



# **CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE**

## **PLAN DE ADMINISTRARE 2015-2019**

**Beneficiari:**

**S.C. URBIS S.A. BAIA MARE**

**Adunarea Generală a Acționarilor S.C. URBIS S.A. BAIA MARE**

**Autoritatea Tutelară: MUNICIPIUL BAIA MARE**

**Elaborat:**

**Ec. Paul Adrian PECE – Președintele Consiliului de Administrație**

**Jur. Mircea NICULAE– Vicepreședintele Consiliului de Administrație**

**Jur. Rodica BRAD – Membru în Consiliul de Administrație**

**Jur. Ioan CETERCHI – Membru în Consiliul de Administrație**

**Ing. Vasile PINTEA – Membru în Consiliul de Administrație**

**- Octombrie 2015 –**

## Cuprins

1. INTRODUCERE.....	4
2. CADRUL LEGAL .....	6
2.1 Legislația europeană în domeniul transportului public .....	6
2.2 Legislația națională generală privind serviciile comunitare de utilități publice .....	7
2.3 Legislația națională specifică privind serviciile de transport public local.....	7
3. CONTEXTUL LOCAL PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC DE CĂLĂTORI .....	11
3.1 Descrierea modului de funcționare a serviciului de transport public local .....	11
3.1.1 <i>Aria de operare</i> .....	11
3.1.2 <i>Contractul de delegare a gestiunii serviciului</i> .....	12
3.1.3 <i>Autoritatea de autorizare</i> .....	13
3.2 Descrierea operatorului de transport S.C. URBIS S.A. Baia Mare .....	14
3.2.1 <i>Acționariat</i> .....	14
3.2.2 <i>Capacitatea tehnică</i> .....	14
3.2.2.1 <i>Parc auto</i> .....	14
3.2.2.2 <i>Baza materială</i> .....	15
3.2.3 <i>Capacitatea administrativă</i> .....	15
3.2.3.1 <i>Personal</i> .....	15
3.2.3.2 <i>Organigrama</i> .....	16
3.2.4 <i>Capacitatea economico-financiară</i> .....	16
3.2.4.1 <i>Sistem de tarificare</i> .....	16
3.2.4.2 <i>Mecanism de finanțare</i> .....	17
3.2.4.3 <i>Indicatori economico-financieri</i> .....	17
3.2.4.4 <i>Investiții</i> .....	23
3.3 Descrierea modului de administrare a operatorului de transport S.C. URBIS S.A. Baia Mare	26
3.3.1 <i>Autoritatea Tutelară</i> .....	26
3.3.2 <i>Adunarea Generală a Acționarilor</i> .....	27
3.3.3 <i>Consiliul de Administrație</i> .....	28
3.3.3.1 <i>Comitetul de audit</i> .....	28
3.3.3.2 <i>Comitetul de nominalizare</i> .....	29

3.3.4	Conducerea executivă .....	29
4.	ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE PRIVIND PRESTAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC .....	30
4.1	Nivel urban (număr de linii, număr de km parcurși anual, număr de călători).....	30
4.2	Nivel metropolitan (număr de linii, număr de km parcurși anual, număr de călători) .....	32
5.	ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE (SWOT) PRIVIND ACTIVITATEA OPERATORULUI	35
5.1	Exploatare.....	35
5.2	Tehnic.....	36
5.3	Economic.....	38
5.4	Logistic.....	39
6.	VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A TRANSPORTULUI PUBLIC .....	41
6.1	Viziunea privind dezvoltarea societății .....	41
6.2	Misiune.....	41
6.3	Direcții de acțiune în perioada mandatului 2015-2019 .....	41
6.3.1	Obiective strategice generale .....	42
6.3.2	Obiective strategice specifice .....	42
6.3.2.1	Implementarea Planului de Mobilitate la nivelul Municipiului Baia Mare și al Zonei Metropolitane .....	43
6.3.2.2	Promovarea extinderii transportului electric în Municipiul Baia Mare .....	44
6.3.2.3	Promovarea și susținerea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <Zona Metropolitană Baia Mare>, ca autoritate metropolitană de transport public .....	45
6.3.2.4	Implementarea unui sistem electronic de eliberare a tichetelor de călătorie .....	48
6.3.2.5	Implementarea sistemului informatic integrat de gestiune al activității .....	49
6.3.2.6	Creșterea numărului de utilizatori ai serviciului de transport public în perioada 2016-2019	50
6.3.2.7	Modernizarea și creșterea capacității de transport .....	50
6.3.2.8	Modernizarea si creșterea capacității de mentenanță.....	51
6.3.2.9	Implementarea sistemului de management al mijloacelor de transport și de asistență în exploatare .....	52
6.3.2.10	Reducerea cheltuielilor operaționale cu pondere semnificativă în totalul cheltuielilor	52
6.3.2.11	Campanie de promovare a transportului public .....	53
6.3.2.12	Implementarea principiilor guvernantei corporative a întreprinderilor publice .....	53

7.	INDICATORI DE PERFORMANȚĂ.....	54
7.1	COSTUL OPERAȚIONAL.....	54
7.2	CIFRA DE AFACERI.....	54
7.3	PRODUCTIVITATEA MUNCII .....	55
7.4	RATA PROFITULUI.....	55
8.	RESURSE DE FINANȚARE.....	56
8.1	Resurse locale pentru finanțarea serviciului public de transport călători .....	56
8.2	Resurse din fonduri nerambursabile pentru finanțarea serviciului public de transport călători 58	
9.	CONCLUZII .....	62

## 1. INTRODUCERE

S.C. URBIS S.A. s-a constituit în baza HCL Baia Mare nr. 210/1997 ca urmare a reorganizării Regiei Autonome de Servicii Publice a Municipiului Mare, ca societate pe acțiuni, iar unicul acționar a fost Municipiul Baia Mare.

La data de 2 aprilie 2012 a fost constituită Asociația de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAIJA MARE> de către 18 unități administrative teritoriale situate în proximitatea Municipiului Baia Mare, la o distanță de aproximativ 35 de km, prin modificarea și actualizarea actelor statutare ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <Sistemul Urban Baia Mare>, și are ca obiect de activitate dezvoltarea durabilă a zonei metropolitane, prin realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal și regional și prin furnizarea în comun a unor servicii de utilități publice, inclusiv serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate.

Pentru realizarea obiectivului privind furnizarea în comun a serviciului de transport public local, urmare a HCL Baia Mare nr. 407/2013, HCL Tăuții Măgherauș nr. 197/2013, HCL Dumbrăvița nr. 24/2013, HCL Groși nr. 27/2013, HCL Recea nr. 45/2013 și HCL Săcălășeni nr. 42/2013, precum și a Hotărârii AGA nr. 2/06.12.2013, operatorul S.C. URBIS S.A. a devenit operator regional de transport, unitățile administrativ teritoriale menționate mai sus devenind coacționari, prin participarea la majorarea capitalului social.

În prezent, S.C. URBIS S.A. este o întreprindere publică, societate comercială pe acțiuni, având ca acționar majoritar Municipiul Baia Mare care deține un procent de 97,06% din totalul acțiunilor, Orașul Tăuții Măgherauș - 0,98%, Comuna Dumbrăvița - 0,49%, Comuna Recea - 0,49%, Comuna Groși - 0,49% și Comuna Săcălășeni - 0,49%.

Municipiul Baia Mare fiind acționarul majoritar al S.C. URBIS S.A., este autoritatea tutelară în conformitate cu prevederile art. 2 pct. 2 și 3 din O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice.

S.C. URBIS S.A. este operator de transport rutier și deține Licență de transport eliberată de A.R.R. în conformitate cu prevederile O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

S.C. URBIS S.A. este transportator autorizat și deține Autorizație de transport pentru transportul prin curse regulate cu troleibuze, eliberată de Primăria Municipiului Baia Mare în conformitate cu prevederile Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, atât la nivelul Municipiului Baia Mare, cât și la nivelul celorlalte unități administrativ-teritoriale din Zona Metropolitană Baia Mare, respectiv orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș și comunele Dumbrăvița, Groși, Recea și Săcălășeni, se realizează de către operatorul regional de transport S.C. URBIS S.A., în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului nr. 704/23.12.2013, ce a intrat în vigoare la data de 01 ianuarie 2014, încheiat pe o perioadă de 6 ani.

S.C. URBIS S.A. deține licențe de traseu și caietele de sarcini aferente, pentru toate traseele din Zona Metropolitană Baia Mare, eliberate de către Autoritatea de Autorizare – Compartimentul de transport local din cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE>.

Consiliul de Administrație al S.C. URBIS S.A. a fost numit prin hotărâre a A.G.A. în ședința din data de 27.07.2015, la propunerea autorității tutelare, în urma selecției prealabile a candidaților pentru funcțiile de membri ai Consiliului de Administrație. Componenta Consiliului de Administrație este următoarea - dl. Paul Adrian PECE, dl. Mircea NICULAE, dna. Rodica BRAD, dl. Ioan CETERCHI și dl. Vasile PINTEA.

Prin hotărâre a Consiliului de Administrație a fost ales dl. Paul Adrian PECE în funcția de Președinte al Consiliului de Administrație, iar dl. Mircea NICULAE a fost ales în funcția de Vicepreședinte.

La nivelul Municipiului Baia Mare există, în momentul de față, un singur sistem de desfășurare a transportului public de călători, cel de suprafață, organizat cu mai multe tipuri de mijloace de transport: autobuze, troleibuze și microbuze.

La nivelul Zonei Metropolitane Baia Mare, în cadrul celor șase unități administrativ teritoriale - orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș și comunele Dumbrăvița, Groși, Recea și Săcălășeni, există un singur sistem de desfășurare a transportului public de călători, cel de suprafață, organizat cu autobuze.

La elaborarea prezentului plan de administrare s-a ținut cont și de planul de administrare al consiliului de administrație anterior pe perioada 2013 - 2016, în condițiile în

care au fost asumate o serie de investiții pentru anul 2015, investiții aprobate prin HCL Baia Mare nr. 51/2015 privind aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2015 pentru S.C. URBIS S.A. Baia Mare.

La elaborarea prezentului plan de administrare s-a ținut cont de STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A MUNICIPIULUI BAIA MARE pentru intervalul de prognoză 2020 - 2030.

## **2. CADRUL LEGAL**

### ***2.1 Legislația europeană în domeniul transportului public***

Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1370/2001 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători reglementează și definește, la nivelul Comunității Europene, modul în care autoritățile competente, autoritatea publică sau un grup de autorități publice, pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general, stabilind condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.

Regulamentul nr. 1370/2007 a fost adoptat la 23 octombrie 2007 și a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009. Este obligatoriu și se aplică direct de către toate statele membre ale Uniunii Europene. Vizează crearea unei piețe interne pentru furnizarea serviciilor de transport de călători. Stabilește, de asemenea, condițiile în care plățile compensatorii prevăzute în contractele și concesiunile din domeniul serviciilor publice de transport de călători sunt considerate compatibile cu piața internă și sunt exceptate de la cerința de notificare prealabilă a Comisiei privind ajutoarele de stat.

În vederea interpretării dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, Comisia Europeană a emis Comunicarea nr. 2014/C92/01, bazată pe bunele practici, precum și pe jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene.

Contractul de servicii publice de transport de călători nr. 740/23.12.2013 încheiat între operatorul de transport S.C. URBIS S.A. și A.D.I. <ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE>, împreună cu unitățile administrativ teritoriale membre, care au calitatea de delegatari, respectă principiile generale din cadrul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

## ***2.2 Legislația națională generală privind serviciile comunitare de utilități publice***

Reglementările naționale generale privind serviciile comunitare de utilități publice sunt prevăzute de Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice.

Legea nr. 51/2006 reprezintă legea cadru în domeniul serviciilor comunitare de utilități publice, care completează Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, în ceea ce privește modalitatea de asociere a unităților administrativ teritoriale în asociații de dezvoltare intercomunitară de utilități publice, modalitatea de atribuire a serviciilor de transport public local, conținutul contractului de delegare a gestiunii și a documentației de atribuire.

## ***2.3 Legislația națională specifică privind serviciile de transport public local***

Reglementările naționale specifice cu privire la serviciul de transport public local sunt cuprinse în Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, care are ca obiect stabilirea cadrului juridic privind înființarea, autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor de transport public în comune, orașe, municipii, județe și în zonele asociațiilor de dezvoltare comunitară.

Trebuie să precizăm faptul că în cadrul Legii nr. 92/2007 există o serie de necorelări și inadvertențe, atât cu Legea nr. 51/2006, legea cadru a serviciilor comunitare de utilități publice, cât și cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind transporturile de călători. În acest context, la data elaborării prezentului plan de administrare, există un proiect de lege de modificare a Legii nr. 92/2007, aflat în dezbateră publică pe site-ul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice.

Proiectul de lege are ca scop principal adaptarea legii transportului public local la normativele generale naționale și europene ale serviciilor comunitare de utilități publice privind transportul public de călători.

Alte acte normative legale cu caracter primar, secundar și terțiar care reglementează transportul public local:

- Ordinul Ministrului Internelor și Reformei Administrative nr. 353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;



- Norma metodologică din 2011 privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;

- Ordonanța nr. 19/1997 privind transporturile;

- Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;

- Ordonanță de urgență nr. 30/2013 pentru prelungirea valabilității licențelor de traseu și a programelor de transport public județean;

- Ordonanța nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;

- Ordonanța nr. 97/1999 (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;

- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;

- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;

- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;

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

Acte administrative normative care reglementează transportul public local:

- HCL Baia Mare nr. 311/2012 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAIJA MARE> să exercite în numele și pe seama acestora atribuțiile referitoare la prestarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;

- HCL Baia Mare nr. 407/2013 privind aprobarea modificării structurii acționariatului, prin majorarea capitalului social al S.C. URBIS S.A.;

- HCL Baia Mare nr. 179/2013 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE> să exercite, în numele și pe seama Municipiului Baia Mare, dreptul de a delega gestiunea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, și aprobarea delegării gestiunii acestui serviciu către operatorul de transport S.C. URBIS S.A.;

- HCL Baia Sprie nr. 107/2012 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE> să exercite în numele și pe seama acestora atribuțiile referitoare la prestarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;

- HCL Baia Sprie nr. 33/2013 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE> să exercite, în numele și pe seama Orașului Baia Sprie, dreptul de a delega gestiunea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, și aprobarea delegării gestiunii acestui serviciu către operatorul de transport S.C. URBIS S.A.;

- HCL Tăuții Măgherauș nr. 98/2012 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE> să exercite în numele și pe seama acestora atribuțiile referitoare la prestarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;

- HCL Tăuții Măgherauș nr. 197/2013 cu privire la aprobarea participării Orașului Tăuții Măgherauș la majorarea capitalului social al S.C. URBIS S.A.;

- HCL Tăuții Măgherauș nr. 67/2013 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE> să exercite, în numele și pe seama Orașului Tăuții Măgherauș, dreptul de a delega gestiunea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, și aprobarea delegării gestiunii acestui serviciu către operatorul de transport S.C. URBIS S.A.;

- HCL Dumbrăvița nr. 24/2012 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE> să exercite în numele și pe

seama Comunei Dumbrăvița atribuțiile referitoare la prestarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;

- HCL Dumbrăvița nr. 24/2013 cu privire la aprobarea participării Comunei Dumbrăvița la majorarea capitalului social al S.C. URBIS S.A.;

- HCL Dumbrăvița nr. 23/2013 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE> să exercite, în numele și pe seama Comunei Dumbrăvița, dreptul de a delega gestiunea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, și aprobarea delegării gestiunii acestui serviciu către operatorul de transport S.C. URBIS S.A.;

- HCL Groși nr. 29/2012 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE> să exercite în numele și pe seama Comunei Groși atribuțiile referitoare la prestarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;

- HCL Groși nr. 27/2013 cu privire la aprobarea participării Comunei Groși la majorarea capitalului social al S.C. URBIS S.A.;

- HCL Groși nr. 18/2013 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE> să exercite, în numele și pe seama Comunei Groși, dreptul de a delega gestiunea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, și aprobarea delegării gestiunii acestui serviciu către operatorul de transport S.C. URBIS S.A.;

- HCL Recea nr. 36/2012 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE> să exercite în numele și pe seama Comunei Recea atribuțiile referitoare la prestarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;

- HCL Recea nr. 45/2013 cu privire la aprobarea participării Comunei Recea la majorarea capitalului social al S.C. URBIS S.A.;

- HCL Recea nr. 26/2013 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE> să exercite, în numele și pe seama Comunei Recea, dreptul de a delega gestiunea serviciului de transport public local de

persoane prin curse regulate, și aprobarea delegării gestiunii acestui serviciu către operatorul de transport S.C. URBIS S.A.;

- HCL Săcălășeni nr. 48/2012 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE> să exercite în numele și pe seama Comunei Săcălășeni atribuțiile referitoare la prestarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;

- HCL Săcălășeni nr. 42/2013 cu privire la aprobarea participării Comunei Săcălășeni la majorarea capitalului social al S.C. URBIS S.A.;

- HCL Săcălășeni nr. 19/2013 privind împuternicirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE> să exercite, în numele și pe seama Comunei Săcălășeni, dreptul de a delega gestiunea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, și aprobarea delegării gestiunii acestui serviciu către operatorul de transport S.C. URBIS S.A.;

- Hotărârea Adunării Generale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE> nr. 3/2013 privind aprobarea documentației de atribuire a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe raza unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE> direct implicate și aprobarea atribuirii delegării gestiunii acestui serviciu către operatorul regional de transport S.C. URBIS S.A.

### **3. CONTEXTUL LOCAL PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC DE CĂLĂTORI**

#### ***3.1 Descrierea modului de funcționare a serviciului de transport public local***

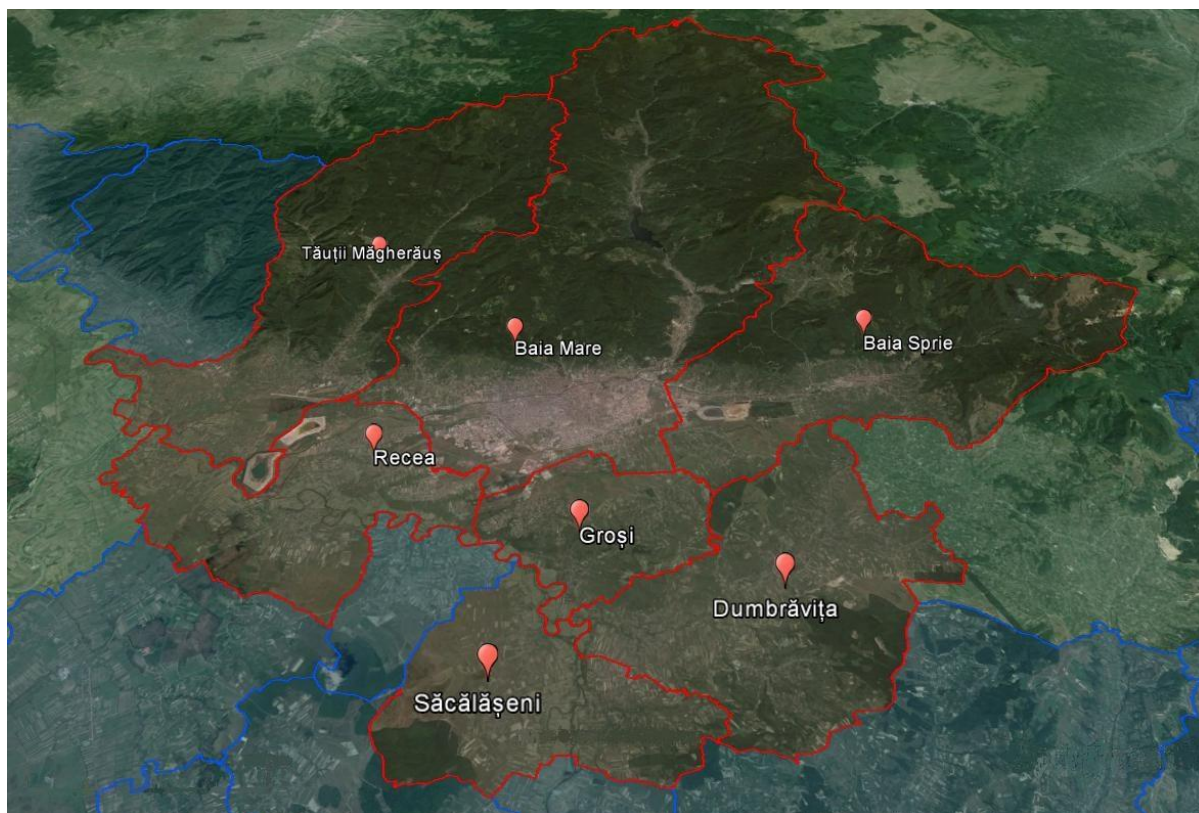
##### ***3.1.1 Aria de operare***

Ca urmare a Hotărârii AGA nr. 2/2013 și a hotărârilor consiliilor locale ale unităților administrativ teritoriale din cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE> privind majorarea capitalului social prin aportul noilor acționari, S.C. URBIS S.A. a devenit operator regional de transport public de călători.

Începând cu anul 2014, aria de operare a fost extinsă de la nivelul Municipiului Baia Mare, la nivelul Zonei Metropolitane Baia Mare, la o distanță de aproximativ 15 km față de Municipiul Baia Mare (zona funcțională urbană), pentru încă șase unități administrativ

teritoriale - Orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș și Comunele Dumbrăvița, Groși, Recea și Săcălășeni.

### **ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE – ZONA FUNCȚIONALĂ URBANĂ**



#### **3.1.2 Contractul de delegare a gestiunii serviciului**

La data de 23 decembrie 2013 a fost încheiat contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate între Asociația de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE> care, alături de cele șapte unități administrativ teritoriale membre, au calitatea de delegatar, cu operatorul de transport regional S.C. URBIS S.A. Contractul de delegare a intrat în vigoare începând cu data de 01 ianuarie 2014, fiind încheiat pe o perioadă de șase ani, cu posibilitatea prelungirii, conform prevederilor art. 4 alin. 4 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.

Pe parcursul a aproximativ 2 ani de exploatare în Zona Metropolitană Baia Mare, au fost încheiate 4 acte adiționale la contractul de delegare. Prin aceste acte adiționale a fost corelat programul de transport și graficele de circulație cu necesitățile de deplasare ale călătorilor, ținând seama și de eficientizarea costurilor, a fost stabilită modalitatea de acordare a compensației rezultată în urma diferenței dintre veniturile încasate și cheltuielile înregistrate cu efectuarea activității de exploatare de către operatorul de transport și a fost scăzut nivelul redevenței pe care o datorează operatorul la un quantum acceptabil.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului respectă principiile generale stabilite de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Totodată, Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Regional 2014 – 2020 a publicat pe site-ul POR un model de contract de servicii publice de transport și un ghid de încheiere a contractelor de servicii, realizat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare – BERD, pentru Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice în cadrul Programului de Asistență Tehnică POR 2007-2013, pentru a ajuta autoritățile de autorizare din cadrul municipiilor reședință de județ și asociațiilor de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile comunitare de utilități publice, de a adapta contractele de servicii existente la cerințele specifice Uniunii Europene. Existența unui contract de servicii publice conform cu cerințele Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 este necesară în cazul în care se doresc achiziții sau modernizări ale materialului rulant/flotei de vehicule/EEV, potrivit Programului operațional Regional 2014 - 2020, Axa Prioritară 4, Obiectivul Specific ”Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă”. În acest sens, la data de 11 iunie 2015, în cadrul Adunării Generale a A.D.I. <ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE> s-a stabilit constituirea unui grup de lucru, alcătuit din reprezentanți ai operatorului și ai asociației, care să facă propuneri, dacă este cazul, cu privire la adaptarea contractului de servicii existent la cerințele actelor normative europene.

### **3.1.3 Autoritatea de autorizare**

Autoritatea de autorizare pentru serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate, cu competențele specifice la nivelul arealului zonei metropolitane, este Compartimentul de transport local din cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE>.

Autoritatea de autorizare din cadrul Asociației a fost autorizată de către Președintele Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice prin

Ordinul nr. 518/04.12.2013 pentru exercitarea atribuțiilor legale în domeniul serviciilor de transport local, fiind eliberată în acest sens Autorizația nr. 0334/04.12.2013.

Atribuțiile principale ale autorității de autorizare constau în evaluarea fluxurilor de transport, stabilirea traseelor principale și secundare, stabilirea și supunerea aprobării adunării generale a asociației prin hotărâre a programelor de transport și a tarifelor, stabilirea modalității de atribuire a gestiunii serviciului, eliberarea licențelor de traseu și a caietelor de sarcini aferente, precum și a autorizațiilor de transport și a copiilor conforme pe raza teritorială a Zonei Metropolitane Baia Mare.

### ***3.2 Descrierea operatorului de transport S.C. URBIS S.A. Baia Mare***

#### ***3.2.1 Acționariat***

S.C. URBIS S.A. este o întreprindere publică, societate comercială pe acțiuni, având ca acționar majoritar Municipiul Baia Mare care deține un procent de 97,06% din totalul acțiunilor, Orașul Tăuții Măgherauș - 0,98%, Comuna Dumbrăvița - 0,49%, Comuna Recea - 0,49%, Comuna Groși - 0,49% și Comuna Săcălășeni - 0,49%.

S.C. URBIS S.A. este operatorul regional de transport care prestează serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul a șapte unități administrativ teritoriale din Zona Metropolitană Baia Mare - Municipiul Baia Mare, Orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș și Comunele Dumbrăvița, Groși, Recea și Săcălășeni.

Serviciul de transport public de călători, la nivelul unei zone metropolitane, este, potrivit prevederilor art. 4 alin. 1 lit. b) din Legea nr. 92/2007, serviciu de transport public local. Serviciul de transport de călători la nivelul zonei metropolitane este un serviciu public integrat, fiind un serviciu interconectat într-o zonă geografică determinată, cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport.

#### ***3.2.2 Capacitatea tehnică***

##### ***3.2.2.1 Parc auto***

S.C. URBIS S.A. deține un parc auto format din microbuze, autobuze și troleibuze, cu următoarele evoluții anuale:

Parc auto inventar (buc.)						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Troleibuze	12	12	12	12	18	18
Autobuze	65	64	64	54	53	58
Microbuze	2	2	4	4	4	6
<b>Total</b>	<b>79</b>	<b>79</b>	<b>80</b>	<b>70</b>	<b>75</b>	<b>82</b>

### 3.2.2.2 Baza materială

În cadrul S.C. URBIS S.A. funcționează:

- 1 atelier de mentenanță cu 2 hale și 10 posturi de întreținere și reparații pentru autobuze în cadrul cărora se efectuează întreținerea și reparațiile curente;

- 1 atelier cu o hală și 5 posturi de întreținere și reparații pentru troleibuze și autobuzele Solaris.

Stația de Inspecție Tehnică Periodică, situată în incinta bazei de troleibuze din cadrul Urbis este dotată cu echipamente noi, de ultimă generație, la care se efectuează inspecțiile tehnice atât la autobuze cât și la troleibuze.

### 3.2.3 Capacitatea administrativă

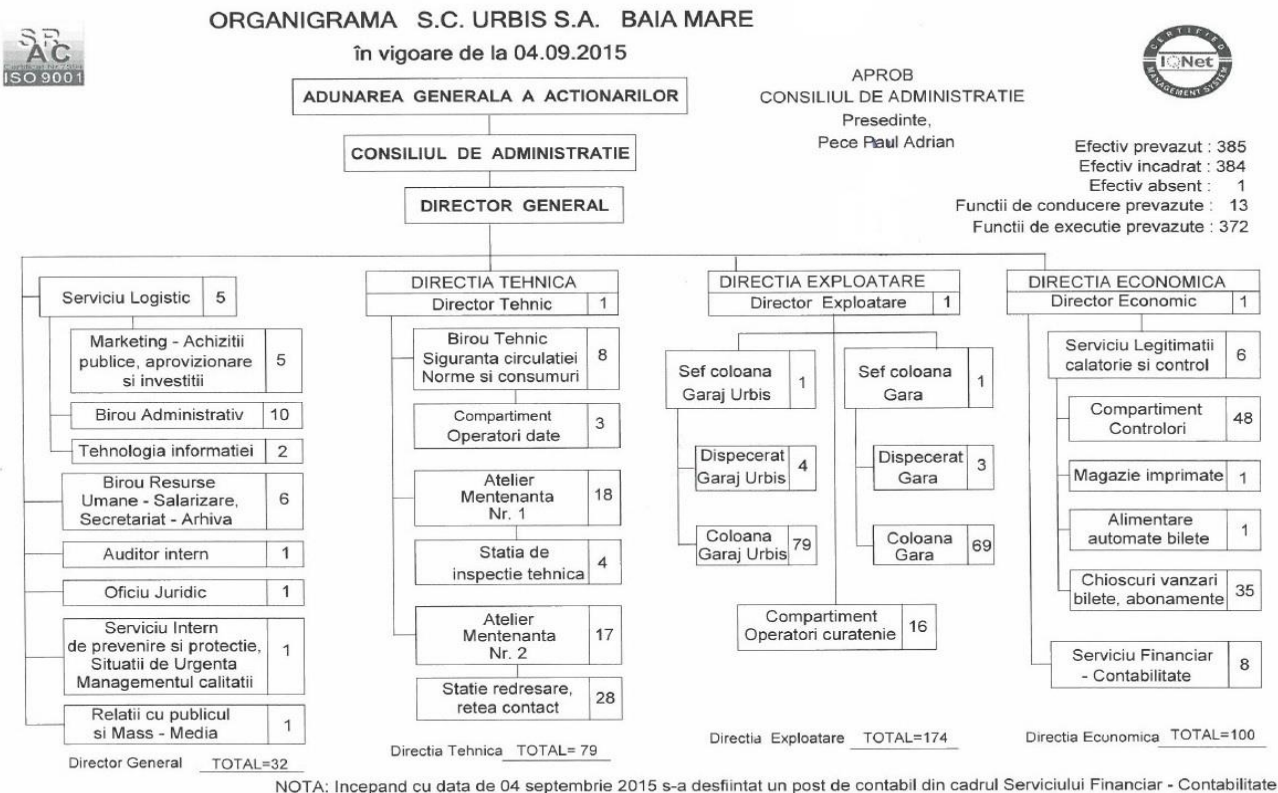
#### 3.2.3.1 Personal

Numărul mediu de angajați, pe ani, este prezentat în tabelul de mai jos:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Număr mediu de angajați	391	377	358	324	364	371



### 3.2.3.2 Organigrama



### 3.2.4 Capacitatea economico-financiară

#### 3.2.4.1 Sistem de tarifyare

Tarifele pentru bilete și abonamente se aprobă de către delegatar – A.D.I. <ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE>, cu avizul unităților administrativ teritoriale membre.

Stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane se realizează în condițiile prevăzute de prevederile Normelor cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor, aprobate prin Ordinul președintelui ANRSC nr. 272/2007, la cererea operatorului de transport public local de persoane, pe baza următoarelor documente:

- cererea de stabilire, ajustare sau modificare, care conține, după caz: tarifele în vigoare, în cazul ajustării sau modificării, și tarifele solicitate, inclusiv TVA; justificarea propunerii de stabilire, ajustare sau modificare se face pe baza unui memoriu tehnico-economic, care prezintă oportunitatea fundamentării tarifelor datorată creșterii principalelor elemente de cheltuieli;

- fișele de fundamentare pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifelor;
- alte date și informații necesare fundamentării tarifelor propuse.

Tarifele pentru serviciile de transport public local de persoane efectuat prin curse regulate se fundamentează fără includerea TVA în cheltuielile materiale, aceasta urmând să fie aplicată la totalul cheltuielilor rezultate plus cota de profit rezonabilă.

În prezent, în Municipiul Baia Mare, vânzarea tichetelor de călătorie se face prin intermediul a 16 punctele de vânzare proprii, 24 de puncte de vânzare terți (agenți economici parteneri), 3 automate de bilete și prin SMS.

În localitățile din Zona Metropolitană Baia Mare, vânzarea tichetelor de călătorie se face prin intermediul a 49 de puncte de vânzare terți (agenți economici parteneri) și prin SMS.

Municipiul Baia Mare, Orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș și Comuna Recea acordă o serie de gratuități și facilități anumitor categorii de persoane, potrivit prevederilor legale.

#### ***3.2.4.2 Mecanism de finanțare***

Finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorului de transport.

Veniturile operatorului de transport public local de persoane se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor reprezentând contravaloarea serviciului prestat și/sau din subvenții de la bugetul de stat, de la bugetele locale și de la bugetele altor instituții, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii.

Sumele necesare finanțării, funcționării și exploatării serviciilor de transport public local de persoane, provenite din subvenții, se prevăd în bugetele locale sau ale altor instituții.

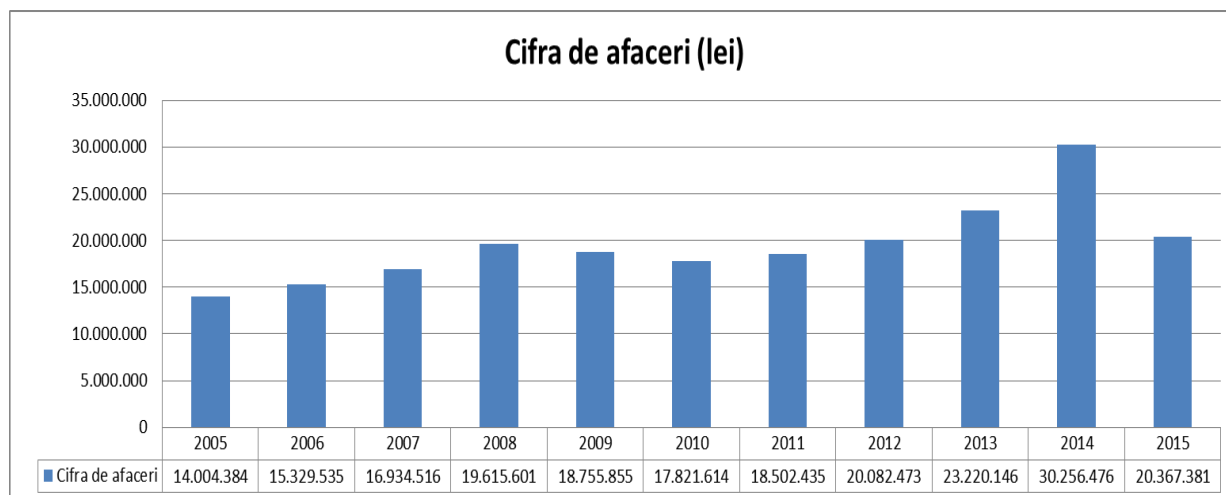
Sursele de finanțare a cheltuielilor de capital pentru realizarea obiectivelor de investiții publice ale unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de transport public local de persoane, se asigură potrivit prevederilor legale în vigoare.

#### ***3.2.4.3 Indicatori economico-financiari***

##### **Cifra de afaceri**

Cifra de afaceri reprezintă valoarea totală a veniturilor din operațiunile comerciale efectuate de către societate pe parcursul unui an fiscal.

Prezentăm mai jos evoluția cifrei de afaceri începând cu anul 2005 până la data de 31 august 2015.

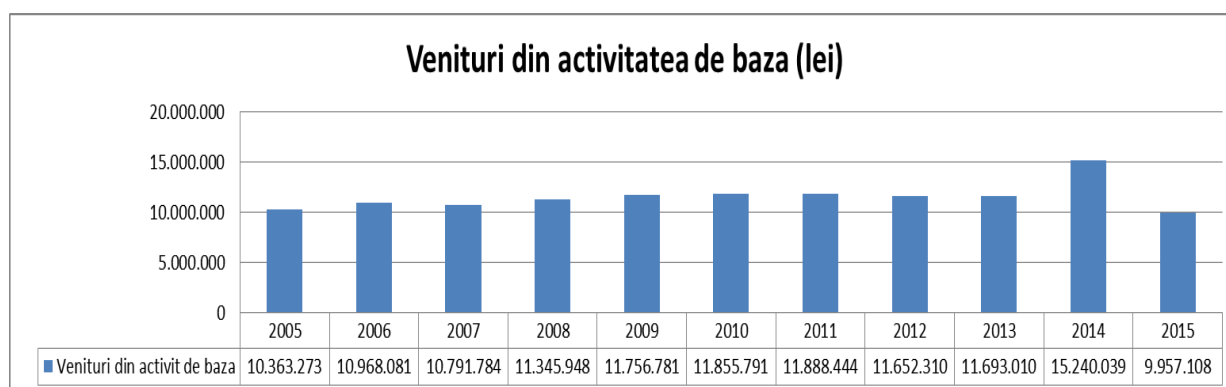


*Observații: datele prezentate pentru anul 2015 sunt aferente lunilor ianuarie – august*

Din analiza cifrei de afaceri înregistrate, observăm faptul că începând cu anul 2014 aceasta a crescut, odată cu extinderea ariei de operare și în zona metropolitană aferentă Municipiului Baia Mare.

### Veniturile din activitatea de bază

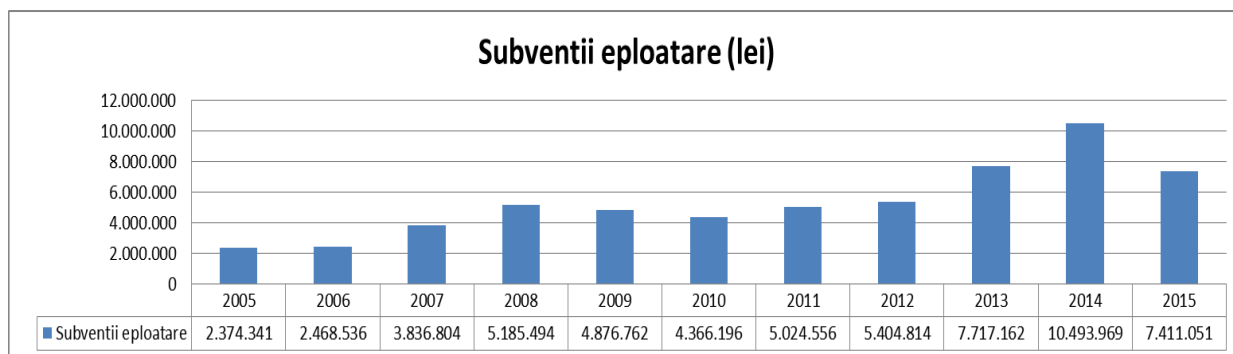
Veniturile din activitatea de bază, numite și venituri din activitatea de exploatare reprezintă veniturile obținute din activitatea societății.



*Observații: datele prezentate pentru anul 2015 sunt aferente lunilor ianuarie – august*

Observăm o creștere semnificativă a veniturilor începând cu anul 2014.

## Subvenții de exploatare



*Observații: datele prezentate pentru anul 2015 sunt aferente lunilor ianuarie – august*

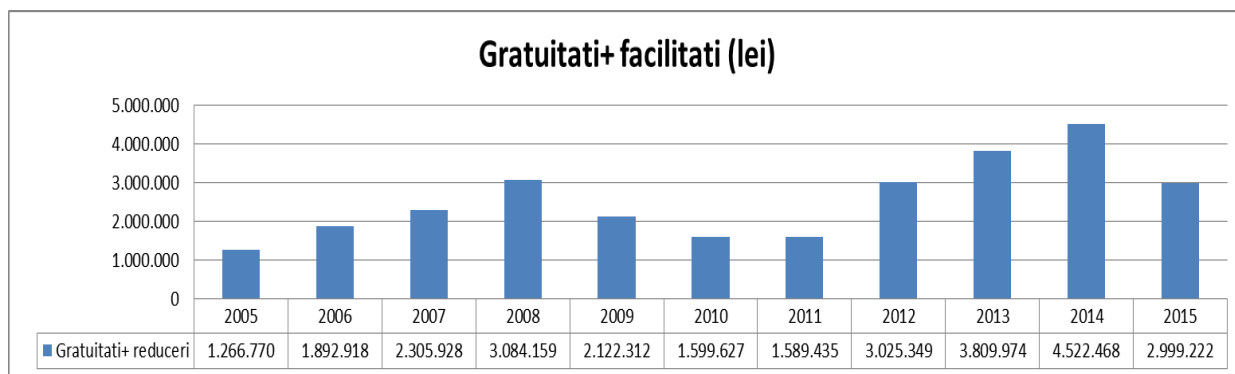
Subvenția de exploatare reprezintă diferența dintre costurile suportate și veniturile generate furnizând obligația de serviciu public, ținând cont de veniturile obligației de serviciu public, acordată din bugetele locale ale unităților administrativ teritoriale.

Începând cu anul 2013 și continuând cu anul 2014, se observă o creștere a subvenției de exploatare, motivul fiind cel al faptului că începând cu anul 2013 au fost achiziționate autobuzele și troleibuzele Solaris, iar costurile cu achiziția acestora sunt incluse în subvenția de exploatare.

## Venituri din gratuități și facilități

Veniturile din gratuități și facilități reprezintă sumele acordate din bugetele locale ale unităților administrativ teritoriale, aferente acoperirii influențelor financiare rezultate din gratuitățile la legitimațiile de călătorie individuale pentru persoanele beneficiare potrivit legii și din reducerile de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru anumite categorii de călători aprobate prin hotărârile consiliilor locale.

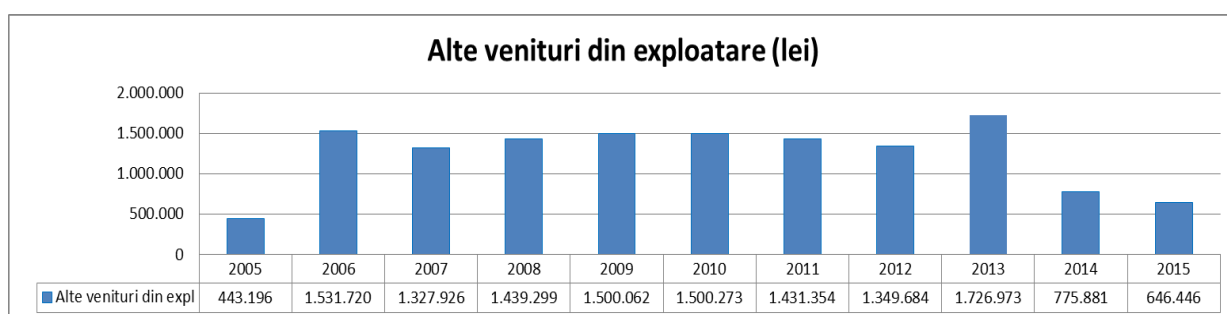
Mai jos prezentăm o analiză privind gratuitățile și facilitățile acordate, începând cu anul 2005.



*Observații: datele prezentate pentru anul 2015 sunt aferente lunilor ianuarie – august*

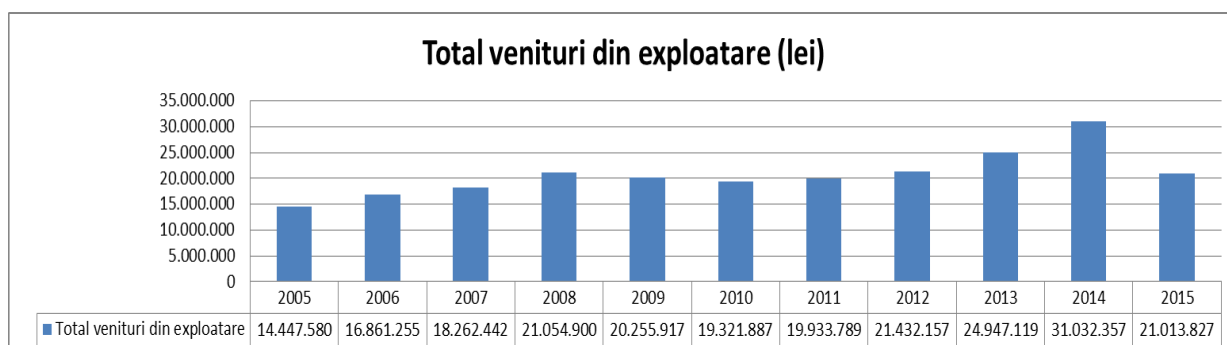
Cuantumul gratuităților și facilităților acordate înregistrează o creștere începând cu anul 2014, deoarece odată cu extinderea serviciului de transport public de călători în zona metropolitană, există mai multe unități administrativ teritoriale care acordă gratuități și facilități.

#### Alte venituri din exploatare



*Observații: datele prezentate pentru anul 2015 sunt aferente lunilor ianuarie – august*

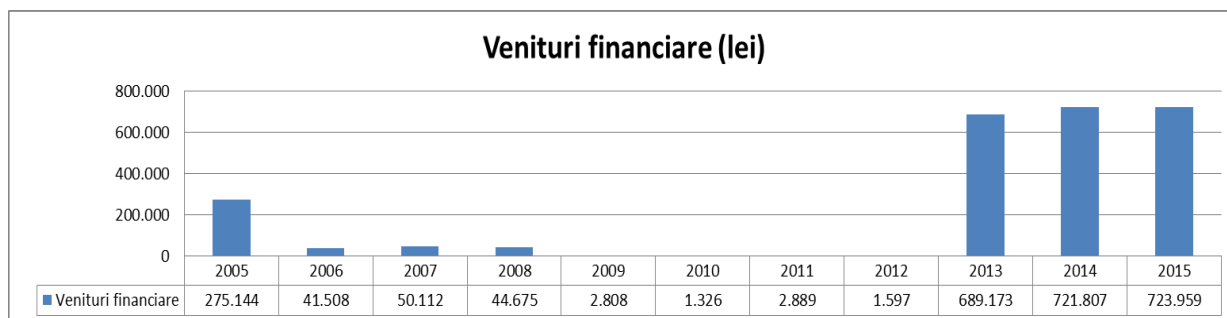
#### Total venituri din exploatare



*Observații: datele prezentate pentru anul 2015 sunt aferente lunilor ianuarie – august*

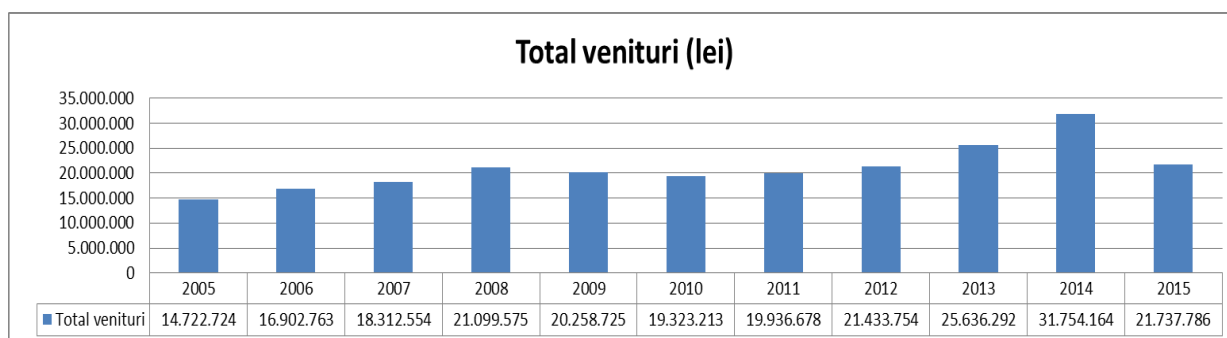
Începând cu anul 2014 total venituri rezultate din exploatare sunt în creștere, având în vedere atât creșterea numărului de călători din Municipiul Baia Mare, cât și extinderea în zona metropolitană.

### Venituri financiare



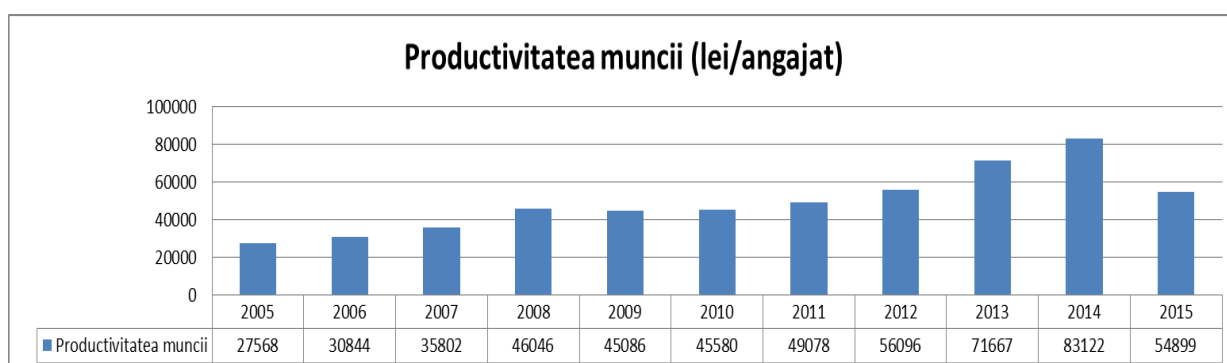
*Observații: datele prezentate pentru anul 2015 sunt aferente lunilor ianuarie – august*

### Total venituri



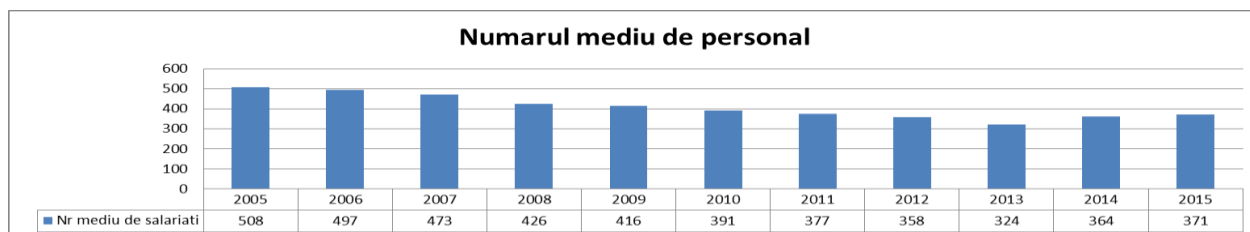
*Observații: datele prezentate pentru anul 2015 sunt aferente lunilor ianuarie – august*

### Productivitatea muncii

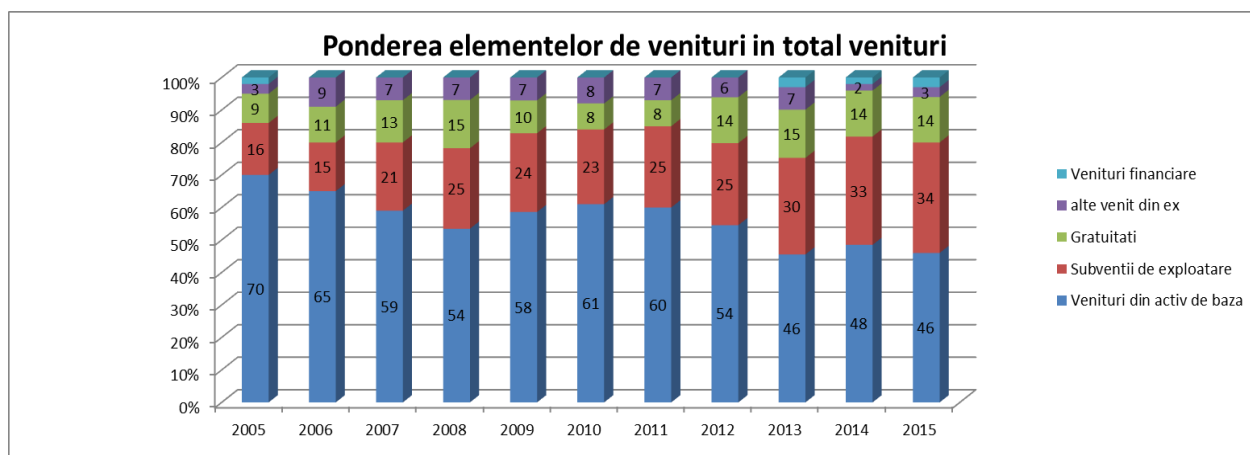


*Observații: datele prezentate pentru anul 2015 sunt aferente lunilor ianuarie – august*

### Numărul mediu de personal

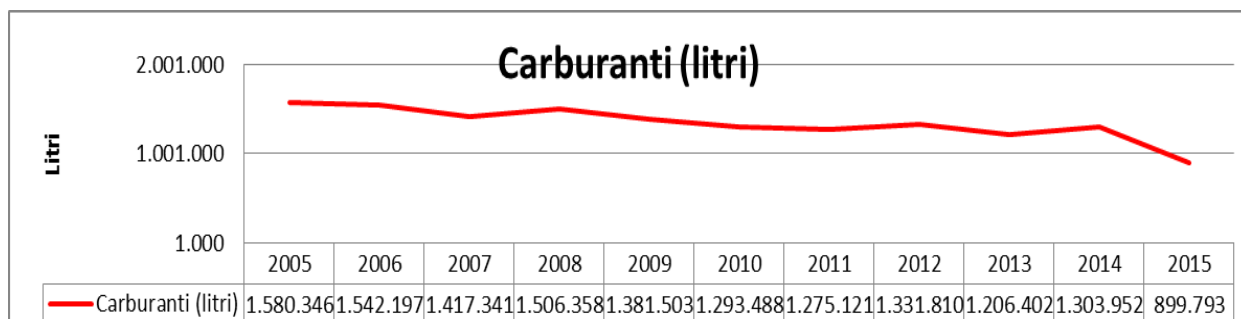
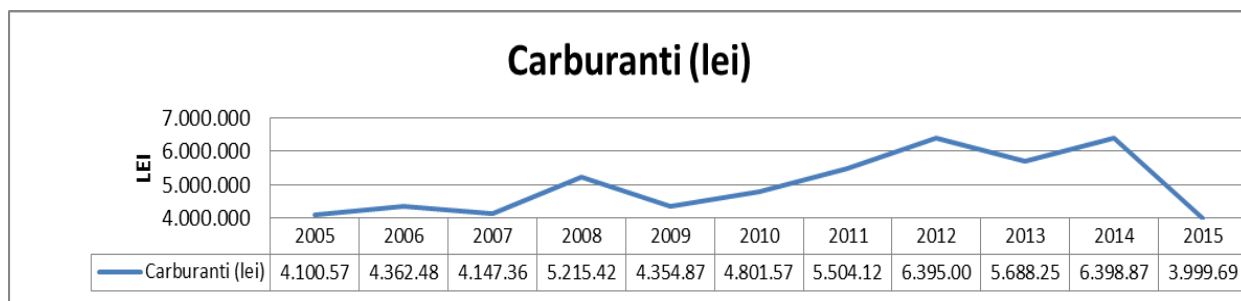


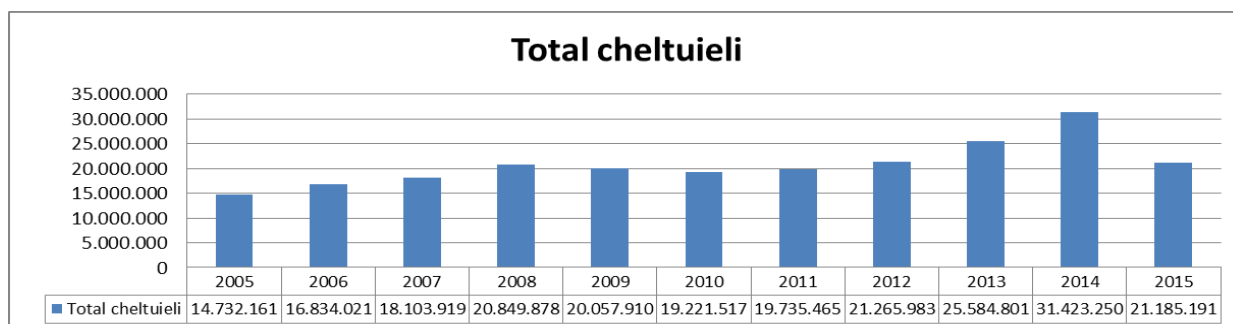
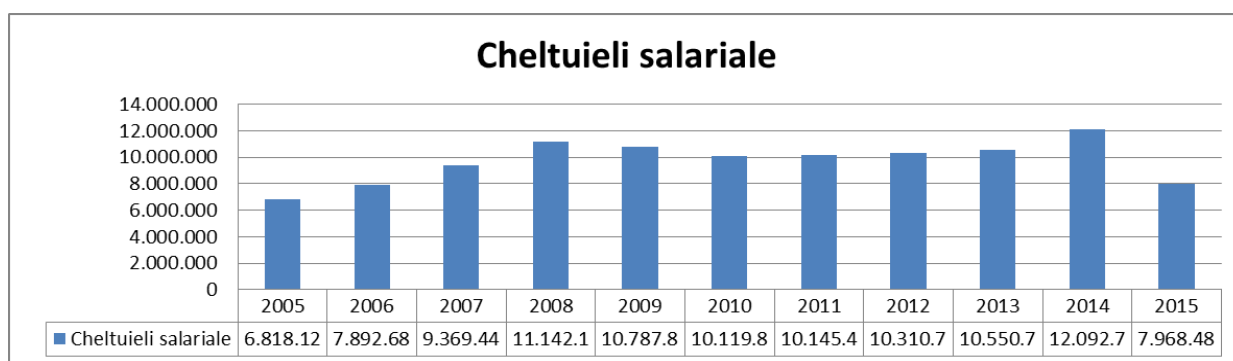
### Ponderea elementelor de venituri în total venituri



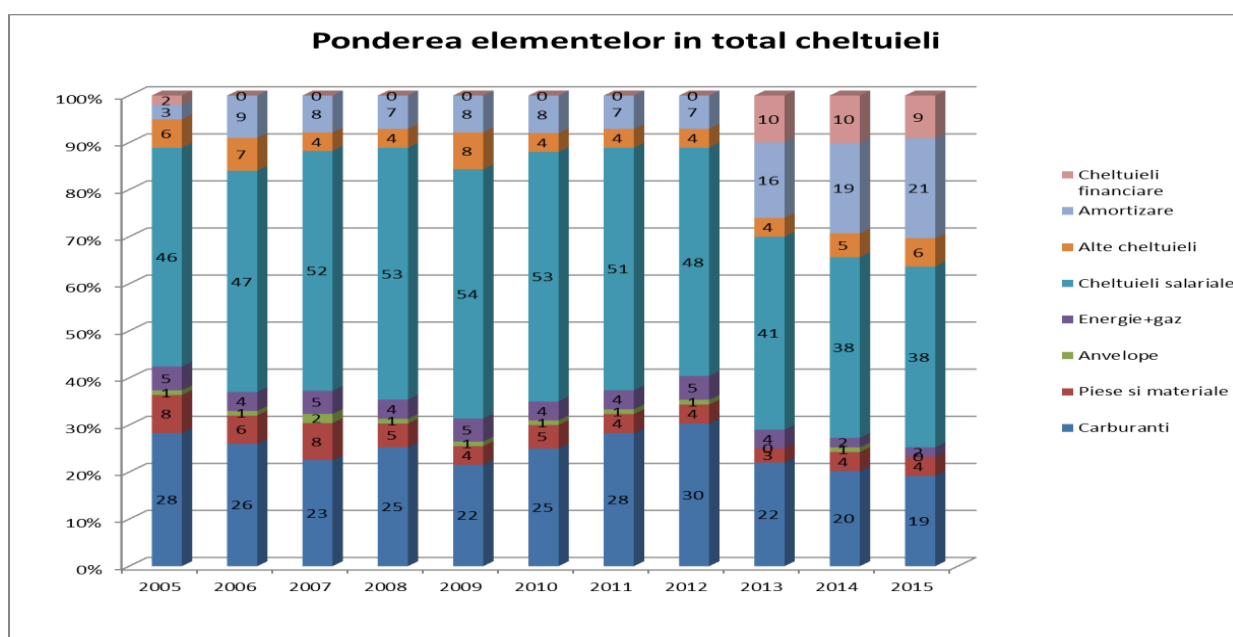
*Observații: datele prezentate pentru anul 2015 sunt aferente lunilor ianuarie – august*

### Date economico financiare privind cheltuielile





*Observații: datele prezentate pentru anul 2015 sunt aferente lunilor ianuarie – august*



#### 3.2.4.4 Investiții

Finanțarea investițiilor pentru înființarea, reabilitarea, modernizarea și/sau dezvoltarea sistemelor de transport public local de persoane se face din bugetele locale, din bugetul de stat sau din fonduri private, pe baza hotărârilor autorităților administrației publice locale, cu respectarea legislației în vigoare privind finanțele publice, respectiv finanțele publice locale și a legislației în vigoare privind achizițiile publice.



Bunurile realizate ca urmare a investițiilor pentru reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea sistemelor de transport public local de persoane, finanțate din fonduri proprii ale operatorului de transport public local de persoane, rămân în proprietatea acestora pe toată durata contractului de delegare a gestiunii.

Categoriile de bunuri de retur, a bunurilor de preluare și a bunurilor proprii sunt definite în contractul de delegare a gestiunii serviciului nr. 704/2013. De asemenea, modul de repartiție a bunurilor de retur sau a bunurilor de preluare sunt definite în contractul de delegare, astfel:

a) bunuri de retur - categorie de bunuri ce revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini delegatarului la încetarea contractului. Sunt bunuri de retur bunurile care au făcut obiectul delegării (concesionate prin contractul de delegare), precum și cele realizate de delegat în conformitate cu programele de investiții impuse prin contractul de delegare. Bunurile de retur sunt prevăzute în Anexa nr. 2 la contractul de delegare.

b) bunuri de preluare - categorie de bunuri, care la expirarea contractului, pot reveni delegatarului în măsura în care aceasta din urmă își manifestă intenția de a prelua bunurile respective în schimbul plății unei compensații egale cu valoarea contabilă actualizată. Sunt bunuri de preluare bunurile care au aparținut delegatului și au fost utilizate de către acesta pe durata delegării gestiunii;

c) bunuri proprii - categorie de bunuri, care la încetarea contractului de delegare rămân în proprietatea delegatului. Sunt bunuri proprii bunurile care au aparținut delegatului și care sunt utilizate de către acesta pe durata contractului, cu excepția celor prevăzute la lit. b). Bunurile proprii sunt prevăzute în Anexa nr. 3 la contractul de delegare.

În cursul anului 2013 au fost realizate investiții totale de 17.079.632,43 lei, din care:

- autobuze Solaris în leasing în valoare totală de 17.021.476,20 lei din fonduri aprobate de Consiliul local Baia Mare

- gratuități primite de la firma Solaris în valoare totală de 39.111,82 lei

- investiții din fonduri proprii în valoare de 18.544,41 lei

În cursul anului 2014 s-au realizat investiții totale de 13.247.446,53 lei, din care:

- leasing troleibuze în valoare totală de 12.671.850,77 lei

- autobuze Solaris în valoare de 458.857,20 lei din fonduri aprobate de Consiliul Local  
Baia Mare

- gratuități primite de la firma Solaris în valoare de 23.358,93 lei

- investiții din fonduri proprii în valoare totală de 93.380,40 lei

Pentru anul 2015 s-a propus realizarea următoarelor investiții din surse proprii, în valoare totală de 509.000 lei, astfel:

- birouri Stație ITP (proiect, c+m)
- reabilitare tâmplărie hala RT2
- tâmplărie + uși acces principal IPT
- reabilitare tâmplărie hală Atelier de mentenanță nr. 2
- Autoutilitară – 1 bucată
- Autoturisme – 2 bucăți
- extindere și acoperiș Dispecerat Gară
- stand verificare geometrie direcție
- alter dotări independente
- reabilitare tâmplărie Cabina poarta baza de troleibuze + obiective diverse
- sistem iluminat LED – platforma Dispecerat Gară
- sistem de pontaj electronic cu acces control la sediul administrativ + baza de troleibuze
- sistem Soft de Gestiune
- instalație încălzire bază troleibuze – proiectare + execuție

Pentru anul 2015 s-au propus următoarele investiții din surse de la bugetul local, în valoare totală de 600.000 lei:

- achiziție autobuze de mare capacitate SH - 2 bucăți
- achiziție autobuze solo cu podea coborâtă SH -3 bucăți

- achiziție microbuz cu capacitate medie – 1 bucată
- achiziție microbuz cu capacitate medie (21+1) SH – 1 bucată.

De asemenea, tot pentru anul 2015 s-a propus achiziția unui autocar turistic second-hand, în sistem de leasing financiar, în valoare totală de 900.000 lei, în vederea introducerii unui traseu turistic, având în vedere necesitatea promovării turistice și culturale a Municipiului Baia Mare și a Zonei Metropolitane Baia Mare, în corelare cu strategia integrată de dezvoltare urbană a Municipiului Baia Mare și strategia de dezvoltare a zonei metropolitane.

### ***3.3 Descrierea modului de administrare a operatorului de transport S.C. URBIS S.A. Baia Mare***

#### ***3.3.1 Autoritatea Tutelară***

S.C. URBIS S.A. este o întreprindere publică, al cărui capital social este deținut în întregime de către unitățile administrativ teritoriale din cadrul Zonei Metropolitane Baia Mare, Municipiul Baia Mare deținând participarea majoritară, respectiv 97,06% din total acțiuni.

Fiind o întreprindere publică, S.C. URBIS S.A. aplică atât Legea nr. 31/1990 a societăților, cât și regulile privind guvernanța corporativă prevăzute în cadrul OUG nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice.

Unitatea administrativ teritorială care deține participarea majoritară, respectiv Municipiul Baia Mare, este autoritatea tutelară.

Autoritatea publică tutelară are următoarele competențe:

- a) să numească reprezentanții unității administrativ-teritoriale în adunarea generală a acționarilor și să aprobe mandatul acestora;
- b) să propună, în numele unității administrativ-teritoriale acționar, candidați pentru funcțiile de membri ai consiliului de administrație, cu respectarea condițiilor de calificare și experiență profesională și selecție prevăzute de OUG 109/2011;
- c) să evalueze periodic, prin reprezentanții săi în adunarea generală a acționarilor, activitatea consiliului de administrație, pentru a se asigura, în numele unității

administrativ-teritoriale acționar, că sunt respectate principiile de eficiență economică și profitabilitate în funcționarea societății comerciale;

d) să asigure transparența politicii de acționariat a statului în cadrul societăților față de care exercită competențele de autoritate publică tutelară;

e) alte atribuții prevăzute de lege;

### **3.3.2 Adunarea Generală a Acționarilor**

Adunarea Generală a Acționarilor este alcătuită din reprezentanții numiți de către unitățile administrativ teritoriale acționare, în baza mandatului aprobat.

Atribuțiile AGA sunt următoarele:

a) alege membrii Consiliului de Administrație, a comisiei de cenzori și cenzori supleanți, le stabilesc renumerația, îi descarcă de activitate și îi revocă;

b) examinează, aprobă și modifică bilanțul și contul de profit și pierderi, după analiza rapoartelor Consiliului de Administrație și aprobă repartizarea profitului conform legii;

c) hotărăște cu privire la contractarea de împrumuturi bancare pe termen lung, aprobă orice fel de credit financiar acordat de societate ;

d) hotărăște cu privire la înființarea și desființarea de sucursale, filiale sau reprezentanțe;

e) hotărăște cu privire la mărirea sau reducerea capitalului social, la modificarea numărului de acțiuni sau a valorii nominale a acestora, precum și la cesiunea acestora;

f) hotărăște cu privire la fuziunea, divizarea, dizolvarea sau lichidarea societății;

g) hotărăște cu privire la adoptarea sau modificarea statutului, precum și la transformarea formei juridice a societății;

h) aprobă bugetul de venituri și cheltuieli și, după caz, programul de activitate pe exercițiul financiar următor;

i) hotărăște cu privire la acționarea în justiție a membrilor Consiliului de Administrație, a membrilor Comitetului executiv, pentru eventualele pagube pricinuite de către aceștia societății.

### **3.3.3 Consiliul de Administrație**

Consiliul de Administrație al S.C. URBIS S.A. este format din 5 membri. Mandatul administratorilor este de 4 ani.

Membrii consiliului de administrație sunt desemnați de adunarea generală a acționarilor, la propunerea consiliului de administrație în funcție sau a acționarilor.

Consiliul de Administrație este condus de un președinte ales în prima ședință a acesteia dintre membrii săi, totodată fiind ales și un vicepreședinte.

Consiliul de Administrație se întrunește la sediul societății, ori de câte ori este necesar, la convocarea președintelui sau a unei treimi din numărul membrilor săi. El este prezidat de președinte, iar în lipsa acestuia de vicepreședinte.

Atribuțiile Consiliului de Administrație:

- a) aprobă structura organizatorică a societății;
- b) încredințează organizarea, gestiunea și conducerea activităților societății unui comitet de directori executivi, care nu sunt membri ai Consiliului de Administrație, cărora le stabilește competența;
- c) stabilește remunerația, drepturile și obligațiile directorilor executivi;
- d) stabilește principiile salarizării personalului angajat, în funcție de studii și munca efectiv prestată, cu respectarea limitei minime de salarizare prevăzute de lege;
- e) supune anual adunării generale a acționarilor raportul cu privire la activitatea societății, bilanțul și contul de profit și pierdere pe anul precedent precum și proiectul bugetului de venituri și cheltuieli pe exercițiul financiar următor.

În cadrul Consiliului de Administrație, în conformitate cu prevederile art. 34 din OUG nr. 109/2011, au fost constituite Comitetul de audit și Comitetul de Nominalizare și Remunerare.

#### **3.3.3.1 Comitetul de audit**

Comitetul de audit este un comitet consultativ format din membrii neexecutivi ai consiliului, din care cel puțin unul este independent și are competență în contabilitate și/sau audit.

Atribuțiile Comitetului de audit sunt următoarele:

- monitorizează procesul de raportare financiară
- monitorizează eficacitatea sistemelor de control intern, de audit intern, după caz, și de management al riscurilor din cadrul societății comerciale
- monitorizează auditul statutar al situațiilor financiare anuale și al situațiilor financiare anuale consolidate
- verifică și monitorizează independența auditorului statutar sau a firmei de audit și, în special, prestarea de servicii suplimentare entității auditate.

Auditorul statutar sau firma de audit raportează comitetului de audit cu privire la aspectele esențiale care rezultă din auditul statutar și, în special, cu privire la deficiențele semnificative ale controlului intern în ceea ce privește procesul de raportare financiară.

#### **3.3.3.2 Comitetul de nominalizare**

Comitetul de nominalizare și remunerare este un comitet consultativ format din membrii neexecutivi ai consiliului, din care cel puțin unul este independent.

Atribuțiile Comitetului de nominalizare și remunerare sunt următoarele:

- formulează propuneri pentru funcțiile de administratori ai consiliului de administrație
- elaborează și propune consiliului de administrație procedura de selecție a candidaților pentru funcțiile de director și pentru alte funcții de conducere
- recomandă consiliului de administrație candidați pentru funcțiile enumerate
- formulează propuneri privind remunerarea directorilor și a altor funcții de conducere
- elaborează un raport anual cu privire la remunerațiile și alte avantaje acordate administratorilor și directorilor, în cursul anului financiar, care este prezentat Adunării Generale a Acționarilor care aprobă situațiile financiare anuale.

#### **3.3.4 Conducerea executivă**

Conducerea S.C. URBIS S.A. este delegată de către Consiliul de Administrație unui Director General, cu un mandat pe 4 ani de la data numirii, selectat în condițiile OUG nr. 109/2011.

Atribuțiile și responsabilitățile Directorului General sunt următoarele:

- a) aplică strategiile și politicile de dezvoltare ale societății comerciale concepute împreună cu Consiliul de Administrație al acesteia;
- b) selectează, angajează și concediază personalul salariat;
- c) negociază contractul colectiv de muncă, în limita mandatului dat de Consiliul de Administrație, cu respectarea bugetului de venituri și cheltuieli aprobat potrivit legii;
- d) negociază contractele individuale de muncă;
- e) reprezintă societatea comercială în raport cu terții;
- f) încheie acte juridice în numele și pe seama societății comerciale, în limitele împuternicirilor acordate de Consiliul de Administrație;
- g) prezintă lunar Consiliului de Administrație al societății comerciale, în vederea avizării și informării adunării generale a acționarilor privind situația economico-financiară, stadiul realizării investițiilor sau orice altă documentație solicitată, vizate și certificate de cenzori;
- h) alte atribuții stabilite de Consiliul de Administrație.

#### **4. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE PRIVIND PRESTAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC**

##### ***4.1 Nivel urban (număr de linii, număr de km parcurși anual, număr de călători)***

În Municipiul Baia Mare există un număr de:

- 18 linii de autobuz (din care 11 linii spre unitățile economice din zonele industriale);
- 2 linii de troleibuz;
- 2 linii de microbuz.

Numărul mijloacelor de transport utilizate pe ariile de operare din Municipiul Baia Mare:

- 37 de autobuze;
- 18 troleibuze;

- 6 microbuze.

Numărul de kilometri parcurși sunt prezentați mai jos, diferențiat pe ani:

**Parcurs (mii km)**

<b>Nr. crt.</b>	<b>U.A.T.</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Trim.I-III 2014</b>	<b>Trim.I-III 2015</b>	<b>Diferență 2014/2015</b>
1	Baia Mare	2.635	2.861	2.045	2.412	+ 18 %

Observăm faptul că numărul de kilometri parcurși în trimestrele I-III a ale anului 2015 crescut cu 18%, odată cu introducerea noii linii de troleibuz în cartierul Vasile Alecsandri, față de aceeași perioadă a anului 2014.

Numărul de călători transportați în trimestrele I-III ale anului 2015 a crescut față de aceeași perioadă a anului 2014 cu 13,2%, conform datelor de mai jos:

**Călători (mii)**

<b>Nr. crt.</b>	<b>U.A.T.</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Trim.I-III 2014</b>	<b>Trim.I-III 2015</b>	<b>Diferență 2014/2015</b>
1	Baia Mare	18.171	20.631	16.091	18.208	+ 13,2 %

Lungimea liniilor de autobuz (km) Baia Mare:

- Autobuze - L1-29,1 km; L3/11-12,9 km; L4-17,1 km; L5-20,4 km; L9-14,7 km; L18-31,4 km; L40-23,8 km; L17/-8,4 km; L30-18,3 km; L36-17,0 km; L37-16,5 km; L38-21,0 km; L39-11,4 km; L41-14,8 km; L42-17,1 km; L43-18,5 km; L44-15,8 km; TRW-3,0 km.

Lungimea liniilor de troleibuz în Municipiul Baia Mare-km:

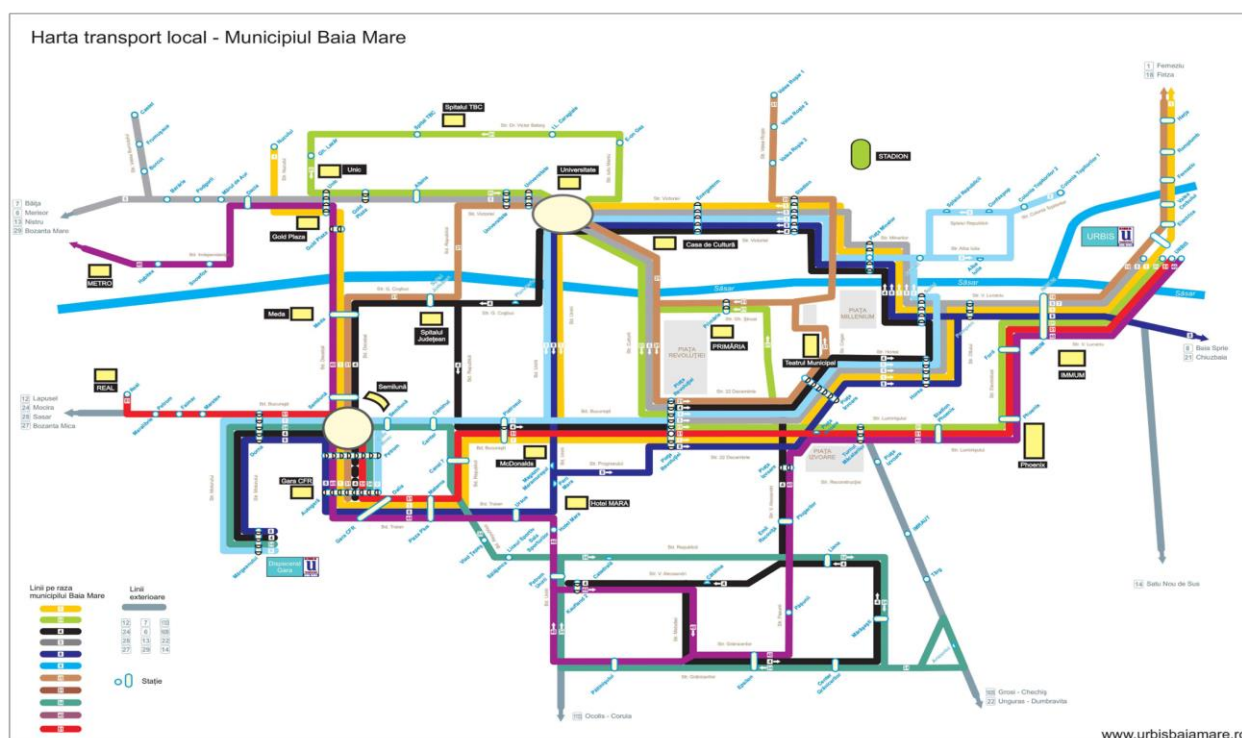
- Troleibuz - Linia 54 (rețeaua nouă de troleibuz realizată prin proiectul implementat de Municipiul Baia Mare ”Îmbunătățirea transportului public urban prin extinderea rețelei de troleibuz și a infrastructurii aferente în Municipiul Baia Mare”) – 5,5 km c.d.(cale dublă);

- Troleibuz - Linia 51 (vechea rețea de troleibuz) - 7,5 km c.d. (cale dublă).

Lungimea liniilor de microbuz:



- Microbuze - L31-13,9 km; L32-5,0 km.



#### 4.2 Nivel metropolitan (număr de linii, număr de km parcurși anual, număr de călători)

La nivel metropolitan situația privind numărul de linii este următoarea:

Baia Sprie - 3 linii de autobuz

Tăuții Măgherauș - 4 linii de autobuz

Recea - 4 linii de autobuz

Dumbrăvița + Groși - 2 linii de autobuz

Săcălășeni + Groși - 1 linie de autobuz.

Numărul mijloacelor de transport utilizate - 22 autobuze, 1 microbuz, din care:

- Baia Sprie - 10 autobuze + 1 microbuz,

- Tăuții Măgherauș - 4 autobuze

- Recea - 4 autobuze

- Dumbrăvița + Groși - 3 autobuze

- Săcălășeni + Groși - 1 autobuz

Numărul de kilometri parcurși sunt prezentați mai jos, diferențiat pe ani:

#### **Parcurs (mii km)**

<b>Nr. crt.</b>	<b>U.A.T.</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Trim.I-III 2014</b>	<b>Trim.I-III 2015</b>	<b>Diferență 2014/2015</b>
1	Baia Mare	2.635	2.861	2.045	2.412	+ 18 %
2	Baia Sprie	459	464	348	353	+ 1,4 %
3	Tăuții Măgherauș	128 (Băița)	403	317	240	- 24,3 %
4	Recea	-	221	176	134	- 23,9 %
5	Groși	82	53	44	25	- 43,2 %
6	Dumbrăvița	36 (Chechiș)	152	124	85	- 31,5 %
7	Săcălășeni	36 (Coruia)	64	53	28	- 47,2 %
	Total	3.376	4.218	3.107	3.277	+ 5,5 %

Din situația prezentată mai sus, se poate observa faptul că începând cu anul 2015, odată cu eficientizarea transportului public de călători în zona metropolitană atât prin cuplarea de curse, cât și prin reducerea anumitor curse nerentabile, numărul de kilometri parcurși a scăzut, scăzând astfel și costurile de exploatare pe aceste trasee.

Situația privind numărul de călători transportați se prezintă astfel:

#### **Călători (mii)**

<b>Nr. crt.</b>	<b>U.A.T.</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Trim.I-III 2014</b>	<b>Trim.I-III 2015</b>	<b>Diferență 2014/2015</b>
1	Baia Mare	18.171	20.631	16.091	18.208	+ 13,2 %
2	Baia Sprie	1.395	1.410	1.031	1.037	+ 0,6 %
3	Tăuții Măgherauș	160 (Băița)	492	374	378	+ 1,1 %
4	Recea	-	573	423	391	- 7,6 %

5	Groși	98	95	71	71	0 %
6	Dumbrăvița	32 (Chechiș)	188	136	127	- 6,6 %
7	Săcălășeni	32 (Coruia)	63	47	39	- 17 %
	Total	19.888	23.452	18.173	20.251	+ 11,4 %

Analizând numărul de călători transportați în trimestrele I-III ale anului 2015, raportat la aceeași perioadă aferentă a anului 2014, observăm faptul că deși numărul acestora a scăzut ușor în unele localități, per total, inclusiv Municipiul Baia Mare, numărul acestora a crescut.

#### **Lungimea liniilor de autobuz:**

##### **Baia Sprie:**

L8-32,2 km Baia Mare(Dorna)-Baia Sprie și retur(15,2 km în Baia Mare);

L14-9,6 km IMMUM-Satu Nou de Sus;

L21-15,0 km Chiuzbaia-Baia Sprie și retur.

##### **Tăuții Măgherauș:**

L6-28,0 km Autogară-Merișor și retur(35,0 km Urbis - Merișor și retur);

L7-24,7 km Autogară-Băița și retur(32,9 km Urbis - Băița și retur);

L13-36,5 km Autogară-Nistru și retur(44,7 km Urbis - Nistru și retur);

L29-28,2 km Autogară - Bozânta Mare și retur(36,4 km Urbis - Bozânta Mare și retur).

##### **Recea:**

L12-16,6 km Autogară-Lăpușel și retur(28,1 km Urbis-Lăpușel și retur);

L24-10,2 km Autogară-Mocira și retur(21,7 km Urbis - Mocira și retur);

L28-12,4 km Autogară-Săsar și retur(23,9 km Urbis - Săsar și retur);

L27-28,1 km Autogară-Bozânta Mică și retur(39,6 km Urbis - Bozânta Mică și retur).

Dumbrăvița + Groși:

L22-34,4 km Piața Izvoare-Unguraș și retur( 40,8 km Autogara- Unguraș și retur);

L16/26-30,4 km Piața Izvoare-Groși-Chechiș retur(40,8 km Autogara- Groși-Chechiș retur).

### **Săcălășeni + Groși:**

L17/23-36,0 km Piața Izvoare-Ocoliș-Săcălășeni și retur.

## **5. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE (SWOT) PRIVIND ACTIVITATEA OPERATORULUI**

### **5.1 Exploatare**

<b>Activitate</b>	<b>Puncte tari</b>	<b>Puncte slabe</b>
<b>Exploatare</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- parc auto cu un grad ridicat de confort în special pe raza municipiului Baia Mare: afișaj electronic al liniei și traseului, sistem de climatizare, sistem de anunț vizual și vocal al stațiilor, podea joasă pe toată suprafața, sistem de înclinare la bordură(sistem kneeling), rampă de acces pentru persoanele cu dizabilități locomotorii;</li><li>- site-ul <a href="http://www.urbisbaiamare.ro">www.urbisbaiamare.ro</a> pentru informarea călătorilor;</li><li>- afișaj cu orele de trecere a autobuzelor și troleibuzelor prin stațiile din municipiul Baia Mare;</li><li>- afișaj cu programele globale de circulație și harta transportului în comun pe raza municipiului Baia Mare în stațiile prevăzute cu refugii pentru călători;</li><li>- posibilitatea achitării prin SMS a contravalorii biletului de călătorie;</li><li>- sistem GPS de urmărire a circulației autobuzelor care permite și verificarea reclamațiilor cu privire la nerespectarea programelor sau traseelor.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- inexistența pe site-ul <a href="http://www.urbisbaiamare.ro">www.urbisbaiamare.ro</a> a unei aplicații de planificare a călătoriei;</li><li>- necesitatea modernizării stațiilor prevăzute cu refugii pentru călători;</li><li>- inexistența unui sistem de afișaj electronic în stațiile principale din municipiul Baia Mare care să arate timpul de așteptare până la sosirea unui mijloc de transport de pe o anumită linie;</li><li>- inexistența sistemului de e-ticketing, care să ofere informații despre fluxul de călători pe linii și intervale orare.</li></ul>

## 5.2 Tehnic

Activitate	Puncte tari	Puncte slabe
<b>Mentenanță, Ateliere</b>	<p>1. Capacitatea spațiilor pentru mentenanță (reparații pentru parcul auto) suficiente, dar nu și corespunzătoare;</p> <p>2. Ateliere structurate corespunzător:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hale principale</li> <li>- atelier mecanici</li> <li>- ateliere prelucrări prin așchiere</li> <li>- ateliere tinichigerie – sudură (insuficient)</li> <li>- ateliere electricieni ... etc.</li> </ul> <p>3. Personal cu experiență.</p>	<p>1. Număr scăzut de specialiști în domeniul tehnic, necesitatea pregătirii continue. Personal la limită d.p.d.v. numeric.</p> <p>2. Aprovizionarea neplanificată la majoritatea reperelor pentru piese și materiale;</p> <p>3. Predictibilitate limitată în activitatea de achiziții piese datorită gradului ridicat de uzură al unei părți a parcului auto;</p> <p>4. Număr mare de meserii și de personal de execuție;</p> <p>5. Mentenanță costisitoare datorată tipurilor de mijloace de transport (3 tipuri de autobuze și 3 tipuri de troleibuze). Prețul ridicat al pieselor, materialelor;</p> <p>6. Dotare insuficientă, uzată fizic și în special moral;</p> <p>7. Lipsă Atelier vopsitorie;</p> <p>8. Hala RT2 necesită:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Refacere pardoseala și canale revizii</li> <li>- Refacere instalație electrică de forță și 24v</li> <li>- Ferestre și uși care nu asigură o izolație și lumină corespunzătoare fiind foarte uzate.</li> </ul> <p>9. Hala RT1 necesită refacerea pardoselii și echiparea cu elevatoare de suprafață.</p>

Activitate	Puncte tari	Puncte slabe
<b>Stații de redresare, Rețea de contact</b>	<p>Fiabilitate ridicată;</p> <p>Echipamente noi în Stația Redresare nr 3;</p> <p>5,5 Km rețea de contact nouă (dată în funcțiune în august 2014);</p> <p>Personal parțial calificat și cu experiență.</p>	<p>Echipamente vechi în Stațiile de redresare 1 și 2, uzate atât fizic cât și moral;</p> <p>O parte a personalului lipsită de experiență și care necesită pregătire și calificare în continuare;</p> <p>7,5 Km rețea de contact cu o vechime de peste 20 de ani, cu o uzura în unele locuri de peste 40% ceea ce constituie o vulnerabilitate importantă în viitorul apropiat;</p> <p>Autospeciale intervenție vechi, SDV-uri uzate.</p>

Activitate	Puncte tari	Puncte slabe
<b>Parc Auto</b>	<p>20 Autobuze noi EEV &lt; 200.000 km cu potențial pentru 15 ani – SOLARIS;</p> <p>20 Autobuze Euro 3 600.000-800.000 km cu potențial pentru 5-8 ani – MERCEDES CONECTO;</p> <p>8 Troleibuze noi &lt; 100.000 km SOLARIS;</p>	<p>10 Autobuze articulate Euro 2 &gt; 1.200.000 km vechime 26 ani, podea ridicată – NAW;</p> <p>Parc de microbuze vechi 10- 20 ani puțin fiabile- constituie o vulnerabilitate;</p> <p>10 Troleibuze &gt; 30 de ani - VOLVO și SAURER.</p>

Activitate	Puncte tari	Puncte slabe
<b>Birou Tehnic</b>	<p>Adaptarea normativului de consum de motorină la specificul societății;</p> <p>Respectarea termenelor stabilite de urmărire a consumurilor generale și individuale și aplicarea la timp a măsurilor corective;</p> <p>Urmărirea corespunzătoare a accidentelor de circulație.</p>	<p>Posibilitatea de îmbunătățire continuă a urmăririi consumurilor și a activității atelierelor (RT1, RT2, schimburi , RTS etc.);</p> <p>Relația dificilă cu societățile de asigurare, recuperare dificilă a contravalorii daunelor;</p> <p>Managementul accidentelor de circulație - relația conflictuală cu conducătorii auto în cazul în care produc daune.</p>

### 5.3 Economic

Activitatea	Puncte tari	Puncte slabe
<b>Economică</b>	<p>1. Existența unui soft de gestiune în care s-a reușit integrarea următoarelor module: contabilitate, gestiunea stocurilor, salarizare, acestea transferând între ele documentele în mod automat;</p> <p>2. Capacitatea de a gestiona spețe contabile și fiscale foarte variate;</p> <p>3. Sistem de vânzare a biletelor foarte extins, prin 12 chioșcuri proprii, 9 automate de bilete și 108 terți;</p> <p>4. Vânzare de bilete prin S.M.S.</p>	<p>1. Lipsa unui sistem informatic integrat, care să conțină toată activitatea, funcțiile și procesele întreprinderii (bugete, mijloace fixe, managementul flotei, activitatea de mentenanță, activitatea de distribuție a biletelor, evidență contracte, achiziții publice, arhivare, comercial - vânzare, etc.</p> <p>2. Lipsa unor procedurilor interne de lucru;</p> <p>3. Lipsa unui sistem modern de distribuție a biletelor (e-ticketing);</p> <p>4. Număr mare de personal pentru deservirea celor 12 chioșcuri de vânzare bilete si abonamente.</p>
	Oportunități	Amenințări
	<p>1. Precizări legislative clare cu privire la recuperarea integrală a cheltuielilor de exploatare (art. 43, alin. 2, pct. d) din legea 51/2005 a serviciilor</p>	<p>1. Lipsa unor reglementări detaliate cu privire la modul de repartizare a cheltuielilor și veniturilor pe centre de profit, localități etc;</p>

	<p>comunale de utilități publice, art. 41, 42 din legea 92/2007 a serviciilor de transport public local, ordonanța nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern);</p> <p>2. Posibilitatea implementării unui sistem informatic integrat și a unui sistem e-ticketing cu finanțare din fonduri europene.</p>	<p>2. Deficiențe ale modului de funcționare al mecanismului de subvenționare a activității de transport, prin imposibilitatea din punct de vedere contractual a recuperării rezultatelor negative înregistrate de unele U.A.T. membre ale Asociației de dezvoltare intercomunitare;</p> <p>3. Mecanismul de acordare a subvențiilor de către municipiul Baia Mare nu permite realizarea unui profit rezonabil, acoperindu-se doar diferența dintre cheltuieli și venituri, fapt ce cauzează imposibilitatea creării sursei proprii de finanțare a investițiilor;</p> <p>4. Lipsa predictibilității politicii financiar-fiscale a statului;</p> <p>4 Legislația este extrem de fluctuantă, modificarea frecventă a actelor normative și a legilor împiedicând societatea comercială să se pregătească din timp pentru aplicarea ei;</p> <p>5. Instabilitate economică.</p>
--	---	---

#### 5.4 Logistic

Activitate	Puncte tari	Puncte slabe
<b>Logistic</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- obiectivele propuse în lista de investiții a anului 2015 realizate aproape în totalitate;</li> <li>- confort crescut al angajaților rezultat în urma finalizării lucrărilor necesare (încălzirea cu aeroterme a atelierului mentenanță nr. 1; lucrări de reparații la atelierul de tâmplărie, atelierul de tinichigerie, de vopsitorie, vestiarele, birou magazioner; amenajarea vestiarelor și a sălii de mese de la depoul troleibuze, montare de centrală termică pentru atelierele de tinichigerie, tâmplărie, vopsitorie, atelier mecanic);</li> <li>- lucrările de investiții finalizate la Stația de Inspecție Tehnică (accesibilitate și vizibilitate crescută, dotarea cu echipament performant, condiții de lucru crescute ale inspectorilor , confort crescut al clienților prin amenajarea unei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- situația incertă a clădirii de vis-a-vis de sediul administrativ;</li> <li>- introducerea obligativității obținerii avizului de colantare de la Comisia de Estetică și Urbanism din cadrul Primăriei Baia Mare pentru colantarea suprafeței exterioare a autobuzelor, cu efect direct asupra veniturilor rezultate din activitățile de publicitate;</li> <li>- buget redus pentru investiții;</li> <li>- lipsa serviciului de internet</li> </ul>



	<p>săli de așteptare moderne);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lucrări la dispeceratul Gară, aproape finalizate (extinderea clădirii și implicit a spațiului destinat conducătorilor auto de la coloana 2, spațiu amenajat pentru operatorii curățenie și dispecer+șef coloană);</li> <li>- lucrări demarate pentru încălzirea la depoul troleibuze și a celorlalte obiective de pe platformă:clădire liniori, spălătorie;</li> <li>- imaginea societății îmbunătățită prin multitudinea de lucrări începute și finalizate sau în curs de finalizare (parcări, zugrăvit fațade);</li> <li>- contracte de achiziții încheiate pentru piese auto, filtre, echipamente de protecție, materiale de curățenie, papetărie, anvelope, asigurări RCA și călători, servicii de pază, bilete și abonamente de călătorie;</li> <li>- contracte încheiate pentru închirierea spațiilor publicitare pentru 10 mijloace de transport, 12 societăți pentru panouri publicitare, 5 societăți cu care s-au încheiat contracte de închiriere pentru fibră optică;</li> <li>- licitații finalizate fără a avea contracte anulate</li> <li>- existența unui contract de plată a biletelor prin SMS;</li> <li>- bună colaborare cu membrii URTP, schimb de experiență cu cei din centrele mai dezvoltate.</li> </ul>	<p>Wi-Fi în mijloacele de transport în comun.</p>
	<p style="text-align: center;"><b>Oportunități</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dezvoltarea sistemului de transport public de către Municipiul Baia Mare prin finanțare europeană nerambursabilă în cadrul Programului Operațional 2014 – 2020, posibil în parteneriat cu S.C. URBIS S.A.;</li> <li>- campanii de informare și conștientizare asupra avantajelor utilizării transportului public;</li> <li>- implementarea serviciului de e-ticketing.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Amenințări</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- schimbarea legislației în domeniu;</li> <li>- scăderea numărului de investitori în zonă;</li> <li>- scăderea numărului agenților economici în domeniul industrial.</li> </ul>

## **6. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A TRANSPORTULUI PUBLIC**

### ***6.1 Viziunea privind dezvoltarea societății***

În viziunea noastră, operatorul regional URBIS S.A. trebuie să fie o companie puternică, caracterizată prin transparență, calitate și performanță în prestarea serviciului public de transport local.

Asigurarea serviciilor apreciate calitativ, eficiente cantitativ și responsabile la adresa călătorilor trebuie să decurgă în condițiile unei reale și permanente preocupări pentru nevoile și așteptările acestora.

Ne propunem ca până la sfârșitul mandatului să îmbunătățim performanțele din punct de vedere managerial, tehnic și financiar pentru a exploata cu eficiență sporită resursele pe care le avem la dispoziție.

### ***6.2 Misiune***

Misiunea membrilor Consiliului de Administrație trebuie să fie următoarea:

- Crearea unui operator puternic și renumit pentru calitatea serviciilor furnizate,
- Crearea unei companii cu experiență regională, viabilă economic, rentabilă financiar și competitivă pe piața serviciilor de profil din țară,
- Investiții în modernizarea sistemului de transport public,
- Atragerea de finanțări pentru a reabilita în întregime sistemul de transport, precum și extinderea ariei de operare la nivelul întregii zone metropolitane a Municipiului Baia Mare,
- Implementarea unei strategii adecvate de relații cu clienții și relații publice care să ofere acceptare și susținere din partea comunității, dar și schimbarea mentalității necesare ducerii la îndeplinire a obiectivelor stabilite.

### ***6.3 Direcții de acțiune în perioada mandatului 2015-2019***

- Creșterea mobilității la nivel urban și metropolitan;
- Modernizarea sistemului de transport public;
- Eficientizarea sistemului de transport public;

- Atragerea de resurse financiare nerambursabile;
- Realizarea indicatorilor de performanță;
- Implementarea principiilor guvernantei corporative privind modul de funcționare al companiei.

### **6.3.1 Obiective strategice generale**

Pentru îmbunătățirea calitativă a serviciului și creșterea eficienței acestuia, vom avea în vedere următoarele obiective generale:

- Gestionarea pe principii economice și de eficiență a serviciului;
- Administrarea și exploatarea eficientă a sistemului de transport public local de persoane;
- Responsabilitate și legalitate;
- Asigurarea sănătății și siguranței călătorilor și angajaților;
- Informarea și consultarea permanentă a călătorilor;
- Caracterul permanent și regimul de funcționare continuu;
- Liberul acces la informațiile de interes public privind serviciul de transport public local.

### **6.3.2 Obiective strategice specifice**

Obiectivele pe care le propunem pentru S.C. URBIS S.A. sunt strâns legate de îmbunătățirea calității serviciului de transport public de persoane în condiții de eficiență și constituie strategia de modernizare și dezvoltare a societății pe o perioadă de patru ani.

De asemenea, au ca scop păstrarea și asigurarea, cel puțin la nivelul actual, a capacității societății de a executa în condiții de siguranță: obligația de exploatare, obligația de transport și obligația tarifară, impuse de legislația în vigoare și de contractul de delegare a gestiunii.

Vom porni de la premiza funcționării continue a serviciului și de la misiunile principale ale societății: exploatarea mijloacelor de transport și asigurarea stării tehnice a acestora prin mentenanță, cele două activități neputând fi separate.

**Cele mai importante** sunt, cu siguranță, cele privind restructurarea societății și creșterea gradului de profesionalizare al personalului, optimizarea programului de transport, achiziția de mijloace de transport moderne, creșterea veniturilor și a numărului de călători, reducerea costurilor de operare, externalizarea unor servicii, eficientizarea controlului, deoarece prin realizarea lor, se vor atinge toate aspectele care caracterizează calitatea serviciului public de transport local de persoane, respectiv :

- Punctualitate;
- Frecvență;
- Accesibilitate;
- Informare corespunzătoare;
- Confort și siguranță;
- Preț suportabil;
- Competență și profesionalism din partea personalului.

#### ***6.3.2.1 Implementarea Planului de Mobilitate la nivelul Municipiului Baia Mare și al Zonei Metropolitane***

Planul de Mobilitate Urbană (P.M.U.) este un plan strategic, care se clădește pe practicile de planificare existente, acordând atenția cuvenită principiilor de integrare, participare și evaluare pentru a satisface nevoile de mobilitate ale oamenilor de azi și de mâine, pentru o mai bună calitate a vieții din Municipiul Baia Mare și Zona Metropolitană Baia Mare.

Planul de mobilitate va avea la bază o viziune pe termen lung pentru dezvoltarea transportului și a mobilității în Municipiul Baia Mare și Zona Metropolitană Baia Mare și va cuprinde toate tipurile și formele de transport: public și privat, de persoane și mărfuri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau oprit.

Planul va propune o viziune strategică care să ofere o descriere calitativă a viitorului urban și metropolitan dorit și să definească obiective concrete, măsurabile, ținte bine gândite, toate înglobate într-o strategie generală de dezvoltare durabilă.

Planul de mobilitate va cuprinde măsuri legate de următoarele componente ale sistemului de transport public:

- Achiziționarea de vehicule ecologice pentru unitățile administrativ teritoriale. Dezvoltarea parcului de mijloace de transport cu vehicule noi, nepoluante, cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă și sisteme de supraveghere video (pentru creșterea gradului de siguranță al pasagerilor) va oferi oportunități îmbunătățite potențialilor pasageri noi, oferind o alternativă viabilă și confortabilă utilizării autoturismelor personale;

- Modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport electric (incluzând calea de rulare și spațiile conexe, rețeaua de străzi pe care operează mijlocul de transport, inclusiv trotuare/refugii/stații) și infrastructura tehnică aferentă;

- Modernizarea/reabilitarea depourilor aferente transportului public și infrastructura tehnică aferentă;

- Îmbunătățirea stațiilor de transport public existente, inclusiv realizarea de noi stații și terminale, inclusiv prin sisteme de informare pentru călători în stații și mijloacele de transport în comun;

- Realizarea de sisteme de monitorizare video bazat pe instrumente inovative și eficiente de management al traficului;

- Realizarea sistemului de e-ticketing pentru călători care va permite facilitarea utilizării transportului public și de către persoanele cu mobilitate redusă sau pentru grupuri țintă specifice (pensionari, elevi, studenți, turiști) precum și o creștere a veniturilor din transportul public.

#### ***6.3.2.2 Promovarea extinderii transportului electric în Municipiul Baia Mare***

Activitatea de transport electric este în prezent un punct tare în activitatea generală a societății atât din punct de vedere financiar, cât și din punct de vedere al atingerii criteriilor de calitate în transportul public. Mijloacele de transport electric corespund pe deplin cerințelor actuale de calitate, iar tehnologia utilizată în tracțiune este realizată cu echipamente de nivel actual care induc consumuri specifice mici și fiabilitate ridicată.

Extinderea transportului cu troleibuzul este în acest moment un obiectiv strategic al administrației publice locale a Municipiului Baia Mare. În acest context s-a implementat proiectul **”Îmbunătățirea transportului public urban prin extinderea rețelei de troleibuz**

**și a infrastructurii aferente în Municipiul Baia Mare”** – proiect depus în cadrul Programului Operațional Regional 2007-2013, Axa prioritară – Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor – poli urbani de creștere, cu finanțare din fonduri europene, care a extins transportul electric în cartierul Vasile Alecsandri.

În perioada 2016-2019, propunem extinderea transportului electric și spre **cartierul Săsar** pe relația: str. Lucaciu - str. Electrolizei - str. Industriei - str. Minerilor - str. Victoriei, precum și legarea cartierului Săsar cu Gara CFR prin Bd. Decebal.

#### ***6.3.2.3 Promovarea și susținerea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară <Zona Metropolitană Baia Mare>, ca autoritate metropolitană de transport public***

Acest obiectiv are ca scop reglementarea, finanțarea, monitorizarea și gestionarea, în interes comun, a serviciilor de transport public local prin curse regulate, precum și exploatarea în comun a infrastructurii sistemului de transport public în Municipiul Baia Mare și în Zona Metropolitană.

Potrivit proiectului noii legi a transportului public local, municipiile și localitățile urbane sau rurale aflate în zona lor de influență pot constitui asociații metropolitane de transport public; asociațiile metropolitane de transport public exercită, în numele și pe seama autorităților administrației publice locale ale unităților administrativ-teritoriale membre, atribuțiile ce revin acestora potrivit legii cu privire la înființarea, organizarea, coordonarea funcționarea, gestionarea, autorizarea, reglementarea și controlul prestării în interes comun a serviciului de transport public, respectiv la modernizarea, reabilitarea, dezvoltarea și exploatarea în comun a sistemelor publice de transport aferente.

Asociațiile metropolitane de transport public sunt mandatate, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre, să asigure politica unitară privind planificarea strategică, autorizarea, prestarea, monitorizarea și controlul activităților din sfera serviciului metropolitan de transport public la nivelul unităților administrativ-teritoriale membre.

Asociațiile metropolitane de transport public își exercită atribuțiile și competențele potrivit actului constitutiv și statutului asociației; actul constitutiv și statutul asociației se aprobă prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre și se semnează de primarii municipiilor, orașelor și comunelor membre.

Asociațiile metropolitane de transport public, în calitate de autorități locale competente, au următoarele atribuții principale:

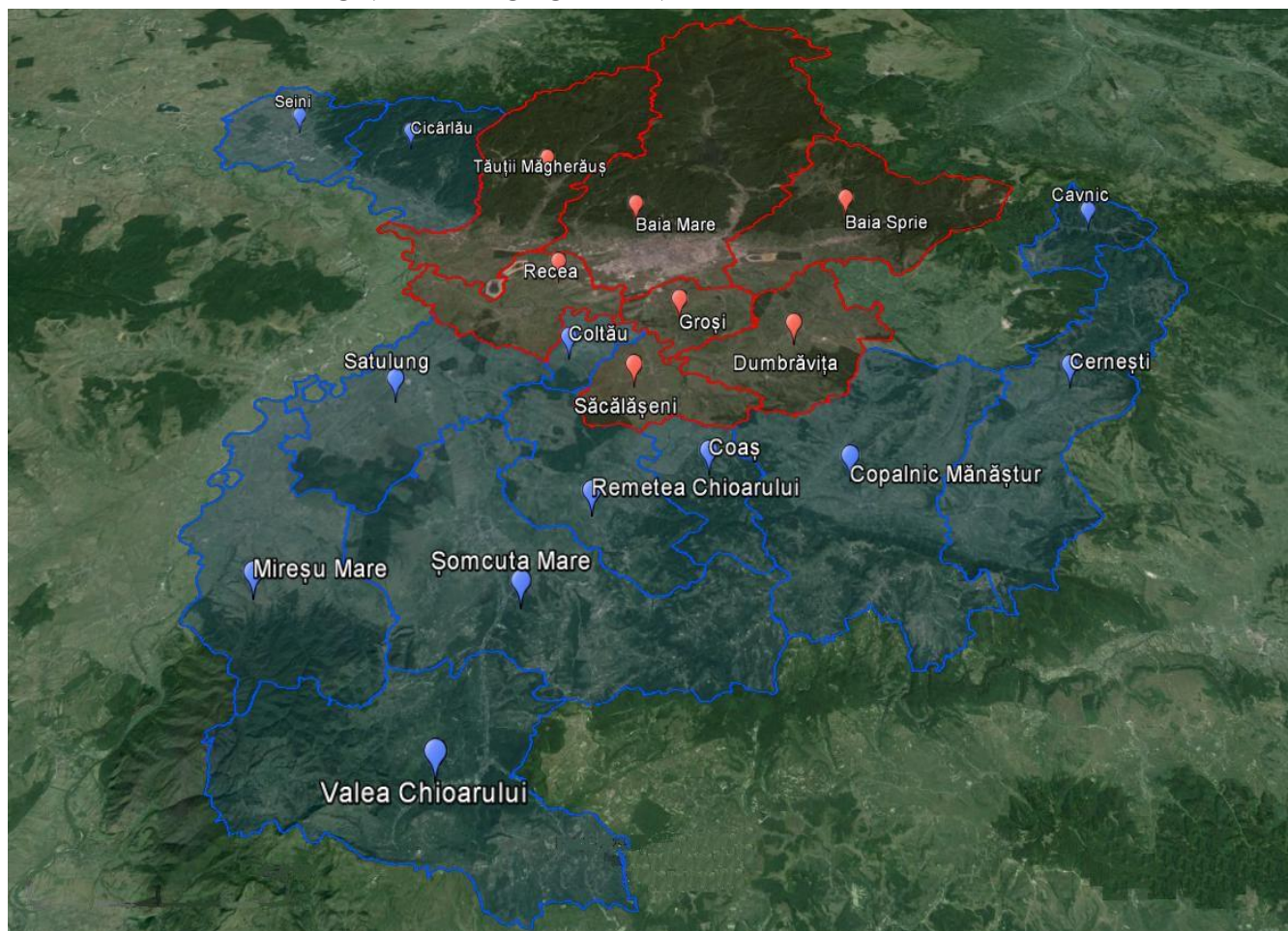
- a) elaborează strategia de dezvoltare a serviciului metropolitan de transport public și programul de transport public metropolitan pe care le supune spre aprobare autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre;
- b) elaborează programele de dezvoltare și modernizare pe termen mediu și lung a sistemului public de transport aferent serviciului pentru localitățile din raza lor de competență, pe care le supune spre aprobare autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre;
- c) elaborează documentațiile pentru atribuirea gestiunii serviciului, cu respectarea ***Procedurii-cadru privind atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public*** elaborate în temeiul legii și asigură organizarea și derularea procedurilor de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului;
- d) elaborează și aprobă regulamentul și caietul de sarcini al serviciului metropolitan de transport public;
- e) coordonează gestionarea serviciului metropolitan de transport public, prestat în arealul geografic aferent unităților administrativ-teritoriale membre, într-o concepție unitară și integrată;
- f) elaborează reglementări locale necesare organizării, coordonării și controlului funcționării serviciului metropolitan de transport public în raza de competență, cu consultarea autorităților administrației publice locale membre, pe care le supune spre aprobare adunării generale a asociației și monitorizează aplicarea și respectarea acestora de către operatorul regional;
- g) asigură funcționarea, exploatarea și administrarea unitară, într-o concepție integrată, a sistemului public de transport;
- h) colaborează cu structurile administrației publice centrale și locale pentru finanțarea programelor de investiții și prioritizarea obiectivelor din cadrul acestor programe;
- i) analizează, verifică și aprobă, pentru zona de competență, politica tarifară

unitară, structura și nivelul tarifelor pentru prestarea serviciului propuse de operatorii regionali, respectiv documentațiile justificative de stabilire, ajustare sau modificare a acestora, în corelare cu reglementările în vigoare privind asigurarea gradului de suportabilitate al costurilor de către călători și cu respectarea *Normelor metodologice privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie* elaborate în temeiul legii;

- j) acționează pentru optimizarea traseelor/grupelor de trasee, a programelor de circulație și pentru coordonarea orarelor cu transportul aerian, feroviar și rutier interjudețean și corelarea acestora cu necesitățile de mobilitate identificate la nivelul asociației;
- k) monitorizează și controlează calitatea serviciului, modul de informare a călătorilor, imaginea și marketingul serviciului metropolitan de transport public;
- l) inițiază măsuri pentru promovarea serviciului metropolitan de transport public pe raza de competență și propune măsuri pentru îmbunătățirea acestuia;
- m) realizează studii de trafic privind cererea, oferta și calitatea serviciului metropolitan de transport public și, în funcție de acestea, stabilește / actualizează programul de transport public metropolitan valabil pentru zona sa de competență;
- n) colaborează cu administratorii infrastructurii de transport și cu operatorii la întocmirea programelor de investiții aferente sistemelor publice de transport;
- o) colaborează cu structurile de planificare urbană și teritorială din cadrul autorităților administrației publice centrale și locale pentru corelarea dezvoltării și planificării sistemelor publice de transport din raza lor de competență cu prevederile documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului;
- p) colaborează la întocmirea de către administrațiile ce dețin infrastructura de management al traficului a programelor de investiții în infrastructura de management al traficului și avizarea acestora, pentru partea privind transportul public metropolitan.



### ZONA METROPOLITANĂ BAIA MARE



#### *6.3.2.4 Implementarea unui sistem electronic de eliberare a tichetelor de călătorie*

Existența unui sistem de tichetare electronică este o cerință actuală pentru orice companie de transport care dorește să crească calitatea serviciilor oferite utilizatorilor serviciilor sale.

Beneficiile introducerii unui sistem de eliberare automată a legitimațiilor de călătorie sunt următoarele:

- **Comerciale:** gestiunea, emiterea, vânzarea, utilizarea și controlul titlurilor de transport, inclusiv în regim de integrare tarifară cu alți operatori de transport public;

- **Management:** cunoașterea exactă, completă și obiectivă a producției de transport realizate, pe componente de titluri de transport utilizate și distribuția pe moduri, linii, vehicule și intervale de timp;
- **Financiare:** protecția veniturilor realizate din activitatea de transport, inclusiv prin reducerea fraudei pe toate nivelele operațiunilor comerciale;
- **Marketing:** creșterea calității serviciului de transport public prin îmbunătățirea ofertei tarifare, a modalităților de plată, de utilizare și de control a titlurilor de transport;
- **Eficientizarea exploatarei:** suport de date și analize pentru reconfigurarea rețelei în conformitate cu fluxurile de călători și cererea reală de transport;
- **Contractuale și decontări** cu autoritățile locale, precum și cu celelalte instituții care gestionează facilități de călătorie acordate unor categorii de cetățeni.

#### ***6.3.2.5 Implementarea sistemului informatic integrat de gestiune al activității***

Acest obiectiv este unul din cele mai importante componente ale unui sistem de management modern al societății deoarece acesta acoperă toate domeniile de interes: planificarea programelor de transport, gestiunea achizițiilor, gestiunea stocurilor, interacțiunea cu furnizorii, gestiunea relațiilor cu clienții, gestiunea financiară și gestiunea resurselor umane.

Abordarea și implementarea acestui sistem se va face după realizarea și atingerea obiectivelor privitoare la reorganizare și achiziții mijloace de transport și după implementarea obiectivului operațional referitor la managementul calității, deoarece trebuie să existe o pregătire prealabilă care să ofere posibilitatea abordării unui astfel de sistem complex.

Justificarea investiției într-un astfel de sistem rezultă din următoarele avantaje: eficientizarea activității de transport, standardizarea proceselor, eliminarea insulelor informaționale, modularitate și arhitectură deschisă, care facilitează adoptarea tehnologiilor viitoare.

Din punct de vedere financiar costul unui astfel de sistem este în funcție de complexitate și de gradul de adaptabilitate la cerințele noastre, avantajul fiind în acceptarea de

către potențialul furnizor a unui sistem cu plata în rate lunare pe măsura implementării proiectului.

#### ***6.3.2.6 Creșterea numărului de utilizatori ai serviciului de transport public în perioada 2016-2019***

Propunem fixarea acestui deziderat ca obiectiv principal, prin diversificarea și modernizarea sistemului de procurare a legitimațiilor de călătorie, respectiv introducerea sistemului de e-ticketing, prin creșterea gradului de atractivitate a transportului local dar și prin mărirea ariei de operare.

Având în vedere studiul de oportunitate efectuat pentru delegarea gestiunii serviciului, context în care s-au studiat fluxurile de călători pe zone, propunem extinderea ariei de operare pe traseul Baia Mare-Satulung-Șomcuta Mare, precum și pe traseul Baia Mare-Cicârlău-Seini.

#### ***6.3.2.7 Modernizarea și creșterea capacității de transport***

Societatea deține în prezent un parc auto format din autobuze, troleibuze și microbuze, care operează atât în Municipiul Baia Mare, cât și în zona metropolitană, deservind un număr de aproximativ 160.000 locuitori.

Situația mijloacelor de transport pe arii de operare, se prezintă astfel:

În Municipiul Baia Mare, structura parcului auto operant este:

- 37 autobuze
- 18 troleibuze
- 6 microbuze

În Zona Metropolitană Baia Mare operează un număr de 22 autobuze și un microbuz, astfel:

- Orașul Baia Mare - 10 autobuze și un microbuz
- Orașul Tăuții Măgherauș - 4 autobuze
- Comuna Recea - 4 autobuze
- Comunele Dumbrăvița și Groși - 3 autobuze

- Comunele Săcălășeni și Groși - 1 autobuz

Parcul auto total a societății este format din 58 de autobuze, 18 troleibuze și 6 microbuze, a cărui grad de uzură este cuprins între 10%-15% în ceea ce privește mijloacele de transport care operează în municipiul Baia Mare și 60%-90% în ceea ce privește autobuzele care operează în localitățile din zona metropolitană.

În aceste context, se impune ca în perioada 2016-2019, societatea să aibă în vedere înlocuirea treptată a mijloacelor de transport care operează în zona metropolitană, precum și orientarea către transportul electric, în special în ceea ce privește Municipiul Baia Mare.

În aceeași idee, societatea trebuie să aibă în vedere o diversificare a structurii parcului auto, în special în ceea ce privește microbuzele și midi/minibuzele, pentru a asigura eficientizarea traseelor cu un număr mic de utilizatori.

#### ***6.3.2.8 Modernizarea și creșterea capacității de mentenanță***

Acest obiectiv este necesar a fi realizat din următoarele considerente:

În cadrul S.C. URBIS S.A. funcționează următoarele capacități de mentenanță a parcului auto:

- Atelier de mentenanță cu 2 hale și 10 posturi de întreținere și reparații pentru autobuze în cadrul cărora se efectuează întreținerea și reparațiile curente
- Atelier cu o hală și 5 posturi de întreținere și reparații pentru troleibuze și autobuzele Solaris.

Aceste clădiri necesită investiții în ceea ce privește eficientizarea energetică, precum și modernizări structurale (pardoseli, sisteme de iluminat, sisteme de încălzire) astfel încât să asigure un climat de lucru optim pentru desfășurarea activităților. De asemenea este necesară și dotarea acestor ateliere de mentenanță cu echipamente specifice pentru activitatea de întreținere auto (instalații de forță, elevatoare, dispozitive de măsurare etc.)

În aceeași idee, pentru creșterea capacității de mentenanță a parcului auto este necesară instruirea și calificarea resurselor umane care activează în acest domeniu.

#### ***6.3.2.9 Implementarea sistemului de management al mijloacelor de transport și de asistență în exploatare***

Acest obiectiv este ultimul pas în atingerea tuturor criteriilor de calitate și a satisfacției utilizatorilor. Implementarea acestuia se poate aborda în măsura în care obiectivele anterioare au fost atinse.

Procesul constă în implementarea sistemelor inteligente de transport care încorporează tehnologii de localizare, comunicații mobile, gestiune și reglementare a serviciului și a mijloacelor de transport în timp real, informarea pasagerilor și e-ticketing.

#### ***6.3.2.10 Reducerea cheltuielilor operaționale cu pondere semnificativă în totalul cheltuielilor***

Ponderea valorică a cheltuielilor cu personalul este de cca. 38% din totalul cheltuielilor societății, iar ponderea valorică a cheltuielilor cu carburanții și lubrifianții este de cca. 20% din total cheltuieli.

În acest context, monitorizarea permanentă și imprimarea unei tendințe de reducere a cheltuielilor menționate este un deziderat obligatoriu de atins pentru reducerea cheltuielilor și reducerea volumului de subvenții anual.

Pașii concreți pentru realizarea acestui obiectiv sunt:

- Continuarea bunelor practici în urmărirea consumurilor de carburanți;
- Achiziția de mijloace de transport cu consumuri reduse în comparație cu cele înlocuite;
- Instalarea de echipamente de măsurare a consumului la bordul autobuzelor și microbuzelor;
- Programe de motivare a conducătorilor auto care înregistrează economii reale;
- Sistem de supraveghere a locurilor de parcare pe timpul nopții pentru evitarea „scurgerilor”;
- Implementarea de programe informatice pentru urmărirea în timp real a alimentărilor și consumurilor.

#### **6.3.2.11    *Campanie de promovare a transportului public***

Prin utilizarea acestui instrument intenționăm să realizăm profilul utilizatorului de transport public, informarea permanentă a utilizatorilor și atragerea de noi utilizatori. Deoarece există persoane, potențiali călători, care nu cunosc rutele de transport și programul de circulație, propunem realizarea și distribuirea de fluturași de informare a acestora.

Stabilirea unei **axe publicitare**: axa publicitară este un slogan propriu fiecărei societăți sau instituții serioase și corespunde în fapt **promisiunii acesteia**. Ea este deosebit de importantă, deoarece mesajul transmis are rolul de a atrage clientul și uneori a-l determina să cumpere produsul sau serviciul oferit.

Exemple:

„Călătoriți cu noi!” - axa publicitară a CTP Cluj Napoca

„Mai aproape de tine!” – axa publicitară a RATP Iași

În acest sens, propunem elaborarea unei axe publicitare și pentru societatea URBIS. Axa publicitară odată stabilită, va trebui să apară în permanență pe toate materialele editate și prezentate de SC URBIS SA Baia Mare, inclusiv în aparițiile din presa scrisă, radio sau televiziune.

#### **6.3.2.12    *Implementarea principiilor guvernantei corporative a întreprinderilor publice***

S.C. URBIS S.A. este o întreprindere publică, al cărui capital social este deținut în întregime de șase unități administrativ teritoriale din cadrul Zonei Metropolitane Baia Mare, Municipiul Baia Mare deținând participarea majoritară, respectiv 97,06% din total acțiuni.

Fiind o întreprindere publică, S.C. URBIS S.A. aplică atât Legea nr. 31/1990 a societăților, cât și regulile privind guvernanta corporativă prevăzute în cadrul OUG nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice.

**În acest context este necesară elaborarea unor proceduri interne legate de:**

- Sistemul de control managerial
- Controlul financiar preventiv
- Auditul public intern
- Politicele contabile aplicate

- Politica de personal

**În aceeași idee sunt necesare și următoarele măsuri:**

- Încheierea Contractelor de Mandat ale administratorilor neexecutivi, membri ai Consiliului de Administrație, în raport cu Adunarea Generală a Acționarilor;
- Stabilirea de către Adunarea Generală a Acționarilor a indicatorilor de performanță, aceștia urmând a fi realizați de către conducerea executivă, în baza contractului de mandat;
- Actualizarea Planului de Management și a Contractului de Mandat ale conducerii executive a societății, în concordanță cu Planul de Administrare al Consiliului de Administrație.

## **7. INDICATORI DE PERFORMANȚĂ**

Indicatorii de performanță sunt stabiliți de către Adunarea Generală a Acționarilor, pe perioada mandatului, în baza contractului de administrare, iar realizarea acestora se asigură de către conducerea executivă a societății, în baza contractului de mandat încheiat cu Consiliul de Administrație, urmând ca acesta să monitorizeze gradul de îndeplinire al acestora.

Cei mai relevanți indicatori de performanță și modul de calcul al acestora sunt prezentați în cele ce urmează.

### **7.1 COSTUL OPERAȚIONAL**

**Costul operațional** pentru activitatea de transport public reprezintă indicele de eficiență a costurilor pe km parcurși. Indicele costului operațional rezultat va fi corectat cu coeficientul de corecție ce se stabilește pe baza indicelui prognozat de creștere a prețurilor pentru anul următor.

În calculul costului operațional se includ costurile directe de exploatare (consum de materii prime, materiale și servicii, energie, întreținere), costurile cu forța de muncă, cheltuielile administrative și generale, reparațiile capitale și înlocuirile de echipamente cu durata de viață sub perioada de referință (se includ în costurile de operare, în măsura în care nu au fost prevăzute drept costuri investiționale).

### **7.2 CIFRA DE AFACERI**

Cifra de afaceri cuprinde suma totală a veniturilor din operațiunile comerciale, respectiv serviciile de transport local produse într-o perioadă de timp determinată. În

cuantumul cifrei de afaceri nu se includ veniturile financiare și veniturile excepționale. Cifra de afaceri minimă reprezintă suma cheltuielilor fixe și a celor variabile.

$C_{Amin} = C_f + C_v$ , unde:  $C_f$  - cheltuieli fixe totale și  $C_v$  - cheltuieli variabile

### **7.3 PRODUCTIVITATEA MUNCII**

Prin productivitate se înțelege randamentul factorilor de producție utilizați. Acest lucru se poate aprecia cu ajutorul nivelului productivității, calculat ca raport între bunurile economice obținute și factorii de producție implicați în realizarea lor.

Productivitatea muncii reprezintă un indicator sintetic de bază care ilustrează eficiența muncii. Indicele productivității muncii pentru activitatea de transport public se va determina prin raportarea producției facturate la numărul mediu de salariați, acesta stabilindu-se pe baza următoarelor formule:

$$W(1) = \frac{\text{Producția facturată (prețuri curente) în anul precedent}}{\text{Numărul mediu de salariați în anul precedent}} \times K,$$

- în care  $K$  reprezintă coeficientul de corecție ce se stabilește pe baza indicelui prognozat de creștere a prețurilor pe anul de referință. Producția facturată va cuprinde și subvențiile față de prețul de referință.

La analiza realizării obiectivelor și indicatorilor de performanță, se va ține seama de gradul de asigurare de la bugetul local a necesarului de subvenții pentru gratuități și a ajutoarelor sociale stabilite potrivit legii, precum și de gradul de neasigurare a taxei pe valoarea adăugată de recuperat, dacă este cazul.

### **7.4 RATA PROFITULUI**

Profitul brut din activitatea de exploatare se obține ca diferență între veniturile totale din activitatea de exploatare și cheltuielile de exploatare. Rata profitului se obține prin raportarea profitului brut din activitatea de exploatare la cifra de afaceri realizată.

Formula de calcul este:

$$R_p = \frac{\text{Profit brut exploatare}}{\text{Cifra de afaceri}} \times 100$$



## **8. RESURSE DE FINANȚARE**

### ***8.1 Resurse locale pentru finanțarea serviciului public de transport călători***

Finanțarea cheltuielilor curente de operare necesare pentru prestarea serviciului public de transport călători se asigură din veniturile operatorului regional de transport public, cu respectarea prevederilor Legii nr. 51/2006 și ale Legii nr. 92/2007.

Veniturile operatorului regional de transport public se formează prin încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor de călătorie reprezentând contravaloarea serviciului prestat și/sau din compensații financiare acordate de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Tarifele pentru prestarea serviciului public de transport călători și compensațiile financiare acordate pentru asumarea unor obligații de serviciu public, precum și modalitatea de stabilire, ajustare ori modificare a acestora, după caz, se precizează în contractul de delegare a gestiunii serviciului și trebuie să țină seama de următoarele reguli:

- a) tarifele pentru prestarea serviciului și compensațiile financiare acordate operatorului/operatorului regional de transport public se stabilesc astfel încât să acopere costurile efective de operare, cheltuielile curente de întreținere, reparații și exploatare a sistemului de transport, public sau privat, amortizarea capitalului imobilizat și să asigure operatorului/operatorului regionale de transport public un profit rezonabil, cu respectarea Regulamentului CE nr. 1370/2007;
- b) tarifele pentru prestarea serviciului și compensațiile financiare se ajustează periodic, dacă este cazul, prin indexare cu indicele de creștere a prețurilor de consum într-o perioadă dată, prin hotărâri ale autorităților locale competente;
- c) condițiile care generează modificarea tarifelor pentru prestarea serviciului sau a compensațiilor financiare acordate operatorului regional de transport public se prevăd în contractele de delegare a gestiunii serviciului.

Tarifele de călătorie se propun de operatorii regionali de transport public corespunzător serviciului public de transport călători prestat și se fundamentează astfel încât structura și nivelul acestora să:

- a) acopere costul justificat economic al prestării serviciului;

- b) asigure funcționarea eficientă și în siguranță a serviciului, protecția și conservarea mediului, precum și sănătatea populației;
- c) încurajeze investițiile de capital;
- d) garanteze respectarea autonomiei financiare a operatorului;
- e) garanteze continuitatea serviciului.

Stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifelor de călătorie se aprobă prin hotărâri ale autorității locale competente.

Sumele reprezentând compensații financiare acordate operatorului regional de transport public, necesare asigurării finanțării funcționării și exploatării serviciului public de transport călători, în condițiile asumării unor obligații de serviciu public, se prevăd în bugetele locale și se aprobă odată cu acestea potrivit prevederilor legale în vigoare. Acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate pentru titlurile de călătorie individuale se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege.

Condițiile concrete în care se compensează sau se acoperă costul călătoriilor sau costurile înregistrate de operatori pentru efectuarea serviciului public de transport călători pe traseele sociale nerentabile sunt stabilite prin contractul de delegare a gestiunii serviciului astfel încât să se prevină compensarea în exces, în conformitate cu prevederile O.G. nr. 97/1999, cu modificările și completările ulterioare și cu respectarea Regulamentului CE nr. 1370/2007.

Finanțarea cheltuielilor de capital pentru realizarea obiectivelor de investiții publice ale unităților administrativ-teritoriale destinate înființării, reabilitării, modernizării și/sau dezvoltării sistemelor publice de transport se asigură potrivit prevederilor Legii nr. 51/2006.

Finanțarea cheltuielilor de capital și realizarea investițiilor aferente sistemelor publice de transport se fac cu respectarea legislației în vigoare privind inițierea, fundamentarea, promovarea și aprobarea investițiilor publice, respectiv a legislației în vigoare privind finanțele publice, finanțele publice locale și a legislației privind achizițiile publice.

În cazul gestiunii delegate, bunurile realizate ca urmare a investițiilor pentru reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea sistemelor publice de transport, finanțate din fonduri proprii ale operatorului regional de transport public, rămân în proprietatea acestora pe toată

durata contractului de delegare a gestiunii. În contractul de delegare a gestiunii serviciului sunt definite categoriile de bunuri și se precizează modul de repartiție a bunurilor de retur sau a bunurilor de preluare realizate până la încetarea, din orice cauză, a contractului de delegare a gestiunii serviciului, precum și eventualele despăgubiri.

## ***8.2 Resurse din fonduri nerambursabile pentru finanțarea serviciului public de transport călători***

Programul Operațional Regional (POR) 2014-2020 este unul din programele prin care se pot accesa fondurile europene structurale și de investiții, în concret cele provenite din Fondul European pentru Dezvoltare Regională (FEDR). Programul a fost aprobat prin decizia Comisiei Europene.

În conformitate cu Acordul de Parteneriat 2014-2020, Programul Operațional Regional (POR) 2014-2020 are la bază prioritățile comune de dezvoltare propuse în cadrul Planurilor de Dezvoltare Regională (PDR), sintetizate prin Strategia Națională de Dezvoltare Regională (SNDR), fiind corelat cu celelalte programe operaționale pentru aceeași perioadă de programare și/sau cu strategiile sectoriale/naționale în domeniile sale de intervenție.

**Obiectivul general** al POR 2014–2020 îl constituie **creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale și regionale** prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, a condițiilor infrastructurale și a serviciilor, care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunilor, capabile să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potențialul lor de inovare și de asimilare a progresului tehnologic.

### **Axe prioritare, obiective tematice și priorități de investiție**

POR cuprinde **11 axe prioritare** destinate concentrării intervențiilor financiare în anumite **priorități de investiție (PI)**, la care se adaugă o **axă prioritară de asistență tehnică** pentru finanțarea activităților de implementare a programului. De asemenea, prin POR 2014-2020 se utilizează în mod complementar anumite **strategii și instrumente de dezvoltare teritorială** (Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării - SUERD, investiții teritoriale integrate cu privire la Delta Dunării - ITI Delta Dunării, dezvoltare urbană durabilă și dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității –CLLD).

### **Axa 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane**

Prioritatea: Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor.

**Obiectiv specific: Dezvoltarea unui transport public urban ecologic, în special electric**

**Acțiuni ce vor fi sprijinite**

Pentru a răspunde provocărilor legate de Strategia 2020, precum și pentru a subsuma investițiile în transportul public urban Obiectivului Tematic 4, la nivelul principalelor 8 aglomerări urbane din România vor fi realizate **planuri de mobilitate urbană durabilă** pentru a limita emisiile gazelor cu efect de seră datorită transportului motorizat, planuri pe care această prioritate de investiții le susține financiar prin mai multe tipuri de acțiuni. Investițiile preconizate nu se vor limita la cele 8 mari municipii, ci vor viza și alte orașe relevante (în special municipiile reședință de județ sau orașele cu peste 100.000 de locuitori), care vor dispune atât de un plan de mobilitate urbană durabilă cât și de un contract de servicii publice care să corespundă prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport.

**Un plan de mobilitate urbană durabil trebuie să aibă drept scop crearea și exploatarea unui sistem de transport urban durabil prin urmărirea cel puțin a următoarelor obiective:**

- asigurarea accesibilității la sistemul de transport public și privat pentru toți cetățenii;
- îmbunătățirea siguranței și securității în mijloacele de transport precum și reducerea numărului de accidente;
- reducerea poluării aerului și a poluării fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- optimizarea transportul de persoane și bunuri prin îmbunătățirea eficienței și a eficacității costurilor;
- creșterea atractivității și îmbunătățirea calității mediului și a amenajării spațiilor urbane;

- creșterea rezilienței rețelelor de transport public existente la condițiile meteorologice extreme și la evenimente naturale, în concordanță cu politicile UE de adaptare la schimbările climatice;
- dezvoltarea mijloacelor de transport non-motorizate și a rețelelor intermodale de transport.

În cadrul acestei priorități de intervenție vor fi avute în vedere următoarele tipuri de acțiuni pentru finanțare:

- **Achiziționarea de material rulant electric/vehicule ecologice** pentru unitățile administrativ teritoriale. Dezvoltarea parcului de mijloace de transport cu vehicule noi, nepoluante, cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă și sisteme de supraveghere video (pentru creșterea gradului de siguranță al pasagerilor) va oferi oportunități îmbunătățite potențialilor pasageri noi, oferind o alternativă viabilă și confortabilă utilizării autoturismelor personale.

- **Modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport electric** (tramvai/troleu/autobuz electric sau hibrid), incluzând calea de rulare și spațiile conexe (rețeaua de străzi pe care operează mijlocul de transport, inclusiv trotuare/refugii/stații) și infrastructura tehnică aferentă. Transportul urban electric reprezintă o variantă nepoluantă și eficientă din punct de vedere al utilizării resurselor pentru a asigura tranzitul zilnic al populației, iar îmbunătățirea infrastructurii va crește gradul de confort, viteza de deplasare, siguranța traficului și alte beneficii adiacente în special asigurarea accesibilității pentru persoane cu dizabilități. Astfel, se va asigura dezvoltarea unei structuri de transport public durabile din punct de vedere tehnic și eficiente din punct de vedere financiar.

- **Modernizarea materialului rulant electric existent** pentru unitățile administrativ teritoriale. Modernizarea parcului de material rulant existent, prin îmbunătățirea sistemelor existente la bordul acestora, realizarea echipamentelor pentru accesul persoanelor cu dizabilități etc va asigura un transport civilizat și eficient din punct de vedere energetic, încurajând utilizarea transportului public de către locuitorii marilor aglomerări urbane. Cele două măsuri, achiziția și modernizarea materialului rulant (dar în special cea de a doua) vor stimula și alte municipalități în (re)introducerea transportului public electric pe șină. O atenție deosebită se va acorda înlocuirii/modernizării tramvaielor învechite, zgomotoase și care oferă

o accesibilitate slabă cu material rulant modern, fără trepte (cu podea joasă) și echipate cu aer condiționat;

- **Modernizarea/reabilitarea depourilor aferente transportului public și infrastructura tehnică aferentă.** Modernizarea/reabilitarea energetică clădirilor care deservește atât transportul electric cât și cel auto clasic, aflate în proprietate publică, inclusiv sediile administrative, cu mari pierderi energetice va duce la o creștere a eficienței operatorilor de transport și va permite o diversificare a activităților de producție sau întreținere a materialului rulant. Modernizarea/înlocuirea stațiilor și substațiilor de redresare și a rețelelor electrice va contribui la creșterea eficienței energetice.

- **Realizarea unor trasee separate exclusive pentru vehiculele de transport public,** cu scopul creșterii frecvenței serviciilor atât în orele de vârf, cât și în afara lor. Astfel se va reduce timpul de călătorie al vehiculelor de transport public (autobuze, troleibuze, tramvaie etc.) precum și nivelul și durata aglomerărilor/congestiilor de trafic în rețeaua principală de transport și pe penetrațiile în oraș din zonele învecinate, cu precădere pentru relații către centrul orașului.

- **Îmbunătățirea stațiilor de transport public existente, inclusiv realizarea de noi stații și terminale,** astfel încât distanța maximă de parcurs pe jos până la o stație de transport public să fie rezonabilă și înscrisă într-o izocronă maximă de 10-15 minute mers pe jos, inclusiv prin sisteme de informare pentru călători în stații și mijloacele de transport în comun.

- **Realizarea de sisteme de monitorizare** video bazat pe instrumente inovative și eficiente de management al traficului. Centrele de trafic vor preveni accidentele și vor asigura fluența traficului pentru zonele dense ale polilor de creștere, aglomerării București-Ilfov sau a altor aglomerări urbane, cu zone clar definite în care vehiculele personale să nu poată intra sau să fie restricționate puternic prin măsuri adecvate.

- **Realizarea de sisteme de e-ticketing** pentru călători și parcări. Realizarea sistemelor de e-ticketing va permite facilitarea utilizării transportului public și de către persoanele cu mobilitate redusă sau pentru grupuri țintă specifice (pensionari, elevi, studenți, turiști) precum și o creștere a veniturilor operatorilor de transport public. O atenție deosebită se va acorda pentru realizarea și implementarea sistemelor de plată pentru parcarile publice în vederea folosirii optime a spațiului public și limitării staționărilor nejustificate și îndelungate în zonele centrale.

## **Principii orientative pentru selectarea operațiunilor**

- **Numărul populației deservită de rețeaua de transport public.** Este foarte important ca impactul măsurilor de modernizare și extindere a rețelei de transport public să fie unul major, adresându-se unui grup țintă cât mai mare.

- **Gradul de electrificare a rețelei de transport public urban.** Investițiile în domeniul extinderii și modernizării rețelei de transport public se vor concentra pe modul electric, în special pe șină (tramvai), iar o rețea existentă reprezintă un important punct de plecare pentru implementarea cu succes a strategiilor în domeniu.

- **Gradul de poluare cu CO<sub>2</sub>/GES al orașului respectiv.** Toate măsurile și acțiunile prevăzute în cadrul acestei priorități de investiție au drept scop final reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>/GES.

- **Capacitatea UAT de implementare a planurilor sustenabile de mobilitate urbane.** Separat de co-finanțare, UAT trebuie să dovedească capacitatea de a menține și întreține investițiile preconizate, din punct de vedere al capacității administrative și financiare.

- **Gradul de degradare al infrastructurii care deservește transportul public și al parcului de material rulant/parc vehicule aferent.** În cazurile în care infrastructura existentă și materialul rulant/parcul de vehicule aferent sunt învechite și degradate, siguranța pasagerilor nu este asigurată, iar atractivitatea transportului urban este extrem de redusă.

## **9. CONCLUZII**

Planul de Administrare al Consiliului de Administrație al SC URBIS S.A reprezintă un instrument de planificare strategică a politicii de administrare a societății, fiind ca atare un document de referință pentru toți administratorii și managerii companiei, din momentul aprobării și aducerii acestuia la cunoștința managerilor de nivel superior.

Transportul local de călători se încadrează în sfera mai largă a serviciilor publice de interes economic general pentru a cărei reglementare Comisia Europeană a elaborat un nou concept materializat prin Cartea Albă a Politicii de Transport în Europa.

Serviciul de transport public de călători are o dimensiune economică și una socială, indisolubil legate între ele.

Strategia de modernizare și dezvoltare a serviciilor de transport public de călători în Municipiul Baia Mare și Zona Metropolitană va avea la bază următoarele obiective fundamentale:

- realizarea indicatorilor de performanță;
- modernizarea operatorului regional de transport public de călători;
- creșterea responsabilității autorităților locale cu privire la calitatea serviciilor de transport public;
- coordonarea activității de sistematizare teritorială cu cea de planificare a transportului public de călători,
- restructurarea mecanismelor de protecție socială a segmentelor defavorizate ale populației și reconsiderarea raportului cost/calitate;
- atragerea de fonduri nerambursabile în finanțarea investițiilor din domeniul infrastructurii serviciului de transport public de călători;
- promovarea măsurilor de dezvoltare durabilă prin promovarea tehnologiilor de vârf din domeniu, la un nivel european;
- promovarea parteneriatului social și pregătirea continuă a personalului.