STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU

DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI PE RAZA UAT-URILOR MEMBRE ALE ADI

TRANSPORT PUBLIC PLOIEȘTI - ARICEȘTII RAHTIVANI

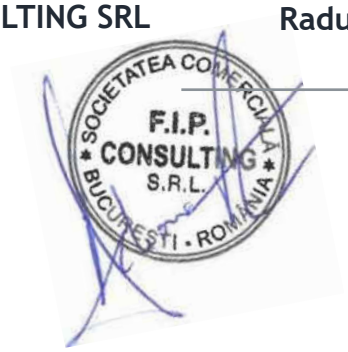
FIP CONSULTING
LINKING OPPORTUNITIES

.2026.

FIP CONSULTING
LINKING OPPORTUNITIES

Studiu de oportunitate pentru delegarea serviciului de transport public de călători pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”

SC FIP CONSULTING SRL	**Radu Andronic**	**Reprezentant legal**



Informații despre livrabil	**Versiune finală pentru comentariile Beneficiarului**	**21.08.2026**
	Versiune finală după comentariile Beneficiarului	**25.08.2026**

Disclaimer

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

Cuprins

1 Informații generale 1
1.1 Titlul lucrării 1
1.2 Beneficiarul investiției 1
1.3 Elaboratorul studiului de oportunitate 1
1.4 Listă abrevieri 2
1.5 Referințe legale 4
1.6 Scopul și rolul documentației 5
2 Situația existentă 7
2.1 Prezentarea localității 7
2.1.1 Amplasament 7
2.1.2 Populație și demografie 9
2.1.3 Zone de generare și atracție a deplasărilor 14
2.1.4 Transportul rutier 20
2.1.5 Transportul feroviar 27
2.1.6 Transportul aerian 28
2.2 Transportul public de persoane 29
2.2.1 Prestarea serviciului 29
2.2.2 Constrângeri de ordin tehnic 30
3 Scenarii alternative privind delegarea serviciului 31
3.1 Scenarii alternative de delegare 32
3.1.1 Scenariul 1 – Gestiunea directă 32
3.1.2 Scenariul 2 – Gestiunea delegată 33
3.2 Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime 34
3.2.1 Criteriul administrativ și procedural 35
3.2.2 Criteriul economico-financiar 42
3.2.3 Criteriul de acces la finanțare europeană 44
3.2.4 Criteriul social 44
3.2.5 Criteriul de mediu (nivel CO^2) 47
3.3 Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare 48
4 Recomandări privind implementarea soluției recomandate 50
4.1 Aria teritorială 50
4.2 Durata contractului 50
4.3 Obligația de serviciu public de transport 52

4.4 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului 52
4.5 Elemente de ordin juridic, procedural..... 52
4.5.1 Modul de calcul al redevenței 54
4.5.2 Modul de calcul al compensației 55
4.5.3 Mărimea (nivelul) profitului rezonabil..... 56
4.5.4 Categorii de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități 56
4.5.5 Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse..... 57
4.6 Trasee propuse 59
4.7 Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public..... 62
5 Concluzii..... 65
Anexa 1 – Programul de transport public propus 66

Listă figuri

Figură 2-1 Încadrarea ariei de studiu pe cele 2 nivele 7
Figură 2-2 Densitatea populației pe km2.....8
Figură 2-3 Evoluția populației în ultimii 10 ani pentru UAT-urile membre ale ADI "Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani" 9
Figură 2-4 Piramida populației în ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani (stânga municipiul Ploiești, dreapta Ariceștii Rahtivani)..... 10
Figură 2-5 Funcționalitatea terenurilor 13
Figură 2-6 Salariați conform ITM 15
Figură 2-7 Ponderea numărului de firme active și a numărului de salariați pe domenii economice 16
Figură 2-8 Evoluția numărului de salariați și șomeri în aria de studiu 17
Figură 2-9 Evoluția populației școlare în ultimii 10 ani în aria de studiu..... 18
Figură 2-10 Rețeaua de drumuri și circulații 19
Figură 2-11 Rețeaua TEN-T Națională 20
Figură 2-12 Accesibilitate rutieră 23
Figură 2-13 Evoluția accidentelor în ultimii 10 ani 24
Figură 2-14 Gravitatea accidentelor rutiere..... 26
Figură 2-15 Organigrama societății de transport public Transport Public Express S.A. Ploiești 29
Figură 4-1 Liniile și stațiile de transport public propuse..... 61

Listă tabele

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2026 11

Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2026 11

Tabel 2-3 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală 21

Tabel 2-4 Cauza principală a accidentelor rutiere din ultimii 10 ani în aria de studiu 25

Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural 35

Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarifare, cost/km) 42

Tabel 3-3 Criteriul de acces la finațare europeană 44

Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități) 44

Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO^2) 47

Tabel 4-1 Tarife propuse 57

Tabel 4-2 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători 62

1 Informații generale

1.1 Titlul lucrării

Studiu de oportunitate pentru delegarea serviciului de transport public de călători pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”

1.2 Beneficiarul investiției

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești-Ariceștii Rahtivani”, având ca membre Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani.

Date de contact a ADI-ului:

- Adresă: Piața Eroilor, nr. 1 A, etaj 7, camera 714, Municipiul Ploiești, Judetul Prahova

1.3 Elaboratorul studiului de oportunitate

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

Date de contact:

- Adresa: Str. Cluceru Udricani, nr.20, Sector 3, București
- Website: www.fipconsulting.ro

1.4 Listă abrevieri

Ajutor de Stat	Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice
Asociaţie de Dezvoltare	Asocierea a Autorităților *Locale* în scopul furnizării de servicii integrate de transport public local pe întreg teritoriul administrativ al tuturor autorităților membre ale asociației.
Atribuire Directă	Procedura de atribuire a contractului prin care *Autoritatea Contractantă* deleagă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, fără licitație publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local.
Autoritatea Contractantă	Autoritatea competentă (*Autoritate Locală* sau o *Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public*) care are competența legală de a atribui serviciul de *Transport Public în Gestiune directă* sau *Gestiune delegată*, precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.
Bunuri de Preluare	Bunurile utilizate la asumarea *Obligației de Serviciu Public* cu privire la care *Operatorul* va avea dreptul de a achiziționa active, plătind *Autorității Contractante* un preț egal cu valoarea reziduală a activelor la încetarea contractului.
Bunuri Proprii	Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deținute în proprietate de *Operator* și au fost utilizate la executarea *Obligației de Serviciu Public*. Bunurile proprii rămân în proprietatea *Operatorului*, după încetarea *Contractului de Servicii Publice*.
Bunuri de Retur	Activele utilizate în prestarea *Obligației de Serviciu Public* , care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini *Autorității Contractante* la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de *Autoritatea Contractantă*.
Compartiment Specializat	O structură din cadrul *Autorității Locale*, fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin *Gestiune Directă*, în calitate de *Operator* al *Autorității Locale*.
Companie Municipală	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia *Autoritatea Contractantă* exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. *Autoritatea Contractantă* este acționar unic sau acționar majoritar într-o astfel de companie.
Compensaţie pentru Serviciu Public	Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o *Autoritate Contractantă* din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă.
Concesiune	Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către *Autoritatea Contractantă*, astfel cum este prevăzut în cadrul *Contractului de Servicii Publice*.
Gestiune Delegată	Modalitatea de gestiune în care *Autoritatea Locala* transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind

	furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii.
Gestiune Directă	Modalitatea de gestiune în care Autoritatea îţi asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.
Notificare privind ajutoare de stat	Obligaţia de a informa Comisia Europeană cu privire la intenţia de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE.
Obligaţie de Serviciu Public	Obligaţia de serviciu public reprezintă o obligaţie pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiţii) fără remuneraţie suplimentară, dacă ar ţine seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităţilor publice din motive de interes public. Operatorul își asumă această obligaţie (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensaţii, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligaţiilor de serviciu public.
Operator	Înseamnă entitatea căreia o *Autoritate Contractantă* îi acordă dreptul de a presta servicii de *Transport Public* într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un *Compartiment Specializat*, un *Operator Intern* sau un *Operator Extern*.
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind *Operator Intern* al Autorităţii Contractante. Acesta poate fi un *Operator Privat* sau o *Companie Municipală* care are dreptul de a participa la licitaţii deschise.
Operator Intern	O *Companie Municipală* căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de Transport Public de către Autoritatea Contractantă.
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o *Autoritate Contractantă* îi acordă dreptul de a presta servicii de *Transport Public* pe teritoriul unei anumite unități administrative.
Procedură Competitivă	Metoda prin care *Autoritatea Contractantă* deleagă gestiunea serviciului de Transport Public Local/ Metropolitan unui *Operator*, prin licitaţie, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziţii legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire.
Redevenţe	În schimbul dreptului și obligaţiei de a exploata bunuri date în concesiune, *Operatorul* poate plăti o redevență către *Autoritatea Contractantă*, calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensaţiei.
Regie Autonomă	O Entitate Publică existentă, înființată de o *Autoritate Locală* în scopul furnizării de servicii de *Transport Public Local* prin *Gestiune directă*.
Serviciu de Interes Economic General	Activităţile economice identificate ca fiind de o importanţă deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiţii) în absența oricărei intervenţii publice.

Sistem de Transport Public	Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei *Autorități Locale*, care cuprinde infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public.
Transport Public	În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier sau pe șine efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei *Autorități Locale*) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui *Asociații de Dezvoltare Intercomunitară*).
Unitate Administrativă Teritorial (UAT)	Un Oraș, Municipiu, Județ sau Comuna. Acest lucru poate fi, de asemenea, menționată ca *Autoritate Locală*.

1.5 Referințe legale

Referințele legale la nivel european

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

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

Referințele legale la nivel național

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

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, actualizata prin Legea 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Legea 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr.92/2007

- Ordinul ministrului afacerilor interne și reformei administrative nr 353/2007 de aprobare a normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordonanța Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- Ordonanta de Urgenta a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Legea nr.20/2015 pentru aprobarea Ordonantei de Urgenta a Guvernului nr.77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr.21/1996;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Ordinul 140/2017 privind privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

1.6 Scopul și rolul documentației

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public în cadrul zonei acoperite de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, prin analiza tuturor scenariilor posibile pentru atribuirea contractului de servicii publice prin curse regulate pe raza acestora.

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

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

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării serviciului de transport public local de persoane pe raza administrativ teritorială a UAT-urile membre ale ADI “Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani” și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

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

Prin realizarea acestui obiectiv, UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani", urmăresc, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- Dezvoltarea şi funcționarea pe termen mediu şi lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare a UAT-urilor membre, precum şi a infrastructurii aferente acestuia;
- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum şi al instituțiilor publice şi agenților economici de pe raza UAT-urilor membre ale ADI "Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani", pe care îi deservește prin serviciile de transport;
- Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate şi eficiență managerială;
- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității şi eficienței transportului public local de persoane;
- Asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;
- Promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;
- Realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creşterii calității vieții cetățenilor;
- Acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- Menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuşi.

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

- Hotărârile Consiliilor locale cu privire la serviciile de transport;
- Date socio-economice.

Și pe baza datelor solicitate de la operatorul de transport S.C. Transport Călători Express S.A. Ploiești, care s-au referit în general la:

- Datele financiare ale companiei;
- Organigrama companiei pentru activitatea de transport public;
- Alte date relevante în ceea ce privește serviciul de transport public.

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

2 Situația existentă

2.1 Prezentarea localității

2.1.1 Amplasament

Aria de analiză este reprezentată de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani, formată din Municipiul Ploiești — reședința județului Prahova și principalul pol urban și administrativ, și Comuna Ariceștii Rahtivani, important nod industrial și economic periurban. Teritoriul analizat este situat în partea sudică a României, în Câmpia Ploieștiului, fiind caracterizat printr-un relief predominant de câmpie, favorabil extinderii infrastructurii tehnico-edilitare și dezvoltării rețelelor de transport intercomunitar.

Arealul este străbătut de pârâul Dâmbu și râul Leaot, fiind mărginit de râurile Teleajen și Prahova, elemente hidrografice care au influențat organizarea teritoriului, configurarea zonelor de locuire și a zonelor industriale. Prezența acestor resurse și accesibilitatea terenului au susținut tranziția de la tradiția petrolieră a Ploieștiului către extinderea noilor parcuri industriale și logistice pe teritoriul comunei Ariceștii Rahtivani.

Din punct de vedere al suprafeței, teritoriul cumulat însumează peste 180 km^2. Această zonă combină un intravilan urban intens consolidat de locuințe și platforme industriale majore, generând un flux zilnic masiv de navetiști și transformând ansamblul într-un pol energetic de atracție a forței de muncă.

Amplasarea teritoriului conferă un potențial ridicat de conectivitate regională, funcționând ca un nod strategic între Capitală și zona nordică a țării. Poziționarea pe axele rutiere și feroviare majore — Autostrada A3, DN1, DN72, Centura de Vest și magistralele feroviare principale — facilitează legături directe cu București, Brașov, Târgoviște și Buzău.

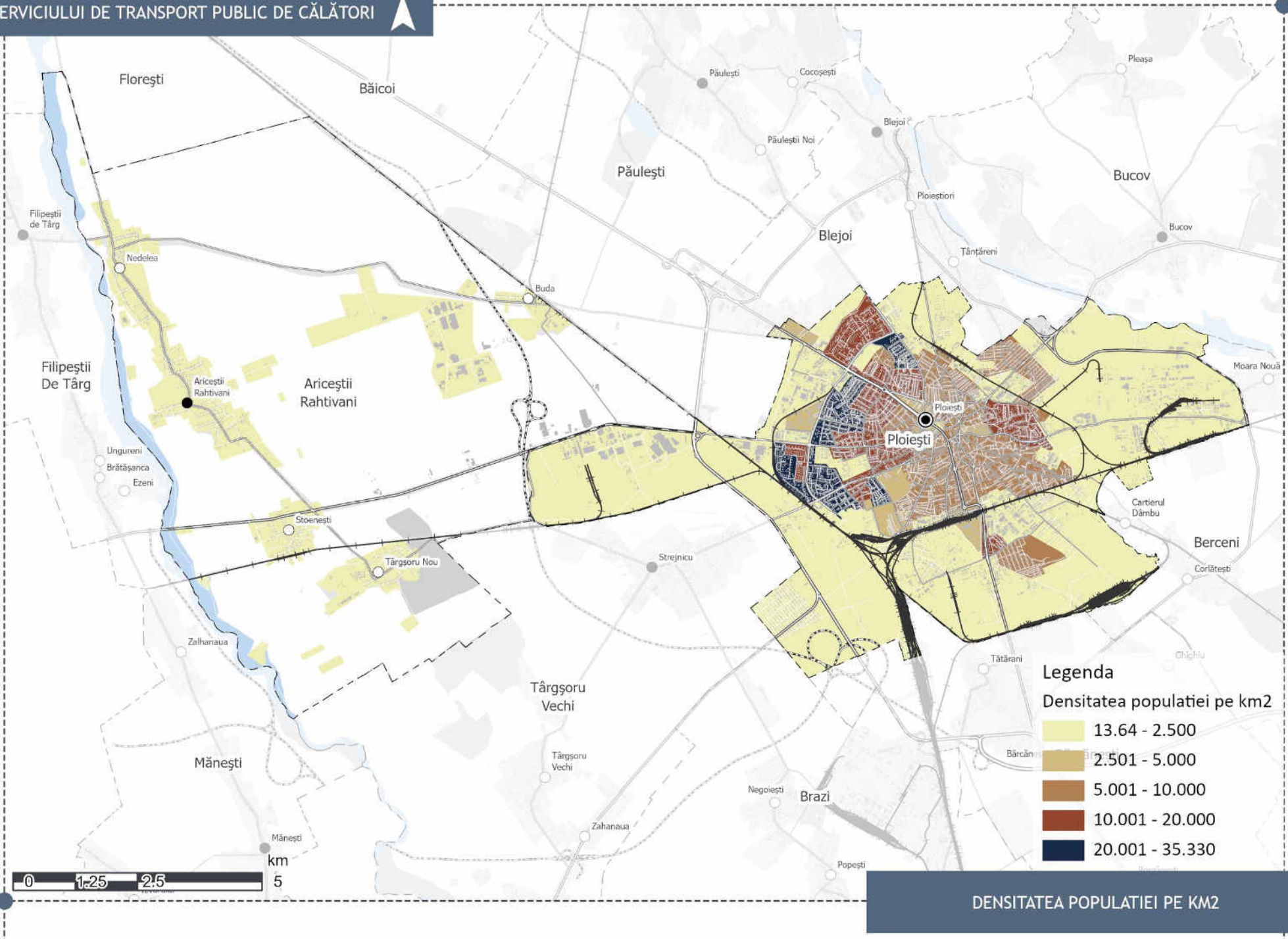
Județul Prahova în România

Aria de studiu în Județul Prahova

Aria de studiu

Figură 2-1 Încadrarea ariei de studiu pe cele 2 nivele

STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI



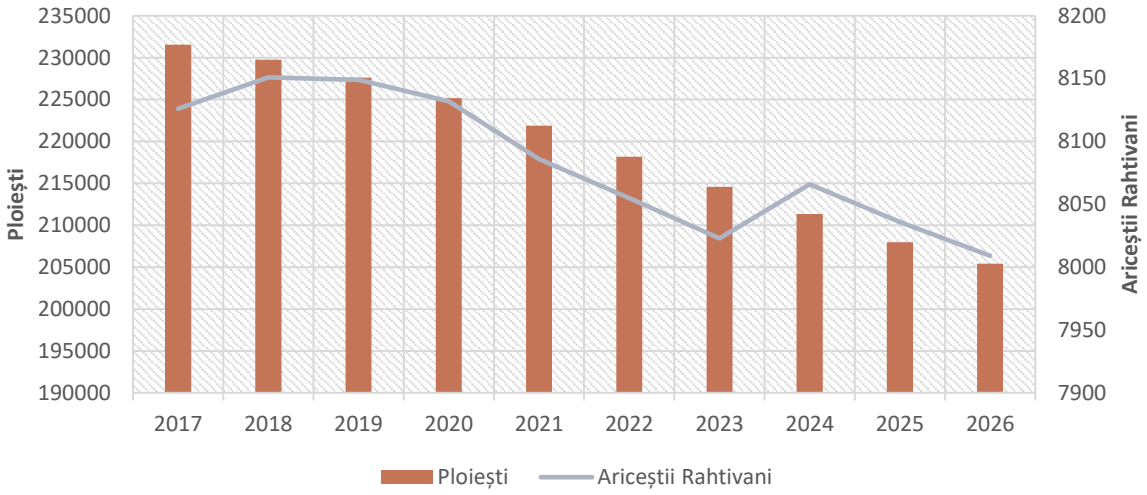
DENSITATEA POPULATIEI PE KM2

2.1.2 Populație și demografie

La momentul elaborării prezentului studiu, aria de analiză înregistrează o populație totală de 213.436 locuitori, reprezentând circa 29% din populația județului Prahova, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică.

Analiza evoluției demografice din ultimii 10 ani evidențiază o tendință generală de diminuare a populației, ritmul mediu anual de scădere fiind de 1.32% în municipiul Ploiești și de 0.16% în comuna Ariceștii Rahtivani. Fenomenul este caracteristic majorității municipiilor din România și reflectă procesele de îmbătrânire demografică, migrație și scădere naturală.

Graficul următor ilustrează evoluția populației în perioada analizată.

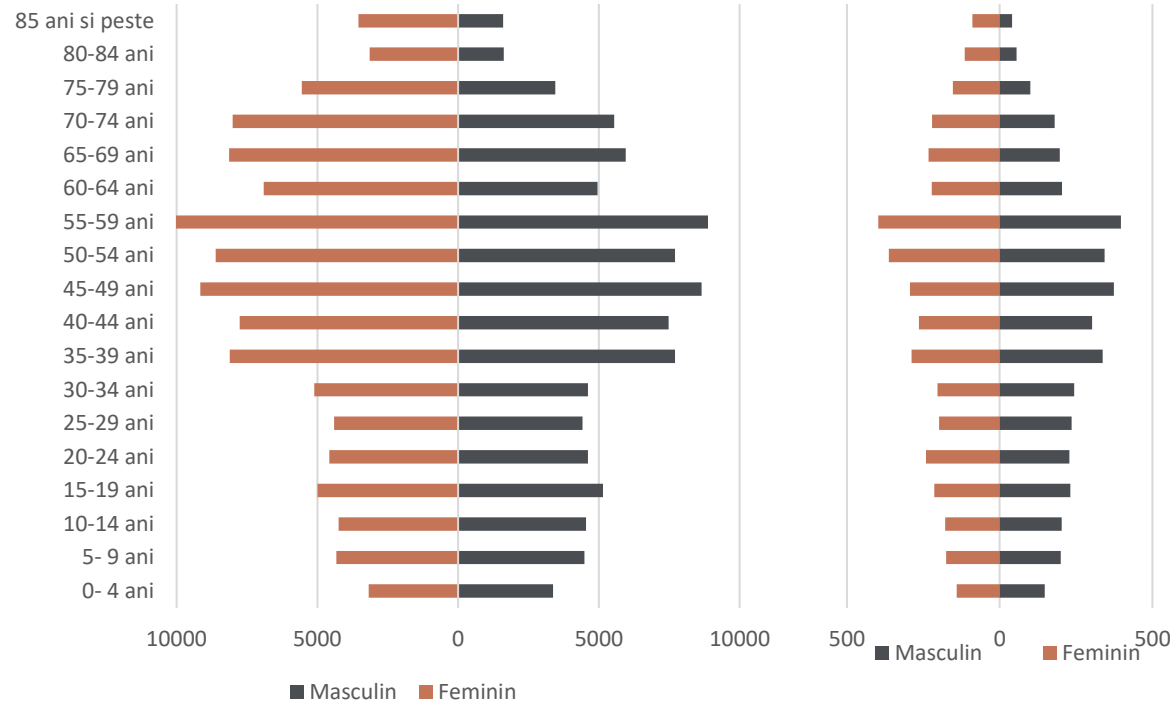


Figură 2-3 Evoluția populației în ultimii 10 ani pentru UAT-urile membre ale ADI "Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani"

Analiza distribuției spațiale a populației evidențiază un contrast vizibil între nucleul urban dens al Municipiului Ploiești și structura dispersată a Comunei Ariceștii Rahtivani, aspect esențial pentru fundamentarea serviciului de transport public. În cadrul municipiului Ploiești se remarcă o concentrare masivă a populației în cartierele de blocuri din zonele de nord, vest și axa centrală, unde densitatea atinge valori maxime, cuprinse între 10.000 și peste 35.000 de locuitori pe kilometru pătrat. Aceste nuclee de densitate ridicată reprezintă principalele bazine de generare a fluxurilor de călători și punctele de origine pentru majoritatea deplasărilor cotidiene. Spre periferia orașului și în zonele de case, densitatea scade treptat la valori medii, în timp ce platformele industriale și logistice din vestul și sudul municipiului prezintă praguri scăzute, sub 2.500 de locuitori pe kilometru pătrat, fiind zone preponderent de atracție a forței de muncă, nu de locuire.

În opoziție, Comuna Ariceștii Rahtivani prezintă o densitate scăzută pe întreaga sa suprafață, încadrată în intervalul de 13,64 – 2.500 locuitori pe kilometru pătrat, caracteristică mediului rural și zonelor industriale extinse. Populația este distribuită fragmentat în vetrele de sat precum Ariceștii Rahtivani, Nedelea, Stoenești, Târgșoru Nou și Buda, însă teritoriul comunei găzduiește importante parcuri industriale și platforme economice de mari dimensiuni. Această configurație spațială demonstrează o asimetrie clară între zonele rezidențiale de mare densitate din Ploiești și polii industriali din Ariceștii Rahtivani, justificând din plin necesitatea stabilirii unor linii de transport public intercomunitar. Astfel, serviciul unificat are rolul de a conecta eficient bazinele de populare din cartierele aglomerate ale orașului cu zonele de producție și de servicii periurbane, asigurând o mobilitate fluentă și adaptată programului de lucru al navetiștilor.

Efectivul și structura populației



Figură 2-4 Piramida populației în ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani (stânga municipiul Ploiești, dreapta Ariceștii Rahtivani)

Analiza structurii populației pe grupe de vârstă și gen confirmă dinamici specifice între cele două localități, oferind repere clare pentru planificarea serviciului public de transport.

În Municipiul Ploiești se observă o populație aptă de muncă numeroasă, cu ponderi semnificative în grupele de vârstă 35–59 de ani. Categoria 55–59 de ani este cea mai numeroasă, urmată de grupele 45–49 și 50–54 de ani. Totodată, populația vârstnică înregistrează valori ridicate, în special în rândul, fenomen ce indică un nivel crescut de supramortalitate masculină și o speranță de viață mai ridicată în rândul populației feminine. De asemenea, segmentele tinerilor de vârstă școlară și universitară (5–19 ani) însumează efective importante, depășind 13.000–14.000 de persoane pe fiecare categorie de vârstă conexă.

În Comuna Ariceștii Rahtivani, structura pe vârste reflectă o comunitate mai echilibrată și orientată spre grupa de vârstă aptă de muncă. Categoriile cele mai numeroase sunt concentrate între 45 și 59 de ani, la care se adaugă valori solide în rândul adulților tineri de 35–39 de ani. Spre deosebire de municipiu, grupele de vârstă avansată scad accentuat.

Municipiul Ploiești prezintă un profil demografic mai îmbătrânit comparativ cu restul unităților analizate, înregistrând cea mai mică pondere a populației tinere și cel mai ridicat procent de populație vârstnică. Populația adultă tânără reprezintă 21.19%, în timp ce segmentul adult matur deține o pondere semnificativă, de 39.45%. Acest procent ridicat de seniori impune cerințe specifice pentru rețeaua de transport, precum servicii cu accesibilitate sporită, facilități de gratuitate sau reducere și rute optimizate către unități medicale și administrative.

Ariceștii Rahtivani afișează un profil mai tânăr și activ, având o pondere de 18.59% pentru grupa de tineri și o reprezentare consistentă a populației adulte tinere, de 24.66%. Populația

adultă matură are o pondere similară cu cea din Ploiești însă procentul vârstnicilor este considerabil mai redus, situându-se la doar 17.28%.

Indicatori demografici

Pentru evaluarea profilului demografic al ariei de studiu formată din Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, au fost analizați o serie de indicatori specifici pentru anul 2026, comparați cu valorile înregistrate la nivelul județului Prahova și al României. Această abordare permite evidențierea particularităților demografice ale teritoriului și identificarea implicațiilor acestora asupra necesităților de mobilitate și transport public.

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2026

Indicatori demografici	Ploiești	Ariceștii Rahtivani	Prahova	România
Proporția persoanelor de 0 - 14 ani din populație	11.76	13.04	12.41	13.78
Proporția persoanelor de 65 de ani și peste din populație	22.66	17.28	20.46	18.83
Gradul de îmbătrânire a populației	192.72	132.57	164.81	136.64
Raportul de dependență demografică	52.48	43.50	48.96	48.40
Rata de înocuire a forței de muncă	60.98	74.92	69.81	77.49

Structura demografică a ariei de studiu conturează o vulnerabilitate structurală dublă: un deficit de întinerire în nucleul urban și un dezechilibru de dependență în rândul populației. În Ploiești, valoarea critică a gradului de îmbătrânire (aproape dublul populației vârstnice raportat la cea infantilă) indică o contractare accelerată a bazei de consumatori activi de transport pe termen lung și o schimbare a profilului de călător. Transportul urban din municipiu va trebui să prioritizeze accesibilitatea fizică, liniile de conexiune cu infrastructura medicală/socială și politici tarifare protejate pentru categoria seniorilor.

În paralel, rata scăzută de înlocuire a forței de muncă în ambele localități (sub 61% în Ploiești și sub 75% în Ariceștii Rahtivani) semnalează o criză iminentă de ofertă pe piața locală a muncii. În acest context, platformele industriale din Ariceștii Rahtivani nu își vor mai putea recruta personalul exclusiv din proximitate. Transportul public intercomunitar devine un instrument de supraviețuire economică pentru agenții economici din comună, având rolul de a extinde aria de recrutare și de a facilita atragerea zilnică a resursei umane din bazinele rezidențiale ale Ploieștiului.

Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2026

Indicatori demografici	Ploiești	Ariceștii Rahtivani	Prahova	România
Rata natalității	5.03	5.62	5.78	6.73
Rata mortalității (generale)	12.34	14.23	12.89	11.07
Spor natural	-7.31	-8.62	-7.11	-4.34

Dinamica mișcării naturale confirmă o tendință de declin demografic ireversibil pe cale naturală în întreaga arie analizată. Cu un spor natural puternic negativ în ambele unități administrativ-teritoriale (compus dintr-o natalitate extrem de scăzută și o mortalitate ridicată), reținerea și eficientizarea utilizării populației apte de muncă rămâne singura pârghie de susținere a economiei locale.

Deficitul natural accentuat demonstrează că fluxurile de mobilitate nu pot miza pe o creștere organică a numărului de călători. Prin urmare, viitorul serviciu integrat de transport public nu trebuie proiectat pentru a acoperi un volum în expansiune al populației totale, ci pentru a optimiza strict conectivitatea funcțională dintre zonele rezidențiale existente și polii de angajare. Un sistem de transport rapid, previzibil și direct între cele două localități devine factorul esențial pentru reducerea risipirii timpului în trafic și pentru menținerea atractivității economice a întregii regiuni.

Concluzii:

- **Declinați structural și îmbătrânire accelerată**: Ambele localități se confruntă cu un declin demografic ireversibil pe cale naturală, marcat de spor negativ și natalitate scăzută. În Ploiești, gradul ridicat de îmbătrânire mută o parte semnificativă din cererea de transport spre servicii cu accesibilitate sporită, facilități sociale și rute orientate către infrastructura medicală și administrativă.
- **Deficit de forță de muncă**: Rata scăzută de înlocuire a populației active în ambele UAT-uri semnalează o restrângere a resursei umane disponibile. Pentru a susține platformele industriale din Ariceștii Rahtivani, zona economică devine direct dependentă de atragerea și menținerea navetiștilor din Ploiești.
- **Reorientarea rolului transportului public**: În lipsa unei creșteri demografice organice, serviciul unificat de transport nu trebuie dimensionat pentru un volum global în expansiune, ci optimizat strict pe fluxurile existente. Miza principală devine conectivitatea rapidă, predictibilă și directă între cartierele rezidențiale dense ale municipiului și polii de angajare din comună, ca factor esențial de competitivitate economică regională.

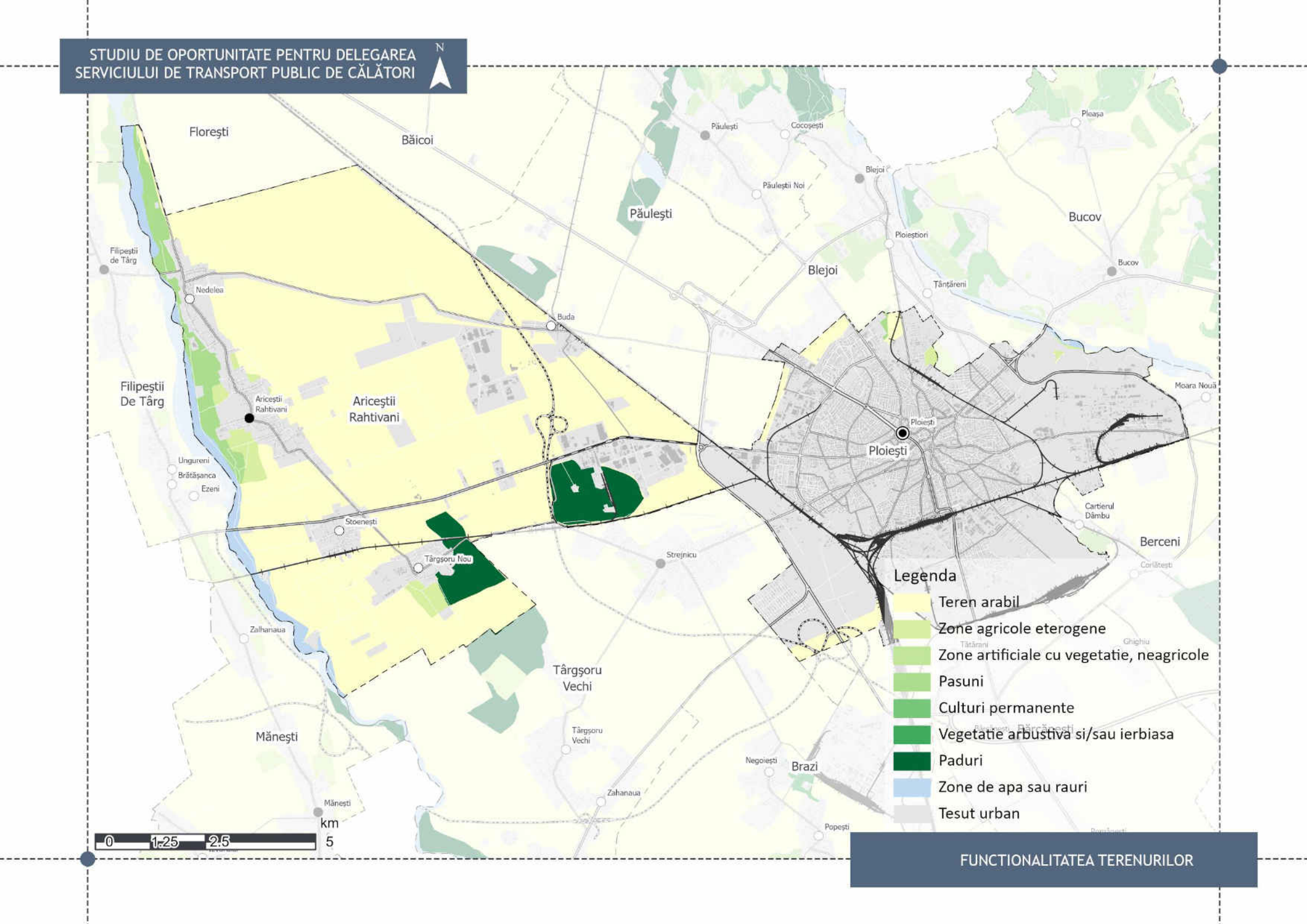
RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Grupele de vârstă privind tinerii și persoanele în etate vor fi printre principalii beneficiari ai unui serviciu de transport public în comun: grupele de vârstă 5-9, 10-14 și 15-19 reprezintă tinerii care vor utiliza transportul în comun pentru accesul la unitatile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

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

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

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

STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI



FUNCTIONALITATEA TERENURILOR

2.1.3 Zone de generare și atracție a deplasărilor

Relația cu fondul construit

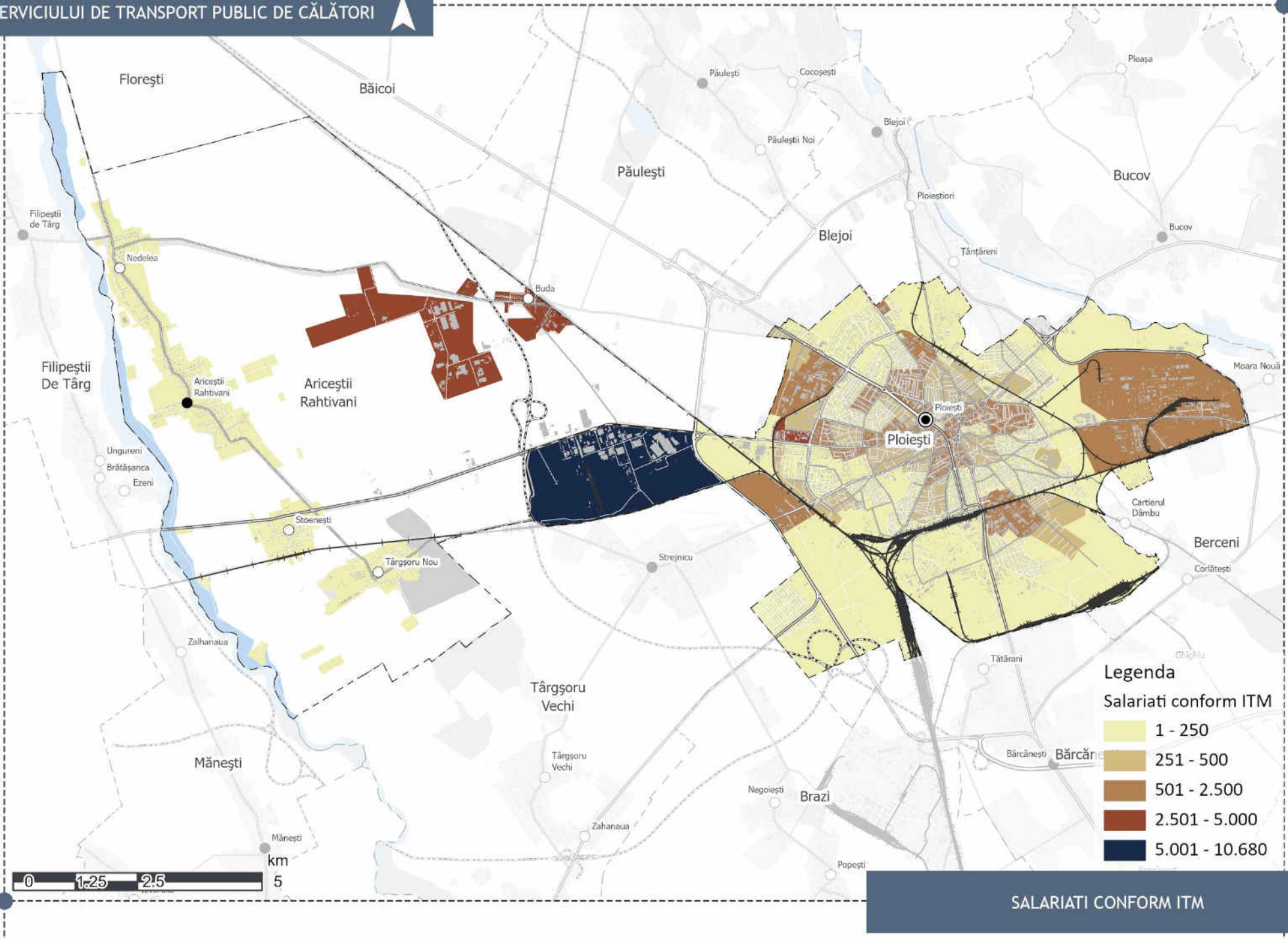
Dezvoltarea spațială și funcțională a ariei formate din Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani se desfășoară în baza documentațiilor urbanistice (PUG, PUZ, PUD), care au conturat un ansamblu teritorial puternic polarizat, însumând peste 18.300 ha. Dinamica dintre un intravilan urban compact, puternic consolidat, și o zonă periurbană cu expansiune industrială și rezidențială alertă creează premisele unei rețele de mobilitate complexe.

Municipiul Ploiești concentrează majoritatea funcțiunilor urbane pe o suprafață de circa 5.800 ha. Fondul construit este dominat de cartierele mature de locuințe colective (Nord, Vest I, Vest II, Malu Roșu, Andrei Mureșanu, Baraolt, 9 Mai), caracterizate printr-un țesut compact și dens. Acestea sunt deservite de artere majore de circulație (Bulevardele Republicii, București, Independenței, Str. Gheorghe Doja, Str. Democrației, Șos. Vestului) și dispun de centre de cartier dotate cu servicii de proximitate. În opoziție, Comuna Ariceștii Rahtivani (peste 12.500 ha) prezintă un țesut mai aerisit, cu densități scăzute în satele aparținătoare (Ariceștii Rahtivani, Nedelea, Stoenești, Târgșoru Nou, Buda), dar înregistrează platforme masive de fond construit industrial și logistic, desfășurate strategic de-a lungul DN1, DN72 și al Centurii de Vest.

Presiunea asupra spațiului public constituie o disfuncționalitate majoră în ambele comunități, generată de rata ridicată de motorizare. În zonele de blocuri din Ploiești, parcările la sol, bateriile de garaje și staționarea pe trotuare sau spații verzi fragmentat spațiul urban și limitează regenerarea teritorială. În mediul rural din Ariceștii Rahtivani și în zonele de locuințe individuale din municipiu, parcarea pe domeniul public în fața proprietăților afectează fluența căilor de acces și siguranța pietonală, în timp ce pe benzile perimetrale ale parcurilor industriale apare congestia din cauza vehiculelor grele și de marfă.

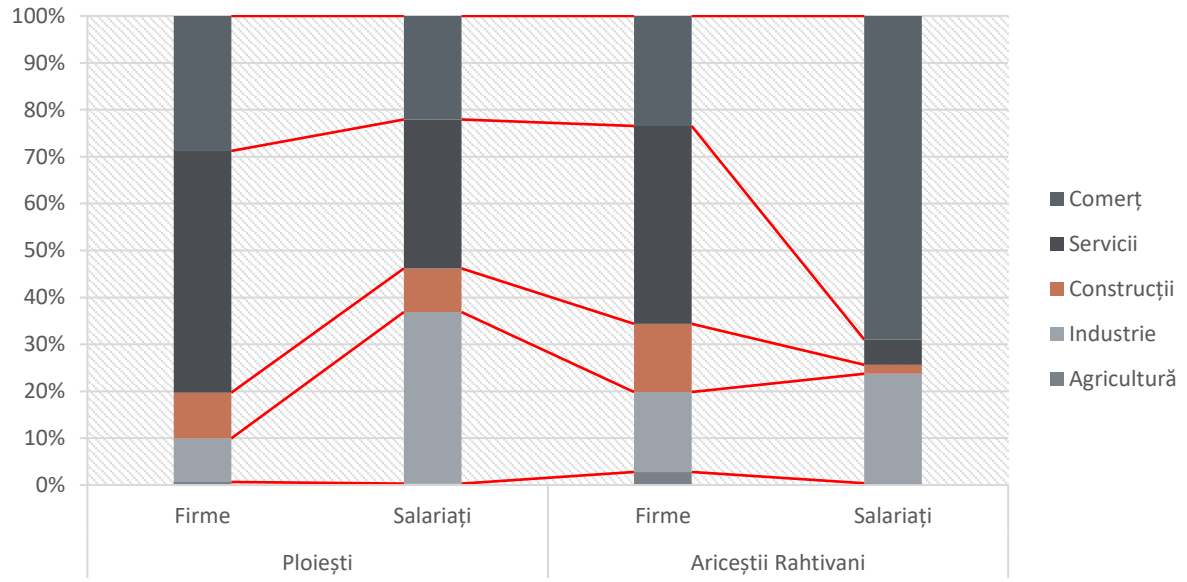
Morfologia fondului construit, cu populația rezidențială comasată în blocurile din Ploiești și spațiile de producție amplasate în Ariceștii Rahtivani, generează asimetrii majore de mobilitate. Axele rutiere care leagă cartierele de blocuri de zonele industriale periferiale suportă zilnic un volum ridicat de trafic. Această structură spațială impune necesitatea adaptării rețelei de transport public prin crearea unor coridoare dedicate și stații de transfer bine amplasate, reducând dependența de automobilul personal și eficientizând legătura dintre polii de locuire și cei de angajare.

STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI



SALARIATI CONFORM ITM

Profilul economic și agenții economici



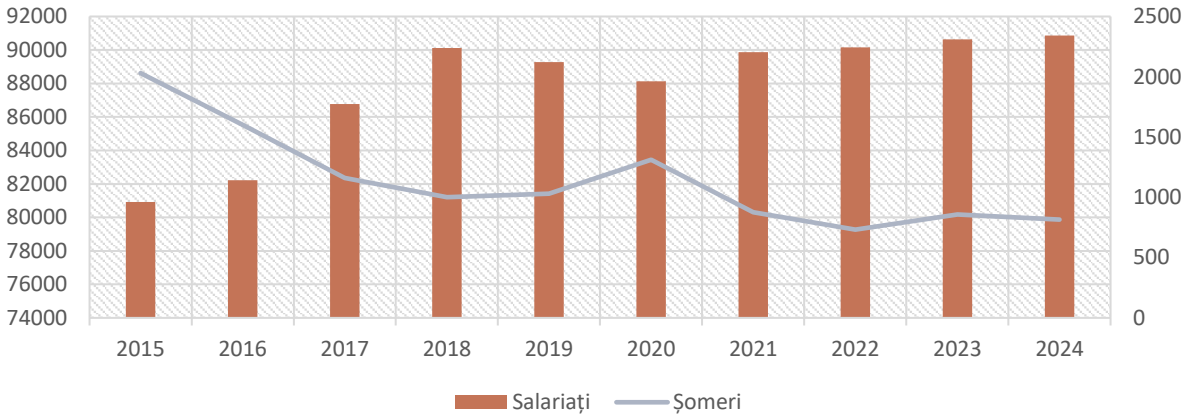
Figură 2-7 Ponderea numărului de firme active și a numărului de salariați pe domenii economice

Analiza structurii mediului de afaceri și a distribuției salariaților pe sectoare economice evidențiază o complementaritate strategică profundă între cele două unități administrativ-teritoriale, având un impact direct asupra cererii de transport și proiectării rețelei de mobilitate.

În Municipiul Ploiești, sectorul terțiar domină numeric mediul antreprenorial, peste 80% din societățile comerciale funcționând în servicii și comerț, domenii care angajează împreună mai mult de jumătate din forța de muncă locală și generează un flux constant de mobilitate internă distribuit pe tot parcursul zilei. În opoziție, deși companiile industriale reprezintă doar 9.26% din totalul firmelor ploieștene, acest sector concentrează o pondere masivă a salariaților din municipiu, de 36.57%, generând vârfturi rigide de trafic la orele de schimbare a turelor.

La nivelul Comunei Ariceștii Rahtivani, profilul economic este puternic orientat către comerțul de mare scară, distribuție și producție industrială. Sectorul commercial și logistic reprezintă motorul principal de ocupare al comunei, absorbind un procent covârșitor de 69% din totalul salariaților, deși însumează doar 23.46% din numărul firmelor, fenomen ce atestă prezența marilor hub-uri logistice și a operatorilor de mare anvergură. Această activitate este completată de sectorul industrial, care atrage 23.33% din salariați și reprezintă 17.04% din agenții economici ai comunei.

Faptul că aproape 92% din locurile de muncă din Ariceștii Rahtivani sunt concentrate în doar două sectoare, comerț/logistică și industrie, confirmă rolul comunei de principal pol periurban de atracție a forței de muncă. În condițiile în care oferta de locuri de muncă din parcurile industriale și logistice din Ariceștii Rahtivani depășește resursele umane locale, se creează un flux zilnic masiv și asimetric de navetiști dinspre cartierele rezidențiale ale Ploieștiului. Această realitate economică justifică pe deplin oportunitatea introducerii unor linii de transport public intercomunitar dedicate, rapid conectate la platformele industriale și sincronizate strict cu programele de lucru ale marilor angajatori.



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

Evoluția pieței muncii în perioada 2015–2024 reflectă o tendință clară de consolidare economică și de expansiune a volumului de forță de muncă ocupată. Efectivul salariaților a înregistrat o creștere constantă până în anul 2018, urmată de o ușoară ajustare în perioada pandemiei (2019–2020), după care a reluat un trend ascendent continuu. În paralel, numărul șomerilor s-a redus drastic pe parcursul deceniului analizat, scăzând de la peste 2.000 de persoane în 2015 la un nivel sustenabil de sub 1.000 de persoane în ultimii ani. Această dinamică atestă un grad tot mai ridicat de ocupare a populației active și o capacitate sporită de absorbție a pieței locale a muncii, ceea ce se traduce direct printr-o creștere constantă a volumului zilnic de navetiști.

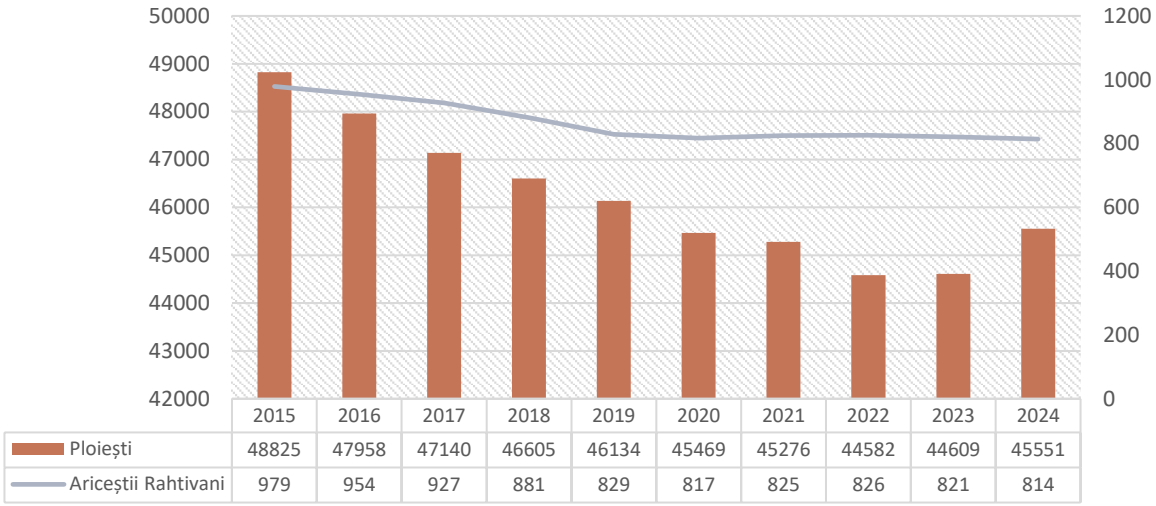
Privind retrospectiv întreaga perioadă 2015–2024, numărul salariaților s-a extins cu 12.30%, în timp ce numărul șomerilor s-a redus cu aproape 60%%. Raportat la întreaga perioadă analizată, numărul total al salariaților a crescut în valoare absolută cu 9.954 de persoane.

Concluzii:

- **Capacitate maximă de absorbție**: Scăderea masivă a șomajului (cu peste 59%) dublată de extinderea efectivului de angajați confirmă o piață a muncii matură și un grad ridicat de ocupare, în care resursa de muncă locală neutilizată este extrem de redusă.
- **Creșterea presiunii pe infrastructura de transport**: Aportul net de aproape 10.000 de salariați pe parcursul deceniului analizat înseamnă un volum adițional direct de navetiști care trebuie să se deplaseze zilnic către locurile de muncă.
- **Necesitatea unui serviciu unificat**: Consolidation activității economice și extinderea bazei de angajați susțin direct oportunitatea delegării serviciului de transport public. Rețeaua intercomunitară devine esențială pentru a garanta că cei peste 90.000 de salariați pot ajunge la platformele industriale și comerciale în mod eficient, predictibil și fără a suprasolicita rețeaua rutieră cu automobile personale.

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

Unități de învățământ și populația școlară



	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ploiești	48825	47958	47140	46605	46134	45469	45276	44582	44609	45551
Ariceștii Rahtivani	979	954	927	881	829	817	825	826	821	814

Figură 2-9 Evoluția populației școlare în ultimii 10 ani în aria de studiu

Evoluția populației școlare în perioada 2015–2024 reflectă impactul direct al dinamicii demografice negative asupra sistemului de învățământ, conturând în același timp cerințele specifice pentru serviciul de transport public de călători.

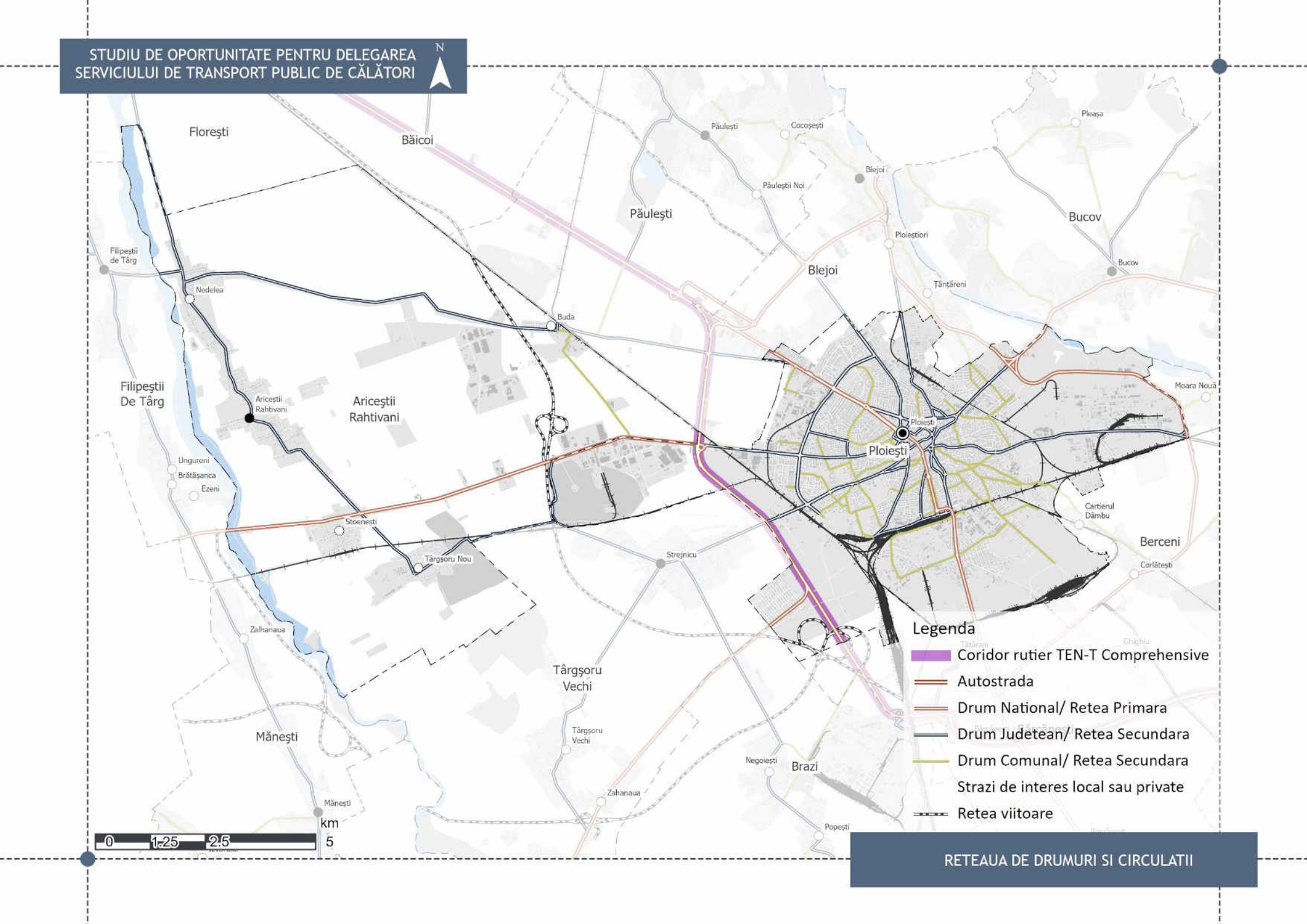
Pe parcursul deceniului analizat, ambele localități au înregistrat o diminuare a efectivelor de elevi și studenți, fondul demografic fiind marcat de natalitatea scăzută. În Municipiul Ploiești, efectivul școlar a scăzut cu 6.71%. Cu toate acestea, dinamicile recente indică o etapă de rebalansare și stabilizare, evidențiată prin creșterile succesive din anii 2023 și 2024, ceea ce denotă menținerea Ploieștiului ca pol educațional atractiv la nivel județean.

În Comuna Ariceștii Rahtivani, regresul a fost procentual mai accentuat, populația școlară scăzând de la 979 la 814 în 10 ani, marcând un declin. Această contractare a bazei locale de învățământ primar și gimnazial amplifică fenomenul de polarizare către centrele urbane secundare și principale.

Din perspectiva mobilității, volumul de peste 45.000 de tineri din Ploiești, la care se adaugă fluxul de elevi din Ariceștii Rahtivani care urmează studiile liceale și profesionale în municipiu, generează un segment critic de utilizatori ai transportului public. Declinul numărului de elevi din mediul rural nu anulează necesitatea transportului, ci reorientează cererea: elevii din comună depind direct de conexiuni metropolitane rapide și sigure la orele dimineții și ale amiezii pentru a ajunge la unitățile de învățământ din Ploiești, în timp ce în interiorul municipiului se impune optimizarea liniilor urbane pe axele majore care deservesc liceele, colegiile și centrele universitare.

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

STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI



RETEAUA DE DRUMURI SI CIRCULATII

2.1.4 Transportul rutier

Aria de analiză beneficiază de o poziționare strategică în partea sudică a României, în zona central-nordică a Munteniei, ceea ce conferă ansamblului un rol pivot în rețeaua de mobilitate regională și națională. Teritoriul se află la intersecția unor coridoare majore de transport care asigură conexiuni directe și rapide cu Capitala, zona subcarpatică, Transilvania și regiunile din estul țării.

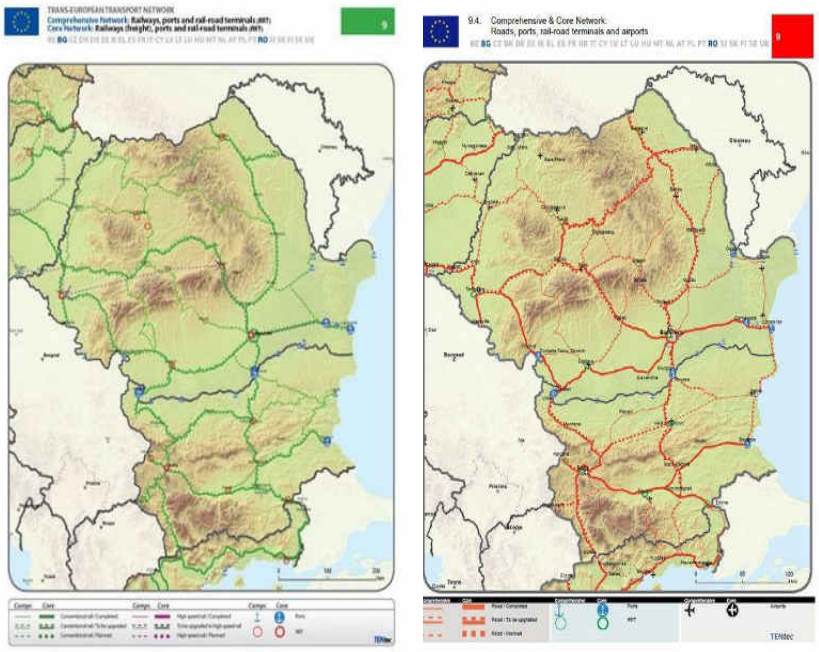
Infrastructura rutieră de interes național străbate și mărginește direct ambele unități administrativ-teritoriale. Drumul Național DN1 (E60) reprezintă axa vertebrală care asigură legătura cu Bucureștiul spre sud și cu Brașovul spre nord, traversând granița funcțională dintre cele două localități. Coridorul este completat de DN72, care traversează Comuna Ariceștii Rahtivani și asigură legătura directă cu Târgoviște, precum și de DN1B, care conectează Ploieștiul cu Buzăul și estul țării. Accesibilitatea de mare viteză este marcată de autostrada A3 (București–Ploiești) și de rețeaua de centuri ocolitoare (Centura de Vest fiind situată la limita directă dintre Ploiești și Ariceștii Rahtivani), infrastructură ce preia o mare parte din traficul greu și de tranzit.

La nivel local și metropolitan, teritoriul constituie principalul pol de convergență pentru drumurile județene și comunale care leagă strâns nucleul urban de vetrele rurale și parcurile industriale din comună (satele Ariceștii Rahtivani, Stoenești, Nedelea, Târgșoru Nou și Buda). Interconectarea dintre arterele urbane ale Ploieștiului și rețeaua rutieră din Ariceștii Rahtivani susține cele mai intense fluxuri de navetism din județ, caracterizate prin deplasarea zilnică a mii de persoane pentru muncă, educație, servicii medicale și comerț.

Prin această poziționare combinată, ambele localități beneficiază de un grad excepțional de accesibilitate și de o integrare solidă în coridoarele economice naționale. Cadrul rutier existent validează oportunitatea dezvoltării unui serviciu de transport public unificat, capabil să valorifice axele rutiere majore pentru a oferi curse metropolitane rapide, sigure și eficiente între bazinele rezidențiale și marile noduri economice din teritoriu.

Relația cu rețeaua TEN-T

Municipiul Ploiești se dezvoltă pe o suprafață relativ compactă, cu o structură urbană predominant alungită pe axa nord–sud, având aproximativ 10–11 km în această direcție și circa 7–8 km pe direcția est–vest. Această configurație teritorială conferă orașului un grad ridicat de accesibilitate internă, dar generează totodată presiuni asupra principalelor artere de



Figură 2-11 Rețeaua TEN-T Națională

circulație care traversează municipiul longitudinal.

Din perspectiva relației cu rețeaua TEN-T, municipiul Ploiești beneficiază de o poziționare favorabilă în raport cu coridoarele majore de transport european. Orașul este situat în proximitatea imediată a coridorului TEN-T Core feroviar București – Ploiești – Brașov – Sighișoara – Arad, unul dintre cele mai importante axe de transport din România, care asigură conectivitatea națională și internațională cu Europa Centrală și de Vest. De asemenea, în imediata vecinătate a municipiului se află autostrada A3 București – Ploiești, parte a rețelei TEN-T Comprehensive, care facilitează legătura rapidă cu Capitala și cu rețeaua rutieră europeană.

Prin aceste conexiuni, Ploieștiul se poziționează ca un nod important în rețeaua de mobilitate regională și națională, având acces direct la infrastructură rutieră și feroviară de nivel strategic. Această amplasare avantajoasă susține competitivitatea economică a municipiului, atragerea investițiilor și dezvoltarea activităților logistice și industriale, dar generează și fluxuri ridicate de tranzit care traversează orașul.

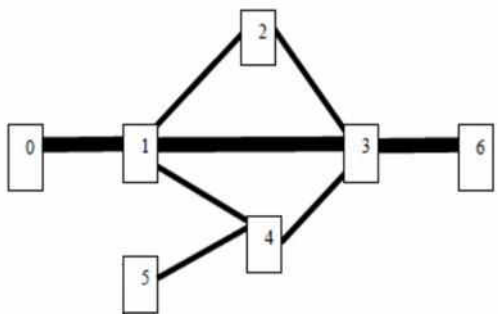
Accesul facil la coridoarele TEN-T amplifică rolul municipiului Ploiești ca pol urban regional și ca punct de convergență pentru mobilitatea zilnică din zona periurbană și județeană. Totodată, această poziționare impune necesitatea unor măsuri coerente de gestionare a traficului, de dezvoltare a transportului public și de reducere a impactului fluxurilor de tranzit asupra calității vieții urbane.

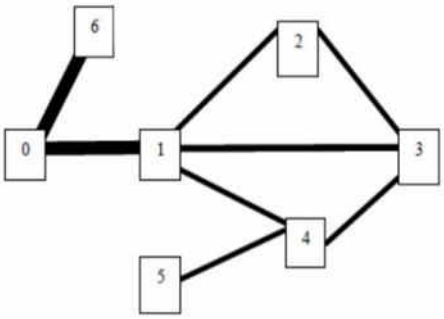
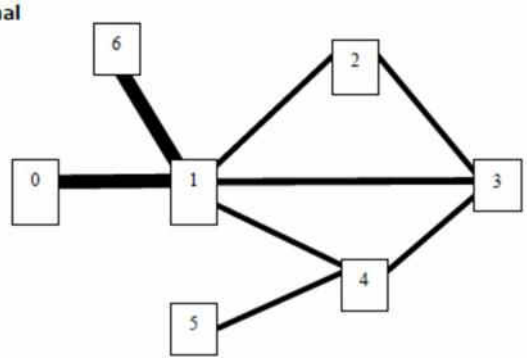
Rețeaua rutieră la nivelul municipiului Ploiești

În prezent, modalitatea principală de deplasare, conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, este autoturismul. Totodată, modalitatea secundară de deplasare a populației din municipiu este transportul public.

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

Tabel 2-3 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală

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

Categorie graf exemplu	Descriere
Hipointegrat 	Un graf este hipointegrat atunci când rețeaua orașului este legată într-un nod periferic de rețeaua națională.
Integrat rațional 	Un graf este integrat rațional atunci când cele două rețele, națională și locală, sunt ”tangente”; în exemplu, nodul 1 este nod de conexiune a două arce ale rețelei naționale și nod de conexiune cu rețeaua locală.

Rețeaua stradală a municipiului Ploiești și organizarea sistemului de transport sunt influențate în principal de structura urbană dezvoltată radial, de prezența infrastructurii feroviare extinse și de rolul istoric al orașului ca nod industrial și logistic. Liniile de cale ferată, zonele industriale compacte și platformele logistice funcționează pe alocuri ca bariere artificiale, fragmentând țesutul urban și limitând continuitatea rețelei rutiere, în special între cartierele periferice și zona centrală.

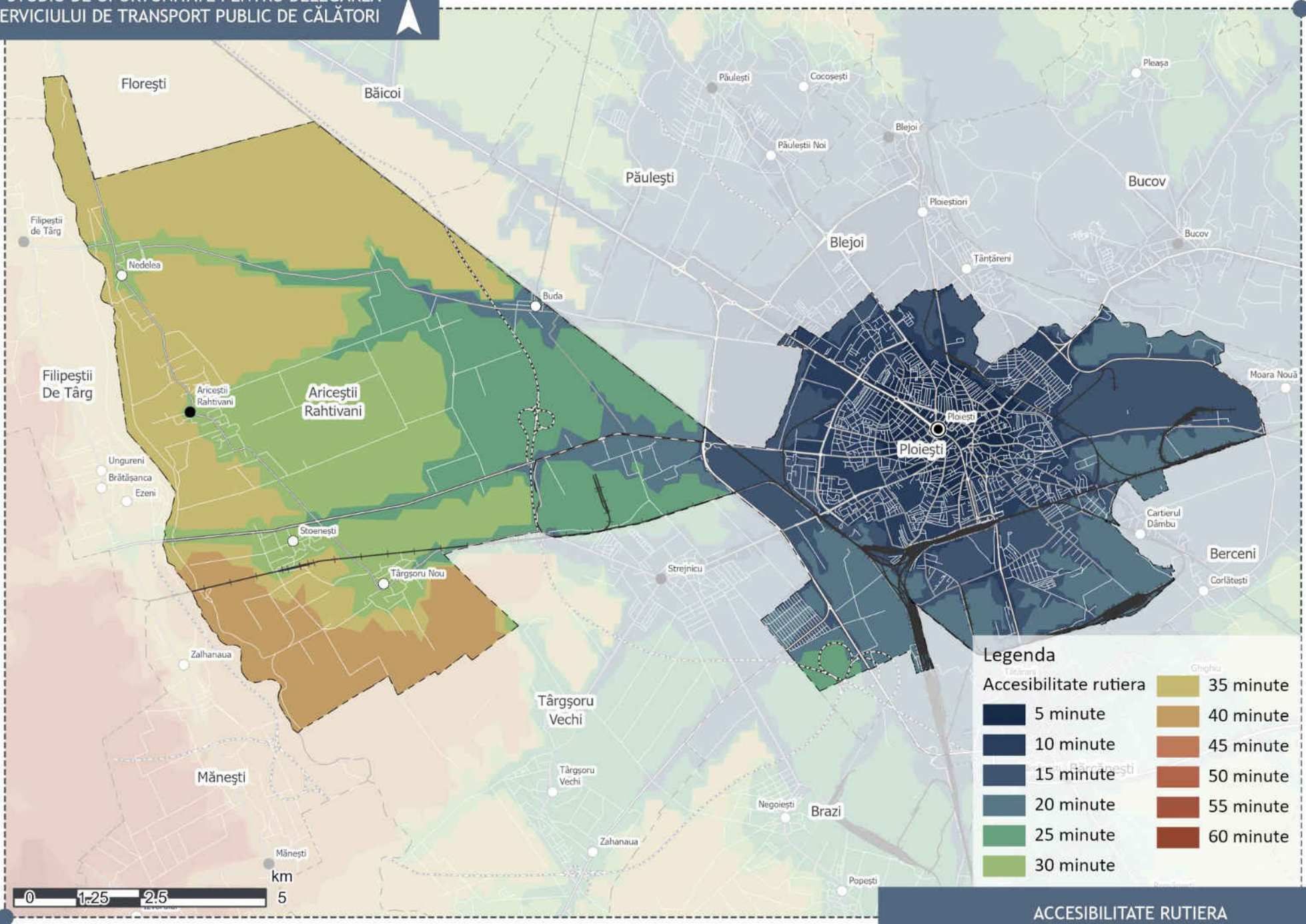
Rețeaua principală de trafic este structurată preponderent radial, având ca punct de convergență zona centrală a municipiului, și este completată de artere de legătură cu rol de preluare și redistribuire a traficului de tranzit și de acces. Principalele direcții de conectare ale municipiului Ploiești sunt:

- DN 1 București – Ploiești – Brașov, axa majoră nord–sud;
- DN 1A Ploiești – Vălenii de Munte – Brașov, rută alternativă spre zona montană;
- DN 72 Ploiești – Târgoviște, care asigură legătura cu județul Dâmbovița și zona subcarpatică;
- DN 2B Ploiești – Buzău;
- DJ-uri radiale și inelare care asigură legătura cu localitățile din prima coroană metropolitană;

În completarea rețelei rutiere, municipiul este deservit de o infrastructură feroviară complexă, Ploieștiul funcționând ca un important nod feroviar regional, cu stațiile Ploiești Sud și Ploiești Vest, care asigură legături directe cu Bucureștiul, Brașovul, Buzăul și alte centre urbane majore.

În ansamblu, deși rețeaua stradală este influențată de fragmentări generate de infrastructura industrială și feroviară, municipiul Ploiești beneficiază de o conectivitate ridicată la nivel județean, regional și național. Structura radială a sistemului de circulație, completată de legături ocolitoare și de acces către autostrăzile A3 și A7 (în dezvoltare), susține rolul orașului de nod de mobilitate și pol economic major al județului Prahova.

STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI



ACCESIBILITATE RUTIERA

Accesibilitatea rutieră

Analiza izocronelor de accesibilitate rutieră evidențiază o conectivitate excelentă între cele două UAT-uri, dovedind că distanța fizică nu constituie o barieră pentru dezvoltarea unui serviciu eficient de transport public.

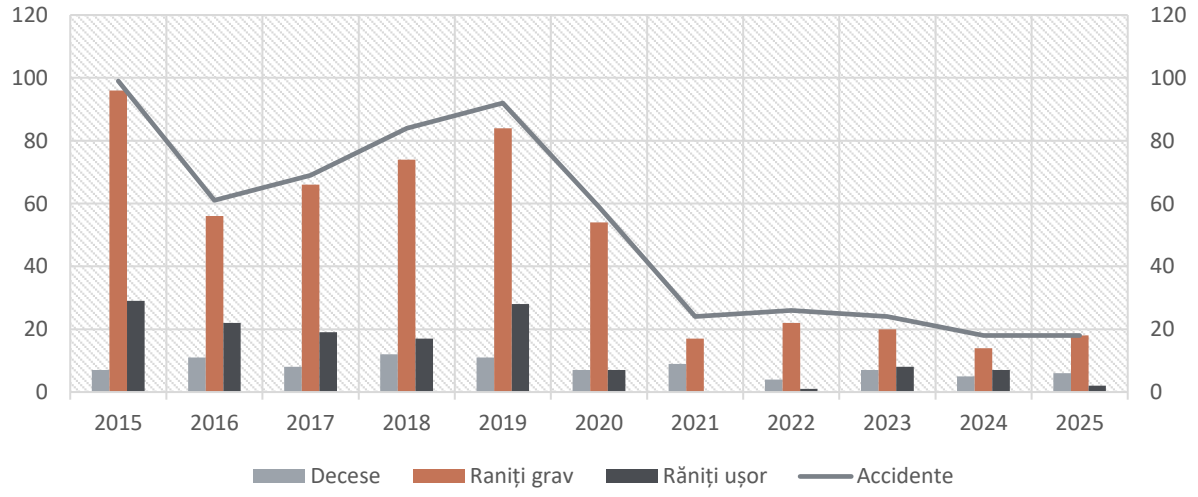
Întreg intravilanul Municipiului Ploiești se încadrează în intervale de timp foarte reduse, cuprinse între 5 și 15 minute, acoperind uniform principalele cartiere rezidențiale și artere urbane. Pe măsură ce se avansează spre periferia de vest și spre granița administrativă cu Comuna Ariceștii Rahtivani timpul de parcurgere se situează în intervalul optim de 15–20 de minute în zona industrială și 35-40 spre zona satelor aparținătoare.

Din perspectiva oportunității delegării serviciului de transport public, aceste date confirmă că peste 80% din punctele majore de atracție economică și vetrele de locuit din Ariceștii Rahtivani se află la sub 30 de minute de mers cu autovehiculul față de nucleul urban Ploiești. Această fereastră temporală redusă favorizează crearea unor linii metropolitane directe și previzibile, capabile să concureze eficient cu autoturismul personal și să asigure transportul rapid al forței de muncă între cele două localități.

Siguranță rutieră

Analiza datelor privind siguranța rutieră pe teritoriul celor două unități administrativ-teritoriale conturează un tablou clar al riscurilor din trafic și subliniază rolul de protecție pe care îl joacă un sistem integrat și modern de transport public.

Repartizarea accidentelor grave reflectă o asimetrie pronunțată între cele două mediului analizate. Municipiul Ploiești concentrează majoritatea absolută a evenimentelor rutiere, înregistrând 519 accidente soldate cu 60 de decese, 481 de răniți grav și 96 de răniți ușor. Această densitate a incidentelor este generată de valorile mari de trafic, intersectările frecvente și interacțiunea constantă dintre vehicule și pietoni pe bulevardele principale. În schimb, Comuna Ariceștii Rahtivani prezintă un număr sensibil mai redus de accidente, respectiv 55, însă cu o rată de letalitate extrem de ridicată: 27 de decese, 40 de răniți grav și 44 de răniți ușor. Vitezele mari de deplasare pe drumurile naționale și județene care străbat comuna (DN1, DN72, șoselele de centură) transformă coliziunile din mediul extraurban în evenimente cu consecințe tragice.



Figură 2-13 Evoluția accidentelor în ultimii 10 ani

Dinamicile din ultimul deceniu arată o tendință generală de scădere a evenimentelor rutiere. De la valori anuale de 92–99 de cazuri, numărul accidentelor a coborât la 59 în anul 2020 și la un minim de 24 în 2021, menținându-se ulterior pe un trend stabil. Această evoluție pozitivă a fost marcată de restricțiile de mobilitate din perioada pandemică, dar și de punerea în funcțiune a unor noi sectoare de infrastructură și de campaniile de prevenție ale Poliției Rutiere.

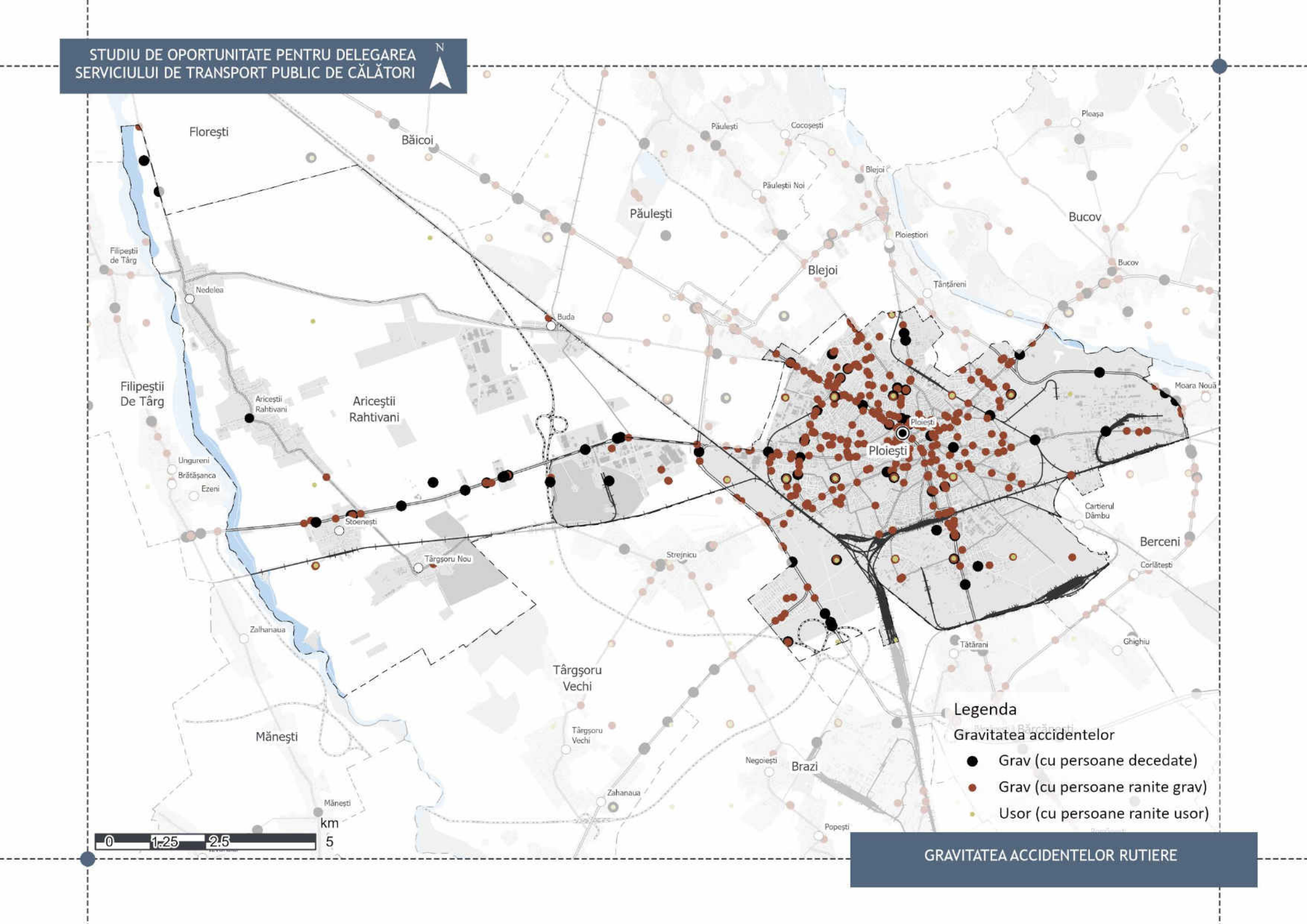
Principalele cauze ale accidentelor scot în evidență o vulnerabilitate accentuată a participanților neprotejați la trafic. Pietonii sunt implicați în 42,2% din totalul incidentelor și constituie 35% din masa victimelor, principalele circumstanțe fatale fiind viteza neadaptată la condițiile de drum, neacordarea priorității și traversarea neregulamentară. Totodată, abaterile savârșite de bicicliști generează 10% din totalul accidentelor, evoluție ce atestă o orientare tot mai vizibilă a populației către mijloace de deplasare alternativă — atât pe traseele urbane, cât și pe coridoarele spre parcurile industriale —, dar și lipsa unei infrastructuri dedicate care să le garanteze protecția.

Tabel 2-4 Cauza principală a accidentelor rutiere din ultimii 10 ani în aria de studiu

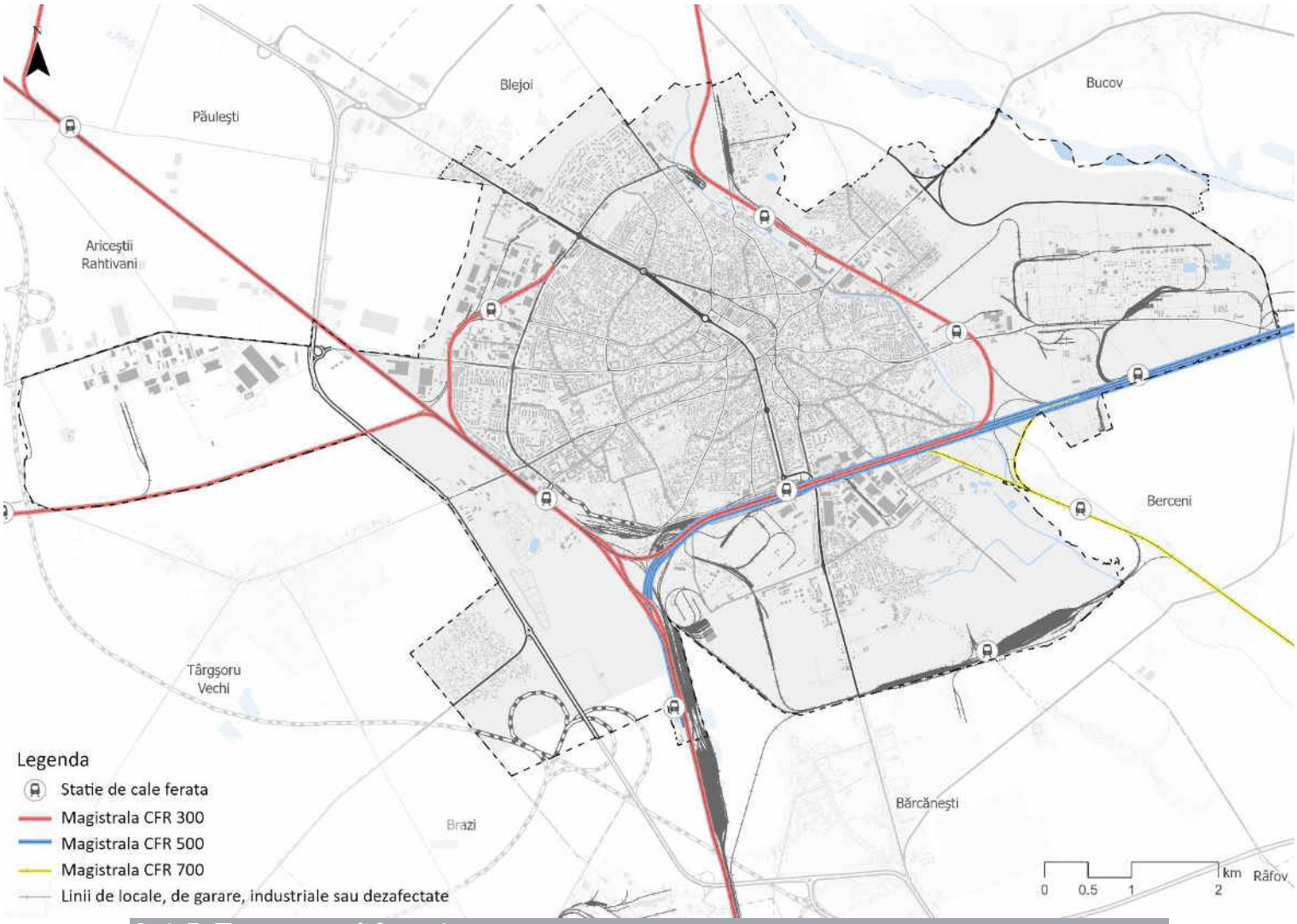
Cauza Principala	Accidente	Decese	Raniți grav	Răniți ușor
Neacordare prioritate pietoni	137	16	122	8
Traversare neregulamentara pietoni	87	12	76	0
Neacordare prioritate vehicule	86	9	84	63
Abateri biciclisti	57	3	54	2
Viteza neadaptata la conditiile de drum	40	19	31	24
Neasigurare la schimbarea directiei de mers	22	1	21	1
Nerespectare distanta intre vehicule	20	5	17	11
Neasigurare mers inapoi	19	2	17	1
Pietoni pe partea carosabila	16	4	12	0
Alte preocupari de natura a distrage atentia	11	5	7	3
Abateri pasageri/calatori/insotitori	10	0	10	0
Nerespectare semnalizare semafor	9	0	12	8
Conducere sub influenta alcoolului	9	0	9	1
Depasire neregulamentara	8	0	9	6
Alte abateri savarsite de conducatorii auto	7	0	7	0
Intoarcere neregulamentara	4	1	3	0
Alte abateri pietoni	2	0	2	0
Viteza neregulamentara	2	2	1	1
Infirmitati sau afectiuni medicale	1	0	1	0
Conducere fara permis	1	0	1	0
Neasigurare schimbare banda	1	0	1	0
Oprire, stationare neregulamentara	1	1	0	1
Nerespectare reguli trecere CF	1	1	1	0
Conducere sub influenta drogurilor	1	0	1	0
Abateri ale conducatorilor de atelaje sau animale	1	0	1	1
Adormire la volan	1	0	1	2
Circulatie pe sens opus	1	0	1	4
Neasigurare stabilitate incarcatura	1	0	1	1

Această realitate din teren validează oportunitatea extinderii și eficientizării transportului public de călători. Preluarea unui volum semnificativ de navetiști din autoturismele personale sau de pe bicicletele utilizate pe artere de mare viteză și transferarea acestora în autobuze metropolitane sigure reduce direct presiunea pe rețeaua rutieră, diminuează riscul de coliziune pe coridoarele interurbane și sporește gradul de siguranță pentru întreaga comunitate.

STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI



GRAVITATEA ACCIDENTELOR RUTIERE



2.1.5 Transportul feroviar

La nivelul municipiului Ploiești, transportul feroviar joacă un rol esențial în sistemul de mobilitate locală, regională și națională, orașul fiind unul dintre cele mai importante noduri feroviare din sudul României. Poziționarea sa strategică la intersecția mai multor magistrale feroviare conferă municipiului o accesibilitate ridicată și un potențial semnificativ pentru transportul de călători și marfă.

Municipiul este traversat și deservit direct de magistrala feroviară 300, una dintre cele mai importante axe feroviare ale României, care asigură legătura între București – Ploiești – Brașov – Sighișoara – Arad – Curtici. Această magistrală face parte din rețeaua TEN-T Core, având un rol strategic la nivel european, atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru fluxurile de marfă. Prin intermediul magistralei 300, Ploieștiul beneficiază de conexiuni rapide cu Capitala și cu principalele centre economice din Transilvania și vestul țării.

Magistrala 500 leagă municipiul Ploiești de zona Moldovei, prin relația Ploiești – Buzău – Focșani – Bacău – Pașcani – Suceava. Aceasta consolidează rolul orașului ca nod de tranzit între Muntenia și regiunea de nord-est a României, facilitând mobilitatea interregională a populației și transportul de mărfuri. Magistrala 500 este de importanță majoră pentru relațiile economice și sociale dintre Ploiești și orașele din Moldova.

De asemenea, magistrala 700 asigură legătura feroviară dintre Ploiești și București printr-o rută alternativă, deservind inclusiv localitățile din zona periurbană și industrială. Această magistrală contribuie la diversificarea conexiunilor feroviare către Capitală și la creșterea rezilienței rețelei, oferind rute suplimentare pentru transportul de călători și marfă, în special în situații de trafic intens sau restricții pe alte magistrale.

Infrastructura feroviară a municipiului este susținută de un sistem de stații și halte, dintre care Gara de Sud Ploiești reprezintă principalul nod feroviar, deservind trenuri InterRegio,

Regio și, ocazional, internaționale. De asemenea, Ploiești Vest joacă un rol important în transportul de marfă și în deservirea platformelor industriale din partea vestică a orașului.

Prin prezența magistralelor 300, 500 și 700, municipiul Ploiești beneficiază de un nivel ridicat de conectivitate feroviară, situându-se printre cele mai bine integrate orașe din rețeaua națională de transport feroviar. Această poziționare oferă premise favorabile pentru dezvoltarea mobilității durabile, pentru creșterea atractivității transportului public feroviar și pentru reducerea presiunii exercitate de traficul rutier asupra infrastructurii urbane.

2.1.6 Transportul aerian

Aria de analiză nu este deservită direct de un aeroport, dar beneficiază de o poziționare favorabilă în raport cu principalele infrastructuri de transport aerian din sudul României, care îi asigură acces rapid la rețeaua națională și internațională de transport aerian.

- Aeroportul Internațional Henri Coandă – București (Otopeni) este principalul punct de acces aerian pentru municipiul Ploiești, fiind situat la o distanță de aproximativ 60 km. Accesibilitatea se realizează într-un interval de circa 45–75 de minute, în funcție de condițiile de trafic, prin intermediul DN1 și al autostrăzii A3. Aeroportul reprezintă principalul hub aerian al României, oferind conexiuni extinse către destinații interne, europene și intercontinentale, cu o frecvență ridicată a zborurilor și o diversitate mare de operatori aerieni;
- Aeroportul Internațional Aurel Vlaicu – Băneasa, situat la o distanță comparabilă, deservește în principal zboruri de aviație generală, business, charter și operațiuni tehnice, având un rol complementar față de Aeroportul Otopeni. Acesta contribuie la diversificarea opțiunilor de transport aerian pentru mediul de afaceri și pentru segmentele specializate de mobilitate;
- La nivel regional, Aeroportul Internațional Brașov–Ghimbav, aflat la aproximativ 120 km de municipiul Ploiești, reprezintă o alternativă emergentă pentru accesul aerian, în special pentru zboruri interne și regionale, cu potențial de dezvoltare pe termen mediu.

Prin proximitatea față de aceste infrastructuri aeroportuare majore și prin conexiunile rutiere rapide cu zona metropolitană București, municipiul Ploiești beneficiază de o accesibilitate aeriană ridicată, care susține mobilitatea populației, atractivitatea economică și integrarea orașului în circuitele naționale și internaționale de transport. Această poziționare consolidează rolul municipiului ca pol urban regional și ca punct de sprijin pentru activități economice, logistice și de afaceri.

2.2 Transportul public de persoane

2.2.1 Prestarea serviciului

La nivelul ariei de studiu, în prezent, nu funcționează un serviciu public de transort local organizat, deplasările în interiorul comunei Ariceștii Rahtivani și între aceasta cu municipiul Ploiești fiind realizate preponderent prin mijloace individuale sau prin servicii de transport județean/trasee ocazionale. Această situație a evidențiat necesitatea dezvoltării unui sistem de mobilitate urbană accesibil, predictibil și adaptat nevoilor comunității locale.

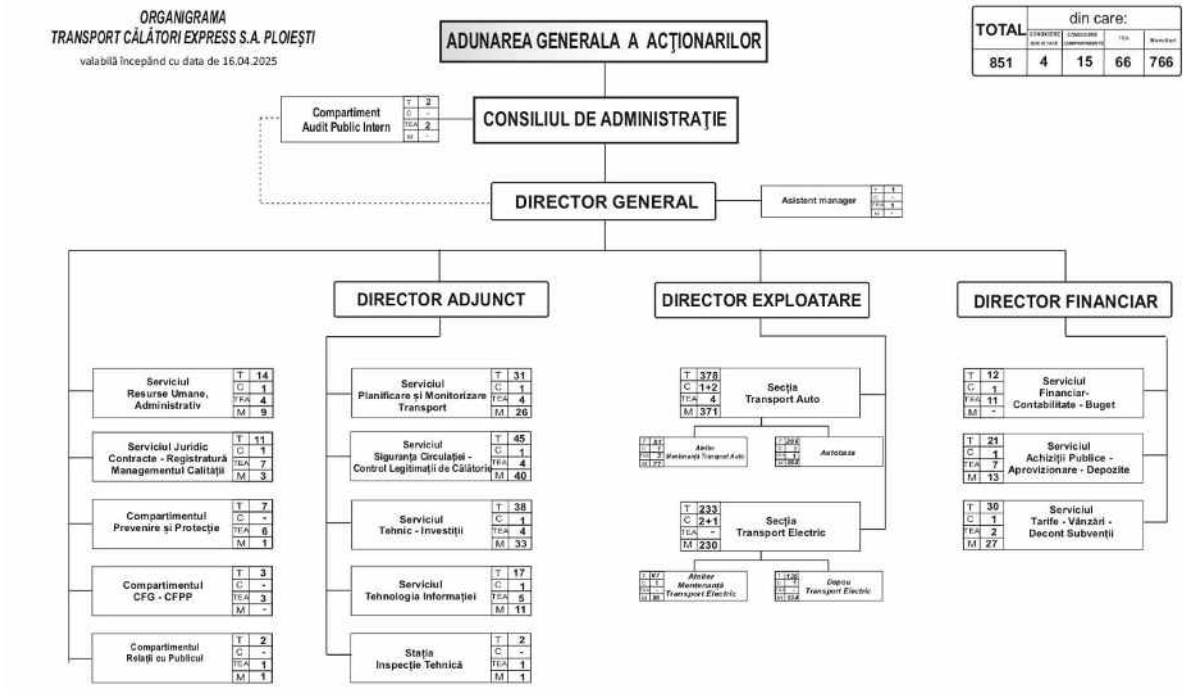
Doar municipiul Ploiești beneficiază de un transport public local. Acesta funcționează în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local nr. 2198/04.11.2019, respectând Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului.

Sistemul de transport public local de la nivelul Municipiului Ploiești este alcătuit din autobuze, troleibuze și tramvaie, ce însumează 45 de linii.

Serviciul de transport public de persoane este asigurat de Societatea Transport Călători Express SA Ploiești, ce operează curse de transport locale, prin curse regulate la nivelul unității administrativ teritoriale Ploiești.

Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate speciale transportul public efectuat tur-retur, pe rute și cu programe de transport prestabilite de către beneficiarul serviciului de transport sau de către cel care a angajat serviciul privind transportul unor persoane sau al unor grupuri de persoane, și anume: transportul copiilor, elevilor și studenților la și de la instituțiile de învățământ, transportul salariaților la și de la instituțiile la care sunt salariați sau transportul angajaților unui operator economic la și de la locul de muncă

În conformitate cu datele din PMUD, cota modală a transportului public în municipiul Ploiești este de circa 26%.



Figură 2-15 Organigrama societății de transport public Transport Public Express S.A. Ploiești

2.2.2 Constrângeri de ordin tehnic

Performanța serviciului de transport public operat la nivelul ariei de studiu va depinde de o serie de dotări și echipamente care trebuie să funcționeze la parametri normali pentru desfășurarea în condiții de siguranță a serviciului.

- Parcurgerea rampelor și a pantelor:

Pe traseele propuse de autobuze nu există pante sau rampe care să depășească 10% și care să facă dificilă parcurgerea acestora fie la încărcarea maximă sau pe timpul iernii. Recomandăm totuși ca toate achizițiile de mijloace de transport să poată să parcurgă fără probleme pante sau rampe de minim 10%.

- Parcurgerea virajelor și a curbelor:

Din analizele efectuate, toate curbele și virajele de pe rețeaua existentă asigură trecerea în siguranță și în condiții de exploatare. Totuși, încadrarea în curbă, pe străzile mai înguste sau unde intersecțiile nu au spații suficient de largi pentru bracarea și încadrarea corectă a autobuzului reprezintă un tip de constrângere de ordin tehnic.

- Stațiile de îmbarcare/debarcare:

Construcția unor stații de îmbarcare/debarcare nu permit staționarea simultană a mai multor autobuze, existând situații când un autobuz așteaptă la intrarea în stație punerea în mișcare a autobuzului din față, generându-se astfel întârzieri și timpi mai lungi de parcurs al traseului.

Pentru îmbarcarea/debarcarea cu ușurință a pasagerilor se recomandă ca podeaua autobuzelor să fie joasă, cu posibilitatea ajustarii garzii la sol pe o parte, pentru accesul calatorilor (functia de ingenunchiere), cat si integral in situatiile de drum cu denivelari cu limitarea vitezei de deplasare

3 Scenarii alternative privind delegarea serviciului

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

Prezenta secţiune stabilește următoarele:

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

Mecanismele descrise aici pornesc de la premisa că nu va exista o situaţie în care o Companie Regională s-ar angaja într-o licitaţie competitivă în jurisdicţia autorităţii sale locale. În cazul în care are apărea o astfel de situaţie, Operatorul Intern ar fi considerat Operator Extern suspus condiţiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.

3.1 Scenarii alternative de delegare

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

Scenariile alternative de delegare sunt:

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

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

3.1.1 Scenariul 1 - Gestiunea directă

Caracteristicile Gestiunii Directe

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani, 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,

3.1.2 Scenariul 2 – Gestiunea delegată

Caracteristicile gestiunii delegate

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 Tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

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

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

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

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

3.2.1 Criteriul administrativ și procedural

Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
	Scenariul 1 – Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă		
Legislație relevantă	Pentru a se putea realiza gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către societatea Transport Calători Express, care va avea calitatea de Operator, trebuiesc îndeplinite condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2^1) din Legea nr. 51/2006. Astfel: a) Unităţile administrativ-teritoriale membre ale asociaţiei, în calitate de acţionari/asociaţi ai Transport Calători Express S.A., care este operatorul, prin intermediul asociaţiei, respectiv Consiliul Local Ploiești, exercită un control direct şi o influenţă dominantă asupra deciziilor strategice şi/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 desfăşoară exclusiv activităţi din sfera furnizării/prestării serviciilor de transport public local necesare satisfacerii nevoilor de transport ale utilizatorilor de pe raza de competenţă a unităţilor administrativ-teritoriale membre ale asociaţiei; c) Capitalul social al operatorului este deţinut în totalitate de unităţile administrativ-teritoriale membre ale asociaţiei. 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 Tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.	1. Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public; 2. Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității	

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje

Scenariul 1 – Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

2. Durata contractului de delegare a gestiunii

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

a) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, art 3 al. 3 prevede că durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine.;
b) Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, art. 32, alin. (3), modificată și completată de OUG 58/2016 statutează că durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.";
c) De asemenea, Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, art. 28 prevede că durata contractelor de servicii publice este fixă, respectiv 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, troleibuze sau autocare si 15 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troileibuze și mijloace de transport pe cablu.

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

3. În ceea ce privesc avizele necesare pentru atribuirea directă a serviciului de transport public către operator este necesar a se obține în prealabil – înainte de semnarea contractului de servicii **avizul Consiliului Concurenței**, conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014,

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
	Scenariul 1 – Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă		
	actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.		
Analiza propriu-zisă	1. Conform informațiilor expuse în rândurile de mai sus. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani poate delega direct serviciul de transport public către operatorul Transport Calători Express.		
	2. Durata contractului În ceea ce privește situația delegării serviciului de transporort public către operator, durata contractului de delegare nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor. În conformitate cu Articolul 5 Atribuirea de contracte de servicii publice, alin. (5) Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuiri directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani. Astfel, Durata contractului de delegare este stabilită în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 — care permite autorităților competente să adopte măsuri de urgență prin atribuirea directă a unui contract pe o durată de maximum 2 ani —, această procedură fiind necesară pentru a interveni prompt în urma impedimentelor administrative apărute, asigurând evitarea pierderii finanțării nerambursabile din cadrul PNRR - Componenta 10 „Fondul Local.		
	3. În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016.		
Concluzii	În concluzie, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani poate delega direct operarea serviciului de transport către operatorul Transport Calători Express S.A., fiind îndeplinite toate prevederile legale în vigoare.		

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
	Scenariul 1 – Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă		
	Din punct de vedere administrativ, considerăm astfel că această modalitate de delegare prezintă mai multe avantaje din punct de vedere administrativ și procedural, decât dezavantaje.		

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
	Scenariul 2 – Gestiune delegată către o companie privată		
Legislație relevantă	1. Spre deosebire de cealaltă modalitate de delegare, alegerea acestei variante presupune demararea unei proceduri concurențiale de atribuire a serviciului de utilitate publică, în conformitate cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007 și ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, sau, după caz, ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii: a) Regulamentul CE 1370/2007, prevede la art. 5, al. (3) că orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4)1, (5)2 și (6)3. Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție,		1. Se realizează procedura de atribuire a serviciului public 2. Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de lansarea invitației de participare.

[1] Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri.
În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2 000 000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600 000 de kilometri
[2] Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuiri directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.
[3] Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice privind transportul feroviar, cu excepția altor moduri de transport pe șine, precum metroul sau tramvaiul. Prin derogare de la articolul 4 alineatul (3), durata unor astfel de contracte nu depășește zece ani, cu excepția cazurilor în care se aplică articolul 4 alineatul (4).

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
	Scenariul 2 – Gestiune delegată către o companie privată		
	procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe; b) Legea 99/2016 privind achizițiile sectoriale, reglementează modul de realizare de către entitățile contractante a achizițiilor sectoriale, procedurile de atribuire a contractelor sectoriale și de organizare a concursurilor de soluții, instrumentele și tehnicile specifice care pot fi utilizate pentru atribuirea contractelor sectoriale, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea contractelor sectoriale; c) Legea 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii reglementează modul de atribuire a contractelor de concesiune de lucrări și a contractelor de concesiune de servicii, regimul juridic aplicabil acestor contracte, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea acestora. În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilităţi publice, documentația de atribuire se elaborează în cadrul asociației, se supune avizării autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre și se aprobă de adunarea generală a asociației, în calitatea acesteia de organ deliberativ, în baza mandatului primit		
	2. În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii publice - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislative a modalității de delegare directă, cât și în cadrul analizei prezentate în la sub-capitolul 4.2. „Durata contractului". Pe lângă aspectele deja menționate în analizele Scenariilor anterioare, modalitatea de delegare a gestiunii către un operator privat, mai presupune: Potrivit art. 32, aliniat 2 din Legea nr. 51/2006, durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. De asemenea, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, art. 4, al. (3), durata contractelor de servicii publice nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul. Însă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 reglementează la art. 8 și clauze tranzitorii care stabilesc și o clauză contractuală mai mare în funcție de data încheierii contractului și de procedură de atribuire (directă sau competitivă). Astfel, potrivit art. 8 al. (3): „În vederea aplicării alineatului (2), nu se ține seama de contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern: a) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;		3. Control direct al activităților administrative se desfășoară exclusiv în baza contractului încheiat.

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
	Scenariul 2 – Gestiune delegată către o companie privată		
	b) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire; c) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire; d) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire. Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. Contractele menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4. Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul.		
	3. La fel ca în cazul celor două modalități de delegare prezentate mai sus (delegare directă către un departament intern și delegare directă către un operator regional în cazul delegării serviciului de transport public către un operator prin procedură competitivă este necesar a fi obținut avizul Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat (conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat pentru modificarea şi completarea Legii concurenţei nr. 21/1996). Compensația (subvențiile provenite din facilitățile și gratuitățile acordate anumitor categorii de persoane prevăzute de legislația în vigoare pentru prestarea serviciului de utilitate publică nu poate fi acordată decât după obținerea avizului mai sus menționat. Prin excepție de la prevederile leigii 51/2006, Art.52, alin. (2), contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, precum și operatorilor regionali care implementează proiecte finanțate din fonduri europene nerambursabile în sectorul de apă și apă uzată.		
Analiza propriu-zisă	1. În acest caz, atribuirea contractului de delegare a serviciului de utilitate publică nu mai poate fi directă, ci va trebui desfășurată o procedură concurențială prin licitație publică.		

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
	Scenariul 2 – Gestiune delegată către o companie privată		
	Referitor la procedura competitivă echitabilă de atribuire a contractului, prin art. 5 al. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se solicită ca orice componentă care face apel la terț, altul decât un operator intern, să adopte o procedură competitivă de atribuire deschisă tuturor operatorilor, echitabilă și care să respecte principiile transparenței și nediscriminării. De asemenea, se mai menționează că: „În acest context, autoritățile competente ar trebui să fie deosebit de vigilente atunci când au indicații clare privind existența unei noncurențe nereale, în special atunci când este prezentată de exemplu o singură ofertă. În astfel de cazuri, Comisia este, de asemenea, mai susceptibilă de a investiga circumstanțele specifice ale procedurii de atribuire”.		
	2. Durata recomandată a contractului de delegare este stabilită în conformitate cu prevederile legislative detaliate la capitolul 4, sub-capitolul 4.2 „Durata contractului”.		
	3. În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), cu un operator privat, acesta se poate realiza și fără obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, ținându-se cont de prevederile art. 52, al. 2 din Legea nr. 51/2006 care stipulează: „Contractele de delegare a gestiunii vor putea fi *atribuite direct* doar după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat”. În acest caz, este necesar a se respecta prevederile art. 52, al. 2 a aceleași legi, care stipulează că „Măsurile de natura ajutorului de stat nu pot fi acordate decât după avizarea acestora de către Consiliul Concurenței….”, astfel încât și în cazul acestui tip de delegare se va obține avizul Consiliului Concurenței în cazul în care se oferă facilități și gratuități categoriilor de persoane prevăzute de legislația în vigoare. Contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016		
Concluzii	Prin atribuirea serviciului de transport public către un operator private există posibilitatea alegerii celei mai bune soluții pentru anumite trasee, însă având în vedere faptul că serviciul de transport public este un serviciu de utilitate publică, unele trasee necesare pot fi considerate neprofitabile, fapt ce ar conduce la excluderea unor trasee prin neprezentare a operatorilor la licitarea acestora.		

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
	Scenariul 2 – Gestiune delegată către o companie privată		
	În cadrul atribuirii prin procedură competitivă, serviciul ar fi încredințat unor operatori de transport privați, care vor avea în vedere mai mult decât orice creșterea profitului și nu calitatea serviciului oferit. De asemenea, va fi o problemă ținerea sub control a tarifelor la biletele și abonamentele oferite, aceasta putându-se realiza numai prin majorarea compensației acordate, ceea ce nu e un lucru dorit de administrațiile locale.		
	Totodată, la procedura concurențială pot participa și alți operatori privați, fapt ce ar conduce la întârzierea semnării contractului de delegare a serviciului de transport public.		

3.2.2 Criteriul economico-financiar

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

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 – Gestiune directă către un operator regional		Scenariul 2 – Gestiune delegată către o companie privată	
Nivel redevență	Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art., al. (10) și (11), pct. (m), ca la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală să ia în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul. Astfel, pentru membrii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani, Operatorul va plăti o redevența ce va fi calculată la un procent de 0.1% asupra totalului valorii rămase de amortizat a bunurilor concesionate. Detalii privind modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calculului amortizării anuale se regăsesc la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, sub-punctele „Modul de calcul al redevenței”.			
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
		Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor memebre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani, este necesară plata redevenței		Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor memebre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani, este necesară plata redevenței
Profit rezonabil	La calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei swap (http://www.ajutordestat.ro/?pag=202) aferent duratei contractului de delegare.			

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 – Gestiune directă către un operator regional		Scenariul 2 – Gestiune delegată către o companie privată	
	În rândurile ce urmează se va analiza profitul rezonabil luând în calcul o durată a contractului de delegare de 2 ani, conform prevederilor legislative și a recomandărilor capitolului 4, sub-capitolul 4.2. „Durata Contractului". Profitul rezonabil este calculat în cazul operatorului municipal pentru stabilirea compensației acordate și evitarea acordării de compensații în exces conform normelor prevăzute în Anexa la Regulamentul CE 1370/2007. Conform Anexei la Regulamentul CE 1370/2007, normele de stabilire a compensației se stabilește pentru contractele de servicii publice atribuite direct, astfel încât, în cazul delegării serviciului către un operator privat, aceste norme nu sunt aplicabile Astfel, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de **3.89%** plus o primă de 100 de puncte procentuale (**respectiv 4.89%**) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.			
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment – din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public		Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment – din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public	
Nivel compensație	Compensațiile pentru obligația de serviciu public reprezintă sume suportate de la bugetul de stat pentru acoperirea costurilor suportate de întreprinderile care execută sarcini de serviciu public stabilite de autoritățile publice ale statelor membre ale Uniunii Europene (UE). Conform Anexei la Regulamentului 1370, nivelul maxim al compensației legată de contractele de servicii publice atribuite direct, nu poate depăși efectul financiar net ocazionat de executarea obligațiilor de serviciu public, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public" minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate" minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate" la care se adaugă un profit rezonabil. **Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public – Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil** $$C = CE - Vt + Pr$$			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 – Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 – Gestiune delegată către o companie privată
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Plecând de la ipoteza că operatorul regional este o companie al cărui control direct îl au unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, riscul de supracompensare este limitat.	Riscul de supracompensare este limitat, având în vedere respectarea Reg. 1370/2007
Nivel tarifare		
Cost / călător		

3.2.3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Tabel 3-3 Criteriul de acces la finațare europeană

Scenariul 1 – Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 – Gestiune delegată către un operator privat
Toate categoriile de operatori analizați sunt eligibili pentru accesarea finanțării din fonduri nerambursabile privind achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură.	

3.2.4 Criteriul social

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

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 – Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 – Gestiune delegată către un operator privat
Călători deserviți	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.	

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 – Gestiune directă către un operator regional		Scenariul 2 – Gestiune delegată către un operator privat	
	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.			
Populație totală deservită	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operarii serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire			
Evoluție cotă modală	Prin implementarea unor măsuri destinate îmbunătățirii mobilitatății urbane cu transportul public, populația este încurajată să renunțe la autovehiculele personale și să utilizeze mai des transportul public pentru deplasările zilnice.			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Fiind un operator controlat direct de către UAT-urile membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, acestea iau toate măsurile necesare pentru creștrea mobilității urbane din aria de studiu, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică, prin extinderea traseelor in interiorul UAT			Principalul scop al operatorului privat este profitul și nu evoluția cotei modale a transportului public.
Număr locuri de muncă	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Creșterea numărului de locuri de muncă			Creșterea numărului de șomeri întrucât există șanse mari ca noul operator privat să nu preia angajații actuali ai operatorului Luând în calcul gradul maximal al profitabilității pe care un operator privat îl urmărește, acesta poate presta serviciul de transport public cu cât mai puțini angajați

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 – Gestiune directă către un operator regional		Scenariul 2 – Gestiune delegată către un operator privat	
Accesibilitatea financiară a populației la serviciu	Având în vedere stabilirea liberă a tarifelor, Autoritatea Contractantă are dreptul de a stabili în baza viziunii social-economice/guvernanței locale, acceptanța socială a costului mediu al tarifelor practicate pentru călătoriile cu transportul public, conform Anexei 2.6 la Modelul de Contract de Servicii Publice pentru municipiile și orașele din România în conformitate cu legislația UE (Regulamentul 1370/2007), această anexă fiind intitulată „Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a Tarifelor de călătorie". Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2025, în Regiunea de Dezvoltare Sud-Muntenia, numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2.522 persoane. În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în regiunea Nord-Vest au fost de 9006.08 lei. Veniturile totale medii lunare pe o persoană în Regiunea Sud-Muntenia, la nivelul anului 2025, conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, sunt în cuantum de 3571.48 lei, astfel încât tariful practicat de către operatorul de transport (5.5 lei / călătorie) reprezintă aproximativ 0,15 % din venitul total lunar, iar tariful practicat pentru un abonament (159 lei / abonament lunar) reprezintă aproximativ 4.45 % din venitul total lunar. Putem astfel constata că tariful practicat pentru o călătorie reprezintă o sumă suportabilă pentru utilizator. De asemenea, considerând că o persoană circulă în medie de 20 de ori pe lună, prețul total pe care aceasta îl va avea cu aceste călătorii reprezintă 3,08% din totalul veniturilor lunare. La fel putem concluziona și în privința abonamentelor. Mai mult, pentru a întări această ipoteză, facem trimitere la analiza privind nivelul de tarifare de la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, punctul „Modul de calcul al prețului călătoriilor; Tarife propuse", unde a fost analizat tariful mediu al unei călătorii calculate pe baza veniturilor totale obținute și a numărului de călătorii totale estimate pe an.			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
				Poate avea impact social nefavorabil pentru utilizatori prin reducerea accesibilității financiare la serviciul public – creșterea tarifelor de călătorie
Categorii de persoane cu reduceri de tarif/ gratuități	În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și cu O.G. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare; autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru categoriile de persoane prevăzute la sub-capitolul 4.4. Categorii de persoane care beneficiează de reduceri de tarif sau gratuități". După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport în mijlocul de transport.			

3.2.5 Criteriul de mediu (nivel CO^2)

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

Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO^2)

Scenariul 1 – Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 – Gestiune delegată către un operator privat
Conform scenariului tehnico-economic recomandat, emisiile de CO2/km pentru un autobuz electric cu încărcare este de 0 g CO2/km, indiferent de modalitatea de delegare, Autoritatea Contractantă fiind cea care pune la dispoziția operatorului mijloacele de transport ecologice.	

3.3 Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare

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 al ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani.

Gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puține avantaje conform informațiilor menționate în analiza comparativă a scenariilor prezentate. Alegerea acestei modalități de delegare poate avea un impact negativ asupra calității serviciului de transport public, mai ales din cauza inexistenței unei modalități de control al autorităților asupra acestuia.

În ceea ce privește gestiunea directă către un operator regional, menționăm că în prezent, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani poate delega serviciul de transport public către operatorul Transport Calători Express S.A..

Oportunitatea delegării serviciilor de transport public local de persoane prin atribuire directă concesionării serviciilor de transport public local de persoane rezidă din faptul că obligațiile care îi revin asociației în calitate de acționar/asociat unic se mențin în continuare în sensul urmăririi respectării clauzelor contractuale și a păstrării integrității patrimoniale, iar la sfârșitul perioadei de delegare unitățile administrativ teriroriale din cadrul asociației trebuie să preia bunurile concesionate, achitându-i delegatarului cota parte din investițiile realizate în perioada de concesionare.

Oportunitatea concesionării serviciilor de transport public local de persoane este determinată de necesitatea gestionării serviciilor de transport public local de persoane în condiții de eficiență financiară și managerială, de către un operator de transport public de persoane care deține capacitatea tehnică necesară și are abilitatea de a satisface în condiții de competitivitate necesitățile populației în acest domeniu.

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 pe întreaga arie teritorială a ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani;
- 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 în care a fost implicat;
- Operatorul asigură furnizarea de date către ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani 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 Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Răhtivani" 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 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 calcul compensării pentru fiecare UAT membru al ADI Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani;
- Operatorul asigură alocarea costurilor indirecte conform unor chei de repartizare agreate de către ADI Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani.

4 Recomandări privind implementarea soluției recomandate

4.1 Aria teritorială

Aria de operare pe care se intenționează atribuirea contractului de servicii publice este teritoriul administrativ a membrelor ADI Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani, care la momentul redactării documentului de față este compus din două unități adminstrativ teritoriale respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani.

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.

Prestarea serviciilor către alte UAT-uri membre Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani se va realiza prin Act Aditional la Contract, ce se va încheia conform tuturor cerințelor legale, inclusiv de publicitate.

4.2 Durata contractului

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

În conformitate cu art. 4 alin. 3 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine.

Pe de altă parte, prevederile legislației naționale, respectiv art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, impun o durată maximă de 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului și 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou.Legea nr.92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial şi al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate şi ocrotite în legislația Uniunii Europene.

În acest sens, dispozițiile art. 28 alin.(1) din legea examinată circumstanțiază, în funcție de specificul fiecărei activităţi desfăşurate, termenul maxim al contractului de atribuire a gestiunii, astfel: 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului și 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou. Referitor la aceste durate, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituționalitate a prevederilor art.28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfăşurarea activităţii şi realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate

sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

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

Referitor la aceste duratele de delegare prevăzute la art.28 alin.(1) din Legea nr.92/2007, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstitutionalitate a prevederilor art.28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

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

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

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

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

În ceea ce privește situația delegării serviciului de transporort public către operator, durata contractului de delegare nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor.

În conformitate cu Articolul 5 Atribuirea de contracte de servicii publice, alin. (5) Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuiri directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.

Astfel, Durata contractului de delegare este stabilită în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 — care permite autorităților competente să adopte măsuri de urgență prin atribuirea directă a unui contract pe **o durată de maximum 2 ani** —, această procedură fiind necesară pentru a interveni prompt în urma impedimentelor administrative apărute, asigurând evitarea pierderii finanțării nerambursabile din cadrul PNRR - Componenta 10 „Fondul Local.

4.3 Obligația de serviciu public de transport

Obligația de serviciu public este constituită din:

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

4.4 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

I. Va avea dreptul la plata Compensației din partea UAT membre, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
II. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
III. Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe teritoriul ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani pentru care prestează serviciu public, inclusic pentru rutele operate în prezent cu autobuzele de mică capacitate (microbuze);
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.

4.5 Elemente de ordin juridic, procedural

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea 51/2006 privind serviciiile comunitare de utilităţi publice „Autorităţile administraţiei publice locale au competenţă exclusivă, în condiţiile legii, în tot ceea ce priveşte înfiinţarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea şi controlul funcţionării serviciilor de utilităţi publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităţilor administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilităţi publice.”

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

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

a) Se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările și completările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
b) Se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sau numai între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestuia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate;
c) Se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean, Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale;
d) Se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară înmatriculate sau înregistrate ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;
e) Persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
f) Pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;
g) Autoritățile locale competente exercită competențe exclusive cu privire la acordarea licențelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competență a acestora și de reglementare la nivel local a serviciilor publice de transport călători;
h) Autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și lear asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.

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

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

a) Licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
b) Programul de circulație;
c) Copia conformă a licenței de transport, în cazul tramvaielor;
d) Alte documente stabilite de legile în vigoare.

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

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

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

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

4.5.1 Modul de calcul al redevenței

Pentru realizarea investiției, calculul redevenței a fost realizat conform normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificată și completată de Legea nr. 225/2016,

„la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul".

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

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

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor concesionate, Operatorul plătește o redevența 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.

4.5.2 Modul de calcul al compensației

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

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

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

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

Mod de calcul al compensației:

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

Compensația = 577,220.84 - 327,074.33 + 28,226.10 = 278,372.61 lei

Menționăm faptul că valorile de mai sus sunt aferente perioadei 30.08.206-31.12.2026.

4.5.3 Mărimea (nivelul) profitului rezonabil

Conform prevederilor articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, costurile care trebuie luate în considerare într-un contract de servicii publice pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului". Compensația pentru obligația de serviciu public nu poate depăși efectul financiar net al obligației, definit ca fiind egal cu costurile, minus veniturile generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse la nivel de rețea, plus un „profit rezonabil".

Contractele de transport public aliniate conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Astfel, conform regelementărilor în vigoare, „profitul rezonabil nu poate depăși rata de swap aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de procentuale". (http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/)

Luând în calcul o durată a contractului de delegare de 2 ani, conform prevederilor legislative și a recomandărilor capitolului 4, sub-capitolul 4.2. „Durata Contractului".

Profitul rezonabil este calculat în cazul operatorului municipal pentru stabilirea compensației acordate și evitarea acordării de compensații în exces conform normelor prevăzute în Anexa la Regulamentul CE 1370/2007.

Conform Anexei la Regulamentul CE 1370/2007, normele de stabilire a compensației se stabilește pentru contractele de servicii publice atribuite direct, astfel încât, în cazul delegării serviciului către un operator privat, aceste norme nu sunt aplicabile

Astfel, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 3.89% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 4.89%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.

*Profit rezonabil = 4.89% * 577,220.84lei = 28,226.10 lei*

Menționăm faptul că valorile de mai sus sunt aferente perioadei 30.08.206-31.12.2026.

4.5.4 Categorii de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități

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

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

prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecţia şi promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;

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

Facilităţi la transportul public local, altele decât cele obligatorii prin lege, şi prevederile legislative care permit acordarea acestora prin hotărâre a autorităţii administraţiei publice locale.

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

- Elevi;
- Alte categorii sociale în conformitate cu prevederile legale.

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

4.5.5 Modul de calcul al preţului călătoriilor, tarife propuse

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

Se propune ca pentru traseele de pe raza UAT-urilor membre ale ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani tarifele să fie practicate astfel:

Tabel 4-1 Tarife propuse

Modalitate cumpărare	Tip legitimaţie de călătorie	Nr. călătorii	PREŢ (lei)
Bilet	Tronson 1 - Hale Catedrală Ploiești - Bauelemenete și Retur	1	**5,5**
Bilet	Tronson 2 - Hale Catedrală Ploiești - Buda și Retur	1	**7,5**

Abonament	Tronson 1 – Hale Catedrală Ploiești – Bauelemenete și Retur	nelimitat	**150**
Abonament	Tronson 2 - Hale Catedrală Ploiești – Buda și Retur	nelimitat	**380**
Bilet	Tronson 1 Hale Catedrală Ploiești -Targsoru Nou si retur	1	**7,5**
Bilet	Tronson 2 – Hale Catedrală Ploiești – Stoenești și retur	1	**8,00**
Bilet	Tronson 3 - Hale Catedrală Ploiești- Aricestii Rahtivani si retur	1	**9,50**
Bilet	Tronson 4 – Hale Catedrală Ploiești – Sală Sport Nedelea și retur	1	**10,50**
Abonament	Tronson 1 Hale Catedrală Ploiești -Targsoru Nou si retur	nelimitat	**390,00**
Abonament	Tronson 2 – Hale Catedrală Ploiești – Stoenești și retur	nelimitat	**420,00**
Abonament	Tronson 3 - Hale Catedrală Ploiești- Aricestii Rahtivani si retur	nelimitat	**530,00**
Abonament	Tronson 4 – Hale Catedrală Ploiești – Sală Sport Nedelea și retur	nelimitat	**570,00**
Nevalidare card			**50**
Suprataxa			**50**

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

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

4.6 Trasee propuse

Printr-un parteneriat încheiat între Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, a fost implementat un proiect finanțat prin PNRR, încadrat în Investiția I.1 – Mobilitate urbană durabilă / I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (vehicule nepoluante). Având ca obiect „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) și stații de încărcare aferente, în vederea asigurării serviciilor de transport public în zona metropolitană/periurbană Ploiești – Ariceștii Rahtivani", proiectul a beneficiat de finanțare 100% nerambursabilă și a vizat achiziția a 22 de autobuze electrice, 22 de stații de încărcare lentă și 8 stații de încărcare rapidă.

Întrucât prezentul studiu de oportunitate propune utilizarea a 5 autobuze pe 2 trasee din totalul flotei achiziționate, se recomandă extinderea ADI Transport prin cooptarea altor UAT-uri vecine și dezvoltarea rețelei de transport metropolitan.

Investiția propusă are ca obiectiv înființarea unui serviciu de transport public local de persoane care să asigure conectivitatea între cele două unități administrativ-teritoriale din aria de studiu, precum și accesul populației la principalele centre de interes (instituții publice, unități de învățământ, servicii medicale și zone de ocupare a forței de muncă).

Rețeaua propusă este alcătuită din 2 trasee principale, dimensionate astfel încât să asigure acoperirea principalelor localități și a centrelor industriale, valorificând infrastructura rutieră existentă și conectând Comuna Ariceștii Rahtivani cu Municipiul Ploiești.

Lungimea totală a traseelor propuse este de 74.5 km (tur-retur) acestea fiind concepute astfel încât să deservească atât centrul economic (platformele industriale ale Ploieștiului dar și a Ariceștii Rahtivani) cât și satele aparținătoare comunei Ariceșii Rahtivani.

Prin implementarea acestor trasee se urmărește creșterea accesibilității populației la serviciile de interes public, reducerea dependenței de autoturismul personal și asigurarea unei alternative de mobilitate pentru elevi, navetiști și persoanele vârstnice. Configurația rețelei permite, totodată, dezvoltarea ulterioară a serviciului prin extinderea traseelor sau introducerea unor curse suplimentare, în funcție de evoluția cererii de transport.

În cele ce urmează, vă prezentăm detaliile aferente traseelor propuse, inclusiv rutele de circulație, străzile deservite și stațiile de oprire corespunzătoare fiecărui traseu:

- **Traseul 310 Hale Catedrală - Parc industrial Ariceștii Rahtivani - Buda - Hale** Catedrală - Lungime traseu 27.5 km – traseu tur-retur

  Străzi: Emile Zola, Vasile Milea, Piața Eroilor, Vasile Lupu, Trei Ierarhi, Gh.Gr.Cantacuzino, DN72, Bruxelles, Londra, Schelei, DJ1011, Primăverii, DN72, Gh. Cantacuzino, I.L.Caragiale, Vlad Țepeș, Cuza Vodă, Vasile Lupu, Piața Eroilor, Carpați, Emile Zola

  STAȚII: Hale Catedrală, Biserica Înălțarea Domnului, Pod Înalt, Bauelemente, Jungheinrich, Lubbers, Biserică Buda, Bloc Buda, Dacheser, Pod Înalt, Biserica Înălțarea Domnului, Hale Catedrală.

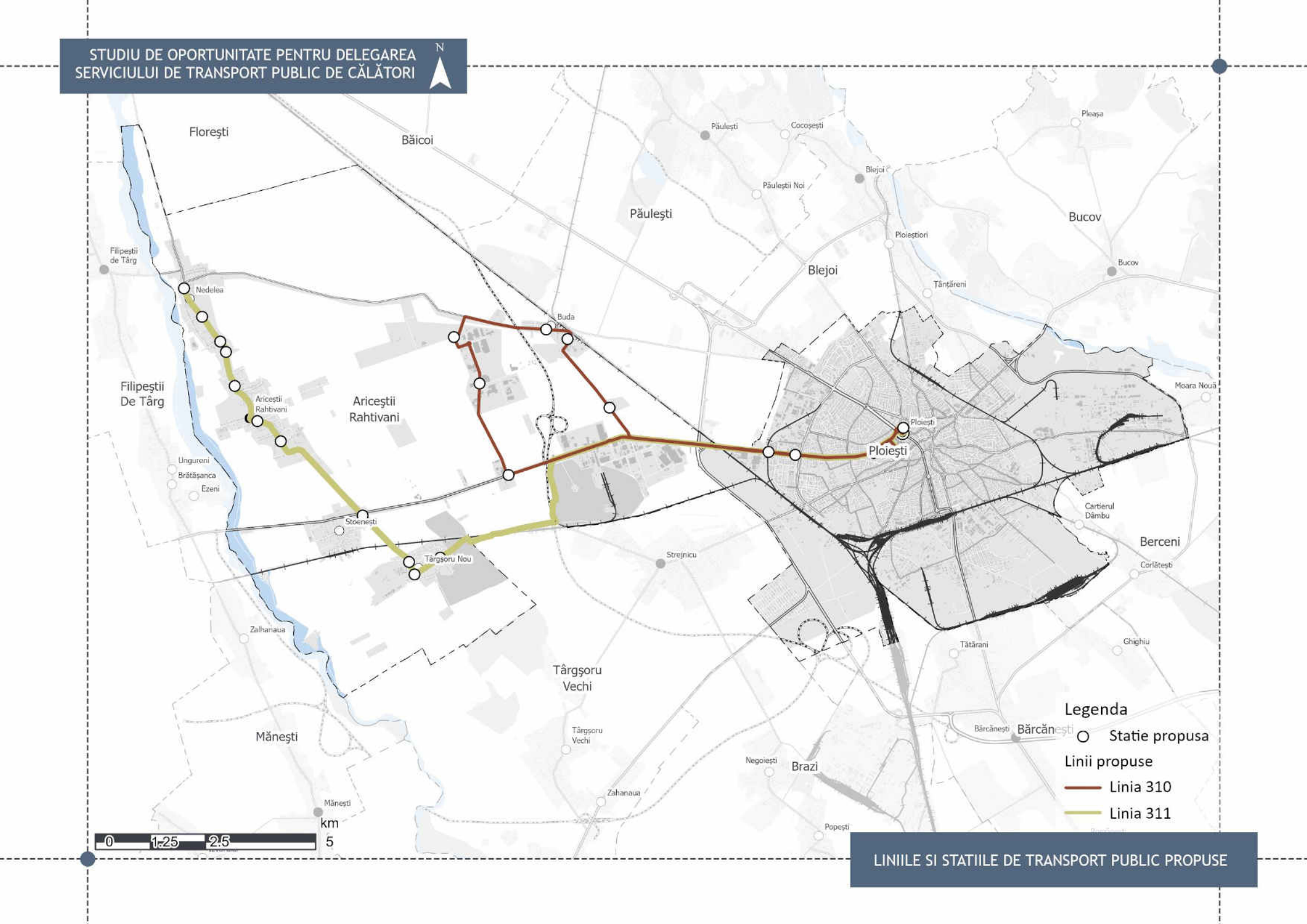
- **Traseul 311 Hale Catedrală - Târgșoru Nou - Stoenești - Ariceștii Rahtivani - Nedelea și retur** – Lungime traseu 47 km tur/retur

  Străzi: Emile Zola, Vasile Milea, Piața Eroilor, Vasile Lupu, Trei Ierarhi, Gh.Gr.Cantacuzino, DN72, DJ156, DJ140, DJ144

Stații: Hale Catedrală, Logofăt Tăutu, Biserica Înălțarea Domnului, Pod Înalt, Dispensar — Imobil 111, Grădiniță — Imobil 47, Iliescu — Imobil 23, Stoenești — Imobil 7, Trestioreanu — Parc Trestioreanu, Poștă — Imobil 199, Cimitir — Imobil 101, Canal — Imobil 9, Intrare Nedelea — Imobil 60, Alimentară — Imobil 142, Sală sport (debarcare) — Sala sport Nedelea, Sală sport (îmbarcare) — Vis-a-vis Sala sport, Alimentară — Imobil 121, Intrare Nedelea — Imobil 41, Canal — Imobil 10, Cimitir — Imobil 104, Poștă — Imobil 250-252, Trestioreanu — Imobil 340, Stoenești — Imobil 6, Iliescu — Imobil 18, Cămin cultural Tg.Nou — Imobil 48, Dispensar — Imobil 114, Pod Înalt, Biserica Înălțarea Domnului, Logofăt Tăutu, Hale Catedrală.

În harta de mai jos sunt prezentate traseele propuse, cu evidențierea rutelor și a zonelor deservite de acestea.

STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI



LINIILE SI STATIILE DE TRANSPORT PUBLIC PROPUSE

4.7 Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public

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

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

Tabel 4-2 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători

Nr. Crt	Indicatori	Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Parametru			Ponderere criteriu	Valori ale parametrilor, calculate pe baza raportului operatorului	Valori de calcul malus	Incalcare majora	Calcul penalitate pe trimestru de: Garantie (G) 1,547.33 Lei
			U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis					
0	1	2	4	5	6	7	8	9=8 sau cu 6	10	11=(9/6)*7*G
1	Numar de curse, trasee suspendate din culpa operatorului	(curse, trasee suspendate /total curse, trasee incluse in Programul de Transport) x 100	%	1	5	13,00%			0	0,00
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore	Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare/lungimea totala a traseeului x 365	%	0,5	1	10,00%			0	0,00
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 1 si 2	Σ(Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 1)/Nr total pasageri*100	%	2	5	1,00%			0	0,00
		Σ(Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 2)/Nr total pasageri*100	%	2	5	1,00%			0	0,00
		Σ(Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 3)/Nr total pasageri*100	%	0,5	1	1,00%			0	0,00
4	Respectarea Planului de Servicii	Numar total mijloace de transport vehicule necesar pentru realizarea Programului de	%	5	10	7,00%			0	0,00

			circulatie-Numar total mijloace de transport vehicule utilizate zilnic)/numar total mijloace de transport vehicule necesar pentru realizarea Programului de circulatie) x 100	%	5	10	3,00%			0	0,00
5	Plangeri de la pasageri	Plangeri primite	Nr.Plângeri înregistrate referitoare la: a) frecventa b) nerespectarea programului c) confortul calatorilor/curatenie d) comportamentul personalului	Nr. total	40	80	2,00%			0	0,00
		Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate/Total plangeri inregistrate *100 Referitoare la: a) frecventa b) nerespectarea programului c) confortul calatorilor/curatenie d) comportamentul personalului	%. total pe toate criteriile	30	60	3,00%			0	0,00
		Plangeri rezolvate	Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal/Total plangeri fundamentate*100	%. total pe toate criteriile	0	1	3,00%			0	0,00
		Plangeri nerezolvate	Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal/Total plangeri fundamentate*100	%. total pe toate criteriile	0	1	8,00%			0	0,00
6	Protectia mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 4	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 4 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de transport*100	%	20	30	10,00%			0	0,00
7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor	Parcul de vehicule cu vechimea vehiculelor mai mare de 10 ani/total parc de vehicule*100	%	75	85	5,00%			0	0,00
		Vehicule cu dotari de accesibilitate si confort (cu podea coborata, aer conditionat, dotari pentru persoane cu disabilitati)	Numar vehicule cu instalatie de climatizare nefunctionala raportat la numar total de vehicule x 100	%	50	60	5,00%			0	0,00
			Numar vehicule cu instalatie de incalzire nefunctionala raportat la numar total de vehicule x 100	%	3	5	8,00%			0	0,00
8	Penalitati platite		Cuantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport, pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu/Cifra de Afaceri *100	%	0,5	1	4,00%			0	0,00
9	Respectarea prevederilor legale		Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	No.	3	5	8,00%			0	0,00
10	Accidente de trafic		Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	No.	15	30	8,00%			0	0,00

11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor	NU SE PENALIZEAZA IN PRIMUL AN	No.			0,00%				
				Total pondere criterii		100,00 %	TOTAL	Incalcari majore		
								Total penalitati (RON)		0,00

5 Concluzii

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public de la nivelul UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani", precum și o analiză a modalității de gestiune a serviciului de transport public.

În baza informațiilor prezentate și a prevederilor legale în vigoare, se pot concluziona următoarele aspecte:

- Operatorul de transport public SOCIETATEA DE TRANSPORT SRL are calitatea de operator având ca uni acționar Consiliul Local Ploiești.
- În conformitate cu Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 acualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale şi Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări şi concesiunile de servicii.
- De asemnea, conform Regulamentului 1370/2007, Art. 5 Atribuirea de contracte de servicii publice din cadrul, (2) orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente.
- În conformitate cu prevederile 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 serviciului de transport public local de călători."
- În conformitate cu art. 30 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 92/2007 prevede: "societăţi înfiinţate de unităţile administrativ-teritoriale sau de unităţile administrativ-teritoriale membre ale asociaţiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităţilor administrativ-teritoriale;"

Având în vedere informațiile menționate anterior, considerăm oportună delegarea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, de pe raza UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani, către operatorul Transport Călători Express S.A. Ploiești.

Anexa 1 - Programul de transport public propus

Linia 310					
Luni - Vineri			Sâmbătă - Duminică		
Tur	Retur	Observație	Tur	Retur	Observație
5:40*	6:00	* Bauelemente	6:00*	6:15	* Bauelemente
6:15	7:00		9:00	11:00	
7:00	-		12:30	14:00	
10:30*	11:00	* Bauelemente	16:30	-	
12:30	14:00				
13:30	-				
16:30	18:00				

Linia 311					
Luni - Vineri			Sâmbătă - Duminică		
Tur	Retur	Observație	Tur	Retur	Observație
-	5:30		-	7:00	
6:15	7:00		10:30	12:30	
7:30	9:00		14:00	18:30	
10:30	12:30				
13:00	14:30				
14:00	16:30				
16:30	-				
18:00	-				