

# Studiu de Oportunitate

privind **delegarea**  
serviciului de transport public  
din Municipiul Hunedoara



FIP Consulting  
2020

## Raport final

# STUDIU DE OPORTUNITATE

privind delegarea serviciului de transport public din Municipiul Hunedoara

### Colectiv de elaborare

Radu Andronic

Director General

Romeo Ene

Inginer Transporturi

Georgiana Buzdugan

Economist

Marian Istrate

Expert transport public



### Informații despre livrabil

Revizie	Livrabil	Data
1	Versiune preliminară	20/01/2018
2	Versiune finală după comentariile Clientului	18/04/2018
3	Versiune actualizată pentru avizarea Consiliului Concurenței	24/04/2020

### 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 nr. 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 PRIVIND STUDIUL DE OPORTUNITATE .....	5
	Titlul lucrării .....	5
	Ordonator principal de credite/investitor .....	5
	Ordonator de credite (secundar/terțiar) .....	5
	Beneficiarul investiției .....	5
	Elaboratorul studiului de oportunitate .....	5
	Lista abrevieri .....	5
	Referințe legale .....	8
	Scopul și rolul documentației .....	9
2.	SITUAȚIA EXISTENTĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL.....	11
	2.1. Prezentarea localității .....	11
	2.2. Prestarea serviciului .....	25
	2.3. Analiza principalelor probleme și nevoi identificate.....	40
3.	SCENARII ALTERNATIVE PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI .....	50
	3.1. Scenarii alternative de delegare .....	50
	3.2. Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime .....	57
	3.3. Ajutor de stat .....	71
	3.4. Fundamentarea atribuirii directe și obligații contractuale .....	72
4.	RECOMANDĂRI PRIVIND PAȘII DE URMAT PENTRU IMPLEMENTAREA SOLUȚIEI RECOMANDATE .....	73
	4.1. Elemente de ordin juridic, procedural .....	73
	4.2. Investiții propuse pentru dezvoltarea sistemului de transport public .....	76
	4.3. Durata contractului.....	77
	4.4. Elemente de ordin juridic, procedural .....	78
5.	CONCLUZII.....	98
6.	ANEXE .....	100
	ANEXA 1. Salarii – previziuni pentru anul 2022 în conformitate cu prevederile legislative din anul 2018 .....	100
	ANEXA 2. Programul de transport public propus după realizarea investițiilor .....	101

## Listă de figuri

Figură 2-1 Așezarea geografică a Municipiului Hunedoara .....	11
Figură 2-2 Evoluția populației municipiului Hunedoara între 2010 și 2017. Sursa: INS Tempo-Online .....	12
Figură 2-3 Piramida vârstelor 2016. Sursa INS Tempo Online .....	14
Figură 2-4 Localizarea zonelor de locuințe și tipologia lor .....	15
Figură 2-5 Ponderea angajaților pe domenii de activitate conform CAEN (stânga sus); numărul de firme (dreapta sus); cifra de afaceri (stânga jos) și profitul net total (dreapta jos) .....	16
Figură 2-6 Zone - Centre comerciale din Municipiul Hunedoara .....	17
Figură 2-7 Unități de învățământ din Municipiul Hunedoara .....	19
Figură 2-8 Zone de interes turistic din Municipiul Hunedoara .....	22
Figură 2-9 Poziționarea Municipiului Hunedoara față de principalele aeroporturi din proximitate .....	23
Figură 2-10 Evoluția gradului de motorizare în Municipiul Hunedoara între 2010-2017 .....	24
Figură 2-11 Comparația gradului de motorizare al mun. Hunedoara cu alte municipii din România .....	24
Figură 2-12 Traseele de transport public existente și principalele stații aflate pe parcursul acestora .....	27
Figură 2-13 Evoluția numărului de călători transportați în perioada 2015-2017 .....	32
Figură 2-14 Facilitățile de mentenanță ale transportatorului urban .....	36
Figură 2-15 - Bancă amplasată ad-hoc într-o stație din centru (stânga) și refugiu semnalizat necorespunzător pe ruta Peștiș (dreapta) .....	36
Figură 2-16 Diagrama problemelor privind transportul public la nivelul Municipiului Hunedoara .....	40
Figură 2-17 Diagrama principalelor probleme privind infrastructura transportului public din Municipiul Hunedoara .....	41
Figură 2-18 Principalele probleme întâmpinate în timpul deplasărilor efectuate în interiorul orașului .....	44
Figură 2-19 Principala problemă privind infrastructura rutieră în Municipiul Hunedoara .....	45
Figură 2-20 Condiții de îmbunătățire a gradului de utilizare a transportului public în Municipiul Hunedoara conform cercetării sociologice .....	45
Figură 2-21 Gradul general de satisfacție al populației cu privire la serviciul de transport din Municipiul Hunedoara .....	46

## 1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND STUDIUL DE OPORTUNITATE

### Titlul lucrării

STUDIU DE OPORTUNITATE

privind delegarea serviciului de transport public din Municipiul Hunedoara

### Ordonator principal de credite/investitor

Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul Hunedoara

### Ordonator de credite (secundar/terțiar)

Nu este cazul

### Beneficiarul investiției

Municipiul Hunedoara

Date de contact:

- Adresa: B-dul. Libertății 17, 331031, Hunedoara, Județul Hunedoara, România
- Website: <https://www.primariahunedoara.ro/ro/>
- E-mail: [info@primariahunedoara.ro](mailto:info@primariahunedoara.ro)
- Tel : 0254 712543 Fax : 0254 716087

### Elaboratorul studiului de oportunitate

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

Date de contact:

- Adresa: Str. Berzei 20, Sector 1, București, România
- Website: [www.fipconsulting.ro](http://www.fipconsulting.ro)

### Lista abrevieri

Ajutor de Stat	Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice
Asociație de Dezvoltare	Asociere a <i>Autorităților Locale</i> în scopul furnizării de servicii 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</i> în <i>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, plățind <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</i> al <i>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 Locala</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 a 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 <i>Autorității Contractante</i> . 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 <i>Autoritate Locală</i>
“Valoarea contractului”	Reprezintă echivalentul remunerației totale pe întreaga durată de valabilitate a contractului, înainte de aplicarea TVA, convenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea билетelor care nu este restituit autorității competente în cauză.
“Valoarea medie anuală”	Reprezintă echivalentul valorii totale a contractului, împărțită la numărul de ani de valabilitate a contractului.

## 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, completată și modificată de OUG nr. 58/2016 și actualizată prin Legea nr. 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, modificată și completată de Ordinul nr. 182/2011;
- Legea nr. 37/19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic;
- ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ
- Ordinul ministrului afacerilor interne și reformei administrative nr. 353/2007 de aprobare a normelor de aplicare a 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 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;



- 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;
- Ordinul nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

## 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 public din Municipiul Hunedoara, prin analiza tuturor elementelor tehnice, juridice și financiare specifice. De asemenea, studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea concesiunii transportului public local de persoane în Municipiul Hunedoara și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

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;*
- *Aspecte de mediu;*
- *Aspecte sociale și aspecte instituționale.*

Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local 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, Municipiul Hunedoara urmărește, 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 economico - socială a municipiului, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- ✓ satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și ale instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ - teritorială a municipiului 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 (trasee, lungimi, stații, etc.)
- documentele care au stat la baza atribuirii prezentului contract de servicii publice
- hotărâri ale Consiliului Local al Municipiului Hunedoara cu privire la activitatea de transport public de pe raza municipiului

și pe baza datelor solicitate de la operatorul de transport SOCIETATEA Prim Transprest Hunedoara SRL, care s-au referit în general la:

- programul de circulație
- parcul de autovehicule
- subvențiile obținute pentru diferite categorii de persoane care beneficiază de acest drept.

În efectuarea Studiului de Oportunitate, Consultantul și-a întemeiat poziția pe:

- autenticitatea tuturor semnăturilor și autenticitatea și exhaustivitatea tuturor informațiilor furnizate; că acestea au fost complet actualizate și au inclus toate modificările relevante, precum și conformitatea cu documentele originale autentice a tuturor informațiilor prezentate către noi ca certificate, fotocopie sau copii ale informațiilor reproduse în mod similar;
- integralitatea, veridicitatea și corectitudinea tuturor faptelor înregistrate în înscrisuri publice, certificate și documente furnizate pentru verificarea noastră.

La solicitarea Consultantului au fost solicitate și furnizate o serie de informații esențiale:

- datele financiare care să reflecte activitatea de transport public de pe raza Municipiului Hunedoara;
- organigrama companiei pentru activitatea de transport public local în Municipiul Hunedoara;
- număr de bilete/abonamente vândute, număr de călători pe an;
- numărul de kilometri efectuați anual.

Informațiile primite atât de la Beneficiar - Municipiul Hunedoara, cât și de la operatorul de transport din acest oraș (Prim Transprest Hunedoara SRL) 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.

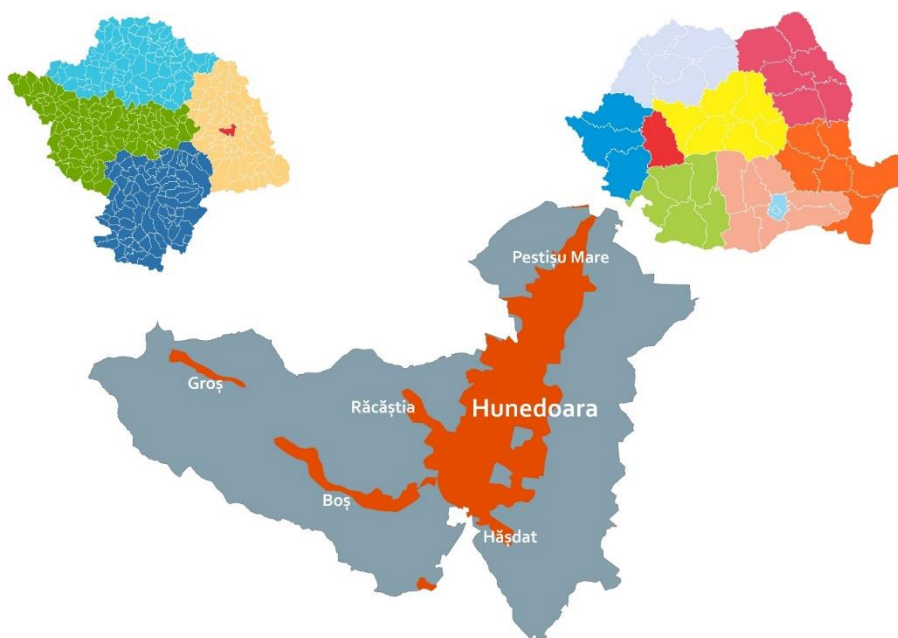
## 2. SITUAȚIA EXISTENTĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

### 2.1. Prezentarea localității

#### Amplasament

Municipiul Hunedoara este situat în partea centrală a județului cu același nume, la 220 – 270 m altitudine, pe Valea Cernei, la 19 km de municipiul reședință de județ, Deva.

Așezată la poalele munților Poiana Ruscă, munți cu altitudinea sub 1,400 m, dar masivi, localitatea reprezintă o mare oportunitate de dezvoltare a bazei turismului montan, având acces pe drumuri modernizate spre fiecare din stațiunile montane înconjurătoare, unde se pot practica toate sporturile montane (alpinism, ski etc.). Relieful este reprezentat prin dealuri și glacisun piemontane, cu altitudini de 300 - 400 m, la care se adaugă Valea Cernei cu lunci largi și trasee bine exprimate.



Figură 2-1 Așezarea geografică a Municipiului Hunedoara

Municipiul Hunedoara are o suprafață de 9.743 ha, reprezentând circa 2% din suprafața județului. Din punct de vedere administrativ, municipiul Hunedoara cuprinde: Hunedoara, localitatea Răcăștia și satele aparținătoare Boș, Groș, Hășdat și Peștișu Mare.

Localitatea componentă Răcăștia are o suprafață totală de 42,60 ha, este situată în partea de nord-vest a orașului, la 3 km distanță de acesta, legătura fiind făcută de drumul comunal 16.

- Satul aparținător Boș are o suprafață totală de 68,95 ha și este situat în partea sud-vestică a municipiului, pe drumul comunal 115, la o distanță de 15 km față de oraș.
- Satul aparținător Groș are o suprafață totală de 42,05 ha și este situat în partea vestică a municipiului, pe drumul comunal 115, la o distanță de 11 km față de oraș.
- Satul aparținător Hășdat are o suprafață totală de 29,50 ha și este situat în partea sudică a municipiului, pe drumul județean 680, la o distanță de 4 km față de oraș.
- Satul aparținător Peștișu Mare are o suprafață totală de 71,55 ha și este situat în partea nordică a municipiului, pe DN 60, la o distanță de 8 km față de oraș.

#### Rețeaua stradală

Municipiul Hunedoara este străbătut de o rețea de drumuri care leagă între ele principale localități ale județului.

Municipiul Hunedoara are legături rutiere cu localitățile învecinate, prin următoarele drumurile județene ce trec pe teritoriul său:

- DJ 687 – Hunedoara – Deva care asigură legătura cu drumul European E68 care străbate țara de la Arad – Deva – Orăștie – Sibiu – Brașov – București
- DJ 687 – Hunedoara – Călan
- DJ 687A – Hunedoara – Hațeg
- DJ 687E – Hunedoara – Teliucu Inferior
- DJ 687I – Hunedoara – Ciulpăz
- DJ 708E – Hunedoara – Pestișu Mic
- DJ 708E – Hunedoara – Almașu Mic

Municipiul Hunedoara, situat în lunca râului Cerna, s-a dezvoltat pe axa principală de circulație reprezentată de traseul drumului județean DJ 687 (B-dul Traian – Republicii – str. Aurel Vlaicu – str. Decebal), asigurând legătura dintre orașele Hațeg și Călan cu municipiul Deva. Magistrala derivă din DN 7 în zona localității Sîntuhalm și pătrunde dinspre Nord pe teritoriul administrativ al orașului părăsindu-l în Sud prin Dj 687 (spre Călan) și Dj 687A (spre Hațeg). Fiind principala cale de comunicație rutieră a orașului, deservește atât traficul de tranzit, de penetrație cât și interior respectiv platformele industriale din nordul și vestul orașului.

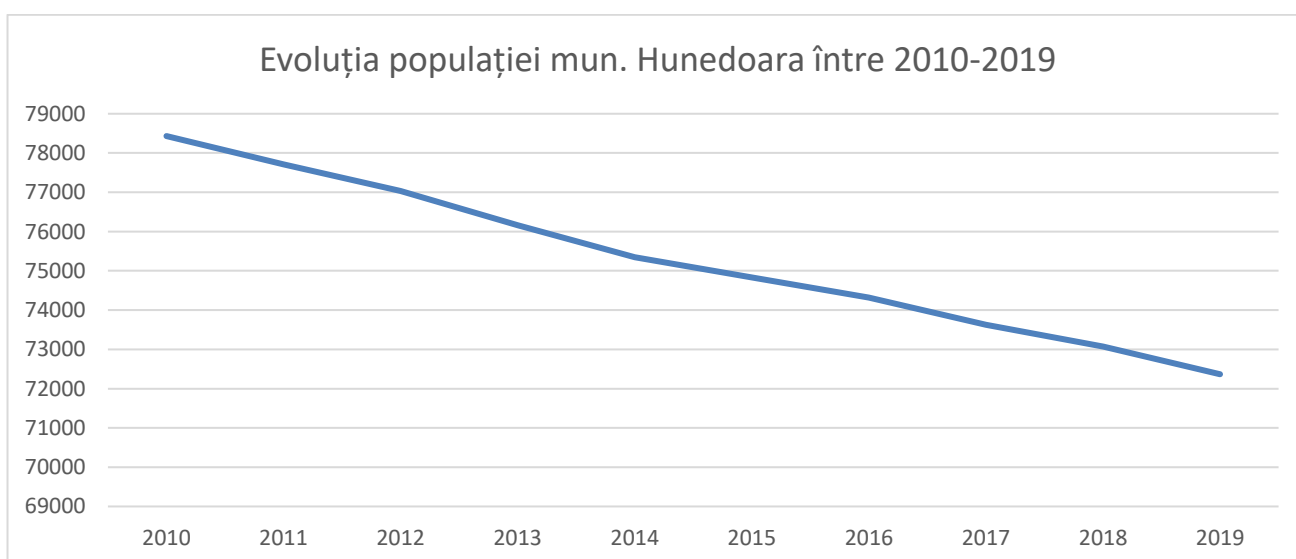
### **Populație, zone de densitate, populație pe străzi**

Conform INSSE, municipiul Hunedoara are o populație de 73,914 locuitori.

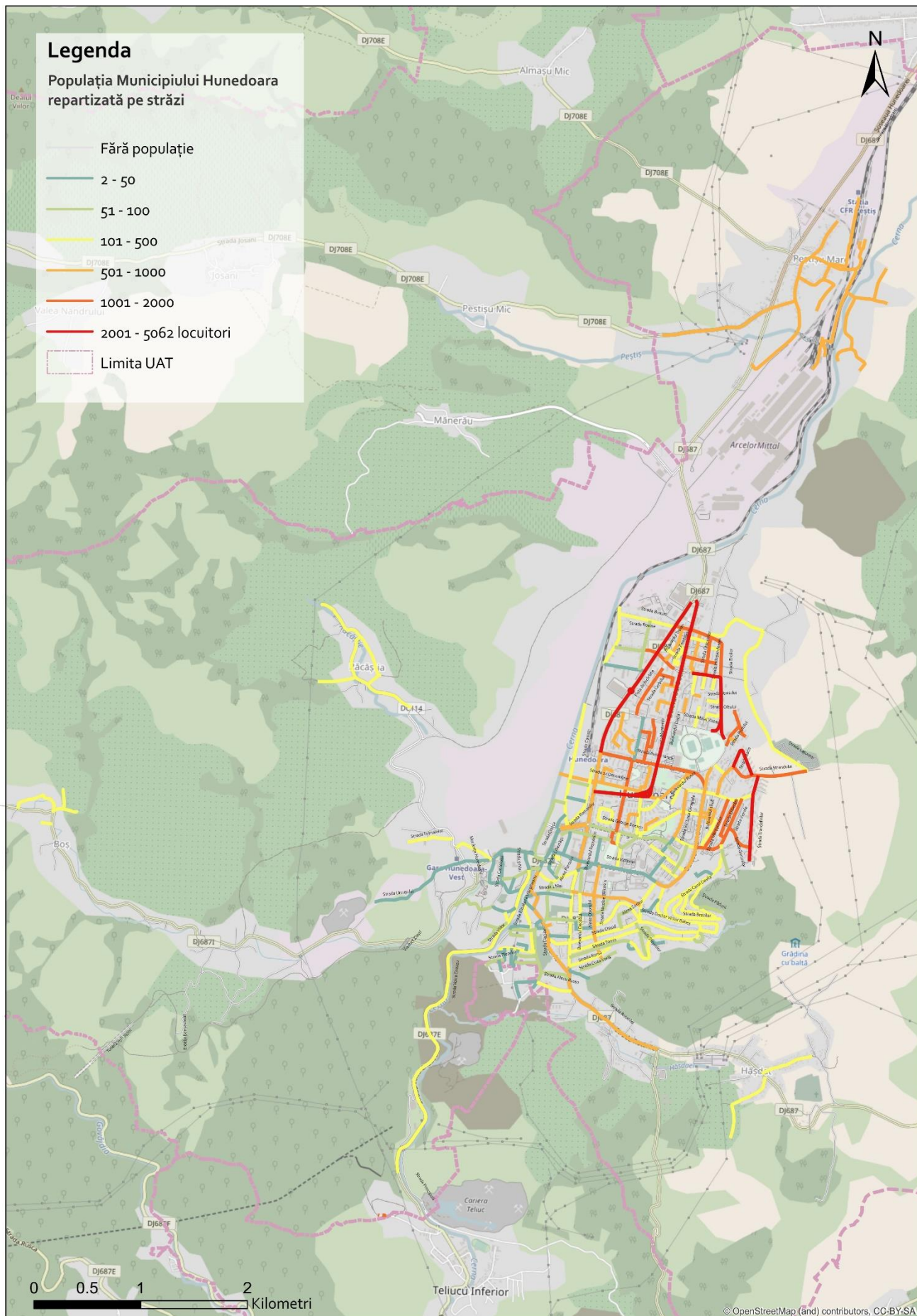
În ceea ce privește dinamica populației la nivelul municipiului Hunedoara și al zonei sale de influență putem constata un declin în intervalul 2002-2011 (de 5,302 persoane) la fel ca și în intervalul 1992-2002 (de 3,994 persoane).

Conform informațiilor publicate pe site-ul INSSE, în anul 2016, în județul Hunedoara, erau 470,223 de locuitori, din care 366,194 (77.88%) locuiau în mediul urban și 104,029 (22.12%) - în mediul rural. Distribuția pe sexe arată că, din totalul populației, 240,706 erau femei (65.73%) și restul de 229,517 - bărbați. Din punctul de vedere al mărimii populației stabile, județul Hunedoara se situează pe locul 22 în ierarhia județelor la nivel național. Densitatea populației s-a micșorat în perioada 2000 – 2011, cu cca 15 locuitori pe km<sup>2</sup> (de la 74,1 locuitori/km<sup>2</sup> în anul 2000, la 59,3 locuitori/km<sup>2</sup> în anul 2011). Cauzele principale ale acestei scăderi au fost natalitatea tot mai mică și migrația externă accentuată.

În ceea ce privește populația municipiului Hunedoara, conform informațiilor publicate pe site-ul INSSE, în anul 2019 erau 73,367 locuitori, cu 1,956 locuitori mai puțin față de anul 2016.

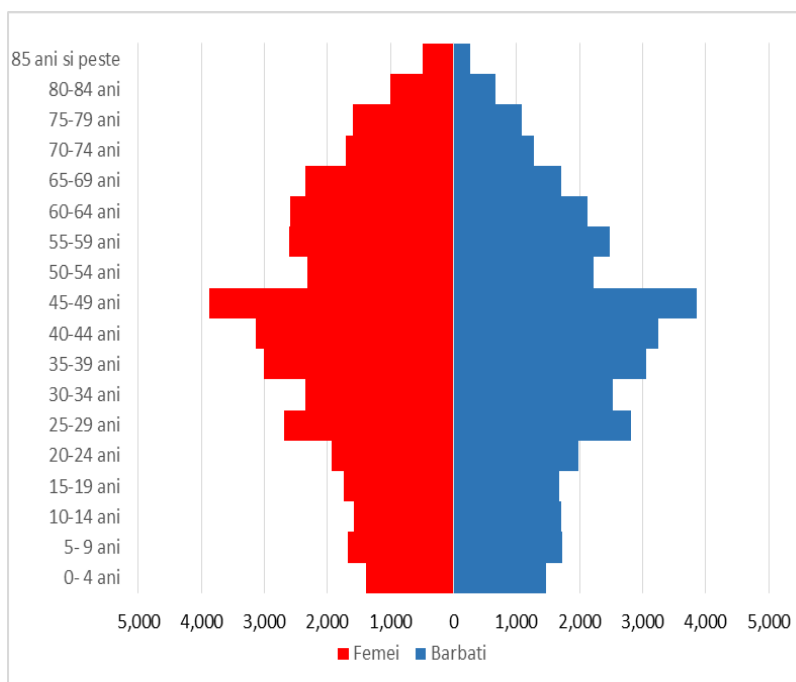


**Figură 2-2 Evoluția populației municipiului Hunedoara între 2010 și 2017. Sursa: INS Tempo-Online**



**Figură 2-5 Repartiția populației la nivel de stradă în municipiul Hunedoara**

Piramida vârstelor pentru municipiul Hunedoara (cf. INS Tempo 2017) evidențiază un proces de îmbătrânire și de scădere a populației pe cale naturală. Influența asupra economiei municipiului și asupra sistemului de transport public va fi majoră. Persoanele în vârstă au o mobilitate scăzută, transportul public fiind cel mai la îndemână mod de deplasare pentru aceștia, din punct de vedere financiar, al accesibilității geografice, al ușurinței cu care aceștia au acces la serviciul de transport public și din punct de vedere al frecvenței de circulație și al confortului călătoriei.



Figură 2-3 Piramida vârstelor 2016. Sursa INS Tempo Online

Pentru a putea susține procesul de întinerire deja pornit (copii între 5-9 ani) va fi nevoie de conturarea unor soluții sigure și eficiente pentru deplasarea copiilor și tinerilor în oraș (rute sigure către grădinițe și școli, infrastructură velo, etc.).

**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 unitățile 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.

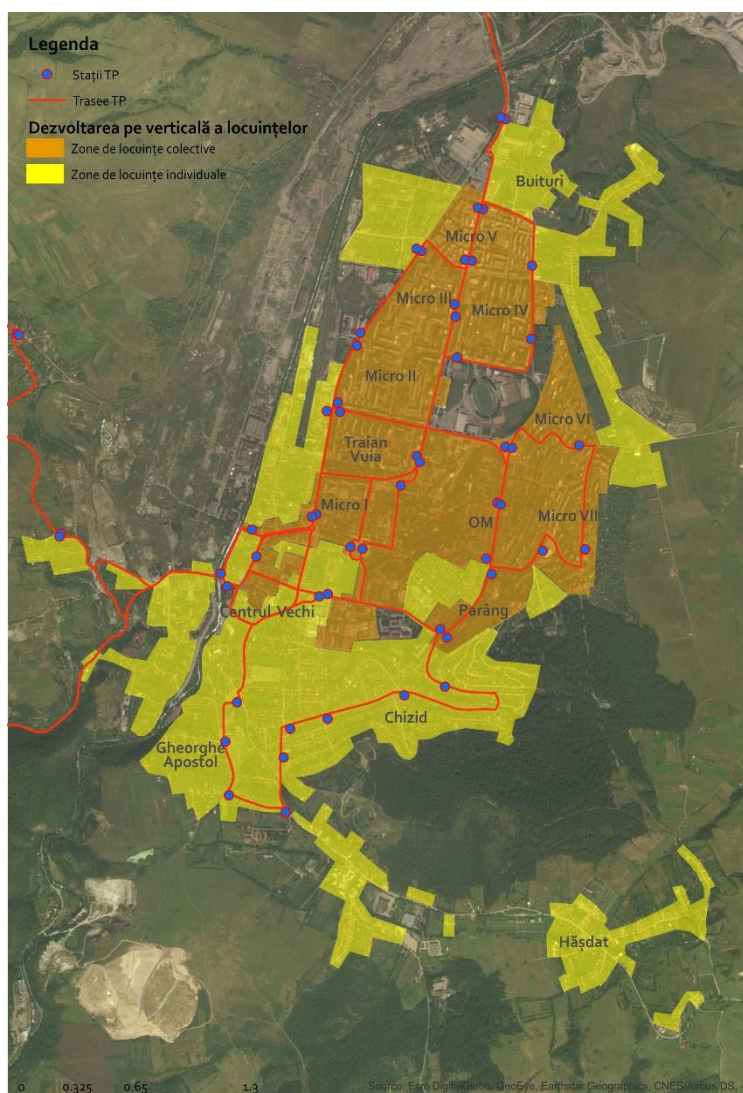
În același timp, programul de transport și traseele propuse vor urmări deservirea unităților de interes pentru aceste grupe de vârstă, precum școlile și liceele, iar programul de transport va fi corelat cu programul orelor de curs.

## Principalele zone de generare călătorii

Programarea serviciului de transport pe trasee se face prin intermediul graficelor de circulație, pentru a căror elaborare se ține cont de mai mulți factori, printre care:

- Dezvoltarea pe orizontală sau pe verticală a cartierelor de locuințe;
- Distribuția în teritoriu a agenților economici cu număr mare de angajați și a marilor centre comerciale;
- Amplasamentul unităților de învățământ;
- Distanța față de centrul administrativ-economic al orașului;
- Dezvoltarea zonelor de agrement;
- Legăturile cu alte modalități de transport (trenuri, curse în afara orașului).

## 1. Dezvoltarea pe orizontală sau pe verticală a cartierelor de locuințe;



Figură 2-4 Localizarea zonelor de locuințe și tipologia lor

Repartiția zonelor de locuit este destul de omogenă în municipiul Hunedoara, acestea fiind destul de compacte și doar în câteva cazuri fiind intercalate cu o altă categorie de utilizare a terenului.

Zonele de locuințe colective păstrează și ele același caracter omogen, fiind grupate în cartiere situate în jumătatea central-nordică a municipiului, fiind bine deservite de serviciul de transport public, pe care trec mai multe linii, stațiile sunt poziționate la distanțe mai mici unele de altele, iar frecvențele sunt mai ridicate decât în alte zone.

Regimul de înălțime predominant este de P+4, existând și inserții de blocuri cu un număr mai mare de niveluri

Zonele de case sunt localizate în partea jumătatea central-sudică, dar mai există și zone omogene de locuințe individuale în partea de nord, nord-est și nord-vest.

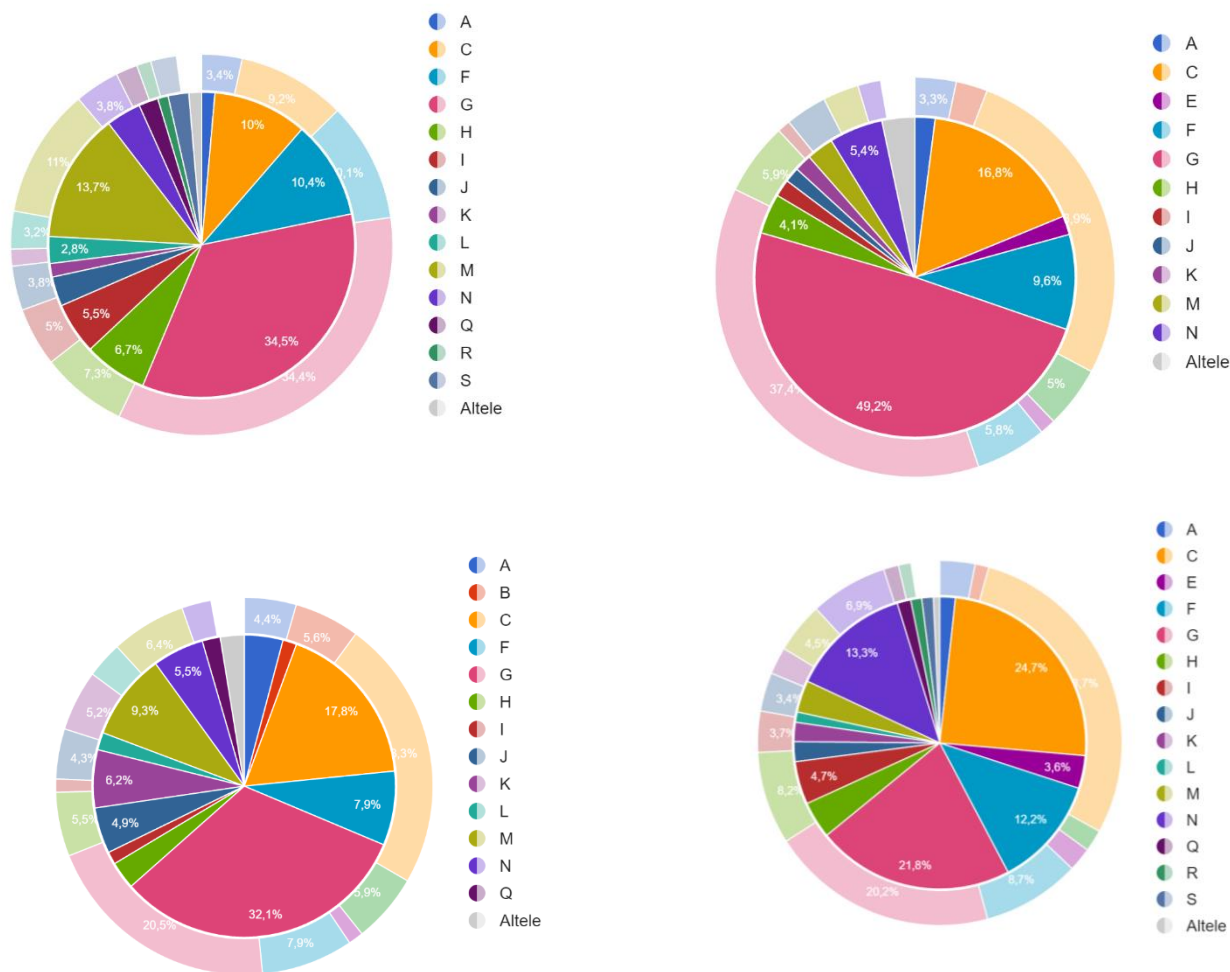
Cartierul Chizid este deservit de linia 4, care asigură o frecvență de 60 de minute, un timp de așteptare prea mare pentru ca transportul public să reprezinte o alternativă la autoturism iar cei care nu

dețin un autoturism au o mobilitate scăzută pentru deplasările în cadrul municipiului. Deși densitatea scăzută a populației face ca transportul public să fie dificil de rentabilizat este important faptul că aceste zone prezintă cea mai mare dinamică a dezvoltărilor rezidențiale.

## 2. Distribuția în teritoriu a agenților economici cu număr mare de angajați și a marilor centre comerciale

La nivelul Municipiului Hunedoara sunt active un număr total de 1,585 societăți comerciale<sup>1</sup>. Profilul economic al municipiului Hunedoara este dat de comerțul cu ridicata și amănuntul și industria prelucrătoare. Astfel 21.8% din totalul angajaților lucrează în comerț iar 24.7% în industria prelucrătoare. În ceea ce privește numărul de firme, cifra de afaceri și profitul net total comerțul cu ridicata și amănuntul este net superior industriei prelucrătoare, aflată în declin.

<sup>1</sup> Sursa: [www.listafirme.ro](http://www.listafirme.ro)



**Figură 2-5 Pondere angajaților pe domenii de activitate conform CAEN (stânga sus); numărul de firme (dreapta sus); cifra de afaceri (stânga jos) și profitul net total (dreapta jos)**

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Agricultură</li> <li>B. Silvicultură și pescuit</li> <li>C. Industria extractivă</li> <li>D. Industria prelucrătoare</li> <li>E. Producția și furnizarea de energie electrică</li> <li>F. Distribuția apei, salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare</li> <li>G. Construcții</li> <li>H. Comerț cu ridicată și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor</li> <li>I. Transport și depozitare</li> <li>J. Hoteluri și restaurante</li> <li>K. Informații și comunicații</li> <li>U. Activități de servicii</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>L. Intermedieri financiare și asigurări</li> <li>M. Tranzacții imobiliare</li> <li>N. Activități profesionale, științifice și tehnice</li> <li>O. Activități de servicii administrative și activități de servicii suport</li> <li>P. Administrație publică și apărare, asigurări sociale din sistemul public</li> <li>Q. Învățământ</li> <li>R. Sănătate și asistență socială</li> <li>S. Activități de spectacole, culturale și recreative</li> <li>T. Alte activități</li> </ul> |
|--|---|

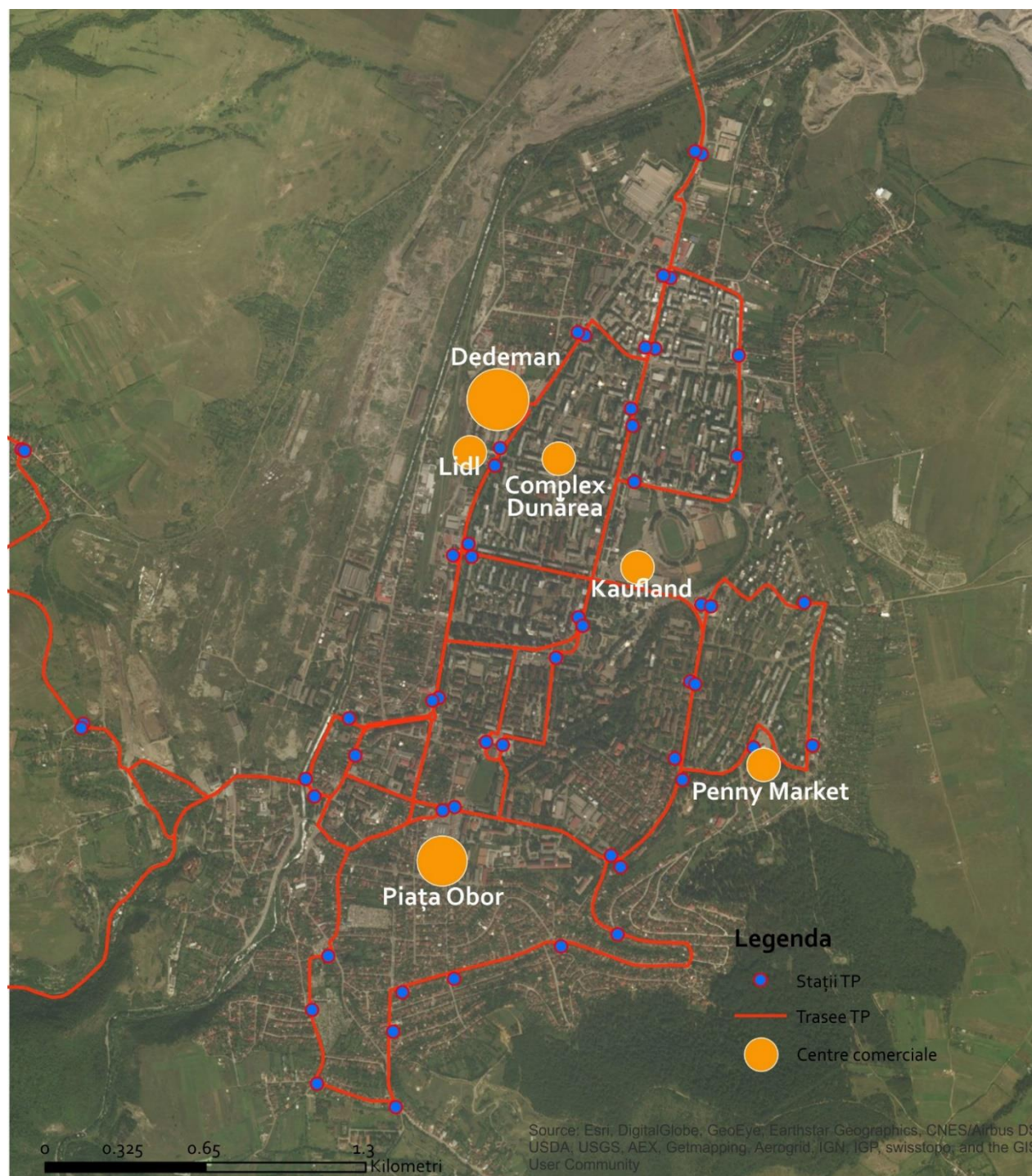
În ultimii ani numărul total al șomerilor a scăzut, de la 3,001 persoane în luna ianuarie 2010, la 904 persoane în luna ianuarie 2017, la 584 persoane în luna octombrie 2017. Scăderea ratei de șomaj se datorează aplicării strategiilor și politicilor privind ocuparea și formarea profesională a forței de muncă. Spre exemplu, în anul 2011, 2,737 de persoane au participat activ la: medierea mai multor locuri de muncă vacante, dar și persoane



intrate la serviciile de acordare de servicii de consultanță și asistență pentru începerea unei activități independente sau pentru inițierea unei afaceri, dar și persoane intrate în sistemul prevăzut de Legea nr. 116/2002.

În Municipiul Hunedoara, există un număr mediu de 8.781 societăți comerciale care au sediul social înregistrat în municipiu.

De asemenea, în Municipiul Hunedoara se identifică și zone ale centrelor comerciale a căror amplasament influențează fluxul de trafic din oraș.



**Figură 2-6 Zone - Centre comerciale din Municipiul Hunedoara**

Sursa: Analiza Consultantului

**RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE:** Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local vor trebui să țină cont de accesibilitatea către cât 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.

### **3. Amplasamentul unităților de învățământ**

Din punct de vedere al populației școlare, conform informațiilor extrase din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Hunedoara, dar și pe baza informațiilor furnizate pe site-ul Primăriei Municipiului, în orașul Hunedoara la nivelul anului 2013 există un număr total de 9 unități de învățământ, dintre care: 2 grădinițe de copii, 2 școli din învățământul primar și gimnazial și 5 licee. Mai jos este detaliată componența fiecăreia dintre aceste instituții.

Unitățile de învățământ preuniversitar înregistrate ca funcționale în anul 2013 sunt următoarele:

#### ***Grădinițe:***

- Grădinița cu Program Prelungit Nr. 1 – Piața Florilor nr. 1 bis, care are în structură:
  - Grădinița cu Program Normal Și Prelungit „LICURICI” – str. Ștefan cel Mare nr. 1A
  - Grădinița „PITICOT” – str. Moldovei nr. 2
  - Grădinița cu Program Prelungit Nr. 5 – str. Cloșca nr. 5
  - Grădinița cu Program Normal Nr. 4 – str. Laminatorului nr. 1
  - Grădinița cu Program Normal Nr. 6 – str. Trandafirilor nr. 8
  
- Grădinița „DUMBRAVA MINUNATĂ” – Aleea Câmpului nr. 7, care are în structură:
  - Grădinița cu Program Normal Nr. 1 – str. Rândunicii nr. 1
  - Grădinița cu Program Normal „ZORI DE ZI” – str. Cerbului nr. 3
  - Grădinița „FLOAREA SOARELUI” – str. Cerbului nr. 3 bis
  - Grădinița „PRICHINDELUL” – str. I.L. Caragiale nr. 6 bis
  - Grădinița cu Program Normal Nr. 5 – str. Ștrandului nr. 2

#### ***Școli gimnaziale***

- Școala Gimnazială Nr.1, str. Trandafirilor nr. 10, care are în structură: Corp Școală 12, str. Prutului nr. 9
- Școala Gimnazială Nr.2, str. Luncii nr. 1, care are în structură: Corp Școală 11, str. Rândunicii nr. 6

#### ***Colegii și licee***

- Colegiul Economic "EMANUIL GOJDU", str. Alexandru Vlahuță nr. 1 bis, care are în structură:
  - Școala Gimnazială Nr.7, str. Moldovei nr. 7
  - Corp Școală 3, str. Laminatorului nr. 10
  - Corp Școală 8, str. Cerbului nr. 2
  
- Colegiul Tehnic "MATEI CORVIN", str. Victoriei nr. 17, care are în structură:
  - Școala Gimnazială Nr.6, Piața Florilor nr. 1
  - Școala Primară PESTIȘU MARE, str. Peștișul Mare nr.336B
  
- Colegiul National "IANCU DE HUNEDOARA", str. Victoriei nr. 12, care are în structură:
  - Corp Școală 5, b-dul Decebal nr. 19
  - Școala Postliceală Sanitară, str. Nicolae Bălcescu nr.7

- Școala Primară RĂCĂȘTIA, str. Răcăștia nr. 201
- Școala Primară HĂȘDAT, str. Hășdat nr. 141
- Grădinița cu Program Normal Boș – str. Boș
- Colegiul Național de Informatică "TRAIAN LALESCU", str. Victoriei nr. 23, care are în structură:
  - Corp Școală 4, str. Victoriei nr. 23
  - Corp Școală De Muzică, str. Victoriei nr. 23
- Liceul Tehnologic "CONSTANTIN BURSAN", str. Turnătorului nr. 1

#### **Alte unități**

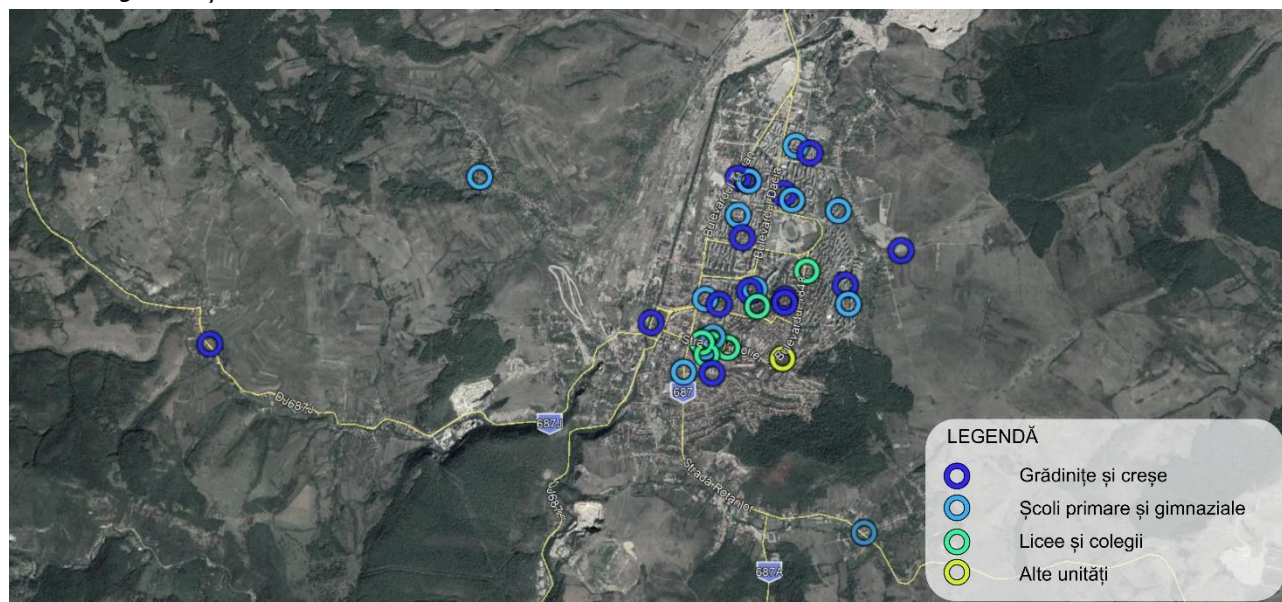
- Creșa Săptămânală Nr. 1 "CĂSUȚA CU PITICI", str. I.L. Caragiale nr. 6
- Clubul Copiilor și Elevilor Hunedoara, str. Victoriei nr. 17
- Clubul Sportiv Școlar Hunedoara, str. Victoriei nr. 17
- Centrul de Pedagogie Curativă Hunedoara, b-dul 1848 nr. 23

Numărul total al elevilor înscriși în anul școlar 2011-2012 a fost repartizat astfel:

- 1,585 grădiniță,
- 2,430 învățământ primar,
- 2,480 învățământ gimnazial,
- 2,915 învățământ liceal.

Numărul personalului didactic echivalent din cadrul acestor instituții de învățământ:

- 110 grădiniță, 1
- 36 învățământ primar,
- 202 învățământ gimnazial,
- 190 învățământ liceal.



**Figură 2-7 Unități de învățământ din Municipiul Hunedoara**

**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.

## **5. Dezvoltarea zonelor de agrement**

Latina culturală și turistică a municipiului Hunedoara este susținută de mai multe instituții obiective turistice, precum:

### **a. Castelul Corvinilor**



Castelul Corvinilor reprezintă cel mai mare obiectiv turistic din județul Hunedoara, numărându-se printre cele mai vizitate locuri din vestul țării, atât de către turiști români cât și turiști străini. În primele șase luni din 2017, peste 140.000 de turiști i-au trecut pragul. Acesta datează din secolul al XV-lea și a aparținut familiei Huniazilor, una dintre cele mai bogate din Europa acelor vremuri fiind stăpânit apoi de familiile unor principii și nobili transilvăneni. În secolul al XVIII-lea acesta intră în patrimoniul statului austro-ungar, iar ulterior, în secolul XX, în patrimoniul statului român.

Inițial, pe locul castelului se afla o fortificație, urmând ca după anul 1440, Ioan de Hunedoara să inițieze construcții de mare amploare vizând transformarea cetății într-un castel. Aceste ziduri de curtea erau flancate de turnuri circulare și rectangulare, primele constituind o noutate pentru arhitectura militară a Transilvaniei secolului XV.

### **b. Muzeul Casa Breslelor<sup>2</sup>**

Muzeul Casa Breslelor este gândit ca parte integrantă a ansamblului Castelul Corvinilor. Aflat printre cele mai frumoase castele din Europa, Castelul Corvinilor este vizitat anual de mii de turiști, români și străini deopotrivă. Înființarea unui nou muzeu pe amplasamentul Castelului are ca rezultat creșterea numărului de turiști, interesați de îmbogățirea experienței personale. Prin punerea în valoare a tradițiilor, meșteșugurilor, obiceiurilor, meseriilor pe cale de dispariție, precum și prin implicarea activă a turistului care vede cum se derulau activitățile în cadrul breslelor, Muzeul Casa Breslelor reprezintă un important reper pe harta turistică a României.

Muzeul funcționează în clădirea denumită Casa Administratorului, ce face parte din construcțiile care alcătuiesc Societatea Curtea Husarilor, din ansamblul Castelul Corvinilor.

---

<sup>2</sup> <http://casabreslelor.ro/muzeu/>

### c. Muzeul de Arheologie Istorie și Etnografie Hunedoara

Muzeu de Arheologie, Istorie și Etnografie Hunedoara este situat în Curtea Husarilor din ansamblul Castelul Corvinilor, acesta reprezentând, practic, o instituție publică de cultură, fără scop lucrativ, aflată în serviciul societății, care colecționează, conservă, cercetează, restaurează, comunică și expune, în scopul cunoașterii, educării și recreerii, mărturii materiale și spirituale ale existenței și evoluției comunităților umane, precum și ale mediului înconjurător.

### d. Grădina Zoologică

Grădina zoologică din Municipiul Hunedoara este situată pe strada Pădurii f.n. este amplasată în municipiul Hunedoara la limita ariei protejate „Pădurea Chizid” și aparține de Consiliul Local Hunedoara, fiind astfel administrată de Primăria Municipiului Hunedoara.

Grădina Zoologică funcționează ca expoziție permanentă, în aer liber de păsări, mamifere și reptile, cu un regim de lucru de 24 de ore pe zi, șapte zile pe săptămână și 365 zile pe an. Activitatea Grădinii Zoologice, respectiv de expoziție de animale, se desfășoară pe o suprafață de 29,000 m.p., din care aproximativ 600 m.p. sunt ocupați de cuști și voliere pentru adăpostirea animalelor.



### e. Catedrala Sf. Împărați Constantin și Elena

Din istoricul acestei biserici aflăm că este construită în stil bizantin, cu materiale aduse din zona Hunedoarei. Astfel, lacile de piatră de la Bampotoc, cărămida este de la Santimbru, pardoseala este din „marmură de Alaun”. Tabla bisericii este arămată, iar crucile sunt aurite cu aur de 14K. Pictura bisericii a fost realizată prin tehnică frescă de către pictorul prof. Ștefan Constantinescu din București. Lucrările de construcție a acestei catedrale au început în anul 1934 pentru ca la 14.10.1947 să fie sfințită de către Mitropolitul Ardealului dr. Nicolae Balan. În turlele bisericii se găsește societatea 9 clopote, din care 5 sunt acționate electric.

### f. Catedrala romano – catolică

Hramul bisericii romano – catolice este „Adormirea Maicii Domnului”. Aceasta a fost construită în anul 1910 și a primit binecuvântarea Episcopului de Oradea Fetser Antal în anul 1912. Elementul de interes al bisericii îl reprezintă orga bisericii. Această orgă are 2 manuale și un pedalier cu 25 de registre fiind creată o dată cu zidirea bisericii de către Angster Jozsef.

### g. Biserica Reformată

Biserica este un monument istoric cu plan patrat și a fost construită în anul 1644. Biserica tip sală cu turnul clopotniță așezat deasupra intrării în stil baroc.

Astfel, după cum se poate observa, Municipiul Hunedoara oferă o varietate de obiective turistice, printre cele mai frumoase din țara (unele unice), determinate de istoria, tradițiile și relieful spectaculos. În aceste condiții, dezvoltarea optimă a serviciului de transport public din municipiu trebuie să reprezinte o prioritate pentru municipalitate.



Figură 2-8 Zone de interes turistic din Municipiul Hunedoara

**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.

## 6. Legăturile cu alte modalități de transport (trenuri, curse în afara orașului).

- Infrastructura feroviară reprezintă un important generator de călătorii, gara Municipiului Hunedoara este situată în zona vestică a orașului.

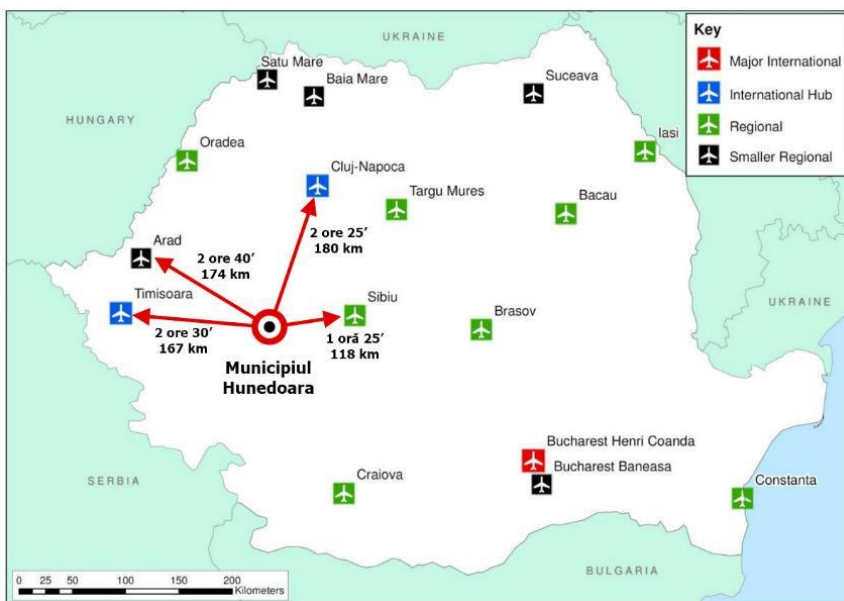
În ceea ce privește accesibilitatea municipiului Hunedoara cu principalele centre urbane din România, conform analizelor prezentate în cadrul PMUD Hunedoara, se remarcă conexiuni îngreunate atât rutier cât și feroviar, timpii necesari de parcurgere față de centrele regionale fiind ridicați.

Având în vedere că Municipiul Hunedoara beneficiază de o apropiere față de principalele coridoare de transport E-V. Din acest punct de vedere, conform analizelor realizate pentru elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, oportunitățile de dezvoltare socio-economică sunt ridicate, facilitând accesul rapid la coridorul de tranzit și în același timp păstrând o distanță care descurajează traficul (fiind situată pe un drum alternativ față de DE / DN de tranzit principale) și sprijinind astfel potențialul orașului de a deveni un centru urban locuibil, verde, prietenos. Însă distanța relativ redusă de coridoarele de tranzit, ca punct forte al orașului, este contracarată de slaba calitate a conexiunii rutiere Deva/Simeria, în prezent constrânsă de existența unei infrastructuri calibrate pentru un trafic mai redus (2\*1 benzi de circulație pentru DJ 687 până la Parcul Industrial și 3 poduri cu același profil, din care numai cel peste Cerna este în continuare

justificat). Totodată, infrastructura feroviară permite o conexiune directă numai cu Simeria prin linia 207, neoptimizată tranzitului către realele destinații de interes pentru navetă (Deva) și călătorii (Timișoara, Cluj-Napoca, regiunea Centru și capitala). Municipiul se regăsește astfel într-o izolare relativă, în pofida distanțelor reduse față de viitoarea autostradă, fapt ce reprezintă un dezavantaj pentru localizarea de noi investiții economice pe teritoriul municipiului.

✚ Referitor la accesibilitatea aeriană

La nivelul Municipiului Hunedoara nu există un aeroport, însă orașul este localizat la o distanță de 118 km, respectiv o oră și jumătate timp de parcurs cu autoturismul până la Aeroportul Sibiu, cererea de transport aerian fiind deservită de către aeroporturile din harta de mai jos.



De asemenea, pe lângă Aeroportul din Sibiu, cererea de transport aerian mai poate fi deservită de singurele două aeroporturi clasificate ca „hub-uri internaționale” din țară, Timișoara, Cluj-Napoca, aflate la o distanță de la 2 ore și 30 minute (aproximativ 170 de km).

**Figură 2-9 Poziționarea Municipiului Hunedoara față de principalele aeroporturi din proximitate**

**Sursa: prelucrare după MPGT, respectiv PMUD Hunedoara 2016-2023**

✚ Sistemul de transport privat de călători la nivel regional, național și internațional

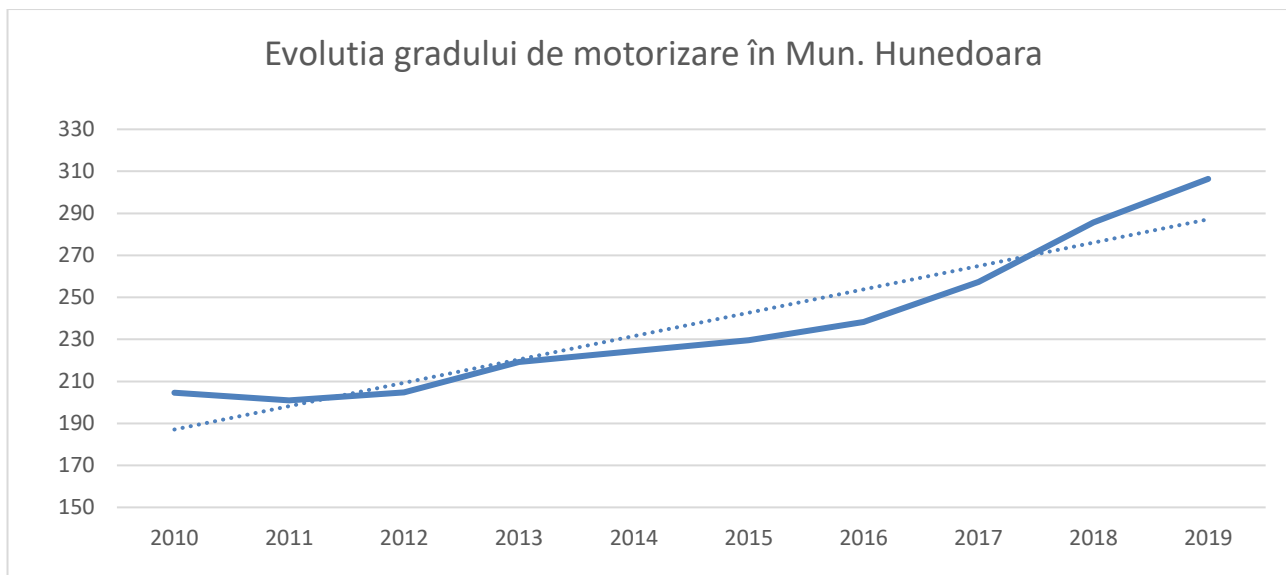
Acesta este asigurat de mai mulți operatori regionali sau naționali de transport. Municipiul Hunedoara este tranzitat nu numai de traficul de scurtă sau medie distanță ci și de cel de lungă distanță. La nivelul municipiului, transportul privat de călători se realizează conform prevederilor din hotărârile locale aferente.

Conform Hotărârii nr. 177/2013 privind transportul public județean de persoane prin curse regulate, în județul Hunedoara, există o serie de linii de transport care leagă Hunedoara de orașele și satele învecinate. Traseele sunt atribuite operatorilor privați de transport în urma unei proceduri de licitație electronică, ultima fiind realizată în iulie 2014 pentru perioada 2014 – 30.06.2019.

Între operatorii privați care efectuează curse regulate în acest moment către Hunedoara amintim BV Dasler SRL și SOCIETATEA Fanatik Tour SRL (în principal curse Deva-Hunedoara), Inter Dani Trans SRL (curse către mediul rural), Interservice Hunedoara (Hunedoara Hațeg și Hunedoara-Simeria) . Conform Anexa nr. 2 la Hotărârea nr. 177/2013, în Municipiului Hunedoara există 19 trasee județene de interes pentru Municipiul Hunedoara.

### Grad de motorizare

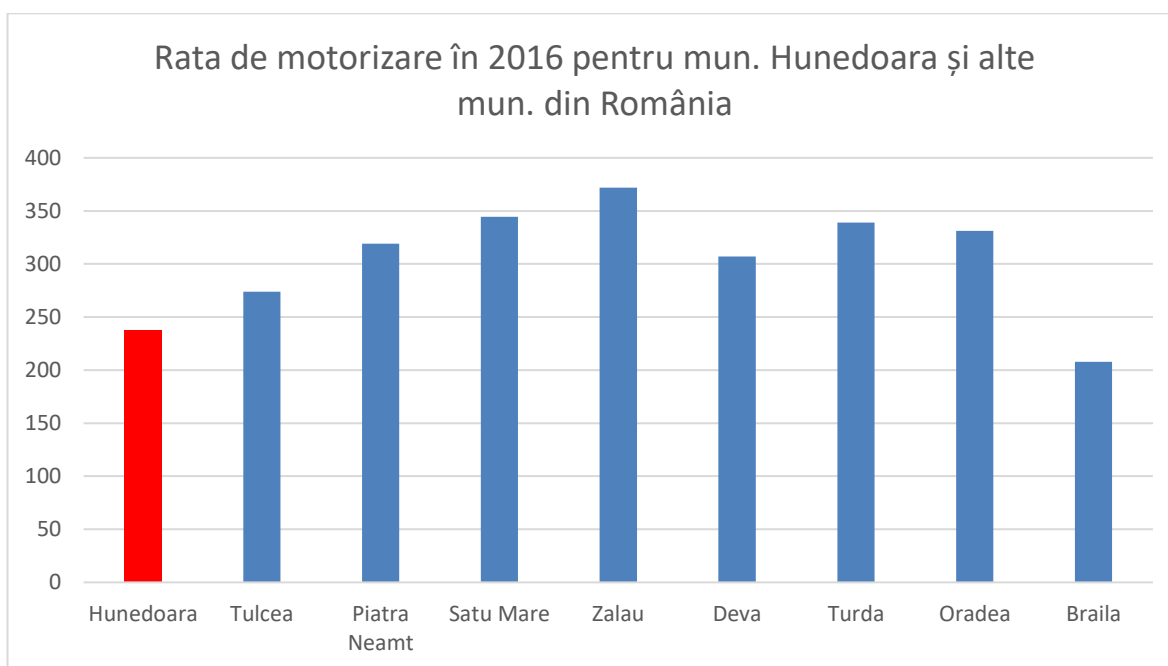
Parcul local de vehicule al Municipiului Hunedoara se află pe un trend crescător. Numărul de autoturisme deținut de persoane fizice era la sfârșitul anului 2017 mai mare cu 18% față de anul 2010, iar gradul de motorizare pentru aceeași perioadă a crescut cu 25%.



Figură 2-10 Evoluția gradului de motorizare în Municipiul Hunedoara între 2010-2017

Gradul de motorizare calculat este însă unul scăzut, acesta fiind de 257 autovehicule pasageri / 1.000 locuitori, valoare mai scăzută decât media înregistrată la nivelul țării.

Lipsa unor modalități alternative și eficiente de transport (facilități pietonale, piste pentru bicicliști, transport public eficient) a determinat creșterea gradului de deținere în proprietate a unui autoturism. Astfel, după mersul pe jos, majoritatea deplasărilor efectuate la nivelul Municipiului Hunedoara se realizează cu autoturismele personale.



Figură 2-11 Compararea gradului de motorizare al mun. Hunedoara cu alte municipii din România



## 2.2. Prestarea serviciului

Serviciul de transportul public local pe raza Municipiului Hunedoara este concesionat. Până în anul 2013, serviciul de transport public de călători a fost asigurat de către operatorul privat S.C. Manolache Transcom SRL. Pe data de 1 septembrie 2013, fostul operator de transport public a fost schimbat, iar serviciile de transport public local au fost asigurate de către S.C. Eco Sid S.R.L. Ulterior, în anul 2015, Societatea Prim Transprest Hunedoara SRL a preluat acest serviciu, deținând actualmente monopolul absolut asupra pieței transportului urban în comun din Municipiu.

S.C. PRIM TRANSPREST HUNEDOARA S.R.L. este o societate persoană juridică de drept privat, având forma juridică de societate cu răspundere limitată, fiind înființată în anul 2015 de către Consiliul Local al Municipiului Hunedoara în baza legii nr. 31/1990 și a dispozițiilor art. 36, alin. (2), lit. a, alin (3), lit. c, ale alin. (9), precum și ale art. 45 din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

- Istoricul structuri asociative a societății comerciale Prim Transprest Hunedoara SRL:

1. Prin Hotararea nr. 88/2015, Consiliul Local Hunedoara a hotarat infiintarea SOCIETATEA PRIM TRANSPREST HUNEDOARA SRL, autoritatea publica avand un aport la capitalul social de 99,98%, restul de 0,02% apatinand SOCIETATEA CORVINA HUNEDOARA SRL.

Potrivit Actului constitutiv ce reprezinta anexa la Hotararea de Consiliu Local, domeniul principal de activitate corespunde diviziunii CAEN 493, avand activitate principala "Transporturi urbane, suburbane si metropolitane de calatori".

Prin Hotararea nr. 171/2015, Consiliul Local Hunedoara a aprobat atribuirea directa a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate catre SOCIETATEA PRIM TRANSPREST HUNEDOARA SRL.

2. La data de 29.01.2016, Consiliul Local Hunedoara aproba Hotararea nr. 57 prin care majoreaza capitalul social al SOCIETATEA PRIM TRANSPREST HUNEDOARA SRL cu suma de 200.000 lei, ajungand ca un capital social de 700.000 lei, divizat astfel:

- Municipiul Hunedoara detine o pondere a capitalului social de 99,9857%;

- SOCIETATEA CORVINA HUNEDOARA SRL detine o pondere a capitalului social de 0,0143%.

3. Prin Sentinta civila nr. 249/28.06.2017 pronuntata de catre Tribunalul Hunedoara in dosar nr. 2041/97/2017, SOCIETATEA CORVINA HUNEDOARA SRL este absorbita de catre SOCIETATEA PARC INDUSTRIAL SRL.

Drept urmare, Consiliul Local aproba Hotararea nr. 369/2017 prin care actualizeaza Actul constitutiv al SOCIETATEA PRIM TRANSPREST HUNEDOARA SRL cu noul asociat, SOCIETATEA PARC INDUSTRIAL SRL.

S.C. PRIM TRANSPREST HUNEDOARA S.R.L. este autorizată să efectueze activități de transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători, obiectul principal de activitate fiind cod CAEN 4931 „Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători”.

În vederea alinierii la prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și la reglementările legale naționale, Municipiul Hunedoara a solicitat asistență Consiliului Concurenței în vedere stabilirii conformității structurii

asociative a Prim Transprest Hunedoara SRL, ca urmare, până în prezent au fost realizate inclusiv următoarele actualizări în acest sens:

4. Prin Hotararea nr. 69/2020, Consiliul Local Hunedoara a aprobat participarea societății Salubprest Hunedoara SRL la capitalul social al societății Prim Transprest Hunedoara SRL, capitalul social fiind astfel majorat cu 1,000.00 lei, ajungând ca un capital social de 1,080,250 lei, divizat astfel:

- Municipiul Hunedoara deține o pondere a capitalului social de 99,9982%;
- SOCIETATEA Parc Industrial SRL deține o pondere a capitalului social de 0,0093%;
- SOCIETATEA Salubprest SRL deține o pondere a capitalului social de 0,0925%.

5. Prin Hotararea nr. 84/2020, Consiliul Local Hunedoara a aprobat cesiunea părților sociale din cadrul societății Prim Transprest Hunedoara SRL, respectiv, cu aprobarea tuturor asociaților, cesionarea părților sociale ale SOCIETATEA Parc Industrial SRL în valoare de 1,000.00 lei către SOCIETATEA Salubprest SRL. Ca urmare a acestor actualizări, capital social al societății Prim Transprest Hunedoara SRL este de 1,080,250 lei, divizat astfel:

- Municipiul Hunedoara deține o pondere a capitalului social de 99,8992%;
- SOCIETATEA Salubprest SRL deține o pondere a capitalului social de 0,1018%.

Această modificare din urmă a fost transmisă în data de 08.04.2020 la Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Hunedoara, urmând a fi înregistrată.

- Costul unui bilet de călătorie cu vehiculele de transport public, pe raza Municipiului Hunedoara este:

În Municipiul Hunedoara, conform HCL nr. 5 / 2012 ([https://www.primariahunedoara.ro/fisiere/module\\_fisiere/3791/HCL%205-2012.pdf](https://www.primariahunedoara.ro/fisiere/module_fisiere/3791/HCL%205-2012.pdf)),

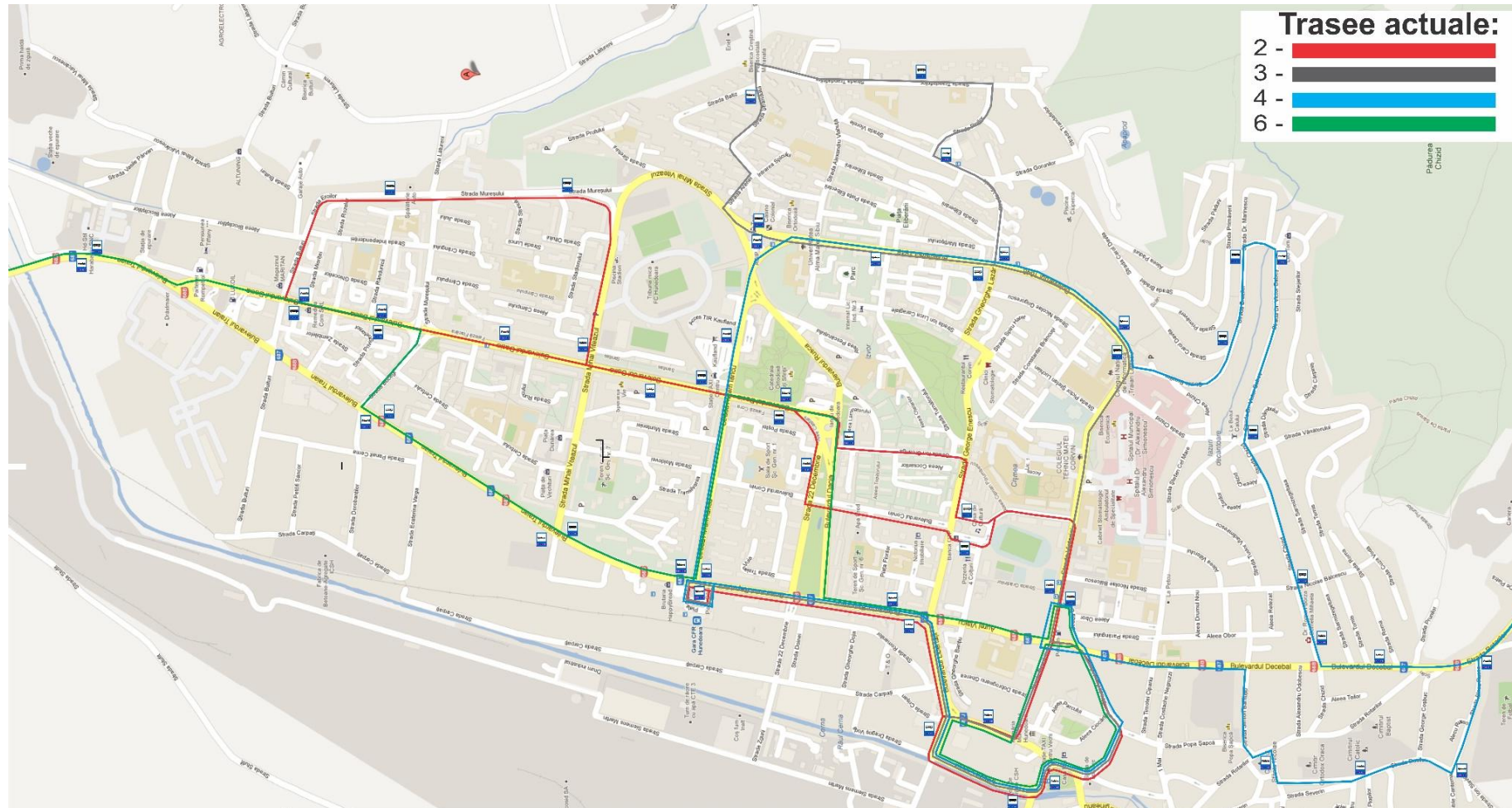
- prețul unei călătorii este 2 lei / călătorie;

- abonamentul nominal pe o linie este: 2 lei x 60 călătorii = 120 lei.

- În ceea ce privește acordarea **facilităților** la transportul public, în conformitate cu legislația în vigoare și cu hotărârile Consiliului Local, quantumul facilităților și gratuităților de care beneficiază anumite persoane pentru utilizarea transportului public din Municipiul Hunedoara este prezentat la Sub-Capitolul 4.3. „Categorii de persoane cu reduceri de tarif sau gratuități” al prezentului studiu.

**Trasee operate:** Traseu, lungime, străzi componente (categorii, stare tehnică, pante/rampe, intersecții), stații, frecvență, număr pasageri transportați, zone deservite, obiective de interes deservite, număr de kilometri operați anual, viteze de operare (măsuratori GPS), zone cu viteze reduse de deplasare (justificare).

În prezent, pe raza administrativ teritorială a Municipiului Hunedoara există 4 trasee de transport public.



Figură 2-12 Traseele de transport public existente și principalele stații aflate pe parcursul acestora

✚ Stații, lungimea traseelor operate, număr de kilometri operați anual și obiective deservite

În prezent, la nivel UAT transportul public este acoperit de autobuze și microbuze de către Prim Transprest Hunedoara SRL, delegat al Serviciului de Transport Public Local de Persoane, prin curse regulate operează cu mijloace de transport specifice pe un număr de 6 trasee cu o lungime totală de 92.2 km. Rețeaua de transport public cuprinde un număr de 54 de stații în intravilanul Hunedoarei și 15 pe rutele Hunedoara – Peștiș, Groș, Răcăștie. Depinzând de rută, stațiile sunt dispuse pe ambele sensuri sau pe un singur sens (cazul traseului din Cart. Chizid).

Liniile de transport public pe care sunt organizate servicii, în prezent, sunt prezentate în continuare:

**Tabel 2-1 Descrierea traseelor liniilor de autobuz existente în municipiul Hunedoara**

Linie	Tip traseu	Nr. Stații (TUR)	Denumire stații TUR	Lungimea traseului TUR (km)	Nr. Stații (RETUR)	Denumire stații RETUR	Lungimea traseului (km)	Nr. total de km operați anual	Nr. estimat de pasageri / zi	Obiective de interes deservite
Linia 2	Dus - Circuit	20 stații circuit	Gară – Cantină – Proiectări – Centru Vechi 1 – Piață – Teatru – Gambrius – Stadion – Bucegi – B-dul Dacia bl.20 – B-dul Dacia bl. 38 – Eroilor – Mureșului – Artima – B-dul Dacia bl. G3 – Poșta Veche – Galeriile de artă – Piață – Str. Revoluției (Primărie HD) – Cantină – Gară	11.2 km	Fiind un traseu în circuit, nr. de stații sunt aceleași - prezentate în rubrica „Nr. stații TUR”	Fiind un traseu în circuit, stațiile sunt aceleași - prezentate în rubrica „Denumire stații TUR”	Fiind un traseu în circuit, lungimea traseului este aceeași - prezentată în rubrica „Lungimea traseului TUR (km)”	56,761.6 km	668	Catedrala Sf. Împărați Constantin și Elena; Catedrala romano – catolică; Castelul Corvinilor (la 600 de m. distanță față de stația de autobuz); Biserica Reformată (la 600 de m. distanță față de stația de autobuz)
Linia 3	Dus - Circuit	20 stații circuit	Gară – Cantină – Proiectări – Centru Vechi 1 – Piață – Spital – Casa Copilului – Casa Vânătorului – Viorele – Trandafirilor nr. 25 – Trandafirilor bl. 17 – Ștrandului – Păltiniș – B-dul 1848 Farmacie – Vânătorului 2 – Casa copilului – Spital – Piață –	10 km	Fiind un traseu în circuit, nr. de stații sunt aceleași - prezentate în rubrica „Nr. stații TUR”	Fiind un traseu în circuit, stațiile sunt aceleași - prezentate în rubrica „Denumire stații TUR”	Fiind un traseu în circuit, lungimea traseului este aceeași - prezentată în rubrica „Lungimea traseului TUR (km)”	50,680 km	843	Catedrala Sf. Împărați Constantin și Elena; Catedrala romano – catolică; Castelul Corvinilor (la 600 de m. distanță față de stația de autobuz); Biserica Reformată (la 600 de m. distanță față de stația de autobuz)

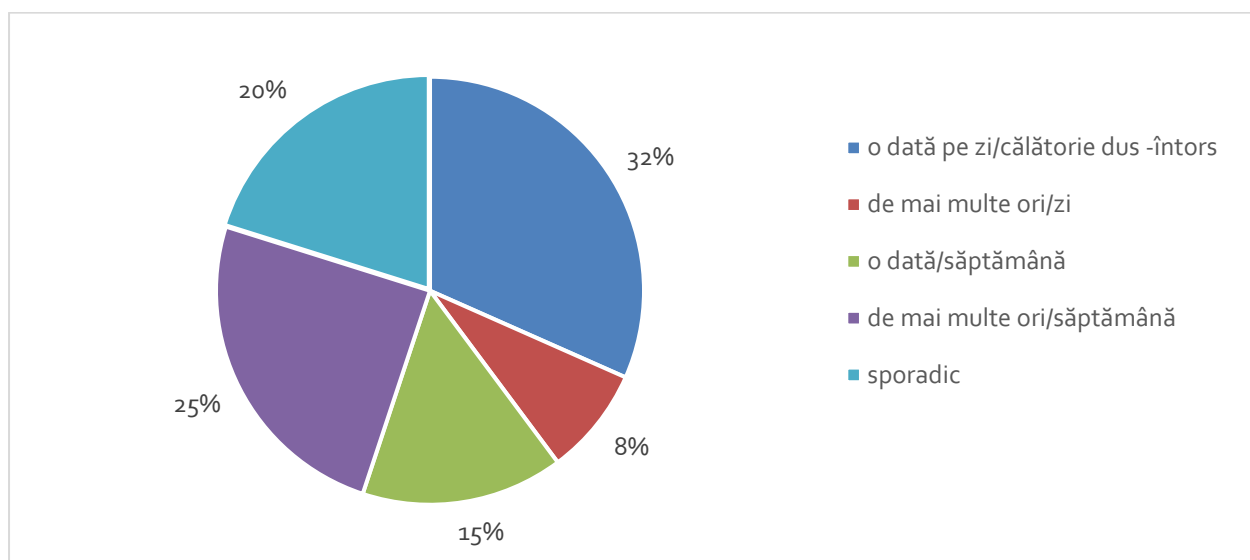
Linie	Tip traseu	Nr. Stații (TUR)	Denumire stații TUR	Lungimea traseului TUR (km)	Nr. Stații (RETUR)	Denumire stații RETUR	Lungimea traseului (km)	Nr. total de km operați anual	Nr. estimat de pasageri / zi	Obiective de interes deservite
			Str. Revoluției (primărie HD) – Cantină - Gară							
Linia 4	Dus - Circuit	29 stații	Gară – Cantină – Proiectări – Centru Vechi 1 – Piața Obor – Piața Unirii – Int. Dacilor cu Dumitru Merticariu – Int. Dacilor cu Alecu Russo – Int. Alecu Russo cu Rotarilor – str. Rotarilor magazin ABC – str. Rotarilor seră flori – Stația Electrică – Școala Hășdat – Int. Decebal cu Tomis – Str. Chizid nr. 24 – Str. Chizid nr. 52 – Int. Chizid cu Victor Babeș – Int. Victor Babeș cu Brazilor – Int. Dr. Marinescu cu Brazilor – Int. Brazilor cu Carol Davila – Spital – Piață – Piață – Spital Casa Copilului – Casa Vânătorului – B-dul 1848 Farmacie – Kaufland – Int. Avram Iancu cu Moldovei - Gară	16 km	Fiind un traseu în circuit, nr. de stații sunt aceleași - prezentate în rubrica „Nr. stații TUR”	Fiind un traseu în circuit, stațiile sunt aceleași - prezentate în rubrica „Denumire stații TUR”	Fiind un traseu în circuit, lungimea traseului este aceeași - prezentată în rubrica „Lungimea traseului TUR (km)” – 16 km	56,000 km	219	Grădina Zoologică; Catedrala Sf. Împărați Constantin și Elena; Catedrala romano – catolică; Castelul Corvinilor (la 600 de m. distanță față de stația de autobuz); Biserica Reformată (la 600 de m. distanță față de stația de autobuz)
Linia 6	Dus-întors	16	Centru Vechi 1 – Piața Obor – Cantină – Hotel Rusca – Fostul LIDL – Fabrica de pâine – Ceangăi – B-dul Dacia bl. 20 – B-dul Dacia bl. 38 – Gudroane – Izvor –	11 km	18	Limită Municipiu – Depozit ICSH – Pod IUG – Biserica Peștișul Mare* - Int. Nandru – Blocuri Peștiș – SPI – Izvor – OE2 – Dacia bl.	11 km	35,222 km	1,531	Catedrala Sf. Împărați Constantin și Elena; Catedrala romano – catolică; Castelul Corvinilor (la 600 de m. distanță față de stația de autobuz); Biserica Reformată (la 600 de m.

Linie	Tip traseu	Nr. Stații (TUR)	Denumire stații TUR	Lungimea traseului TUR (km)	Nr. Stații (RETUR)	Denumire stații RETUR	Lungimea traseului (km)	Nr. total de km operați anual	Nr. estimat de pasageri / zi	Obiective de interes deservite
			Blocuri Pestiș – Int. Nandru – Pod IUG – Depozit ICSH – Limită Municipiu			38 – Dacia bl. 18 – Ceangăi – Fabrica de Pâine – Int. Bld. Traian cu str. Avram Iancu – Hotel Rusca – Cantină – Piața Obor – Centru Vechi 1				distanță față de stația de autobuz)
Linia Zlaști – Boș – Groș	Dus-Întors	18	Gară – Cantină – Proiectări – Centru Vechi 2 – Parcare privată Castel – Dolomită Var – Fabrica talc – Cămin cultural – Zlaști nr. 41B – Intrare Boș – Magazin ABC Boș – Pod2 stație pompe – leșire Boș (stână) – Camping Boș – Groș nr. 28 – Izvor Groș – Intersecție sat Ulm – Intersecție Ciulpăz	15 km	18	Intersecție Ciulpăz – Intersecție sat Ulm – Izvor Groș – Groș nr. 28 – Camping Boș – Intrare Boș (stână) – Pod 2 stație pompe – Magazin AbC Boș – leșire Boș – Zlaști nr. 41 – Cămin Cultural – Fabrica talc – Dolomită Var – Parcare privată Castel – Centru Vechi 1 – Facultatea de Inginerie Hunedoara – Cantină – Gară. CAP 1 - Gară CAP 2 - Groș	15 km	96,236.4 km	378	Castelul Corvinilor; Muzeul de Arheologie Istorie și Etnografie; Muzeul Casa Breslelor
Linia Răcăștie	Dus - Întors	11	Gară – Cantină – Proiectări – Centru Vechi 2 – Parcare privată Castel – Depozit – Gazometru – Intrare Răcăștie – Răcăștie nr. 35 – Magazin Rumati – Capăt Linie	8 km	11	Capăt linie- Magazin Rumati – Răcăștie nr. 35 – leșire Răcăștie – Gazometru – Depozit – Parcare privată Castel – Centru Vechi 1 – Facultatea de Inginerie Hunedoara – Cantină – Gară. CAP 1 – Gară CAP 2 - Răcăștie	8 km	62,496 km	586	Castelul Corvinilor; Muzeul de Arheologie Istorie și Etnografie; Muzeul Casa Breslelor

## Frecvență

Frecvența medie în Municipiul Hunedoara este de 60 minute.

De asemenea, conform răspunsurilor la chestionarele realizate pentru elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Hunedoara, în ceea ce privește frecvența de deplasărilor din oraș, 32% dintre respondenți au declarat că utilizează transportul public o dată pe zi (o călătorie dus-întors), 25% dintre respondenți declară că utilizează transportul public de mai multe ori pe săptămână, 20% declară că utilizarea transportului public se manifestă sporadic, 15% circulă o dată pe săptămână, iar numai 8% dintre respondenți au declarat că utilizează transportul public de mai multe ori pe zi.

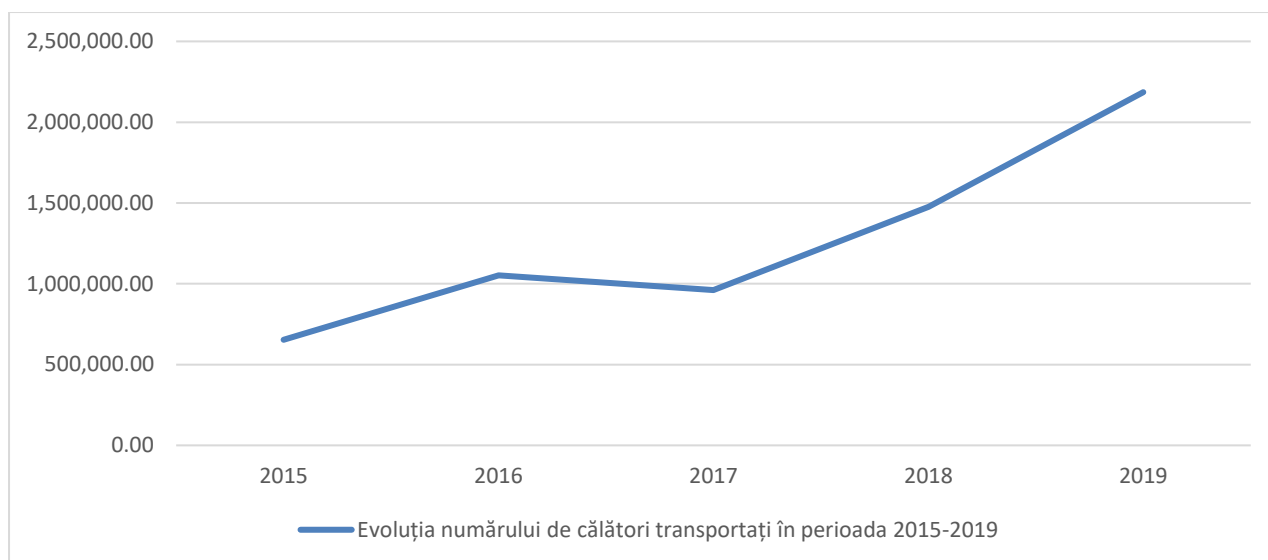


## Număr pasageri transportați

Conform statisticii furnizate de S.C. Prim Transprest Hunedoara S.R.L. a rezultat un număr total de călători, după cum urmează

	2015 - parțial	2016 – an întreg	2017 – an întreg	2018– an întreg	2019 – an întreg
Nr total de călători	653,350	1,052,279	960,875	1,475,379	2,185,650

Cele mai utilizate linii de transport public din municipiul Hunedoara sunt liniile 6 și 3. Aceasta transportă în medie, în fiecare lună, circa 56% din totalul realizat de operatorul de transport public.



**Figură 2-13 Evoluția numărului de călători transportați în perioada 2015-2019**

Analizând figura anterioară, se poate concluziona că, deși sistemul de transport public a cunoscut o utilizare mai mare între 2015-2019 (creșterea fiind de 70.10% din anul 2015 până în anul 2019), între 2016 și 2017 numărul de călători efectuate a scăzut.

Activitatea cea mai intensă, din punctul de vedere al urcărilor și coborârilor din mijloacele de transport public, se efectuează pe Linia 1, aceasta fiind cea mai solicitată, vârfurile înregistrându-se în lunile Ianuarie, Martie, Mai și Octombrie.

Activitatea de transport de călători poate fi grupată pe două intervale orare ale zilei, semnificative din punctul de vedere al cererii de transport. Astfel, vârful de dimineață se manifestă cu precădere în intervalul orar 07:00 – 09:00 iar vârful de după-amiază în intervalul 15:00-17:00. Desigur, există cerere de trafic și în afara acestor intervale, însă dimensiunea acesteia este scăzută.

De asemenea, se observă că liniile deservite de microbuze au cea mai mare rată de frecvență prin stațiile de transport public și deserve Societatea astfel o mare parte din cererea de transport manifestată la nivelul Municipiului Hunedoara.

#### **✚ Numărul de kilometri efectuați**

Conform statisticii furnizate de S.C. Prim Transprest Hunedoara S.R.L., în ultimii 3 ani a rezultat un număr total de călători, după cum urmează

	2017	2018	2019
Nr total de kilometri	552,534	558,024	563,484

#### **✚ Starea tehnică a străzilor**

Din totalul străzilor Municipiului Hunedoara, însumând cca. 136 km, 98 km (reprezentând 72,06%) sunt modernizați, iar 38 (reprezentând 27,94%) sunt nemodernizați (Date furnizate de beneficiar conform PMUD, 12.2015). Arterele principale de circulație din municipiu sunt b-dul Dacia, b-dul Decebal, b-dul Republicii, b-dul Traian, b-dul Libertății.

Una dintre cele mai presante probleme din punct de vedere al calității infrastructurii de circulație urbană este concentrată în zona Castelului Corvinilor. Străzile Pomilor, Gabriel Bethlen, Viilor, Castelului ș.a. sunt



într-o avansată stare de degradare, ceea ce îngreunează accesul către principalul obiectiv turistic din oraș și contribuie la crearea unei imagini complet neatractive pentru zonă.

### **Dotarea tehnică actuală: mijloace de transport**

S.C. Prim Transprest Hunedoara S.A. are în dotare un număr de 13 vehicule transport călători, dintre care 6 autovehicule de 12 metri lungime cu capacitate de transport cuprinsă între 90 și 191 locuri (pe scaune și în picioare), al căror consum de carburant depășește 30 litri / 100 km și 2 autobuze articulate, de 18m, cu o capacitate între 148 și 162 de locuri. În parcul auto se mai găsește și trei microbuze, al căror consum este mult mai redus, însă și capacitatea de transport este scăzută.

**Tabel 2-2 Specificații tehnice relevante privind parcul rulant SOCIETATEA Prim Transprest Hunedoara SRL**

Sursa: Prim Transprest Hunedoara S.R.L

Nr. Crt	Marca	Tip	Uși acces	Nr. înmatr.	Anul fabricație	Km parcursi (2016)	Emisii	Consum (l/100k m)	Nr. locuri scaune	Nr. locuri în picioare
1.	MERCEDES-BENZ	Autobuz	2 uși pneumatice	HD-10-JGW	1996	13391	EURO2	47.06	39	56
2.	MERCEDES-BENZ	Autobuz	2 uși pneumatice	HD-10-JGV	1997	49968	EURO2	46.93	35	55
3.	MERCEDES-BENZ	Autobuz	2 uși pneumatice	HD-10-JGY	1997	49277	EURO2	58.03	35	63
4.	MERCEDES-BENZ	Autobuz	2 uși pneumatice	HD-10-JGX	1996	42518	EURO2	40.73	35	66
5.	MAN	Autobuz	2 uși pneumatice	HD-11-EHJ	1997	46205	EURO2	43.9	36	57
6.	MAN	Autobuz	2 uși pneumatice	HD-11-EHK	1997	41007	EURO2	46.86	36	57
7.	SCANIA	Autobuz		HD-11-EAH					37	50
8.	SCANIA	Autobuz		HD-11-EAI					29	48
9.	MERCEDES-BENZ	Autobuz		HD-12-POY					35	62
10.	SCANIA	Autobuz		HD-11-POZ					37	50
11.	MERCEDES-BENZ	Autobuz		HD-11-PPA					34	66
12.	RENAULT	Autocar		HD-11-JMM					51	0
13.	MAN	Autobuz articulat	3 uși pneumatice	HD-10-JGU	1996	16680	EURO2	59.5	53	109
14.	VOLVO	Autobuz articulat	3 uși pneumatice	HD-11-JML	1996	23481	EURO2	67.56	70	78
15.	IVECO	Microbuz	0 ușă manuală	HD-10-JGT	2005	82896	EURO3	13.36	13	16
16.	IVECO	Microbuz	0 ușă manuală	HD-10-JHE	2005	70617	EURO3	14.33	13	16
17.	IVECO	Microbuz	0 ușă manuală	HD-10-MUL	2005	71112	EURO3	15.5	19	-
18.	RENAULT COMAN	Microbuz	1 ușă electrică	HD-13-DLE	2008		EURO4	14.68	11	10
19.	MERCEDES SPRINTER	Microbuz	1 ușă electrică	HD-13-AFT	2013		EURO5	14.57	12	11

Autobuzele **marca Man și Mercedes** se prezintă în stare rezonabilă, fiind compusă din autobuze produse în Germania în anii '90. Accesibilitatea acestora este la standarde, având rampe pentru accesul persoanelor cu dizabilități și podea joasă pe majoritatea lungimii vehiculului, însă sunt poluante, încadrându-se în standardele Euro II, au viața comercială depășită iar mentenanța lor, deși realizată la standarde, este problematică dar

mai ales costisitoare. Interioarele prezintă ergonomie superioară, specifică producătorilor, cu scaune tapițate și sisteme de ventilație cu exhaustoare, însă climatizarea, instalația audio-fonică și sistemul de informare privind stațiile lipsește în întreaga flotă.



Microbuzele **marca Iveco** ridică probleme, prezentând *accesibilitate scăzută* și neîndeplinind standardele impuse de Legea nr.92/2007 privind operarea transportului public urban. De asemenea, modelul de transport public prezent în municipiu nu se ridică la standarde acceptabile de atractivitate estetică și ergonomie, astfel fiind dificilă atragerea de noi călători și sporirea cotei și patronajului transportului public cu astfel de vehicule în serviciu regulat. Unul dintre țelurile municipalității, enunțate și în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă va fi finanțarea din fonduri regionale a unor midi-busuri (mici autobuze urbane) nepoluante și accesibile care să înlocuiască mijloacele de capacitate mică a flotei. Aceste vehicule vor aparține municipalității și vor fi operate prin contracte de utilizare, condiționând operatorul cu mentenanță adecvată.

În ceea ce privește **autobuzele articulate**, fabricate în perioada 1996-1997, utilizarea acestora implică de asemenea *lipsa cost-eficienței*, pe lângă *poluare*. În condițiile în care rapoarte ale operatorului de transport local arată un consum mediu de 65 litri / 100 km pentru autobuzul articulat și 45 litri / 100 km pentru celelalte autobuze<sup>3</sup>, este imperativă sprijinirea operatorului pentru reînnoirea parcului rulant cu garnituri actuale, nepoluante și eficiente.

În urma dezvoltării serviciului de transport public în municipiul Hunedoara se urmărește folosirea unor autobuze cu dotări superioare pentru a asigura condiții optime de călătorie indiferent de perioadă: încălzire, aer condiționat, iluminat interior corespunzător, etc și modernizarea parcului auto și folosirea unor autobuze cât mai noi, cât mai puțin poluante, care să îndeplinească ultimele norme EURO de poluare sau autobuze electrice. Necesarul de autobuze noi este fundamentat în cadrul Studiului de oportunitate privind dezvoltarea serviciului de transport public din Municipiul Hunedoara (2018).

### ***Alte mijloace fixe tehnice relevante (spațiu de garare, facilități de întreținere, componente e-ticketing, sistem de management de trafic, altele)***

Prezentăm în cele ce urmează situația centralizată a mijloacelor fixe tehnice existente și relevante transportului public de persoane din Municipiul Hunedoara, deținute de către operatorul de transport:

1. **Autobază** pentru gararea, întreținerea și reparația materialului rulant cu care se desfășoară serviciul de transport public. Aceasta este situată în municipiul Hunedoara pe strada Rotarilor nr. 142 A.

Pe baza informațiilor extrase din PMUD și a căror corelare cu prezentul studiu este relevantă, menționăm că facilitățile de mentenanță ale autobuzelor aflate la depou sunt învechite, depășite tehnologic și implică o cantitate considerabilă de ore de muncă.

În ceea ce privește dotarea autobazei cu echipamente tehnice de întreținere și reparare a flotei de vehicule, conform informațiilor furnizate de către operator, societatea dispune de:

- Stație ITP ce oferă posibilitatea realizării inspecției tehnice pentru toate tipurile de autovehicule, aceasta fiind dotată cu stand de frâne, aparat pentru reglarea farurilor; analizor de fum și exhaustor gaze; detector jocuri articulații;
- Linie completă pentru vulcanizarea roților de la 12 la 22 toli, aceasta fiind dotată cu compresor cu șurub, aparat de dejantat; aparat de echilibrat;
- Bancuri de lucru;
- Mobilier atelier;
- Stație încărcare Freon;
- Pompă de gresat;
- Pompă transfer ulei;
- Instalație pentru spălătorie auto.

De asemenea, serviciul de transport public operat de către Prim Transprest Hunedoara S.A deține și alte mijloace fixe relevante, precum:

- Dulap 8 sertare echipat cu scule de mecanică;
- Dulap 7 sertare echipat cu scule vulcanizare și mecanică;
- Dulap 7 sertare echipat cu scule de electrician și mecanică;
- Recuperator ulei;
- Robot pornire;
- Tester baterie;
- Pistol impact 2 bucăți;
- Pistol aer cu manometru 2 bucăți;
- Lămpi mobile (lanternă acumulator);
- Scule special tipurilor de mașini ce vor fi achiziționate prin proiect;
- Instalație aer comprimat pentru atelier;
- Raft mobil cu trei polițe: 2 bucăți.



#### Legenda:

- 1 Magazie
- 2 Spalatorie
- 3 Groapa revizii
- 4 Spatiu tehnic
- 5 Ateliere

**Figură 2-14** *Facilitățile de mentenanță ale transportatorului urban*

Sursa: preluare din PMUD

## 2. Stații pentru călători

Rețeaua de transport public cuprinde un număr de 54 de stații în intravilanul Hunedoarei și 15 pe rutele Hunedoara – Peștiș, Groș, Răcăștie, a căror dotări și facilități sunt, în general, deficitare. În funcție de rută, stațiile care deserve Societatea mijloacele de transport sunt dispuse pe ambele sensuri sau pe un singur sens (cazul traseului din Cart. Chizid). De asemenea, stațiile de transport sunt amplasate fie în spații de lângă carosabil, cu refugiu sau fără, fie pe artere. La această dată, nu există o abordare unitară la nivel municipal de semnalizare și amenajare a stațiilor de transport în comun, acestea fiind adeseori amplasate în spații amenajate pe pietonale, fără însă a se asigura o accesibilitate optimă pentru persoane cu dizabilități, cărucioare ș.a. (pantă a bordurii, spațiu suficient de acces sub adăpost).

De asemenea, prezența unui acoperiș sau adăpost pentru stații și semnalizarea corespunzătoare a liniilor nu este identificată decât pe anumite trasee din centrul municipiului, rute precum cea spre Peștiș având ca dotare doar un refugiu și semnalul rutier aferent stației de autobuz. Datorită lipsei dotărilor în spațiu, precum bănci de așteptare, tabel orar, ș.a. s-a recurs în unele situații la soluții ad-hoc, improprii:



**Figură 2-15** - Bancă amplasată ad-hoc într-o stație din centru (stânga) și refugiu semnalizat necorespunzător pe ruta Peștiș (dreapta)

Sursa foto: Google Maps, preluare din PMUD

De asemenea, o mare parte din stațiile neamenajate sunt localizate pe carosabil, neexistând un trotuar pe care aceștia pot aștepta, sporind riscul de accidente; amenajarea stațiilor de autobuz cu mobilier urban, echipate cu panouri pentru informarea dinamică a timpilor de sosire a mijloacelor de transport în comun; afișarea în stațiile de transport public de pe trasee a hărții schematice și a programului de transport fiind elemente importante pentru sporirea calității serviciului de transport public.

Mai mult decât atât, stațiile sunt marcate cu o varietate de semne, în stiluri diferite, de culoare albastră și, de multe ori, montate la înălțime, de unde nu atrag atenția pentru că nu se deosebesc de celelalte semne de circulație.

### 3. Sistem de informare pasageri

Printre singurele stații care oferă informații privind intervalele orare de deplasare a autobuzelor în municipiul Hunedoara, sunt cele 19 stații modernizate prin proiectul POR 2014-2020 (REGIO) intitulat "Reabilitare și modernizare rețea stradală: str. Avram Iancu, str. Aurel Vlaicu, str. Carpați, str. Victoriei, b-dul Dacia, b-dul 1848, b-dul Libertății, b-dul Republicii, b-dul Traian – municipiul Hunedoara":

- Strada Avram Iancu: 1 stație;
- Bulevardul Dacia: 6 stații;
- Bulevardul 1848: 4 stații;
- Bulevardul Republicii: 2 stații;
- Bulevardul Traian: 6 stații.

### 4. Sistemul de achiziție a biletelor și abonamentelor

Achiziționarea titlurilor de călătorie se realizează în mijloacele de transport public, de la personalul specializat sau conducatorul auto., pe suport de hârtie cu o călătorie sau abonamente pentru 30 de călătorii individuale. Această modalitate de achiziționare a biletului generează durate lungi de staționare în stații, acesta reflectându-se în viteza medie de deplasare.

În ceea ce privește abonamentele de călătorie, acestea se pot achiziționa numai în terminalul de la gară, iar afișarea explicită a tarifelor și posibilităților de achiziționare sunt absente. Eliberarea biletelor de călătorie gratuită se anunță pe site-ul Primăriei și se împart trimestrial la sediul Casei de Cultură în baza legitimațiilor doveditoare de: pensionar, văduve nerecăsătorite de veteran de război, persoane fără venit, persoane cu handicap inclusiv asistenții personali și însoțitorilor acestora, cetățeni de onoare, persoane deportate, refugiați, deținuți politic, revoluționari, urmași de eroi martiri.

### 5. Dispecerat

În prezent, operatorul transportului public are un dispecerat în cadrul căruia se urmărește parcursul mijloacelor de transport, dar nu în timp real.

## Situația financiară a operatorului

În tabelele următoare este prezentată situația financiară din anul 2016 a operatorului din Municipiul Hunedoara, acesta fiind singurul an în care operatorul și-a desfășurat activitatea pe durata unui an întreg. În această privință, menționăm că operatorul a fost înființat în luna martie a anului 2015 și a preluat efectiv serviciul în data de 11 mai 2015; Vom prezenta de asemenea situația din 2015, întrucât operatorul Prim Transprest Hunedoara a furnizat Consultantului aceste informații, însă, considerăm că acestea nu sunt relevante pentru studiu întrucât sumele înregistrate nu au fost realizate pe durata întregului an, ci numai pe durata unei jumătăți dintr-acesta.

- Cheltuieli:

- Pentru anul 2015 situația cheltuielilor este prezentată doar parțial întrucât cheltuielile s-au înregistrat începând cu data de 11 mai 2015, societatea fiind înființată în martie 2015 și a preluat activitatea efectivă din data de 11 mai 2005; de asemenea, în vederea unei prezentări a situației financiare privind operarea serviciului în anii anteriori, Consultantul nu deține informații cu privire la evidența contabilă (balanțe și bilanțuri) a operatorului anterior - Eco Sid SRL;

- Pentru anul 2016, sunt prezentate cheltuielile înregistrate conform balanței contabile la 31.12.2006, pentru întregul an;

- În ceea ce privește anul 2017, informațiile nu sunt prezentate întrucât la data întocmirii prezentei documentații, balanța contabilă nu a fost întocmită.

	ANUL 2015 (11 mai – 31 dec.)	2016	2017	2018	2019
cheltuiala	valoare	valoare	valoare	valoare	valoare
cheltuieli materiale auxiliare -6021	18,980.87	5,595.34	14,342.12	2,578.69	-
combustibil - 6022	58,879.13	643,120.95	657,854.82	754,085.29	886,581.54
piese de schimb - 6024	76,150.24	4,112.00	137,840.67	122,733.60	132,589.91
alte materiale consumabile (anvelope, acumulatori și lubrifianți) - 6028	25,063.37	49,740.74	45,871.99	64,299.97	72,209.96
obiecte de inventar - 603	7,276.06	17,736.27	11,415.17	10,047.41	9,904.51
cheltuieli cu energia - 605	786.96	5,883.82	6,518.33	12,155.24	17,826.82
intretinerea și reparațiile - 611		2,700.00	-	3,200.00	-
redevente, locatii - 612	19,982.63	31,388.45	-	-	-
prime de asigurare -613	317.08	76,825.68	60,796.78	68,432.49	71,265.57
colaboratorii - 621	2,800.00	7,425.00	59,802.94	65,125.56	62,306.34
protocol, reclama și publicitate - 623	2,689.00	-	1,295.00	1,079.00	8,719.11
cheltuieli cu deplasari, detasari - 625	32.50	282.84	61.00	-	12,703.47
cheltuieli postale și taxe de telecomunicatii - 626	383.88	3,216.24	2,157.42	1,988.50	2,244.84
alte cheltuieli cu serviciile executate de terți - 628	2,748.88	15,845.23	18,237.54	36,454.67	53,731.06
cheltuieli cu impozite, taxe și varsaminte - 635	973.62	33,767.85	27,573.25	71,900.28	54,475.64

salariile personalului - 641	71,654.00	955,657.00	999,814.00	1,460,373.00	1,683,472.00
tichete de masa - 642		-	-	-	-
asigurari sociale - 6451	11,321.00	11,321.00	227,891.00	41,438.48	44,160.00
amortizare - 6811	5,001.80	19,802.42	0.79	6.18	2.61
alte cheltuieli de exploatare - 6588	0.01	4.41	-	-	-
<b>Total Cheltuieli</b>	<b>305,041.03</b>	<b>1,884,425.24</b>	<b>2,271,472.82</b>	<b>2,715,898.36</b>	<b>3,112,193.38</b>
<b>Nr. kilometri</b>	<b>208,481.00</b>	<b>357,396.00</b>	<b>552,534.00</b>	<b>558,024.00</b>	<b>563,484.00</b>
<b>Cost / kilometru</b>	<b>1.46</b>	<b>5.27</b>	<b>4.11</b>	<b>4.86</b>	<b>5.52</b>

- Venituri:

- În ceea ce privește veniturile din anul 2015, situația acestora este prezentată ca sumă a încasărilor obținute de către operatorul anterior – ECO SID SRL (până la data de 11 mai 2015, adică 777,371.67 lei conform informațiilor comunicate în scris Consultantului) și cele obținute de către PRIM TRANSPREST HUNEDOARA SRL de la data înființării societății (martie 2015), cu precizarea că veniturile celui din urmă s-au obținut și înregistrat începând cu data de 11 mai 2015, această sumă fiind 1,259,180.17 lei;

- De asemenea, pentru anul 2015, veniturile din subvențiile primite sunt prezentate ca sumă a încasărilor obținute de către operatorul anterior – ECO SID SRL (până la data de 11 mai 2015, adică 223,353.97 lei, conform informațiilor comunicate în scris Consultantului) și cele obținute de către PRIM TRANSPREST HUNEDOARA SRL de la data înființării societății (martie 2015), cu precizarea că veniturile celui din urmă s-au obținut și înregistrat începând cu data de 11 mai 2015, această sumă fiind 30,831.30 lei;

Venituri obținute din activitatea de transport public:

Nr. Crt.	Tipuri de venituri din transport public	2016	2017	2018	2019
1	Venituri din vânzări titluri călătorie la tarif întreg, din care:				
	- bilete:	621,159.99	594,097.47	859,273.87	621,159.99
	- abonamente:	72,053.41	74,920.80	124,167.65	72,053.41
2	Venituri de la categorii care beneficiază de facilități (Vf) *	1,083,293.33	1,014,201.68	2,386,366.00	1,083,293.33
3	– Venituri din Diferențe de tarif convenite operatorului (V dif) *	-	-	-	
5	Orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local, din care:				
	- Venituri din contracte cu terții	297099,35	257308,61	277638,53	318527,30

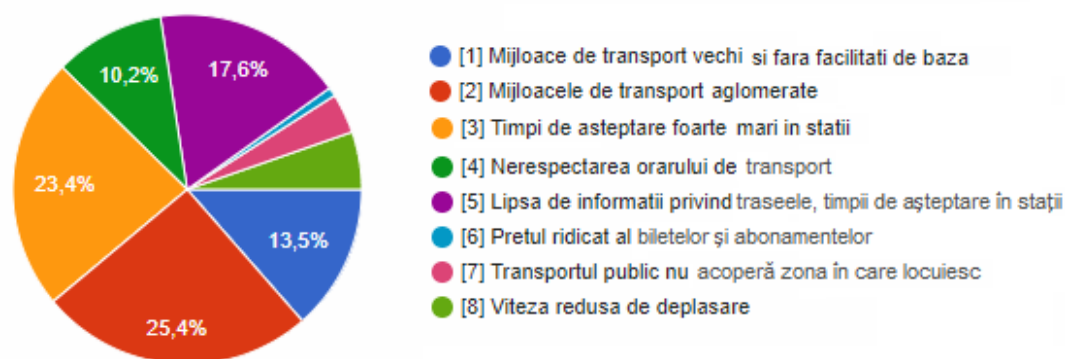
## 2.3. Analiza principalelor probleme și nevoi identificate

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

Municipiul Hunedoara se confruntă cu problemele caracteristice orașelor mici și mijlocii din România și din întreaga regiune Sud-Est Europeană, accentuate de dificultățile unui oraș post-industrial în tranziție; competiția pentru atragerea investitorilor, trenarea procesului de conversie a patrimoniului industrial și a vastelor situri industriale ante-1989, o inerție față de schimbare și o slabă capacitate de management au devenit factori în conturarea tendinței de declin socio-demografic. Din acest punct de vedere, Hunedoara se regăsește într-un punct critic care va determina succesul sau, dimpotrivă, eșecul regândirii orașului și dezvoltării capacității acestuia endogene de creștere pentru următorul deceniu.

Astfel, conform răspunsurilor la sondajele de opinie realizate pentru întocmirea prezentei documentații, cea mai mare parte a cetățenilor orașului Hunedoara (25.4%) consideră că principala problemă a transportului public din Hunedoara sunt mijloacele de transport aglomerate; 23.4% consideră că timpii de așteptare în stații sunt foarte mari; 17.6% declară că principala problemă este lipsa de informații privind traseele și timpii de așteptare în stații; 13.5% declară mijloacele de transport sunt vechi și fără facilități de bază; 10.2% dintre respondenți declară că principala problemă este nerespectarea orarului de transport; 5.3% dintre respondenți consideră că prețul abonamentelor și al biletelor este ridicat.

#### In opinia dvs., care este principala problema a transportului public din Hunedoara?



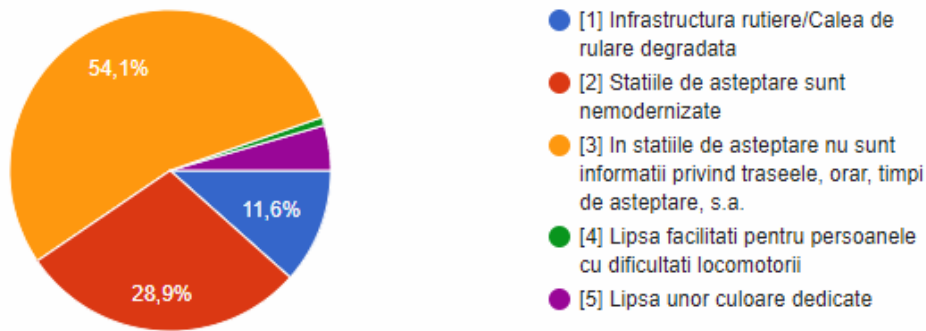
**Figură 2-16** Diagrama problemelor privind transportul public la nivelul Municipiului Hunedoara

De asemenea, conform răspunsurilor la chestionarele realizate pentru elaborarea documentațiilor de analiză a sistemului de transport public dar și a altor analize din teren și informații primite de la Beneficiar se identifică o serie de probleme în legătură cu infrastructura care afectează calitatea și eficiența serviciului de transport public în Municipiul Hunedoara, după cum urmează:

- În stațiile de așteptare nu sunt informații privind traseele, orarul, timpii de așteptare ș.a. – 54.1% dintre respondenți;
- Stațiile de așteptare nu sunt modernizate – 28.9% dintre respondenții la chestionar consideră acest lucru;
- Infrastructura rutieră / calea de rulare este degradată – 11.6% dintre respondenți;
- Lipsa unor culoare dedicate pentru transportul public – 4.5% din respondenții la chestionar;
- Lipsa facilități pentru persoanele cu dificultăți locomotorii – 0.8% dintre respondenți.



## Care este principala problema pentru infrastructura de transport public?



**Figură 2-17** Diagrama prinipalelor probleme privind infrastructura transportului public din Municipiul Hunedoara

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

În vederea abordării unei gândiri strategice de implementare a proiectelor de dezvoltare urbană și de eficientizare a serviciului de transport public, întreaga arie (centrul istoric al Municipiului Hunedoara) va trebui abordată integrat și redefinită într-un mod unitar, având în vedere elementele specifice ale mobilității, infrastructurii, fronturilor, funcțiunilor și dotărilor.

În primul rând, în municipiul Hunedoara, una dintre cele mai presante probleme este cea a calității infrastructurii de circulație urbană care este concentrată în principal zona Castelului Corvinilor. De asemenea, străzile Pomilor, Gabriel Bethlen, Viilor, Castelului ș.a. se regăsește societatea într-o avansată stare de degradare, ceea ce îngreunează accesul către principalul obiectiv turistic din oraș și contribuie la crearea unei imagini complet neatractive pentru zonă.

Mai mult, cu ajutorul Planului de Mobilitate Urbană, se identifică următoarele probleme și/sau puncte slabe la nivelul domeniului de transport public din oraș:

- Întârzieri ale autovehiculelor care crează disconfort călătorilor;
- Mijloace de transport învechite și poluante;
- Cota transportului public în totalul deplasărilor din aria urbană este una foarte scăzută – sub 20%;
- Lipsa unei abordări integrate și unitare la nivel municipal privind modalitatea de semnalizare și amenajare a stațiilor de transport în comun;
- Lipsa sistemelor de afișare electronice a orarului, monitorizare GPS a flotei;
- Intervalul foarte mare de succedare a autobuzelor și microbuzelor în stații – de la 30 min la 60 min;
- Inexistența unui program de ticketing modern și automatizat (titlurile de călătorie se pot achiziționa numai de la conducătorii mijloacelor de transport călători, generând opriri în stații cu durata ridicată și reducând considerabil viteza operațională);
- Operatorul transportului urban nu are o identitate corporatistă și un logo clar, atractiv;
- Transportul public hunedoarean nu dispune de o pagină web atractivă, o aplicație accesibilă dispozitivelor mobile sau de vreun mod facil de vizualizare a orarelor de circulație în mediul digital;

➤ Creșterea semnificativă a gradului de motorizare și a utilizării autoturismelor<sup>4</sup>

Pentru rezolvarea acestor probleme, în cadrul PMUD Hunedoara au fost identificate intervenții care au ca obiectiv creșterea cotei de piață a transportului public precum și îmbunătățirea confortului pasagerilor. Deși ambițios pentru viitorul apropiat, un procent de 35% din deplasări ar trebui câștigat prin măsuri imediate și în viitorul apropiat - numărul actual al deplasărilor urbane cu transportul public situându-se actualmente, în jurul a 20%.

Mai mult decât atât, în Municipiul Hunedoara, poluarea aerului și cea fonică, ca urmare a activităților de transport sunt în creștere cu fiecare an ce trece. Acestea ar putea fi numai probleme locale, însă sunt identificate ca având consecințe globale pentru Europa și în lume: schimbările climatice și încălzirea globală, creșterea numărului de riscuri de sănătate publică și probleme, blocaje logistice, etc.

În general, există o corelație între poluarea fonică și poluarea cu gaze sau particule generate de traficul rutier. Astfel, nivelurile poluării sunt direct proporționale cu valorile de trafic dar ele depind și de compoziția acestora. Deși valorile de trafic pot fi scăzute, dar există în alcătuirea acestora, o pondere ridicată a traficului greu, acestea pot contribui, într-o manieră negativă, la creșterea poluării. De asemenea, poluarea ține cont și de condițiile de relief sau de geometria străzilor dintr-o rețea.

Pe lângă problemele identificate ce țin de deficiențele transportului public, de poluarea fonică și de poluarea aerului, principala problemă identificată o reprezintă prevalența transportului de autoturisme în municipiul Hunedoara. Aceasta constituie o problemă majoră, însă aceasta nu este singura. Nevoia de promovare a vehiculelor electrice curate și utilizarea lor ca un înlocuitor pentru autovehiculele clasice poate să nu rezolve toate problemele urgente de transport urban, însă beneficiile adoptării lor în sensul de poluare fonică redusă și emisii mai puțin nocive sunt suficient de mari pentru a opta pentru achiziționarea acestora.

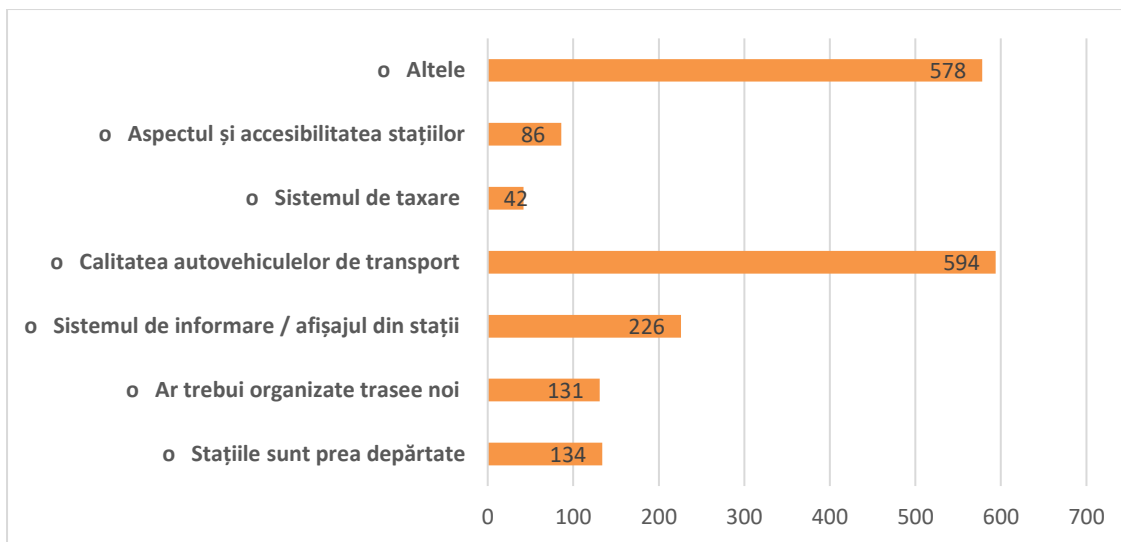
Având în vedere problemele identificate, necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, centrele importante din punct de vedere economic și/sau social dar și efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim, rezonabil de către cei ce 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.

Așadar, există o nevoie acută pentru dezvoltarea serviciului de transport public, asigurându-se astfel reducerea traficului rutier prin punerea la dispoziție a unei infrastructuri care să încurajeze soluții de transport alternative dar și care să rezolve alte probleme de trafic specificate mai sus, astfel încât orașul să asigure populației un transport public de calitate. Obiectivul contracarării problemelor legate de transport în municipiul constă în încurajarea utilizării transportului alternativ, creșterea frecvențelor autovehiculelor de transport public implicit diminuarea timpului de așteptare în stații, încurajarea renunțării la autoturismele personale, inclusiv reducerea emisiilor poluante cauze ale deplasărilor motorizate.

Pentru formularea unei concluzii privind situația existentă a problemelor și nevoilor privind dezvoltarea serviciului de transport public din municipiului Hunedoara, menționăm și rezultatele cercetării sociologice realizate pentru elaborarea PMUD Hunedoara:

---

<sup>4</sup> Cifrele raportate pentru noi înmatriculări relevă faptul că majoritatea vehiculelor înmatriculate pentru ultimii 5 ani sunt autoturisme „de ocazie”, importate, de normă EURO 2 sau mai mică – vehicule cu emisii ridicate de CO<sub>2</sub>, fapt explicabil prin puterea de cumpărare redusă a locuitorilor, PMUD Hunedoara 2016-2023



Din totalul de 1,791 de respondenți, cei mai mulți dintre aceștia, 594, consideră că principalele aspecte ale serviciului de transport public care trebuie îmbunătățite sunt cele legate de calitatea slabă a autovehiculelor cu care se operează serviciul. Un număr de 578 de respondenți au menționat și alte aspecte care trebuie îmbunătățite, cele mai frecvente aspecte de îmbunătățit fiind cele legate de includerea unor noi stații (ex Spital), de distanța dintre stații – mai dese, includerea unor autovehicule cu capacitate sporită, toate stațiile să fie acoperite, curățenie în autovehicule. De asemenea, printre cele mai enumerate aspecte de îmbunătățit sunt și îmbunătățirea sistemului de informare din stații și reducerea distanței dintre acestea, organizarea de trasee noi, îmbunătățirea aspectului și accesibilității stațiilor

Prin urmare, în urma analizei cerințelor Primăriei Municipiului Hunedoara și a opiniei cetățenilor municipiului asupra dezvoltării transportului public urban, a rezultat ca fiind necesară remediarea deficiențelor existente, prin asigurarea următoarelor:

- Înnoirea parcului de vehicule de transport public, astfel încât acestea să asigure condițiile necesare de siguranță, calitate și confort al călătoriei, precum și reducerea noxelor;
- Amenajarea stațiilor de călători;
- Oferirea de informații cu privire la programul de circulație precum și alte informații utile pentru parcurgerea călătoriilor;
- Asigurarea unui sistem de taxare modern, care să permită actualizarea cererii de transport, pe trasee și interval orare, zile ale săptămânii etc.;
- Punerea la dispoziție a unei infrastructuri care să încurajeze soluții de transport alternative dar și care să rezolve alte probleme de trafic specificate mai sus, astfel încât orașul să asigure populației un transport public de calitate.

### **Rezultatele cercetării sociologice**

Cercetarea sociologică a fost realizată pe principalele artere ale municipiului care sunt deservite de trasee de transport public, în luna ianuarie 2018 pe o perioadă de trei (3) zile, pe un eșantion de 300 de persoane, de vârstă și categorie socială mixtă, de ambele sexe, acestea reprezentând 0.41% din populația totală a Municipiului Hunedoara.

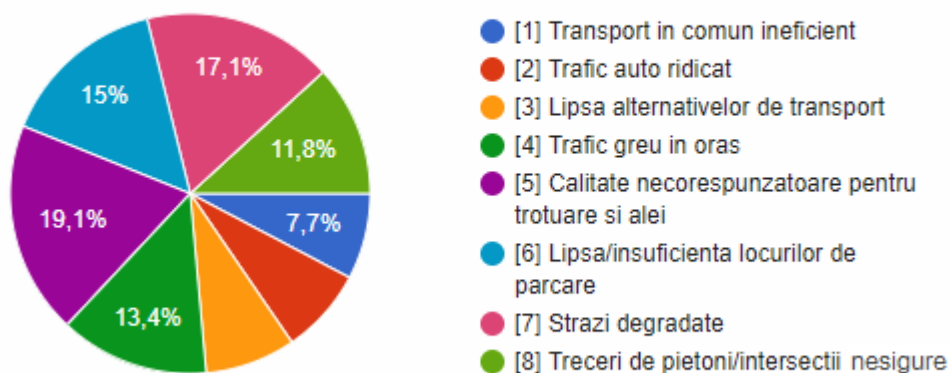
Cercetarea sociologică privind mobilitatea populației a condus atât la identificarea principalelor probleme privind mobilitatea în interiorul orașului, cât și la identificarea percepției populației asupra serviciului de transport public din Municipiul Hunedoara.

#### **Principalele probleme privind mobilitatea**

##### **Deplasările efectuate în interiorul orașului**

Cei mai mulți dintre respondenții chestionarelor realizate privind mobilitatea au declarat că principala problemă din interiorul orașului este calitatea necorespunzătoare a trotuarelor și aleilor (19.1%) urmat de străzile degradate (17.1%). O altă problemă identificată de către respondenți în procent de 15% este lipsa/insuficiența locurilor de parcare, urmată de traficul greu din oraș (13.4%). De asemenea, respondenții au declarat că principala problemă privind deplasările efectuate în interiorul orașului sunt trecerile de pietoni/intersecții nesigure (11.8%); lipsa alternativelor de transport (8.1%); transportul în comun ineficient (7.7%) și traficul auto ridicat (7.7%).

### În opinia dvs, care este principala problemă întâmpinată în timpul deplasărilor efectuate în interiorul orașului?

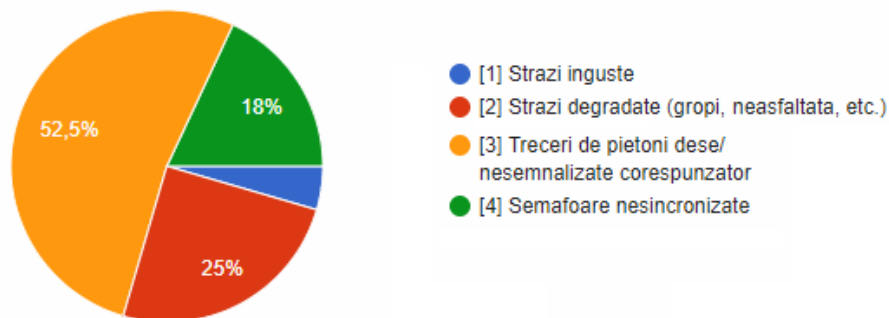


**Figură 2-18 Principalele probleme întâmpinate în timpul deplasărilor efectuate în interiorul orașului**

##### **Infrastructura rutieră care afectează mobilitatea în interiorul orașului**

În ceea ce privește infrastructura rutieră din oraș, cei mai mulți dintre respondenți, adică 52.5% declară că principala problemă este determinată de trecerile de pietoni dese/nesemnificate corespunzător; 25% declară că principala problemă sunt străzile degradate (gropi, străzi neasfaltate, etc.); 18% declară că semafoarele sunt nesincronizate. Restul de 4.5% consideră că principala problemă privind infrastructura rutieră în orașul Hunedoara sunt străzile înguste.

## Care este principala problema privind infrastructura rutiera in oraşul Hunedoara?

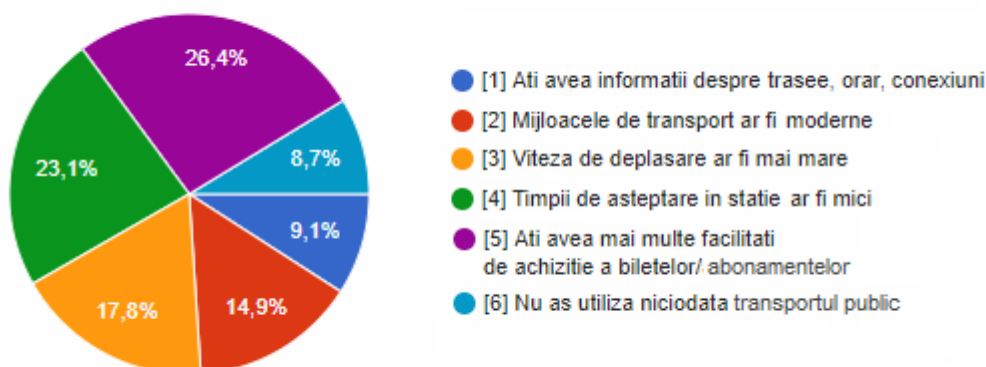


Figură 2-19 Principala problemă privind infrastructura rutieră în Municipiul Hunedoara

### Identificarea percepției populației asupra serviciului de transport public:

Unul dintre scopurile analizei sociologice a fost acela de a oferi o soluție de remediere a problemelor identificate de către populația respondentă a chestionarelor din Municipiului Hunedoara cu privire la prestarea serviciului de transport public din oraș. Aceste răspunsuri reprezintă soluții reale de îmbunătățire a serviciului de transport public, de creștere a eficienței acestuia și implicit de creștere a fluxului de călători.

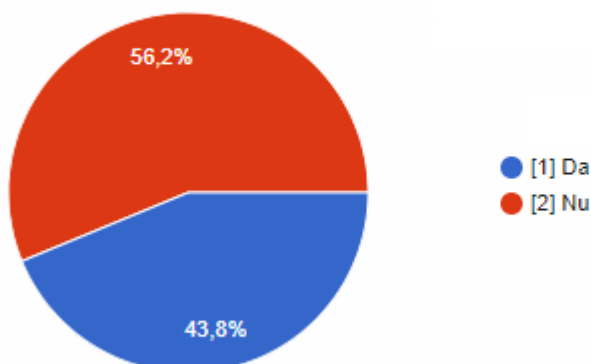
## Ati utiliza transportul public daca?



Figură 2-20 Condiții de îmbunătățire a gradului de utilizare a transportului public în Municipiul Hunedoara conform cercetării sociologice

Astfel, 26.4% din populație a declarat că ar utiliza transportul public dacă ar exista mai multe facilități de achiziție a biletelor / abonamentelor; 23.1% dacă timpii de așteptare în stație ar fi mai mici; 17.8% dacă viteza de deplasare ar fi mai mare; 14.9% dacă mijloacele de transport ar fi moderne; 9.1% dacă ar avea informații privind traseele, orarul și conexiunile transportului public, iar 8.7% nu ar utiliza niciodată transportul public.

## Sunteți mulțumit de transportul public din Municipiul Hunedoara?



**Figură 2-21** Gradul general de satisfacție al populației cu privire la serviciul de transport din Municipiul Hunedoara

Gradul general de satisfacție cu privire la calitatea serviciului de transport public, obținut prin analiza răspunsului la simpla întrebare „Sunteți mulțumit de transportul public din Municipiul Hunedoara?” arată că 56.2% dintre respondenți nu sunt mulțumiți, iar 43.8% mulțumiți.

În scenariul ideal de investiție, acesta fiind reprezentat de un ansamblu de proiecte ale căror rezultate să răspundă nevoilor tuturor persoanelor, inclusiv ale celor care nu utilizează mijlocul de transport public (*mijloace de transport moderne, timpi de așteptare în stații mai mici, furnizare informații privind traseele, orarul și conexiunile între rute, creșterea vitezei de deplasare, punerea la dispoziție a mai multor facilități de achiziție a biletelor*), durata de implementare a proiectului investițional ar fi de 3 ani (până în anul 2021), respectiv perioada de durabilitate 5 ani (până în anul 2026) și presupune:

- modernizarea **mijloacelor de transport** → răspunde nevoii de acces a populației la serviciul de transport prestat cu autovehicule noi, mai eficiente;
- configurarea/reconfigurarea **infrastructurii rutiere** pe străzile urbane deservite de transportul public de călători, în vederea modernizării/reabilitării părții carosabile a infrastructurii de transport și implementarea unui **sistem de management al traficului** → răspund nevoilor de creștere a vitezei de deplasare și a diminuării timpilor de așteptare în stații;
- modernizarea **stațiilor de transport public** → răspunde nevoilor de furnizare a informațiilor privind traseele, orarul și conexiunile între rute și la crearea facilităților privind modalitatea de acces la transportul public a persoanelor cu dizabilități locomotorii;
- implementarea **infrastructurii de e-ticketing** prin punerea la dispoziția călătorilor a unor automate și/sau crearea unei infrastructuri software pentru achiziția de bilete și abonamente (achiziție prin sms etc.) → răspund nevoilor de acces la mai multe facilități de achiziție a biletelor.

Alte investiții ale scenariului investițional ideal:

- construirea **depoului/autobazei** aferente transportului public, inclusiv **infrastructura tehnică** aferentă → contribuie la scăderea costurilor la energie, mentenanța echipamentelor tehnice pentru întreținerea tehnică a autobuzelor.

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

Pentru dezvoltarea sistemului și serviciului de transport public este necesar și obligatoriu încheierea unui contract de delegare a serviciului către un operator de transport public, cu respectarea normelor legale aflate în vigoare și a directivelor europene. Astfel, se crează condițiile optime pentru dezvoltarea unui serviciu de transport care să faciliteze deplasările la locul de muncă și care să îmbunătățească interconectările dintre rute, atât cele interne cât și cele externe, frecvențele de deservire - mai ales în timpul orelor de vârf și care să deservească fluxul dintre stațiile de transport public în comun, pe întreaga rețea urbană.

Astfel, oportunitate/necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport public în municipiul Hunedoara se bazează pe îmbunătățirea condițiilor de operare a serviciului actual.

Având în vedere că în prezent vehiculele vechi din flota operatorului local nu sunt ecologice sau fiabile, sunt dificil de operat și necesită mentenanță costisitoare. De asemenea, motoarele diesel nu corespund normelor recente de poluare EURO și generează poluare fonică și atmosferic-locală. Plecând de la aceste premise, se crează nevoia de achiziție a unor autobuze ecologice care să satisfacă fluxurile de călători pe traseele stabilite și care să fie eficiente din punct de vedere al costurilor de operare.

Necesitatea dezvoltării serviciului de transport public este cu atât mai mare cu cât interrelația dintre modalitățile de transport public și cele de transport cu autoturismul personal este binecunoscută, acesta din urmă fiind principala cauză a poluării cu emisii GES.

În ceea ce privește monitorizarea autobuzelor pe traseu, în prezent flota de autobuze ale operatorului nu beneficiază de această dotare. De asemenea, flota nu beneficiază de nici o altă facilități privind îmbunătățirea fluenței în traficul din oraș (ex. acordarea priorității la semafor) și nici de o monitorizare adecvată în ceea ce privește performanțele înregistrate pe traseu (ex. rutele pe care se înregistrează întârzieri). Astfel, se crează nevoia privind dotarea tuturor autobuzelor cu sisteme conexe de monitorizare în timp real (sisteme de managementul traficului, afișarea destinației - terminalului și vizualizarea din dispeceerat a situației din teren, implicit a abaterilor/întârzierilor apărute și corectarea acestora). În cadrul analizei rețelei de Transport Public, în PMUD sunt susținute punctele adiționale de prioritate a transportului public marcate pe carosabil prin: restricții de parcare pe arterele principale, ajustarea pozițiilor de oprire în funcție de locul semafoarelor, așa încât vehiculele care porneSocietatea de pe loc să poată intra în intersecții în prima fază de culoare verde a semaforului, permițând astfel vehiculelor din transportul public să facă manevre interzise altor vehicule din trafic și așa mai departe.

Un factor esențial al serviciului de transport local constă în promovarea acestuia ca un serviciu eficient și modern atât prin eficiența constantă de operare (timpuri scurte de parcurgere a călătoriei, de așteptare în stații etc.) cât și prin condiții calitative privind dotările puse la dispoziția călătorilor. Pe lângă dotarea cu autobuze noi, modernizarea stațiilor de transport public trebuie să reprezinte o prioritate a proiectelor investiționale de dezvoltare a sistemului de transport public. Aceasta activitate va spori atractivitatea și eficiența operațională a serviciului de transport public întrucât inexistența unor condiții decente de așteptare poate determina ca utilizatorii transportului public să caute mijloace alternative de deplasare. Astfel, modernizarea stațiilor presupune implementarea afișajelor digitale cu informare controlată și centralizată, afișată vizibil și modificată în timp real pentru afișarea dinamică a timpilor de așteptare și a următoarelor plecări; amplasarea acestor puncte în toate stațiile de transport în comun și corelarea

traseelor ca timp. Această necesitate a apărut în urma analizei stațiilor existente și a constatării existenței unor stații neatractive ce nu afișează timpii de așteptare și momentul plecărilor în timp real.

Mai mult, având în vedere că în prezent, achiziția titlurilor de călătorie (reprezentate de biletele pe suport de hârtie) generează opriri în stații pe durate mari - întrucât aceasta realizează numai prin intermediul conducătorilor mijloacelor de transport călători, crează nevoia de instalare a unui sistem electronic și automat de achiziționare a titlurilor de călătorie (sistem e-ticketing). Această activitate presupune instalarea validatoarelor electronice în toate mijloacele destinate transportului călătorilor (2-3 aparate/vehicul) pentru confirmarea efectuării călătoriei și contorizarea numărului de utilizatori, dar și instalarea de chioșcuri și automate necesare achiziționării titlurilor de călătorie.

În ceea ce privește mentenanța autobuzelor, facilitățile de întreținere ale autobuzelor sunt învechite, depășite tehnologic și implică o cantitate considerabilă de ore de muncă. Calitatea întreținerii vehiculelor de transportat călători e condiționată de aparatajul conex, astfel încât sunt necesare investiții privind modernizarea spațiului aferent clădirilor autobazei și a facilităților acesteia.

Nu în ultimul rând, promovarea transportului în comun reprezintă un factor decizional în ceea ce privește alegerea acestui mod de transport de către populație, astfel că se crează necesitatea realizării unei pagini web, a cărei destinație este aceea de informare a publicului călător cu privire la trese, programul de circulație, tarife aplicate (inclusiv gratuități și facilități) sau orice alte informații privind noutățile și modificările aduse serviciului de transport public de interes pentru utilizatori. Menționăm că în prezent, transportul public hunedoarean nu dispune de o pagină web, o aplicație pentru dispozitive mobile pentru vizualizarea traseelor și a graficelor de circulație. Mai mult, o dată cu realizarea paginii web, se poate crea și un alt mod facil de vizualizare a orarelor de circulație în mediul digital prin realizarea unei aplicații accesibile dispozitivelor mobile. În ceea ce privește promovarea imaginii operatorului din municipiu, atât realizarea unui logo, cât și definirea unei scheme de vopsire unitare, specifice orașului pentru toate vehiculele noi și pentru cele existente în uz care au reparații curente, reprezintă o oportunitate prin care să fie identificat vizual operatorul de transport public.

Luând în considerare situația actuală, necesitatea dezvoltării și mai apoi punerii în funcțiune a serviciului de transport public în municipiul Hunedoara trebuie să reprezinte o prioritate atât pentru autoritățile locale cât și pentru locuitorii orașului, întrucât un sistem de transport eficient și durabil, accesibil și economic va contribui pozitiv la dezvoltarea orașului și la creșterea calității vieții locuitorilor. Mai mult decât atât, îmbunătățirea calității vieții și a mediului urban va crea un mediu atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi și pentru turiști, care învață sau muncesc în oraș.

Intervențiile propuse vor presupune realizarea unui studiu de oportunitate privind reconfigurarea orarului de deplasari, pentru facilitarea deplasărilor la locul de munca și creșterea frecvențelor de deservire, mai ales în orele de varf pentru asigurarea unei densități mai mari a ariei de captare pe kilometru.

Dezvoltarea serviciului de transport public în Municipiul Hunedoara ca urmare a identificării principalelor probleme de mobilitate, satisfacere a nevoilor de deplasare a populației dar și nevoie de reducere a poluării fonice și a aerului va permite atât creșterea performanței serviciului de transport, îmbunătățirea calității vieții populației cât și îmbunătățirea calității mediului înconjurător.

Prin urmare, oportunitatea și necesitatea realizării proiectului sunt date în primul rând de inexistența pe plan local a unui serviciu de transport performant care utilizează autobuze ecologice și sisteme destinate îmbunătățirii și decongestionării traficului în zona urbană.

În ceea ce privește motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică oportunitatea delegării gestiunii serviciului de transport public local trebuie avut în vedere faptul că transportul public



urban este al 4-lea factor ca importanță al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială.

De asemenea, 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. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile. Acest obiectiv va putea fi atins numai în condițiile creșterii continue a eficienței transportului public de călători. Dacă se va ajunge la o optimizare în acest domeniu, va putea crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

Oportunitatea și necesitatea realizării proiectului investițional pentru dezvoltarea serviciului de transport public sunt date de rezultatele studiilor din teren, a documentelor oficiale analizate și a opiniei populației ca și valoare adăugată la importanța dezvoltării serviciului de transport public în Municipiul Hunedoara.

## 3. SCENARIILE ALTERNATIVE PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI

### Considerații Generale

Această secțiune din acest document de față descrie trei structuri care pot fi aplicate în conformitate cu legislația UE și legislația națională în ceea ce privește organizarea Transportului Public Urban, acolo unde nevoile cetățenilor sunt satisfăcute de municipalitate (sau o Asociație care reprezintă municipalitatea). 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; și
- IV. Procesul de selectare a Operatorului.

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

### 3.1. Scenariile alternative de delegare

Toate scenariile alternative propuse pentru comparare în prezentul studiu de oportunitate vor viza realizarea aceluiași proiect investițional propus de municipalitate, 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 – Atribuire directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei**
- **Scenariul 2 – Atribuire directă către un Operator Municipal**
- **Scenariul 3 – Atribuire prin procedură competitivă către un Operator Privat**

#### ***Scenariul 1 – Atribuire directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei***

##### Caracteristicile Gestiunii Directe

Sarcina de a satisface nevoile de transport public local ale cetățenilor poate fi efectuată de o autoritate locală, pe cont propriu, printr-un compartiment de resort, din cadrul aparatului propriu al autorităților locale, conform articolul 30 alineatul (4) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public.

Gestiunea directă se realizează prin intermediul operatorilor care fac parte din structurile proprii ale Autorității Locale (sau ale unei Asociații care reprezintă Autoritățile Locale), create în conformitate cu Legea nr. 51/2006 și care dețin o licență sau autorizație de transport.

Activitatea din cadrul compartimentului de specialitate este tratată ca o linie bugetară distinctă în cadrul Autorității Locale, cu contabilizarea separată a tuturor activităților legate de funcționarea serviciului public.

### Procedura de încredințare a Serviciului Public

În cazul gestiunii directe, Autoritatea Locală își asumă direct prestarea serviciului de transport public local, precum și toate sarcinile și responsabilitățile în ceea ce privește organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea, controlul și administrarea furnizării de servicii de transport public local.

Gestiunea directă se realizează prin hotărâri adoptate sub forma unui act de dispoziție intern, emis de Autoritatea Locală, care face referire la atribuirea și gestionarea serviciului. Cerințele obligațiilor de serviciu public impuse compartimentului specializat se stabilește prin actul de dispoziție intern (Hotărârea Consiliului Local).

### Cerințele Obligației de Serviciu Public

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr.1370/2007, actul intern al Autorității Locale trebuie:

- i. să definească în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză, durata obligației de serviciu etc;
- ii. să stabilească în prealabil, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces;
- iii. să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- iv. să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități.

### Procesul de selectare a Operatorului

Nu se organizează niciun proces de selecție a operatorului, întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii, în cazul gestiunii directe printr-un compartiment specializat, revine autorității locale, după cum rezultă din decizia internă și independentă a autorității locale respective.

## **Scenariul 2 – Atribuire directă către un Operator Municipal**

### Caracteristicile Gestiunii delegate către o Companie Municipală

Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local poate fi îndeplinită de o Autoritate Locală care acționează prin intermediul unei societăți cu răspundere limitată sau unei societăți pe acțiuni (denumită în continuare „companie municipală”).

Compania Municipală se înființează prin hotărâre adoptată de către autoritatea locală și este o societate de drept comun, care funcționează în conformitate cu Legea nr. 31/1990 privind societățile, la fel ca orice companie privată. De asemenea, conform Legii nr. 51/2006 republicată, art. 28, al. 2<sup>1</sup>, Autoritățile

deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative: deținerea calității de acționar/asociat unic al operatorului; desfășurarea activităților din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului, și nu numai; capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitatea administrativ teritorială.

Sarcinile îndeplinite de Compania Municipală sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Autoritatea locală poate furniza active companiei municipale pentru a-și îndeplini Obligația de Serviciu Public.

Activitatea din cadrul Companiei Municipale este contabilizată de către Compania Municipală. În cazul în care Compania Municipală efectuează și alte activități, care nu sunt legate de Obligația de Serviciu Public, acele alte activități trebuie contabilizate separat, astfel încât să fie excluse din calculul Compensației pentru serviciul public.

Companiile orășenești sau municipale sunt Operatori Interni în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Compania municipală care nu este operator intern poate participa la proceduri competitive pe raza teritorială a autorității sale contractante, precum și pe alte teritorii, în acest scop având același statut ca și o companie privată.

#### Procedura de atribuire a Serviciului Public

Contractul de servicii publice prin gestiune delegată către un operator municipal se atribuie unei Societăți Comerciale. Aceasta poate fi o societatea comercială nou înființată sau (în conformitate cu Legea nr. 92/2007) o Societate Comercială creată prin restructurarea unei Regii Autonome, al cărei capital social este deținut integral sau parțial de către autoritatea publică (Operator Intern).

Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unei Companii Municipale prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală.

#### Cerințele Obligației de Serviciu Public

Domeniul de aplicabilitate a obligațiilor de serviciu public impuse unei companii municipale este definit în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local<sup>5</sup>.

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

- ✓ să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză;
- ✓ să stabilească în mod clar durata de delegare a serviciului public;
- ✓ să stabilească, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces;
- ✓ să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;

---

<sup>5</sup> Contracte model de serviciu public sunt disponibile pe [info.regio.ro](http://info.regio.ro)

- ✓ să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități;
- ✓ să stabilească standardele de calitate a serviciului;
- ✓ să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură; și
- ✓ să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura;

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

$$\begin{aligned}
 \text{Efect financiar net} &= \text{Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public} \\
 &\quad \text{Minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul} \\
 &\quad \text{rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public} \\
 &\quad \text{în cauză} \\
 &\quad \text{Minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în} \\
 &\quad \text{îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză} \\
 &\quad \text{Plus un profit rezonabil}
 \end{aligned}$$

#### Procesul de selectare a Operatorului

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

Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la Articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la Articolul 30 alin (3) lit. a) și b) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și în Ordinul nr. 140/2017 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice de aprobare a Modalității de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, la Articolul 2, care face referire la prevederile integrale ale de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, în care este prevăzut, la art. 5, alin (2) posibilitatea atribuirii directe către o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia municipalitatea să aibă controlul integral.

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

De asemenea, Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii va fi atribuit unui Operator Municipal conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală. În acest sens, conform art. 28, al. 2<sup>1</sup> din Legea nr. 51/2006, sunt obligatorii următoarele:

a) Operatorul de transport public local va fi înființat de autoritatea publică prin Hotărâre de Consiliu Local

b) Autoritatea publică va fi unicul acționar al Operatorului de transport (Legea nr. 51 / 2006, completată și modificată prin OUG nr. 58 / 2016<sup>6</sup>)

c) Autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului municipal (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:

- gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere
- dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății
- participarea la capitalul social este integrală (100%), în conformitate cu legislația română (a se vedea nota de subsol aferentă punctului b de mai sus)
- influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de acționar unic al societății

d) În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului.

### **Scenariul 3 – Atribuire prin procedură competitivă către un Operator Privat**

#### Caracteristicile gestiunii delegate unui Operator Privat

O autoritate a administrației publice locale poate încredința îndeplinirea sarcinilor sale unei entități care nu are calitatea de Operator Intern. O astfel de entitate poate fi o companie privată sau o companie municipală care nu a făcut obiectul unei Atribuirii Directe în acea jurisdicție sau în orice altă jurisdicție.

Sarcinile se încredințează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale. Un astfel de acord se numește Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, și, în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

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

#### Procedura de atribuire a Serviciului Public

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

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

<sup>6</sup> (2) 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: .... „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.”

SAU

[http://curia.europa.eu/juris/document/document\\_print.jsf?docid=212007&text=&dir=&doclang=EN&part=1&occ=first&mode=lst&pageIndex=0&cid=7899386](http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?docid=212007&text=&dir=&doclang=EN&part=1&occ=first&mode=lst&pageIndex=0&cid=7899386)

## Cerințele Obligației de Serviciu Public

Sfera de aplicare a obligației de serviciu public asumată de un operator extern este descrisă în detaliu în contractul de servicii publice, care este reprezentat de contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local.

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

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

Operatorul Privat se selectează pe baza unei licitații organizată de Autoritatea Locală responsabilă.

Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care:

- există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de situație să apară<sup>7</sup>.
- contractele 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>8</sup>.

În astfel de situații, autoritatea administrației publice locale poate lua una din următoarele trei măsuri de urgență: (i) o măsură sub forma unei atribuiri directe sau (ii) un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau (iii) o cerință impusă operatorului de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competență a acestuia). Aplicarea unei măsuri de urgență nu poate depăși doi ani.

Cu toate că Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puțin de 1,000,000 Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300,000 de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi

<sup>7</sup> Art. 5, al. 5 la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007

<sup>8</sup> Art. 5, al. 4 la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007

mici sau mijlocii, la 2,000,000 de Euro și, respectiv, la 600,000 de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională.

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



### 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 din Municipiul Hunedoara. 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 privește asemănările și diferențierile între modalitățile de delegare analizate.

Astfel, cele trei (3) scenarii de delegare vor fi analizate din punct de vedere al următoarelor criterii:

#### 1. Administrativ și procedural

2. **Economico-financiar** (nivel redevență; nivel compensație; profit rezonabil; nivel tarifare; cost/km)

3. **Acces la finanțare europeană** (cost investițional; finanțare nerambursabilă obținută)

4. **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)

5. **Mediu** (nivel CO<sub>2</sub>)

#### 1. Criteriul administrativ și procedural:

Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
Scenariul 1 – Atribuire directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei			
Legislație relevantă	Ordonanța de urgență nr. 63/2010 pentru modificarea și completarea Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, precum și pentru stabilirea unor măsuri financiare, prevede ca la stabilirea numărului de posturi din aparatul de specialitate al primarului, aparatul de specialitate al consiliului județean, precum și din instituțiile publice locale înființate prin hotărâri ale autorităților deliberative, autoritățile administrației publice locale se încadrează în <u>numărul maxim de posturi determinat potrivit anexei</u> :	1. Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public	1. Este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment

Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale																																											
	<table border="1" data-bbox="286 363 1160 735"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="286 363 443 408">Tabelul 1.3.</th> <th colspan="3" data-bbox="443 363 1160 408">Numărul posturilor din municipii, corespunzător grupelor de populație</th> </tr> <tr> <th data-bbox="286 408 443 488" rowspan="2">Nr. crt.</th> <th data-bbox="443 408 667 488" rowspan="2">Grupe în funcție de numărul de locuitori</th> <th colspan="3" data-bbox="667 408 1160 448">Numărul posturilor</th> </tr> <tr> <th data-bbox="667 448 837 488">minim</th> <th data-bbox="837 448 994 488">mediu</th> <th data-bbox="994 448 1160 488">maxim</th> </tr> <tr> <th data-bbox="286 488 443 528">0</th> <th data-bbox="443 488 667 528">1</th> <th data-bbox="667 488 837 528">2</th> <th data-bbox="837 488 994 528">3</th> <th data-bbox="994 488 1160 528">4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="286 528 443 568">1</td> <td data-bbox="443 528 667 568">10.001 - 20.000</td> <td data-bbox="667 528 837 568">100</td> <td data-bbox="837 528 994 568">145</td> <td data-bbox="994 528 1160 568">165</td> </tr> <tr> <td data-bbox="286 568 443 608">2</td> <td data-bbox="443 568 667 608">20.001 - 50.000</td> <td data-bbox="667 568 837 608">171</td> <td data-bbox="837 568 994 608">202</td> <td data-bbox="994 568 1160 608">349</td> </tr> <tr> <td data-bbox="286 608 443 647">3</td> <td data-bbox="443 608 667 647"><b>50.001 - 100.000</b></td> <td data-bbox="667 608 837 647">350</td> <td data-bbox="837 608 994 647">498</td> <td data-bbox="994 608 1160 647"><b>575</b></td> </tr> <tr> <td data-bbox="286 647 443 687">4</td> <td data-bbox="443 647 667 687">100.001 - 200.000</td> <td data-bbox="667 647 837 687">600</td> <td data-bbox="837 647 994 687">625</td> <td data-bbox="994 647 1160 687">699</td> </tr> <tr> <td data-bbox="286 687 443 727">5</td> <td data-bbox="443 687 667 727">200.001 - 400.000</td> <td data-bbox="667 687 837 727">700</td> <td data-bbox="837 687 994 727">747</td> <td data-bbox="994 687 1160 727">800</td> </tr> </tbody> </table>	Tabelul 1.3.		Numărul posturilor din municipii, corespunzător grupelor de populație			Nr. crt.	Grupe în funcție de numărul de locuitori	Numărul posturilor			minim	mediu	maxim	0	1	2	3	4	1	10.001 - 20.000	100	145	165	2	20.001 - 50.000	171	202	349	3	<b>50.001 - 100.000</b>	350	498	<b>575</b>	4	100.001 - 200.000	600	625	699	5	200.001 - 400.000	700	747	800		2. Dificil, dacă nu imposibil, de gestionat în paralel un departament propriu
Tabelul 1.3.		Numărul posturilor din municipii, corespunzător grupelor de populație																																												
Nr. crt.	Grupe în funcție de numărul de locuitori	Numărul posturilor																																												
		minim	mediu	maxim																																										
0	1	2	3	4																																										
1	10.001 - 20.000	100	145	165																																										
2	20.001 - 50.000	171	202	349																																										
3	<b>50.001 - 100.000</b>	350	498	<b>575</b>																																										
4	100.001 - 200.000	600	625	699																																										
5	200.001 - 400.000	700	747	800																																										
Analiza propriu-zisă	<p><u>DPDV legislativ:</u> În ceea ce privește gestionarea de către un departament din cadrul Primăriei a serviciului de transport public din municipiul Hunedoara, conform informațiilor furnizate de către INSSE, municipiul Hunedoara are o populație de 73,914 locuitori. Astfel, numărul maxim de angajați în cadrul Primăriei nu poate depăși <b>575 angajați</b>.</p> <p><u>DPDV a situației actuale:</u> Conform informațiilor furnizate pe site-ul Primăriei, în speță, organigrama acesteia, numărul de posturi aprobate conform HCL 413/2017<sup>9</sup> este de <b>457 angajați</b>.</p> <p><u>DPDV a situației în care se dorește optarea de delegare a serviciului către un departament intern în cadrul Primăriei:</u> Înființarea unui departament intern presupune obținerea în primul rând al avizului ANFP, modificarea organigramei Primăriei și scoaterea la concurs a unui număr necesar de posturi pentru noul departament intern. Organigrama noii organizații care va avea ca obiect de activitate prestarea serviciului de transport public, va fi conformă organigramei actuale, cu un necesar de <b>77 de angajați (Anexa 1 la prezentul studiu de oportunitate)</b>.</p>																																													
Concluzii	În eventualitatea în care se dorește operarea serviciului de transport public prin intermediul unui departament intern, Primăria Municipiului va trebui să modifice organigrama, să obțină avizul ANFP și să scoată la concurs posturile necesare. Numărul total al angajaților primăriei ar ajunge la <b>534 angajați</b> , acesta încadrându-se sub pragul maximal de 575 angajați, așa cum prevede legislația în vigoare. Astfel, în Municipiul Hunedoara se poate opta pentru		✓																																											

<sup>9</sup> [https://www.primariahd.ro/fisiere/module\\_fisiere/8292/HCL%20413-2017-Anexa%201%20ORGANIGRAMA.pdf](https://www.primariahd.ro/fisiere/module_fisiere/8292/HCL%20413-2017-Anexa%201%20ORGANIGRAMA.pdf)

Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
	<p>modalitatea de atribuire directă a serviciului de transport public către un operator intern din cadrul Primăriei, însă acesta ar presupune modificări organizatorice majore, fapt ce poate conduce la dificultatea de gestionare a mai multor departamente în paralel.</p> <p>Din punct de vedere administrativ, considerăm astfel că această modalitate de delegare prezintă dezavantaje.</p>		
<b>Scenariul 2 – Atribuire directă către un Operator Municipal</b>			
Legislație relevantă	<p><b>1. Condiții; Legea nr. 225/2016</b> pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art. 28 alin. (2) ca societățile înființate în baza <b>Legii nr. 31/1990</b> ca fiind operatori prin intermediul cărora se realizează gestiunea directă, să respecte câteva <u>condiții cumulative</u>, ce trebuie Societatea îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract. Astfel, operatorului municipal îi sunt impuse următoarele obligații:</p> <p><b>Primul criteriu:</b> Să desfășoare <u>activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități</u> publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor, și alte activități, după caz<sup>10</sup>.</p> <p><b>Al doilea criteriu:</b> Să aibă <u>capitalul social deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială</u> pe raza căreia își desfășoară activitatea.</p> <p>De asemenea, precizăm că în eventualitatea în care societatea desfășoară mai multe activități – în acest caz de utilitate publică, în conformitate cu prevederile art. 35 alin. (2) din Legea nr. 51/2006 actualizată, societatea are obligația <u>deținerii unei evidențe contabile</u> separate sau un sistem de codificare adecvat pentru toate tranzacțiile efectuate în legătură cu fiecare activitate.</p> <p>Pe de altă parte, potrivit art. 14 alin. (1) din <b>Legea nr. 31/1990</b>, o <u>persoana fizică sau juridică nu poate fi asociat unic decât într-o singură societate</u>. Încălcarea interdicțiilor referitoare la numărul de asociați se sancționează cu dizolvarea societății, la cererea Ministerului Finanțelor Publice (care urmărește protejarea unui interes public) sau a oricărei persoane interesate (de exemplu, un creditor social), societatea dizolvată intrând în lichidare.</p> <p>În ceea ce privește personalul de conducere executiv ce va fi angajat pentru operarea serviciului de utilitate publică, contractele individuale de muncă încheiate cu aceștia trebuie să îndeplinească condițiile art. 28, al. (1) și (2) din Legea</p>	<p>1. Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment</p> <p>2. Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public</p>	

<sup>10</sup> Hotărârea Curții Europene de Justiție referitoare la condițiile pe care trebuie să le îndeplinească operatorul de transport public local cu autobuzul, tramvaiul, troleibuzul („inhouse conditions”) din punct de vedere instituțional, astfel încât atribuirea directă a contractului de servicii publice să respecte prevederile Reg. CE nr. 1370/2007: [http://curia.europa.eu/juris/document/document\\_print.jsf?docid=212007&text=&dir=&doclang=EN&part=1&occ=first&mode=lst&pageIndex=0&cid=7899386](http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?docid=212007&text=&dir=&doclang=EN&part=1&occ=first&mode=lst&pageIndex=0&cid=7899386)

Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
	<p>nr. 51/2006 actualizată, anume să aibă anexat la contractul de muncă, un contract de performanță ce are ca obiect stabilirea și îndeplinirea obiectivelor și a criteriilor de performanță, aprobate prin bugetul de venituri și cheltuieli.</p> <p><b>2. În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare</b> (contract de servicii - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislației relevante a Modalității de delegare directă către un departament din cadrul Primăriei, cât și în cadrul analizei prezentate la Sub-Capitolul 4.1., Sub-Punctul „Durata contractului”.</p> <p><b>3. În ceea ce privește avizele</b> necesare pentru atribuirea directă către un operator municipal a serviciului de transport public, este necesar a se obține în prealabil – înainte de semnarea contractului de servicii- <u>avizul Consiliului Concurenței</u>, conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG nr. 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.</p>		
Analiza propriu-zisă	<p>Menționăm că din analiza documentelor furnizate de către Primăria Hunedoara, ce au rezultat în urma documentelor transmise, a reieșit faptul că, Consiliul Local Hunedoara are avut calitatea de unic asociat într-un alt SRL, respectiv în cadrul SOCIETATEA SALUBPREST HUNEDOARA SRL.</p> <p>Problema care se ridică în acest caz este aceea că inclusiv serviciul de salubritate este un serviciu comunitar de utilitate publică, astfel cum este definit în accepțiunea art. 1 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 51/2006, ceea ce înseamnă că și în cazul acestui serviciu se aplică prevederile art. 28 alin. (21) din Legea nr. 51/2006, respectiv obligația existenței unui singur asociat în structura participativă a societății.</p> <p>Date fiind prevederile art. 28 alin. (21) din Legea nr. 51/2006 actualizată 2016, coroborate cu prevederile art. 1 alin. (2) din aceeași lege, precum și faptul că, în prezent, Consiliul Local Hunedoara este asociat în mai multe societăți ce desfășoară servicii de utilități publice, în cazul în care se dorește atribuirea directă a acestor servicii către o societate, aceasta trebuie să aibă neaparat capitalul social deținut în integralitate de CL Hunedoara.</p> <p>Soluția adoptată în acest sens, împreună cu sprijinul Conciliului Concurenței a fost ca societatea SALUBPREST HUNEDOARA SRL să facă parte din structura asociativă a operatorului de transport Prim Trans Prest Hunedoara SRL. Prin urmare, în data de 08.04.2020, au fost transmise la ONRC Hunedoara documentele privind definitivarea structurii asociative operatorului de transport Prim Transprest Hunedoara SRL. Municipiul Hunedoara, împreună cu societatea SALUBPREST HUNEDOARA SRL formează structura asociativă a operatorului de transport astfel:</p>		

Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
	<p>- Municipiul Hunedoara deține o pondere a capitalului social de 99,8992%;</p> <p>- SOCIETATEA Salubprest SRL deține o pondere a capitalului social de 0,1018%.</p> <p>Având în vedere toate cele prezentate mai sus, reiese faptul că SOCIETATEA PRIM TRANSPREST HUNEDOARA SRL, societatea înființată în scopul delegării gestiunii serviciului de transport, respectă la momentul actual obligațiile legale pentru atribuirea gestiunii acestui serviciu.</p> <p>Mai precis, dat fiind că la Oficiul Registrului Comerțului s-au operat toate actualizările necesare pentru ca societatea comercială PRIM TRANSPREST HUNEDOARA SRL să fie o societate având ca asociat Consiliul Local al Municipiului Hunedoara în proporție de 99,8992%, se consideră că autoritatea administrativ teritorială deține în mod exclusiv controlul asupra societății căreia i se delegă serviciul de utilitate publică.</p>		
Concluzii	Având în vedere că noul operator va respecta toate prevederile legislației în vigoare, municipalitatea Hunedoara poate alege această modalitate de delegare și va înzestra acest operator cu necesarul de autobuze pentru operarea serviciului de transport public din oraș; achiziția de autobuze ecologice se va realiza prin intermediul fondurilor nerambursabile ale POR 2014-2020, OS 3.2.	✓	
<b>Scenariul 3 – Atribuire prin procedură competitivă către un Operator Privat</b>			
Legislație relevantă	<p>Spre deosebire de celelalte două modalități de delegare, alegerea acestei variante constă în delegarea contractelor de delegare a serviciilor de transport public local de călători printr-o procedură competitivă, conform prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, sau, după caz, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și ale Legii nr. 100/2016.</p> <p>- Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, reglementează modul de realizare a achizițiilor publice, procedurile de atribuire a contractelor de achiziție publică și de organizare a concursurilor de soluții, instrumentele și tehnicile specifice care pot fi utilizate pentru atribuirea contractelor de achiziție publică, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea contractelor de achiziție publică.</p> <p>- Legea nr. 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.</p>	1. Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou departament	<p>1. Control direct al activităților administrative se desfășoară exclusiv în baza contractului încheiat</p> <p>2. Se realizează procedura de atribuire a serviciului public</p>

Evaluare propriu-zisă	Modalitatea de delegare	Avantaje generale	Dezavantaje generale
	- Legea nr. 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.		
Analiza propriu-zisă	În acest caz, atribuirea contractului de delegare de serviciu de utilitate publică nu mai poate fi directă, astfel cum s-a întâmplat în cazul SOCIETATEA PRIM TRANSPREST HUNEDOARA SRL, când i s-a încredințat acest serviciu doar în baza unei Hotărâri de Consiliu Local, în speță HCL 171/2015, ci va trebui desfășurată o procedură ce asigură concurența, în baza legii achizițiilor publice și a concesiunilor de servicii.		
Concluzii	<p>Dezavantajul în acest caz este acela că procedura de achiziție va fi una de durată, ale cărei rezultate vor fi imprevizibile atât din punct de vedere administrativ, cât și social și financiar. În cazul în care licitația organizată în baza unei proceduri competitive va fi câștigată de o terță entitate, care nu are legătura de acționariat cu Municipiul Hunedoara, controlul asupra acestei societăți va fi mult mai scăzut în comparație cu gestiunea directă desfășurată prin intermediul unei companii deținute de Municipiul Hunedoara.</p> <p>În plus, va fi problematică situația angajaților SOCIETATEA PRIM TRANSPREST HUNEDOARA SRL, un prestator extern nefiind obligat la preluarea acestora.</p> <p>Pe de altă parte, derularea unei proceduri de achiziție competitivă, nu interzice accesul SOCIETATEA PRIM TRANSPREST HUNEDOARA SRL la respectiva procedură.</p>		✓

## 2. Criteriul Economico-financiar (nivel redevență; profit rezonabil; nivel compensație; nivel tarificare; cost/km)

Evaluare propriu-zisă d.p.d.v	Scenariul 1 – Atribuire directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei	Scenariul 2 – Atribuire directă către un Operator Municipal	Scenariul 3 – Atribuire prin procedură competitivă către un Operator Privat
Nivel redevență	N/A	Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art. 29, al. (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 o dată 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, redevența va fi 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. Detalii privind modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calculul amortizării anuale se regăsește Societatea la Sub-Capitolul 4.3, Sub-Punctul „Modul de calcul al redevenței”.				
	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>
	Serviciu cu personalitate juridică din cadrul Primăriei nu plătește redevență	-	-	Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea Primăriei, este necesară plata redevenței	-	Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea Primăriei, este necesară plata redevenței
<b>Profit rezonabil</b>	N/A		<p>În ceea ce privește durata contractului de delegare, în cadrul Sub-Capitolului 4.2., sunt prezentate toate aspectele privind legislațiile în vigoare care fac referire la aceste termene. În cazul unui <u>operator delegat prin procedură directă</u>, durata maximă a contractului poate fi de 5 ani în conformitate cu art. 32 alin. (3) din Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG 58/2016. 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, acestea fiind atribuite printr-o procedură competitivă – <u>cazul unui operator extern</u>. În acest ultim caz, <u>durata de delegare poate fi de maxim 6 ani</u> în conformitate cu art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local.</p> <p>La stabilirea duratei de delegare se va avea în vedere proiectul de lege privind modificarea și completarea Legii nr. 92/2007<sup>11</sup> cu privire <b>la alinierea legislației naționale cu legislația europeană</b>, respectiv art. 4, al. 3 din Regulamentul (CE) 1370/2007 care permite ca durata contractelor de <b>servicii de transport cu autobuzul să fie încheiate pe un termen de până la 10 ani</b>.</p> <p>Dacă spre exemplu, luăm în considerare durata contractului de delegare cu SOCIETATEA PRIM TRANSPREST HUNEDOARA SRL, respectiv o durată de 5 ani, rata swap este de 2.95 puncte procentuale la care se adaugă o maximă de 100 puncte procentuale. Astfel, rezultatul (%) formulei: profit rezonabil / capitaluri proprii trebuie să se încadreze sub acest prag al ratei.</p>			

<sup>11</sup> www.mdrap.ro/userfiles/Proiect%20OUG.doc

			În cazul delegării serviciului de transport public unui operator municipal, durata propusă a acontractului conform pragurilor maxime impuse de legislația în vigoare este de 5 ani, prin urmare, la analiza profitului rezonabil se va lua în calcul o rată swap de 2.95%, plus o maximă de 100 puncte procentuale, adică 3.95%, aplicată cheltuielilor operaționale.			În cazul delegării serviciului de transport public unui operator privat, durata propusă a acontractului conform pragurilor maxime impuse de legislația în vigoare este de 6 ani, prin urmare, la analiza profitului rezonabil se va lua în calcul o rată swap de 3.02%, plus o maximă de 100 puncte procentuale, adică 4.02%, aplicată cheltuielilor operaționale.
	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>
Rezultat ✓ Favorabil X Defavorabil	În ceea ce privește compartimentul de transport public din cadrul Primăriei, nu este necesar ca acesta să atingă un anumit profit rezonabil. În cadrul unei instituții publice, noțiunea de profit ține locul sintagmei excedent bugetar; sumele respective aparținând bugetului local.	-	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	-
	✓	-	✓	-	✓	-



<p align="center"><b>Nivel compensație</b></p>	<p>N/A</p>		<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 Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensației nu poate depăși 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.</p> <p><b>Compensația = Costul de operare al serviciului de transport public – Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil</b>  <math>C = CE - Vt + Pr</math></p>			
<p>Rezultat  <input checked="" type="checkbox"/> Favorabil  <input type="checkbox"/> Defavorabil</p>	<p><b>Avantaje generale</b></p> <p>Plecând de la ipoteza că operatorul este un compartiment al Municipiului Hunedoara, riscul de supracompensare este limitat.</p>	<p><b>Dezavantaje generale</b></p> <p>-</p>	<p><b>Avantaje generale</b></p> <p>Plecând de la ipoteza că operatorul municipal este o companie al cărei control direct îl are Municipiul Hunedoara, riscul de supracompensare este limitat.</p>	<p><b>Dezavantaje generale</b></p> <p>-</p>	<p><b>Avantaje generale</b></p> <p>Riscul de supracompensare este limitat, având în vedere respectarea Reg. 1370/2007</p>	<p><b>Dezavantaje generale</b></p> <p>-</p>
	<p align="center">✓</p>	<p align="center">-</p>	<p align="center">✓</p>	<p align="center">-</p>	<p align="center">✓</p>	
<p><b>Nivel tarifare</b></p>	<p>În conformitate cu legile privind aplicarea normelor de stabilire a tarifelor privind utilizarea serviciului de transport public, în speță, art. 55 al. (1) din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare; la derularea operațiunilor de transport rutier public, tarifele se stabilesc pe bază de cerere și ofertă.</p> <p>În prezent, prețul unui bilet în Municipiul Hunedoara este 2 lei / călătorie, în funcție de distanță.</p> <p>Dacă analizăm nivelul mediu de tarifare aplicând prevederile legale ale art. 23. din cadrul Normei-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane ale Ordinului nr. 272/2007, stabilirea tarifului mediu pentru serviciile de transport public local de persoane efectuat prin curse regulate sau pe cablu T(cm) (lei/călătorie) se face potrivit formulei:</p> $T(cm) = \frac{V(t)}{\text{     }} \quad (\text{lei/călătorie}), \text{ unde:}$					

	<p>N(estimat căl.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• T(cm) - tariful mediu pentru același gen de transport -(lei/călătorie);</li> <li>• V(t) - veniturile totale specifice activității - (lei);</li> <li>• N(estimat căl.) - numărul estimat de călătorii - (nr. călătorii).</li> </ul> <p>Astfel, situația propusă pentru anul 2022:</p> <p>2,815,457.43</p> <p>T(cm) =     (lei/călătorie) = 2,045,138.00</p> <p>T(cm) = 1.37lei / călătorie, fără TVA.</p> <p>În concluzie, în Municipiul Hunedoara se practică un nivel tarifar de 2 lei pentru serviciile de transport public sub tariful mediu obținut ca raport dintre veniturile totale și numărul total al călătorilor.</p>					
<b>Cost / călător</b>	<p>În ceea ce privește costul pe călător, dacă ne raportăm la situația propusă, unde costurile de exploatare preconizate pentru anul 2022 vor fi de 4,496,671.37 lei/an lei iar numărul anual de călători estimați este de 2,045,138.00 călători, rezultă un cost pe călător de 2.198 lei.</p>					
	<p><b>Avantaje generale</b></p> <p>Un control superior al costurilor</p> <p>Acoperirea diferenței dintre venituri și cheltuieli se realizează direct din Bugetul Anual al UAT</p>	<p><b>Dezavantaje generale</b></p> <p>-</p>	<p><b>Avantaje generale</b></p> <p>Control asupra costurilor de operare</p>	<p><b>Dezavantaje generale</b></p> <p>-</p>	<p><b>Avantaje generale</b></p> <p>-</p>	<p><b>Dezavantaje generale</b></p> <p>Nu există un control direct asupra costurilor de operare</p>

### 3. Acces la finanțare europeană

Scenariul 1 – Atribuire directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei	Scenariul 2 – Atribuire directă către un Operator Municipal	Scenariul 3 – Atribuire prin procedură competitivă către un Operator Privat
În vederea accesării de fonduri nerambursabile pe axa P.O.R. 3.2. 2014-2020 pentru achiziția de autobuze sau alte intervenții conexe mobilității urbane, inclusiv modernizare/reabilitare infrastructură Municipiul Hunedoara poate delega serviciul de transport public prin oricare modalitate de atribuire.		

### 4. 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)

Evaluare propriu-zisă d.p.d.v al:	Scenariul 1 – Atribuire directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Atribuire directă către un Operator Municipal		Scenariul 3 – Atribuire prin procedură competitivă către un Operator Privat	
	Avantaje generale	Dezavantaje generale	Avantaje generale	Dezavantaje generale	Avantaje generale	Dezavantaje generale
<b>Populație deservită</b>	Impact social favorabil pentru locuitori prin dotarea operatorului și prin posibilitatea extinderii infrastructurii de transport public	-	Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire urbană	-	-	Operatorul poate propune să nu mai opereze pe anumite trasee dacă consideră că acestea nu sunt eficiente din punct de vedere financiar, dorind să își maximizeze astfel profitul obținut.
<b>evoluție cotă modală</b>	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.					

Evaluare propriu-zisă d.p.d.v al:	Scenariul 1 – Atribuire directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Atribuire directă către un Operator Municipal		Scenariul 3 – Atribuire prin procedură competitivă către un Operator Privat	
	Avantaje generale	Dezavantaje generale	Avantaje generale	Dezavantaje generale	Avantaje generale	Dezavantaje generale
	Fiind un operator controlat direct de către municipalitate, acesta ia toate măsurile necesare pentru creșterea mobilității urbane din oraș, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică	-	Fiind un operator controlat direct de către municipalitate, acesta ia toate măsurile necesare pentru creșterea mobilității urbane din oraș, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică	-	-	Principalul scop al operatorului privat este profitul și nu evoluția cotei modale a transportului public
	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>
<b>număr locuri de muncă</b>	Creșterea numărului de locuri de muncă în cadrul Primăriei	Înființarea și delegarea serviciului unui compartiment înființat în cadrul Primăriei Municipiului Hunedoara nu este posibilă, deoarece nu mai există posturi disponibile.	Creșterea numărului de locuri de muncă	-	Creșterea numărului de locuri de muncă	Luând în calcul gradul maximal al profitabilității pe care un operator extern îl urmărește, acesta poate presta serviciul de transport public cu cât mai puțini angajați
<b>accesibilitatea financiară a populației la serviciu</b>	Având în vedere stabilirea liberă a tarifelor, Autoritatea Contractantă are dreptul de a stabili în baza viziunii social-economice/guvernanței 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 CE nr. 1370/2007), această anexă fiind intitulată „Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a Tarifelor de călătorie”					

Evaluare propriu-zisă d.p.d.v al:	Scenariul 1 – Atribuire directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Atribuire directă către un Operator Municipal		Scenariul 3 – Atribuire prin procedură competitivă către un Operator Privat	
	<p>Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2016, în Macroregiunea 4 (Regiunea de Dezvoltare Sud-Vest și Vest), numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2.62 persoane<sup>12</sup>. În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în Regiunea de Dezvoltare Vest au fost de 3,126.89 lei<sup>13</sup>.</p> <p>Analizând aceste date, constatăm că venitul mediu lunar / membru din gospodărie este de 1,193.47 lei, astfel încât tariful practicat de către operatorul de transport din Municipiul Hunedoara (2 lei / călătorie) pentru o călătorie reprezintă 0.16% din venitul total lunar al unui membru dintr-o gospodărie. În ceea ce privește tarifele practicate pentru abonamente (120 lei / abonament lunar – pe o linie), acestea reprezintă 10% din venitul mediu lunar al unui membru dintr-o gospodărie.</p> <p>Mai mult, pentru a întări această ipoteză, facem trimitere la analiza Criteriului 2. „Economico financiar” privind nivelul de tarifare, unde a fost analizat tariful mediu al unei călătorii calculate pe baza veniturilor totale estimate pentru anul 2022 și a numărului de călătorii totale estimate a fi parcurse în anul 2022, acesta fiind 2.25 lei / călătorie (a se vedea <b>Anexa 2</b> la prezentul studiu de oportunitate).</p> <p>Astfel, luând în considerare analiza și informațiile prezentate mai sus, considerăm că tariful practicat la un preț de 2 lei / călătorie este accesibil populației din Municipiul Hunedoara din punct de vedere financiar.</p>					
	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>
	-	-	-	-	-	Poate avea impact social nefavorabil pentru utilizatori prin reducerea accesibilității financiare la serviciul public – creșterea tarifelor de călătorie
<b>categoriile de persoane cu reduceri de</b>	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. nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare,					

<sup>12</sup> Institutul Național de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 10, Diviziunea BUF103K – ABF Numarul mediu de membri componentii ai unei gospodării pe principalele categorii sociale și macroregiuni;

<sup>13</sup> Institutul Național de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 11, Diviziunea BUF104J – ABF Veniturile totale medii lunare pe o gospodărie, pe categorii de venituri și principalele categorii sociale, pe macroregiuni și regiuni de dezvoltare.

Evaluare propriu-zisă d.p.d.v al:	Scenariul 1 – Atribuire directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei		Scenariul 2 – Atribuire directă către un Operator Municipal		Scenariul 3 – Atribuire prin procedură competitivă către un Operator Privat	
<b>tarif / gratuități</b>	<p>autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru următoarele categorii de persoane:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pensionarii, persoanele care au atins vârsta de pensionare sau beneficiarii de pensie de urmaș;</li> <li>- preșcolari (5-7 ani);</li> <li>- elevi;</li> <li>- studenți;</li> <li>- 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;</li> <li>- alte categorii sociale în conformitate cu prevederile legale.</li> </ul> <p>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, la tariful aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local.</p>					
	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>	<b>Avantaje generale</b>	<b>Dezavantaje generale</b>
	-	-	-	-	-	-

## 5. Mediu (nivel CO<sub>2</sub>)

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 bioxid de carbon, care vor favoriza folosirea combustibililor alternativi și a noilor tehnologii în toate formele de transport.

Scenariul 1 – Atribuire directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei	Scenariul 2 – Atribuire directă către un Operator Municipal	Scenariul 3 – Atribuire prin procedură competitivă către un Operator Privat
<p>Conform scenariului tehnico-economic recomandat, emisiile de CO<sub>2</sub>/km pentru un autobuz hibrid cu încărcare este de 0.29 g CO<sub>2</sub>/km, iar pentru un număr anual de kilometri de 854,189 km, emisiile de CO<sub>2</sub> sunt estimate la 0.25 tone/an, indiferent de modalitatea de delegare, Autoritatea Contractantă fiind cea care pune la dispoziția operatorului mijloacele de transport.</p>		

### Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare

Gesiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puține avantaje, alegerea acestei modalități de delegare poate avea un impact negativ asupra calității serviciului de transport public, mai ales din cauza inexistenței unei modalități de control al autorităților asupra acestuia.

Gestiunea delegată către un compartiment specializat în cadrul aparatului Primăriei presupune reorganizarea acestei instituții și obținerea acordului Agenția Națională a Funcționarilor Publici. De asemenea, vor fi necesare activități administrative de delegare a angajaților Primăriei și includerea acestora în cadrul compartimentului nou creat sau organizarea și desfășurarea concursurilor de ocupare a posturilor vacante pentru personalul contractual conform „Regulamentului cadru privind stabilirea principiilor generale de ocupare a unui post vacant sau temporar vacant corespunzător funcțiilor contractuale și a criteriilor de promovare în grade sau trepte profesionale imediat superioare a personalului contractual din sectorul bugetar plătit din fonduri publice” aprobat prin H.G. nr. 286 din 23 martie 2011.

În ceea ce privește gestiunea directă către un operator municipal, Primăria Municipiului Hunedoara poate delega serviciul de transport public către companie municipală PRIM TRANSPREST HUNEDOARA SRL, cu asociat majoritar Municipiul Hunedoara, astfel asigurându-se inclusiv continuarea atribuirii sarcinilor administrative către Autoritățile Competente. De asemenea, această modalitate de delegare va asigura și continuitatea contractelor de muncă a angajaților operatorului Prim Transprest Hunedoara S.R.L.

Dintre scenariile alternative de delegare, cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cel delegat către o companie municipală (cu acționar majoritar Municipiul Hunedoara). De asemenea, având în vedere că operatorul municipal există la momentul întocmirii prezentei documentații, acesta dispune de mijloacele necesare prestării serviciului de transport, iar mai mult, acesta va fi înzestrat de către municipalitate cu autobuze noi, după implementarea proiectului ce va fi depus la finanțare pe POR 3.2. 2014-2020. Contractul cu operatorul municipal va fi încheiat în baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Plecând de la aceste ipoteze, Autoritatea competentă, în acest caz, Primăria Municipiului Hunedoara se va bucura pe deplin de organizarea, coordonarea, dezvoltarea și eficientizarea serviciului public de transport călători din oraș printr-o metodă de atribuire eficientă din punct de vedere administrativ, economic dar mai ales social.

### 3.3. Ajutor de stat

Adesea, serviciile de interes general, indiferent dacă sunt prestate de operatori publici sau privați, nu pot fi furnizate în condiții acceptabile din punct de vedere economic, fără sprijin financiar din partea statului, sub forma unei compensații pentru serviciu public. Această compensație este reglementată de normele privind ajutoarele de stat prevăzute de TFUE, în măsura în care aceste servicii de interes economic general constituie activități economice. În 2003, Curtea de Justiție a clarificat că o astfel de compensație pentru prestarea de servicii de interes economic general (SIEG) constituie ajutor de stat, cu excepția cazului în care aceasta se limitează strict la suma care ar fi necesară pentru a compensa un operator eficient.

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

Fundamentarea atribuirii directe și obligațiile contractuale sunt prezentate în sub-capitolele următoare.

### 3.4. Fundamentarea atribuirii directe și obligații contractuale

Conform art.8, alin. 1, din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Local Hunedoara are competența exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea și funcționarea serviciilor de utilități publice. De asemenea, conform art. 8, alin. 3, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, Consiliul Local Hunedoara adoptă hotărâri cu privire la: elaborarea și aprobarea strategiilor proprii, extinderea și modernizarea sistemelor de utilități publice existente, elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de prestare a serviciilor de utilități publice, aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice. Și în conformitate cu art. 17 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, atribuțiile Consiliului Local Hunedoara constau în: elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor de transport public local, stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de persoane, stabilirea subvenției acordate de la bugetul local, întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, etc.

**Consiliul Local, care pentru operatorul de transport are rol de AGA (Adunarea Generală a Acționarilor) își exercită funcția de reglementare** prin hotărâri ale Consiliului Local, care monitorizează, urmărește modul de ducere la împlinire a contractelor de servicii publice aflate sub autoritatea Consiliului Local, formulează observații, obiecții și propuneri; colectează, gestionează și transmite informații specifice / raportările prevăzute de legislația privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice către instituțiile prevăzute de lege; gestionează relația cu structurile de conducere a operatorilor de serviciul care administrează documentații și informații necesare împlinirii misiunii de monitorizare, etc. **Operatorul delegat are sarcina de a pune în practică reglementările aprobate de către Consiliul Local care se referă la activitatea acestuia.**

Astfel, conform prevederilor Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, a Legii nr. 51/2006 a serviciilor a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare (aprobată prin Legea nr. 225/2016), ale Ordinului nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local, ale Ordinului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public local, **Consiliul Local al Municipiului Hunedoara urmează să adopte forma de gestiune directă a serviciului de transport public de călători prin curse regulate în Municipiul Hunedoara prin atribuire directă, către un operator de drept privat, înființat de către Consiliul Local Hunedoara și cu asociat majoritar care își exercită funcția de control, Consiliul Local Hunedoara.**

Operatorul Municipal va fi o unitate care desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciului de utilități publice destinat satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale Hunedoara. Operatorul de transport local va fi autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului public, cu asociat unic Municipiul Hunedoara. De asemenea, această alegere a fost luată având în vedere că:

a) Municipality Hunedoara respectă toate prevederile legale în ceea ce privește înființarea unui operator municipal;



b) Autoritatea publică deține controlul Operatorului de transport municipal;

c) Potrivit art. 5, al. 2, lit. a din Regulamentul CE nr. 1370/2007, autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului municipal (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:

- gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere
- dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății
- participarea la capitalul social este 99.8992%
- influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitatea de asociat unic al societății

d) Prevederile Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public:

- art. 27, al. 1, „În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin 2. lit. a și b și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. 3, lit. a și b, delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii

- art. 30, al. 2, lit. a care prevede că operatorii de transport rutier sunt deținători ai licențelor de transport eliberate de A.R.R. în condițiile legii pot fi „societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile”

e) Va fi respectată cerința privind transparența, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, prin publicarea Anunțului de informare prealabilă în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Astfel, având în vedere toate cele analizate, considerăm oportună soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un operator municipal.

Alegerea modalității de delegare directă către un operator municipal, rezidă dintr-un nivel calitativ înalt stimulat de creșterea cadrului favorabil pentru dezvoltarea optimă și controlată a serviciului de transport public și din adaptarea continuă la nevoile utilizatorilor, asigurate printr-o atentă operare a serviciului propus a fi dezvoltat prin surse financiare nerabursabile și contribuție de la bugetul local.; un operator de transport local autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului public, cu asociat unic Consiliul Local al Municipiului Hunedoara.

## 4. RECOMANDĂRI PRIVIND PAȘII DE URMAT PENTRU IMPLEMENTAREA SOLUȚIEI RECOMANDATE

### 4.1. Elemente de ordin juridic, procedural

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, 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.

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 de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;

b) se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, în cazul transportului local, sau numai între localitățile unui județ, în cazul transportului județean. În cazul în care traseul transportului pe șină depășește limita localității, acesta va fi considerat transport public local;

c) se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean sau Consiliul General al Municipiului București;

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, înmatriculate sau înregistrate, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile legii, 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) transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini, elaborate și eliberate în condițiile stabilite prin normele de aplicare elaborate de Ministerul Administrației și Internelor <sup>14\*)</sup> și aprobate prin ordin al ministrului, denumite în continuare Norme.

(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 autobuzelor;

d) alte documente stabilite de legile în vigoare.

---

<sup>14 \*)</sup> Conform art. 15 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 24/2007 privind stabilirea unor măsuri de reorganizare în cadrul administrației publice centrale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 247 din 12 aprilie 2007, denumirea "Ministerul Administrației și Internelor" se înlocuiește cu denumirea "Ministerul Internelor și Reformei Administrative".

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, 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.”

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

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- o se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- o se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;
- o se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local;
- o se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- o persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- o pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- o transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.

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.

*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 Municipiului Hunedoara și 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.

## 4.2. Investiții propuse pentru dezvoltarea sistemului de transport public

În urma problemelor legate de dotări, infrastructură, mijloace tehnice, program și aria deservită de transportul public a fost alcătuită o propunere de dezvoltare precum și o descriere a componentelor și contribuției pe care aceste dotări le au la dezvoltarea sistemului de transport public.

De asemenea, în conformitate cu analiza Scenariilor tehnico-economice privind tehnologia utilizată<sup>15</sup> (autobuze hibrid tip plug-in, autobuze electrice și autobuze diesel), scenariul optim privind dezvoltarea serviciului de transport public este Scenariul tehnico economic 1, adică tehnologia de autobuze hibrid tip plug-in.

✓ Investiții în dotări, infrastructură, mijloace tehnice:

Investiția propusă privind dezvoltarea sistemului de transport public este:

- Achiziția a 20 autobuze hibrid tip plug-in având capacitate normală având o valoare de 41,627,040.00 lei fără TVA per bucată, de ultimă generație, vârf de gamă (aceasta este o estimare de preț, până la obținerea de oferte din partea producătorilor);
- Implementarea unui sistem de e-ticketing având o valoare de 8,540,840.00 lei fără TVA;
- Modernizarea a 40 stații de îmbarcare/debarcare călători având o valoare totală de 7,133,331.06 lei fără TVA;
- Instalarea a 20 stații de încărcare necesare pentru încărcarea autobuzelor hibrid tip plug-in, având o valoare totală de 2,436,600.00 lei fără TVA;
- Construirea unui depou având o valoare de 5,308,885.17 lei fără TVA, inclusiv dotări de echipamente și bransament electric cu punct trafo nou în valoare de 1,527,577.85 lei fără TVA.

Toate costurile au fost calculate de costurile de lucrări și echipamente din documentațiile tehnico-economice în care acestea sunt vizate.

✓ Modificări ale programului de transport:

- Reconfigurarea programului de transport prin creșterea frecvenței de circulație și scăderea timpilor de așteptare în stații. Prin creșterea frecvențelor de transport, numărul de kilometri operați după implementarea proiectului investițional va crește de la 563,484 kilometri operați în anul 2019 la 854,189 kilometri / an.

Costul total estimat pe kilometru pentru anul 2022 (primul an în care operatorul va dispune de toate rezultatele investițiilor autorității contractante) va fi de 5.28 lei. Valoarea rezultată este calculată la un număr de 854,189 kilometri, acesta fiind numărul de kilometri estimați a fi parcurși de către operator într-un an de zile. Precizăm că numărul de kilometri este calculat conform programului de circulație planificat pentru sistemul de transport public din Municipiul Hunedoara.

În ceea ce privește veniturile, acestea sunt estimate la o valoare de 3,868,378.53 lei / an obținute din vânzarea titlurilor de călătorie (bilete și abonamente) și din subvențiile provenite din facilitățile și gratuitățile acordate categoriilor sociale.

---

<sup>15</sup> Prezentată în cadrul Studiului de Oportunitate privind dezvoltarea serviciului de transport public din Municipiul Hunedoara (2018)

Numărul de călătorii anuale au fost estimate la 2,045,138.00 călătorii / an, luându-se în calcul călătoriile realizate atât de către persoanele cărora li se aplică tariful întreg al unei călătorii, cât și de către persoanele care beneficiază de reduceri sau de gratuități.

Estimarea numărului de călătorii efectuate pentru fiecare an de contract a fost realizată pe baza concluziilor din studiile de trafic care au fundamentat dimensionarea investițiilor în transportul public local precum și impactul acestora asupra mobilității persoanelor din Municipiul Hunedoara.

Anul	2021 (Mai- Decembrie)	2022	2023	2024	2025	2026 (Ianuarie- Aprilie)
Nr. călătorii totale estimate	1.315.033	2.045.138	2.117.726	2.149.498	2.181.270	737.681

### 4.3. Durata contractului

În ceea ce privește durata contractelor de servicii publice, există 3 prevederi legislative 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 fixă a serviciilor de delegare a serviciului de transport public local, respectiv **6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze** și 10 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloace de transport pe cablu.

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

În acest sens, dispozițiile art.28 alin.(1) din legea examinată circumstanțiază, în funcție de specificul fiecărei activități desfășurate, termenul maxim al contractului de atribuire a gestiunii, astfel: 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, 10 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloacele de transport pe cablu, 5 ani pentru transportul fluvial și 5 ani pentru transportul în regim de taxi și în regim de închiriere. Referitor la aceste durate, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituționalitate a prevederilor art.28 din Legea nr. 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 nr. 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 nr. 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 vor elabora analize privind eficiența economică a serviciului și, în cazul în care rezultatele sunt negative, să 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 nr. 51/2006, Legea nr. 92/2007 și cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, data de începere fiind **04.05.2021**.

#### **4.4. Elemente de ordin juridic, procedural**

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, 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.

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 de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
- b) se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, în cazul transportului local, sau numai între localitățile unui județ, în cazul transportului județean. În cazul în care traseul transportului pe șină depășește limita localității, acesta va fi considerat transport public local;
- c) se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean sau Consiliul General al Municipiului București;
- 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, înmatriculate sau înregistrate, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile legii, 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) transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini, elaborate și eliberate în condițiile stabilite prin normele de aplicare elaborate de Ministerul Administrației și Internelor <sup>16\*</sup>) și aprobate prin ordin al ministrului, denumite în continuare Norme.

(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 autobuzelor;
- d) alte documente stabilite de legile în vigoare.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice,

---

<sup>16 \*</sup>) Conform art. 15 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 24/2007 privind stabilirea unor măsuri de reorganizare în cadrul administrației publice centrale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 247 din 12 aprilie 2007, denumirea "Ministerul Administrației și Internelor" se înlocuiește cu denumirea "Ministerul Internelor și Reformei Administrative".

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.”

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

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- o se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- o se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;
- o se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local;
- o se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- o persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- o pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- o transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.

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.

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 Municipiului Hunedoara și 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.

### **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”.

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

#### Amortizarea mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului

La calculul amortizării mijloacelor fixe, trebuie Societatea 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 municipal 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 (Scenariului Tehnico-Economic 1).

mijloc fix	clasa	valoare lei fără TVA	perioada de amortizare (ani)	amortizare anuală	amortizare lunară
autobuze hibrid tip plug-in - 20 buc.	2.3.2.1.3.1.	41,627,040.00	8	5,203,380.00	433,615.00
statii de incarcare autobuze - 20 buc	2.1.16.2.1.	2,436,600.00	18	135,366.67	11,280.56
stații de îmbarcare/debarcare călători – 40 buc	1.1.3	7,133,331.06	60	118,888.85	9,907.40
sistem e-ticketing	3.4.	8,540,840.00	15	569,389.33	47,449.11
autobază	1.3.1.	5,308,885.17	48	110,601.77	9,216.81
dotari autobaza	3.1.6.	1,527,577.85	10	152,757.79	12,729.82
<b>TOTAL lei</b>				<b>6,290,384.41</b>	<b>524,198.70</b>

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

Durata de delegare a serviciului nu influențează în niciun fel valoarea redevenței.

#### Gradul de suportabilitate a populației privind costurile cu redevența

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

$$\text{Gradul de suportabilitate (\%)} = \frac{\text{Total factura pe lună}}{\text{Venit mediu gospodărie}} * 100$$

Nivelurile generale recomandate pentru ratele de suportabilitate, calculate pe baza formulei anterioare, sunt: **Pentru transportul public local: rata de suportabilitate = 0,5%**

Astfel, având în vedere că valoarea rezultată la calculul amortizării anuale a mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice reprezintă o sumă mult prea mare (6,290,384.41 lei / an), se consideră oportun la calculul redevenței aplicarea unei limite de până la 0,5% reprezentată de gradul de suportabilitate a populației. Aplicarea acestei metodologii de calcul nu va influența negativ contabilitatea Municipiului Hunedoara, întrucât măsurile de investiții în domeniul transportului public vor fi finanțate în proporție de 98% din fonduri nerambursabile, iar din bugetul local se vor finanța 2% din totalul investițiilor.

Menționăm faptul că nivelul propus al redevenței trebuie ales astfel încât să fie suportabil, iar compania să nu mărească tarifele de călătorie pentru utilizarea transportului public de călători. Astfel, pentru concesionarea serviciului de transport public în Municipiul Hunedoara, începând cu anul 2022, se propune o redevență anuală de **46.484,87 lei /an**, fundamentată conform amortizării pentru mijloacele fixe achiziționate prin proiect, aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului o dată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Redevența se va calcula la valoarea efectivă a bunurilor acordate de către Autoritate către Operator.

Mai mult decât atât, valorile prezentate mai sus sunt estimate de către consultant pe baza necesarului de investiții în vederea dezvoltării serviciului de transport public în municipiu. Pe lângă mijloacele fixe prezentate, la calculul redevenței se pot avea în vedere și alte investițiile necesare pentru dezvoltarea și modernizarea sistemului de transport public.

Până în prezent, redevența plătită de către operatorul de transport a fost calculată ca 0.5% din valoarea veniturilor realizate din încasare directă de la utilizatorii serviciului de transport public, după cum urmează:

	2016	2017	2018	2019
Redevența (lei/an)	8,882.54	8,416.10	12,372.69	14,389.98

În ceea ce privește anii 2020 și 2021, menționăm că redevența va fi plătită asemenea ca în anii precedenți, până la încheierea contractului actual cu operatorul de transport.

Prin urmare, având în vedere că noul contract aliniat la Regulamentul UE 1370/2007 este estimat să înceapă din ianuarie 2022, prezentăm mai jos calculul privind redevența:

INVESTIȚII ANUALE ETAPIZATE	2021 (Mai-Dec)	2022	2023	2024	2025	2026 (Ian-Apr)
Total mijloace fixe primare în administrare (lei)	-	66.574.274,08	66.574.274,08	66.574.274,08	66.574.274,08	66.574.274,08
Amortizare anuală (lei)	-	6.290.384,41	6.290.384,41	6.290.384,41	6.290.384,41	2.096.794,80
Gradul de suportabilitate 0.5% ( Valoarea redevenței anuale) (lei)	-	31.451,92	31.451,92	31.451,92	31.451,92	10.483,97
Diferența (lei)	-	6.258.932,49	6.258.932,49	6.258.932,49	6.258.932,49	2.086.310,83

Astfel, perioada în care operatorul va datora redevență autorității contractante, calculată conform dispozițiilor legale naționale și europene este perioada 2022-2026, în care, redevența anuală va fi de 188,711.53 lei/an.

## **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 alinate conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risic 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 swap aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de procentuale”. (<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>).

Astfel, având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public încheiat cu Municipiul Hunedoara va fi pe un termen de 5 ani, **mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 2.95 aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, plus o primă de 100 de puncte de procentuale.**

Nivelul profitului pentru prestarea de servicii de transport public local pe raza Municipiului Hunedoara este stabilit la 2.00 % (doilasută).

**Profit rezonabil primul an complet de operare (2021 Mai-Decembrie) = 2.00 % \* 2,214,332.02 lei**

$$= 44,286.64 \text{ lei}$$

**Profit rezonabil primul an complet de operare (2022) = 2.00 % \* 4.496.671,37 lei**

$$= 89.933,43 \text{ lei}$$

## **Modul de calcul al compensației**

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 primul an complet de operare (2022):**

$$\begin{aligned} \text{Compensația (lei)} &= 4.496.671,37 - 2,815,457.43 + 89.933,43 \\ &= 1,771,147.36 \text{ lei} \end{aligned}$$

Anul	2021 (Mai- Decembrie)	2022	2023	2024	2025	2026 (Ianuarie- Aprilie)	TOTAL
Număr total de vehicul*kilometru (KM)	375,656	854,189	854,189	854,189	854,189	284,730	4,077,141.67
Cost unitar per kilometru (lei)	5.895	5.264	5.272	5.280	5.289	5.334	5.39
(I) (Ch) Cost Total (Veh*Km efectuați x c unitar pe Km)	2,214,332.02	4,496,671.37	4,503,348.58	4,510,279.53	4,517,473.85	1,518,797.94	21,760,903.29
(II) (Pr) Profit rezonabil (2,00%)	44,286.64	89,933.43	90,066.97	90,205.59	90,349.48	30,375.96	435,218.07
Venituri din servicii de transport public	1,641,243	2,527,814	2,593,696	2,622,533	2,651,370	893,402	12,930,057.80
Alte venituri în cadru rețelei unde se prestează serviciul	191,762	287,643	287,643	287,643	287,643	95,881	1,438,217.24
(III) Total venituri planificate	1,833,005.27	2,815,457.43	2,881,339.53	2,910,176.34	2,939,013.15	989,283.32	14,368,275.04
<b>C) Compensația (I+II-III)</b>	<b>425,613.39</b>	<b>1,771,147.36</b>	<b>1,712,076.02</b>	<b>1,690,308.78</b>	<b>1,668,810.18</b>	<b>559,890.58</b>	<b>7,827,846.32</b>
din care: Diferente de tarif convenite operatorului pentru facilitati (elevi, stud, pensionari, pers. dizab, etc)	447,741.33	671,612.00	671,612.00	671,612.00	671,612.00	223,870.67	3,358,060.00
Valoarea anuală a contractului (RON/an)	2,258,618.66	4,586,604.80	4,593,415.55	4,600,485.12	4,607,823.33	1,549,173.90	22,196,121.35
Valoarea medie anuală a contractului (RON/an)	4,439,224.27						

## Tarife practicate

Transportatorul este autorizat să perceapă de la beneficiari contravaloarea serviciilor prestate pe baza de legitimații de călătorie valabile la tarifele aprobate de Consiliul Local Municipiul 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 Consiliului Local Hunedoara, 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.

Modificarea tarifelor și ajustarea se realizează în conformitate cu Ordinul nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

În conformitate cu prevederile ordinului mai sus menționat, pentru stabilirea tarifului unei călătorii se utilizează următoarea formulă de calcul: venituri totale înregistrate în anul precedent / numărul de călători + TVA. Dacă realizăm acest calcul pe baza informațiilor privind nivelul veniturilor estimate pentru anul 2022, dar și a numărului de călători estimați 2,815,457.43 lei / 2,045,138.00 călători) rezultă un tarif mediu de 1.37 lei fără TVA, respectiv 1.63 lei TVA inclus. Astfel, considerăm că tariful practicat în prezent în Municipiul Hunedoara, de 2 lei / călătorie, reprezintă un tarif acceptabil.

În ceea ce privește tarifele de călătorie pentru abonamente, în prezent, Municipiul Hunedoara practică un tarif de 120 de lei pentru un abonament cu 60 de călătorii. Totodată, tariful practicat pentru o călătorie este 2 lei / călătorie, astfel încât nu există nici un avantaj tarifar privind achiziția unui abonament, tariful fiind același (120 lei per abonament / 60 călătorii = 2 lei călătorie). Din acest motiv, Municipiul Hunedoara va avea în vedere reducerea tarifelor pentru abonamente, de exemplu, de la 120 de lei / abonament cu 60 de călătorii la 110 lei / abonament cu călătorii nelimitate.

În ceea ce privește acordarea de facilități și gratuități tarifare pentru categoriile de persoane prevăzute de legislația în vigoare, Municipiul Hunedoara va acorda aceleași tipuri de reduceri de tarif ca până în prezent. Persoanele care beneficiază de aceste reduceri și cuantumul acestor reduceri sunt prezentate la subcapitolul următor.

### ***Categoriile de persoane cu reduceri de tarif sau gratuități***

În conformitate cu HCL nr. 255/2013, HCL nr. 293/2014, HCL nr. 263/2017, HCL nr. 100/2018, HCL nr. 290/2018, HCL nr. 191/2018; Municipiul Hunedoara acordă facilități pentru utilizarea transportului public local prin curse regulate de pe raza administrativ teritorială a Municipiului Hunedoara în baza prevederilor următoarelor acte normative:

- Legea educației naționale nr.1/2011, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinului nr. 4055/1996 pentru stabilirea Normelor privind acordarea de reduceri cu 50% ale tarifelor pentru transportul local în comun, de suprafață și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval de care beneficiază elevii și studenții din învățământul de stat;
- Ordonanța de Urgență nr.69/2016 pentru completarea art. 84 din Legea educației naționale nr. 1/2011 și a art. 45 din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, precum și pentru abrogarea art.15 di Ordonanța Guvernului nr.29/2013 privind reglementarea unor măsuri bugetare;
- Ordinul nr. 4925/2005 pentru aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare unităților de învățământ preuniversitar, cu modificările ulterioare;
- Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările ulterioare;
- Legea asistenței sociale nr. 292/2011, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul nr.62/2007 pentru aprobarea Instrucțiunilor privind legitimația pentru transportul urban cu mijloace de transport în comun de suprafață pentru persoanele cu handicap și modelul acesteia;
- Legea nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război, republicată, cu modificările ulterioare;
- Legea recunoștinței față de eroii - martiri și luptătorii care au contribuit la victoria Revoluției române din decembrie 1989 nr. 341/2004, cu modificările ulterioare;
- Decretul - Lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicat, cu modificările ulterioare;

- Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea de Guvern nr. 1364/2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge;
- Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată cu modificările ulterioare.

Tipuri de facilități acordate la transportul public local de persoane prin curse regulate și categoriile de persoane beneficiare de pe raza administrativ teritorială a Municipiului Hunedoara:

- Acordarea a **30 de călătorii gratuite/lună** cu posibilitatea suplimentării numărului de călătorii, având în vedere că persoanele beneficiare au dreptul de a călători gratuit pe mijloacele de transport în comun, pentru următoarele categorii de persoane:

a) - veteranii de război și vădulele de război, în baza legitimației de veteran conform Legii nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și vădulelor de război, republicată, cu modificările ulterioare;

b) - persoanele persecutate din motive politice, prevăzute la art.1 din Decretul - Lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicat, cu modificările ulterioare;

c) - persoanele aflate în situațiile prevăzute de art. 5, lit. k din Legea recunoștinței față de eroii-martiri și luptători care au contribuit la victoria Revoluției române din decembrie 1989, precum și față de persoanele care și-au jertfit viața sau au avut de suferit în urma revoltei muncitorești anticomuniste de la Brașov din noiembrie 1987, nr. 341/2004, cu modificările și completările ulterioare.

- (1) Acordarea a **30 de călătorii gratuite/lună** pentru următoarele categorii de persoane:

a) - pensionarii cu venituri mai mici de 1500 lei/lună, inclusiv;

b) - persoanele fără venituri în vârstă de peste 55 ani, cu domiciliul pe raza administrativ teritorială a municipiului Hunedoara;

c) - vădulele nerecăsătorite ale veteranilor de război, cu domiciliul pe raza administrativ teritorială a municipiului Hunedoara;

d) - persoanele care dețin titlul de „Cetățean de Onoare al municipiului Hunedoara”.

(2) Acordarea a **16 călătorii gratuite/lună** pentru pensionarii cu venituri cuprinse între 1501 - 1700 lei/lună.

- (1) Acordarea a **40 de călătorii gratuite/lună** pentru persoanele prevăzute la art. 23 din Legea nr. 448/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu posibilitatea suplimentării numărului de călătorii:

a) - persoanele cu handicap grav și accentuat;

b) - însoțitorii persoanelor cu handicap grav, în prezența acestora;

- c) - însoțitorii copiilor cu handicap accentuat, în prezența acestora;
- d) - însoțitorii adulților cu handicap auditiv și mintal accentuat, în prezența acestora, în baza unei anchete sociale realizate de către asistentul social din cadrul compartimentului specializat al primăriei în a cărei rază teritorială își are domiciliul sau reședința persoana cu handicap;
- e) - asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav;
- f) - asistenții personali profesioniști ai persoanelor cu handicap grav și accentuat.

- (1) Acordarea următoarelor facilități pentru transportul public local de persoane prin curse regulate de pe raza administrativ teritorială a Municipiului Hunedoara, pentru donatorii de sânge, în conformitate cu Hotărârea de Guvern nr. 1364/2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge:

(2) Decontarea cheltuielilor de transport public local de persoane prin curse regulate, din ziua donării între localitatea de domiciliu/reședință înscrisă în actul de identitate și localitatea unde își are sediul instituția la care se efectuează donarea de sânge.

(3) În cazul în care donarea se face în instituția de profil din localitatea de domiciliu sau din localitatea în care este angajat, donatorul beneficiază de abonament cu reducere de 50% pentru transportul public local de persoane prin curse regulate în municipiul Hunedoara, pe baza actelor doveditoare, pe o perioadă de o lună.

(4) Cheltuielile care rezultă din aplicarea prevederilor alin.(2) respectiv alin.(3) se suportă din bugetul local al municipiului Hunedoara numai pentru donatorii de sânge care au efectuat donarea în instituțiile de profil cu activitate de recoltare de sânge care își au sediul pe raza administrativ teritorială a municipiului Hunedoara.

- Acordarea gratuității pentru transportul public local de persoane prin curse regulate în municipiul Hunedoara, pe tot parcursul anului calendaristic, pentru minorii în vârstă de până la 5 ani, în condițiile în care aceștia nu ocupă locuri separate.
- (1) Acordarea unei **reduceri de 95% la prețul abonamentului** pentru transportul public local de persoane prin curse regulate, pe tot parcursul anului calendaristic, pentru elevii din învățământul obligatoriu, profesional și liceal acreditat/autorizat, care frecventează unitățile de învățământ de pe raza administrativ teritorială a municipiului Hunedoara.

(2) Elevii orfani, elevii cu cerințe educaționale speciale, precum și cei pentru care s-a stabilit o măsură de protecție specială, în condițiile legii, sau tutelă, beneficiază de gratuitate pentru transportul public local de persoane prin curse regulate de pe raza administrativ teritorială a Municipiului Hunedoara, pe tot parcursul anului calendaristic.

(3) Excepție de la prevederile menționate la alin. (1) respectiv alin. (2) fac elevii care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu, cărora li se decontează cheltuielile de transport din bugetul Ministerului Educației Naționale, prin unitățile de învățământ la care sunt școlarizați, pe bază de abonament, în limita a 50 de km, sau li se asigură decontarea sumei ce reprezintă contravaloarea a 8 călătorii dus-întors pe semestru, dacă locuiește la internat sau în gazdă.

- (1) Acordarea unui **reduceri de 95% la prețul abonamentului** pentru transportul public local de persoane prin curse regulate, în timpul anului universitar, pentru studentii înmatriculați la forma de

învățământ cu frecvență, în instituțiile de învățământ superior acreditate, în vârstă de până la 26 de ani.

(2) În timpul anului universitar, studenții orfani sau proveniți din casele de copii beneficiază de gratuitate pentru transportul public local de persoane prin curse regulate de pe raza administrativ teritorială a municipiului Hunedoara.

(3) Categoriile de studenți menționate la alin. (1) și alin. (2) *nu beneficiază de tarif redus cu 95% sau de gratuitate pentru perioada vacanțelor* pentru transportul public local de persoane prin curse regulate, vacanțe stabilite anual de către senatul instituției de învățământ superior de pe raza administrativ teritorială a municipiului Hunedoara.

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.

Penru obținerea legitimațiilor de transport de tip card în mijlocul de transport, fiecare categorie de persoană va prezenta următoarele documente:

FACILITĂȚI/ GRATUITĂȚI	Conform HCL nr. 100/2018 modificată și completată de HCL nr. 191/2018, HCL nr. 290/2018 și HCL nr. 365/2019		
Categorie	Acte necesare	Tip legitimație de călătorie	Tarif in prezent
a) veteranii de război și văduvele de război	<i>Legitimație de veteran de război obținută în baza Legii nr. 44/1994</i>	<i>Abonament cu 30 de calatorii gratuite</i>	<b>30 de călătorii gratuite/lună</b> cu posibilitatea suplimentării numărului de călătorii
b) deportații, refugiații ,victimele oprimării comuniste, deținuții politici, strămutați / persecutați din motive etnice sau politice	<i>Hotărârea comisiei prin care au fost încadrați într-una dintre categorii, legitimație de membru al unei asociații</i>	<i>Abonament cu 30 de calatorii gratuite</i>	
c) luptători care au contribuit la victoria Revoluției române din decembrie 1989	<i>Legitimație de membru a Asociației Luptătorilor pentru Victoria Revoluției din Decembrie 1989</i>	<i>Abonament cu 30 de calatorii gratuite</i>	
a) - pensionarii cu venituri mici de 1200 lei/lună, inclusiv;	<i>Carte de identitate, cupon de pensie din luna anterioara eliberarii gratuitatii</i>	<i>Abonament cu 30 de calatorii gratuite</i>	<b>30 de călătorii gratuite/lună</b>



<b>FACILITĂȚI/ GRATUITĂȚI</b>	Conform HCL nr. 100/2018 modificată și completată de HCL nr. 191/2018, HCL nr. 290/2018 și HCL nr. 365/2019
-----------------------------------	---

<b>Categorie</b>	<b>Acte necesare</b>	<b>Tip legitimație de călătorie</b>	<b>Tarif in prezent</b>
<p>b) - persoanele fără venituri în vârstă de peste 55 ani, cu domiciliul pe raza administrativ teritorială a municipiului Hunedoara;</p> <p>c) - vădulele nerecăsătorite ale veteranilor de război, cu domiciliul pe raza administrativ teritorială a municipiului Hunedoara;</p> <p>d) - persoanele care dețin titlul de „Cetățean de Onoare al municipiului Hunedoara”.</p>	<p><i>Adeverință de venit pe anul în curs eliberată de ANAF</i></p> <p><i>Legitimația de 3 văduvă nerecăsătorită de veteran de război</i></p> <p><i>Diploma privind acordarea titlului de „Cetățean de Onoare al municipiului Hunedoara”</i></p>	<p><i>Abonament cu 30 de calatorii gratuite</i></p> <p><i>Abonament cu 30 de calatorii gratuite</i></p> <p><i>Abonament cu 30 de calatorii gratuite</i></p>	<b>30 de călătorii gratuite/lună</b>
pensionarii cu venituri cuprinse între 1201 - 1700 lei/lună.	<i>Carte de identitate, cupon de pensie din luna anterioara eliberarii gratuitatii</i>	<i>Abonament cu 20 de calatorii gratuite</i>	20 călătorii gratuite/lună
pensionarii cu venituri cuprinse între 1701 - 1900 lei/lună.	<i>Carte de identitate, cupon de pensie din luna anterioara eliberarii gratuitatii</i>	<i>Abonament cu 16 de calatorii gratuite</i>	16 călătorii gratuite/lună
<p>a) - persoanele cu handicap grav și accentuat;</p> <p>b) - însoțitorii persoanelor cu handicap grav, în prezența acestora;</p> <p>c) - însoțitorii copiilor cu handicap accentuat, în prezența acestora;</p>	<p><i>Carte de identitate, Legitimație pentru transport urban eliberată de DGASPC</i></p> <p><i>Legitimație de călătorie eliberată de Primăria municipiului Hunedoara , legitimația persoanei cu handicap pentru care este însoțitor</i></p>	<p><i>Abonament cu 40 de calatorii gratuite</i></p> <p><i>Abonament cu 40 de calatorii gratuite</i></p>	<b>40 de călătorii gratuite/lună</b> cu posibilitatea suplimentării numărului de călătorii

<b>FACILITĂȚI/ GRATUITĂȚI</b>	Conform HCL nr. 100/2018 modificată și completată de HCL nr. 191/2018, HCL nr. 290/2018 și HCL nr. 365/2019
-----------------------------------	---

<b>Categorie</b>	<b>Acte necesare</b>	<b>Tip legitimație de călătorie</b>	<b>Tarif in prezent</b>
d) - însoțitorii adulților cu handicap auditiv și mintal accentuat în prezența acestora;	<i>Legitimație de călătorie eliberată de Primăria municipiului Hunedoara , legitimația persoanei cu handicap pentru care este însoțitor</i>	<i>Abonament cu 40 de calatorii gratuite</i>	
e) – asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav;	<i>Legitimație de călătorie eliberată de Primăria municipiului Hunedoara , legitimația persoanei cu handicap pentru care este însoțitor</i>	<i>Abonament cu 40 de calatorii gratuite</i>	
f) - asistenții personali profesioniști ai persoanelor cu handicap grav și accentuat.	<i>Carte de identitate, Legitimație pentru transport urban eliberată de DGASPC</i>	<i>Abonament cu 40 de calatorii gratuite</i>	<b>40 de călătorii gratuite/lună</b> cu posibilitatea suplimentării numărului de călătorii
donatorii de sânge	<i>Carte de identitate, Documente justificative eliberate de instituția de profil la care a fost efectuată donarea</i>	Abonament cu tarif redus cu 50%	Abonament cu tarif redus cu 50%
minorii în vârstă de până la 5 ani, în condițiile în care aceștia nu ocupă locuri separate.			gratuitate
a) - elevii din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat, care frecventează unitățile de	<i>Carte de identitate / certificat de naștere, carnet de elev /</i>	Abonament elevi	reduceri de 95% la prețul abonamentului

<b>FACILITĂȚI/ GRATUITĂȚI</b>	Conform HCL nr. 100/2018 modificată și completată de HCL nr. 191/2018, HCL nr. 290/2018 și HCL nr. 365/2019		
<b>Categorie</b>	<b>Acte necesare</b>	<b>Tip legitimație de călătorie</b>	<b>Tarif in prezent</b>
<p>Învățământ de pe raza administrativ teritorială a municipiului Hunedoara</p> <p>b) – studenții înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență, în instituțiile de</p> <p>învățământ superior acreditate, în vârstă de până la 26 de ani</p>	<p><i>adeverinta eliberata de institutia de invatamant, cerere parinte/tutore</i></p> <p><i>Carte de identitate , legitimație de student</i></p>		

### **Indicatori de performanță minimali (dinamica, frecvențe, nivel noxe, calcul penalități etc.)**

În efectuarea serviciului de transport public local, operatorul de transport va respecta indicatorii de performanță prevăzuți în regulament, precum și alți indicatori de performanță în efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, în care se va ține seama de necesitățile comunităților locale, nivelul de dezvoltare a infrastructurii tehnico-edilitare, precum și de cerințele reglementărilor legale în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, aprobați prin hotărâre de Consiliul Local.

În domeniul transporturilor publice de călători, calitatea și performanța serviciului reprezintă atributul cel mai sintetic și mai cuprinzător care pune în evidență performanțele unui sistem de transport, fiind puternic marcată de percepția de către pasageri a performanțelor serviciului de transport. Indicatorii caracteristici performanțelor serviciului care descriu aceste percepții sunt diferiți de indicatorii economici utilizați de operatori, dar și de cei utilizați de proiectanți. Se apreciază că performanța serviciilor este determinată de deciziile strategice, tactice și operative adoptate în sistemul de transport public urban, în limitele constrângerilor bugetare.

Conform studiilor de specialitate realizate în domeniul transportului public până în prezent<sup>17</sup>, există o mare diversitate de indicatori care caracterizează calitatea și performanța serviciilor de transport public. Acești indicatori pot fi introduși în diferite categorii, astfel:

1. *Accesibilitatea* – indicatori care evaluează accesibilitatea unui potențial pasager la un serviciu de transport public, pentru diferite tipuri de deplasări;
2. *Capacitate* – capacitatea operatorilor de a satisface integral cererile adresate sistemului de transport public în diferite zone și la diferite momente de timp;
3. *Monitorizarea serviciilor* – indicatori care evaluează experiențele pasagerilor care utilizează zilnic serviciile de transport public;

<sup>17</sup> Ex. Hellgren, J., Model for Quantifying Transport Quality – Pilot Study, Chalmers University of Technology, 1994; Dragu, V., Aspecte specifice ale calității în transporturi, în Buletinul AGIR nr. 3, 2004, ISSN 1224-7928, pag. 104-107.

4. *Durata călătoriei* – indicatori care măsoară durata călătoriei în sistemul de transport public și care le compară cu duratele realizate cu alte moduri de transport sau cu o valoare ideală;
5. *Siguranță și securitate* – indicatori care evaluează probabilitatea ca un pasager să fie implicat într-un accident sau să devină victimă în timp ce utilizează un serviciu de transport public;
6. *Fiabilitatea* – indicatori ai eficacității programului operatorului și capacitatea acestuia de a respecta angajamentele asumate prin programele făcute publice;
7. *Caracteristici economice* – indicatori economici ai performanțelor serviciilor de transport public.

În rândurile ce urmează este prezentată analiza succintă cu privire la modalitatea de îndeplinire a indicatorilor de performanță de către operatorul de transport, astfel:

- Aspecte generale privind performanța indicatorilor studiați;
- Metode de îmbunătățire

**1. Accesibilitatea** – indicatori care evaluează accesibilitatea unui potențial pasager la un serviciu de transport public, pentru diferite tipuri de deplasări

Accesibilitatea serviciului de transport public este evaluat în funcție de (a.) frecvența de operare a autobuzelor și de (b.) numărul punctelor de schimb intermodal.

În același timp, accesibilitatea, raportată la rolul rețelelor infrastructurii de transport semnifică ușurința cu care bunurile sau persoanele pot ajunge dintr-un loc t într-un loc apelând la mijloacele de transport. Astfel, accesibilitatea este o expresie a ofertei de mobilitate de care ar putea beneficia societatea ca întreg sau populația, ca individ într-un anumit spațiu, fiind astfel o consecință a acțiunilor de amenajare a teritoriului<sup>18</sup>.

(a). Frecvența de operare a transportului public de călători

- *Aspecte generale:*

Accesibilitatea la nivelul stațiilor se măsoară prin frecvența serviciului care reprezintă de câte ori într-o oră un călător poate accesa transportul public, presupunând că serviciul este oferit la o distanță rezonabilă de mers pe jos și în perioada în care se dorește realizarea călătoriei. Frecvența serviciului este o componentă a duratei totale a călătoriei, pe baza ei determinându-se timpul de așteptare în stație și intervalul mediu între vehicule. Mai mult decât atât, frecvența scăzută determină ca timpii de așteptare al călătorilor, în stații, să fie ridicați, transportul public pierzând astfel din atractivitate.

(b.) Numărul punctelor de schimb intermodal

- *Aspecte generale:*

Modernizarea infrastructurii (în special în punctele de schimb intermodal) și creșterea confortului întregii călătorii cu mijloacele de transport în comun se realizează având în vedere următoarele aspecte:

- Instalarea unor amenajări de așteptare de înaltă calitate (scaune, refugii, servicii de vânzare a bunurilor de consum);
- Construirea unor standuri securizate pentru biciclete, amenajări de parcare de tip „park and ride”, sisteme de folosire în codiviziune a autovehiculelor etc.;
- Facilitarea accesului la stații (de exemplu, piste pentru pietoni și biciclete, indicatoare, reproiectarea spațiului înconjurător);
- Modernizarea materialului rulant pentru a-l adapta la cerințele potențialilor clienți prin creșterea accesibilității;
- Îmbunătățirea nivelului de pregătire al șoferilor pentru a conduce fără probleme și într-o manieră eficientă din punct de vedere energetic.

---

<sup>18</sup> Raicu & Popa, 2009

Deplasările intermodale conduc atât la un randament crescut pentru indivizi, cât și la un randament pentru ansamblul societății (în termen de costuri socio-economice și totale). Alegerea modală și eficacitatea crescută contracarează problemele de capacitate existente ale modurilor de transport.

Din punct de vedere urbanistic, polii de schimb constituie un „echipament major de mobilitate” al orașului, fiind nuclee de accesibilitate, cu impact asupra vecinătății imediate, dar și cu efect asupra atractivității întregului oraș<sup>19</sup>.

#### Metode de îmbunătățire a accesibilității:

În urma implementării proiectului ce va fi propus spre finanțare prin Programul Operațional Regional Axa prioritară 3, Obiectivul specific 3.2, Primăria Municipiului Hunedoara își propune pe lângă achiziționarea materialului rulant, adaptarea acestuia la cerințele potențialilor clienți prin punerea la dispoziția acestora a unor sisteme moderne de taxare și de informare menite a le facilita accesul la serviciul de transport public. Pe lângă aceste elemente, proiectul va propune modernizarea infrastructurii rutiere prin lucrări de infrastructură menite a crea condițiile propice pentru rularea autobuzelor în condiții de siguranță, dar și lucrări menite a crea condițiile necesare pentru dezvoltarea transportului nemotorizat în oraș. Astfel, se vor crea premisele necesare pentru dezvoltarea mai multor puncte intermodale care vor conecta rețeaua de transport public cu alte moduri de transport nemotorizate (velo și pietonale) și creșterea frecvenței autobuzelor prin păstrarea unui număr de autobuze existente (cele funcționale care nu poluează excesiv) și prin achiziția a 8 autobuze noi, ecologie ce nu emit noxe.

2. **Capacitatea de transport** - capacitatea operatorilor de a satisface integral cererile adresate sistemului de transport public în diferite zone și la diferite momente de timp

#### - *Aspecte generale:*

Serviciul de transport călători poate fi varianta selectată pentru a realiza o deplasare într-un anumit moment al zilei atunci când serviciul de transport este accesibil în punctul de origine, dacă există stație în apropierea punctului de plecare, dacă există capacitate suficientă de transport și dacă persoana decidentă cunoaște acel serviciu și știe cum să îl utilizeze. Dacă una din aceste condiții nu este satisfăcută, atunci transportul public nu va fi selectat și ca urmare călătoria va fi efectuată utilizând un alt mod de transport sau fie va fi făcută într-un moment mai puțin convenabil sau fie nu va fi efectuată deloc. În cazul în care serviciul nu este accesibil, pentru persoana respectivă nu mai are importanță calitatea serviciului de transport public.

De asemenea, în situația în care capacitatea de transport oferită nu este suficientă pentru satisfacerea cererii la ore de vârf, atunci o parte din pasageri sau toți nu pot să urce în vehiculul aglomerat care sosește în stație conform planului de circulație și trebuie să aștepte vehiculul următor. De asemenea, în situația în care capacitatea de transport oferită este mai mare decât cererea într-un anumit moment, sistemul de transport public devine inefficient.

#### Metode de îmbunătățire:

Soluția alternativă pentru remedierea situației descrise mai sus constă în reconfigurarea traseelor și a amplasamentului stațiilor din oraș, achiziționarea de material rulant care să ofere posibilitatea creșterii frecvenței. Aceste elemente vor conduce în mod direct la creșterea gradului de încredere al populației în calitatea serviciilor de transport prin oferirea unui serviciu sigur, eficient și accesibil.

3. **Monitorizarea serviciilor** – indicatori care evaluează experiențele pasagerilor care utilizează zilnic serviciile de transport public care evaluează gradul de satisfacție al utilizatorilor

#### - *Aspecte generale*

Transportul public presupune deservirea călătorilor spre satisfacerea nevoilor de mobilitate ale acestora, de la domiciliu la locul de muncă, la școală, spital, dar și la centrele comerciale.

---

<sup>19</sup> Soluții Interdisciplinare Pentru Satisfacerea Mobilității În Marile Aglomerări Urbane, Drd.. ing. Eugenia Alina ROMAN, Drd. ing. Vlad Cătălin ROMAN

Mobilitatea este vitală pentru calitatea vieții într-un oraș, și nu numai, iar aceasta va continua să crească. Căutarea soluțiilor de transport pentru satisfacerea mobilității urbane, prin creșterea ofertei de transport, nu mai este suficientă, astfel încât trebuie Societatea identificate soluții interdisciplinare pornind de la legătura dintre transporturi și urbanism, care prin soluții de amenajare a teritoriului corelate cu cele de dezvoltare a transporturilor să conducă la un oraș cu o densitate mare și cu un mix al funcțiilor urbane, încurajând deplasările pe distanțe scurte (pietonale și cu bicicleta) și cu transportul public.

Monitorizarea serviciilor de transport public prin consemnarea tuturor solicitărilor și a reclamațiilor (nevoi exprimate sau potențiale), reprezintă o soluție optimă cu ajutorul căreia operatorul de transport poate crea condițiile necesare pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a populației. Sugestiile și reclamațiile trebuie să detalieze problema și să conțină cât mai multe date concrete, specifice fiecărui caz (ex: data, ora, traseu, stația de plecare, stația de coborâre, direcția de deplasare, număr de înmatriculare autobuz, etc.) pentru identificarea corectă a cauzelor și rezolvarea corespunzătoare a acestora.

În procesul comunicării, relația unitate publică-cetățeni constituie substanța actului de administrație publică. Unitățile publice, prin angajații săi, respectiv funcționarii publici (ca emițător sau receptor) și cetățeanul (ca receptor sau emițător de mesaje) au obiective clare: emițătorul își propune să informeze, să convingă, să îndrume, să fie eficient, să capteze interesul, iar receptorul se va strădui să fie atent, să înțeleagă, să acționeze.

Mai mult, monitorizarea serviciului prin urmărirea atentă a cerințelor și reclamațiilor utilizatorilor reprezintă un element prin care se poate măsura gradul de satisfacție a utilizatorilor. Acesta ajută la măsurarea calității percepute de utilizatori, iar scopul lor este de a oferi posibilitatea îmbunătățirii serviciilor de transport. Ele pot pune în evidență aspectele cele mai satisfăcătoare, precum și orice probleme care trebuie să fie remediate. De asemenea, această activitate poate evidenția variațiile nivelului de satisfacție a utilizatorilor de-a lungul timpului și, uneori, pot furniza comparații.

Evaluarea satisfacției clienților trebuie să reprezinte un obiectiv pe termen mediu și lung al operatorului și trebuie să fie corelată cu indicatorii de performanță.

Astfel, monitorizarea atentă a solicitărilor adresate de către populație reprezintă una dintre cele mai eficiente soluții de creare a unui sistem eficient ce corespunde cu nevoile de deplasare a acestora.

#### Metode de îmbunătățire:

Pentru a avea succes pe piață, operatorul trebuie să-și concentreze în permanență eforturile spre înțelegerea și satisfacerea necesităților și așteptărilor tuturor clienților lor, atât cei actuali, cât și cei potențiali.

În vederea creșterii satisfacției utilizatorilor și fidelizării acestora, operatorul va adopta o abordare relativ nouă – orientarea către utilizator, în comparație de cea tradițională – căutarea de utilizatori. De asemenea, acesta va identifica și culege în permanență date și informații referitoare la utilizatori, pentru a răspunde obiectivelor lor prioritare.

Pentru asigurarea unor măsuri care conduc la eficientizarea comunicării între administrația publică și/sau operator – cetățean, pentru dezvoltarea optimă a serviciului de transport public, se propun următoarele:

- Utilizarea sistemului audio-video al autobuzelor pentru transmiterea către clienți a diverse informații, sugestii, mod de utilizare a aparaturii și conduita în autobuz;
- Consemnarea sugestiilor și reclamațiilor pe categorii de solicitări;
- Acordarea unui răspuns solicitărilor și reclamațiilor în termen de 30 de zile;
- Analiza reclamațiilor și propuneri de îmbunătățire a activității;
- Consiliere psihologică a conducătorilor auto care au cercetare disciplinară;
- Instruire periodică a personalului;
- Adaptarea numărului de autobuze la numărul de călători transportați.

4. **Durata călătoriei** – indicatori care măsoară durata călătoriei în sistemul de transport public și care le compară cu duratele realizate cu alte moduri de transport sau cu o valoare ideală

- *Aspecte generale:*

Cerințele privind durata călătoriei constau în reducerea duratei călătoriei prin folosirea de metode moderne pentru servirea publicului călător. Durata călătoriei este influențată de o serie de indici ai calității: lungimea traseelor raportată la populația localității, numărul de linii de transport, durata propriu-zisă de deplasare, ritmicitatea, întârzierile pe traseu, lipsa la program a personalului, numărul și durata blocărilor și durata devierilor de la traseu.

Metode de îmbunătățire:

În vederea dezvoltării capacității de inovare a sistemului de transport din municipiul Hunedoara și obținerii unui serviciu net îmbunătățit calitativ și performant, este imperios necesar a fi îmbunătățită durata călătoriei, întrucât aceasta reprezintă un indicator de performanță al cărui rezultat afectează programul zilnic al călătorilor. Un sistem al cărui durata înregistrează întârzieri, scade din calitatea vieții locuitorilor. Astfel, se propun următoarele măsuri de organizare a orașului în vederea asigurării unui serviciu de transport public eficient

- Alegerea rutelor de transport local de călători care să satisfacă cerințele de mobilitate ale populației prin analize de teren din care să rezulte dacă liniile de transport deserveSocietatea în mod eficient populația sau, după caz, dacă acestea ar trebui modificate pentru a satisface nevoia de transport;
- Realizarea unui sistem de management inteligent al traficului care să dea prioritate transportului public, salvare, pompieri etc.
- Achiziția de autobuze noi care să deservească traseele transportului public, astfel încât frecvența să crească.

5. **Siguranță și securitate** – indicatori care evaluează probabilitatea ca un pasager să fie implicat într-un accident sau să devină victimă în timp ce utilizează un serviciu de transport public

- *Aspecte generale:*

Siguranța și securitatea în circulație constituie condiția fundamentală a transporturilor. Aceasta se realizează numai atunci când toate mijloacele de transport și elementele auxiliare fără de care acestea nu pot funcționa, se regăseSocietatea în condiții perfecte, evitându-se astfel avarierea sau distrugerea mijloacelor și instalațiilor de transport, dar mai ales accidentarea pasagerilor și a personalului.

Metode de îmbunătățire:

Siguranța circulației impune:

- Asigurarea stării tehnice perfecte a vehiculelor și instalațiilor fixe;
- Pregătirea completă a vehiculelor pentru executarea misiunii;
- Instruirea corespunzătoare a personalului, atât a celui de întreținere a mijloacelor și instalațiilor de transport, cât și a celui de bord;
- Desfășurarea de ateliere de lucru și activități de formare pentru conducătorii auto și utilizatorii transportului public;
- Costuri de achiziționare, instalare, exploatare și întreținere pentru camere video în autobuze sau în stații și opriri;
- Verificarea periodică a cunoștințelor personalului;
- Verificarea stării de sănătate a personalului de bord;
- Controlul permanent al respectării instrucțiunilor de serviciu pe toate treptele ierarhice.

6. **Fiabilitatea** – indicatori ai eficacității programului operatorului și capacitatea acestuia de a respecta angajamentele asumate prin programele făcute publice

- *Aspecte generale:*

Eficacitatea unui program de transport constă în calitatea acestuia de a produce efectul așteptat. Din acest punct de vedere este imperios necesar ca operatorul de transport să pună la dispoziția utilizatorilor un sistem de transport public care să:

- asigurare suficienta capacității de transport;
- asigure accesibilitate;
- realizeze un timp minim pe traseul origine-destinație;
- ofere siguranța realizării prestației pe orice vreme;
- asigure un confort acceptabil pentru pasager;
- aibă efecte negative minime asupra liniștii locuitorilor și mediului înconjurător.

Metode de îmbunătățire:

Pentru a crește fiabilitatea serviciului de transport public și reduce astfel utilizarea automobilelor din Municipiul Hunedoara, operatorul de transport public trebuie să fie motivat să asigure o mai bună calitate a serviciilor în cadrul sistemului de transport public, între altele, prin punerea în aplicare a următoarelor măsuri:

1. Extinderea și simplificarea rețelei de transport public, de exemplu, prin:

- Reproiectarea configurației rețelei
- Creșterea frecvenței și a numărului de ore de funcționare

2. Modernizarea infrastructurii (în special în punctele de schimb intermodal) și creșterea confortului întregii călătorii cu mijloacele de transport în comun, de exemplu, prin:

- Instalarea unor amenajări de așteptare de înaltă calitate (scaune, refugii, servicii de vânzare a bunurilor de consum)
- Facilitarea accesului la stații (de exemplu, piste pentru pietoni și biciclete, indicatoare, reproiectarea spațiului înconjurător)
- Construirea unor standuri securizate pentru biciclete, amenajări de parcare de tip „park and ride”, sisteme de folosire în codiviziune a autovehiculelor etc.
- Modernizarea materialului rulant pentru a-l adapta la cerințele potențialilor clienți prin creșterea accesibilității
- Îmbunătățirea nivelului de pregătire al șoferilor pentru a conduce fără probleme și într-o manieră eficientă din punct de vedere energetic

3. Creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele, în special pentru persoanele cu nevoi speciale, de exemplu prin:

- Punerea în aplicare a unor instrumente informaționale diferite adaptate persoanelor cu handicap (de exemplu, sisteme de asistență vizuală, anunțuri vocale)
- Asigurarea accesibilității fizice în zonele de așteptare și în vehicule (de exemplu, pentru landouri, cărucioare pentru copii, scaune cu rotile, cadre de mers)

4. Îmbunătățirea siguranței și securității în stații, opriri și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură, de exemplu prin:

- Formarea în domeniul siguranței și securității, precum și creșterea gradului de sensibilizare pentru șoferi și călători
- Punerea în aplicare a unei strategii de securitate, cum ar fi montarea camerelor video în stații și în interiorul vehiculelor
- Crearea unor condiții mai sigure în stații și în jurul acestora (de exemplu, iluminat mai bun)

5. Actualizarea permanentă a web-site-ului operatorului, de exemplu prin:



- Publicarea tuturor prețurilor practicate, inclusiv a subvențiilor de la bugetul local al Municipiului Hunedoara și stabilirea gratuității transportului local
  - Publicarea tuturor modificărilor aduse programului de circulație și a îmbunătățirilor sistemului de transport
- 7. Caracteristici economice** – indicatori economici ai performanțelor serviciilor de transport public și calculul compensației

- *Aspecte generale:*

Eficiența economică constă în evaluarea activității unei întreprinderi și contribuie la fundamentarea luării deciziilor, astfel încât resursele disponibile să fie utilizate cât mai favorabil. Mai mult decât atât, eficiența economică se conturează în urma comparării efectelor unei acțiuni, cu eforturile necesare producerii ei.

În ceea ce privește eficiența economică a unui serviciu de transport public, aceasta reprezintă atributul activității de prestarea a serviciului sau a persoanelor angajate de a produce efecte economice favorabile operatorului de transport.

Metode de îmbunătățire

Un sistem de transport public eficient este, pe termen lung, singura soluție pentru păstrarea accesibilității centrelor economice<sup>20</sup>, întrucât acesta reduce numărul de vehicule/km. Mai mult, modurile de transport public care utilizează energia electrică (trenuri, metrouri, tramvaie, autobuze electrice) sunt mai puțin poluante pentru mediul înconjurător.

În vederea încurajării utilizării transportului public, acesta trebuie să reprezinte o alternativă mai atractivă decât deplasarea cu autoturismul personal.

Mai mult, pentru asigurarea eficienței economice, este necesar ca operatorul să îmbunătățească sistemul de transport public, după cum urmează<sup>21, 22</sup>:

- diversificarea serviciilor furnizate și adaptarea acestora la nevoile de mobilitate ale populației. Astfel, având la dispoziție servicii de transport public în concordanță cu cererea de transport, oamenii sunt încurajați să renunțe la utilizarea autoturismului personal;
- îmbunătățirea calității servirii. Confortul transportului public trebuie să fie similar cu utilizarea autoturismul personal, factorii cheie fiind: Informarea călătorilor în timp real, asigurarea regularității serviciilor, creșterea vitezei comerciale, asigurarea confortului călătorilor care așteaptă, asigurarea accesibilității călătorilor cu mobilitate redusă;
- buna integrare a rețelelor de transport care să ofere utilizatorilor o călătorie fără întreruperi de la origine la destinație. Această integrare trebuie să acopere toate modurile de transport public disponibile într-un oraș precum și legăturile între acestea și deplasările private (autoturism personal – park and ride, bicicletă, mers pe jos) - puncte de schimb intermodal;
- coordonarea cu politicile de amenajare a teritoriului și de dezvoltare urbană, astfel încât extinderea zonelor urbane să fie compatibilă cu serviciul de transport public;
- crearea unei politici de tarifare atractivă și o comunicare dinamică. Având în vedere că utilizarea transportului public ca mijloc de deplasare presupune un cost mai mic decât cel cu autoturismul personal, politica de tarifare trebuie să încurajeze utilizarea transportului public ținând cont și de posibilitățile financiare ale utilizatorilor. Astfel, utilizarea instrumentelor de comunicare și de marketing pentru a îmbunătăți imaginea transportului public în rândul locuitorilor reprezintă un element definitoriu pentru prestarea serviciului.

<sup>20</sup> Raicu, R., Raicu, Ș., Transport demand, transport and traffic flow – Key elements of city logistics, In: Logistics systems for sustainable cities, pg. 37-51, Elsevier, Paris, 2003

<sup>21</sup> \*\*\* Land Use Planning and Urban Transport – A sourcebook for policymakers in developing cities, september 2004

<sup>22</sup> \*\*\* Situation of public transport in the European metropolitan areas, EMTA (European Metropolitan Transport Authorities), 2008

## 5. CONCLUZII

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public din Municipiul Hunedoara.

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

Analizând situația serviciului de transport public s-a constatat că operatorul municipal Prim Transprest Hunedoara SRL este o societate care are doi asociați, deci cu capitalul social împărțit între cei doi (Consiliul Local al Municipiului Hunedoara și SOCIETATEA Parc Industrial SRL), considerându-se așadar că autoritatea administrativ teritorială nu deține în mod exclusiv controlul asupra societății căreia i se delegă serviciul de utilitate publică. Totodată, Municipiul Hunedoara are calitatea de unic asociat într-un alt SRL, respectiv în cadrul SOCIETATEA Salubprest Hunedoara SRL, societate ce asigură activitatea de salubritate publică. Deoarece prevederile art. 14 alin. (1) din Legea nr. 31/1990 a societăților comerciale interzice ca o persoană fizică/juridică să fie asociat unic în mai multe societăți, singura soluție care se întrevide în acest caz este ca societatea Salubprest Hunedoara SRL să intre în structura asociativă a Prim Transprest Hunedoara SRL și asociatul Parc Industrial SRL să se retragă din structura Prim Transprest Hunedoara SRL. În acest sens, Municipiul Hunedoara a solicitat un punct de vedere la Consiliul Concurenței, acesta fiind unul favorabil în sensul acestor modificări/actualizări. Astfel, prin HCL nr. 69/2020, SOCIETATEA Salubprest Hunedoara SRL a fost cooptat în cadrul societății, iar prin HCL. Nr. 84/2020, SOCIETATEA Parc Industrial SRL a cedat părțile sale sociale către SOCIETATEA Salubprest Hunedoara SRL retrăgându-se astfel din societatea Prim Transprest Hunedoara SRL. Prin urmare, în prezent, structura asociativă a operatorului de transport public va fi următoarea:

- Municipiul Hunedoara deține o pondere a capitalului social de 99,8992%;
- SOCIETATEA Salubprest SRL deține o pondere a capitalului social de 0,1018%.

Această modificare din urmă a fost transmisă în data de 08.04.2020 la Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Hunedoara, urmând a fi înregistrată.

- Având în vedere avantajele precizate în capitolul de analiză, tipul de delegare a serviciului public optim pentru Municipiul Hunedoara este gestiunea directă de către un operator intern, prin atribuire directă, respectiv către operatorul actual Prim Transprest Hunedoara SRL, societate comercială deținută majoritar de UAT Municipiul Hunedoara Hunedoara;
- Durata contractului de delegare este de 5 ani;
- Operatorul de transport va presta serviciul de transport public local cu autobuze urbane, pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Hunedoara;
- În ceea ce privește anunțul privind lansarea intenției de delegare către un operator municipal în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, Municipiul Hunedoara a parcurs toate demersurile necesare și a transmis anunțul de intenție în data de 27.04.2018, având număr de înregistrare JOUE: OSJ:2018/S 082-185462.;

- Operarea de către operatorul intern va începe în urma semnării unui Contract de Servicii Publice conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, operarea pe baza acestui nou contract fiind estimată să înceapă cel târziu la 04.05.2021;
- Serviciul de transport din municipiul Hunedoara va fi operat cu autobuze pe 6 trasee, numărul estimat de kilometri efectuați anual fiind de 854,189.00 km/an, calculat conform programului de circulație planificat pentru sistemul de transport public din Municipiul Hunedoara
- Compensația anuală datorată de Autoritatea Contractantă către Operator este estimată la 1,771,147.36 lei pentru primul an întreg de operare (2022);
- Costul/km este estimat la 5,264 lei pentru primul an întreg de operare (2022).

Pentru a putea accesa fonduri nerambursabile pentru dezvoltarea sistemului de transport public și atingerea obiectivelor de dezvoltare durabilă, contractul de delegare a serviciului de transport cu actualul operator de transport va trebui să continue prin încheierea unui contract nou aliniat cu prevederile legislative naționale și europene. Deasemenea, modalitatea de delegare directă către un operator municipal oferă oportunitatea de dezvoltare a sistemului de transport public pe termen lung, Municipiul Hunedoara având un control direct asupra acestei societăți care va presta serviciul de utilitate publică.

## 6. ANEXE

### ANEXA 1. Salarii – previziuni pentru anul 2022 în conformitate cu prevederile legislative din anul 2018

	Funcție	Nr. angajați pe post	net unitar	total net	brut unitar	total brut	Salariu complet (cost total al angajatorului/angajat)	Salariu complet (cost total al angajatorului/total angajați)
1	Director general	1	4.000,00	4.000,00	6.991,00	6.991,00	6.991,00	6.991,00
2	Director tehnic	1	3.500,00	3.500,00	6.118,00	6.118,00	6.118,00	6.118,00
3	Conducător activitate transport	1	3.000,00	3.000,00	5.243,00	5.243,00	5.243,00	5.243,00
4	Sef serviciu comercial	1	3.000,00	3.000,00	5.243,00	5.243,00	5.243,00	5.243,00
5	Dispecer	2	2.500,00	5.000,00	4.369,00	8.738,00	4.369,00	8.738,00
6	Sofer	38	2.500,00	95.000,00	4.369,00	166.022,00	4.369,00	166.022,00
7	Operatori	3	2.300,00	6.900,00	4.020,00	12.060,00	4.020,00	12.060,00
8	Controlori	8	2.200,00	17.600,00	3.845,00	30.760,00	3.845,00	30.760,00
9	Sef garaj	1	2.700,00	2.700,00	4.720,00	4.720,00	4.720,00	4.720,00
10	Mecanici	2	2.500,00	5.000,00	4.369,00	8.738,00	4.369,00	8.738,00
11	Tinichigiu	1	2.500,00	2.500,00	4.369,00	4.369,00	4.369,00	4.369,00
12	Electrician	1	2.500,00	2.500,00	4.369,00	4.369,00	4.369,00	4.369,00
13	Paznic	1	1.700,00	1.700,00	2.933,00	2.933,00	2.933,00	2.933,00
	<b>TOTAL / lună</b>	<b>61</b>	<b>34.900,00</b>	<b>152.400,00</b>	<b>60.958,00</b>	<b>266.304,00</b>	<b>60.958,00</b>	<b>266.304,00</b>
	<b>TOTAL / an</b>		<b>418.800,00</b>	<b>1.828.800,00</b>	<b>731.496,00</b>	<b>3.195.648,00</b>	<b>731.496,00</b>	<b>3.195.648,00</b>
	<b>TOTAL / an + al 13-lea salariu</b>			<b>1.981.200,00</b>		<b>3.461.952,00</b>		<b>3.461.952,00</b>

## ANEXA 2. Programul de transport public propus după realizarea investițiilor

TRASEUL 2 MAGISTRALA			
Luni - Sâmbătă			
6:00	6:15	6:30	6:45
7:00	7:15	7:30	7:45
8:00	8:15	8:30	8:45
9:00	9:15	9:30	9:45
10:00	10:15	10:30	10:45
11:00	11:15	11:30	11:45
12:00	12:15	12:30	12:45
13:00	13:15	13:30	13:45
14:00	14:15	14:30	14:45
15:00	15:15	15:30	15:45
16:00	16:15	16:30	16:45
17:00	17:15	17:30	17:45
18:00	18:15	18:30	18:45
19:00	19:15	19:30	19:45
20:00	20:15	20:30	20:45
21:00		21:30	

TRASEUL 2 MAGISTRALA	
Duminică	
6:00	6:30
7:00	7:30
8:00	8:30
9:00	9:30
10:00	10:30
11:00	11:30
12:00	12:30
13:00	13:30
14:00	14:30
15:00	15:30
16:00	16:30
17:00	17:30
18:00	18:30
19:00	19:30
20:00	20:30
21:00	21:30

TRASEUL 3 OM			
Luni - Sâmbătă			
6:00	6:15	6:30	6:45
7:00	7:15	7:30	7:45
8:00	8:15	8:30	8:45
9:00	9:15	9:30	9:45
10:00	10:15	10:30	10:45
11:00	11:15	11:30	11:45
12:00	12:15	12:30	12:45
13:00	13:15	13:30	13:45
14:00	14:15	14:30	14:45
15:00	15:15	15:30	15:45
16:00	16:15	16:30	16:45
17:00	17:15	17:30	17:45
18:00	18:15	18:30	18:45
19:00	19:15	19:30	19:45
20:00	20:15	20:30	20:45
21:00		21:30	

TRASEUL 3 OM	
Duminică	
6:00	6:30
7:00	7:30
8:00	8:30
9:00	9:30
10:00	10:30
11:00	11:30
12:00	12:30
13:00	13:30
14:00	14:30
15:00	15:30
16:00	16:30
17:00	17:30
18:00	18:30
19:00	19:30
20:00	20:30
21:00	21:30

Traseul 4 "Chizid"	
Luni-Vineri	
6:00	
7:00	
8:00	
9:00	
10:00	
11:00	
12:00	
13:00	
14:00	
15:00	
16:00	
17:00	
18:00	
19:00	
20:00	
22:10	
23:15	

Traseul 4 "Chizid"	
Sâmbătă - Duminică	
6:00	
7:00	
8:00	
9:00	
10:00	
11:00	
12:00	
13:00	
14:00	
15:00	
16:00	
17:00	
18:00	
19:00	
20:00	

TRASEUL 6 "PESTIȘ"			
Luni-Vineri			
5:30	6:00	5:45	6:15
6:30	7:00	6:45	7:15
7:30	8:00	7:45	8:15
8:30	9:00	8:45	9:15
9:30	10:00	9:45	10:15
10:30	11:00	10:45	11:15
11:30	12:00	11:45	12:15
12:30	13:00	12:45	13:15
13:30	14:00	13:45	14:15
14:30	15:00	14:45	15:15
15:30	16:00	15:45	16:15
16:30	17:00	16:45	17:15
17:30	17:30	17:45	18:15
18:30	18:00	18:45	19:15
19:30	19:00	19:45	20:15
20:30	20:00	20:45	21:15

TRASEUL 6 "PESTIȘ"	
Sâmbătă - Duminică	
5:30	6:00
6:30	7:00
7:30	8:00
8:30	9:00
9:30	10:00
10:30	11:00
11:30	12:00
12:30	13:00
13:30	14:00
14:30	15:00
15:30	16:00
16:30	17:00
17:30	17:30
18:30	18:00
19:30	19:00
20:30	20:00

Traseul Zlaști-Boș-Groș	
Luni-Vineri	
5:00	
6:30	
8:00	
10:30	
12:40	
13:30	
14:30	
15:45	
17:30	
18:00	
19:30	
20:40	
23:30	

Traseul Zlaști-Boș-Groș	
Sâmbătă - Duminică	
5:00	
6:30	
8:00	
10:30	
12:40	
13:30	
14:30	
15:45	
17:30	
18:00	
19:30	
20:40	
23:30	

Traseul Hunedoara - Racastie	
Luni - Vineri	
5:40	
7:00	
8:00	
10:00	
12:30	
13:40	
14:30	
15:45	
17:30	
19:30	
21:40	
23:40	

Traseul Hunedoara - Racastie	
Sâmbătă - Duminică	
5:40	
7:00	
8:00	
10:00	
12:30	
13:40	
14:30	
15:45	
17:30	
19:30	
21:40	
23:40	