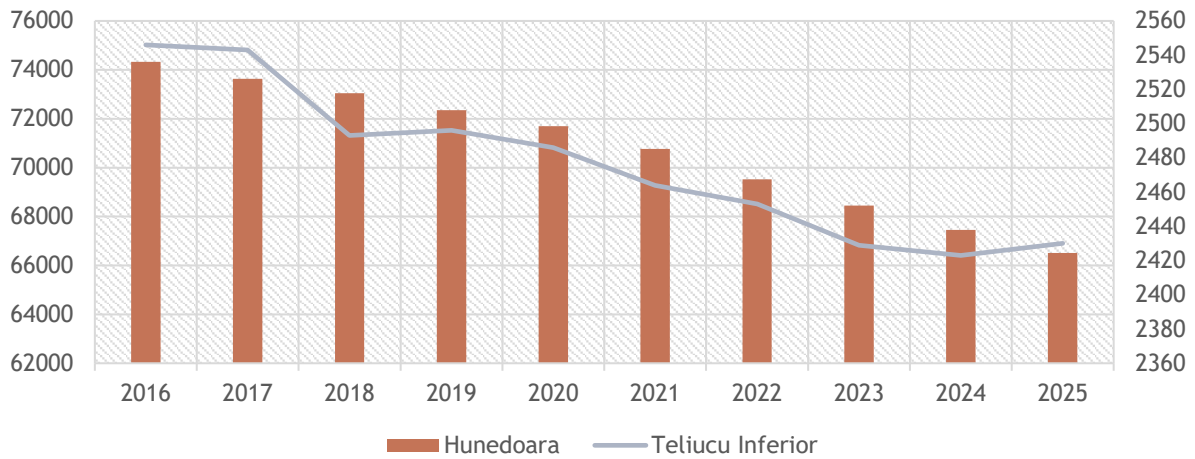
*Figură 2-1 Densitatea populației pe km<sup>2</sup> în satele aparținătoare ariei de studiu*

La momentul redactării prezentului document, populația ariei de studiu este de 68.940 locuitori, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică.

Așa cum reiese și din analiza grafică anterioară, cele mai ridicate densități de populație se regăsesc în localitățile de reședință ale celor două UAT-uri.

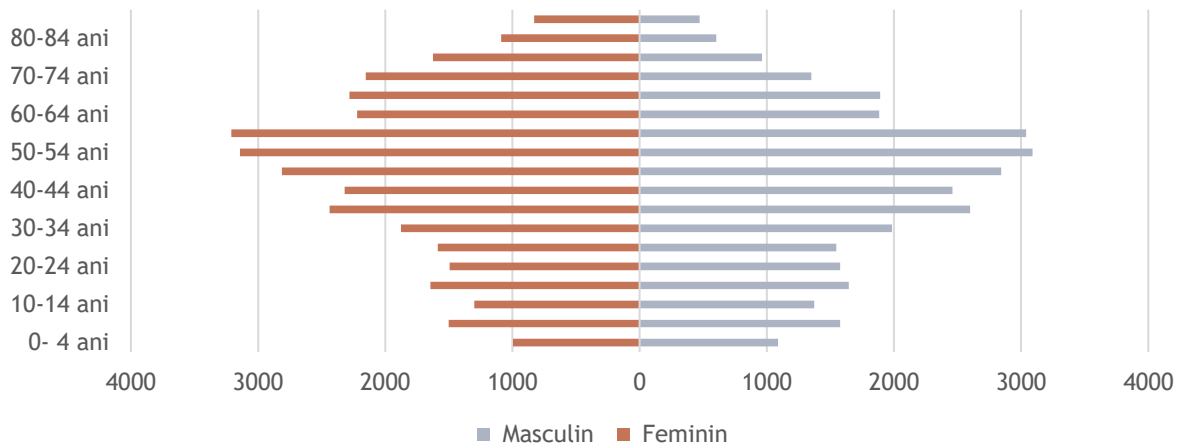


## Dinamica populației

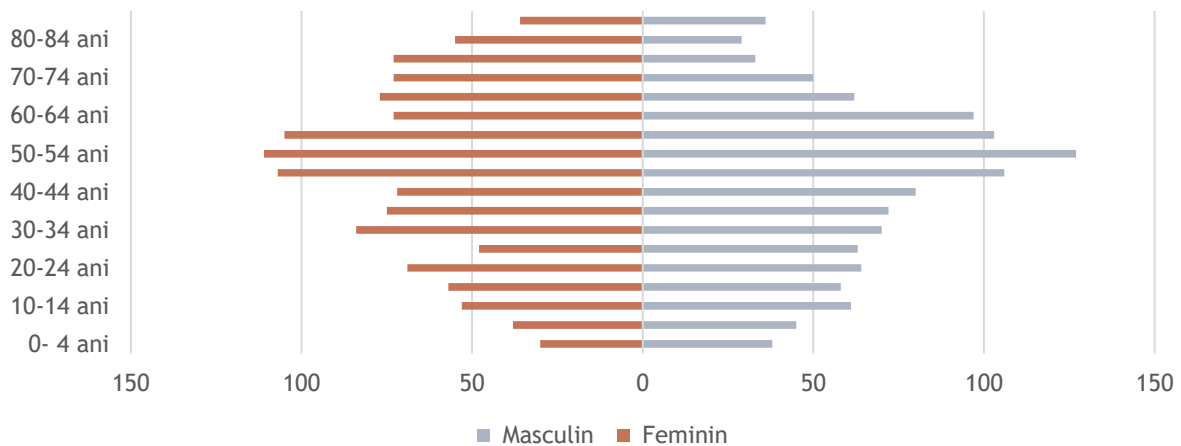


Figură 2-2 Fluctuația populației în ultimii 10 ani

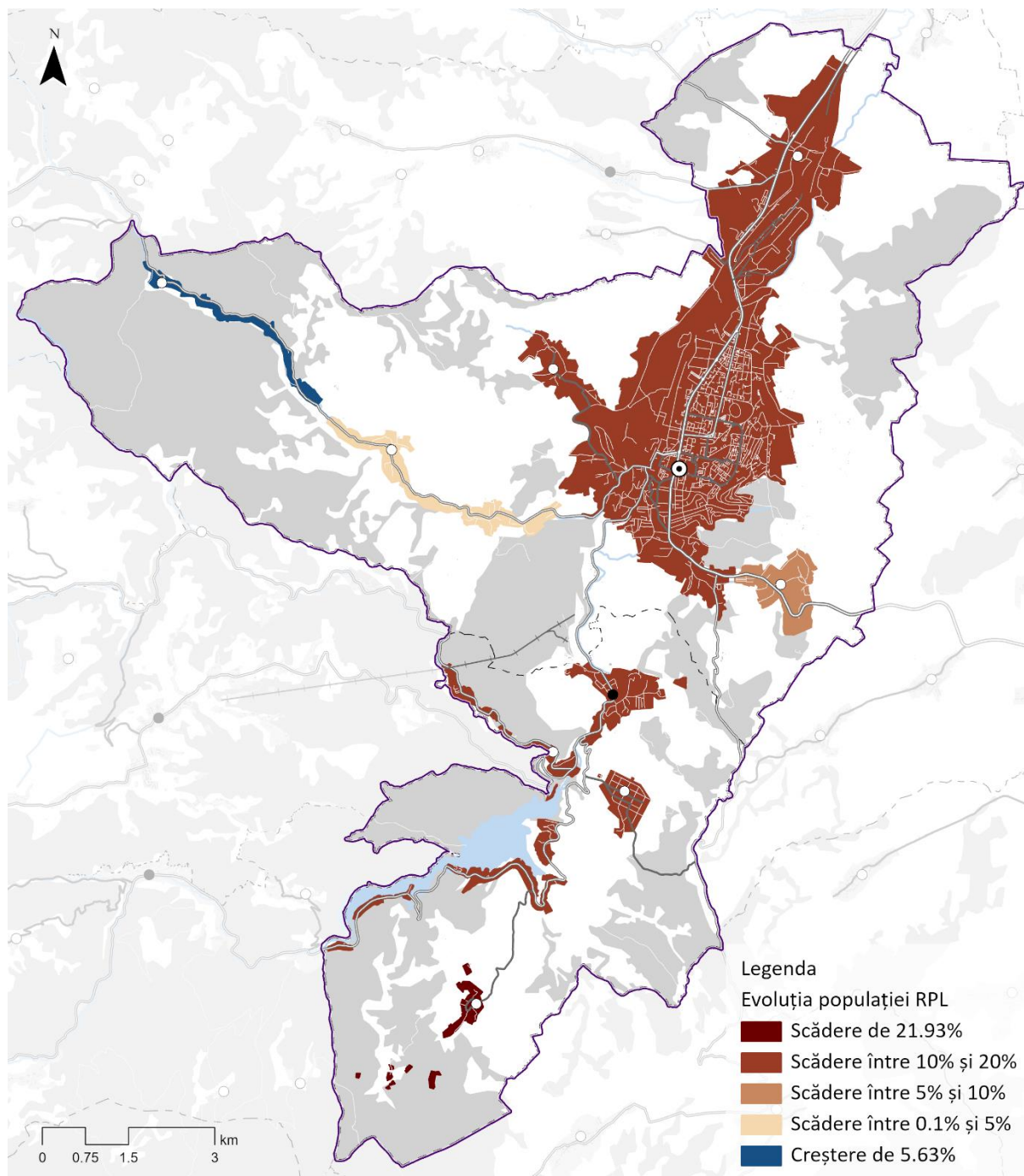
Evoluția demografică indică o tendință descendentă, cu o scădere anuală medie de 1,23% în Municipiul Hunedoara și 0,51% în Comuna Teliucu Inferior. În termeni absoluți, în ultimul deceniu, populația totală a ariei de studiu s-a diminuat cu 7.929 de locuitori.



Figură 2-3 Piramida vârstelor pentru anul 2025, UAT Hunedoara



Figură 2-4 Piramida vârstelor pentru anul 2025, UAT Teliucu Inferior



*Figură 2-5 Fluctuația populației RPL în ultimii 10 ani*

Analizând cele două piramide putem observa câteva aspecte importante.

- Speranța la viață mai mare la femei decât la bărbați;
- Ponderea redusă a persoanelor tinere;
- Concentrarea mare a populației în grupele de vârstă 44-54 de ani.

Îmbătrânirea populației este o problemă majoră, vizibilă atât în Hunedoara, cât și în Teliucu Inferior. Ponderea ridicată a populației de peste 65 ani indică o presiune crescută asupra serviciilor sociale și de sănătate. Numărul redus a populației tinere sugerează o

natalitate redusă și, posibil, migrația familiilor tinere. Acest lucru afectează sustenabilitatea pe termen lung a forței de muncă.

În conformitate cu datele din piramida vârstelor, în următoarele două decenii o parte semnificativă a populației va trece în categoria vârstnică, accentuând dezechilibrele sociale.

Teliucu Inferior are o structură demografică fragilă, cu un număr de tineri redus și o pondere relativ mare de vârstnici raportat la totalul populației.

*Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2024*

Indicatori demografici	Hunedoara	Teliucu Inferior	Județul Hunedoara	România
Proporția persoanelor de 0 - 14 ani din populație	11.78	10.91	11.70	13.99
Proporția persoanelor de 65 de ani și peste din populație	19.94	21.56	20.55	18.52
Gradul de îmbătrânire a populației	169.21	197.74	175.65	132.38
Raportul de dependență demografică	46.45	48.08	47.60	48.16
Rata de înlocuire a forței de muncă	61.42	65.61	62.13	80.44

Datele analizate evidențiază un proces accentuat de îmbătrânire demografică atât în municipiul Hunedoara cât și în Comuna Teliucu Inferior, comparativ cu media națională. Populația tânără are ponderi scăzute în ambele UAT-uri comparativ cu media națională, confirmând un deficit de natalitate și un potențial redus de reînnoire demografică.

Populația vârstnică are o pondere ridicată, peste media națională. Graficul de îmbătrânire fiind semnificativ mai mare de cât media națională, ceea ce indică un raport dezechilibrat între generațiile tinere și cele vârstnice.

Deși în prezent raportul de dependență demografică se menține aproape de media națională, așa cum au fost analizate anterior, în următoarele două decenii aceasta valoare va depăși media națională.

Rata de înlocuire a forței de muncă este îngrijorător de scăzută în ambele localități, cu mult sub media națională. Acest fapt arată că generațiile tinere care intră pe piața muncii nu reușesc să compenseze numeric cohorțele care ies la pensie.

Municipiul Hunedoara și Comuna Teliucu Inferior se confruntă cu un deficit demografic structural, caracterizat prin scăderea populației tinere, îmbătrânirea accelerată și o rată de înlocuire a forței de muncă scăzută. În comparație cu mediile județene și naționale, Teliucu Inferior prezintă o situație mai fragilă, cu indicatori mai critici ai îmbătrânirii. Acest trend pune sub semne de întrebare sustenabilitatea pe termen lung a pieței muncii și a serviciilor sociale, necesitând politici locale de stimulare a natalității, atragerea tinerilor și a familiilor tinere.

**RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE:** Grupele de vârstă privind tinerii și persoanele în etate vor fi printre principalii beneficiari ai unui serviciu de transport public în comun: grupele de vârstă 5-9, 10-14 și 15-19 reprezintă tinerii care vor utiliza transportul în comun pentru accesul la unitatile de învățământ, dar și pentru relaxare/plimbare.

Pe de altă parte, grupa de vârstă peste 65 de ani este reprezentată de persoane cu mobilitate din ce în ce mai redusă, pentru care un sistem de transport public accesibil este o soluție pe termen lung pentru rezolvarea nevoilor de mobilitate.

Ambele grupe de potențiali utilizatori pot fi beneficiari de gratuități sau subvenționări ale transportului, astfel încât este esențială identificarea cât mai exactă a numărului de potențiali utilizatori.

În același timp, programul de transport și traseele propuse vor urmări deservirea unităților de interes pentru aceste grupe de vârstă, precum școlile și liceele, iar programul de transport va fi corelat cu programul orelor de curs.

### Mișcarea naturală și mișcarea migratorie

Ambele UAT-uri se confruntă cu un spor natural negativ, ceea ce confirmă procesul de declin demografic observat și în structura pe vârste. Natalitatea este scăzută în ambele localități, sub media națională.

Mortalitatea se prezintă mult mai negativă în Hunedoara, peste media națională, dar apropiindu-se de valoarea mediei județene. Deși sporul natural este negativ în toate cazurile, în Teliucu Inferior se prezintă o valoare mai mică decât cea națională.

Aceste lucruri confirmă tendința de reducere a populației prin dezechilibrul dintre natalitate și mortalitate.

Același fenomen al unei rate a mortalității superioare celei natalității și implicit un spor natural negativ se înregistrează atât în regiunea de Vest a țării, cât și pe întreg teritoriul acesteia.

*Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2024*

Indicatori demografici	Hunedoara	Teliucu Inferior	Județul Hunedoara	România
Rata natalității	4.22	5.35	5.20	6.85
Rata mortalității (generale)	12.12	9.05	12.81	11.26
Spor natural	-7.89	-3.70	-7.61	-4.41

Hunedoara se confruntă cu o situație mai critică decât Teliucu Inferior, având o natalitate foarte scăzută și o mortalitate ridicată, ceea ce generează un spor natural negativ accentuat. Teliucu Inferior, deși are un nivel de natalitate puțin mai ridicat și mortalitate mai scăzută, se înscrie și ea în aceeași tendință de declin demografic. În comparație cu mediile județene și naționale, ambele localități reflectă fragilitatea demografică structurală, ceea ce ridică probleme de sustenabilitate a dezvoltării pe termen lung.

Tendința de scădere a populației la nivel național va continua, chiar dacă într-un ritm mai lent, luând în considerare prognozele Institutului Național de Statistică și Eurostat. Astfel putem constata că deși populația scade constant, doar o parte redusă din cei care



migrează către alte localități o fac schimbându-și domiciliul. Acest lucru face ca localitățile din proximitate să cunoască fenomenul de expansiune în teritoriu.

În concluzie, principalele nevoi din perspectiva socio-demografică se rezumă la ameliorarea legăturilor cu așezările de interes din proximitate pentru a facilita accesul populației active la locuri de muncă. Transportul public în cadrul acestei zone va trebui să fie accesibil și persoanelor cu mobilitate redusă sau a celor în vârstă.

### **Concluzii:**

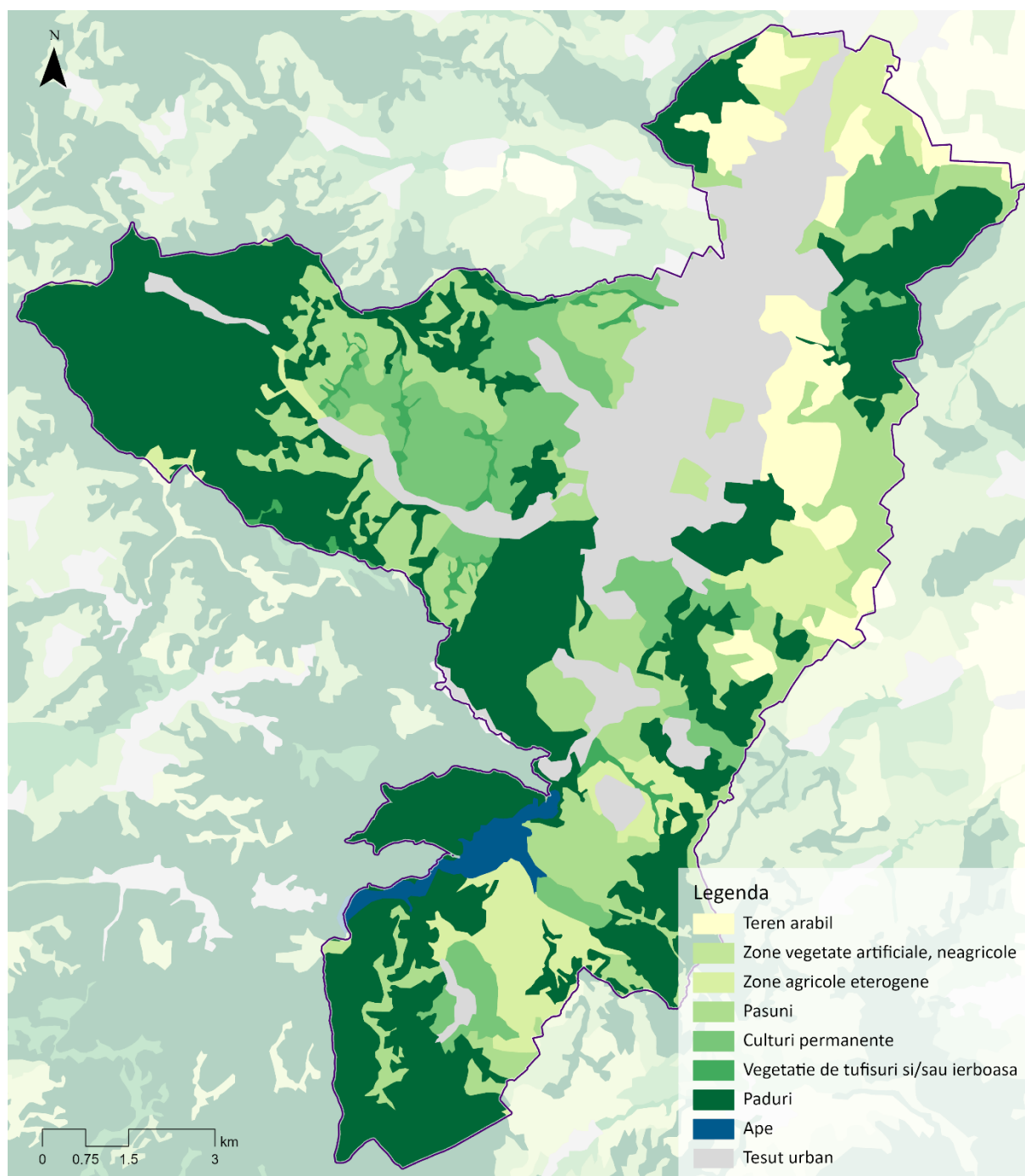
- Populația municipiului Hunedoara și a comunei Teliucu Inferior se află într-un proces accentuat de scădere și îmbătrânire;
- Structura demografică arată un dezechilibru între generații, cu o rată scăzută de înlocuire a forței de muncă și un spor natural negativ;
- Tendințele demografice vor genera presiuni asupra pieței muncii și sistemului de servicii sociale în următoarele decenii.



### 2.1.3 Zone de generare și atracție a deplasărilor

#### Repartiția populației și relația cu fondul construit

Dezvoltarea spațială funcțională a municipiului Hunedoara și a comunei Teliucu Inferior se realizează pe baza Planului Urbanistic General și a Planurilor Urbanistice Zonale care au adus efecte în teren până în prezent.



Figură 2-6 Funcționalitatea terenurilor din aria de studiu

Cele două UAT-uri ocupă următoarele suprafețe:

- Municipiul Hendoara - 9.743 ha, din care 1.625 ha intravilan;
- Comuna Teliucu Inferior - 3.950 ha, din care 187.5 intravilan.
- Figura alăturată ilustrează densitatea populației pe km<sup>2</sup> în Municipiul Hunedoara.

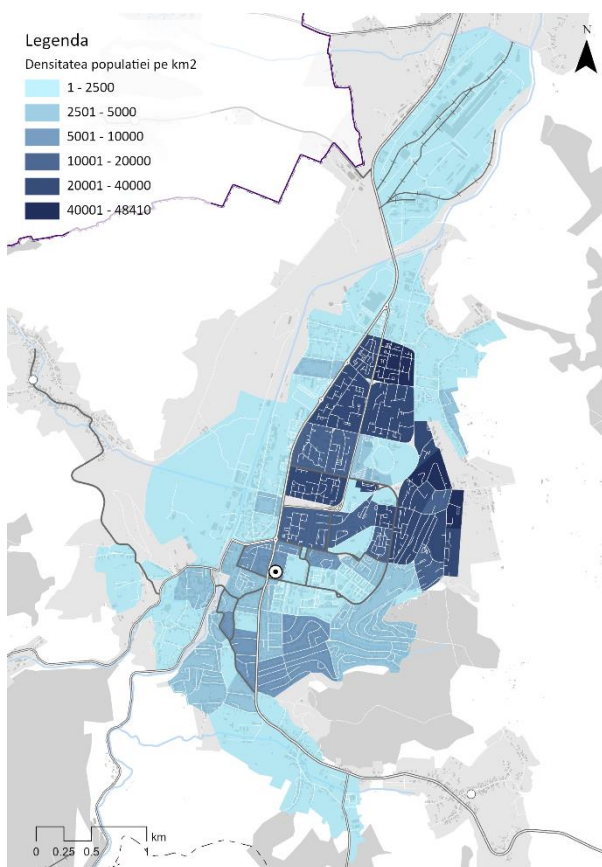
Analizând figura alăturată cu densitatea populației pe km<sup>2</sup> în municipiul hunedara, se observă valori ridicate în cartierele de locuințe colective - O.M., Păltiniș, Micro I-VII și Traian Vuia - în timp ce zonele de locuințe individuale prezintă densități scăzute.

Cartierele rezidențiale au un caracter divers: de la arealele tradiționale cu tramă neregulată (ex. Chizid), la locuințele individuale cuplate sau înșiruite de tip muncitoresc, la blocurile colective cu regim redus de înălțime, și până la cartierele de tip „Micro”, unde regimul variază de la P+4 la P+10. Zonele centrale, cele adiacente Castelului Corvinilor și cele periferice (ex. Buituri) prezintă cele mai reduse densități.

Zonele cu densitate mare sunt organizate în jurul arterelor principale ale orașului - Bulevardul Dacia, Republicii și Traian - fiind bine deservite funcțional prin centre de cartier, dotări comerciale, servicii și spații de agrement. Totuși, această tipologie rezidențială se confruntă cu probleme majore de parcare și ocupare excesivă a spațiului public de către autoturisme, în detrimentul dotărilor și al deplasărilor nemotorizate.

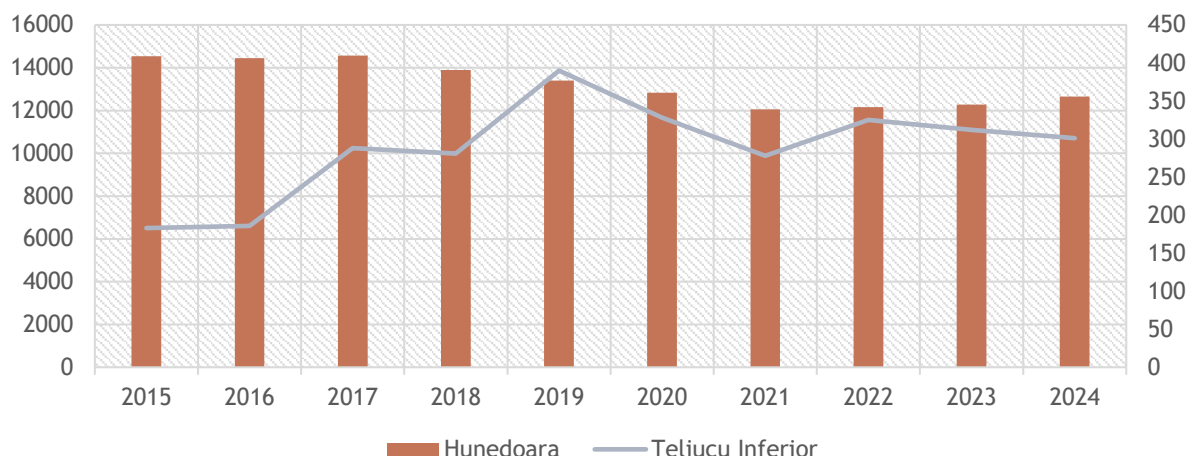
În contrast, zonele de locuințe individuale se caracterizează prin densități reduse și o utilizare extensivă a terenului, ceea ce generează areale mari, trasee lungi și sectoare slab deservite de transport public. Aceste cartiere întâmpină dificultăți de mobilitate, iar distanțele mari față de dotările de interes cotidian, coroborate cu lipsa infrastructurii pietonale și velo, favorizează utilizarea autoturismului personal în detrimentul mersului pe jos sau cu bicicleta.

De asemenea, majoritatea cartierelor de locuințe individuale nu beneficiază de dotări de proximitate (farmacii, grădinițe, centre comerciale), ceea ce accentuează dependența locuitorilor de alte zone ale municipiului.



Figură 2-7 Densitatea populației pe km<sup>2</sup> în municipiul Hunedoara

## Profilul economic

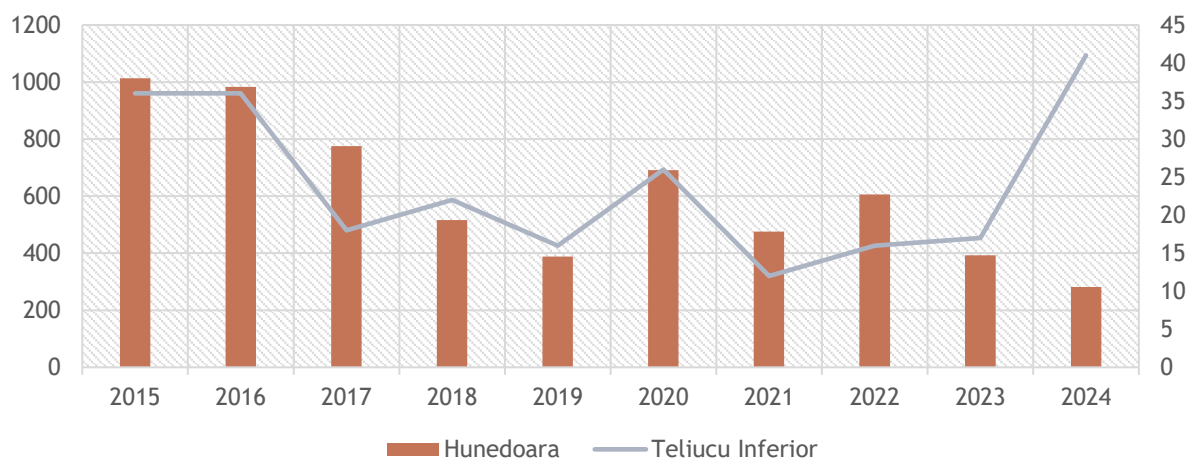


Figură 2-8 Evoluția numărului de salariați în aria de studiu

Analizând datele cu privire la numărul de salariați, se poate observa că în municipiul Hunedoara are loc o scădere constantă. Deși pandemia de Covid a avut un impact semnificativ în mobilitatea populației și în locurile de muncă, o scădere majoră a avut loc și în anul 2018. Pe total, în ultimii 10 ani, au fost înregistrate scăderi de 1.5% în medie în fiecare an, iar cea mai mare creștere a fost înregistrată în anul 2024. Se poate concluziona că municipiul Hunedoara are o piață a muncii afectată structural de scăderea bazei industriale și de migrația forței de muncă, cu o revenire greoaie de după pandemie, dar fără a atinge nivelurile din 2015.

Teliucu Inferior înregistrează creșteri de 7.9 în fiecare an, cea mai mare fiind în anul 2019 de 38.8%. Deși prezintă fluctuații și are o piață a muncii mai redusă ca dimensiune, se prezintă stabilă, beneficiind probabil de proximitatea municipiului Hunedoara și de activități economice locale mixte (servicii, agricultură, activități conexe).

Atât în municipiul Hunedoara cât și în Teliucu Inferior, lipsa unor locuri de muncă în localitățile de domiciliu, obligă populația să caute în alte localități învecinate precum Deva.



Figură 2-9 Evoluția numărului de șomeri în aria de studiu



În municipiul Hunedoara, numărul șomerilor a scăzut constant, ceea ce indică o evoluție pozitivă a pieței muncii. Deși influențele pandemiei au adus creșteri semnificative, trendul de scădere s-a reluat.

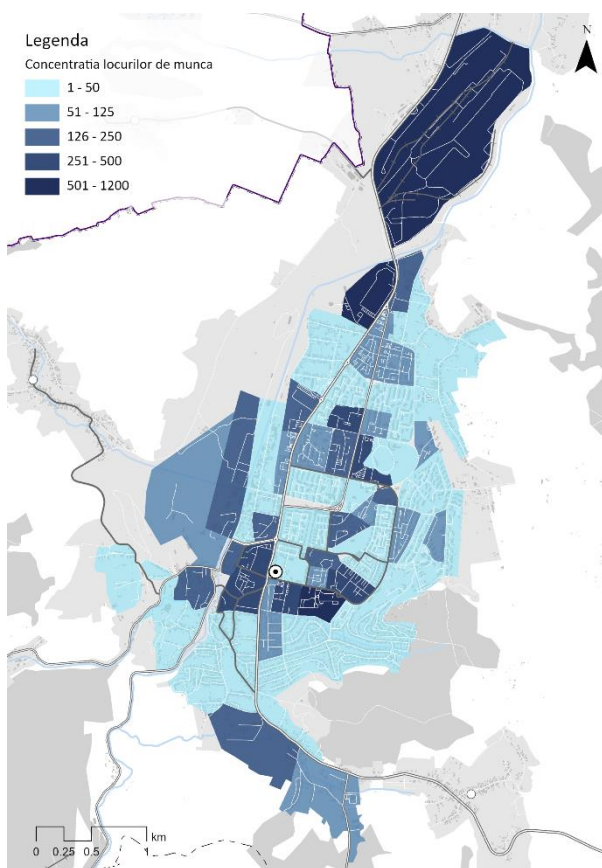
În Teliculul inferior, trendul de scădere s-a păstrat o perioadă, urmând ca în anul 2024 să depășească valorile din 2015. Se poate concluziona că comuna este mai rezilientă raport la dimensiunea sa. Trebuie menționat faptul că aceste fluctuații sunt direct influențate de municipiul Hunedoara.

Conform SDTR, județul Hunedoara este caracterizat de dependența populației de întreprinderi generatoare de pierderi economice, transformând aceste areale în zone cu declin industrial.

Județul Hunedoara este cunoscut datorită extracției cărbunilor, construcției de mașini, producerea energiei electrice și a fostului combinat metalurgic Hunedoara.

Trebuie menționat faptul că la momentul redactării documentului de față, unul dintre principalii angajatori ai municipiului, Arcelor Mittal Hunedoara, și-a suspendat activitatea, iar Complexul Energetic Hunedoara, care era cel mai mare angajator din zonă, este în procedură de faliment din cauza pierderilor multianuale.

Zona industrială (actuală și fostă) a municipiului ocupă circa 33% din totalul intravilanului fiind amplasată preponderent în zona periferică a orașului.



Figură 2-10 Numărul de locuri de muncă în municipiul Hunedoara

### Agenți economici și profilul economic

Municipiul Hunedoara se remarcă printr-o economie diversificată, susținută de un număr semnificativ de firme active, ce concentrează circa 16% din totalul firmelor din județ. La momentul redactării documentului, în municipiu activează 2.982 din totalul de 5.168 agenți economici. Cele mai reprezentative domenii fiind orientate spre comerțul cu produse alimentare, băuturi și tutun, ce reflectă importanța sectorului comercial de proximitate în susținerea consumului urban. Deși există o dinamică semnificativă în sectorul imobiliar și al infrastructurii, sectorul de construcții de clădiri rezidențiale și nerezidențiale se menține ca fiind al doilea cel mai important. Sectorul de transporturi rutiere de marfuri este și el în tp trei, indicând rolul strategic al municipiului ca nod logistic și de tranzit în zonă.

Strucutra economică confirmă caracterul de centru urban complex, în care comerțul, construcțiile și transporturile constituie principii piloni ai economiei.

Comuna Teliucu Inferior, deși mult mai mică din punct de vedere economic, prezintă o structură funcțională adaptată mediului rural și proximității față de municipiul Hunedoara. Prezintă 57 de firme active din totalul de 196 agenți economici. Principalul domeniu reprezentativ este comerțul, urmat de sivecultura și alte activități forestiere, reflectând utilizarea resurselor naturale.

**RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE:** Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local vor trebui să țină cont de accesibilitatea către cat mai multe locuri de muncă din oraș. În același timp, frecvențele autobuzelor și programul de circulație va trebui să țină cont de programul de lucru al angajaților din principalele unități economice din oraș.

## Concluzii

- Numărul salariaților din Hunedoara a scăzut considerabil între 2015 și 2021, însă după 2022 se observă o ușoară revenire, fără a atinge nivelurile inițiale;
- Fluctuațiile economice de la nivelul municipiului Hunedoara prezintă un impact major în economia a comunei Teliucu Inferior;
- Număr ridicat de navetiști către municipiul Deva;
- Piața muncii din Hunedoara are o dinamică puternic legată de restructurările industriale și de contextul economic regional, în timp ce Teliucu Inferior se bazează pe o economie locală mai restrânsă.

## Unități de învățământ

Populația școlară reprezintă totalitatea copiilor din grădinițe și creșe, a elevilor și studenților cuprinși în procesul de instruire și educare dintr-un an școlar/universitar din cadrul educației formale, indiferent de formele de învățământ pe care le frecventează (de zi, seral, cu frecvență redusă și la distanță), programul de studii și de vârstă. Populația școlară de la nivelul ariei de studiu înregistrează în medie o scădere de 2.9% în fiecare an în ultimii 10 ani pentru municipiul Hunedoara, și de 2.6 pentru comuna Teliucu Inferior. Situația populației școlare la nivelul ariei de studiu este prezentată în tabelul de mai jos:

*Tabel 2-3 Evoluția populației școlare în UAT-urile componente zonei de analiză*

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Hunedoara</b>	11150	10882	10268	9950	9653	9177	9003	8742	8643	8545
<b>Comparație cu anul anterior (%)</b>		-2.4	-5.6	-3.1	-3.0	-4.9	-1.9	-2.9	-1.1	-1.1
<b>Teliucu Inferior</b>	177	180	164	185	177	166	175	163	156	136
<b>Comparație cu anul anterior (%)</b>		1.7	-8.9	12.8	-4.3	-6.2	5.4	-6.9	-4.3	-12.8

Analizând datele respective, se constată oscilații semnificative în Teliucu Inferior, cu valori ce variază mult de la un an la altul. Populația școlară din această comună este mai sensibilă la factorii locali. De luat în seamă și că accesul la educație este unul foarte important. Lipsa unui sistem de transport public între cele două UAT-uri reprezentând un factor negativ.

**RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE:** Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către unitățile de învățământ din oraș. Programul de transport va trebui să fie corelat cu programul orelor de studiu.

## Dezvoltarea zonelor de agrement

Cele mai importante atracții turistice și zone de agrement importante din UAT-urile analizate:

### Hunedoara:

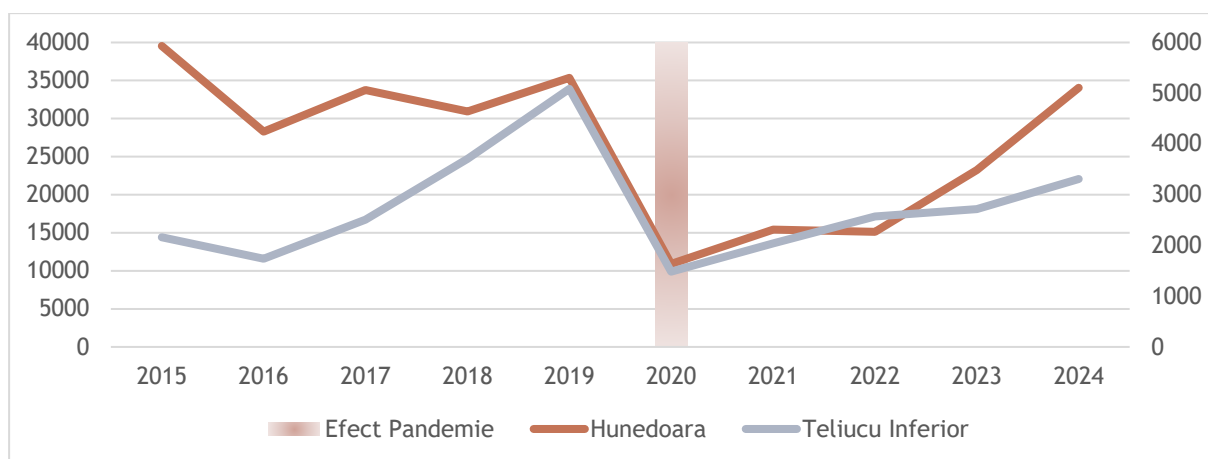
- Parcuri și zone de agrement:
  - Parcul Corvin, fiind zona verde centrală a orașului, ce va trece printr-un proces de regenerare urbană;
- Atracții turistice:
  - Castelul Corvinilor - unul dintre cele mai importante monumente gotice din Europa, simbol al Hunedoarei;
  - Dealul Sânpetru, fiind o zonă de interes pentru turism cultural și industrial;
  - Biserica Reformată cu turn din secolul al XV-lea, fiind un monument istoric;

### Teliucu Inferior:

- Parcuri și zone de agrement:
  - Lacul Cinciș, fiind un lac de acumulare și o zonă principală de agrement din Hunedoara;
  - Zonele naturale din împrejurimi: păduri și trasee pentru drumeții, potrivite pentru turismul ecologic și recreere în natură;

Dezvoltarea acestor zone presupune atât amenajarea și diversificarea activităților de agrement (spații verzi urbane, piste de biciclete, trasee tematice, zone de camping și infrastructură de agrement pe lac), cât și integrarea lor într-o strategie comună de promovare turistică.

Un rol esențial îl joacă conectivitatea: introducerea unei linii de transport public între Hunedoara și Teliucu Inferior ar facilita accesul populației locale și al turiștilor către principalele atracții. În lipsa unei mobilități colective eficiente, locuitorii din Teliucu Inferior depind de transportul individual pentru a accesa dotările și serviciile din municipiu, iar vizitatorii întâmpină dificultăți în a combina turismul cultural (Castelul Corvinilor) cu cel recreativ (Lacul Cinciș).



Figură 2-11 Evoluția numărului de înoptări în aria de studiu

**RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE:** Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către zonele cu potențial turistic ridicat, iar în același timp ar trebui să asigure o legătură continuă între acestea, în cadrul unui traseu de transport public regulat, cu beneficii conexe pentru utilizatori.

#### 2.1.4 Tendințe de deplasare

Ținând cont de Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a municipiului Hunedoara, principalul mod de deplasare este cu mijloacele auto.

Tabelul următor prezintă o comparație a cotelor modale între diferite municipii din România și Municipiul Hunedoara.

Tabel 2-4 Comparația cotelor modale ale municipiului Hunedoara cu alte municipii din România\*

Modalitatea de deplasare cea mai frecventă (%)	Reșița	Bacău	Baia Mare	Roman	Lugoj	Hunedoara	Medie
Mers pe jos	30	26.93	29	24.7	34.2	26	28.966
Transport public	9	23.47	22	24.5	2.5	3	16.294
Bicicleta	6	13.29	11	6.9	12.4	6	9.918
Autoturism	55	36.31	38	43.9	50.9	65	44.822

\*Notă: Cotele modale respective sunt aplicabile doar pentru distanțe mai mari de 1km.

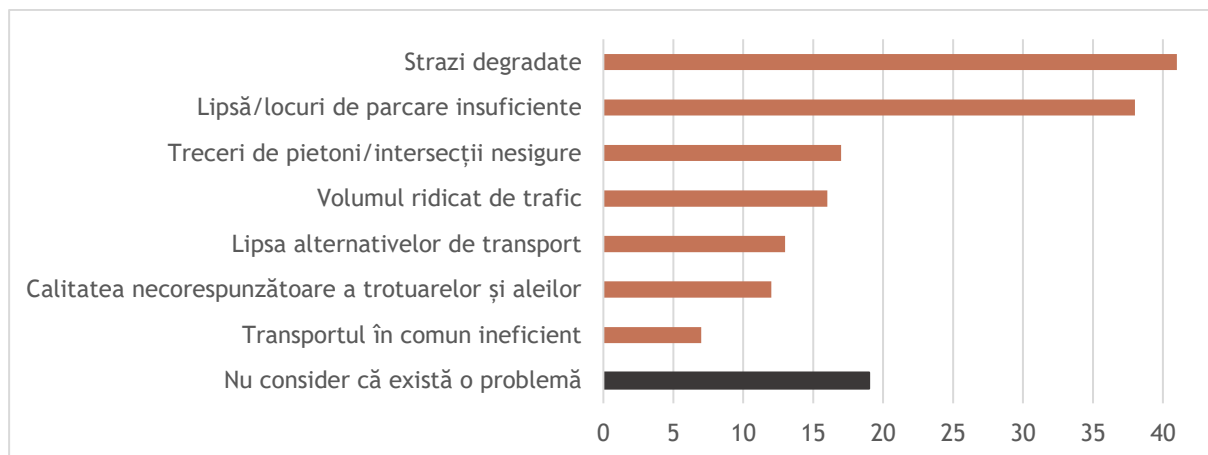
Așa cum se poate observa, municipiul Hunedoara nu oferă suficiente mijloace de deplasare alternativă sau conexiuni cu alte localități în vederea diminuării cotei modale auto.

Această dominanță a autoturismului privat este și din cauza lipsei frecvenței ridicate a transportului public și/sau a unui număr de trasee reduse sau care nu sunt configurate conform.

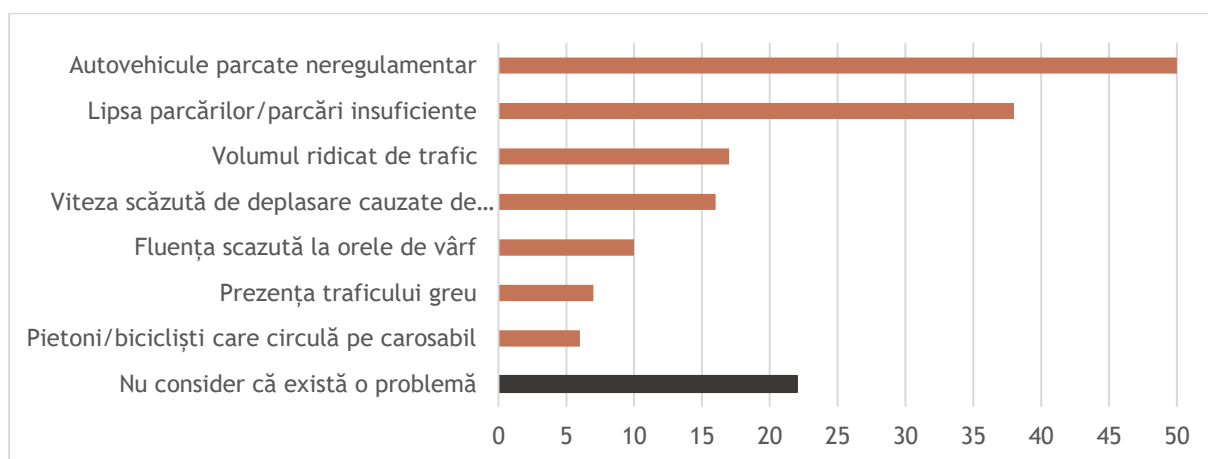
Putem concluziona că din cauza lipsei variantelor de transport alternative între municipiul Hunedoara și Teliucu Inferior, principala modalitate de transport rămâne autoturismul privat urmat de un procent foarte redus de transportul public județean.

## Problemele circulației în municipiul Hunedoara

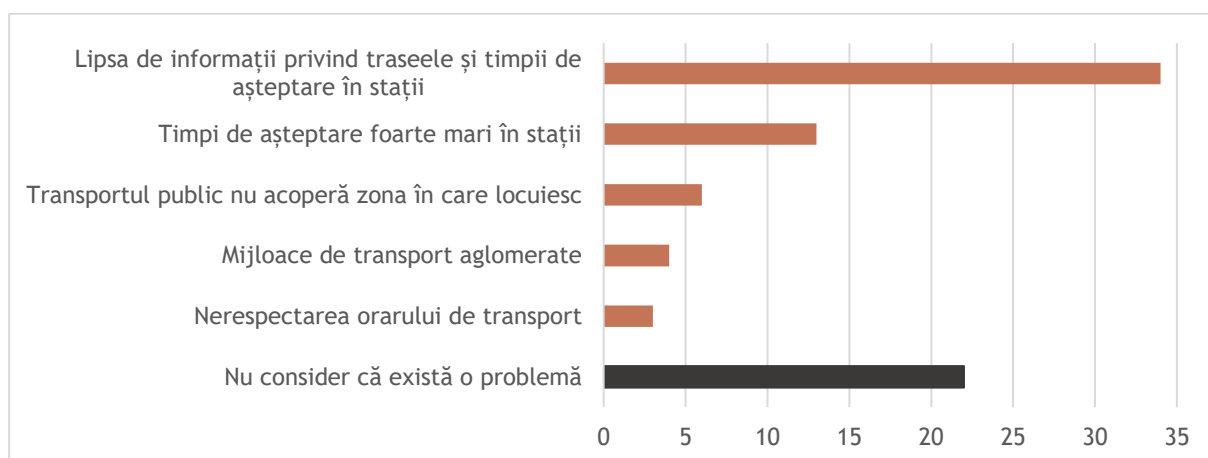
În ceea ce privește problemele de mobilitate a cetățenilor, au fost folosite răspunsurile din cadrul chestionarului cu populația din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a municipiului Hunedoara.



**Figură 2-12** Principala problemă în deplasările efectuate în oraș



**Figură 2-13** Principala problemă a traficului auto



**Figură 2-14** Principala problemă a transportului public

Aceste probleme influențează modul de transport ales de cetățeni, iar municipalitatea alocă o serie de obiective de investiții cu finanțare parțială sau integrală de la bugetul



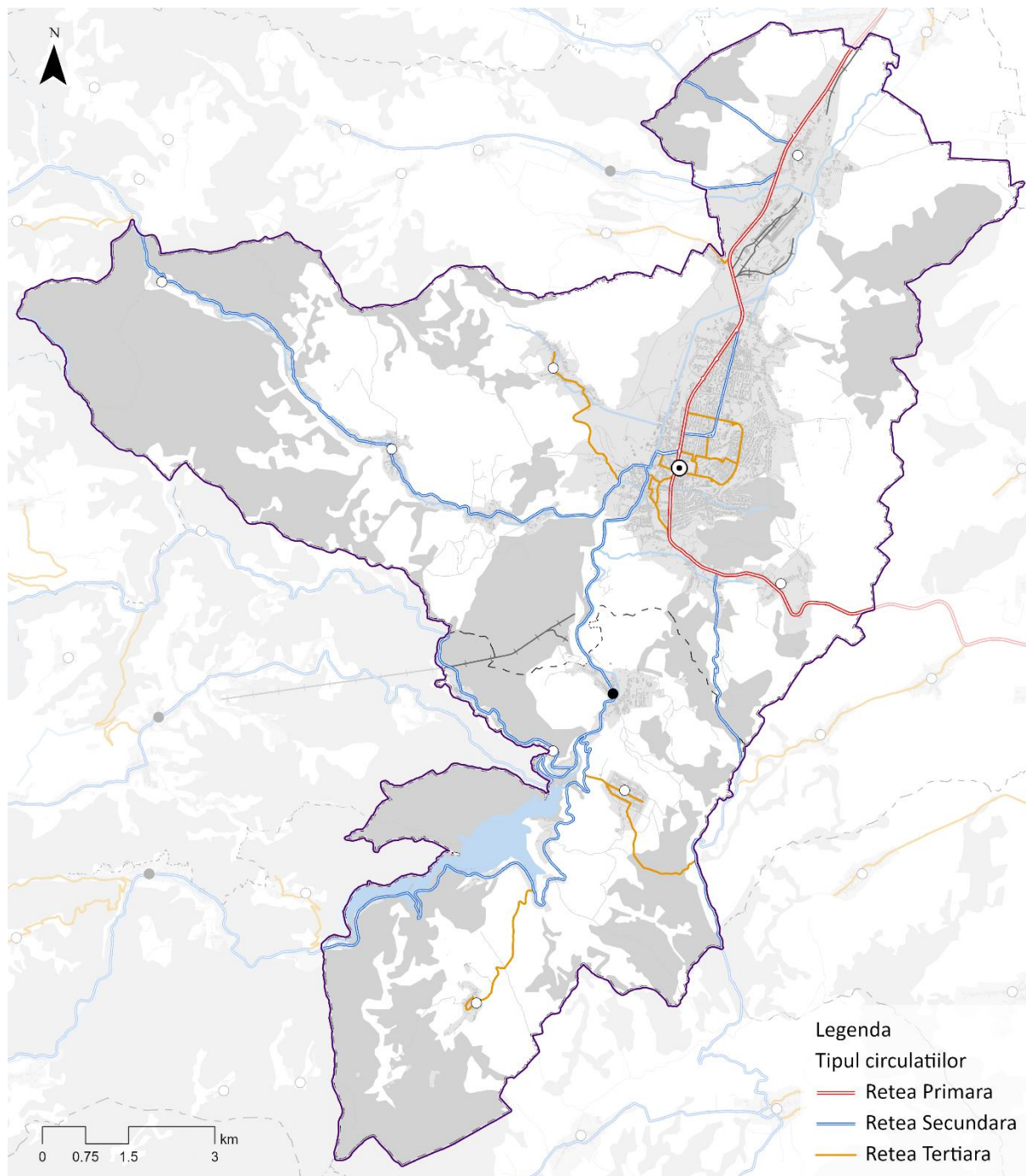
local în vederea reducerii utilizării autoturismului personal, prin încurajarea folosirii mijloacelor de transport alternative (bicicletă, mers pe jos, transport public).

Așa cum se poate observa și din graficele anterioare, municipiul Hunedoara se confruntă cu probleme ce țin de stocare cererii, infrastructură degradate și lipsa informațiilor cu privire la transportul public.

O politică de parcare bine conturată, cu tarifare conformă, poate reduce această presiune și lipsă a locurilor de parcare precum și reducerea numărului de parcări neregulate. Totodată este necesară și informarea cetățenilor cu privire la sistemul de transport public local în stații cu afișe ce spun liniile deservite, traseele acestora și programul de funcționare.

### 2.1.5 Transportul rutier

Aria analizată este amplasată în partea central sudică a județului Hunedoara, fiind conectată la rețeaua națională de transport printr-o serie de drumuri de importanță regională și județeană.



*Figură 2-15 Rețeaua de drumuri de la nivelul ariei de studiu*

Deși aria de studiu nu este traversată în mod direct de un Drum Național, aceasta este conectată la Drumul Național 7 (E68) prin intermediul drumului județean DJ 687, cu rol de rețea primară în municipiul Hunedoara.

Drumul Național 7, este unul dintre cele mai importante coridoare rutiere ale României, asigurând legătura dintre Deva și principalele centre urbane din vestul și sudul țării precum

și conexiunea cu autostrada A1 (fiind parte din coridorul pan-european IV). Acest coridor se află la o distanță de circa 15 km de municipiul Hunedoara.

În interiorul municipiului Hunedoara, rețeaua de drumuri asigură accesul către cartierele rezidențiale și zonele industriale, dar și conectivitatea cu localitățile periurbane, inclusiv cu comuna Teliucu Inferior, situată în imediata vecinătate. Accesul către comuna Teliucu Inferior se realizează prin intermediul drumurilor județene și comunale.

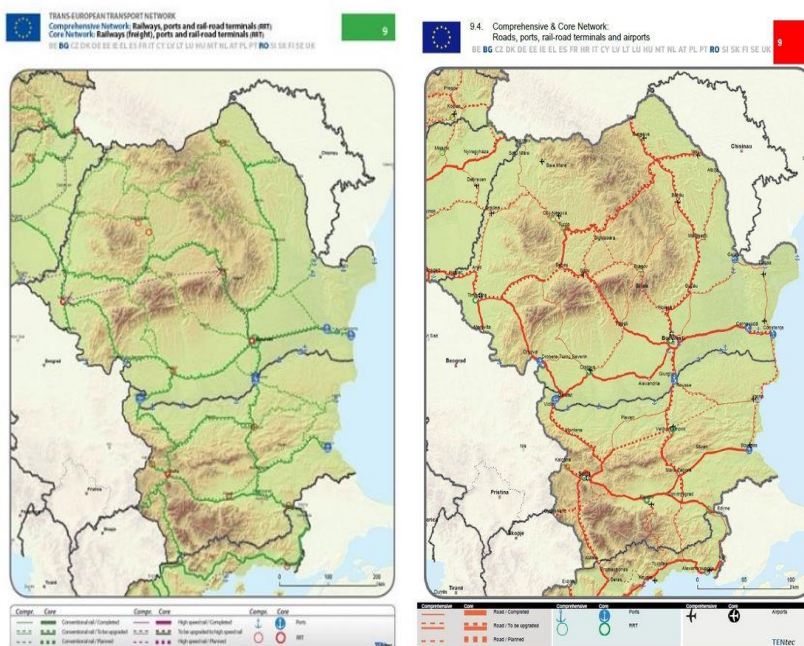
Pe plan regional, Hunedoara beneficiază de proximitate față de marile centre urbane:

- Deva - 15 km (prin intermediul DJ 687, având conexiune directă la DN7/A1);
- Timișoara - aproximativ 150 km (prin DN68A și A1);
- Cluj-Napoca - aproximativ 160 km (prin DN7, A1 și A10);
- București - aproximativ 400 km (prin intermediul A1).

Astfel, aria analizată dispune de o accesibilitate rutieră favorabilă, fiind conectată la principalele coridoare de transport la nivel național și european, fapt care sprijină atât dezvoltarea economică și mobilitatea populației, cât și valorificarea resurselor turistice și de agrement existente.

## Relația cu rețeaua TEN-T

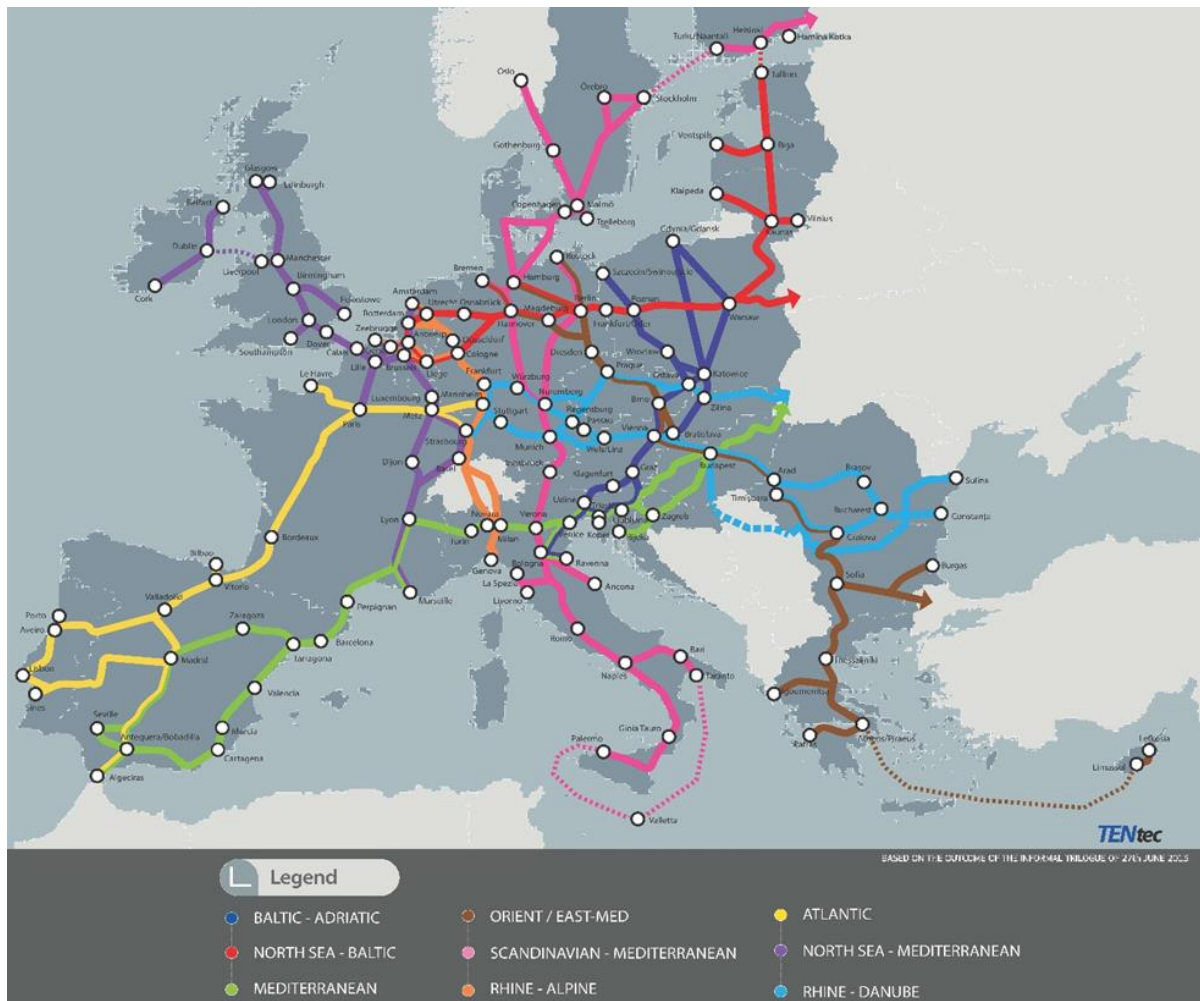
Așa cum a fost enunțat anterior, deși municipiul Hunedoara nu se află direct pe traseul coridoarelor primare ale rețelei TEN-T (Core Network), însă beneficiază de poziționarea în proximitatea acestora, prin intermediul rețelei TEN-T Comprehensive. Conectivitatea se realizează în principal prin Drumul Județean DJ 687, care asigură legătura directă cu Municipiul Deva, situat la aproximativ 15 km distanță.



Figură 2-16 Încadrarea în rețeaua europeană de transport

Deva reprezintă nodul de conectare la Coridorul IV TEN-T (Orient - East Med) prin intermediul Autostrăzii A1 (București - Nădlac) și al Drumului Național 7 (E68), facilitând astfel accesul către rețeaua principală europeană de transport. Din această perspectivă, Hunedoara se află în vecinătatea coridorului, dar nu pe traseul său direct, accesibilitatea fiind condiționată de infrastructura regională rutieră.

Astfel, Municipiul Hunedoara dispune de o conectivitate secundară prin rețeaua TEN-T Comprehensive, cu posibilitatea valorificării acesteia pentru dezvoltarea mobilității, atragerea investițiilor și integrarea în fluxurile economice și comerciale europene.



Figură 2-17 Coridoare principale TEN-T

## Rețeaua rutieră la nivelul ariei de studiu

În prezent, principala modalitate de deplasare a populației din municipiul Hunedoara este cea cu autoturismul, conform datelor prelucrate din răspunsurile primite în cadrul cercetării sociologice efectuate în etapa de Culegere a Datelor.

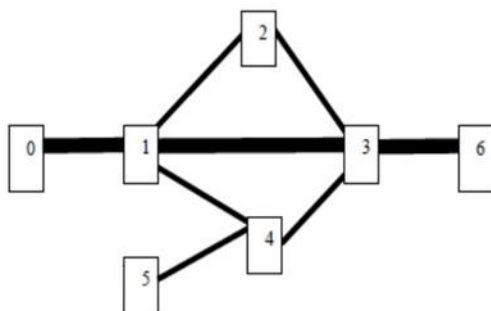
Din punct de vedere topologic, gradul de integrare a unei rețele locale în structura rețelei naționale poate fi determinat prin calculele care stabilesc proprietățile intrinseci ale grafurilor corespunzătoare rețelelor infrastructurii de transport. În tabelul următor sunt prezentate diferite niveluri de integrare a rețelei de transport local (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii subțiri - exemplificat pentru prima categorie de arce care leagă nodurile 1, 2, 3, 4, 5) și rețeaua de transport național (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii îngroșate - de exemplu, arcele care leagă nodurile 0 - 6 în grafurile pentru prima categorie).

Tabel 2-5 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală

### Categorie graf exemplu

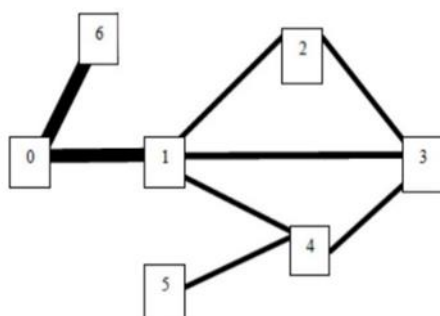
### Descriere

#### Hiperintegrat



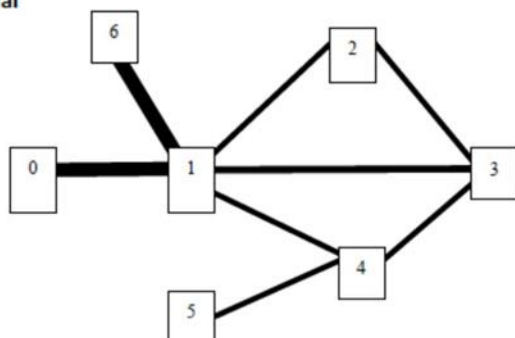
Un graf este hiperintegrat atunci când un arc al rețelei naționale se suprapune peste un arc al rețelei locale (în exemplu, rețeaua națională este reprezentată de nodurile 0 - 1 - 3 - 6 se suprapune peste rețeaua locala alcătuită din nodurile 1 - 2 - 3 - 4 - 5).

#### Hipointegrat



Un graf este hipointegrat atunci când rețeaua orașului este legată într-un nod periferic de rețeaua națională.

#### Integrat rațional



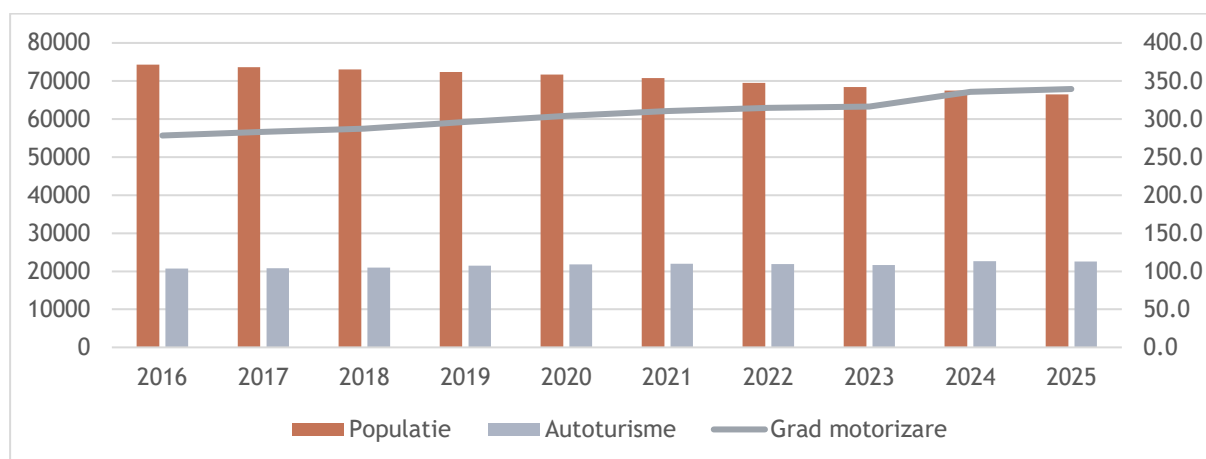
Un graf este integrat rațional atunci când cele două rețele, națională și locală, sunt "tangente"; în exemplu, nodul 1 este nod de conexiune a două arce ale rețelei naționale și nod de conexiune cu rețeaua locală.

Analizând situația rețelei de transport din municipiul Hunedoara sub aceste aspecte și pe baza reprezentării grafului corespunzător rețelei de transport rutier din municipiu, se poate concluziona că rețeaua este „hipointegrat”, deoarece rețeaua rutieră națională se leagă într-un nod periferic de rețeaua națională.

Rețeaua stradală a municipiului și organizarea sistemului de transport sunt influențate de relief și elementele de cadru natural. Deși prezența unui râu într-un oraș crează un efect de barieră în țesut prin numărul redus de traversări, la nivelul rețelei rutiere acest fapt nu este resimțit datorită slabei atractivități a zonelor de peste Râul Cerna.

Legătura dintre rețeaua națională și cea locală poate fi realizată în mai multe noduri, ceea ce conferă o vulnerabilitate mai scăzută, prin faptul că o disfuncționalitate (întrerupere) a unei joncțiuni nu conduce la izolarea ariei urbane, existând prin conectivitatea multiplă, rute ocolitoare suficiente. Schema după care este organizată rețeaua principală de trafic din municipiul Hunedoara este una de tip liniar, bazat pe o axă principală, DJ 687 (Bulevardul Traian - Bulevardul Republicii - str. Aurel Vlaicu - str. Decebal).

## Gradul de motorizare



Figură 2-18 Evoluția gradului de motorizare de la nivelul municipiului Hunedoara

Din graficul de mai sus se poate observa că gradul de motorizare a înregistrat creșteri constante. Deși acesta este în directă legătură cu numărul de autovehicule și populația de domiciliu, valoarea pentru anul 2025 este de 339.5 autovehicule la 1000 de locuitori, fiind o valoare semnificativ sub media județeană de 430 de autoturisme/ 1000 locuitori.

Gradul redus de motorizare se explică prin venituri mai scăzute la nivel local, structură demografică îmbătrânită și printr-o dependență ridicată de naveta auto informală (partajarea vehiculelor) sau o utilizare crescută a transportului județean.

În același timp, această creștere lentă a gradului de motorizare arată o presiune moderată asupra infrastructurii rutiere, dar și o oportunitate pentru dezvoltarea sistemelor de transport public local, care pot răspunde unei populații ce nu au acces individual la un autoturism.

### 2.1.6 Transportul feroviar

Din punct de vedere al mobilității, situația serviciilor oferite de operatorii de transport public de călători în municipiul Hunedoara și Comuna Teliucu Inferior, trebuie analizată în corelație cu rețeaua de transport regional și național.

Spre deosebire de alte municipii din județ, Hunedoara nu mai beneficiază în prezent de transport feroviar de călători, deși orașul este conectat printr-o linie secundară la magistrala feroviară Simeria - Arad, parte a coridorului TEN-T Orient - East Med.

Traficul de călători către Hunedoara a fost suspendat începând cu anul 2018, în contextul reducerii numărului de pasageri și al problemelor structurale ale infrastructurii.

Infrastructura feroviară existentă, în mare parte neutilizată, constituie o barieră fizică în dezvoltarea urbană, segmentând o parte din municipiu.

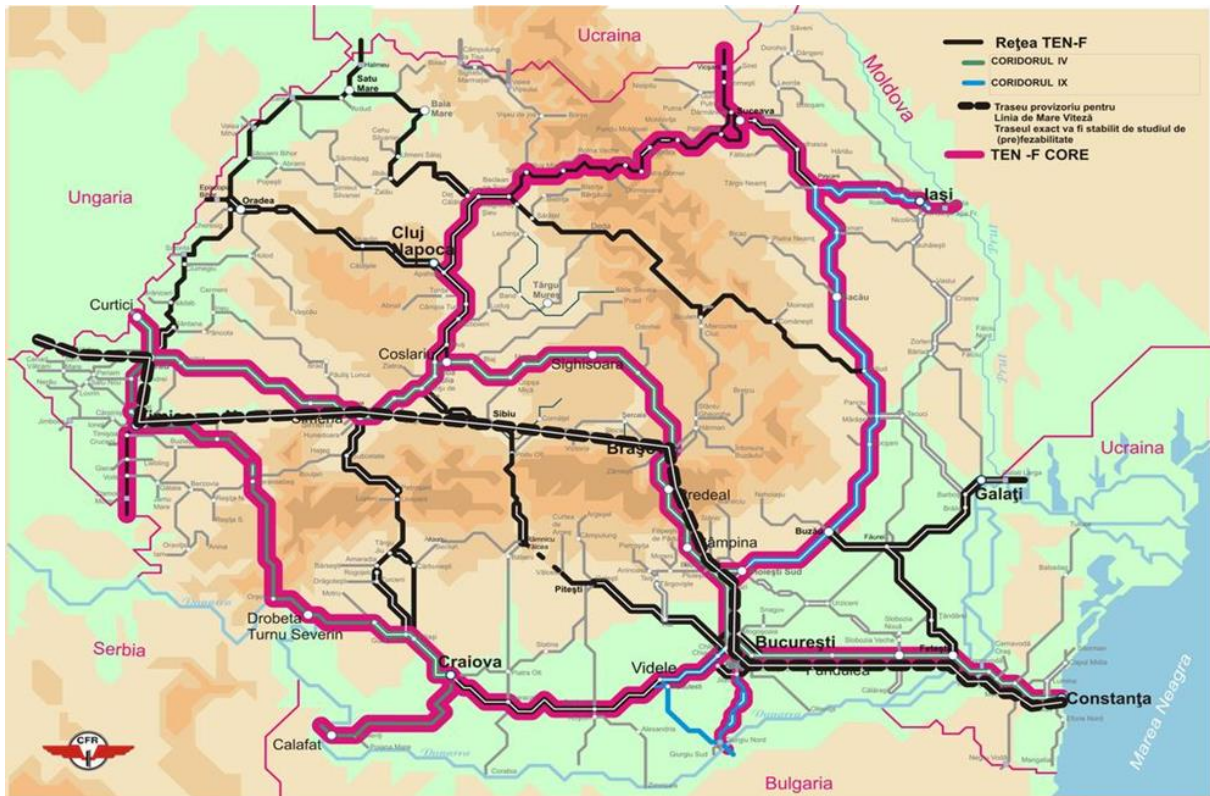
Din punct de vedere al transportului de marfă, utilizarea liniei este sporadică, în special pentru transporturile industriale ocazionale, dar capacitatea sa este mult mai redusă.

În lipsa acestui mod de transport, mobilitatea populației este asigurată exclusiv prin transport rutier.

Acest lucru crează dependență rutieră ce accentuează presiunea asupra principalelor artere de circulație, în special pe ruta principală de conectare (DJ 687). Lipsa unei



conexiuni cu rețeaua feroviară reprezintă un dezavantaj, atât pentru municipiu, din perspectiva mobilității populației, cât și a potențialului logistic și economic.



Figură 2-19 Infrastructura feroviară la nivel național

### 2.1.7 Transportul aerian

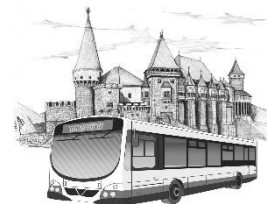
Municipiul Hunedoara nu deține un aeroport și nici unul la nivel județean, însă prin intermediul autostradei acesta se află la o distanță de circa 120 km de Aeroportul Sibiu, cererea de transport aerian fiind deservită de către acest aeroport.

## 2.2 Transportul public de persoane

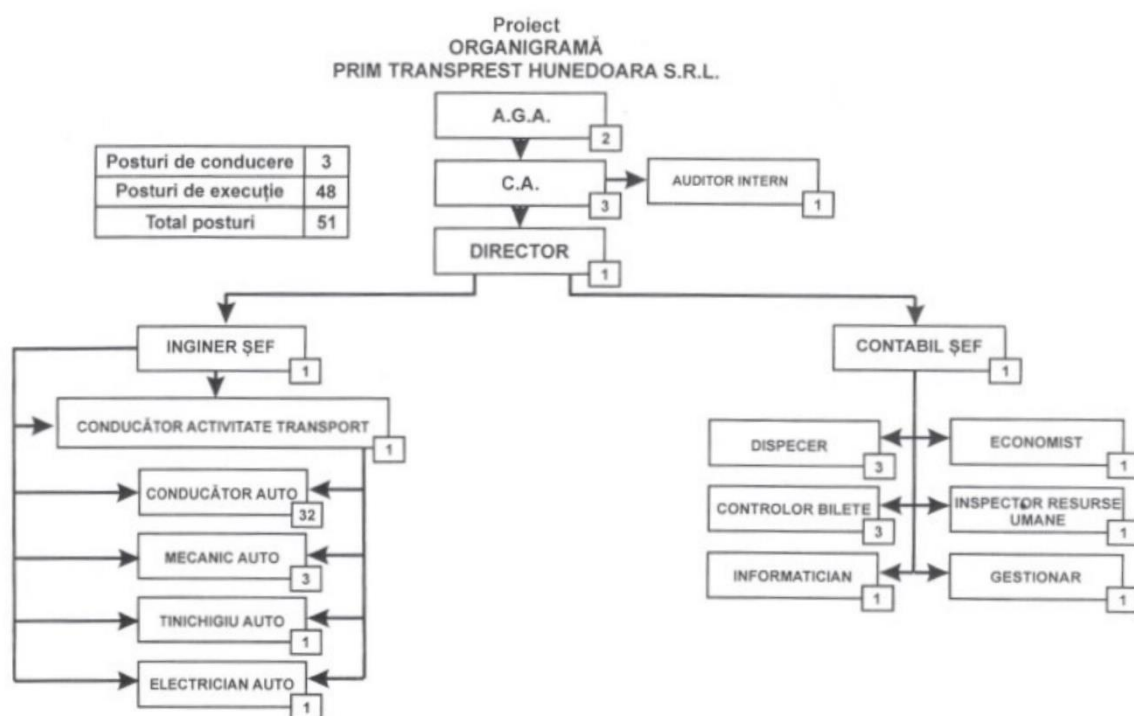
Serviciul de transport persoane la nivelul municipiului Hunedoara este asigurat de către S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L., ce operează curse de transport local prin curse regulate la nivelul unității administrativ teritoriale Hunedoara.

### 2.2.1 Prestarea serviciului

În prezent, serviciile de transport public de călători sunt prestate la nivelul municipiului Hunedoara prin operatorul de transport PRIM TRANSPREST SRL, pe baza unui contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate nr. 52689/ 42/ 16.07.2020, durata contractului fiind de 5 ani de la data de 04.05.2021.



În ceea ce privește personalul angajat al societății și modul de organizare al acestora în ierarhie, prezentăm mai jos organigrama companiei:



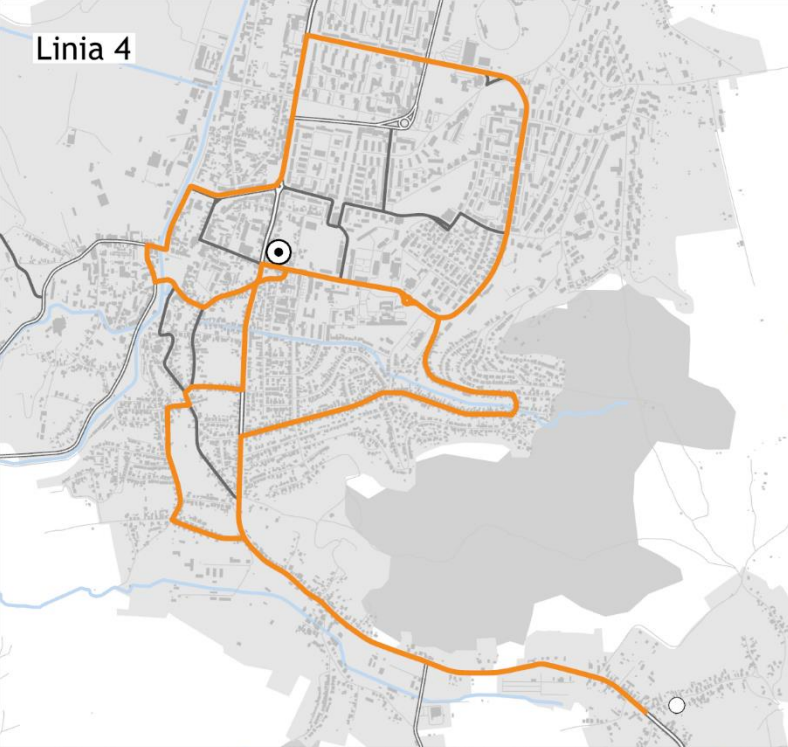
Figură 2-20 Organigrama societății de transport public PRIM TRANSPREST

La data de 28.06.2024, numărul de angajați ai societății este de 51 angajați, din care 3 funcții de conducere și 48 funcții de execuție.

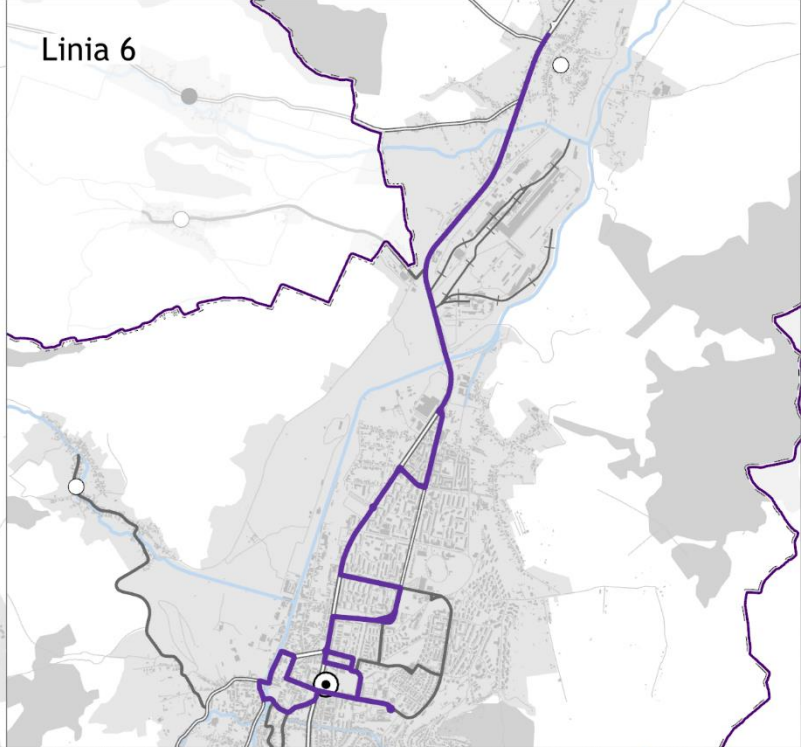
### 2.2.2 Trasee operate

Liniile de transport public pe care sunt organizate în prezent serviciile de transport public cu autobuzul sunt prezentate în continuare, acestea fiind grupate în 7 linii de transport. 4 din acestea au traseu spre localitățile componente Peștișu Mare, Hășdat, Boș, Groș și Răcăștia.

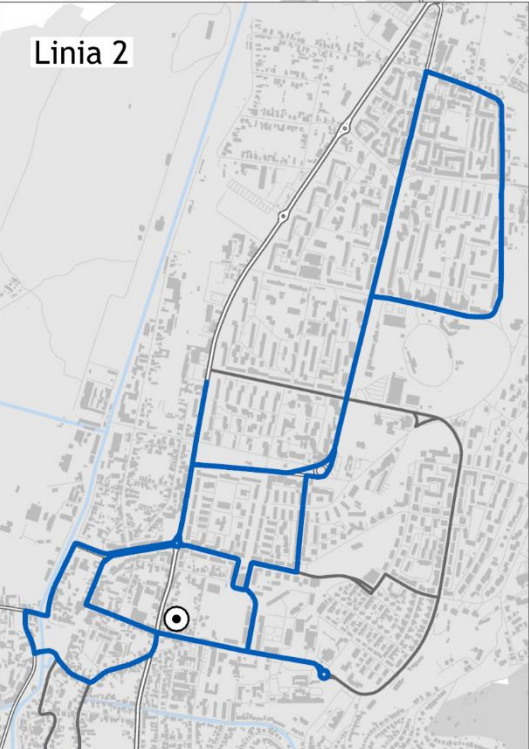
Linia 4



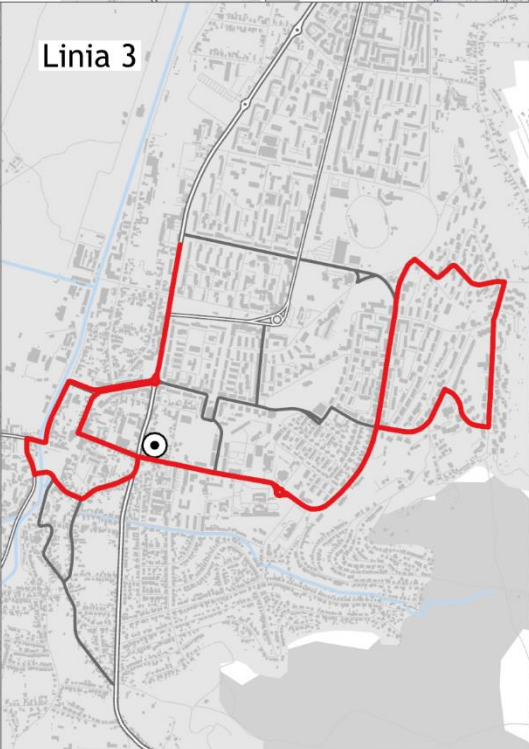
Linia 6



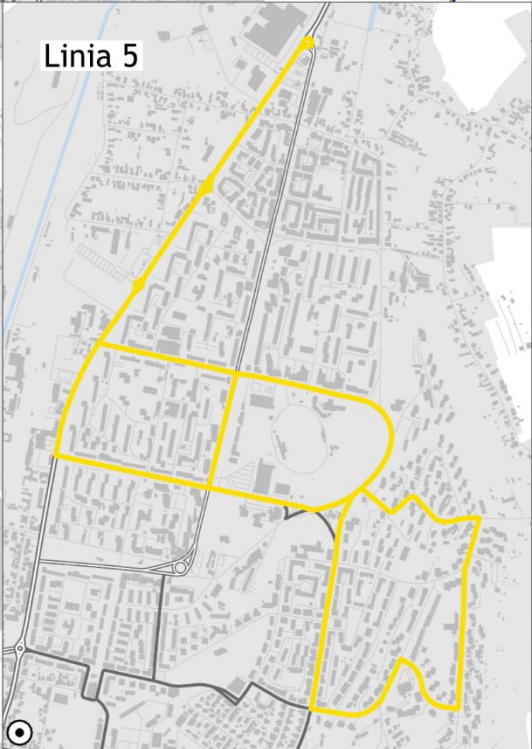
Linia 2



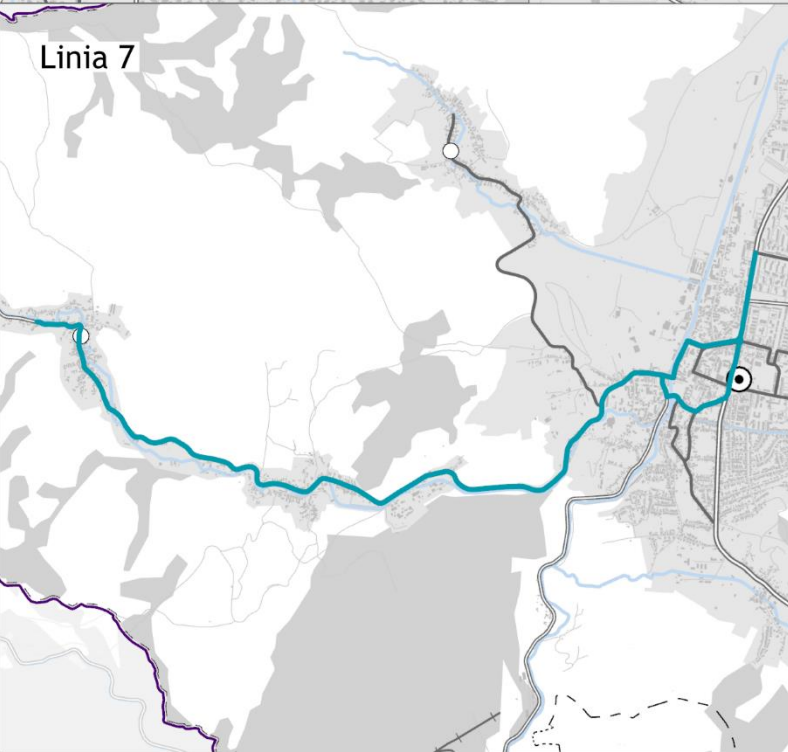
Linia 3



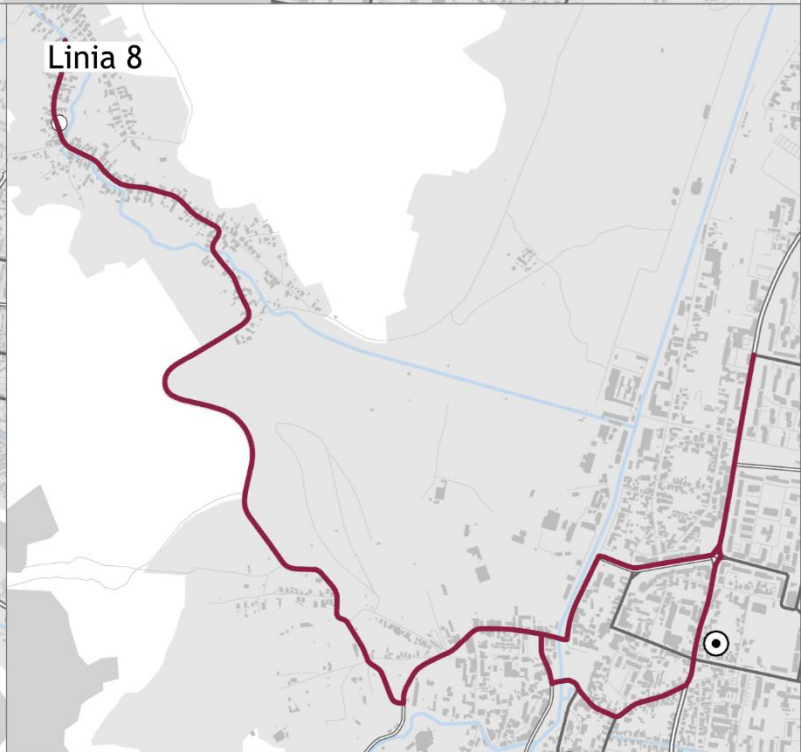
Linia 5



Linia 7



Linia 8



Analizând figura alăturată se poate observa că stațiile de transport public deservește întreg teritoriul municipiului Hunedoara, 95% din populație având acces facil în cel puțin 7 minute la o stație de transport public.

#### **Linia 2 - Magistrală:**

- Gară - Cantină - Proiectări - Centrul Vechi - Piață - Teatru - Gambrinus - Stadion - Bucegi - Mag. 38 - Eroilor - Mureșului - Artima - G-uri - Poșta Veche - Teatru - Piață - Mirăceți - Cantină - Gară - având o lungime de 11.45 km și 15 curse pe zi cu o frecvență de 35 minute;

#### **Linia 3 - O.M.:**

- Gară - Cantină - Proiectări - Centrul Vechi - Piață - Casa Copilului - Vânătorilor - Viorelor - Trandafirilor nr. 25 - Trandafirilor bl. 17 - Ștrandului - Păltiniș - B-dul 1848 - Vânătorilor 2 - Casa Copilului - Spital 2 - Piață - Primărie - Cantină - Gară - având o lungime de 9.1 km și 21 de curse pe zi cu o frecvență medie de o oră și 10 minute;

#### **Linia 4 - Chizid:**

- Gară - Cantină - Proiectări - Centrul Vechi - Piața Obor - Piața Unirii - Int. Dacilor - Int. Dacilor - Int - Alecu Russo - Magazin ABC - Seră Flori - Stația Electrică - Școala Hâșda - Int. Decebal - Chizid - Int. Chizid - Int. - Chizid - Int. Dr. Victor Babes - Brazilor - Int. Brazilor - Int. Brazilor - Spital 2 - Piață 2 - Piață 1 - Spital 1 - Casa Copilului - Casa Vânătorilor - Farmacia O.M. - Kaulfand - Int. Avram Iancu - Gară - având o lungime de 14.45 km și 12 curse pe zi cu o frecvență medie de o oră și 26 minute;

#### **Linia 5 - Cablaje:**

- Gară 2 - Lidl 1 - Piața Dunărea 1 - Dacia G3 - Păltiniș - B-dul 1848 - Vânătorilor 2 - Viorele - Trandafirilor 25 - Trandafirilor 17 - Supeco - Piața Dunărea 2 - Ceangăi 1 - Draxlmaier - Ceangăi 2 - Lidl 2 - Piața Dunărea 1 - Dacia G3 - Păltiniș - B-dul 1848 - Vânătorilor 2 - Viorele - Trandafirilor 25 - Trandafirilor 17 - Ștrandului - Gară 1 - cu o lungime de 14.82 km și 3 curse pe zi;

#### **Linia 6 - Pestiș:**

- Centrul Vechi - Piața Obor - Cantină - Hotel Rusca - Gara CFR - Fabrica de Pâine - Creangăi - Alimentară 20 - Alimentară 38 - Izvor - Blocuri Pestiș - Int. Nandru - Pod IUG - Limită Municipiu - Pod IUG - Int Nandru - Blocuri Pestiș - Izvor - Alimentara 38 - Alimentara 20 - Creangăi - Fabrica de Pâine - Gara - Hotel Rusca - Cantină - Piața Obor - Centrul Vechi - având o lungime totală de 19.27 km cu 28 de curse pe zi și o frecvență medie de 31 minute;

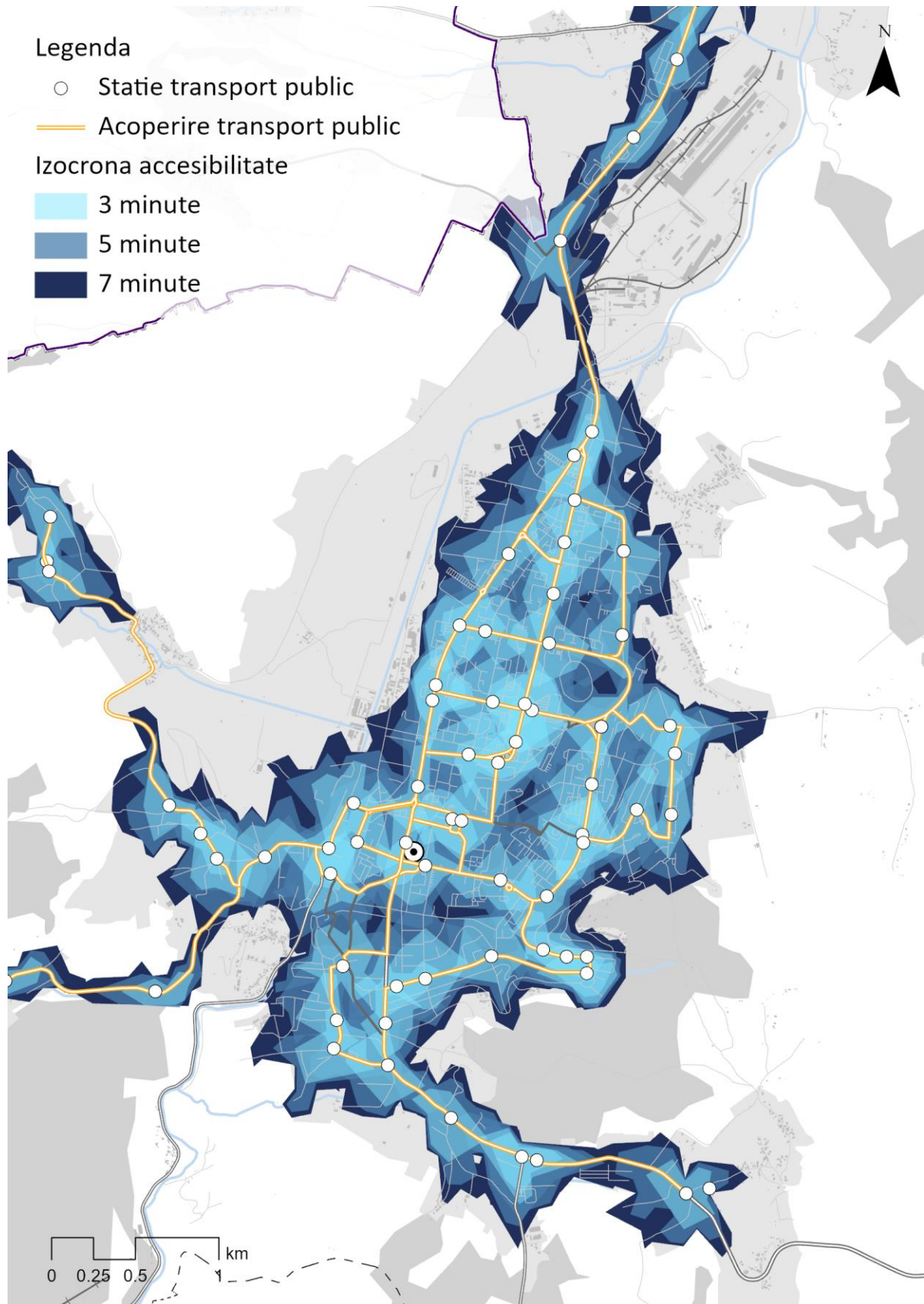
#### **Linia 7 - Zlaști - Boș - Groș:**

- Gară - Cantină 1 - Proiectări - Centrul Vechi 2 - Castel - Dalomița - Fabrică Talc - Căminul Cultural - Zlaști 41 - Intrare Boș - Magazin ABC - Stația Pompe - Stână - Camping - Groș 28 - Izvor Groș - Int. Ulm - Int. Ciulpaz - cu o lungime de 15.80 km și 12 curse pe zi având o frecvență de o oră 30 minute;

#### **Linia 8 - Răcăștie:**



- Gară - Cantină 1 - Proiectări - Centrul Vechi 2 - Castel - Depozite - Gazometru - Răcăștie 1 - Răcăștie 31 - Rumați - Răcăștie Capăt - Având o lungime de aproape 9 km cu 12 curse pe zi și o frecvență medie de o oră 30 minute.



*Figură 2-21 Izocrone de accesibilitate asupra rețelei de transport public*



## 2.3 Analiza principalelor probleme și nevoi identificate

### 2.3.1 Probleme și nevoi privind dezvoltarea serviciului de transport

Analiza demografică și socio-economică realizată, evidențiază o serie de provocări majore care influențează direct nevoia de mobilitate și accesibilitate a populației în aria de studiu.

Din cauza nivelului mare al populației vârstnice în creștere, se determină o presiune suplimentară asupra serviciilor publice ce necesită o infrastructură de transport accesibilă, adaptată și sigură.

În ultimii zece ani, populația școlară din Hunedoara a scăzut cu peste 23%, iar în Teliucu Inferior cu aproape 25%. Această tendință generează două probleme: pe de o parte, reducerea resurselor umane viitoare, iar pe de altă parte, dificultăți în accesul la educație, în special pentru elevii din mediul rural care depind de naveta către unități școlare din Hunedoara. Lipsa unui sistem eficient de transport public între cele două localități accentuează riscul de abandon școlar, generând efecte negative pe termen lung.

Din punct de vedere economic, municipiul Hunedoara funcționează ca pol economic local, fiind principala sursă de locuri de muncă pentru populația din Teliucu Inferior. Fără o linie de transport public funcțională, accesul la aceste locuri de muncă este îngreunat, ceea ce poate genera atât migrația forței de muncă, cât și creșterea dependenței de transportul individual.

În prezent, deplasările se realizează exclusiv prin rețeaua rutieră, iar oferta de transport public regional este insuficientă și dezzechilibrată. Zonele de locuire individuală din Hunedoara, precum și arealele rurale din Teliucu Inferior, sunt slab conectate la principalele centre de servicii și dotări publice, generând o dependență crescută de automobilul personal. Acest lucru afectează negativ accesibilitatea grupurilor vulnerabile (vârstnici, elevi, persoane cu venituri reduse).

În plan teritorial, relația dintre Hunedoara și Teliucu Inferior este strânsă nu doar datorită proximității geografice, ci și prin prisma fluxurilor cotidiene de navetism școlar și profesional. Totuși, lipsa unei linii directe de transport public organizat între cele două localități reprezintă o barieră în dezvoltarea coerentă a zonei și accentuează disparitățile dintre urban și rural.

### 2.3.2 Oportunitatea/ necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport

Dezvoltarea unei linii de transport public între municipiul Hunedoara și comuna Teliucu Inferior reprezintă o necesitate reală, fundamentată atât de analiza socio-demografică și economică, cât și de specificul teritorial al celor două unități administrativ teritoriale.

În primul rând, existența unei linii regulate de transport ar contribui la creșterea accesibilității la educație, facilitând naveta elevilor din Teliucu Inferior către școlile și liceele din Hunedoara. Acest aspect este crucial pentru reducerea riscului de abandon școlar și pentru asigurarea unui nivel de pregătire adecvat al tinerilor.

În al doilea rând, o linie de transport ar susține mobilitatea forței de muncă, conectând populația activă din Teliucu Inferior cu oportunitățile de angajare din Hunedoara. Având în vedere că municipiul concentrează aproape întreaga bază de locuri de muncă din zonă, această conectivitate ar permite valorificarea resurselor umane locale, reducând presiunea pe migrație și contribuind la stabilizarea pieței muncii.



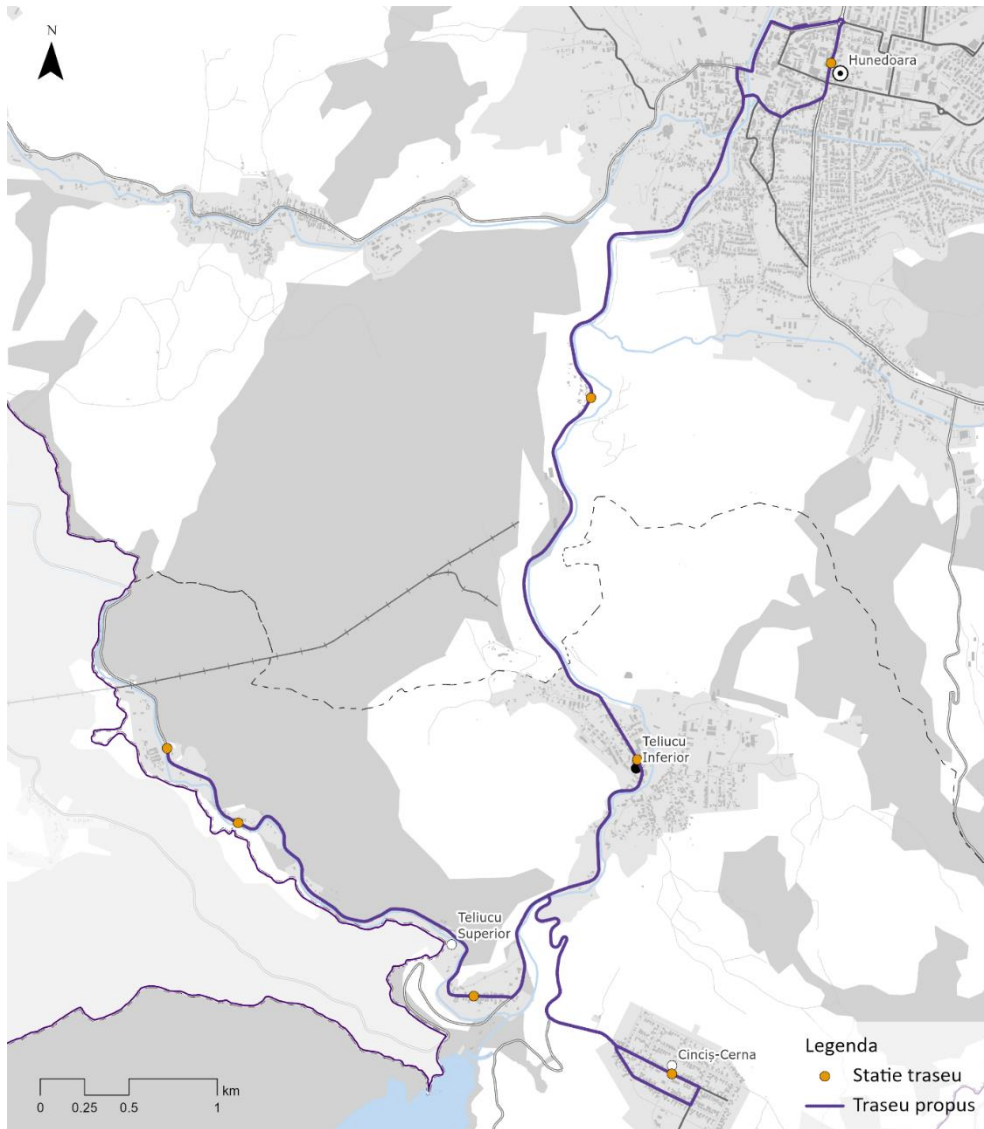
Un alt argument îl reprezintă incluziunea socială. Populația vârstnică, numeroasă în ambele UAT-uri, se confruntă cu dificultăți în accesarea serviciilor medicale, sociale sau administrative din Hunedoara. Un serviciu regulat de transport ar facilita deplasarea acestora și ar reduce izolarea socială, îmbunătățind calitatea vieții.

Din perspectivă teritorială, o linie de transport public între Hunedoara și Teliucu Inferior ar sprijini integrarea celor două localități într-un sistem funcțional unitar, valorificând relațiile economice, sociale și culturale deja existente.

În plus, conectivitatea ar deschide oportunități pentru dezvoltarea turismului local: acces facil către Castelul Corvinilor, zonele de agrement din Hunedoara sau resursele naturale și forestiere din Teliucu Inferior.

Pe termen lung, implementarea acestui serviciu poate fi privită și ca un pas preliminar în direcția reconfigurării mobilității urbane și rurale la nivelul zonei, integrând transportul public într-o strategie mai amplă de reducere a emisiilor, promovare a mobilității durabile și creștere a atractivității zonei pentru investitori și vizitatori.

Astfel, se propune o linie de transport public între cele două comune cu un program flexibil în vederea acoperirii a cât mai multe sate componente ale Comunei Teliucu Inferior. În cadrul capitolului 4.6 acest traseu este detaliat asupra programului, stațiilor și a flexibilității.



*Figură 2-22 Traseu propus între Hunedoara și Teliucu Inferior*



### 3 Scenarii alternative privind delegarea serviciului

Această secțiune din documentul de față descrie trei structuri care pot fi aplicate în conformitate cu legislația UE și legislația națională în ceea ce privește organizarea serviciului de transport public.

Prezenta secțiune stabilește următoarele:

- I. Principalele caracteristici ale fiecărui tip de abordare a gestiunii serviciilor;
- II. Modul în care serviciul public este încredințat unui operator;
- III. Cerințele Obligației de Serviciu Public;
- IV. Procesul de selectare a Operatorului.

Mecanismele descrise aici pornesc de la premisa că nu va exista o situație în care o Companie Regională s-ar angaja într-o licitație competitivă în jurisdicția autorității sale locale. În cazul în care are apărerea o astfel de situație, Operatorul Intern ar fi considerat Operator Extern supus condițiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.

#### 3.1 Scenarii alternative de delegare

Toate scenariile alternative propuse pentru comparare în prezentul studiu de oportunitate vor viza realizarea aceluiași proiect investițional, analizând astfel în funcție de criterii procedurale, administrative, tehnico-economice, sociale și de mediu, rezultatele și modul de atingere a obiectivelor setate de beneficiar ale aceluiași studiu de caz unitar.

Scenariile alternative de delegare sunt:

- Scenariul 1 - Gestiune directă;
- Scenariul 2 - Gestiune delegată.

Astfel, serviciile de transport public pe teritoriile UAT-urilor membre ale parteneriatului se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în Secțiunile II și III din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată.



### 3.1.1 Scenariul 1 - Gestiunea directă

#### Caracteristicile Gestiunii Directe

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

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

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

Astfel, este necesară înființarea unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice care, în baza mandatului primit, pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

- a) Unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b) Operatorul 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 unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea-serviciului;
- c) Capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ teritoriale membre ale asociației, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional este exclusă.

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) n., 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului. Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art. 28 alin, (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora,

### 3.1.2 Scenariul 2 - Gestiunea delegată

#### Caracteristicile gestiunii delegate

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

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

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

Conform Art.29,alin.(5), societățile cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art.28 din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată .

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

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice se desfășoară conform Legii nr, 98/2016 privind achizițiile publice sau Legii nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, Societățile reglementate de Legea nr,31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ- teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28 din Legea 51/2006.

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



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

Conform Art.29, alin (8), contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate fi:

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

În cazul serviciilor de utilități publice, respectiv transport public, procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii se stabilește, după caz, în baza prevederilor Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

Organizarea și desfășurarea procedurilor de atribuire a contractului de delegare a gestiunii pentru serviciile de utilități publice se fac în baza unei documentații de atribuire elaborate de delegatar.

Documentația de atribuire cuprinde toate informațiile necesare pentru a asigura ofertantului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de organizare, desfășurare și aplicare a procedurii de atribuire a contractului de delegare a gestiunii.

În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, documentația de atribuire se elaborează în cadrul asociației, se supune avizării autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre și se aprobă de adunarea generală a asociației, în calitatea acesteia de organ deliberativ, în baza mandatului primit.

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

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

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

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



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



### **3.2 Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime**

În vederea elaborării unei analize comparative privind scenariile de delegare prezentate la sub-capitolul 3.1., prezentul sub-capitol urmărește prelucrarea informațiilor/datelor specifice fiecărui tip de delegare raportându-se la anumite criterii prestabilite. Obiectivele de cercetare constau în formularea unei concluzii cu privire la varianta/soluția optimă privind delegarea serviciului de transport public. Menționăm că vor fi analizate atât informații teoretice (legislative sau de context) cât și calcule matematice care vor ajuta la stabilirea unei viziuni mai clare în ceea ce privesc asemănările și diferențierile între modalitățile de delegare analizate.

Astfel, cele 2 scenarii de delegare vor fi analizate din punct de vedere al următoarelor criterii:

- **Administrativ și procedural;**
- **Economico-financiar (nivel redevență; nivel compensație; profit rezonabil; nivel tarifare; cost/km);**
- **Acces la finanțare europeană (cost investițional; finanțare nerambursabilă obținută);**
- **Social (călători deserviți; populație totală deservită; evoluție cotă modală; număr locuri de muncă; accesibilitatea financiară a populației la serviciu; categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități);**
- **Mediu (nivel CO2).**

### 3.2.1 Criteriul administrativ și procedural

Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
<b>Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă</b>			
<b>Legislație relevantă</b>	<p>Pentru a se putea realiza gestiunea directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L. (operatorul municipal al Municipiului Hunedoara), trebuie să devină Operator regional, în conformitate cu Art.2, lit.h) - operatorul societate reglementată de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unora sau al tuturor unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice. Operatorul regional asigură furnizarea/ prestarea serviciului/activității de utilități publice pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale asociate, exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, precum și implementarea programelor de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau, după caz, dezvoltării infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestor servicii/activități, realizate în comun în cadrul asociației. Operatorul regional se înființează în baza hotărârilor adoptate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, fie prin înființarea unei noi societăți, fie prin participarea la capitalul social al unuia dintre operatorii existenți deținut de o unitate administrativ-teritorială membră a asociației de dezvoltare intercomunitară în conformitate cu prevederile Legii nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Operatorul regional este asimilat organismelor prestatoare de servicii publice prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 64/2009 privind gestionarea financiară a instrumentelor structurale și utilizarea acestora pentru obiectivul convergență, aprobată cu modificări prin Legea nr. 362/2009, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>Pentru realizarea gestiunii directe a serviciului prin delegarea acestuia către S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L., operatorul municipal al Municipiului Hunedoara, este necesar ca societatea să dobândească statutul de operator regional, în conformitate cu prevederile legale privind serviciile comunitare de utilități publice. Întrucât Asociația „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA” este deja constituită, având ca membri Municipiul Hunedoara și Comuna Teliucu Inferior, statutul de operator regional poate fi obținut doar dacă ambele unități administrativ-teritoriale membre ale asociației participă la capitalul social al societății.</p> <p>Astfel, pentru ca S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L. să poată fi desemnată operator regional și, implicit, să poată prelua serviciul prin atribuire directă, este necesar ca și Comuna Teliucu să</p>	<p>1. Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public;</p>	<p>1. Deși existența Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA” facilitează cadrul de cooperare între cele două unități administrativ-teritoriale, necesitatea participării Comunei Teliucu la capitalul social al S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L. reprezintă un dezavantaj, întrucât presupune alocarea de resurse suplimentare și parcurgerea unor proceduri prealabile complexe pentru obținerea statutului de operator regional și, ulterior, pentru delegarea directă a serviciului.</p>

**Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă**

devină acționar în cadrul societății, alături de Municipiul Hunedoara. Această condiție implică pentru comuna Teliucu efectuarea unor demersuri administrative și financiare suplimentare, respectiv modificarea structurii capitalului social al operatorului și adoptarea hotărârilor locale corespunzătoare.

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit, pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative în conformitate cu art. 28, alin 2.1 din Legea nr. 51/2006, astfel:

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

S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L. nu are statutul de operator regional, întrucât capitalul său social nu este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA”, respectiv Municipiul Hunedoara și Comuna Teliucu Inferior. În consecință, nu poate fi exercitat controlul direct și influența dominantă prevăzute de lege asupra deciziilor operatorului prin intermediul asociației, iar societatea nu poate fi asimilată, în sensul legii, unui operator regional.

Prin urmare, în lipsa îndeplinirii cumulative a condițiilor prevăzute de art. 28 alin. (2<sup>1</sup>) din Legea nr. 51/2006, Asociația „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA” nu poate atribui direct gestiunea serviciului de transport public către S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L

**Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă**

**2. Durata contractului de delegare a gestiunii**

În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii - contract cu titlu oneros), există 3 legislații care reglementează acest aspect:

- a) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, art 3 al. 3 prevede că 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.;
- b) Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, art. 32, alin. (3), modificată și completată de OUG 58/2016 statutează 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.”;
- c) De asemenea, Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, art. 28 prevede că durata contractelor de servicii publice este fixă, respectiv 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, troleibuze sau autocare și 15 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloace de transport pe cablu.

În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016

3. În ceea ce privesc avizele necesare pentru atribuirea directă a serviciului de transport public către un operator regional este necesar a se obține în prealabil - înainte de semnarea contractului de servicii - avizul Consiliului Concurenței, conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.

**Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă**

1. Pentru realizarea gestiunii directe a serviciului prin delegarea acestuia către S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L., operatorul municipal al Municipiului Hunedoara, este necesar ca societatea să dobândească statutul de operator regional, în conformitate cu prevederile legale privind serviciile comunitare de utilități publice. Întrucât Asociația „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA” este deja constituită, având ca membri Municipiul Hunedoara și Comuna Teliucu Inferior, statutul de operator regional poate fi obținut doar dacă ambele unități administrativ-teritoriale membre ale asociației participă la capitalul social al societății.

Astfel, pentru ca S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L. să poată fi desemnată operator regional și, implicit, să poată prelua serviciul prin atribuire directă, este necesar ca și Comuna Teliucu Inferior să devină acționar în cadrul societății, alături de Municipiul Hunedoara. Această condiție implică pentru comuna Teliucu efectuarea unor demersuri administrative și financiare suplimentare, respectiv modificarea structurii capitalului social al operatorului și adoptarea hotărârilor locale corespunzătoare.

**Analiza  
propriu-zisă**

Prin urmare, deși existența Asociației „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA” facilitează cadrul de cooperare între cele două unități administrativ-teritoriale, necesitatea participării Comunei Teliucu Inferior la capitalul social al S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L. reprezintă un dezavantaj, întrucât presupune alocarea de resurse suplimentare și parcurgerea unor proceduri prealabile complexe pentru obținerea statutului de operator regional și, ulterior, pentru delegarea directă a serviciului.

**2. Durata contractului**

În ceea ce privește situația delegării serviciului de transport public către operator regional, durata contractului de delegare nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor. Dacă durata contractului va fi mai mare de 5 ani se vor aplica prevederile art. 16 alin. (2) din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care prevede că: „Pentru concesiunile de lucrări sau concesiunile de servicii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, durata maximă a concesiunii nu poate depăși timpul estimat în mod rezonabil necesar concesionarului pentru a obține un venit minim care să permită recuperarea costurilor investițiilor efectuate, a costurilor în legătură cu exploatarea lucrărilor sau a serviciilor, precum și a unui profit rezonabil”.

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
-----------------------	------------------------	----------	-------------

**Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă**

3. În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016.

<b>Concluzii</b>	În concluzie, nu se poate delega direct operarea serviciului de transport către operatorul regional PRIM TRANSPREST SRL, deoarece nu sunt îndeplinite prevederile legale în vigoare.		
	Din punct de vedere administrativ, considerăm astfel că această modalitate de delegare prezintă mai multe dezavantaje din punct de vedere administrativ și procedural.		

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
-----------------------	------------------------	----------	-------------

**Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată**

<b>Legislație relevantă</b>	1. Spre deosebire de cealaltă modalitate de delegare, alegerea acestei variante presupune demararea unei proceduri concurențiale de atribuire a serviciului de utilitate publică, în conformitate cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007 și ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, sau, după caz, ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii:	1. Nu presupune alocarea de resurse suplimentare și parcurgerea unor proceduri prealabile complexe pentru obținerea statutului de operator regional	1. Se realizează procedura de atribuire a serviciului public
	a) Regulamentul CE 1370/2007, prevede la art. 5, al. (3) că orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4) <sup>1</sup> , (5) <sup>2</sup> și (6) <sup>3</sup> . Procedura competitivă de atribuire		

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

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

<sup>2</sup> Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de

**Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată**

adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe;

- b) Legea 99/2016 privind achizițiile sectoriale, reglementează modul de realizare de către entitățile contractante a achizițiilor sectoriale, procedurile de atribuire a contractelor sectoriale și de organizare a concursurilor de soluții, instrumentele și tehnicile specifice care pot fi utilizate pentru atribuirea contractelor sectoriale, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea contractelor sectoriale;
- c) Legea 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii reglementează modul de atribuire a contractelor de concesiune de lucrări și a contractelor de concesiune de servicii, regimul juridic aplicabil acestor contracte, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea acestora.

În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, documentația de atribuire se elaborează în cadrul asociației, se supune avizării autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre și se aprobă de adunarea generală a asociației, în calitatea acesteia de organ deliberativ, în baza mandatului primit

2. În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii publice - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislative a modalității de delegare directă, cât și în cadrul analizei prezentate în la sub-capitolul 4.2. „Durata contractului”. Pe lângă aspectele deja menționate în analizele Scenariilor anterioare, modalitatea de delegare a gestiunii către un operator privat, mai presupune: Potrivit art. 32, alineat 2 din Legea nr. 51/2006, 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. De asemenea, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, art. 4, al. (3), durata contractelor de servicii publice nu depășește 10 ani pentru serviciile de

2. Control direct al activităților administrative se desfășoară exclusiv în baza contractului încheiat.

serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.

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

**Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată**

transport cu autocarul și cu autobuzul. Însă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 reglementează la art. 8 și clauze tranzitorii care stabilesc și o clauză contractuală mai mare în funcție de data încheierii contractului și de procedură de atribuire (directă sau competitivă). Astfel, potrivit art. 8 al. (3): „În vederea aplicării alineatului (2), nu se ține seama de contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern:

- a) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- b) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire;
- c) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- d) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire.

Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. Contractele menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4.

Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproportionale și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul.

3. La fel ca în cazul celor două modalități de delegare prezentate mai sus (delegare directă către un departament intern și delegare directă către un operator municipal) în cazul delegării serviciului de transport public către un operator prin procedură competitivă este necesar a fi obținut avizul Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat (conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996). Compensația (subvențiile provenite din facilitățile și gratuitățile acordate anumitor categorii de persoane prevăzute de legislația în vigoare pentru prestarea serviciului de utilitate publică nu poate fi acordată decât după obținerea avizului mai sus menționat.

Prin excepție de la prevederile legii 51/2006, Art.52, alin. (2), contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, precum și

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

operatorilor regionali care implementează proiecte finanțate din fonduri europene nerambursabile în sectorul de apă și apă uzată.

1. În acest caz, atribuirea contractului de delegare a serviciului de utilitate publică nu mai poate fi directă, ci va trebui desfășurată o procedură concurențială prin licitație publică.

Referitor la procedura competitivă echitabilă de atribuire a contractului, prin art. 5 al. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se solicită ca orice componentă care face apel la terț, altul decât un operator intern, să adopte o procedură competitivă de atribuire deschisă tuturor operatorilor, echitabilă și care să respecte principiile transparenței și nediscriminării. De asemenea, se mai menționează că: „În acest context, autoritățile competente ar trebui să fie deosebit de vigilente atunci când au indicații clare privind existența unei concurențe nereale, în special atunci când este prezentată de exemplu o singură ofertă. În astfel de cazuri, Comisia este, de asemenea, mai susceptibilă de a investiga circumstanțele specifice ale procedurii de atribuire”.

Analiza  
propriu-zisă

2. Durata recomandată a contractului de delegare este stabilită în conformitate cu prevederile legislative detaliate la capitolul 4, sub-capitolul 4.2 „Durata contractului”.

3. În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), cu un operator privat, acesta se poate realiza și fără obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, ținându-se cont de prevederile art. 52, al. 2 din Legea nr. 51/2006 care stipulează: „Contractele de delegare a gestiunii vor putea fi atribuite direct doar după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat”. În acest caz, este necesar a se respecta prevederile art. 52, al. 2 a aceleiași legi, care stipulează că „Măsurile de natura ajutorului de stat nu pot fi acordate decât după avizarea acestora de către Consiliul

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
<b>Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată</b>			
<p>Concurenței...”, astfel încât și în cazul acestui tip de delegare se va obține avizul Consiliului Concurenței în cazul în care se oferă facilități și gratuități categoriilor de persoane prevăzute de legislația în vigoare.</p> <p>Contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016</p>			
<b>Concluzii</b>	<p>Delegarea serviciului către un operator privat (prin concesiune) este considerată o variantă superioară, deoarece evită blocajele administrative și financiare asociate atribuirii directe către operatorul municipal. Pentru ca S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L. să devină operator regional și să preia serviciul direct, este necesară cooptarea Comunei Teliucu Inferior în structura sa acționarială, fapt ce reprezintă un dezavantaj major prin prisma demersurilor procedurale complexe și a resurselor suplimentare necesare pentru obținerea conformității legale.</p>		
	<p>În cadrul atribuirii prin procedură competitivă, serviciul ar fi încredințat unui singur operator de transport privat, nefiind o problemă ținerea sub control a tarifelor la biletele și abonamentele oferite.</p>		
<p>La procedura concurențială pot participa și alți operatori privați, fapt ce ar conduce la întârzierea semnării contractului de delegare a serviciului de transport public.</p>			

### 3.2.2 Criteriul economico-financiar

*Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarifare, cost/km)*

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată
<b>Nivel redevență</b>	<p>Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art., al. (10) și (11), pct. (m), ca la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală să ia în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului 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. Astfel, în cadrul parteneriatului dintre Municipiul Hunedoara și Comuna Teliucu Inferior, Operatorul va plăti o redevență ce va fi calculată la un procent de 2.48% asupra totalului valorii rămase de amortizat a bunurilor concesionate. Detalii privind modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calcului amortizării anuale se regăsesc la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, sub-punctele „Modul de calcul al redevenței”.</p>	

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestione directă către un operator regional		Scenariul 2 - Gestione delegată către o companie privată	
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
<b>Rezultat Favorabil X Defavorabil</b>		Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor membre ale parteneriatului, este necesară plata redevenței		Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor membre ale parteneriatului, este necesară plata redevenței
<b>Profit rezonabil</b>	<p>La calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei swap (<a href="http://www.ajutordestat.ro/?pag=202">http://www.ajutordestat.ro/?pag=202</a>) aferent duratei contractului de delegare.</p> <p>În rândurile ce urmează se va analiza profitul rezonabil luând în calcul o durată a contractului de delegare de 5 ani, conform prevederilor legislative și a recomandărilor capitolului 4, sub-capitolul 4.2. „Durata Contractului”.</p> <p>Profitul rezonabil este calculat în cazul operatorului municipal pentru stabilirea compensației acordate și evitarea acordării de compensații în exces conform normelor prevăzute în Anexa la Regulamentul CE 1370/2007.</p> <p>Conform Anexei la Regulamentul CE 1370/2007, normele de stabilire a compensației se stabilește pentru contractele de servicii publice atribuite direct, astfel încât, în cazul delegării serviciului către un operator privat, aceste norme nu sunt aplicabile</p> <p>Astfel, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de <b>4.70%</b> plus o primă de 100 de puncte procentuale (<b>respectiv 5.70%</b>) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, conform Ratei swap approximate valabile pentru România de la 01.07.2025 - 31.12.2025</p>			
<b>Rezultat Favorabil X Defavorabil</b>	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public		Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public	
<b>Nivel compensație</b>	<p>Compensațiile pentru obligația de serviciu public reprezintă sume suportate de la bugetul de stat pentru acoperirea costurilor suportate de întreprinderile care execută sarcini de serviciu public stabilite de autoritățile publice ale statelor membre ale Uniunii Europene (UE).</p> <p>Conform Anexei la Regulamentul 1370, nivelul maxim al compensației legată de contractele de servicii publice atribuite direct, nu poate depăși</p>			

Evaluare propriu-  
 zisă

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

efectul financiar net ocazionat de executarea obligațiilor de serviciu public, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.

**Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil**

$$C = CE - Vt + Pr$$

Avantaje

Dezavantaje

Avantaje

Dezavantaje

 Rezultat Favorabil  
 X Defavorabil

Plecând de la ipoteza că operatorul regional este o companie al cărui control direct îl au unitățile administrativ-teritoriale membre parteneriatului, riscul de supracompensare este limitat.

Riscul de supracompensare este limitat, având în vedere respectarea Reg. 1370/2007

Nivel tarifare

Cost / călător

### 3.2.3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

Toate categoriile de operatori analizați sunt eligibili pentru accesarea finanțării din fonduri nerambursabile privind achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură.

### 3.2.4 Criteriul social

Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat		
<b>Călători deserviți</b>	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.			
<b>Populație totală deservită</b>	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.			
	În condițiile în care traseul, stațiile și aria de acoperire sunt identice, populația deservită este aceeași, indiferent dacă serviciul de transport este operat de un operator regional sau de unul privat.			
	Prin implementarea unor măsuri destinate îmbunătățirii mobilității urbane cu transportul public, populația este încurajată să renunțe la autovehiculele personale și să utilizeze mai des transportul public pentru deplasările zilnice.			
<b>Evoluție cotă modală</b>	<p style="text-align: center;">Avantaje</p>	<p style="text-align: center;">Dezavantaje</p>	<p style="text-align: center;">Avantaje</p>	<p style="text-align: center;">Dezavantaje</p>
	Experiență mai mare, poate atrage pasageri prin integrarea serviciilor	Risc de stagnare sau scădere a cotei modale	Implicare directă, poate modifica orarul și tarifele la cererea locală	Succesul depinde de monitorizare și contractare corectă din partea Autorității Contractante
	<p style="text-align: center;">Avantaje</p>	<p style="text-align: center;">Dezavantaje</p>	<p style="text-align: center;">Avantaje</p>	<p style="text-align: center;">Dezavantaje</p>
<b>Număr locuri de muncă</b>	<p style="text-align: center;">Nu creează locuri de muncă locale suplimentare deoarece distanța traseului este relativ scurtă</p>			
<b>Accesibilitatea financiară a populației la serviciu</b>	<p>Având în vedere stabilirea liberă a tarifelor, Autoritatea Contractantă are dreptul de a stabili în baza viziunii social-economice/governanței locale, acceptanța socială a costului mediu al tarifelor practicate pentru călătoriile cu transportul public, conform Anexei 2.6 la Modelul de Contract de Servicii Publice pentru municipiile și orașele din România în conformitate cu legislația UE (Regulamentul 1370/2007), această anexă fiind intitulată „Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a Tarifelor de călătorie”.</p>			
	<p>Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2024, în Regiunea de Dezvoltare Vest, numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2.425 persoane. În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în regiunea Nord-Vest au fost de 7,818.05 lei.</p> <p>Analizând aceste date, constatăm că venitul lunar / membru din gospodărie este de 3,223.94 lei, astfel încât tariful practicat de către operatorul de transport, de exemplu (4 lei / călătorie) reprezintă aproximativ 0,12 % din venitul total lunar, iar tariful practicat pentru un abonament (90 lei / abonament lunar) reprezintă aproximativ 2.78 % din venitul total lunar. Putem astfel constata că tariful practicat pentru o călătorie reprezintă o sumă suportabilă pentru utilizator, lunând în considerare că acesta reprezintă doar 0.12% din veniturile sale totale obținute într-o lună. De asemenea,</p>			

**Evaluare propriu-zisă**
**Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional**
**Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat**

considerând că o persoană circulă în medie de 20 de ori pe lună, prețul total pe care aceasta îl va avea cu aceste călătorii reprezintă 2.48% din totalul veniturilor lunare. La fel putem concluziona și în privința abonamentelor.

Mai mult, pentru a întări această ipoteză, facem trimitere la analiza privind nivelul de tarifare de la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, punctul „Modul de calcul al prețului călătoriilor; Tarife propuse”, unde a fost analizat tariful mediu al unei călătorii calculate pe baza veniturilor totale obținute și a numărului de călătorii totale estimate pe an.

Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Operatorul regional aplică tarife stabilite și aprobate de ADI, de regulă uniforme și subvenționate, având ca scop asigurarea accesului public la serviciul de transport		Operatorul privat, desemnat prin contract de delegare de gestiune, practică tarife stabilite și aprobate tot de ADI, acestea fiind prevăzute în contract și având aceeași reglementare ca în cazul operatorului regional	

**Categoriile de persoane cu reduceri de tarif/gratuități**

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și cu O.G. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare; autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru categoriile de persoane prevăzute la sub-capitolul 4.4. Categoriile de persoane care beneficiază de reduceri de tarif sau gratuități”.

După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport în mijlocul de transport.

**3.2.5 Criteriul de mediu (nivel CO<sup>2</sup>)**

În ceea ce privește criteriul de mediu, indiferent de modalitatea de atribuire, operatorul de transport va trebui să se conformeze regulilor specifice privind protejarea mediului înconjurător. Integrarea prevederilor de mediu în politica din domeniul transportului vizează astfel protejarea mediului ambiant prin promovarea acțiunilor care vor reduce zgomotul și emisiile de dioxid de carbon, care vor favoriza folosirea combustibililor alternativi și a noilor tehnologii în toate formele de transport.

*Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO<sup>2</sup>)*

**Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional**

**Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat**

Conform scenariului tehnico-economic recomandat, emisiile de CO<sub>2</sub>/km pentru un autobuz electric cu încărcare este de 0 g CO<sub>2</sub>/km, indiferent de modalitatea de delegare, Autoritatea Contractantă fiind cea care pune la dispoziția operatorului mijloacele de transport ecologice.



### 3.3 Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare

Având în vedere că S.C. PRIM TRANSPREST S.R.L. nu îndeplinește în prezent condițiile prevăzute de art. 28 alin. (2<sup>1</sup>) din Legea nr. 51/2006 pentru a fi considerată operator regional, întrucât capitalul său social nu este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA”, nu se poate realiza atribuirea directă a gestiunii serviciului de transport public local către aceasta.

În lipsa statutului de operator regional, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară nu poate exercita controlul direct și influența dominantă asupra societății, condiții esențiale pentru delegarea directă conform legislației în vigoare.

Prin urmare, în situația actuală, varianta optimă și legală pentru asigurarea continuității și eficienței serviciului de transport public local este delegarea gestiunii serviciului către un operator privat, prin procedură competitivă de atribuire, în condițiile Legii nr. 51/2006 și ale legislației privind achizițiile publice.

Această soluție permite respectarea cadrului legal, asigurarea unui serviciu de transport public în condiții de siguranță și calitate, precum și o gestiune transparentă și eficientă a serviciului.

#### Avantajele delegării către un operator privat:

- **Adaptabilitate la cererea locală** - orarele, frecvența și traseele pot fi ajustate în funcție de nevoile reale ale comunității, în special pentru navetiști și elevi;
- **Accesibilitate financiară crescută** - tarifele pot fi stabilite la un nivel suportabil pentru populație, fără presiuni legate de costuri ridicate de operare;
- **Locuri de muncă locale** - personalul implicat în serviciu (șoferi, mecanici, personal de mentenanță) provine în mare parte din comunitatea locală, sprijinind economia locală;
- **Flexibilitate și eficiență** - operatorul privat poate introduce rapid proceduri operaționale moderne și soluții digitale de monitorizare;
- **Control contractual** - Chiar dacă operatorul este privat, autoritatea locală deține mecanisme clare de monitorizare și control prin clauzele contractului de delegare, prin indicatorii de performanță stabiliți și prin sistemele de raportare periodică.

#### Motive de ordin economic:

- Are capacitatea de a realiza mentenanța și reparațiile în spații proprii;
- Respectă reglementările de siguranță rutieră și standardele tehnice;
- Poate introduce investiții rapide, adaptate la specificul traseului (<50.000 km/an).

#### Motive de ordin financiar:

- Sarcinile sunt finanțate în principal din capital propriu al operatorului;
- UAT-urile beneficiază de un cost/km transparent și competitiv;
- Tarifele sunt aplicate uniform și la nivel accesibil pentru populație;
- Operatorul ține o contabilitate separată pentru serviciul delegat, asigurând transparența costurilor și compensărilor.



## **4 Recomandări privind implementarea soluției recomandate**

### **4.1 Aria teritorială**

Aria de operare pe care se intenționează atribuirea contractului de servicii publice este teritoriul administrativ a două unități administrativ teritoriale, respectiv Municipiul Hunedoara și Comuna Teliucu Inferior.

### **4.2 Durata contractului**

În ceea ce privește durata contractelor de servicii publice, există 3 legislații care reglementează acest aspect:

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.

Pe de altă parte, prevederile legislației naționale, respectiv art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, impun o durată maximă de 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 și 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou. 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, astfel: 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 și 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.

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.



Referitor la aceste duratele de delegare prevăzute la art.28 alin.(1) din Legea nr.92/2007, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstitucionalitate 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.

Pe de altă parte, art. 32 alin. (3) din Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG 58/2016, statuează că:

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

Astfel fiind, în interpretarea articolului de mai sus, aplicând principiul de drept per a contrario, în cazul în care se decide atribuirea prin gestiunea directă a serviciului de utilitate publică, durata acestui serviciu nu poate fi mai mare de 5 ani. În caz contrar, pentru atribuirea gestiunii acestui serviciu trebuie aplicată o procedură competitivă, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016.

Mai mult decât atât, legiuitorul chiar specifică faptul că în cazul gestiunii directe, o dată la 5 ani trebuie să se elaboreze analize privind eficiența economică a serviciului și, în cazul în care rezultatele sunt negative, să se schimbe modul de gestiune a serviciilor publice.

În concluzie, pentru conformarea cu toate legile de mai sus, recomandăm ca **durata contractului de delegare să fie de 5 ani**, stabilită în conformitate cu Legea 51/2006, Legea 92/2007 și cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului.

### 4.3 Obligația de serviciu public de transport

Obligația de serviciu public este constituită din:

- I. Aplicarea tarifelor de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă
- II. Furnizarea de servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri/ gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliilor Locale ale UAT membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară;
- III. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- IV. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în Contract;



- V. Respectarea standardelor și cerințelor de siguranță și securitate prevăzute în Contract și în legislația națională;
- VI. Prestarea serviciului de transport public local cu vehiculele prevăzute în Contract.

#### **4.4 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului**

- I. Va avea dreptul la plata Compensației din partea UAT membre, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- II. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- III. Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Contract;
- IV. Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii concesionate și mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local.

#### **4.5 Elemente de ordin juridic, procedural**

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.”

Dezvoltarea serviciului de transport public trebuie să țină cont de prevederile Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 - Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, prin urmare:

(1) Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate transportul public care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- a) se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările și completările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
- b) se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sau numai între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestui, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate;
- c) se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean, Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale;
- d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau



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

- e) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- f) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;
- g) autoritățile locale competente exercită competențe exclusive cu privire la acordarea licențelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competență a acestora și de reglementare la nivel local a serviciilor publice de transport călători;
- h) autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații

Componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condițiile legii, în administrare sau puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitatea administrativ-teritorială, în baza procesului-verbal de predare-primire, anexă la hotărârea de dare în administrare sau la contractul de delegare a gestiunii, după caz, sau pot fi puse la dispoziție de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară în baza proceselor-verbale de predare-primire, anexe la contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.

(2) Conducătorul mijlocului de transport în comun este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente, după caz:

- a) licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
- b) programul de circulație;
- c) copia conformă a licenței de transport, în cazul tramvaielor;
- d) alte documente stabilite de legile în vigoare.

Transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare având ca obiect transportul rutier public de persoane, este definit ca transport rutier local de persoane în conformitate cu art. 3 pct. 48 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere. Traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară sunt considerate trasee locale în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 38 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.



În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „*Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.*”

Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

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

#### 4.5.1 Modul de calcul al redevenței

Pentru realizarea investiției, calculul redevenței a fost realizat conform normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice 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”.

La calculul amortizării mijloacelor fixe, trebuie avute în vedere prevederile Legii nr. 15/1994 privind amortizarea capitalului imobilizat în active corporale și necorporale.

Astfel, la calculul amortizării mijloacelor fixe ce vor fi date în concesiune operatorului s-a utilizat metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de amortizare liniară la valoarea fiscală a mijlocului fix amortizabil, în conformitate cu valorile investițiilor propuse.

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor concesionate, Operatorul plătește o redevență proprietarului bunurilor, calculată anual prin aplicarea unui procent de asupra totalului valorii de inventar a bunurilor concesionate. Aceste valori sunt menționate în contract în valoare fixă și procentuală. Modificarea anexei cu valoarea bunurilor de Inventar va duce la actualizarea valorii redevenței.

În schimbul dreptului și obligației de prestare a serviciului, Operatorul se obligă să plătească redevență pentru serviciu Autorității Contractante.

Redevența pentru serviciu se actualizează anual, cu rata inflației.

#### 4.5.2 Modul de calcul al compensației

În conformitate cu prevederile legislative, în speță cu art. 1, al. (4), pct. e. din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local, „serviciul de transport public local de persoane și de mărfuri se organizează de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ-teritorială respectivă, cu respectarea următoarelor principii: .e) acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane”.

De asemenea, în conformitate cu art. 2 al aceleași legi, în condițiile în care în transportul public local se acordă facilități de transport uneia sau mai multor categorii de persoane, serviciul prin care se realizează transportul respectiv se consideră serviciu public subvenționat de transport, care se supune atât Legii 92/2007 cât și Ordonanței Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată.

De asemenea, menționăm că la nerespectarea dispozițiilor art. 45 din Legea 92/2007 privind serviciile de transport modificată de public local; consiliile județene, primarul municipiului precum și ofițerii și/sau agenții de poliție din cadrul Poliției Române care au calitatea de polițiști rutieri pot acorda contravenții operatorului.

Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensației nu poate depăși efectul financiar net, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.

#### **Mod de calcul al compensației:**

Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil.

Pentru calcularea costurilor de operare s-a folosit numărul de kilometri estimați anual, ce se ridică la 48,708.25 înmulțit cu costul mediu de operare pe km de 13.05, ridicând astfel costurile de operare la valoarea de 635,655.75 lei.

Veniturile au fost estimate pe baza numărului anual de călători, care se ridică la 34.336. Din totalul acestora, se preconizează vânzarea a 2.290 de abonamente pe an și a 6.867 de bilete pe an. Având în vedere că prețul unui abonament este de 90 lei, iar al unui bilet este de 4 lei, veniturile obținute din vânzarea titlurilor de călătorie sunt estimate la 233.568 lei.

$$\text{Compensația} = 635,655.75 - 233,568 + 36,232.38 = 438,320.1 \text{ lei}$$

Valoarea compensației rezultată în urma calculului prezentat anterior are caracter estimativ, fiind determinată pe baza costurilor de operare și a veniturilor prognozate pentru serviciul de transport public.

Este important de menționat că valorile pot varia în funcție de costurile reale de operare și de veniturile efectiv înregistrate de către operatorul serviciului.

Totodată, având în vedere că delegarea gestiunii se va realiza către un operator privat, elementele de calcul (costurile, veniturile și profitul rezonabil) nu pot fi modificate unilateral, acestea urmând a fi stabilite prin contractul de delegare și menținute în limitele aprobate de autoritatea contractantă. Astfel, eventualele variații vor putea fi justificate doar prin documente oficiale și în condițiile prevăzute în contract.

#### 4.5.3 Mărimea (nivelul) profitului 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. Astfel, conform regelementărilor în vigoare, „profitul rezonabil nu poate depăși rata de swap aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de procentuale”. (<http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>)

Astfel, având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public va fi pe un termen de 5 ani, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 4.70% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 5.70%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, după cum urmează:

$$\text{Profit rezonabil} = 5.70\% * 635,655.75 \text{ lei} = 36,232.38 \text{ lei}$$

#### 4.5.4 Categoriile de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități

Pentru serviciul de transport public local de persoane organizat de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ teritorială respectivă beneficiază de gratuitate la transport următoarele categorii de persoane:

- Veteranii și văduvele de război, în conformitate cu prevederile Legii nr. 44/1994 privind acordarea unor drepturi veteranilor și văduvelor de război;
- Persoanele persecutate din motive politice, în conformitate cu prevederile Legii nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice în perioada comunistă;
- Luptătorii care au contribuit la victoria revoluției române din decembrie 1989, în conformitate cu prevederile Legii nr. 42/1990 pentru cinstirea eroilor-martiri și acordarea unor drepturi acestora, răniților și luptătorilor la Revoluția din 1989;
- Persoanele cu handicap grav, însoțitorii persoanelor cu handicap grav și asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav în prezența acestora, în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;



- Sonatorii de sânge beneficiază de abonament cu reducere 50% pentru transportul în comun pe o perioadă de 1 lună pentru fiecare donator, în conformitate cu prevederile Legii nr. 282/2005 și a Hotărârii de Guvern nr. 1364/2006.

Facilități la transportul public local, altele decât cele obligatorii prin lege, și prevederile legislative care permit acordarea acestora prin hotărâre a autorității administrației publice locale.

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru următoarele categorii de persoane:

- Pensionarii, persoanele care au atins vârsta de pensionare sau beneficiarii de pensie de urmaș;
- Preșcolari (5-7 ani);
- Elevi;
- Studenți;
- Tinerii cu vârste între 16 și 25 de ani aflați în dificultate și confrunțați cu riscul excluderii profesionale în scopul facilitării accesului lor la un loc de muncă, în conformitate cu Legea nr. 116/2002 privind prevenirea și combaterea marginalizării sociale;
- Alte categorii sociale în conformitate cu prevederile legale.

După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport de tip card în mijlocul de transport, la tariful aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local.

#### 4.5.5 Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse

La creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Astfel, utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență transportului cu automobilul personal, numai în condițiile unei oferte de calitate, moderne cu tarife accesibile. Acest obiectiv ar putea fi atins prin eficientizarea continuă a transportului public. De asemenea, prin optimizarea acestor elemente va crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

Transportatorul este autorizat să perceapă de la beneficiarii transportului contravaloarea serviciilor prestate pe baza de legitimații de călătorie valabile la tarifele aprobate de hotărârea Adunării Generale a Asociației „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA” după delegarea gestiunii serviciului public. Tariful în vigoare se poate modifica pe baza propunerilor fundamentate ale concesionarului numai după aprobarea acestuia prin Hotărâre a Adunării Generale, ori de câte ori este nevoie ca urmare a unor schimbări legislative ce au ca rezultat creșterea unor taxe folosite la fundamentarea tarifelor, proporțional cu aceste modificări.



Conform Art. 12, al. 3 al Normei-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane din 12.12.2007, aprobată prin Ordinul nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru, prin nivelul tarifelor de transport pentru serviciile de transport public local de persoane, suportate de către utilizatori, se vor recupera integral costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare, precum și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se astfel un profit rezonabil pentru operatorii de transport/transportatorii autorizați.

## 4.6 Traseul propus

Traseul propus are rolul de a asigura o legătură eficientă între municipiul Hunedoara și comuna Teliucu Inferior, fiind conceput cu un grad ridicat de flexibilitate astfel încât să acopere cea mai mare parte a satelor comunei Teliucu Inferior.

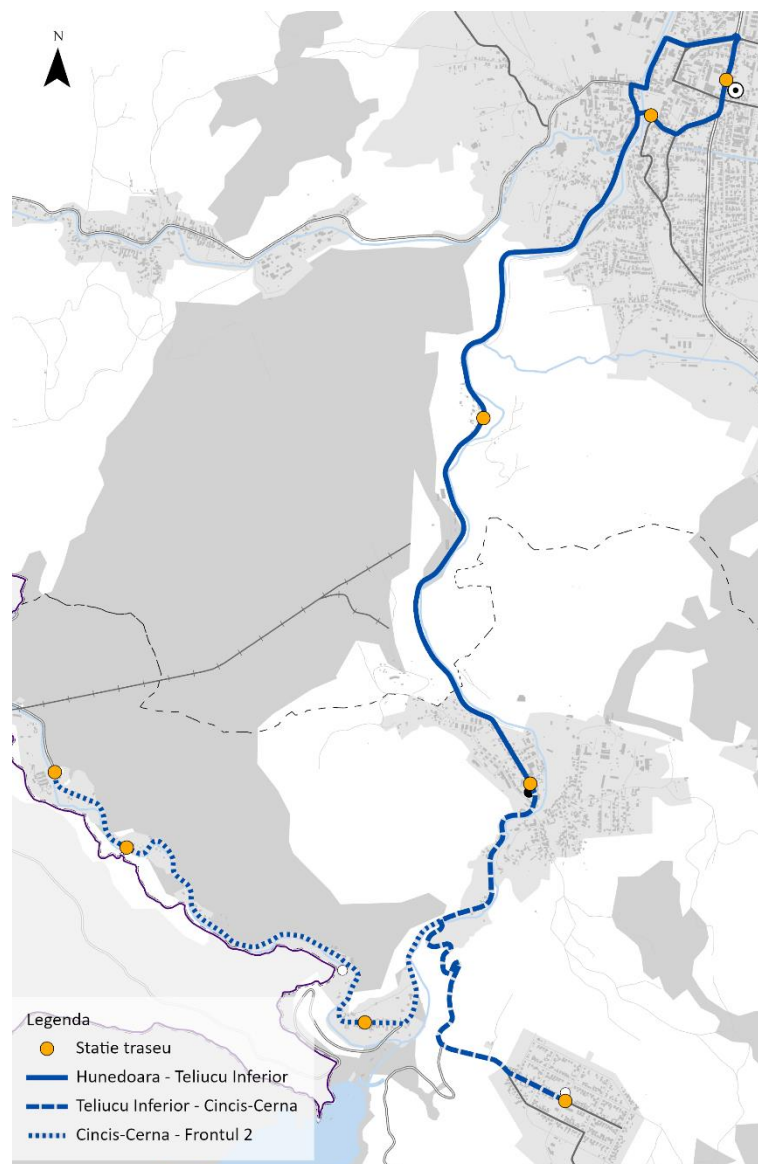
Pentru o prezentare mai clară, în figura alăturată traseul este împărțit în trei segmente distincte, fiecare având o funcționalitate specifică:

**Segmentul de bază** este reprezentat de ruta Hunedoara - Teliucu Mic - Teliucu Inferior (Frontul 1). Acesta are cea mai frecventă acoperire și constituie axa principală a întregului traseu.

**Segmentul intermediar** constă în prelungirea cursei, în anumite intervale orare, până la localitatea Cinciș-Cerna, pentru a răspunde nevoilor de mobilitate ale locuitorilor din această zonă.

**Segmentul extins** include ruta Cinciș-Cerna - Frontul 2, care este parcursă mai rar, cu două curse pe zi, adresându-se în special cererii reduse, dar constante, de transport către această zonă.

Programul de transport aferent traseului propus se regăsește în Anexa 1.



Figură 4-1 Structura traseului propus

## 4.7 Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public

Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de calatori de revizuiesc anual de catre Autoriatatea Contractanta iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, funcție de politica în domeniu și obiectivele delegatarului. Prin ponderea data anumitor indicatori și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de Autoritatea Contractanta Deasemenea, contractul prevede monitorizarea atentă a performanțelor derularii sarcinilor operatorului asumate prin contract și penalități pentru neindeplinire, incluzând și adoptarea de măsuri corective.

Prestarea serviciului de transport public local se va realiza în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în contractul de delegare:

Tabel 4-1 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători

Nr. Crt.	Indicatori	Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Mod	Parametru			Pondere criteriu	Valori ale parametrilor, calculate pe baza raportului operatorului	Valori de calcul minus	Incalcare majora	Retinere din garantie pe trimestru (G) de:
				U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis					Garantie (G)
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9=8 sau 6	10	11 = (9/6)*7* G
1	Curse anulate sau neregulate	(curse anulate sau neregulate/ total curse incluse in Programul de Transport) x 100	autobuz	%	5	10	8.00%	0	0		0
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore	Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare)/ lungimea totala a traseului x 365	autobuz	%	0.2	1	5.00%	0	0		0
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	autobuz	Nr.	200	500	12.00%	0	0		0
4	Respectarea Planului de Servicii	(Σ parc planificat - Σ parc utilizat) / (Σ parc planificat) x 100	autobuz	%	5	10	5.00%	0	0		0
5	Plangeri de la pasageri	Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate	toate	Nr.	5	100	6.00%	0	0	0
		Plangeri rezolvate	Nr. Plangeri fundamentate rezolvate in termen legal	toate	Nr.	3	94	6.00%	0	0	0
		Plangeri nerezolvate	Nr. Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal	toate	Nr.	2	6	8.00%	0	0	0

6	Protectia mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 3 si EURO 4	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 3 si Euro 4 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de Transport	autobuz	%	7	3	9.00%	0	0	DA	0	
7	Vehicule	Cerinte de confort	Numarul vehiculelor neincadrate in clasele I, II sau III de confort/ numarul total de vehicule incluse in Programul de Transport	autobuz	%	10	50	8.00%	0	0		0	
8	Penalitati platite		Quantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport/ transportatorul autorizat, pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu	toate	lei	5000	10000	8.00%	0	0		0	
9	Respectarea prevederilor legale		Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	toate	No.	20	100	12.00%	0	0		0	
10	Accidente de trafic		Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	toate	No.	5	30	6.00%	0	0		0	
11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor		Respectarea nivelului minim impus	toate	No.	7.5	7	12.00%	6	0		0	
								Total pondere criterii	100.00%	TOTAL	Incalcari majore	0	
											Retinere trimestriala din garantia anuala		0

## 5 Concluzii

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public de la nivelul UAT-urilor membre ale Asociației „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA” precum și o analiză a modalității de gestiune a serviciului de transport public.

Varianta optimă și legală pentru asigurarea continuității și eficienței serviciului de transport public local este delegarea gestiunii către un operator privat, prin procedură competitivă de atribuire.

Această soluție este necesară din punct de vedere legal, dar oferă și beneficii operaționale semnificative: operatorul privat asigură o adaptabilitate crescută la cererea locală prin ajustarea traseelor și orarelor și poate implementa rapid proceduri moderne și soluții digitale.

Din punct de vedere financiar, operatorul folosește predominant capital propriu pentru investiții rapide și mentenanță, menținând un cost/km transparent și competitiv pentru UAT-uri, în timp ce tarifele rămân accesibile populației.

În plus, chiar dacă gestiunea este privată, autoritatea locală își menține controlul eficient prin mecanisme clare de monitorizare, indicatori de performanță stricți și contabilitate separată a serviciului, asigurând astfel un serviciu de calitate, sigur și cu o gestiune transparentă.

Având în vedere informațiile menționate anterior, considerăm oportună delegarea gestiunii către un operator privat, prin procedură competitivă de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, de pe raza UAT-urilor membre ale Asociației „ECO-TRANSPORT HUNEDOARA”.

## Anexa 1 - Programul de transport public propus

### Hunedoara - Teliuc - Cinciș - Plosca - Frontu 2

Luni - Vineri														
TUR							RETUR							
Hunedoara	Teliucu Mic	Teliucu Inferior	Cinciș-Cerna	Teliucu Superior	Plosca	Frontul 2	Frontul 2	Plosca	Teliucu Superior	Cinciș-Cerna	Teliucu Inferior	Teliucu Mic	Pod Cerna	Hunedoara
06:20	06:25	06:30	06:35	06:40	06:45	06:50	06:55	07:00	07:05	07:10	07:15	07:20	7:22	07:25
08:00	08:05	08:10	08:15						08:20	08:25	08:30		8:32	08:35
09:00	09:05	09:10	09:15						09:20	09:25	09:30		9:32	09:35
10:00	10:05	10:10	10:15						10:25	10:30	10:35		10:37	10:40
11:30	11:35	11:40								11:45	11:50		11:52	11:55
13:15	13:20	13:25	13:30						13:35	13:40	13:45		13:47	13:50
14:15	14:20	14:25	14:30	14:35	14:40	14:45	14:45	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10	15:12	15:15
16:15	16:20	16:25	16:30						16:35	16:40	16:45		16:47	16:50
17:15	17:20	17:25								17:30	17:35		17:37	17:40

### Sâmbătă - Duminică

TUR		RETUR	
Plecare Hunedoara	Ajunge Cinciș	Plecare Cinciș	Ajunge Hunedoara
08:20	08:35	08:35	08:50
11:20	11:35	11:35	11:50
16:20	16:35	16:35	16:50