

***STUDIU DE OPORTUNITATE ÎN VEDEREA
DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE
TRANSPORT PUBLIC LOCAL PE
TERITORIUL ZONEI METROPOLITANE
BAIA MARE***

CUPRINS

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI	3
CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ.....	4
II.1 Identificarea ariei teritoriale	5
II.2 Descrierea serviciului de transport public de călători ca serviciu de interes economic general...	7
II.3 Cadrul instituțional și de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului și strategiei de contractare	11
II.4 Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în Zona Metropolitană Baia Mare	12
II.4.1 Documentul strategic de planificare în domeniul mobilității pentru municipiul Baia Mare (Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030)	12
II.4.3 Strategia pe termen scurt	15
II.4.4 Strategia pe termen mediu și lung	17
CAPITOLUL III PREZENTAREA OPERATORULUI - Societatea Comercială URBIS S.A.	26
CAPITOLUL IV Controlul exercitat de către Autoritatea Contractantă asupra activității Operatorului	32
CAPITOLUL V OPORTUNITATEA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORII REGIONALI 35	
V.1 Prevederi legislative	35
V.2 Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local	37
V.3 Motive de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea	37
V.4 Analiza tehnico-economică și de eficiență a Costurilor de operare a serviciului de transport public de călători	40
CAPITOLUL VI ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL	43
VI.1 Aria teritorială	43
VI.2 Obligația de serviciu public de transport	43
VI.3 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului S.C. URBIS S.A.	43
VI.4 Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public	44
VI.5 Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate	44
VI.6 Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația	44
CAPITOLUL VII- CONCLUZII	47
ANEXE	48
1. Informarea Institutiei Prefectului	48
2. Proiect de HCL pentru delegarea gestiunii	48
3. Act constitutiv si statut al operatorului	48
4. Organigrama Operator	48
5. Organigrama ZMBM	48
6. Extras ROF ZMBM	48

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

Asociația **Zona Metropolitană Baia Mare** a fost constituită în 2006 în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public local, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului, pe baza strategiei de dezvoltare a Serviciului.

Interesul comun ce stă la baza constituirii Asociației este interesul general al locuitorilor de pe raza unităților administrativ-teritoriale membre pentru îmbunătățirea calității Serviciului, în condițiile unor tarife și/sau taxe care să respecte limitele de suportabilitate ale populației și principiul "poluatorul plătește", atingerea și respectarea standardelor europene privind protecția mediului, precum și creșterea capacității de atragere a fondurilor pentru finanțarea investițiilor necesare în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului.

ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ "ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE" este o persoană juridică de drept privat, înființată în temeiul prevederilor art.11-13 din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, cu modificările și completările ulterioare și Ordonanța Guvernului nr. 26/2000, împreună cu celelalte prevederi ale legislației române, precum și cu prevederile prezentului Act Constitutiv și ale Statutului.

Pentru realizarea obiectivelor în ceea ce privește transportul public local, asociații mandatează Asociația "**ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE**", prin statutul său, să exercite în numele și pentru unitățile administrativ-teritoriale membre atribuții legate de serviciul de transport privind planificarea, reglementarea, atribuirea, contractarea, monitorizarea și controlul serviciului, tarifarea și taxarea, realizarea și implementarea programelor de dezvoltare.

În vederea inițierii procedurii privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe teritoriul administrativ al localităților locale membre ale ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ "**ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE**", se întocmește prezentul ***studiu de oportunitate pentru stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public local de călători pe teritoriul asociației.***

CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ

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

Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în contextul existenței unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează de către un operator de transport rutier sau transportator autorizat, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și Legii 92/2007 privind transportul public local;
- se efectuează numai pe raza administrativ-teritorială a localităților membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către asociația de dezvoltare intercomunitară;
- se efectuează de către operatorii de transport rutier sau transportatorii licențiați cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze și tramvaie deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și Legea 92/2007 privind transportul public local;
- transportul cu autobuze se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini ale traseului.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr.51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, gestionarea și funcționarea serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, reabilitarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ - teritoriale care compun sistemele de utilități publice.”

Serviciile de transport public de călători cu autobuze și troleibuze sunt în responsabilitatea asociației **Zona Metropolitană Baia Mare (ZMBM)**, ca asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop servicii de utilități publice, conform mandatelor acordate acesteia prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre.

II.1 Identificarea ariei teritoriale

Zona Metropolitană Baia Mare a fost constituită în 2006 și funcționează sub forma unei asociații de dezvoltare intercomunitară, în care rolul de centru polarizator îl are Baia Mare.

Baia Mare face parte din **Macroregiunea 1 de Dezvoltare a României**, fiind amplasată în extremitatea nordică. Baia Mare este reședință a județului Maramureș și un important centru urban din nord-vestul României. Municipiul Baia Mare constituie unul din poli de dezvoltare ai României, cu potențial semnificativ de influență regională și extra-regională.

Asociația este formată din municipiul Baia Mare, 5 orașe și 13 comune din aria limitrofă a municipiului: orașul Baia Sprie, orașul Cavnic, orașul Seini, orașul Șomcuta Mare, orașul Tăuții Măgherauș, comuna Cernești, comuna Cicârlău, comuna Coaș, comuna Coltău, comuna Copalnic Mănăstur, comuna Dumbrăvița, comuna Groși, comuna Mireșu Mare, comuna Recea, comuna Remetea Chioarului, comuna Satulung, comuna Săcălășeni, comuna Valea Chioarului. Dintre aceste localități, în zona de dezvoltare 1, la o distanță de maxim 15 km față de municipiu, sunt situate Baia Sprie, Dumbrăvița, Groși, Săcălășeni, Recea, Tăuții Măgherauș. Acestea sunt prinse în etapa 1 de dezvoltare, perioada 2014-2020, iar localitățile din zona 2 de dezvoltare, în perioada 2020-2030.



Figura II.1. Zona Metropolitană Baia Mare

Localitățile din Zona Metropolitană care beneficiază de serviciile operatorului de transport (S.C. URBIS S.A.) sunt următoarele: Orașul Baia Sprie; Orașul Tăuții Măgherauș; Comuna Recea; Comuna Groși; Comuna Dumbrăvița; Comuna Săcălășeni; Comuna Coaș (noiembrie 2016-iunie 2017).

Celelalte localități din cadrul Zonei Metropolitane beneficiază de transport public prin Programul de transport județean, acesta fiind în competența Consiliului Județean Maramureș.



Figura II.2. Localitățile din zona metropolitană care beneficiază de serviciile de transport ale S.C.URBIS.S.A.
Sursa: PMUD Baia Mare

Populația **județului Maramureș** se află într-o continuă descreștere având în vedere analiza din ultimii 10 ani, ajungând la nivelul anului 2014 la 527.663 locuitori. Acest aspect este cauzat de scăderea sporului natural ca urmare a reducerii ratei natalității, a deplasărilor cu domiciliul, dar și reducerea locurilor de muncă prin disponibilizări masive din industria minieră, industria metalurgică, a construcției de mașini, industria de prelucrare a lemnului, textilă și altele.

Ponderea populației mediului urban pentru anul 2014 a fost de 60.34%, în timp ce ponderea corespunzătoare mediului rural a fost de 39.66%.

Populația rezidentă la 1 iulie 2015 a ZMBM: **244.775 locuitori** (însemnând BM, Baia Sprie, Cavnic, Seini, Șomcuta Mare, Tăuții Măgherauș, Cernești, Cicârlău, Coaș, Coltău, Copalnic Mănăstur, Dumbrăvița, Groși, Mireșu Mare, Recea, Remetea Chioarului, Satulung, Săcălășeni, Valea Chioarului).

Forța de muncă

În **județul Maramureș**, la nivelul anului 2015, populația activă reprezenta 38% din populația totală la nivel de județ. La nivelul anului 2015, în județul Maramureș, populația ocupată reprezenta 96% din populația activă (populația activă 202.800 locuitori iar populația ocupată 195.700 locuitori). În anul 2015 se înregistrează un procent al șomerilor de 10%.

Produsul intern brut

Pentru județul Maramureș, la nivelul anului 2013, produsul intern brut a fost de aproximativ 10.212,4 milioane lei. Comparativ cu anul precedent, creșterea a fost cu aproximativ 5 procente. Pentru anul 2013, PIB-ul județului Maramureș reprezenta 14,28% din PIB-ul Regiunii Nord-Vest (deținând poziția a treia din regiune) și 1.56% din PIB-ul întregii țări. Din punct de vedere al PIB-ului pe cap de locuitor, județul Maramureș ocupă poziția 31, cu o valoare de aproximativ 4039.5 euro/cap locuitor (la nivelul anului 2011).

II.2 Descrierea serviciului de transport public de călători ca serviciu de interes economic general

Serviciul de transport public este serviciu de interes economic general, fiind baza mobilității și accesului la facilitățile urbane, a accesibilității la servicii sociale și de sănătate pentru toate categoriile de locuitori din aria administrativ teritorială a ZMBM.

La nivel metropolitan, situația privind numărul liniilor active 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;
- Coaș -> 1 linie de autobuz, introdusă în 2016 (noiembrie 2016 - iunie 2017).
- Baia Mare -> 18 linii de autobuz, 2 linii de troleibuz și 2 linii de microbuz.

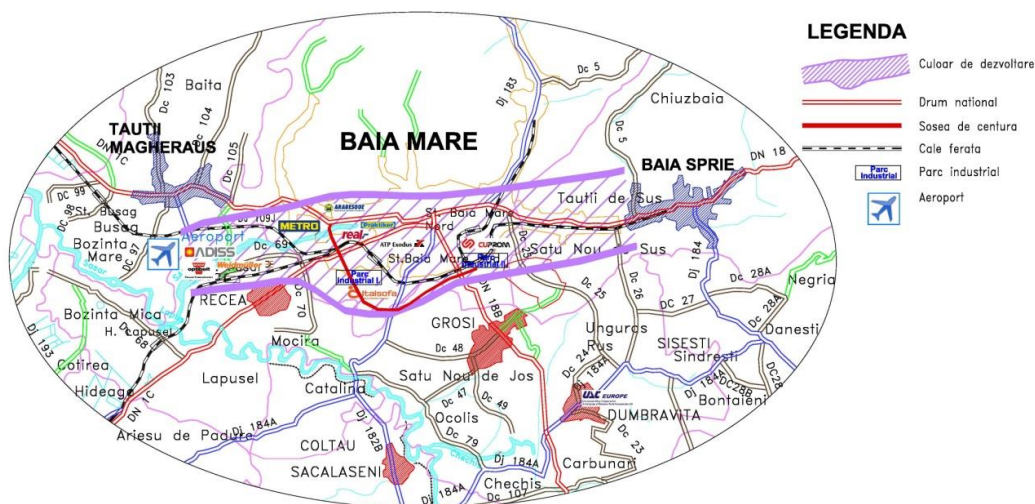


Figura Eroare! În document nu există text cu stilul precizat..1. Hartă relevantă din punct de vedere a transportului public local (Baia Mare + Zona Metropolitană)
Sursa: PMUD Baia Mare

În cazul celor 7 localități din zona metropolitană, numărul mijloacelor de transport utilizate sunt troleibuze, autobuze și microbuze, repartizate astfel:

- Baia Sprie -> 10 autobuze și 1 microbuz;
- Tăuții Măgherauș -> 4 autobuze;
- Recea -> 4 autobuze;
- Dumbrăvița + Groși -> 3 autobuze și 1 microbuz;
- Săcălășeni + Groși -> 1 autobuz și 1 microbuz;
- Coaș -> 1 autobuz și 1 microbuz (noiembrie 2016 - iunie 2017);
- Baia Mare -> 37 autobuze, 18 troleibuze și 2 microbuze

Mijloacele de transport au fost alocate în funcție de cererea de transport înregistrată, astfel orașul Baia Sprie (17.076 locuitori) beneficiază de 10 autobuze și un microbuz, iar orașul Tăuții Măgherauș (8.048 locuitori) beneficiază de 4 autobuze.

Din punct de vedere al lungimii liniilor de autobuz care își desfășoară activitatea în zona metropolitană:

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.

Pentru zona metropolitană, operatorul de transport a pus la dispoziție o serie de linii de autobuz pentru a integra și spori accesibilitatea localităților care gravitează în jurul Municipiului Baia Mare. Prin intermediul mijloacelor de transport care efectuează curse regulate, locuitorii din localitățile învecinate pot avea acces facil în interiorul municipiului și se pot deplasa către eventualele locuri de muncă, instituții de învățământ, spitale, etc.

La nivelul liniilor de transport public alocate de către operator, punctul central către care se concentrează majoritatea traseelor ce deservește zona metropolitană îl reprezintă autogara (Strada Gării nr. 2). Din punct de vedere al configurației liniilor de autobuz, acestea au de cele mai multe ori o formă radială, rolul principal fiind conducerea volumelor de călători către autogara municipiului.

Zona urbană (Municipiul Baia Mare)

Pentru cererea de transport la nivelul municipiului, operatorul de transport utilizează 18 linii de autobuz (dintre care 11 sunt mobilizate pentru satisfacerea nevoii de mobilitate către/spre unitățile economice din zonele industriale), 2 linii de troleibuz și 2 linii de microbuz.

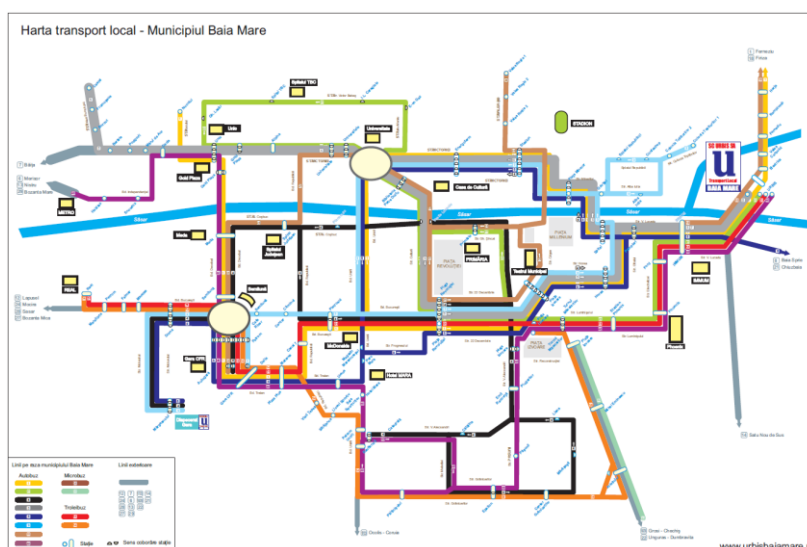


Figura II.2. Harta liniilor de transport public

Numărul mijloacelor de transport utilizate pe ariile de operare ale Municipiului Baia Mare sunt: 37 autobuze, 18 troleibuze și 2 microbuze.

În municipiu Baia Mare, 44% din populație are acces la o stație de transport public în mai puțin de 5 minute de mers pe jos (distanță acceptabilă pentru a accede la un sistem de transport public pentru un oraș de dimensiuni medii).

Pentru deservirea zonelor din interiorul municipiului, operatorul de transport a alocat o serie de trasee, acestea sunt prezentate sugestiv în mai jos.

La nivelul Municipiului Baia Mare, operatorul a pus la dispoziție 13 linii de transport public care deservesc în majoritate zone din arealul urban, dar integrează și localitățile Firiza și Baia Sprie printr-un sistem de transport care alocă linii de autobuz către aceste zone.

Caracteristicile liniilor, numărul stațiilor, lungimea traseului, sunt evidențiate în tabelul de mai jos (1.2.1.):

Linia de transport public	TUR	Număr stații	Nr. Kilometri TUR	RETUR	Număr stații	Nr. Kilometri RETUR
Linia 1	E.P.Săsar - Bifurcare Baraj	22	13,541	Bifurcare Baraj - E.P. Săsar	23	13,915
Linia 3/11	URBIS/ V.Babeș - Victoriei	11	7,067	Victoriei - URBIS	11	5,713
Linia 4	Dorna - Grânicerilor	12	6,951	Grânicerilor - Dorna	12	7,255
Linia 4*	Dorna - Grânicerilor	11	5,925	Grânicerilor - Dorna	12	7,255
Linia 4 SD	Dorna - Grânicerilor	13	6,785	Grânicerilor - Dorna	12	7,255
Linia 5	URBIS - CASTEL	16	9,87	CASTEL-URBIS	17	10,314
Linia 5/7	URBIS - CASTEL - BĂIȚA	19	12,489	Băița - CASTEL - URBIS	15	8,777
Linia 8	Dorna - Baia Sprie	22	15,16	Baia Sprie - Dorna	23	16,096
Linia 9	Dorna - Strada Alba Iulia	12	7,227	Strada Alba Iulia - Dorna	13	7,055
Linia 18	IMMUM - Firiza	19	14,728	Firiza - IMMUM	19	14,727
Linia 18G	Gara - Firiza	27	19,594	Firiza - Gara	27	20,483
Linia 40	URBIS - METRO	22	11,744	MERO - URBIS	22	12,556
Linia 51	URBIS - REAL	16	7,691	REAL - URBIS	16	7,707

Tabelul II.1. Liniile de transport public din zona urbană

Sursa: PMUD Baia Mare

Din punct de vedere al duratelor de deplasare în transportul public în **Baia Mare**, la nivelul percepției utilizatorilor frecvenți, aceasta este de 25,4 minute pentru o distanță medie percepută de 5.28km. Viteza comercială resimțită de călător este de circa 13 km/h. Din punct de vedere al duratelor reale de deplasare, acestea sunt apropiate de percepția utilizatorilor, însă se încadrează în aceeași marjă de valori. Astfel, viteza comercială înregistrată la nivelul întregii oferte este de circa 16km/h, fiind afectată de zonele din rețeaua de transport în care raportul volum/capacitate este de peste 50%. În sistemul de transport public, conform modelului de transport distanța medie de deplasare este de 3,62 km petrecuți între stația de urcare și cea de coborâre. Durata de deplasare în vehicule este de 13,6 minute.

Pentru liniile de transport public prezentate, atât pentru cele urbane, cât și pentru cele care deservesc localitățile învecinate, există 190 de stații de transport public, stații corespunzătoare atât autobuzelor, troleibuzelor, cât și microbuzelor.

Din punct de vedere al tarifării pentru deplasările urbane și cele dintre municipiu și localitățile vecine, operatorul de transport a pus la dispoziție mai multe tipuri de legitimații de călătorie. Prețul unui bilet valabil pe rutele Baia Mare și Firiza variază între 2 și 7,5 lei, media fiind de 2 lei pentru o călătorie.

La nivelul celorlalte localități există un preț al biletului de 2,5 lei/ călătorie în interiorul localității și un preț mediu de 4 lei pentru o călătorie dinspre aceste localități spre Baia Mare (valabilitatea biletului fiind de 60 minute).

În cazul abonamentelor de călătorie, există categorii sociale care sunt scutite de plata transportului public, mai exact pensionarii cu vârste care depășesc 70 de ani. Pensionarii cu vârste mai mici de 70 de ani, elevii și studenții, beneficiază de o reducere de 50% din prețul total al abonamentelor. Toate aceste gratuități/reduceri de preț sunt valabile pe rutele din Municipiul Baia Mare și ruta Baia Mare-Firiza.

Din punct de vedere al prețurilor generale, acestea variază în funcție de distanță, în funcție de multitudinea de posibilități oferită de abonamentul respectiv (acces pe o singură linie de transport, sau acces general pe toată rețeaua), în funcție de valabilitatea acestuia.

Cele mai scumpe abonamente au prețul 175 lei, sunt valabile pe durata unei luni și au valabil pe rutele Baia Mare – Săcălășeni și Baia Mare – Bozânta Mică.

În prezent serviciile de transport public local prin curse regulate se desfășoară în baza **Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nr. 704/23.12.2013** și Actele Adicionalele de la 1 la 10 încheiate între S.C. URBIS S.A și Asociația ZMBM. Prin Actul Adițional nr. 7 se extind serviciile de transport public și pe teritoriul administrativ al comunei Coaș, doar pentru perioada noiembrie 2016 - iunie 2017. Serviciile de transport public se desfășoară în prezent pe teritoriile administrative ale localităților Baia Mare (HCL nr. 179/29.05.2013), Baia Sprie, Tăuții Măgherauș, Dumbrăvița, Groși, Recea, Săcălășeni și Coaș (noiembrie 2016-iunie 2017), în condiții diferite de decontare. Cu excepția **traseului Baia Mare-Coaș unde operatorul nu a avut exclusivitate pe traseu**, (acest traseu fiind cuprins în Programul județean de transport și pe el operând încă un operator autorizat de Consiliul Județean Maramureș), **pentru restul traseelor, operatorul are exclusivitate pe traseu**.

În cazul Municipiului Baia Mare, operatorul își recuperează, conform contractului, costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate prin tarifele pentru bilete și abonamente, facilitățile la transportul public local acordate prin lege și/sau hotărâri ale consiliului local al Municipiului Baia Mare, precum și prin subvenția de exploatare acordată de la bugetul local.

Valoarea subvenției de exploatare pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de delegat și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate acordate de către Municipiul Baia Mare delegatului este **egală cu diferența dintre cheltuielile și veniturile activității de transport public local de persoane prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Municipiul Baia Mare**.

În cazul unităților administrativ teritoriale din Zona Metropolitană Baia Mare, adică orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș și comunele Groși, Dumbrăvița, Recea și Săcălășeni, operatorul își recuperează costurile de exploatare a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate (cu excepția costurilor de reabilitare și dezvoltare care se recuperează de la Municipiul Baia Mare), prin tarifele pentru bilete și abonamente și facilitățile la transportul public local acordate prin lege și/sau hotărâri ale consiliilor locale.

Programul de transport local pentru unitățile administrativ teritoriale din zona metropolitană a Municipiului Baia Mare sunt concepute în așa fel încât, raportat la tarifele pentru bilete și abonamente aprobate, să nu se genereze diferențe negative dintre veniturile și cheltuielile activității de transport, din exploatarea acestor trasee.

Operatorul comunică lunar unităților administrativ teritoriale din Zona Metropolitană Baia Mare o situație centralizatoare privind veniturile și cheltuielile aferente acestor localități.

Operatorul efectuează trimestrial regularizarea rezultatelor financiare înregistrate pe toate traseele din cadrul unităților administrativ teritoriale din Zona Metropolitană Baia Mare.

Operatorul plătește redevență pentru serviciul prestat în valoare 50.400 lei/ an.

Durata contractului este de 6 ani, aceasta expirând la data de 23.12.2019. Conform art. 34', contractul poate fi amendat și adus în concordanță cu reglementările naționale și europene.

Ca și concluzii ale contractului existent, acesta nu respectă în totalitate Regulamentul 1370/ 2007 și legislația în vigoare. O serie de elemente trebuie luate în considerare când se modifică prezentul contract.

Un nou contract de servicii publice conform cu Regulamentul 1370/2007 va fi elaborat în cursul anului 2018, fiind în desfășurare un proiect pentru stabilirea modalităților optime de contractare a serviciilor la nivelul zonei metropolitane.

II.3 Cadrul instituțional și de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului și strategiei de contractare

Cadrul legislativ aplicabil serviciilor de transport public pe teritoriul ZMBM cuprinde în principal:

- Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr.1370/2007 – privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători
- Legea nr. 51 (r1) din 08/2006 – Legea serviciilor comunitare de utilități publice
- Hotărârea Guvernului nr. 855/2008 pentru aprobarea actului constitutiv-cadru și a statutului-cadru ale Asociațiilor de dezvoltare Intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice
- Hotărârea Guvernului nr. 742/2014 privind modificarea anexelor nr. 2 și 4 la Hotărârea Guvernului nr. 855/2008 pentru aprobarea actului constitutiv-cadru și a statutului-cadru ale Asociațiilor de dezvoltare Intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice
- Ordonanța Guvernului nr. 26/2000 cu privire la Asociații și fundații
- Legea nr. 246 din 18/2005 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 cu privire la Asociații și fundații
- Legea nr. 215 (r1) din 2001 – Legea administrației publice locale
- Legea nr.92/2007 – a serviciilor de transport public local

Legislația este completată de legislația specifică în domeniul siguranței rutiere, transportului de drumurile publice, organizării activității licențiate de transport, legislația muncii, legislația contabilă și fiscală aplicabilă, precum și toată legislația cu incidență asupra organizării administrației publice locale, a gestionării patrimoniului public și a finanțelor publice locale.

II.4 Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în Zona Metropolitană Baia Mare

II.4.1 Documentul strategic de planificare în domeniul mobilității pentru municipiul Baia Mare (Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030)

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic și un instrument al politicii de dezvoltare, ce folosește un program software de simulare a transportului, având ca scop identificarea soluțiilor de satisfacere a nevoilor de mobilitate ale indivizilor și afacerilor din orașe și din împrejurimile lor, pentru a îmbunătăți calitatea vieții, dezvoltarea economică, contribuind la atingerea obiectivelor europene legate de protecția mediului și eficiența energetică,

PMUD Baia Mare a fost realizat în anul 2017 și își dorește să asigure implementarea conceptelor europene de planificare și management pentru mobilitate urbană durabilă, adaptate la condițiile specifice ale regiunii, Pentru acest lucru, planul include o listă de măsuri dezvoltate pentru îmbunătățirea mobilității pe termen scurt, mediu și lung.

Planul de mobilitate urbană durabilă este destinat obținerii unui plan strategic pentru oameni și locuri și va avea următoarea viziune pentru dezvoltarea mobilității pentru perioada 2017-2030:

Un sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, proiectat să promoveze dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții,

PMUD a interpretat viziunea pentru regiune în cinci obiective operaționale realizabile:

- a. **ACCESIBILITATE** – Asigură că tuturor cetățenilor le sunt oferite opțiuni de transport ce le facilitează accesul la destinații și servicii esențiale;
- b. **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – Îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;
- c. **MEDIU** – Reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- d. **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** – Îmbunătățirea eficienței și a eficacității economice a transportului de persoane și mărfuri;
- e. **CALITATEA MEDIULUI URBAN** – Contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății, în ansamblu.

Politicile și măsurile definite în Planul de mobilitate urbană durabilă acoperă toate modurile și formele de transport din aglomerație urbană, publice și private, de pasageri și de marfă, motorizate și nemotorizate, în mișcare și staționare.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă vizează crearea unui sistem integrat pentru mobilitate, prin abordarea următoarelor obiective strategice:

- **ACCESIBILITATE** - Asigură că toate categoriile de locuitori au opțiuni de deplasare, ceea ce permite accesul la destinații și servicii esențiale;
- **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – Îmbunătățirea siguranței și securității în circulație pentru toate categoriile de participanți la mobilitate;
- **MEDIU** - Reducerea poluării aerului și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;

- **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** - Îmbunătățirea eficienței și eficacității costurilor transportului de persoane și bunuri și asigurarea dezvoltării economice prin acces la servicii de mobilitate;
- **CALITATEA MEDIULUI URBAN ȘI A VIEȚII** - Creșterea atractivității și calității mediului urban și a vieții și proiectarea unui mediu urban în beneficiul tuturor cetățenilor, a economiei și societății în general.

Viziunea de dezvoltare este structurată pe **trei nivele teritoriale**: la scara Zonei Metropolitane, la scara localității, la scară detaliată (cartiere).

Dezvoltarea la nivelul Zonei Metropolitane prevede înlocuirea flotei transportului public și extinderea sistemului de trasee, modernizarea stațiilor de transport public, realizarea unui sistem integrat de taxare, completarea variantei ocolitoare a municipiului, implementarea drumului expres.

Viziunea de dezvoltare la nivelul municipiului cuprinde îmbunătățirea sistemului ciclabil, a conectivității orașului peste Râul Săsar, dezvoltarea sistemului pietonal, reorganizarea sistemului de străzi cu accent pe pietoni, dezvoltarea unui transport public și pentru persoanele cu dizabilități, modernizarea străzilor, realizarea de noduri de transport multimodal.

Dezvoltarea la nivelul cartierelor are în vedere extinderea sistemului de trasee pietonale în legătură cu centrul istoric, înlocuirea parcarilor și a garajelor cu zone destinate comunității, realizarea de parcuri SMART, reorganizarea sistemului de sensuri unice, amenajarea intersecțiilor, realizarea de străzi în zonele nou dezvoltate, dezvoltarea sistemului de transport ecologic.

Viziunea de dezvoltare este etapizată astfel:

- Viziunea pe termen scurt;
- Viziunea pe termen mediu;
- Viziunea pe termen lung.

Viziunea pe termen scurt rezolvă problemele pentru care sunt deja inițiative, cum ar fi extinderea sistemului de piste pentru biciclete, conectarea și amenajarea malurilor Râului Săsar, înlocuirea flotei transportului public, reorganizarea traseelor de transport public, extinderea sistemului de transport ecologic, modernizarea căii de rulare, creșterea accesibilității, dezvoltarea transportului multimodal.

Viziunea pe termen mediu completează viziunea pe termen scurt, prin sistem de închiriat biciclete, creșterea accesibilității pietonale, crearea de centralități de cartier, extinderea sistemului de parcuri, extinderea traseelor de transport public, dezvoltarea unui sistem de dispecerizat pentru persoanele cu mobilitate redusă, modernizarea autogărilor, reorganizarea sistemului de sensuri unice, amenajarea intersecțiilor, realizarea de noi străzi colectoare, completarea șoselei ocolitoare.

Viziunea de dezvoltare care poate suplini toate problemele majore ale orașului este **viziunea pe termen lung**, care acoperă toate necesitățile și permite o dezvoltare coerentă și fezabilă. Aceasta cuprinde toate proiectele care sunt cuprinse în viziunea pe termen scurt și mediu.

Viziunea pe termen lung 2030

Un aspect important în viziune îl constituie **deplasările nemotorizate**, care susțin dezvoltarea durabilă a orașului. Dintre aceste tipuri de deplasări fac parte deplasările cu bicicleta, un mijloc facil și ecologic la nivelul orașului. Dezvoltarea rețelei de piste ciclabile și implementarea unui sistem de închirieri biciclete sunt două deziderate importante pentru îmbunătățirea calității vieții și a promovării bicicletei pentru a fi utilizată pe scară largă.

Deplasările pietonale reprezintă al doilea aspect în deplasările nemotorizate. Orașul trebuie să nu mai privească Râul Săsar ca pe o barieră, ci ca pe un liant în cadrul orașului. De aceea, trecerile pietonale, dar și cu bicicleta, peste râu trebuie îndesite. În egală măsură, malurile Săsarului și a Firizei trebuie amenajate pentru agrement, devenind coridoare verzi dedicate pietonului.

Centrul istoric este un spațiu arhitectural, un nod cultural și funcțional, în care pietonul trebuie să fie prioritar, având la dispoziție multiple trasee dedicate.

Zonele rezidențiale trebuie să fie spații cu o atenție sporită asupra locuitorilor. Aceștia trebuie să fie feriți de accidente și de poluare fonică, astfel încât vehiculele trebuie să se deplaseze cu viteze reduse.

De asemenea, spațiile aferente zonei de locuit sunt zone dedicate omului și nevoilor sale, sunt spații de întâlnire a comunității. Astfel, garajele trebuie înlocuite cu spații publice calitative.

Parcărilor în Baia Mare sunt o necesitate, atât în zonele de rezidență, cât și în zonele comerciale, culturale sau de servicii. Înlocuirea garajelor trebuie să ofere o alternativă de staționare, așa că ele trebuie substituite cu parcări subterane sau supraterane de tip SMART. Orașul este fagocitat de mașini parcate spontan, astfel încât trebuie dezvoltate politici de diminuare a parcării în locuri neamenajate. De asemenea, trebuie sporit numărul de parcări în legătură cu punctele de interes, pentru staționări temporare.

Un municipiu axat pe creșterea calității vieții și a scăderii gradului de poluare este susținut de **transportul public** performant. Vehiculele învechite trebuie înlocuite pentru a răspunde cerințelor de eficiență energetică. Încurajarea utilizării transportului în comun în defavoarea celui personal se face și prin modernizarea stațiilor de transport și transformarea lor în spații prietenoase, dotate cu sistem de informare, mobilier urban și spații comerciale.

Transportul public este eficient atunci când acoperă toate zonele din oraș, inclusiv pe cele nou dezvoltate. Sistemul integrat de taxare completează un transport public eficient, în care orașul este conectat la zona sa de influență.

Aglomerările care se produc la intrarea și la ieșirea de la școală pot fi reduse prin introducerea unor trasee de transport public pentru elevi, pentru a evita întârzierile date de staționările vehiculelor personale.

Persoanele cu dizabilități sunt o categorie importantă în viața orașului și acestea nu trebuie neglijate, astfel încât toate mijloacele de transport trebuie să fie dedicate pentru acestea.

Prioritizarea transportului public în fața celui individual este susținută și de extinderea numărului de autogări, amplasate în raport cu cererea și cu intersecțiile de fluxuri.

Introducerea și dezvoltarea sistemului de management al traficului ține de **managementul mobilității și ITS** și este o modalitate de ușurare a deplasărilor în cadrul orașului.

Trama stradală istorică sau din zonele nou dezvoltate nu permite un profil amplu, astfel încât dezvoltarea sistemului de sensuri unice este o soluție viabilă.

Cei mai mulți timpi în trafic se pierd în intersecții, unde un sistem mai bun de organizare ar fluidiza traficul.

Rețeaua stradală trebuie extinsă, pentru a acoperi zonele nou dezvoltate. **Infrastructura de circulații** are în vedere creșterea conectivității rețelei rutiere. Un transport eficient are la bază o infrastructură rutieră reabilitată, o cale de rulare modernizată, pe care pot circula toate mijloacele de transport.

Pentru o dezvoltare echilibrată a orașului, trebuie promovate deplasările cu vehicule electrice, inclusiv pentru transportul de marfă.

Orașul nu trebuie să devină izolat în context național și european, astfel că trebuie conectat la rețeaua de infrastructuri majore naționale și internaționale.

Transportul pe cale ferată trebuie îmbunătățit, întrucât acesta este un mijloc ecologic și rapid.

Transportul multimodal este o necesitate în orașul aflat în dezvoltare, așadar municipiul trebuie să dispună de puncte cheie la intrările principale și în raport cu intersecțiile de fluxuri.

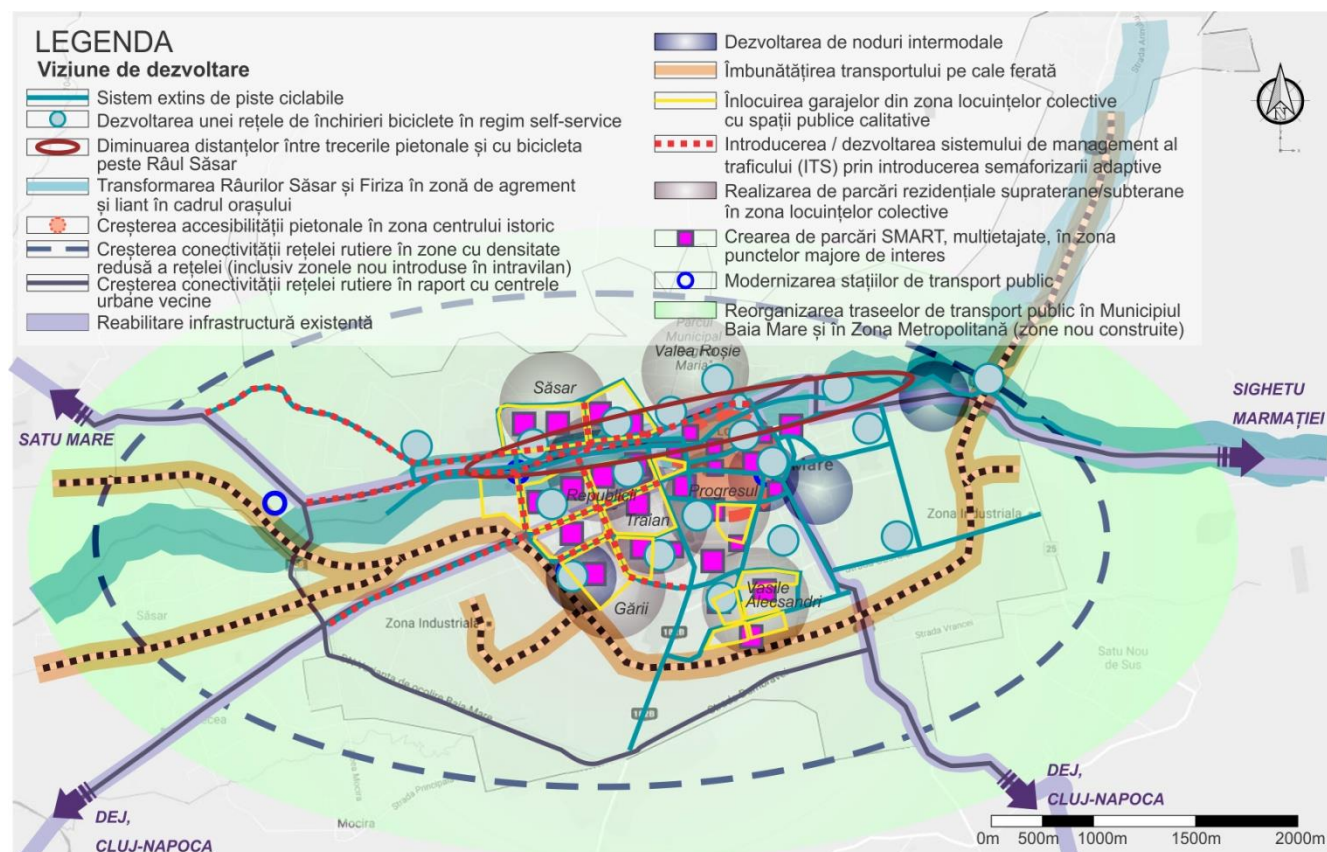


Figura II.4.1 Viziune de dezvoltare
Sursă: PMUD Baia Mare

II.4.3 Strategia pe termen scurt

Strategia pe termen scurt propune începerea implementării propunerilor din Planul de Mobilitate Urbană Baia Mare 2017-2030. Conform PMUD, următoarele direcții de acțiune și proiecte ce vizează transportul public sunt necesare pentru următoarea perioadă:

Managementul mobilității cu ajutorul tehnologiilor operationale

Aceste politici valorifică dezvoltarea rapidă a tehnologiilor de informații și date disponibile nu numai pasagerilor, dar și operatorilor de transport public și autorităților. Folosirea tehnologiilor operaționale poate contribui la asigurarea de servicii de transport public fiabile, prin oferirea unei supravegheri în timp real a nivelului de servicii.

Sistemul de tarificare integrat și distribuirea de informații pentru pasageri fac întreaga rețea de transport mai eficientă și mai atractivă.

Lista proiectelor operationale este prezentată mai jos:

Domeniu	Număr Proiect	Valoarea investiției (euro)	Direcție de acțiune	Denumire proiect
Transport public	P13	1,000,000	Încurajarea dezvoltării unui comportament de deplasare durabilă prin adaptarea la nevoia de mobilitate a ofertei de	Reorganizarea traseelor de transport public în Municipiul Baia Mare și în Zona Metropolitană (zone nou construite)

Domeniu	Număr Proiect	Valoarea investiției (euro)	Direcție de acțiune	Denumire proiect
			transport	
	P14	700,000	Încurajarea dezvoltării unui comportament de deplasare durabilă prin eficientizarea exploataării și comunicării cu călătorul	Sistem de taxare integrat în Municipiul Baia Mare și în Zona Metropolitană (E-Ticketing, GPS, info călători, dispecer)
	P15	3,990,000	Încurajarea dezvoltării unui comportament de deplasare durabilă prin satisfacerea nevoii de deplasare a elevilor	Dezvoltarea unui sistem de transport public școlar
	P16	120,000	Asigurarea accesului la oportunităților urbane și socio-economice pentru toate categoriile de utilizatori	Dezvoltarea unui serviciu de dispecerizat pentru persoanele cu dizabilități/ mobilitate redusă
	P17	105,840,000	Prioritizarea transportului public în raport cu vehiculele individuale	Proiect pilot. Implementarea unei linii de transport public în bandă dedicată

*Figura II.4.3 Proiecte operaționale
Sursă: PMUD Baia Mare*

Municipiul Baia Mare intenționează să depună pentru finanțare, pe axa 4.1 din POR 2014-2020 (fonduri predeterminate pentru municipiile reședință de județ), un proiect cu tema "Creșterea mobilității urbane durabile în municipiul Baia Mare prin modernizarea parcului auto de transport public". Valoarea totală a proiectului este de 14.133.093,31 Euro. Durata estimată pentru implementare este până în anul 2023.

Scopul principal al proiectului:

- achiziționarea a 14 bucăți autobuze solo 12 m hybrid, 7 bucăți autobuze articulate 18 m hybrid, 6 troleibuze articulate de 18 m și 6 autobuze electrice.

Orașul Tăuții Măgherauș a depus pentru finanțare, pe axa 3.2 din POR 2014-2020 (axă competițională), un proiect de finanțare cu tema "Reducerea emisiilor de dioxid de carbon în orașul Tăuții Măgherauș bazată pe Planul de Mobilitate Urbană". Valoare totală a proiectului este de 1.441.457,23 Euro. Durata estimată pentru implementare este de 24 luni.

Ținta principală urmărită prin realizarea investiției publice este:

- achiziționarea a 4 autobuze hibride pentru rutele de transport urban ce deservește orașul Tăuții Măgherauș.

- amenajarea a 4 stații de autobuz de pe traseele rutelor de transport urban ce deservește Orașul Tăuții Măgherauș,
- promovarea egalității de șanse, de gen și nediscriminarea, prin crearea de facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, prin asigurarea accesului la transportul public în comun (autobuzele vor dispune de facilități pentru persoane cu dezabilități).

Orașul Baia Sprie a depus pentru finanțare, pe axa 3.2 din POR 2014-2020 (axă competițională), proiectul cu tema "Asigurarea Mobilității în Orașul Baia Sprie prin Modernizarea Sistemului de Transport Public în comun și pietonizarea zonei centrale a Orașului."

Valoare totală a proiectului este de 4.303.883,354 euro. Durata estimată pentru implementare este de 48 luni.

Scopul principal urmărit prin realizarea investiției publice este:

- achiziționarea unui număr de 9 autobuze solo 12 m Hibrid pentru transportul urban, cu podea complet coborâtă pe toată suprafața disponibilă pentru pasagerii, cu motor Euro 6,
- reabilitarea a 2 stații de autobuz integrate în arhitectura istorică a orașului.

Măsuri în ceea ce privește aducerea Contractului de Servicii Publice la prevederile Regulamentului 1370/2007 și legislației naționale în vigoare și creșterea capacității administrative

Pentru o cât mai rapidă aliniere a contractului existent la legislația națională și europeană, PMUD propune:

- Realizarea unui audit tehnico-economic pentru anul 2016, pentru a regulariza compensația primită cu fiecare UAT component al ADI și a pune bazele unui calcul corect pentru adiționalul la contract necesar a se încheia.
- Amendarea contractului existent și trecerea acestuia pe calcul de cost/km (contract pe cost brut, conform modelului agreat de MDRAP¹, dar care trebuie adaptat la situația concretă a zonei metropolitane și cu aducerea amendamentelor introduse de Legea 225/ 2016 de modificare a Legii 51/2006 a serviciilor de utilitate publică) .
Este necesară conformarea întocmai la cerințele Anexei Regulamentului 1370/2007, aceste aspecte fiind verificate de către Consiliul Concurenței pentru toate contractele atribuite direct.
- Pregătirea viitorului contract de servicii publice, prin pregătirea Anunțului în Jurnalul Oficial al UE și anunțarea intenției (cu cel puțin un an înaintea atribuirii-decembrie 2018).
- Creșterea capacității instituționale a Asociației ZMBM, ca și entitate delegată cu responsabilități de management, monitorizare și control a serviciului de transport.

Au fost începute acțiunile și proiectele descrise în PMUD, reorganizarea traseelor fiind realizată cursul anului 2018 iar acest proces va fi unul permanent, iar pregătirea contractului de servicii și auditarea costurilor fiind de asemenea planificată în cursul anilor 2018/2019.

II.4.4 Strategia pe termen mediu și lung

În paralel cu acțiunile pe termen scurt, pe termen lung se vor pregăti:

¹ <http://www.inforegio.ro/ro/por-2014-2020/documente-suport.html>

1. Implementarea unui Sistem de taxare integrat în Municipiul Baia Mare și în Zona Metropolitană (E-Ticketing, GPS, info călători, dispecer)
2. Implementarea unui Sistem de management al traficului
3. Dezvoltarea unui serviciu de dispecerizat pentru persoanele cu dizabilități/ mobilitate redusă
4. Implementarea unei linii de transport public în bandă dedicată
5. Întărirea competențelor de monitorizare și control ale ZMBM pentru serviciului concesionat;
6. Realizarea analizelor privind impactul implementării noului Plan de transport propus în anul 2018 pentru noul contract de servicii publice, a compensației și diferențelor de tarif acordate de către fiecare UAT, în vederea propunerii de ajustări și îmbunătățiri ale sistemului integrat de transport.
7. Integrarea sistemului de transport cu alte facilități de mobilitate (politica de parcare, cu transportul cu bicicleta, etc.)

Sunt necesare intervenții majore pentru înnoirea parcului și îmbunătățirea raportului mijloace electrice, ecologice/mijloace cu motoare diesel, poluante.

Lista de măsuri (proiecte) pentru promovarea transportului public necesare:

Valoarea investiției (euro)	Direcție de acțiune	Denumire proiect
32,000,000.00	Adaptarea parcului de vehicule la exigențele actuale ale utilizatorilor și la cerințele de eficiență energetică	Înlocuire flotă în Municipiul Baia Mare și în Zona Metropolitană (eficientizarea energetică a transportului public) și dezvoltarea sistemului de transport electric
9,500,000.00	Încurajarea dezvoltării unui comportament de deplasare durabilă prin creșterea confortului în spațiile destinate așteptării transportului public	Modernizarea stațiilor de transport public
4,400,000.00	Extinderea sistemului de autogări în raport cu punctele de interes	Modernizarea autogării existente și înființarea unei noi autogări
3,912,500.00	Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic	Legarea cartierului Săsar de cartierul Gării prin linie de troleibuz

*Figura II.4.4 Proiecte de dezvoltare
Sursă: PMUD Baia Mare*

Operatorul URBIS SA este preocupat de asigurarea de finanțări:

- pentru modernizarea dotărilor proprii și eficientizarea proceselor tehnologice de operare și mentenanță
- pentru modernizarea parcului de vehicule
- pentru implementarea de programe de calculator și sisteme de evidență internă pentru planificarea serviciului, managementul resurselor, managementul veniturilor etc.

Astfel, acest al doilea pas duce la implementarea integrală a prevederilor PMUD 2017-2030, la asigurarea conformării cu legislația în vigoare și cu politica de dezvoltare a

serviciului adoptată la nivelul UAT-membre, la rafinarea instrumentelor de tarificare, planificare, control și finanțare a sistemului integrat, la îmbunătățirea corelării măsurilor în domeniul gestiunii serviciului de transport public cu alte măsuri privind mobilitatea urbană (dezvoltare urbană, politica parcarilor, transportul cu mijloace nemotorizate, etc).

În acest context strategic, Planul de transport propus pentru anul 2019, ca prim an al noului Contract de Servicii Publice, propune:

Trasee urbane

Nr. Trasee troleibuz:

Troleibuz Total Km traseu/an	din care	
	km traseu	km Intrari-iesiri
627.917	620.213	7.704

Număr trasee autobuz Baia Mare:

Autobuz urban Total Km traseu/an	din care	
	km traseu	km Intrari-iesiri
1.487.334	1.425.050	62.284

Trasee regionale

Număr trasee autobuz regional:

Total Km traseu/ an	din care		Km traseu Baia Mare/ an	Km traseu alte UAT/ an	din care, km traseu/an :					
	km traseu	km Intrari/ iesiri			Baia Sprie	Tautii Magherau si	Recea	Grosi	Dumbra vita	Sacalase ni
1.679.598	1.607.927	71.670	684.112	995.486	484.619	213.274	130.154	47.928	84.318	35.193

II.5 Tarife și politica tarifară integrată pentru transportul public de călători în Zona Metropolitană Baia Mare

Asocierea unităților administrativ teritoriale pentru coordonarea transportului public asigură, printre altele, un tratament egal al cetățenilor din punctul de vedere al contribuției la plata serviciului de transport public, inclusiv prin facilitățile de tarif. Aceasta înseamnă tarife similare pentru servicii similare și facilități de tarif acordate prin hotărâri ale organelor administrative locale, asigurate împreună printr-o politică tarifară comună convenită și o ofertă tarifară integrată atractivă pentru comunitățile locale.

Ultimele tarife adoptate și practicate sunt cele aprobate prin Hotărârea Adunării Generale a Asociației nr. 16/29.06.2017 privind modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de călători de pe raza teritorială a Zonei Metropolitane Baia Mare începând cu data de 1 iulie 2017, respectiv Hotărârea Adunării Generale a Asociației nr. 12/31.08.2018, prezentate mai jos.

1. Tarife la transportul public local de călători din Municipiul Baia Mare (valabile începând cu data de 1 septembrie 2018)

Nr. crt.	I. BILETE	VALABILITATE	Tarif propus lei tva 19% inclus
1.	Bilet pe raza Municipiului Baia Mare	60 minute	2,5
2.	Bilet pe raza Municipiului Baia Mare	1 zi	10
3.	Bilet Suprataxă		80
Nr. crt.	II. ABONAMENTE	VALABILITATE	Tarif propus lei tva 19% inclus
1.	Abonament Baia Mare, unic pentru tot Municipiul Baia Mare	1 lună	65
2.	Abonament Baia Mare, unic pentru tot Municipiul Baia Mare, reducere 50%	1 lună	32,5
3.	Abonament Baia Mare, unic pentru tot Municipiul Baia Mare	3 luni	180
4.	Abonament Baia Mare, unic pentru tot Municipiul Baia Mare	6 luni	300

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

2. Tarife la transportul public local de călători din Orașul Baia Sprie (valabile începând cu data de 1 ianuarie 2017)

I.	BILETE		
Nr. crt.	TRASEU	VALABILITATE (de la validare)	Tarif lei cu tva 19%
	Linia 8		
1.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Baia Sprie	60 minute	3,5
2.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Tăuții de Sus	60 minute	3,5
3.	Bilet Tăuții de Sus – Baia Sprie	30 minute	2,5
	Linia 21		
4.	Bilet Baia Sprie – Chiuzbaia	30 minute	3,5
	Linia 14		
5.	Bilet URBIS – Satu Nou de Sus	30 minute	2,5
6.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Satu Nou de Sus	60 minute	3,5
7.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Baia Sprie	60 minute	3,5
8.	Bilet Suprataxă		40
II.	ABONAMENTE	TARIF	
Nr. crt.	TRASEU	Abonament ptr. o luna	Abonament ptr. 1/2 luna
		Tarif lei cu tva 19%	Tarif lei cu tva 19%
	Linia 8		
1.	Abonament Gară Baia Mare – Baia Sprie	110	66
2.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Baia Sprie	120	72

3.	Abonament Gară Baia Mare – Tăuții de Sus	90	54
4.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Tăuții de Sus	101	60
5.	Abonament IMMUM Baia Mare – Baia Sprie	95	57
6.	Abonament IMMUM Baia Mare – Tăuții de Sus	70	42
7.	Abonament Tăuții de Sus – Baia Sprie	70	42
	Linia 21		
8.	Abonament Baia Sprie – Chiuzbaia	104	62
9.	Abonament Baia Mare – Chiuzbaia	155	93
10.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Chiuzbaia	164	98
	Linia 14		
11.	Abonament URBIS – Satu Nou de Sus	75	45
12.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Satu Nou de Sus	94	56
	Liniile 8, 21, 14 din Orașul Baia Sprie		
13.	Abonament interior Orașul Baia Sprie pt. persoanele care beneficiază de facilități și gratuități	65	-

3. Tarife transport public local de călători – Tăuții Măgherauș

Nr. crt.	I. BILETE	VALABILITATE	Tarif propus lei tva 19% inclus
	Liniile 6, 29, 13		
1.	Bilet Albina Baia Mare – Tăuții Măgherauș	60 minute	5,5
2.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Tăuții Măgherauș	60 minute	5,5
	Linia 7		
3.	Bilet Albina Baia Mare – Băița (Ulmoasa)	60 minute	6,5
4.	Bilet Baia Mare (toate liniile) - Băița (Ulmoasa)	60 minute	6,5
	Linia 6		
5.	Bilet Albina Baia Mare – Bușag	60 minute	6,5
6.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Bușag	60 minute	6,5
	Linia 6		
7.	Bilet Albina Baia Mare – Merișor	60 minute	6,5
8.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Merișor	60 minute	6,5
	Linia 29		
9.	Bilet Albina Baia Mare – Bozânta Mare	60 minute	6,5
10.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Bozânta Mare	60 minute	6,5
	Linia 13		
11.	Bilet Albina Baia Mare – Nistru	60 minute	6,5
12.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Nistru	60 minute	6,5
	Liniile 6, 7, 13, 29		
13.	Interior Orașul Tăuții Măgherauș	30 minute	3
	Zona Metropolitană Baia Mare		
14.	Bilet pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	1 zi	18
15.	Bilet Suprataxă		50
Nr. crt.	II. ABONAMENTE	Tarif propus lei tva 19% inclus	
		Abonament pentru o lună	Abonament pentru 1/2 lună
	Liniile 6, 29, 13		
16.	Abonament Albina Baia Mare – Tăuții	143	86

	Măgherauș		
17.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Tăuții Măgherauș	175	105
	Linia 7		
18.	Abonament Albina Baia Mare – Băița (Ulmoasa)	162	97
19.	Abonament Baia Mare (toate liniile) - Băița (Ulmoasa)	187	112
	Linia 6		
20.	Abonament Albina Baia Mare – Bușag	187	112
21.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Bușag	218	131
	Linia 6		
22.	Abonament Albina Baia Mare – Merișor	187	112
23.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Merișor	218	131
	Linia 29		
24.	Abonament Albina Baia Mare – Bozânta Mare	187	112
25.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Bozânta Mare	218	131
	Linia 13		
26.	Abonament Albina Baia Mare – Nistru	187	112
27.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Nistru	218	131
	Liniile 6, 7, 13, 29		
28.	Abonament interior Orașul Tăuții Măgherauș	72	43
	Zona Metropolitană Baia Mare		
29.	Abonament pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	230	138

4. Tarife transport public local de călători – Recea

Nr. crt.	I. BILETE	VALABILITATE	Tarif propus lei tva 19% inclus
	Linia 12		
1.	Bilet Autogară Baia Mare – Recea	60 minute	4,5
2.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Recea	60 minute	4,5
	Linia 12		
3.	Bilet Autogară Baia Mare – Lăpușel	60 minute	5,5
4.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Lăpușel	60 minute	5,5
	Linia 24		
5.	Bilet Autogară Baia Mare – Mocira	60 minute	4,5
6.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Mocira	60 minute	4,5
	Linia 28		
7.	Bilet Autogară Baia Mare – Săsar	60 minute	4,5
8.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Săsar	60 minute	4,5
	Linia 27		
9.	Bilet Autogară Baia Mare – Bozânta Mică	60 minute	6,5
10.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Bozânta Mică	60 minute	6,5
	Liniile 12, 24, 27, 28		
11.	Bilet interior Comuna Recea	30 minute	3
	Zona Metropolitană Baia Mare		
12.	Bilet pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	1 zi	18

13.	Bilet Suprataxă		50
Nr. crt.	II. ABONAMENTE	Tarif propus lei tva 19% inclus	
		Abonament pentru o lună	Abonament pentru 1/2 lună
	Linia 12		
14.	Abonament Autogară Baia Mare - Recea	106	63
15.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Recea	131	78
	Linia 12		
16.	Abonament Autogară Baia Mare – Lăpușel	131	78
17.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Lăpușel	162	97
	Linia 24		
18.	Abonament Autogară Baia Mare – Mocira	106	63
19.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Mocira	131	78
	Linia 28		
20.	Abonament Autogară Baia Mare – Săsar	106	63
21.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Săsar	131	78
	Linia 27		
22.	Abonament Autogară Baia Mare – Bozânta Mică	187	112
23.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Bozânta Mică	218	131
	Liniile 12, 24, 27, 28		
24.	Abonament interior Comuna Recea	72	43
	Zona Metropolitană Baia Mare		
25.	Abonament pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	230	138

5. Tarife transport public local de călători – Groși

Nr. crt.	I. BILETE	VALABILITATE	Tarif propus lei tva 19% inclus
	Linia 16		
1.	Bilet Piața Izvoare Baia Mare – Groși	60 minute	4,5
2.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Groși	60 minute	4,5
	Linia 17		
3.	Bilet Piața Izvoare Baia Mare – Satu Nou de Jos	60 minute	4,5
4.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Satu Nou de Jos	60 minute	4,5
	Linia 17		
5.	Bilet Piața Izvoare Baia Mare – Ocoliș	60 minute	4,5
6.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Ocoliș	60 minute	4,5
	Liniile 16, 17		
7.	Bilet interior Comuna Groși	30 minute	3
	Zona Metropolitană Baia Mare		
8.	Bilet pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	1 zi	18
9.	Bilet Suprataxă		50
Nr. crt.	II. ABONAMENTE	Tarif propus lei tva 19% inclus	
		Abonament pentru o lună	Abonament pentru 1/2 lună
	Linia 16		
10.	Abonament Piața Izvoare Baia Mare – Groși	120	72

11.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Groși	143	86
	Linia 17		
12.	Abonament Piața Izvoare Baia Mare – Satu Nou de Jos	125	75
13.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Satu Nou de Jos	150	90
	Linia 17		
14.	Abonament Piața Izvoare Baia Mare – Ocoliș	125	75
15.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Ocoliș	150	90
	Liniile 16, 17		
16.	Abonament interior Comuna Groși	72	43
	Zona Metropolitană Baia Mare		
17.	Abonament pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	230	138

6. Tarife transport public local de călători – Dumbrăvița

Nr. crt.	I. BILETE	VALABILITATE	Tarif propus lei tva 19% inclus
	Linia 22		
1.	Bilet Piața Izvoare Baia Mare – Dumbrăvița	60 minute	6,5
2.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Dumbrăvița	60 minute	6,5
	Linia 22		
3.	Bilet Piața Izvoare Baia Mare – Rus	60 minute	6,5
4.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Rus	60 minute	6,5
	Linia 22		
5.	Bilet Piața Izvoare Baia Mare – Unguraș	60 minute	6,5
6.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Unguraș	60 minute	6,5
	Linia 22		
7.	Bilet Piața Izvoare Baia Mare – Șindrești	60 minute	6,5
8.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Șindrești	60 minute	6,5
	Linia 26		
9.	Bilet Piața Izvoare Baia Mare – Chechiș	60 minute	6,5
10.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Chechiș	60 minute	6,5
	Liniile 22, 26		
11.	Bilet interior Comuna Dumbrăvița	30 minute	3
	Zona Metropolitană Baia Mare		
12.	Bilet pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	1 zi	18
13.	Bilet Suprataxă		50
Nr. crt.	II. ABONAMENTE	Tarif propus lei tva 19% inclus	
		Abonament pentru o lună	Abonament pentru 1/2 lună
	Linia 22		
14.	Abonament Piața Izvoare Baia Mare – Dumbrăvița	187	112
15.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Dumbrăvița	218	131
	Linia 22		
16.	Abonament Piața Izvoare Baia Mare – Rus	187	112
17.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Rus	218	131
	Linia 22		

18.	Abonament Piața Izvoare Baia Mare – Unguraș	187	112
19.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Unguraș	218	131
	Linia 22		
20.	Abonament Piața Izvoare Baia Mare – Șindrești	187	112
21.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Șindrești	218	131
	Linia 26		
22.	Abonament Piața Izvoare Baia Mare – Chechiș	187	112
23.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Chechiș	218	131
	Liniile 22, 26		
24.	Abonament interior Comuna Dumbrăvița	72	43
	Zona Metropolitană Baia Mare		
25.	Abonament pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	230	138

7. Tarife transport public local de călători – Săcălășeni

Nr. crt.	I. BILETE	VALABILITATE	Tarif propus lei tva 19% inclus
	Linia 23		
1.	Bilet Piața Izvoare Baia Mare – Săcălășeni	60 minute	6,5
2.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Săcălășeni	60 minute	6,5
	Linia 23		
3.	Bilet Piața Izvoare Baia Mare – Culcea	60 minute	6,5
4.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Culcea	60 minute	6,5
	Linia 23		
5.	Bilet Piața Izvoare Baia Mare – Coruia	60 minute	6,5
6.	Bilet Baia Mare (toate liniile) – Coruia	60 minute	6,5
	Linia 23		
7.	Bilet interior Comuna Săcălășeni	30 minute	3
	Zona Metropolitană Baia Mare		
8.	Bilet pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	1 zi	18
9.	Bilet Suprataxă		50
Nr. crt.	II. ABONAMENTE	Tarif propus lei tva 19% inclus	
		Abonament pentru o lună	Abonament pentru 1/2 lună
	Linia 23		
10.	Abonament Piața Izvoare Baia Mare – Săcălășeni	187	112
11.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Săcălășeni	218	131
	Linia 23		
12.	Abonament Piața Izvoare Baia Mare – Culcea	187	112
13.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Culcea	218	131
	Linia 23		
14.	Abonament Piața Izvoare Baia Mare –	187	112

	Coruia		
15.	Abonament Baia Mare (toate liniile) – Coruia	218	131
	Linia 23		
16.	Abonament interior Comuna Săcălășeni	72	43
	Zona Metropolitană Baia Mare		
17.	Abonament pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	230	138

Tarife transport public local de călători – Zona Metropolitană Baia Mare

Nr. crt.	I. BILETE	VALABILITATE	Tarif propus lei tva 19% inclus
	Zona Metropolitană Baia Mare		
1.	Bilet pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	1 zi	18
2.	Bilet Baia Mare - UAT-urile din Zona Metropolitană (pt. deținătorii de abonamente valabile în Municipiul Baia Mare)	60 minute	3
Nr. crt.	II. ABONAMENTE	Tarif propus lei tva 19% inclus	
		Abonament pentru o lună	Abonament pentru 1/2 lună
	Zona Metropolitană Baia Mare		
3.	Abonament pe toate liniile din Zona Metropolitană Baia Mare, inclusiv Municipiul Baia Mare	230	138

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

CAPITOLUL III PREZENTAREA OPERATORULUI - Societatea Comercială URBIS S.A.

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 Baia Mare ca societate pe acțiuni, având ca unic acționar Municipiul Baia Mare.

Începând din anul 2012, ca urmare a inițiativei ADI <Zona Metropolitană Baia Mare> (Z.M.B.M.) de organizare a prestării serviciului de transport public la nivelul a 7 Unități Administrativ Teritoriale din cadrul zonei limitrofe municipiului, S.C. URBIS S.A. a devenit operator regional, societate comercială pe acțiuni, având ca acționar majoritar Municipiul Baia Mare care deține un procent de 97,06% din totalul acțiunilor, Orașul Tăuții Măgheruş - 0,98%, Comuna Dumbrăvița - 0,49%, Comuna Recea - 0,49%, Comuna Groși - 0,49% și Comuna Săcălășeni - 0,49%.

Prestarea serviciului public de transport în Municipiu și în zona sa metropolitană de către URBIS S.A. are la bază Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nr. 704/23.12.2013, încheiat cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară (A.D.I.) <Zona Metropolitană Baia Mare> (Z.M.B.M.).

Capacitatea tehnică

S.C. URBIS S.A. are în dotare un număr total de 86 mijloace de transport din care:

- 60 autobuze
- 18 troleibuze
- 6 microbuze.

Vechimea și starea tehnică a mijloacelor de transport este însă în mare parte necorespunzătoare, necesitând costuri suplimentare pentru menținerea în funcțiune, așa după cum rezultă din tabelul de mai jos.

Tip auto	Marca auto	An fabricație	Nr. buc.	Grad de uzură %	Grad de amortizare %	Consum combustibil l/100 km
Autobuze	NAW	1989-1996	12	85	100	48.4
	Mercedes	2005	20	75	100	31.4
	Solaris	2003-2005	8	75	100	44.0
	Solaris	2012	20	35	95	40.7
Total autobuze			60			
Troleibuze	Saurer	1982	6	90	100	-
	Volvo	1986	4	90	100	-
	Solaris	2013	8	30	75	-
Total troleibuze			18			
Microbuze	Mercedes	1996-1998	2	90	100	10.6
	Renault	2007	2	75	100	10.1
	Hyundai	2002	1	80	100	13.4
	Volkswagen	2012	1	60	75	12.8
	Opel(școlar)	2015	1	20	Primăria BM-propr.	10.1
	Ford(școlar)	2011	1	50	Primăria BM-propr.	12.8
Total microbuze			8			
Total mijloace de transport persoane			86			

Parc auto S.C. URBIS S.A. Baia Mare
Sursa: Situația prezentată de S.C. URBIS S.A.

Din situația mijloacelor de transport aflate la dispoziția Operatorului, prezentată mai sus, se desprind următoarele concluzii²:

- a) 65% din mijloacele de transport au durata normată de utilizare depășită, între 5 și 20 de ani la autobuze, 24 și 28 de ani la troleibuze și 3 și 14 ani la microbuze;
- b) gradul de uzură al mijloacelor de transport cu durata normată depășită se situează între 75% și 90%, fiind menținute în exploatare cu eforturi suplimentare de intervenții, în creștere de la an la an.

Atelier mentenanță auto

2015

2016

Reparații curente

1.020

1.347

² Calculele s-au efectuat de la data fabricației mijlocului de transport, atât la mijloacele noi, cât și la cele achiziționate în regim de second hand

Reparații majore	90	150
Reparații minore	910	1.197
Reparații accidentale	38	42
Total	2.058	2.736

Depou troleibuze	2016
Reparații majore	270
Reparații minore	1.447
Reparații accidentale	31
Total	1.748

Din analiza pe teren asupra unor indicatori tehnici de exploatare au rezultat următoarele principale aspecte:

- Normarea consumului de combustibil și ulei de către Operator are la bază **Normativul privind consumul de combustibil și ulei pentru automobile** aprobat prin ordinul Nr. 14 din 27 septembrie 1982 de Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor, normativ care se află în vigoare. Consumul normat calculat pentru vehiculele utilizate în exploatare este diferit față de consumul efectiv, de cele mai multe ori rezultând însemnate economii. Această situație ar fi necesitat actualizarea normelor de consum prin evaluări și măsurători și elaborarea de norme de consum interne.
- Menținerea parcului auto are la baza Ordinul 2/1983, **Normativ privind întreținerea preventivă și reparațiile curente ale automobilelor și remorcilor auto**, cu excepția autobuzelor de tip SOLARIS și troleibuzelor de tip SOLARIS, la care menținerea se realizează conform fișelor de inspecție primite la achiziționarea vehiculelor de la furnizor.
- Este de remarcat și preocuparea Operatorului pentru îmbunătățirea capacității de exploatare, ca spre exemplu prin:

Testare autobuze electrice

- În cursul anului 2015, timp de o săptămână, operatorul a testat pentru prima oară autobuze electrice, de proveniență turcească, această primă testare nefiind mulțumitoare datorită numărului de defecte apărute.
- În martie 2017, operatorul a realizat o a doua testare cu un autobuz electric, marca Solaris Urbino 12 electric de această dată, desemnat "Bus of the year 2017". Alimentarea cu curent electric a acestuia s-a făcut la sediul societății de transport, în sistem plug-in, fiind suficientă instalația electrică convențională din dotare. În funcție de rutele parcurse, Urbino 12 electric a confirmat o autonomie minimă de 190 km. Acest autobuz a fost mai aproape de a satisface exigențele de operare, dar încă este necesară mai multă autonomie până la următoarea încărcare.
- A treia testare a unui mijloc de transport electric realizată de operator a avut loc în iarna anului 2017. Vehiculul testat este un autobuz electric marca SOR, cu o autonomie de 280 km în regim extraurban și 240 km în regim urban. Capacitatea sa de până la 85 de persoane sau 92 de persoane pentru varianta de 11 metri este comparabilă cu aceea a unui autobuz clasic de 12 metri.

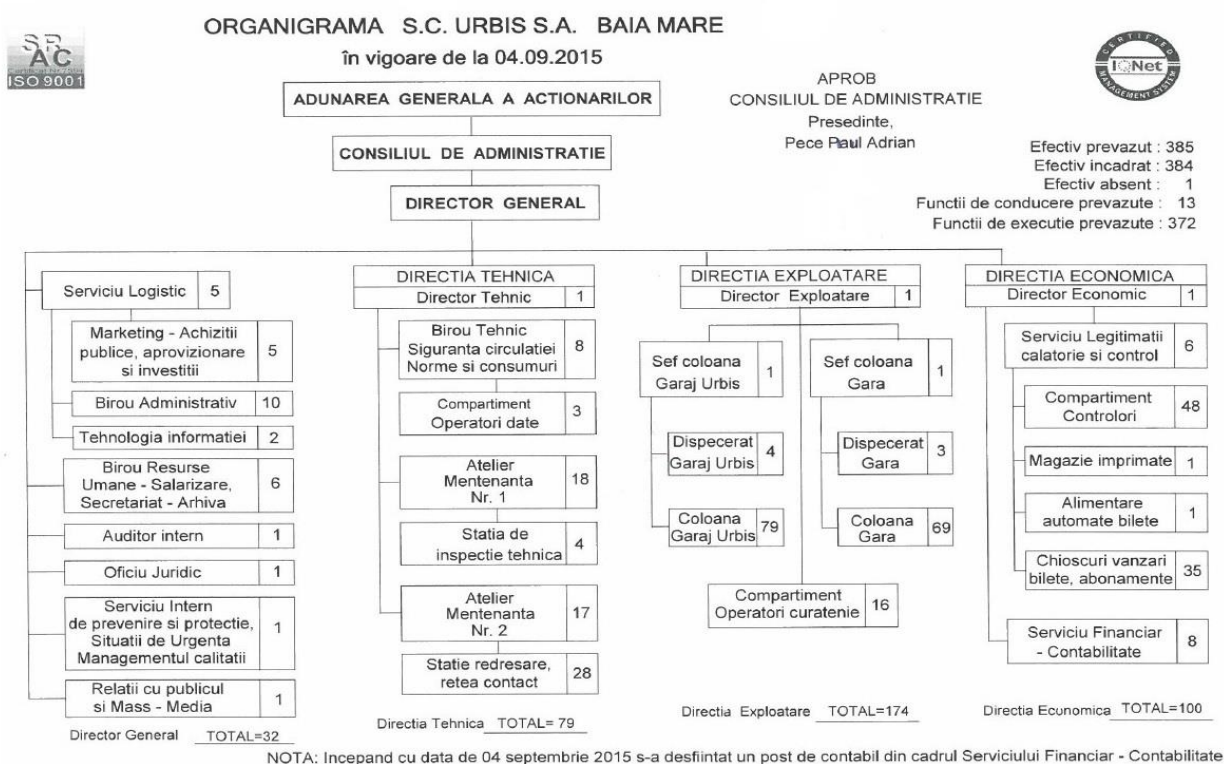
Montare GPS și sonde pe toate autobuzele

- În vederea îmbunătățirii monitorizării poziției și mișcării autobuzelor și eliminării pierderilor de motorină, Societatea URBIS SA a montat în anul 2014 aparate GPS și sonde litrometrice în rezervoarele autobuzelor, pe toate autobuzele pe care le deține, Astfel există în prezent o monitorizare reală a kilometrilor parcurși, precum și a consumului de combustibil.

Montarea de camere video pe toate autobuzele

- O altă măsură adoptată de operator este montarea camerelor video pe mijloacele de transport în comun, rolul acestora fiind acela de a monitoriza accesul pasagerilor în mijloacele de transport, evitarea situațiilor neplăcute la urcarea și coborârea din autobuze precum și creșterea siguranței călătorilor pe durata deplasării. Prin realizarea acestei investiții se dorește asigurarea unui nivel sporit de siguranță pentru călători și creșterea atractivității transportului public.
- În concluzie, prin acțiuni urgente de pregătire și promovare a investițiilor necesare și obținerii finanțărilor corespunzătoare, inclusiv din fonduri nerambursabile, există posibilități de îmbunătățire a capacității tehnice a operatorului care să-i permită atribuirea în continuare a serviciului public de transport.
- În ceea ce privește investițiile, la actualizarea contractului acestea vor trebui structurate pe două categorii: investiții proprii ale Operatorului, finanțate din fonduri proprii și investiții ale Autorității Contractante, finanțate din bugetele Unităților Administrativ-Teritoriale membre, având în vedere tratamentul diferit al acestora în raport cu costul/km.

Conform organigramei S.C. URBIS S.A., **numărul total de angajați** este de 385 persoane, din care 372 personal de execuție și 13 personal de conducere.



Reține atenția raportul cu mult supraunitar al numărului total de angajați față de numărul de conducători auto (productivi): 385/148, de 2,6 persoane.

Acest aspect poate fi explicat parțial prin numărul mare de personal tehnic pentru mentenanța materialului rulant cu o vechime ce depășește în unele cazuri cu mult duratele

normate de utilizare, precum și lipsa unui sistem automat de taxare care să ducă la reducerea personalului comercial.

Totodată, numărul de angajați din serviciile suport (132), exclusiv personalul tehnic de deservire, reprezintă 35,3% din numărul total de angajați, în primul rând ca urmare a aceleiași lipse a unui sistem automat de taxare, vânzări titluri de călătorie, evidență și management al flotei și control, care să suplinească munca umană.

Acest aspect se reflectă și în ponderea cheltuielilor indirecte și generale, de 32.16% din cheltuielile activității de bază.

Capacitatea financiară

Conform Bilanțului încheiat la 31.12.2016, S.C. URBIS S.A. prezintă o capacitate financiară redusă, confirmată și prin indicatorii de solvabilitate subunitari, disponibilitățile bănești foarte reduse și creanțele de încasat de valori importante.

Cauzele principale identificate au fost: neîncasarea de la Primăria Baia Mare a unei subvenții în valoare de 5,371,489 lei, reprezentând cca. 34% din subvenția anuală, din care pentru suma de 1,447,684 lei a fost inițiată acțiune în instanță, dar și refuzului la plată a unor facturi emise de Operator pentru beneficiarii serviciului de transport din zona metropolitană, cu excepția U.A.T. Baia Sprie.

Actualul contract de delegare a gestiunii, cu decontarea subvenției de exploatare pe bază de factură pentru o prestație efectuată, fără acceptarea apriorică a conținutului fizic (program de transport, traseu, stații, frecvență etc.) și valoric (cost unitar, mod de determinare a sumei datorate, termen de plată ...), face ca obligarea la plată a U.A.T. în cauză să fie dificilă.

Este de reținut că nivelul scăzut al lichidității Operatorului poate să pună la îndoială continuitatea activității acestuia în măsura în care nu se asigură posibilități de intrări de numerar în viitorul previzibil.

Anul 2017

Primul semestru al anului 2018 aduce o pierdere operatorului de 841.591 lei, acesta înregistrând cheltueili de exploatare de 16.974.917 și venituri din exploatare de 16.360.831 lei.

Veniturile realizate de operator au crescut în 2018 față de 2017 pe seama creșterii diferențelor de tarif, așa cum se poate constata și în tabelele următoare.

Venituri realizate în anul 2017

	Baia Mare	Baia Sprie	Tautii M	Recea	Grosi	Dumbravita	Sacalasseni	total venituri 2017
Venituri din vanzari directe	7.854.971	3.258.195	1.366.884	910.235	183.592	490.471	161.050	14.225.399
Venituri din diferente de tarif	4.573.356	56.022	0	0	0	0	0	4.629.379
alte(suprataxa)	61.370	0	0	0	0	0	0	61.370
Total pe UAT	12.489.697	3.314.218	1.366.884	910.235	183.592	490.471	161.050	18.916.147

Veniturile estimate pentru anul 2018 sunt prezentate în continuare:

	Baia Mare	Baia Sprie	Tautii M	Recea	Grosi	Dumbravita	Sacalasseni	total venituri 2018 (estimare)
--	-----------	------------	----------	-------	-------	------------	-------------	--------------------------------

Venituri din vanzari directe	7.799.365	3.227.455	1.406.102	935.178	192.800	490.511	158.977	14.210.388
Venituri din diferente de tarif	4.713.580	67.227	0	0	0	0	0	4.780.807
alte(suprataxa)	64.298	0	0	0	0	0	0	64.298
Total pe UAT	12.577.243	3.294.682	1.406.102	935.178	192.800	490.511	158.977	19.055.493

Estimarea costului/km

Data fiind situația menționată la pct. 3, cost/km a fost considerat conform prevederilor Regulamentului C.E. nr.1370/2007 s-a efectuat prin utilizarea datelor și informațiilor centralizate primite de la Operator.

În ce privește numărul de kilometri parcurși, situația este următoarea:

Nr. crt.	Localitatea	Mod transport	Parcurs 2016 mii km
1	Baia Mare	autobuze	2.183
		troleibuze	760
		microbuze	137
		total	3.080
2	Baia Sprie	autobuze	450,1
		microbuze	27,9
		total	478,0
3	Tăuții Măgherauș	autobuze	335,1
4	Recea	autobuze	187,5
5	Groși	autobuze	32,1
		microbuze	3,5
		total	35,6
6	Dumbrăvița	autobuze	113,4
		microbuze	9,1
		total	122,5
7	Săcălășeni	autobuze	33,9
		microbuze	6,4
		total	40,3
8	Coaș	autobuze	6,1
		microbuze	1,6
		total	7,7
9	Total	autobuze	3.341,2
		microbuze	185,5
		total	3.526,7

Parcursul mijloacelor de transport persoane ale S.C. URBIS S.A. Baia Mare în anul 2016 pe localități (cu microbuzele defalcate pe localități).

Sursa: Situație prezentată de S.C. URBIS S.A.

Având în vedere că aceste date și informații sunt determinate și repartizate după diverse criterii aplicate de Operator care ar trebui să fie în totalitate susținute de categoriile de cheltuieli eligibile pentru Serviciul Public de Transport și separate de cheltuielile privind alte activități, costul/km calculat este estimativ, rezultând următoarele:

-lei-

Localitatea deservită	Estimare cost/km	
	Troleibuz	Autobuz + Microbuz
Baia Mare (inclusiv microbuz)	11.35	7.33
Baia Sprie (inclusiv microbuz)		5.02
Tăuții Măgheruș		5.02
Recea		5.03
Groși (inclusiv microbuz)		5.03
Dumbrăvița (inclusiv microbuz)		5.03
Săcălășeni (inclusiv microbuz)		5.04
Coaș + Alte ³		

Analiza de detaliu pe fiecare ruta pe datele anului 2016 arelevă ca nu sunt diferențe majore între costurile /km pentru transportul regional pentru UAT-uri, fiind utilă menținerea unui singur cost/km.

CAPITOLUL IV Controlul exercitat de către Autoritatea Contractantă asupra activității Operatorului

Conform Actului Constitutiv al URBIS SA, acesta este înființată ca societate comercială ce funcționează conform Legii 31/1990 privind societățile comerciale, cu modificările și completările ulterioare, având ca acționar majoritar Municipiul Baia Mare, care deține un procent de 97,06% din totalul acțiunilor, Orașul Tăuții Măgheruș - 0,98%, Comuna Dumbrăvița - 0,49%, Comuna Recea - 0,49%, Comuna Groși - 0,49% și Comuna Săcălășeni - 0,49%.

Conform Statutului SC URBIS SA, obiectul de activitate al acestuia nu prevede activități de reglementare ci doar activități din sfera operării.

Organe de conducere ale URBIS SA

Potrivit Art. 64³(1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice actualizată - numărul reprezentanților statului sau ai unității administrativ-teritoriale în adunarea generală a acționarilor la întreprinderile publice este de maximum două persoane.

Conform statutului, Adunarea Generală este organul de conducere al societății care decide asupra activității acestuia și asigură politica economică și comercială.

Societatea va fi administrată în sistem unitar de un Consiliu de Administrație. Membrii consiliului de administrație sunt desemnați de adunarea generală a acționarilor, la propunerea acționarilor, conform statutului.

ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ZONA METROPOLITANĂ BAI A MARE (ZMBM) este asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în înțelesul Legii 51/2007- asociație de dezvoltare intercomunitară definită

³ Costuri în valoare totală de 190.730,5 lei conform Anexelor 1a și 1b, neluate în calculul costului/km

potrivit prevederilor Legii administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, având ca obiectiv înființarea, organizarea, reglementarea, finanțarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciilor de utilități publice furnizate/prestate pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente acestor servicii;

Astfel, este autoritatea locală competentă care are competența de a delega gestiunea serviciului de transport public local și capacitatea de a monitoriza bunurile concesionate de către UAT-uri, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007 și Legii 51/ 2006 a serviciilor de utilitate publică, cu modificările și actualizările ulterioare. Delegarea gestiunii poate fi efectuată de asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, în baza unui mandat special acordat de acestea.

Prin aparatul **Asociației de Dezvoltare Intercomunitară ZMBM**, unitățile administrativ-teritoriale își exercită funcția de reglementare. Astfel, conform Anexei la Hotărârea Adunării Generale nr. 4/25.04.2018 este aprobat Regulamentul de Organizare și Funcționare al asociației în care , sunt desemnate structuri care asigură activitatea de reglementare a transportului public la nivelul Zonei Metropolitane Baia Mare și acoperă competențele legale privind organizarea și controlul serviciului de transport și a activității operatorului regional SC URBIS SA.

Referitor la activitatea specifică de transport public, Compartimentul Transport Local constituie, potrivit legii, Autoritatea de autorizare, supraveghere și monitorizare a serviciilor de transport local pe întreg teritoriul administrativ al localităților membre ale Zonei Metropolitane Baia Mare, care au transferat această competență către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară. Această structură îndeplinește în domeniul managementului transportului public local de călători următoarele atribuții:

1. să evalueze fluxurile de transport de persoane pe baza unor studii de specialitate asupra cerințelor de transport public local în prezent și pentru o perioadă de minimum 5 ani;
2. să stabilească traseele principale și secundare, precum stațiile publice aferente acestora;
3. să stabilească și să supună aprobării Adunării Generale a Asociației prin hotărâre, programele de transport public local de persoane prin curse regulate, precum și capacitățile de transport necesare;
4. să stabilească modalitatea de atribuire a gestiunii pentru executarea serviciului de transport public local;
5. să actualizeze periodic traseele și programele de transport cuprinse în caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane, anexă la regulamentul pentru efectuarea transportului public local, prin modificarea acestora în funcție de cerințele de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public județean, interjudețean, internațional, feroviar, aerian;

6. să organizeze procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de persoane și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sau din proprietatea publică ori privată a localităților;
7. să supună aprobării Adunării Generale a Asociației, prin hotărâre, atribuirea licențelor de traseu pentru efectuarea transportului public de persoane prin curse regulate;
8. colaborează cu toate compartimentele Aparatului tehnic și executiv; Îndeplinește orice alte atribuții prevăzute de norme în vigoare sau stabilite de conducerea asociației, în domeniul său de activitate.

Alte atribuții:

- Facilitarea accesului cetățenilor și a oricărei persoane interesate la datele și informațiile de interes public privind transportul local, actualizarea bazelor de date specifice activității, în conformitate cu dispozițiile legii;
- Autoritate de autorizare - autorizată de către Agenția Națională pentru Reglementarea Serviciilor Comunitare de Utilități Publice; activitatea se desfășoară conform prevederilor Legii nr 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice și a Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport local.

Compartimentul acoperă întreaga problemă privitoare la organizarea, monitorizarea și funcționarea serviciului de transport public local prin curse regulate, pe întreg teritoriul administrativ al localităților membre ale Zonei Metropolitane Baia Mare, care au transferat această competență către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară, respectiv:

- asigură respectarea drepturilor și intereselor transportatorilor autorizați și accesul lor transparent și nediscriminatoriu la piața transportului public local;
- asigurarea și garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciilor de transport public local;
- eliberează autorizațiile de transport, copiile conforme, licențele de traseu etc., necesare pentru desfășurarea în condiții de legalitate, a activității de transport public local prin curse regulate pe raza teritorială a Zonei Metropolitane Baia Mare;

CAPITOLUL V OPORTUNITATEA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORII REGIONALI

V.1 Prevederi legislative

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

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care ***Asociația de Dezvoltare Intercomunitară ZMBM, în numele unităților administrativ-teritoriale membre, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin acestora potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, conform cu mandatele date de acestea,***

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

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

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

- a) unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b) operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea-serviciului;
- c) capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-

teritoriale membre ale asociației, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional este exclusă,

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) n., 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului.

Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art. 28 alin, (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora,

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

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

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

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

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice se desfășoară conform Legii nr, 98/2016 privind achizițiile publice sau Legii nr,100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii,

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

Astfel, în conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr,98/2016 privind achizițiile publice și art,36 din Legea nr,100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

a) autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;

b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă;

c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu Tratatul, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate,

V.2 Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ - teritoriale, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza serviciul de transport public local de călători, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico - edilitară aferentă serviciului, în schimbul unei redevențe, după caz.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr.554/2004, cu modificările și completările ulterioare. Contractul de delegare a gestiunii se încheie în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători, și anume:

- Regulamentul C.E. nr.1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;
- Legislația națională cu privire la transportul public local de călători.
- Legea nr.51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice

Riscurile aferente operării sunt preluate de către operatorul regional, pentru servicii ce fac obiectul contractului de delegare.

V.3 Motive de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea îmbunătățirii transportului public de persoane și modernizării infrastructurii în teritoriul administrativ al UAT-urilor membre ZMBM.

Un astfel de operator este operatorul regional intern URBIS S.A., care a demonstrat capacitatea tehnică și managerială necesară, ca și îmbunătățirea continuă a prestației sale și posibilitățile de îmbunătățire în continuare a acesteia, în condiții financiare de multe ori dificile, prin:

- Tradiție și experiența sa de peste 50 de ani în executarea serviciului de transport public pe teritoriul municipiului Baia Mare și zona limitrofă,
- autobuze, troleibuze, vehicule de intervenție și mentenanță a infrastructurii și vehiculelor, echipamente și tehnologii pentru operare
- Dotările pentru mentenanță și reparații deținute
- Resursa umană și managerială existentă a societății și preocuparea pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
- Comportamentul avut de-a lungul timpului în relația cu călătorii și autoritățile locale, în vederea înțelegerii nevoilor comunităților și în special ale pasagerilor, îmbunătățirii continue a serviciilor oferite și adaptării la necesitățile acestora și la evoluția cererii și comportamentului de călătorie
- Realizarea introducerii de proceduri operaționale de lucru,
- Preocuparea pentru monitorizarea și îmbunătățirea indicatorilor de performanță și calitate ai serviciului;
- Preocuparea pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii eficienței activității proprii și preocupării pentru îmbunătățirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacității existente și modernizare a dotărilor;

- Preocuparea pentru respectarea legislației și reglementărilor tehnice, de autorizare, etc,
- Preocuparea pentru o bună relație cu autoritățile locale și celelalte instituții cu rol în asigurarea unui transport public sigur (Poliția Rutieră, Poliția locală, etc.)
- Preocuparea pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;
- Preocuparea continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranța circulației, eco-driving, relația cu călătorii, etc;
- Preocuparea pentru menținerea în activitatea companiei a unei forțe de muncă cu tradiție, cu grad de profesionalism ridicat;
- Preocuparea pentru informarea călătorilor
- preocuparea pentru îmbunătățirea managementului financiar;
- preocupare pentru controlul intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor.
- Preocupare pentru testarea și introducerea de tehnologii noi, inovative

Accesul la servicii predictibile și suficiente, sigure și de calitate de transport public de călători este o condiție esențială pentru creștere și dezvoltare a zonei și creștere a incluziunii sociale. Aceste condiții Urbis SA se preocupă să le obțină și îmbunătățească.

Toate acestea atuuiri asigură premisele tehnice și de management pentru justificarea atribuirii serviciului către operatorul regional Urbis SA.

Motive de ordin economic

- operatorul asigură necesarul de parc de vehicule pentru îndeplinirea cerințelor din programul de transport, la condițiile de tehnice, calitate și siguranță impuse.
- operatorul asigură spații și dotări tehnice pentru asigurarea mentenanței, reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului
- operatorul asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii proprii și concesionate, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor.
- operatorul asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor pentru toate cele doua moduri de transport, pe întreaga arie teritorială a ZMBM
- Operatorul realizează investițiile în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local în conformitate cu Programul de Investiții al Operatorului
- Operatorul respectă toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public
- Operatorul asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie
- Operatorul asigură buna întreținere a bunurilor concesionate
- Operatorul asigură personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public
- Operatorul asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală, și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației
- Operatorul asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii
- Operatorul respectă Regulamentul serviciului și Caietul de sarcini al serviciului
- Operatorul asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora
- Operatorul asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line.
- Operatorul realizează statistici privind accidentele

- Operatorul asigură furnizarea de date ZMBM și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport.

Motive de ordin financiar

- Sarcinile îndeplinite de operator sunt finanțate din capitalurile sale proprii
- UAT-urile membre ale ZMBM vor furniza active (bunuri de retur) astfel încât aceasta să poată îndeplini Obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare
- operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din contract sau sunt asociate acestuia, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare,
- operatorul evidențiază costurile pe fiecare mod de transport, pe serviciu public și pe fiecare UAT, asigurând respectarea prevederilor Anexei la Regulamentul 1370/2007.
- operatorul aplica tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători
- operatorul asigura respectarea prevederilor legale contabile și fiscale în vigoare și fiscalizarea integrală a serviciului
- operatorul asigură, prin decizii ale Consiliului de Administrație și AGA, implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței/eficacității.
- Operatorul asigură calculul costului/km pe costuri asociate doar serviciului de transport, evidențierea veniturilor pe fiecare categorie de călători și calculul compensării pentru fiecare UAT membru al ZMBM
- Operatorul asigură alocarea costurilor indirecte pe cele două moduri de transport conform unor chei de repartizare agreeate de către ZMBM

V.4 Analiza tehnico-economică și de eficiență a Costurilor de operare a serviciului de transport public de călători

Pentru a analiza gradul de performanță generală al costurilor SC URBIS SA, s-a realizat o analiză comparativă cu alți operatori pentru care există date:

1. Operatorul CTP Iași

Compania de Transport Public Iași SA (pe scurt, CTP Iași) este operatorul de transport public local al orașului Iași, având ca unic acționar municipalitatea ieșeană. În această formă juridică începând din 1 octombrie 2016, preluând atribuțiile operatorului anterior (Regia Autonomă de Transport Public), operatorul deservește cu un total de aproximativ 300 de vehicule (**tramvaie, autobuze și microbuze**) o rețea de 29 de trasee (8 de tramvai și 22 de autobuze și microbuze) însumând cca. 508 de kilometri. Datele ne-au fost puse la dispoziție de către managementul companiei.

2. Operatorul R.A.T. Craiova

Societatea cu răspundere limitată RAT Craiova. (pe scurt **RAT**) este un operator intern ce deservește Municipiul Craiova, acesta fiind constituit prin transformarea Regiei Autonomă de Transport Craiova. Aceasta a încheiat un contract conform Regulamentului 1370 în mai 2018 pentru 10 ani. RAT operează 3 trasee **de tramvaie** și 17 de **autobuze de diverse capacități**. În prezent parcul auto cuprinde autobuze de tip BMC, IVECO și Prestij (Mitsubishi) cu capacități de transport cuprinse între 30 și 70 locuri și autobuze de tip MAN SL, MAN LYON CITY, BREDAMENARINIBUS, MERCEDES, UDM 112, SOLARIS cu capacități de transport de peste 100 locuri. De asemenea deține 12 tramvaie.

3. Un Operator regional dintr-o zonă în dezvoltare, ce operează pe teritoriu metropolitan. Acest operator operează tramvaie, troleibuze, autobuze și microbuze.

4. Operatorul STP Alba Iulia

Societatea de Transport Public STP este un operator cu capital integral privat, având în prezent un contract de servicii publice încheiat cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Alba Iulia, prin atribuire competitivă. Contractul este atribuit în anul 2012 pentru transport în zona metropolitană Alba Iulia și se încheie în anul 2018. Datele ne-au fost puse la dispoziție de către managementul companiei.

Sistemul de transport metropolitan este în prezent funcțional și este primul implementat în România. STP este singura companie din România care utilizează sisteme de validare bazat pe poziția GPS a clientului în raport cu zonele tarifare.

În cele ce urmează se prezintă o analiză comparativă pe date generale ale unor operatori din România.

Așa cum se observă din tabelul comparativ, nivelul costurilor SC URBIS SA pentru autobuze se situează în plaja de prețuri practicate de alți operatori de transport. Referitor la troleibuze,

costul este mai mare al SC URBIS SA datorat în mare parte mentenanței vehiculelor datorită vârstei foarte mari a troleibuzelor.

Se poate concluziona ca:

- Costul pe km reflecta o serie de factori specifici socio-economici locali individuali, de organizare a operatorului și bineînțeles vechimea parcului cu influență directă asupra costurilor cu amortizarea și întreținerea. În plus elemente precum nivelul redevenței bunurilor concesionate, amortizarea activelor proprii operatorului și costurile cu mentenanța infrastructurii concesionate implică o structură de costuri diferită.
- Costurile pentru transportul cu autobuzul sunt în marja de cost practică de alți operatori pe piață, chiar și analizând un operator privat ce a avut contractul atribuit prin competiție (Alba Iulia).

indicator	U.M.	SC URBIS SA		CTP IAȘI**			
		operator regional		operator intern			
		Troleibuze	Autobuze	Tramvaie	Troleibuze	Autobuze	Microbuze
Lungimea traseelor urban	km c.d.	14	150,3	140.00	0.00	350.36	17.90
Lungimea traseelor regional	km c.d.	0	455	0.00	0.00	0.00	0.00
Parc maxim	nr.	18	66	88	0	120	10
Parc mediu circulant	nr.	na	na	67	0	97	3
Vechime medie	nr. ani	25	16	peste 20	0	sub 3 ani	peste 11 ani
Rulaj (parcurs anual)	mii veh.km.	627,92	2.171,45	5,012.45	0.00	8,792.83	255.40
Cost/km	lei/km	14,97	7,25 urban 7,05 regional	9.46	0.00	6.93	3.73
		sursa: date furnizate de operator		sursa: date furnizate de operator			

RAT CRAIOVA**			XXX**				STP Alba Iulia**	SWK Klagenfurt***
operator intern			operator regional				operator privat	operat. municip
Tramvaie	Troleibuze	Autobuze	Tramvaie	Troleibuze	Autobuze	Microbuze	Autobuze	Autobuze
73.00	0.00	245.25	23.95	51.95	281.00	7.10	na	na
0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	286.45		na	na
15	0	130	29.00	86.00	238		78	66
na	0	na	20.00	62.00	174		69	na
na	0	na	29.90	10.00	14.67	14.00	11	na
639.04	0.00	4,727.14	933.00	3,532.00	11,176.00		3,393.97	3,000.00
11.87	0.00	8.61	13.43	10.31	7.44		7.79	17.31
"sursa: studiu de oportunitate aprobat 2018 https://www.primariacraiova.ro/pozearticole/userfiles/files/Binder1(1193).pdf"			sursa: date furnizate de operator				sursa: autoritatea contractanta	sursa: date furnizate de operator

CAPITOLUL VI ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

VI.1 Aria teritorială

Aria de operare pe care se intenționează atribuirea contractului de servicii publice este teritoriul administrativ a șapte UAT-uri membre ZMBM, respectiv Municipiul Baia Mare, Orașul Baia Sprie, Orașul Tăuții Măgherauș, Comuna Recea, Comuna Groși, Comuna Dumbrăvița și Comuna Săcălășeni.

În ceea ce privește restul UAT-urilor membre ale Asociației, acestea vor putea intra în sistemul de transport public metropolitan de călători, în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. În prezent, există solicitări în acest sens din partea Comunei Cicârlău și a Orașului Seini.

VI.2 Obligația de serviciu public de transport

Obligația de serviciu public este constituită din:

- i. aplicarea tarifelor de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă
- ii. furnizarea de servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri/ gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliilor Locale ale UAT membre ale ZMBM;
- iii. prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- iv. prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în Contract;
- v. respectarea standardelor și cerințelor de siguranță și securitate prevăzute în Contract și în legislația națională;
- vi. prestarea serviciului de transport public local cu vehiculele prevăzute în Contract.

VI.3 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului S.C. URBIS S.A.

- i. Va avea dreptul la plata Compensației din partea UAT membre, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- ii. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- iii. *Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe teritoriul ZMBM pentru care prestează serviciu public;*
- iv. Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Contract;
- v. Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii concesionate și mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local.

VI.4 Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public

Durata este limitată la 6 ani.

VI.5 Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

Serviciile delegate nu se pot subcontracta.

VI.6 Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația

- Valoarea redevenței pentru concesionarea serviciului și pentru bunurile concesionate

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

În schimbul dreptului și obligației de prestare a serviciului, Operatorul se obligă să plătească redevență pentru serviciu Autorității Contractante, în sumă de 150.000 lei/an. Redevența pentru serviciu se actualizează anual, cu rata inflației.

- Kilometri efectivi

Kilometri efectivi reprezintă numărul de km efectivi realizați de mijloacele de transport ale Operatorului în luna pentru care se acordă Compensația, pe traseele stabilite în Programul de transport, potrivit Anexei 13 la Contractul de Servicii, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Kilometri planificați reprezintă totalitatea kilometrilor necesar a fi efectuați conform programului de transport și programului de circulație.

- Costuri, modalități de alocare a costurilor și valoarea pentru anul 2018

C/km reprezintă costul în lei stabilit pe km pentru fiecare categorie de mijloc de transport, cu includerea amortizării investițiilor operatorului și a cheltuielilor financiare aferente investițiilor (dobânzi și alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiții), Amortizarea investițiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibilă.

Tabelul de mai jos prezintă calculul costului/km pentru anul 2018, ce va sta la baza noului contract de servicii publice pentru anul 2019.

Localitatea deservită	Cheltuieli eligibile	Estimare cheltuieli 2018
Autobuz BM	Cheltuieli total	10.783.173
	Cheltuieli cu personal	5.570.988
	Alte cheltuieli	5.212.185
	Km planificati	1.487.334
COST/KM		7,25
Troleibuz BM	Cheltuieli total	9.399.917
	Cheltuieli cu personal	4.856.347
	Alte cheltuieli	4.543.571
	Km planificati	627.917
COST/KM		14,97
Autobuz regional	Cheltuieli total	11.841.166
	Cheltuieli cu personal	6.117.586
	Alte cheltuieli	5.723.580
	Km planificati	1.679.598
COST/KM	-	7,05

Datele aferente anului 2018 și care au stat la baza prognozelor sunt cele furnizate de către operator, auditul tehnic ce se va realiza pentru anul 2019 va asigura recunoașterea costurilor eligibile pentru compensarea anuală, asigurând astfel conformarea cu prevederile europene privind evitarea supracompensării.

Proгноza costurilor a fost realizată luând în considerare influențele comunicate de către Comisia Națională de Prognoză pentru 2018-2022 în ceea ce privește variația indicelui prețurilor de consum și creșterea salariului mediu. (<http://www.cnp.ro/ro/prognoze>).

- Venituri și modalități de alocare a veniturilor

Operatorul poate realiza următoarele tipuri de venituri în cadrul contractului de delegare a gestiunii:

- venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit,
- diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract,
- venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în vehicule, pe sau în clădirile sau dotările Operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc.) , etc,
- orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului: venituri din casări și valorificări de mijloace fixe, valorificare

- Profitul rezonabil și valoarea pentru anul 2018

Nivelul profitului rezonabil este reprezentat de rata SWAP comunicată de Consiliul Concurenței pentru semestrul aferent perioadei semnării contractului. Profitul va fi aplicat la

total cheltuieli eligibile. Nivelul profitului rezonabil pentru durata contractului de 6 ani este de 4,49 %, reprezentând rata SWAP comunicată de Consiliul Concurenței pentru perioada 01 ianuarie 2018 – 31 iulie 2018 (3,49%), la care se adaugă 100 puncte procentuale.

La începutul fiecărui an calendaristic se desfășoară, prin grija ZMBM, un audit tehnico-economic, care certifică și regularizează nivelul compensației acordate operatorului pentru anul anterior, stabilește costul/km pentru anul în curs, conform prevederilor Regulamentului nr.1370/2007 și legislației în vigoare. De asemenea, acest audit va prezenta măsuri de eficientizare a activității operatorului.

- Compensația

Compensația pentru serviciul delegat se calculează conform formulei:

Cheltuielile de exploatare eligibile+ Profit rezonabil– Venituri ale Operatorului asociate Obligației de serviciu public

Cheltuielile de exploatare eligibile se calculează conform formulei:

(c unitar troleibuze x Km troleibuze)+ (c unitar autobuze x Km autobuze)

-Investitii ale Operatorului

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

-Valoarea anuală și totală a contractului

Valoarea totală a contractului reprezintă echivalentul remunerației totale pe întreaga durată de valabilitate a contractului, înainte de aplicarea TVA, convenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, reprezentând numărul de km planificați multiplicat cu costul/ km la care se adaugă profitul rezonabil.

Valoarea totală a contractului este de 227.524.248 lei

Valoarea medie anuală reprezintă echivalentul valorii totale a contractului împărțită la numărul de luni de valabilitate a contractului, înmulțită cu 12.

Valoarea medie anuală este de 37.920.708 lei.

VI.7 Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței

Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători de revizuiesc anual de către Autoritatea Contractantă iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, funcție de politica în domeniu și obiectivele delegatarului. Prin ponderea dată anumitor indicatori și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de Autoritatea Contractantă. De asemenea,

⁴ <http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>

contractul prevede monitorizarea atenta a performantelor derularii sarcinilor operatorului asumate prin contract si penalitati pentru neindeplinire, incluzand si adoptarea de masuri corective.

VI.8 Mecanismul de evitare a oricărei supracompensări

Evitarea supra sau subcompensarii si respectarea Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se realizeaza prin mecanismul auditului tehnico-economic urmat de decontarea anuala de regularizare. In plus, cerintele de evidenat separata a altor activitati desfasurate si alocarea de cota de costuri indirecte asigura trasabilitatea costructiilor obligatiei de serviciu public.

VI.9 Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport

Modificarea contractul propus se realizeaza prin act adițional.

CAPITOLUL VII- CONCLUZII

Analizând cele prezentate mai sus și având în vedere că:

a) operatorul de transport public local Urbis SA are calitatea de operator regional având ca acționar majoritar Municipiul Baia Mare, care deține un procent de 97,06% din totalul acțiunilor, Orașul Tăuții Măgheruş - 0,98%, Comuna Dumbrăvița - 0,49%, Comuna Recea - 0,49%, Comuna Groși - 0,49% și Comuna Săcălășeni - 0,49%.

b) Consiliul Local membre ale ZMBM au influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale ale S.C. URBIS SA fiind acționar unic.

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

d) - potrivit prevederilor art.27 alin.(1) din Legea nr. 92/2007, **“În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) si b) si al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) si b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii.”**

e) - respectiv art. 30 alin. (2) lit. a) prevede: **“societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile,”**

Având în vedere toate cele prezentate, considerăm oportună **soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către SC URBIS SA pentru serviciul public de transport public de călători pe teritoriul asociației ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ “ZONA METROPOLITANĂ BAIĂ MARE”.**

ANEXE

- 1. Informarea Institutiei Prefectului/ Consiliului Județean**
- 2. Proiect de HCL pentru delegarea gestiunii**
- 3. Act constitutiv si statut al operatorului**
- 4. Organigrama Operator**
- 5. Organigrama ZMBM**
- 6. Extras ROF ZMBM**