

**STUDIU DE OPORTUNITATE
ÎN VEDEREA STABILIRII
MODALITĂȚII DE GESTIUNE A
TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL DE
CĂLĂTORI ÎN CADRUL ASOCIAȚIEI DE
DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
DE TRANSPORT PUBLIC ARAD**

CAPITOLUL I

OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

Obiectul prezentului studiu de oportunitate îl constituie analizarea tuturor scenariilor posibile pentru atribuirea contractului de servicii publice de transport de călători prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad (ADI Transport Arad), facilitarea luării celei mai bune decizii de atribuire a contractului de delegare a serviciilor de transport prin curse regulate efectuat cu tramvaiele și autobuzele pe raza administrativ teritorială a ADI Transport.

Trebuie precizat încă de la început faptul că transportul cu tramvaiul acoperă atât teritoriul municipiului Arad și parțial al Comunei Ghioroc, membre în ADI Transport Arad, dar în același timp traversează și teritoriul Satelor Vladimirescu, Mândruloc și Cicir din cadrul Comunei Vladimirescu și al Satului Sâmbăteni din Comuna Pâncota, cele două localități nefiind la data elaborării Studiului, membre în ADI Transport Arad.

Este important de subliniat faptul că, din punct de vedere teritorial legătura dintre Municipiul Arad și Comuna Ghioroc nu se poate realiza, cu tramvaiul, decât prin traversarea comunelor menționate, dar ținând cont de faptul că linia de tramvai și stațiile de tramvai de pe raza celor două comune sunt proprietatea Județului Arad, chiar dacă din punct de vedere teritorial se traversează teritoriul celor două comune care nu sunt membre ale ADI Transport, practic tramvaiul circulă numai pe proprietățile ADI Transport care sunt concesionate de către Municipiul Arad sau Județul Arad operatorului.

Mai mult decât acest lucru, trebuie precizat că legătura dintre Municipiul Arad și Comuna Ghioroc se realizează pe șină încă din 1906, astfel în perioada 1906-1991 transportul se realiza cu un tren pe cale ferată îngustă, numit Săgeata verde. În perioada 1986-1991 au circulat în paralel atât trenul menționat, cât și tramvaiul, iar după 1991 transportul s-a realizat exclusiv cu tramvaiul. Având în vedere istoricul acestei linii de tramvai considerăm că este o datorie a Municipiului Arad și a ADI Transport Arad să continue tradiția și să mențină în folosință linia menționată.

Trebuie precizat faptul că numărul de trenuri care fac deplasarea zilnic către Ghioroc este de 16, față de numărul total de trenuri din programul de transport care este de 92. Se observă că acest tip de transport acoperă un total de aproximativ 17 % din totalul transportului desfășurat, dar trebuie să ținem cont că aceste trenuri străbat și la început și la sfârșit teritoriul ADI Transport Arad (capetele de linii fiind parte a ADI Transport Arad). Din aceste motiv, din punct de vedere al numărului de kilometri acoperiți cu aceste trenuri precizăm că din totalul de **246.341** km /zi, doar **19.423** km/zi sunt către Comuna Ghioroc și care străbat celelalte localități care fac parte din ADI Transport Arad, ceea ce reprezintă un volum de 7,3 % din totalul de transport efectuat, ceea ce demonstrează că transportul efectuat între Arad și Ghioroc reprezintă un **serviciu auxiliar** față de transportul efectuat pe restul teritoriului ADI Transport Arad. În plus, raportarea la numărul de kilometri efectuat cu trenurile nu ține cont de numărul de kilometri efectuați cu autobuzul pe raza ADI Transport. Dacă se ține cont și de aceștia procentul scade semnificativ la 6,5%.

Obiectivul studiului în constituie delegarea gestiunii serviciilor de transport public local de persoane, precum și încredințarea spre administrare a bunurilor aparținând patrimoniului

public din infrastructura aferentă, unui operator de transport autorizat, care dispune de experiența necesară în vederea continuării și dezvoltării activității în condiții de eficiență managerială și financiară și de competitivitate pe piața acestor servicii, precum și capacitatea tehnică și profesională necesară.

Gestiunea delegată este modalitatea de gestiune prin care autoritățile administrației publice locale transferă unui operator de transport rutier sau transportator autorizat cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de transport rutier care sunt deținători ai licențelor de transport eliberate de Autoritatea Rutieră Română, în condițiile legii. Aceștia pot fi:

a) societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;

b) societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile;

c) societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile;

d) compartimente sau servicii specializate de transport local ca structuri proprii ale autorităților administrației publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare comunitară cu sau fără personalitate juridică.

Principiile care stau la baza atribuirii contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local sunt:

a) transparența - punerea la dispoziția tuturor celor interesați a informațiilor referitoare la aplicarea normelor pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;

b) tratamentul egal - aplicarea, într-o manieră nediscriminatorie, de către autoritatea publică/asociația de dezvoltare comunitară a criteriilor de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;

c) proporționalitatea - presupune că orice măsură stabilită de autoritatea publică/asociația de dezvoltare comunitară trebuie să fie necesară și corespunzătoare naturii contractului;

d) nediscriminarea - aplicarea de către autoritatea publică/asociația de dezvoltare comunitară a acelorași reguli, indiferent de forma de organizare, natura capitalului ori naționalitatea participanților la procedura de atribuire a contractelor, cu respectarea condițiilor prevăzute în acordurile și convențiile la care România este parte;

e) libera concurență - asigurarea de către autoritatea publică/asociația de dezvoltare comunitară a condițiilor pentru ca orice operator să aibă dreptul de a participa la procedura de delegare, în condițiile legii, ale convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte.

Contextul legislativ la nivel national și european cuprinde:

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
1. LEGISLAȚIE ROMÂNEASCĂ	
1.	Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
2.	Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
3.	Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
4.	Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare,
5.	Ordonanță nr. 19/1997 privind transporturile, cu modificările și completările ulterioare;
6.	Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
7.	Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
8.	Ordonanță nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;
9.	Ordonanță nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
10.	Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;
11.	Ordonanță nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
12.	Ordin nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie
13.	Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
14.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
15.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
16.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
17.	Hotararea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de munca al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
18.	Hotararea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române, cu modificările și completările ulterioare;
19.	Ordinul nr. 22/2017 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C.
20.	Regulament al Guvernului nr. 1088 din 2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
21.	Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare;
22.	Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare;
2. LEGISLAȚIE EUROPEANĂ	
1.	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;
2.	Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători
3.	Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
4.	Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport
5.	Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
6.	Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor

Legislația enumerată mai sus este modificată și completată de toate actele modificatoare ale acestora.

În vederea urmăririi scopului propus, studiul de oportunitate fundamentează necesitatea și oportunitatea concesiunii transportului public local de persoane cu autobuzul și tramvaiul pe raza administrativ teritorială a ADI Transport Arad și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe. Din acest motiv, autoritățile administrațiilor locale de pe raza administrativ teritorială, și-au stabilit prin strategiile adoptate și cele pe care le va adopta, urmărirea următoarelor obiective:

- Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților aparținătoare;
- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației, precum și a instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ-teritorială a ADI Transport Arad, pe care îi deservește prin serviciile de transport oferite;
- Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- Eficientizarea activității Companiei de Transport Public S.A. Arad – operatorul de transport public local de persoane autorizat din municipiul și parțial din județul Arad, deținător al tuturor licențelor de transport și de execuție pentru autovehicule, obligatorii în acest domeniu de activitate;
- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public de persoane cu autobuzul și tramvaiul;
- Asigurarea capacității necesare de transport pe fiecare rută în parte;
- Promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public de persoane cu autobuzul și tramvaiul;
- Realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- Acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- Menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

Potrivit prevederilor *art. 17, alin.(1), litera h din Legea nr. 92/2007*, consiliile locale au atribuții referitoare la încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de persoane;

Potrivit prevederilor *art. 21 din Legea nr. 92/2007* :

“(1) Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

- a) gestiune directă;
- b) gestiune delegată;

(2) Alegerea modalității de atribuire a serviciilor publice de transport local se face, în condițiile prezentei legi, precum și ale Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prin hotărâre adoptată de consiliile locale ori de Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, după caz.

(5) Bunurile și elementele componente ale sistemelor publice de transport local aflate în domeniul public sau privat al administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului public de transport operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului.”

Conform *art. 8, alin.(3), litera d) din Legea nr. 51/2006*, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile deliberative ale administrației publice locale asigură cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor de utilități publice și adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice și darea în administrare sau, după caz, punerea la dispoziție a sistemelor de utilități publice destinate furnizării/prestării acestora.

Conform *art. 24, din Legea nr. 51/2006*:

(1) Bunurile ce compun sistemele de utilități publice prin intermediul cărora sunt furnizate/prestate serviciile de utilități publice pot fi:

- a) date în administrare și exploatate în baza hotărârii de dare în administrare;
- b) puse la dispoziție și exploatate în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

(2) În cazul gestiunii delegate, punerea la dispoziție a sistemelor de utilități publice, utilizate pentru furnizarea/prestarea serviciilor și/sau activităților care fac obiectul delegării gestiunii, este parte intrinsecă a contractelor de delegare a gestiunii. Aceste sisteme se transmit operatorilor/operatorilor regionali spre administrare și exploatare pe perioada delegării gestiunii, odată cu gestiunea propriu-zisă a serviciilor și/sau a activităților delegate, în baza contractului de delegare a gestiunii.”

Principalele obiective urmărite de autoritățile administrației publice locale, de asociațiile de dezvoltare intercomunitară și de alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în domeniul serviciului public de transport local potrivit prevederilor *art. 1, alin. (6) din Legea nr. 92/2007*, sunt:

- a) înființarea de compartimente sau servicii de specialitate pentru serviciul public de transport local, cu sau fără personalitate juridică, după caz, denumite în continuare autorități locale de transport;
- c) asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;
- d) informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului public de transport local;
- f) corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- g) asigurarea continuității serviciilor publice de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători existente;
- h) atribuirea contractelor de servicii publice definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, prevederilor Legii nr. 51/2006 a legislației în domeniul achizițiilor publice.

Având în vedere că:

1. acționariatul Companiei de Transport Public S.A. Arad este format din:

Numele	Adresa	Pondere capital social
Municipiul Arad	Arad, B-dul Revoluției, nr. 75	71,2018%
Județul Arad	Arad, Str. Corneliu Coposu, nr. 22	28,3446%
Comuna Săvârșin	Săvârșin, Str. Alba Iulia, nr. 37	0,2268%
Comuna Ghioroc	Ghioroc, Str. Revoluției, nr. 89	0,2268%

2. faptul că Compania de Transport Public S.A. îndeplinește toate condițiile pentru a fi operator regional;

3. unitățile administrativ-teritoriale membre ale ADI Transport Arad sunt: Municipiul Arad, Județul Arad, Comuna Ghioroc și Comuna Săvârșin, 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, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;

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

- respectiv, art. 30 alin. (2) literele a) și b) prevede:

“ a) societăți înființate de unitățile administrativ-teritoriale sau de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale;

b) societăți rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de transport de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar ori coproprietar, de către unitățile administrativ-teritoriale.”

În cazul de față, adecvat scopului urmărit și în conformitate cu prevederile legale, între ADI Transport Arad și operatorul de transport regional se propune încheierea unui contract de gestiune directă.

Gestiunea directă

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport local și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente. Delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii.

Delegarea gestiunii serviciilor de utilități publice, respectiv operarea, administrarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente, se poate face pentru toate sau numai pentru o parte dintre activitățile componente ale serviciilor, pe baza unor analize tehnico-economice și de eficiență a costurilor de operare, concretizate într-un studiu de oportunitate.

Consiliile locale adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de transport public local de persoane și darea în administrare sau, după caz,

concesionarea bunurilor proprietate publică și/sau privată a unităților administrativ-teritoriale din componența sistemelor de utilități publice, precum și pentru stabilirea programelor de reabilitare, extindere și modernizare a infrastructurii rutiere, în condițiile legii, în vederea eficientizării transportului public local de persoane. După adoptarea hotărârilor de către UAT-urile membre ale asociației, ADI Transport Arad va proceda la delegarea gestiunii serviciilor de transport pe raza administrativ-teritorială a asociației.

Operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate prin atribuire direct, furnizează/prestează serviciile de utilități publice prin exploatarea și administrarea infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestora, în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului, precum și în baza licenței eliberate de autoritatea de reglementare competentă, în condițiile legii.

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

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane se încheie de ADI Transport Arad în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre care au calitatea de delegatar și operatorul de transport care are calitatea de delegat, conform prevederilor Legii nr. 92/2007. Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Durata delegării gestiunii serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de:

a) 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;

b) 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou.

CAPITOLUL II

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

II.1 Identificarea ariei teritoriale

Aria teritorială la care face referire studiul de oportunitate este aria administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad care cuprinde unitățile administrativ-teritoriale ale Municipiului Arad, Comunei Săvârșin și Comunei Ghioroc.

Județul Arad este situat din punct de vedere geografic în Regiunea de Dezvoltare Vest, respectiv în regiunile istorice Crișana și Banat, de o parte și de alta a Mureșului și Crișului Alb, având ca vecini județul Bihor la Nord și Nord-Est, județul Hunedoara la Sud-Est, județul Alba la Est, județul Timiș la Sud, iar în partea de Vest, Ungaria.

Județul Arad are o suprafață de 7.754 km² cu care deține un procent de 3,65% din suprafața totală a României, ocupând locul 6 ca mărime la nivel național. Are în componență un municipiu – Arad, 9 orașe (Chișineu-Criș, Curtici, Ineu, Lipova, Nădlac, Pâncota, Pecica, Sântana și Sebiș), 68 de comune și 206 de sate.



Figura 1 Distribuția localităților în Județul Arad

Localizarea județului creează avantajele unui nod de tranzit, județul aflându-se la intersecția de drumuri europene - Coridorul European rutier IV și drumul rapid care va face legătura dintre Ucraina și Serbia – și la distanțe relativ scurte de 4 capitale ale Europei: Budapesta – Ungaria (284 km), Belgrad - Serbia (215 km), Viena – Austria (506 km) și, nu în ultimul rând, București - România (603 km).

Conform datelor furnizate de INS, populația județului Arad este în prezent de 473.532 locuitori; raportată la suprafața județului de 7.754 km², se obține o densitate de 61,07 loc/km².

Din totalul populației 98,49% este populația ocupată, iar 1,51% sunt șomeri.

La data redactării studiului din Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad fac parte Municipiul Arad, Județul Arad, Comuna Săvârșin și Comuna Ghioroc. Transportul pentru care este redactat acest studiu este cel care cuprinde aria teritorială a Municipiului Arad, Satelor Vladimirescu, Mândruloc și Cicir din Comuna Vladimirescu, Satului Sîmbăteni din Comuna Păuliș și Comunei Ghioroc. Precizăm că linia de tramvai și stațiile de îmbarcare/debarcare călători pe care se efectuează transportul pe șină și care străbate satele Vladimirescu, Mândruloc și Cicir din Comuna Vladimirescu, Satului Sîmbăteni din Comuna Păuliș, este proprietatea Consiliului Județean Arad, care este asociat în ADI Transport. Din acest motiv toate referirile se vor face pe raza asociației. Precizăm că, deplasarea pe raza Satelor Vladimirescu, Mândruloc și Cicir din Comuna Vladimirescu, Satului Sîmbăteni din Comuna Păuliș și Comunei Ghioroc se realizează exclusiv cu tramvaiul, fiind considerat transport public local, conform Legii nr. 51/2006.

Municipiul Arad are o populație după domiciliu la 01.01.2019 de 176.846 locuitori (conform datelor de pe site-ul INSS), având o densitate de 3.820 locuitori/km² și o suprafață de 46,18 km², iar Comuna Ghioroc care este formată din localitățile Cuvin, Ghioroc (la 22 km de Arad) și Miniș, are o populație de 4037 locuitori și o suprafață de 48.96 km² și o densitate de 82 locuitori/km² (sursa: INSS pentru populație și <https://www.ghidulprimariilor.ro>).

Pe județul Arad situația pe perioada 2013-2017 este ilustrată în tabelul de mai jos.

Medii de rezidență	Sexe	Anul				
		2013	2014	2015	2016	2017
		Număr de persoane				
TOTAL	Total	477355	475841	474589	473680	472493
	Masculin	231354	130793	230366	229987	229493
	Feminin	246001	245048	244223	243693	243000
URBAN	Total	271771	270737	269854	268988	267996
	Masculin	129796	129326	128900	128487	127999
	Feminin	141975	141411	140954	140501	139997
RURAL	Total	205584	205104	204735	204692	204497
	Masculin	101558	101467	101466	101500	101494
	Feminin	104026	103638	103269	103192	103003

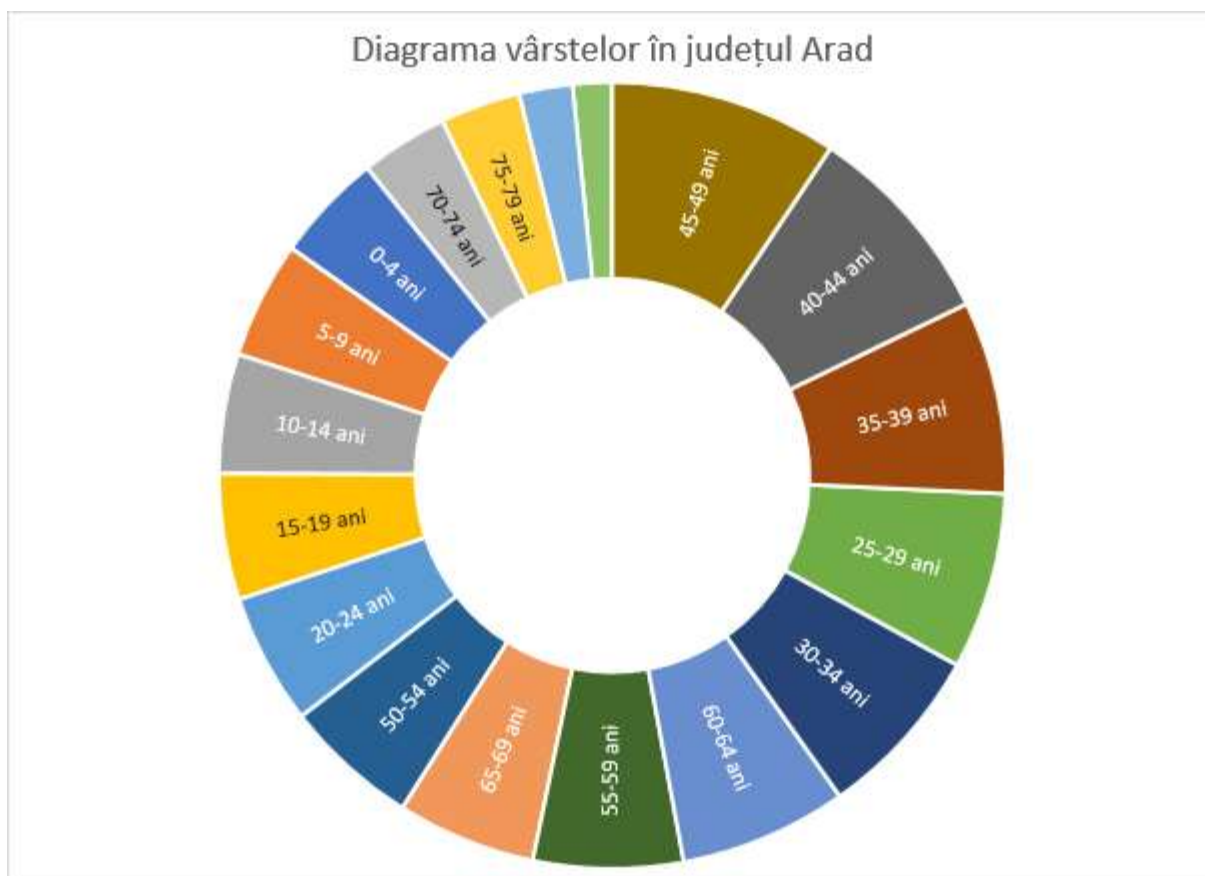


Figura 2. Distribuția vârstelor în județul Arad

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Grupele de vârstă privind persoanele cu vârste preșcolare, școlare și persoanele în vârstă de peste 65 de ani vor fi printre principalii beneficiari ai serviciului de transport public local efectuat cu tramvaiele și autobuzele pe raza ADI Transport Arad.

Astfel, grupele de vârstă 5-9, 10-14 și 15-19 vor utiliza transportul în comun în primul rând pentru deplasarea către și dinspre unitățile de învățământ și în al doilea rând pentru relaxare.

Grupele de vârstă de peste 65 de ani sunt grupele persoanelor care au o mobilitate mai redusă, pentru care sistemul de transport în comun va reprezenta soluția pe termen lung a rezolvării problemelor de mobilitate.

Deoarece cele două categorii sunt cele care vor beneficia de cea mai mare parte a gratuităților și compensărilor, este foarte importantă identificarea cât mai exactă a numărului potențialilor utilizatori.

O altă relevanță a acestor date este reprezentată de faptul că traseele care vor fi cuprinse în programul de transport vor trebui să asigure deplasarea către unitățile de învățământ la orele corespunzătoare pentru deplasarea spre și dinspre acestea.

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

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este parte componentă a serviciilor de transport public local, care la rândul lor fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică.

Serviciul de transport public local este un serviciu integrat în sensul prevăzut de art. 2, litera m) din Regulamentul 1370/2007, care asigură servicii interconectate de transport în raza administrativ teritorială a autorității contractante, cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a titlurilor de transport și un orar unic de transport.

Serviciul de transport public local reprezintă transportul public de călători și este definit de art. 2 litera a) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept serviciul de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu pe raza autorității contractante, potrivit programului de transport. Serviciul de transport public local înseamnă suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul vehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, potrivit prevederilor contractului de delegare, conform programului de transport al operatorului.

Acest serviciu cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ teritoriale, sub controlul și coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane. Începând cu anul 2018 Județul Arad, Municipiul Arad, Comuna Ghioroc și Comuna Săvârșin au hotărât înființarea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad, în scopul organizării, reglementării, exploatarei, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public local pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, care va acționa în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre. Odată cu apariția Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane a fost necesară modificarea abordării Asociației, prin eliminarea tuturor traseelor județene pentru care nu mai există posibilitatea asigurării compensării de către Consiliul Județean Arad, datorită transformării acestuia în transport comercial și din acest motiv s-a modificat abordarea transportului de către ADIT Arad. Deși prin adoptarea acestei ordonanțe se dorește transformarea transportului județean în transport comercial, problema socială a transportului județean este o parte care este neglijată. Compensarea traseelor județene urmărește tocmai acoperirea componentei sociale a transportului județean. Astfel, deoarece nu toate unitățile administrative-teritoriale din județ și-au exprimat dorința de a se asocia, mai ales unitățile administrative teritoriale care leagă municipiul Arad de comuna Săvârșin, aceasta din urmă a fost nevoită să își modifice abordarea referitoare la transportul public, dar a ales ca momentan să nu renunțe la statutul de asociat.

Transportul local se adresează tuturor locuitorilor, mai ales celor care nu pot să efectueze deplasări cu mașini personale, din acest motiv, principalii utilizatori ai serviciului de transport public local cu tramvaiele și autobuzele sunt: elevii și studenții, pensionarii și o parte din persoanele angajate care nu au asigurat de către angajator serviciul de transport și care nu dețin, sau nu pot să utilizeze zilnic transportul cu mașina personală. Din acest motiv, transportul public este un serviciu social, care nu se poate desfășura fără intervenția autorităților

locale. Ținând cont de aceasta și de faptul că autoritățile locale au obligația de a asigura serviciul public de transport putem spune că transportul public local efectuat cu autobuzele și tramvaiele este un **serviciu de interes economic general**.

Pentru a demonstra aceasta vom utiliza date statistice care se găsesc pe site-ul Institutului Național de Statistică, astfel, populația după domiciliu la 1 ianuarie 2019 era în Județul Arad de 470.846 persoane, din care în municipiul Arad era de 176.846 persoane, în localitatea Ghioroc 4.037 persoane, în localitatea Săvârșin 2.885 persoane, deplasarea acestora realizându-se în cea mai mare parte cu transportul public.

Pentru stabilirea Programului de transport se vor stabili trasee și grafice de circulație care trebuie să țină cont de următoarele aspect:

1. Dezvoltarea pe orizontală sau pe verticală a cartierelor de locuințe;
2. Distribuția în teritoriu a agenților economici cu număr mare de angajați și a marilor centre comerciale;
3. Amplasamentul unităților de învățământ;
4. Dezvoltarea zonelor de agrement;
5. Legături cu alte modalități de transport.

Deplasările cu mijloacele de transport în comun se realizează în primul rând în scopul deplasării către și dinspre locurile de muncă, acest factor reprezentând un factor relevant pentru proiectarea și dezvoltarea sistemului de transport public local, a traseelor și frecvențelor după amplasarea principalilor angajatori din județ. De asemenea, stabilirea traseelor trebuie să țină cont și de asigurarea accesibilității elevilor și studenților la unitățile de învățământ aferente, dar și a întregii populații la zonele de interes ale județului (centre comerciale, atracții turistice etc.)

Situația economică a Unităților Administrativ Teritoriale de pe raza Asociației

În județul Arad există înregistrați un număr de 47.475 agenți economici, cu un total al cifrei de afaceri de 29,7 miliarde de lei (6,7 miliarde de euro). Numărul angajaților la societățile din județ este de 96.418 angajați.

În ceea ce privește domeniile de activitate, marea parte a forței de muncă din Arad este implicată în sectorul Industrie și construcții (58%) și Servicii (39%), Agricultură, silvicultură și pescuitul având un procentaj modest de doar 3%.

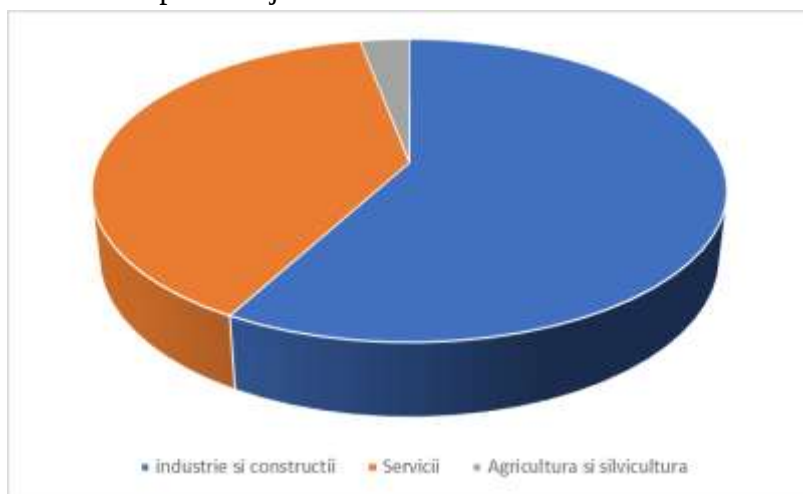


Figura 3. Distribuția numărului de salariați pe sectoare economice în județul Arad

Topul firmelor prezentat de <https://www.topfirme.com>, după cifra de afaceri din Județul Arad este următorul:

1. TAKATA ROMANIA SRL Str. III - ZONA INDUSTRIALA ARAD VEST 9, Arad, Judetul Arad 2,6 Miliarde lei (596,6 milioane euro)
2. COFICAB EASTERN EUROPE S.R.L. Str. III - ZONA INDUSTRIALA VEST 2, Arad, Judetul Arad 1,8 Miliarde lei (407,5 milioane euro)
3. YAZAKI COMPONENT TECHNOLOGY S.R.L. Str. III - ZONA INDUSTRIALA VEST 4-4A, Arad, Judetul Arad 936,3 milioane lei (212,8 milioane euro)
4. LEONI WIRING SYSTEMS ARAD SRL ZONA INDUSTRIALA VEST- STR.I 11, Arad, Judetul Arad 896,7 milioane lei (203,8 milioane euro)
5. ASTRA RAIL INDUSTRIES S.A. Calea AUREL VLAICU 41-43, Arad, Judetul Arad 499,3 milioane lei (113,5 milioane euro)
6. BOS AUTOMOTIVE PRODUCTS ROMANIA SOCIETATE ÎN COMANDITĂ SIMPLĂ Calea BODROGULUI (PLATFORMA AEROPORT) FN, Arad, Judetul Arad 394,2 milioane lei (89,6 milioane euro)
7. INTERNAȚIONAL ALEXANDER SRL Str. MEMORANDULUI 10, Arad, Judetul Arad 323,6 milioane lei (73,5 milioane euro)
8. SYSTRONICS SRL Str. III Zona Industriala Arad Vest 14, Arad, Judetul Arad 314,2 milioane lei (71,4 milioane euro)
9. COOPER INDUSTRIES ROMANIA S.R.L. ZONA INDUSTRIALA VEST, STR. III 12, Arad, Judetul Arad 305 milioane lei (69,3 milioane euro)
10. AUTO SCHUNN SRL Calea RADNEI 247, Arad, Judetul Arad 235,6 milioane lei (53,5 milioane euro)

După numărul de angajați, topul firmelor în Județul Arad, prezentat de <https://www.topfirme.com> este următorul:

1. TAKATA ROMANIA SRL Str. III - ZONA INDUSTRIALA ARAD VEST 9, Arad, Judetul Arad 4.906 angajati
2. LEONI WIRING SYSTEMS ARAD SRL ZONA INDUSTRIALA VEST- STR.I 11, Arad, Judetul Arad 4.060 angajati
3. ASTRA RAIL INDUSTRIES S.A. Calea AUREL VLAICU 41-43, Arad, Judetul Arad 2.470 angajati
4. YAZAKI COMPONENT TECHNOLOGY S.R.L. Str. III - ZONA INDUSTRIALA VEST 4-4A, Arad, Judetul Arad 1.294 angajati
5. COMPANIA DE APĂ ARAD S.A. Str. SABIN DRAGOI 2-4, Arad, Judetul Arad 920 angajati
6. INTERNAȚIONAL ALEXANDER SRL Str. MEMORANDULUI 10, Arad, Judetul Arad 867 angajati
7. BOS AUTOMOTIVE PRODUCTS ROMANIA SOCIETATE ÎN COMANDITĂ SIMPLĂ Calea BODROGULUI (PLATFORMA AEROPORT) FN, Arad, Judetul Arad 809 angajati
8. SYSTRONICS SRL Str. III Zona Industrială Arad Vest 14, Arad, Judetul Arad 704 angajati
9. TEXTILE MEDICALE S.R.L. Str. III 1, Arad, Judetul Arad 648 angajati
10. COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC SA Calea VICTORIEI 35B-37, Arad, Judetul Arad 599 angajati

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Deși la momentul actual cea mai mare parte a agenților economici au angajat transportatori privați pentru efectuarea curselor speciale de transport pentru angajații proprii, studiul de oportunitate trebuie să țină seama de angajații marilor companii din aria acoperită de ADI Transport Arad pentru că, la un moment dat, din diferite cauze, există posibilitatea ca angajatorii să opteze pentru utilizarea transportului public în defavoarea celui prin curse speciale. În plus, administrațiile locale, trebuie să facă toate demersurile pentru dezvoltarea transportului public local efectuat pe raza administrativ teritorială proprie.

Transportul public va trebui să prevadă posibilitatea de organizare a unor trasee prin care angajații marilor companii să se poată deplasa la și de la muncă. Din acest motiv,

considerăm necesar organizarea unor trasee la anumite frecvențe care să țină cont de programul de lucru al angajaților principalelor unități economice din județ.

Din datele prezentate se observă că cea mai mare concentrare a firmelor de la nivelul județului se află pe raza municipiului Arad, în zonele industriale, motiv pentru care nevoia de transport se concentrează pe aducerea muncitorilor de pe raza ADI Transport spre municipiul Arad.

Unitățile școlare din Județul Arad

Un element de care trebuie ținut cont în programarea transportului public de pe raza administrativ teritorială a ADI Transport Arad este rețeaua școlară. Având în vedere că elevii și studenții sunt unul din cele mai importante categorii de călători pentru transportul public, este foarte important ca programul de transport să țină cont de nevoia de deplasare a acestora pe raza asociației.

În municipiul Arad funcționează două **universități**: Universitatea "Aurel Vlaicu" Arad – universitate de stat și Universitatea "Vasile Goldiș" Arad - universitate privată.

În cadrul Universității "Aurel Vlaicu" Arad, funcționează nouă facultăți:

1. Facultatea de Design
2. Facultatea de Educație Fizică și Sport
3. Facultatea de Inginerie
4. Facultatea de Inginerie Alimentară, Turism și Protecția Mediului
5. Facultatea de Științe Economice
6. Facultatea de Științe Umaniste și Sociale
7. Facultatea de Științe Exacte
8. Facultatea de Științe ale Educației, Psihologie și Asistență Socială
9. Facultatea de Teologie

În cadrul Universității "Vasile Goldiș" Arad, funcționează șase facultăți:

1. Facultatea de Științe Juridice
2. Facultatea de Științe Economice, Informatică și Inginerie
3. Facultatea de Științe Socio-Umane și Educație Fizică și Sport
4. Facultatea de Medicină
5. Facultatea de Medicină Dentară
6. Facultatea de Farmacie

În ceea ce privește situația școlară din județ, aceasta se prezintă astfel:

1. Școli postliceale (2 buc.): Școala Postliceală Sanitară Arad și Școala Postliceală FEG Arad, Școala Postliceală "THEOS SPERANȚA" Arad

2. Școli profesionale (1 buc.): Școala profesională "ASTRA" Arad

3. Colegii Naționale (5 buc.): Colegiul Național "Moise Nicoară" Arad, Colegiul Național "Elena Ghiba Birta" Arad, Colegiul Național "Dimitrie Țichindeal" Arad și Colegiul Național "Vasile Goldiș" Arad, Liceul Național de Informatică Arad.

4. Licee și grupuri școlare (36 buc.): Colegiul "Mihai Viteazul" Ineu, Liceul Tehnologic Beliu, Liceul Teoretic "Jozef Gregor Tajovsky" Nădlac, Liceul Tehnologic "Sava Brancovici" Ineu, Liceul cu Program Sportiv Arad, Seminarul Teologic Ortodox Arad, Liceul tehnologic "Ion Creangă" Curtici, Colegiul Tehnic de Construcții și Protecția mediului Arad, Liceul tehnologic de Transporturi Auto "Henri Coandă" Arad, Liceul Teoretic Cermei, Colegiul de Arte "Sabin Drăgoi" Arad, Liceul "Atanasie Marienescu" Lipova, Liceul Teoretic "Mihai Veliciu" Chișineu-Criș, Liceul Tehnologic Vinga, Colegiul Tehnic "Aurel Vlaicu" Arad, Liceul Tehnologic Săvârșin, Liceul Teologic Penticostal Arad, Liceul "Sever Bocu" Lipova, Liceul Teoretic "Adam Muller Guttenbrunn" Arad, Liceul Teoretic Sebiș, Liceul Special "Sfânta Maria" Arad, Liceul Teoretic Pâncota, Liceul Teoretic "Gheorghe Lazăr" Pecica, Colegiul Economic Arad, Liceul Teologic Baptist "Alexa Popovici" Arad, Colegiul Tehnologic de Industrie Alimentară Arad, Liceul Tehnologic Chișineu-Criș, Liceul "Ioan Buteanu" Gura Honț, Liceul Tehnologic "Moga Voievod" Hălmagiu, Liceul Tehnologic "Vasile Juncu" Miniș, Liceul Tehnologic "Francisc Neuman" Arad, Colegiul "Csiky Gergely" Arad, Liceul Tehnologic "Ștefan Hell" Sântana, Liceul Tehnologic "Iuliu Moldovan" Arad, Liceul Tehnologic UCECOM "Spiru Haret" Arad, Colegiul Particular "Vasile Goldiș" Arad.

5. 99 de școli gimnaziale în tot județul din care 18 în mediul urban și 71 în mediul rural.

Școala Gimnazială Tîrnova, Școala Gimnazială "Petru Bărdan" Chier, Școala Gimnazială Seleuș, Școala Gimnazială Moroda, Școala Gimnazială Taut, Școala Gimnazială "Patrichie Popescu" Bata, Școala Gimnazială Buteni, Școala Gimnazială Secusigiu, Școala Gimnazială Sânpetru German, Școala Gimnazială Hălmăgel, Școala Gimnazială "Aurel Sebeșan" Felnac, Școala Gimnazială Agrișu Mare, Școala Gimnazială Drauț, Școala Gimnazială "Simonyi Imre" Satu Nou, Școala Gimnazială Pleșcuța, Școala Gimnazială Iratoșu, Școala Gimnazială Chisindia, Școala Gimnazială Sântana, Școala Gimnazială "Stefan Augustin Doinaș" Caporal Alexa, Școala Gimnazială Șagu, Școala Gimnazială "Nicolae Bălcescu" Arad, Școala Gimnazială Vladimirescu, Școala Gimnazială Horia, Școala Gimnazială Nr. 2 Curtici, Școala Gimnazială Bârzava, Școala Gimnazială "Sabin Manuilă" Sîmbăteni, Școala Gimnazială "Corneliu Miclosi" Covășinț, Școala Gimnazială "Mihai Eminescu" Arad, Școala Gimnazială Bârsa, Școala Gimnazială "Aurel Vlaicu" Arad, Școala Gimnazială "Ștefan Cicio-Pop" Conop, Școala Gimnazială Nădab, Școala Gimnazială Mănăstur, Școala Gimnazială "Pădureni" Chișineu Criș, Școala Gimnazială "Aron Cotruș" Arad, Școala Gimnazială Livada, Școala Gimnazială Nr. 2 Pecica, Școala Gimnazială "Regina Maria" Arad, Școala Gimnazială "Gheorghe Popovici" Apateu, Școala Gimnazială "Ioan Slavici" Șiria, Școala Gimnazială Galșa, Școala Gimnazială "Mora Ferenc" Zimandu Nou, Școala Gimnazială "Teodor Păcățian" Ususău, Școala Gimnazială Craiva, Școala Gimnazială Olari, Școala Gimnazială "Andrei Șaguna" Andrei Șaguna, Școala Gimnazială "Avram Iancu" Arad, Școala Gimnazială Zădăreni, Școala Gimnazială "Lazăr Tâmpa" Almaș, Școala Gimnazială "Vasile Pop" Bocsig, Școala Gimnazială "Adam Nicolae" Arad, Școala Gimnazială Cărand, Școala Gimnazială Dieci, Școala Gimnazială "Iosif Moldovan" Arad, Școala Gimnazială Șilindia, Școala Gimnazială Grăniceri, Școala Gimnazială Șiclău, Școala Gimnazială Sinteia Mare, Școala Gimnazială "Tabazdi Karoly" Zerind, Școala Gimnazială Maderat, Școala Gimnazială Șimand, Școala Gimnazială "Titus Popovici" Mișca, Școala Gimnazială "Virgil Iovănaș" Șofronea, Școala Gimnazială Fântânele, Școala Gimnazială "Ilarion Felea" Arad, Școala Gimnazială "Mihai

Veliciu" Sepreuş, Şcoala Gimnazială Hăşmaş, Şcoala Gimnazială Dezna, Şcoala Gimnazială Pilu, Şcoala Gimnazială Țipar, Şcoala Gimnazială "Cristian Herbei" Vărădia De Mureş, Şcoala Gimnazială "Pavel Covaci" Macea, Şcoala Gimnazială Sanmartin, Şcoala Gimnazială "Alexandru Mocioni" Birchiş, Şcoala Gimnazială Căpâlnaş, Şcoala Gimnazială Peregu Mare, Şcoala Gimnazială Mailat, Şcoala Gimnazială "Pater Godo Mihaly" Dorobanţi, Şcoala Gimnazială Frumuşeni, Şcoala Gimnazială "Olosz Lajos" Adea, Şcoala Gimnazială Vânători, Şcoala Gimnazială "Emil Montia" Şicula, Şcoala Gimnazială Chereuş, Şcoala Gimnazială Gurba, Şcoala Gimnazială Păuliş, Şcoala Gimnazială Fiscut, Şcoala Gimnazială Zarand, Şcoala Gimnazială Cinte, Şcoala Gimnazială "Iustin Marsieu" Socodor, Şcoala Gimnazială "Adam Muller Guttenbrun" Zăbrani, Şcoala Gimnazială Chesinţ, Şcoala Gimnazială Groşeni, Şcoala Gimnazială "Sabin Drăgoi" Petriş, Şcoala Gimnazială "Dr.Ioan Danicico" Semlac, Şcoala Gimnazială "Gheorghe Groza" Moneasa, Şcoala Gimnazială Iacobini, Şcoala Gimnazială "Ştefan Bozian" Şeitin, Şcoala Gimnazială Vârfurile, Şcoala Gimnazială "Sfânta Ana" Sântana, Şcoala Gimnazială "Caius Iacob" Arad

6. Şcoli primare (61 buc.): Şcoala Primară Peregu Mic, Şcoala Primară Vasile Goldiş, Şcoala Primară Dud, Şcoala Primară Iermata, Şcoala Primară Nadăş, Şcoala Primară Tela, Şcoala Primară Berindia, Şcoala Primară Paulean, Şcoala Primară Cuied, Şcoala Primară Munar, Şcoala Primară Satu Mare, Şcoala Primară Luncsoara De Jos, Şcoala Primară Tirnavita, Şcoala Primară Somosches, Şcoala Primară Araneag, Şcoala Primară Talagiu, Şcoala Primară Paiuseni, Şcoala Primară Mindruloc, Şcoala Primară Groşii Noi, Şcoala Primară Lalasint, Şcoala Primară Chelmac, Şcoala Primară Milova, Şcoala Primară Odvos, Şcoala Primară "Sever Bocu" Şiştarovăţ, Şcoala Primară Berechiu, Şcoala Primară Misca-Siria, Şcoala Primară Toc, Şcoala Primară Troas, Şcoala Primară Zimanducz, Şcoala Primară Zăbalt, Şcoala Primară Chislaca, Şcoala Primară Sinte Mică, Şcoala Primară Minerău, Şcoala Primară Rapsig, Şcoala Primară Prunisor, Şcoala Primară Selistea, Şcoala Primară Iermata-Neagra, Şcoala Primară Simandul De Sus, Şcoala Primară Igneşti, Şcoala Primară Susani, Şcoala Primară Zerindu Mic, Şcoala Primară Sinpaul, Şcoala Primară Tisa Noua, Şcoala Primară Nr. 1 Pecica, Şcoala Primară Turnu, Şcoala Primară Vârşand, Şcoala Primară Juliţa, Şcoala Primară Ostrov, Şcoala Primară Bonteşti, Şcoala Primară Pescari, Şcoala Primară Zimbru, Şcoala Primară Neudorf, Şcoala Primară Roşia Nouă, Şcoala Primară Brusturi, Şcoala Primară Cuvin, Şcoala Primară Madrigesti, Şcoala Primară Secas, Şcoala Primară Avram Iancu Vârfurile, Şcoala Primară Lazuri, Şcoala Primară "Speranta" Macea, Şcoala Primară "Sfântul Ierarh Nicolae" Arad

7. Grădiniţe PP (51 buc.) Grădiniţa PP Nr 1 Nădlac, Grădiniţa PP Nr 2 Nădlac, Grădiniţa PP "Căsuţa Piticilor" Arad, Grădiniţa PP "Prichindel" Arad, Grădiniţa PP Nr 7 Arad, Grădiniţa PP Nr 4 Arad, Grădiniţa PP Nr 8 Arad, Grădiniţa PP Nr 2 Sântana, Grădiniţa PP "Grădiniţa Prieteniei" Arad, Grădiniţa PP Vladimirescu, Grădiniţa PP Sâmbăteni, Grădiniţa PP "Furnicuţa" Arad, Grădiniţa PP Nr.12 Arad, Grădiniţa PP Vinga, Grădiniţa PP "Pădureni" Chişineu Criş, Grădiniţa PP Sânleani, Grădiniţa PP Pecica, Grădiniţa PP Zimandu Nou, Grădiniţa PP "Palatul Fermecat" Arad, Grădiniţa PP Andrei Şaguna, Grădiniţa PP Sebiş, Grădiniţa PP "Mămăruţa" Arad, Grădiniţa PP "Grădiniţa Veseliei" Curtici, Grădiniţa PP Zerind, Grădiniţa PP Chişineu Criş, Grădiniţa PP Pâncota, Grădiniţa PP "Piticot" Arad, Grădiniţa PP Nr 1 Arad, Grădiniţa PP Nr.15 Arad, Grădiniţa PP Nr.22 Arad, Grădiniţa PP Şofronea, Grădiniţa PP Fântânele, Grădiniţa PP Nr 2 Arad, Grădiniţa PP Macea, Grădiniţa PP

Dorobanți, Grădinița PP Frumușeni, Grădinița PP Adea, Grădinița PP "Curcubeul Copiilor" Arad, Grădinița PP Nr.13 Arad, Grădinița PP Gurahonț, Grădinița PP Nr.14 Arad, Grădinița PP Nr 3 Arad, Grădinița PP "Kincskereső" Arad, Grădinița PP Nr 1 Sântana, Grădinița PP "Bambi" Arad, Grădinița PP "Little Star" Arad, Grădinița PP "Licurici" Arad, Grădinița PP "Toy Story" Arad, Grădinița PP "Marry PoPPins Kindergarten" Arad

8. Grădinițe PN (187 buc.) Grădinița PN Peregu Mic, Grădinița PN Nr 3 Nădlac, Grădinița PN Beliu, Grădinița PN Vasile Goldiș, Grădinița PN Chier, Grădinița PN Dud, Grădinița PN Târnova, Grădinița PN Iermata, Grădinița PN Moroda, Grădinița PN Seleuș, Grădinița PN Nr.11 Arad, Grădinița PN Nadăș, Grădinița PN Tauț, Grădinița PN Nr 7 Arad, Grădinița PN Bata, Grădinița PN Țela, Grădinița PN Buteni, Grădinița PN Cuied, Grădinița PN Păulian, Grădinița PN Munar, Grădinița PN Satu Mare, Grădinița PN Secusigiu, Grădinița PN Sânpetru German, Grădinița PN Hălmăgel, Grădinița PN Cermei, Grădinița PN Șomoșcheș, Grădinița PN Felnac, Grădinița PN Agrișu Mare, Grădinița PN Arăneag, Grădinița PN Drauț, Grădinița PN Satu Nou, Grădinița PN Pleșcuța, Grădinița PN Iratoșu, Grădinița PN Variașu Mare, Grădinița PN Chisindia, Grădinița PN Păiușeni, Grădinița PN Caporal Alexa, Grădinița PN Cruceni, Grădinița PN Șagu, Grădinița PN Cicir, Grădinița PN Horia, Grădinița PN Mândruloc, Grădinița PN Nr 1 Vladimirescu, Grădinița PN Nr 2 Vladimirescu, Grădinița PN Curtici, Grădinița PN Bârzava, Grădinița PN Lalașinț, Grădinița PN Covăsînț, Grădinița PN Aldești, Grădinița PN Bârsa, Grădinița PN Belotinț, Grădinița PN Conop, Grădinița PN Milova, Grădinița PN Odvoș, Grădinița PN "Mugurel" Arad, Grădinița PN Mănăștur, Grădinița PN Livada-Arad, Grădinița PN Nr 3 Pecica, Grădinița PN Nr 4 Pecica, Grădinița PN Apateu, Grădinița PN Berechiu, Grădinița PN Moțiori, Grădinița PN Galșa, Grădinița PN Mâsca-Șiria, Grădinița PN Nr 1 Șiria, Grădinița PN Nr 2 Șiria, Grădinița PN Săvârșin, Grădinița PN Zimanducz, Grădinița PN Bruznic, Grădinița PN Dorgoș, Grădinița PN Ususău, Grădinița PN Zăbalț, Grădinița PN Nr 1 Lipova, Grădinița PN Nr 2 Lipova, Grădinița PN Nr 3 Lipova, Grădinița PN Nr 4 Lipova, Grădinița PN Nr.15 Arad, Grădinița PN Chișlaca, Grădinița PN Craiva, Grădinița PN Măraș, Grădinița PN Stoinești, Grădinița PN Susag, Grădinița PN Șiad, Grădinița PN Olari, Grădinița PN Sinteia Mică, Grădinița PN Nr 8 Arad, Grădinița PN Nr 9 Arad, Grădinița Ps Nr 2 Arad, Grădinița PN Zădăreni, Grădinița PN Almaș, Grădinița PN Cil, Grădinița PN Joia Mare, Grădinița PN Rădești, Grădinița PN Bocsig, Grădinița PN Răpsig, Grădinița PN SCPL Bocsig, Grădinița PN Prunișor, Grădinița PN Sebiș, Grădinița PN Nr.21 Arad, Grădinița PN Nr.22 Arad, Grădinița PN Cărand, Grădinița PN Seliște, Grădinița PN Crocna, Grădinița PN Dieci, Grădinița PN Revetiș, Grădinița PN Satu Mic, Grădinița PN Șilindia, Grădinița PN Grăniceri, Grădinița PN Șiclău, Grădinița PN Sinteia Mare, Grădinița PN Iermata Neagră, Grădinița PN Nădab, Grădinița PN Măderat, Grădinița PN Pâncota, Grădinița PN Nr 1 Simand, Grădinița PN Nr 2 Șimand, Grădinița PN Susani, Grădinița PN Nr.12 Arad, Grădinița PN Nr.24 Arad, Grădinița PN Nr.29 Arad, Grădinița PN Nr 1 Arad, Grădinița PN Mișca-Criș, Grădinița PN Sînpaul, Grădinița PN Tisa Nouă, Grădinița PN Nr 3 Arad, Grădinița PN Nr 1 Pecica, Grădinița PN Nr 2 Pecica, Grădinița PN Sederhat, Grădinița PN Turnu, Grădinița PN Sepreus, Grădinița PN Nr 2 Arad, Grădinița PN Botfei, Grădinița PN Hășmaș, Grădinița PN Dezna, Grădinița PN Pilu, Grădinița PN Vârșand, Grădinița PN Nr.27 Arad, Grădinița PN Țipar, Grădinița PN Julița, Grădinița PN Vărădia de Mureș, Grădinița PN Macea, Grădinița PN Sânmartin, Grădinița PN Birchiș, Grădinița PN Căpâlnaș, Grădinița PN Peregu Mare, Grădinița PN Mailat, Grădinița PN Aluniș, Grădinița PN Vânători, Grădinița PN

Chereluș, Grădinița PN Gurba, Grădinița PN Șicula, Grădinița PN Cladova, Grădinița PN Nr 1 Păuliș, Grădinița PN Nr 2 Păuliș, Grădinița PN Firiteaz, Grădinița PN Fiscut, Grădinița PN Bontăști, Grădinița PN Gurahonț, Grădinița PN Hontîșor, Grădinița PN Pescari, Grădinița PN Cinte, Grădinița PN Zărand, Grădinița PN Socodor, Grădinița PN Chesinț, Grădinița PN Neudorf, Grădinița PN Zăbrani, Grădinița PN Archiș, Grădinița PN Groșeni, Grădinița PN "Lavinia" Petriș, Grădinița PN Semlac, Grădinița PN Hălmagiu, Grădinița PN Țărmure, Grădinița PN Moneasa, Grădinița PN Nr 6 Arad, Grădinița PN Nr.26 Arad, Grădinița PN Cuvin, Grădinița PN Miniș, Grădinița PN Nr 1 Ghioroc, Grădinița PN Nr 2 Ghioroc, Grădinița PN Iacobini, Grădinița PN Mădrigești, Grădinița PN Secaș, Grădinița PN Șeitin, Grădinița PN Avram Iancu – Vârfurile, Grădinița PN Lazuri, Grădinița PN Vârfurile, Grădinița PN "Gosen" Arad, Grădinița "Samariteanul" Nr 11 Sâmbăteni, Grădinița "Samariteanul" Nr 2 Sebiș, Grădinița "Samariteanul" Nr 23 Buteni.

În continuare, prezentăm situația școlară pe nivele de educație de la nivelul județului Arad, prezentată pe site-ul Institutului Național de Statistică la http://www.arad.insse.ro/wp-content/uploads/2019/02/SCL103E_ar.pdf, pentru a avea o imagine generală a sistemului de învățământ din județ și pentru a putea vedea relevanța învățământului la nivelul asociației.

Populația școlară pe niveluri de educație

JUDEȚUL ARAD

Niveluri de instruire	Ani		
	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017
	UM: Numar persoane		
	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Total	75391	72649	71808
Invatamant anteprescolar	156	137	125
Invatamant prescolar	11648	11410	11136
Invatamant preuniversitar	52564	51037	51022
Invatamant primar si gimnazial (inclusiv invatamantul special)	35564	34461	34674
Invatamant primar (inclusiv invatamant special)	19573	18941	19679
Invatamant gimnazial (inclusiv invatamant special)	15991	15520	14995
Invatamant primar si gimnazial	35053	34009	34215
Invatamantul primar	19381	18773	19488
Invatamant gimnazial	15672	15236	14727
Invatamant primar si gimnazial special	511	452	459
Invatamant primar special	192	168	191
Invatamant gimnazial special	319	284	268
Invatamantul secundar ciclul 2 (liceal si profesional)	15506	15152	14893
Invatamant liceal	14106	13562	13226
Invatamant profesional	1400	1590	1667
Invatamant postliceal si de maistri	1494	1424	1455
Invatamant superior (licenta, master, cursuri postuniversitare, doctorat si programe postdoctorale)	11023	10065	9525
Invatamant superior - licenta	8932	8048	7582
Invatamant superior - master, cursuri postuniversitare	2037	1906	1833
Invatamant superior - doctorat si programe postdoctorale	54	111	110

Legenda: '-' - date lipsa; 'c' - date confidențiale; 9999,00 - normal - date definitive; **9999,00 - ingrosat subliniat** - date semidefinite; **9999,00 - ingrosat** - date revizuite; 9999,00 - subliniat - date provizorii
© 1998 - 2018 INSTITUTUL NAȚIONAL DE STATISTICĂ

Relevanța pentru Studiul de Oportunitate: Cea mai mare parte dintre călătorii care utilizează transportul public este formată din elevi și studenți, motiv pentru care considerăm că traseele și frecvențele din programul de transport trebuie să țină seama de numărul elevilor și studenților și de locația instituțiilor de învățământ. Mai mult decât atât, pentru a crește interesul pentru învățare și pentru a stimula toate clasele sociale să lase copii să vină la școli, la momentul actual Municipiul Arad, cu perspectiva întinderii facilităților pentru elevi și studenți pe întreaga rază administrativ teritorială a asociației, a acordat gratuitate tuturor categoriilor de elevi care învață la unitățile școlare din municipiul Arad și va acoperi 50% din prețul abonamentelor tuturor studenților din municipiul Arad, conform Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Arad nr. 123/2019, cu modificările și completările ulterioare.

Acordarea acestor facilități face ca relevanța datelor prezentate să fie cu atât mai mare, deoarece prin acordarea acestora transportul public devine, în perspectivă, principala sursă de transport pentru elevii și studenții care învață pe raza municipiului Arad.

TURISM

La poarta de vest a României, Aradul este unul dintre cele mai importante județe din România, județ încărcat de istorie și de vestigii istorice.

Numit de Nicolae Iorga „Mica Vienă”, de istoricii români „A Treia Romă” (capitala politică a românilor transilvăneni) iar de istoricii maghiari „Golgota Maghiară”, *orașul Arad* se întinde spectaculos, cu parcuri largi și clădiri monumentale, pe cursul râului Mureș.

Podgoria Aradului a fost premiată cu Medalia de Aur în anul 1982, la Concursul Mondial de la Londra, pentru vinul Roșu de Miniș. Cadarca de Miniș și Mustoasa de Măderat sunt astăzi printre vinurile celebre ale zonei, cunoscute și apreciate în toată Europa.

Lunca Mureșului, un loc sălbatic pentru drumeții, ciclism, ture cu canoe pe râu, adăpostește peste 2000 de specii de păsări.

Cea mai veche *mănăstire ortodoxă* din România (anul 1177), Hodoș Bodrog, și una dintre cele mai frumoase basilici din țară, Basilica Maria Radna (anul 1327), sunt în județ.

Aradul este cunoscut și ca județul cu cele mai multe *cetăți, conace și castele* din vestul României. Printre ele, Castelul de la Săvârșin, și astăzi reședință a familiei regale.

Stațiunea Moneasa, cu aerul cel mai bogat în ozon în estul Europei, este la 100 km de municipiul Arad și este una din marile atracții turistice din județ.

Județul Arad, atrage din punct de vedere turistic un alt flux de călători de care trebuie ținut seama în Studiul de oportunitate.

Vom prezenta mai departe cele mai importante zone de interes din județ:

Complexul Muzeal Arad. Complexul Muzeal Arad este adăpostit în incinta Palatului Cultural, care a fost construit în anul 1913. Muzeul este de tip județean și profilul acestuia este arheologic și istoric. Complexul Muzeal Arad are organizate mai multe secții cu expoziții permanente, astfel: secția de arheologie și istorie, secția de științe ale naturii și secția de artă.

Muzeul Memorial “Vasile Goldiș”. Funcționează în cadrul Universității de Vest „Vasile Goldiș” din Arad (incinta Facultății de Științe Umaniste, Politice și Administrative, Palatul “Românul”), fiind un edificiu cultural de excepție al Aradului contemporan.

Colecția muzeală a Mănăstirii Sf. Simion Stâlpnicul din Arad – catierul Gai. Organizată într-o clădire din incinta Mănăstirii, construită în 1762, monument arhitectonic și istoric, fostă

reședință episcopală, expoziția a fost înființată în 1967 și pune în valoare icoane pe sticlă provenind din Făgăraș (pictate de Savu Moga) și din Bihor, icoane pe lemn din secolul al XVIII-lea, iconostas din Densus (1789), piese de mobilier bisericesc, obiecte de cult, cărți vechi bisericești. Biserica din zid este ctitorită de Episcopul de Arad Sinesie Jivanovici (1751-1768), având arhitectură și decorațiuni în stil baroc.

Palatul Administrativ din Arad. Construit între anii 1872-1875 după planurile arhitectului Pekar Francisc, reprezintă una dintre operele semnificative ale arhitecturii eclectice din Arad. Stilul clădirii îmbină neorenascentismul flamand cu stilul primărilor medievale târzii. Planul clădirii este în formă de "U", cu un turn central înalt de 54 m, iar orologiul din turn, adus din Elveția în anul 1878, are un mecanism care la oră fixă cântă imnul Europei (Oda Bucuriei de Ludwig van Beethoven). Clădirea adăpostește Primăria Municipiului Arad și Instituția Prefectului Județului Arad.

Monumente istorice reprezentative din județul Arad.

Cetatea Șoimoș, este atestată documentar din anul 1278. A fost reconstruită în jurul anului 1446 de către Iancu de Hunedoara, în timp ce era voievod al Transilvaniei (1441 – 1446). Lucrările au continuat și sub fiul său, regele Matei Corvin (1458 – 1490). Între anii 1541-1542, regina Isabela, văduva lui Ioan Zapolya, o transformă în reședință, adăugându-i unele elemente arhitecturale în stilul Renașterii. Între anii 1552- 1595 cetatea Șoimoș este ocupată de către turci, după care ajunge în stăpânirea principilor Transilvaniei. Cade iarăși sub ocupație turcească în anul 1613, fiind recucerită de către austrieci în anul 1699. Este părăsită în anul 1788, dată după care se transformă, treptat, în ruine.

Bazarul turcesc din Lipova este construit de către turci, probabil în a doua perioadă a stăpânirii zonei (1613-1699). Este un monument unic în județul Arad, de-a lungul timpului, clădirea a suferit unele transformări minore.

Cetatea Ineului este de fapt un vast castel medieval, construit în plan trapezoidal cu turnuri circulare de colț. Cetatea a fost construită între anii 1645-1652, după planurile arhitectului Gabriel Haller, având elemente decorative din Renașterea târzie și Baroc. A fost când sub stăpânirea principilor Transilvaniei, când sub stăpânire turcească, în funcție de situația confruntărilor armate din acea perioadă, iar în anul 1691 a fost cucerită de către austrieci. De-a lungul timpului, Cetatea Ineului a suferit mai multe restaurări, cea mai importantă fiind cea din anul 1870.

Cetatea Șiriei a fost construită, cel mai probabil, în secolul al XIII-lea, de când este datat donjonul, restul zidurilor fiind adăugate, treptat, până în secolul al XVI-lea. Prima mențiune documentară este cea din anul 1318, ca cetate regală. În anul 1439 a fost dăruită despotului sârb Gheorghe Brancovici, iar în anul 1444 cetatea intră sub stăpânirea lui Iancu de Hunedoara și a fiului său, Matei Corvin. După aceasta, trece sub stăpânirea mai multor familii nobiliare. Între anii 1529-1540, cetatea este stăpânită de către Ioan Zapolya, voievod al Transilvaniei și rege al Ungariei. Între anii 1566-1595 este ocupată de către turci, după care intră sub stăpânirea austriecilor. În urma ocupării Cetății Ineului de către răsculații conduși de Horea, Cloșca și Crișan, cetatea este bombardată și distrusă din poruncă imperială.

Cetatea Dezna a fost construită la sfârșitul secolului al XIII-lea, în centrul unui cnezat românesc. În anul 1317 este menționată ca fiind cetate regală. După cucerirea Ineului de către

turci, în secolul al XVI-lea, Cetatea Dezna devine o fortificație extrem de importantă pentru sistemul de apărare al principilor transilvăneni. Turcii o cuceresc abia în anul 1658 și o stăpânesc până la 1693. După această dată, probabil și din cauza asediilor repetate, cetatea este distrusă.

Cetatea Aradului a fost construită între anii 1763-1783, într-o variantă a tipului de fortificație Vauban, în formă stelară, după planurile generalului Filip Ferdinand Harsch. Cel mai important episod din existența cetății îl constituie asediul acesteia de către armata revoluționară maghiară, care o ocupă la 1 iulie 1849. După înăbușirea revoluției și capitularea armatelor maghiare la Șiria, în 13 august 1849, Cetatea Aradului a devenit centrul represaliilor habsburgice. Aici a fost închis și asasinul de la Sarajevo al moștenitorului tronului imperial, arhiducele Franz Ferdinand.

Castelul din Petriș a fost ridicat în secolul al XVIII-lea de către familia nobiliară Salbeck, în cel mai pur stil neoclasic. După incendierea lui, în anul 1784, de către răsculații conduși de Horea, castelul a fost reconstruit în forma actuală. Castelul este înconjurat de un parc de stejari, dintre care unii sunt considerați monumente ale naturii.

Castelul din Săvârșin a fost construit între anii 1650-1680 și a aparținut familiei regale române, fiind înălțat pe locul unui castel ce a aparținut familiei nobiliare Forray, din secolul al XVIII-lea. Este incendiat de către răsculații lui Horea, fiind apoi reconstruit. A urmat încă un incendiu, în 1848, fiind apoi reconstruit în anul 1870, în forma de astăzi. Castelul Regal reprezintă stilul arhitectural neoclasic, clădirea prezintă un etaj cu balcon, suferind în timp modificări diverse. De o frumusețe deosebită este și parcul ce înconjoară castelul, fiind prevăzut cu lac și debarcader.

Până în anul 1932, castelul a avut mai mulți proprietari, nobili, după care este cumpărat de către Regele Mihai I al României. În anul 1948 castelul a fost confiscat de comuniști, la fel ca toate celelalte proprietăți regale, revenind în posesia Casei Regale la 1 iunie 2001. De atunci a fost supus unor lucrări de restaurare, conduse de către Principesa Margareta.

Castelul din Căpâlnaș este cel mai frumos edificiu de gen din județul Arad, proiectat de către arhitectul vienez Otto Wagner, în stilul Micului Trianon de la Versailles. Castelul a fost ridicat între anii 1876-1879, de către constructorul Kallina Mor, angajat de către membrii familiei Mocioni, deținătorii domeniului. Stilul neoclasic, dar și detaliile edificiului, rețin atenția vizitatorilor, la fel ca și minunatul parc dendrologic de opt hectare, care înconjoară castelul.

Castelul din Bulci a aparținut tot familiei Mocioni, fiind achiziționat în anul 1858 de la baronul Fechtig-Fechtenberg. Este construit în stil neoclasic, cu fațadă simplă – blazonul familiei Mocioni fiind adăugat ulterior – având o seră și un parc dendrologic.

Castelul din Macea este, de fapt, un ansamblu arhitectonic, construit în două etape de către familia nobiliară Cernovici. Prima edificare, până la turnul cel mare, are loc în prima jumătate a secolului al XIX-lea, iar construcția pe care o cunoaștem astăzi este finalizată între anii 1862-1883. Nu are un stil unitar, dar este un edificiu impozant, fiind înconjurat de o grădină botanică deosebit de importantă prin multitudinea speciilor existente. Castelul este astăzi centru universitar, fiind restaurat integral de către Universitatea de Vest „Vasile Goldiș” din Arad.

Monumente de for public din județul Arad.

Monumentul Eroilor de la Păuliș este o lucrare monumentală, realizată în anul 1974 de către sculptorii Emil Vitroel și Ionel Munteanu (soldatul), împreună cu arhitectul Miloș Cristea (ansamblul). Realizat din beton armat și travertin, monumentul este dedicat eroilor de la Păuliș din septembrie 1944 și beneficiază de o poziție privilegiată, pe Drumul Național 7, între localitățile Păuliș și Sâmbăteni.

Piața Reconcilierii din Arad a rezolvat în 2004 o problemă care i-a dezbinat pe români și maghiari, problemă soluționată prin realizarea unui parc al reconcilierii româno – maghiare pe modelul reconcilierii franco-germane, reunind două monumente cu semnificație importantă: “Statuia Libertății” dedicată generalilor revoluției maghiare alături de “Arcul de Triumf” care-i cinstește pe moșii lui Avram Iancu.

În orașele și comunele din județul Arad există numeroase monumente, care, încadrate într-un context adecvat, pot deveni monumente de for public de referință. Amintim aici bustul lui Mihai Veliciu din Chișineu-Criș, monumentul lui Virgil Iovănaș din Curtici, Monumentul ostașului de la Ineu, Monumentul Eroilor din Sebiș sau cel de la Covăsânț sau Dezna, Monumentul de la Hălmagiu, sau cele de la Macea (Pavel Mercea), Moneasa, Șimand, Șiria etc. De asemenea, troițele pot redeveni monumente reprezentative, mai ales cele de la intrările sau din mijlocul localităților șvăbești, după cum se constată și o tendință vădită înspre monumentalitate în cazul troițelor din curțile bisericilor ortodoxe (Almaș, Căpâlnaș, Birchiș etc.).

Patrimoniul natural cuprinde ansamblul componentelor și structurilor fizico-geografice, floristice, faunistice și biocenotice ale mediului natural a căror importanță și valoare ecologică, economică, științifică, biogenă, sanogenă, peisagistică, recreativă și cultural-istorică. Deoarece atracțiile naturale au din ce în ce mai mulți adepți vom prezenta în cele ce urmează

Lista rezervațiilor naturale din județul Arad (sursa: <https://ro.wikipedia.org>)

Denumirea ariei protejate	Localizare	Tip	Suprafață (ha)	Observații
Arboretele de fag de la Râul Mic	Luncșoara	forestier	165,5	Arie protejată de interes local
Arboretul Macea	Macea	forestier și floristic	20,5	
Balta Rovina	Ineu	zoologic	120	
Balta Șoimoș	Lipova	zoologic	1	
Bălțile Gurahonț	Gurahonț	botanic	2	
Dosul Laurului	Zimbru	botanic	32,2	
Locul fosilifer Monoroștia	Monoroștia	paleontologic	0,1	
Locul fosilifer Zăbaț	Zăbaț	paleontologic	5	
Pădurea de stejar pufos de la Cărand	Cărand	forestier	2,1	

Pădurea Lunca - colonie de stârci	Mișca	avifaunistic	2	declarat prin HG 2151/2004
Pădurea Sâc	Cărand	zoologic	17,8	
Pădurea Socodor - colonie de stârci	Socodor	avifaunistic	3,1	
Peștera lui Duțu	Săvârșin	speologic	0,1	
Peștera Sinesie, Căprioara	Căprioara	speologic	0,1	
Peștera Valea Morii	Moneasa	speologic	5	monument al naturii
Poiana cu narcise Rovina	Ineu	botanic	0,1	
Prundul Mare	Secusigiu	mixt	91,2	declarat prin HG 2151/2004
Denumirea ariei protejate	Localizare	Tip	Suprafață (ha)	Observații
Rezervația de soluri sărăturate	Socodor	botanic și geologic	95	
Runcu-Groși	Bârzava	forestier	261,8	
Arboretul Macea	Macea	forestier și floristic	20,5	
Balta Rovina	Ineu	zoologic	120	
Bălțile Gurahonț	Gurahonț	botanic	2	
Dosul Laurului	Zimbru	botanic	32,2	
Locul fosilifer Monoroștia	Monoroștia	paleontologic	0,1	
Locul fosilifer Zăbaț	Zăbaț	paleontologic	5	
Pădurea de stejar pufos de la Cărand	Cărand	forestier	2,1	
Pădurea Sâc	Cărand	zoologic	17,8	
Pădurea Socodor - colonie de stârci	Socodor	avifaunistic	3,1	
Peștera lui Duțu	Săvârșin	speologic	0,1	
Peștera Sinesie, Căprioara	Căprioara	speologic	0,1	
Poiana cu narcise Rovina	Ineu	botanic	0,1	
Rezervația de soluri sărăturate	Socodor	botanic și geologic	95	
Runcu-Groși	Bârzava	forestier	261,8	

Dintre obiectivele turistice ale comunei Ghioroc, amintim:

- Biserica romano-catolică ce datează din 1779-1781
- Biserica ortodoxă cu hramul "Sfântul Mucenic Dimitrie" ce datează din 1793
- Monumentul închinat eroilor căzuți în luptele din 1944
- Muzeul Viei și Vinului

- Muzeul Agricol
- Muzeul Tamvaiului electric.

De asemenea:

- Balta Ghioroc constituie un obiectiv turistic de mare interes, lac în jurul căruia este în curs de dezvoltare o zonă turistică și de agrement.

Comuna Ghioroc se bucură de un mare potențial turistic datorită așezării ei geografice și lacului de pescuit. Aici a luat ființa prima linie electrificată din estul Europei și a opta din lume.

În comuna se află două muzee:

- Muzeul viei și vinului
- Muzeul agricol.

Muzeul Vinului din Ghioroc, inaugurat în anul 1987, reprezintă unul dintre numeroasele obiective turistice ale acestei așezări. Aici pot fi găsite numeroase exponate, grafice, diferite ustensile utilizate de către viticultori.

- Lacul Ghioroc atrage an de an un număr tot mai mare de turiști.

Relevanța pentru Studiul de oportunitate: Deoarece o parte a călătorilor cu transportul public de pe raza asociației este formată din turiștii care vizitează muzee, cetăți, rezervații naturale etc. la organizarea traseelor va trebui să se țină seama de acestea.

Gradul de motorizare în județul Arad

În județul Arad au fost înregistrate de către Institutul Național de Statistică un număr de 150.698 gospodării din care 87.081 gospodării în mediul urban și 63.617 gospodării în mediul rural.

Conform insse.ro la sfârșitul anului 2018, din punct de vedere al motorizării din totalul de 226774 de vehicule, 85,17 % reprezintă autovehiculele înmatriculate respectiv 193149, 1,65% sunt motocicletele (3.743), 3.838, respectiv 1,69% sunt mopedele și motocicletele (inclusiv bicicletele cu mototricicli și cvadricicli), autovehiculele de marfă sunt 24.984 deci 11,01%, iar tractoarele 1.060, deci 0,46%.

Variația indicelui de motorizare în intervalul 2011-2015 înregistrată în municipiul Arad, județul Arad și la nivel național este prezentată în figura de mai jos (sursa PMUD municipiul Arad). Se observă că, în perioada analizată, valoarea indicelui de motorizare specific municipiului Arad depășește valorile medii înregistrate la nivelul județului Arad și al României. În anul 2015 numărul de autoturisme deținute de 1.000 de locuitori ai municipiului Arad este cu 42,5% mai mare față de valoarea medie națională.

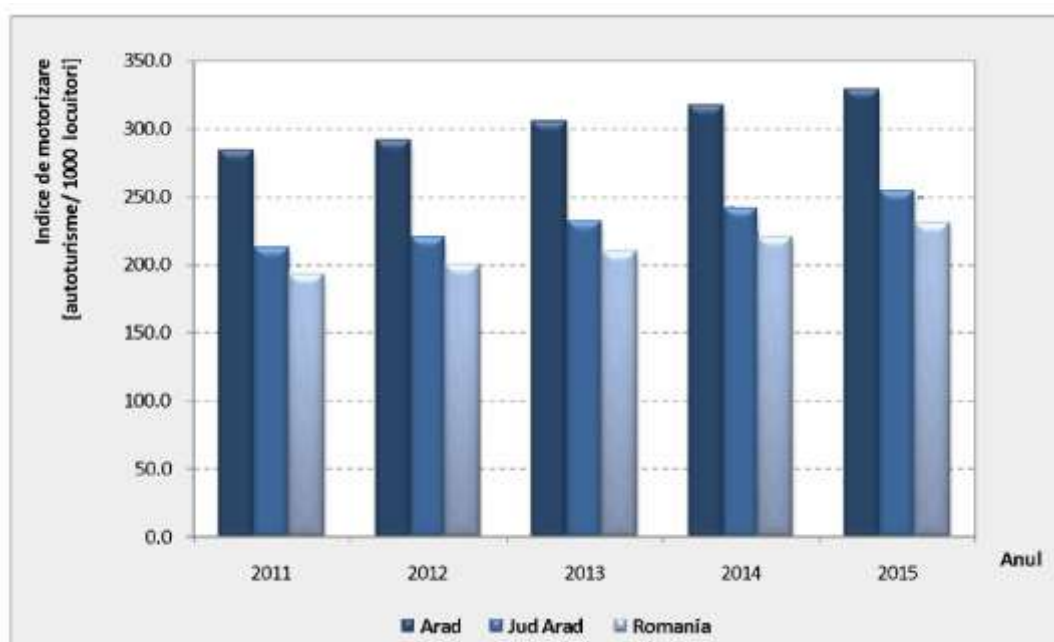


Fig. nr. 4. Variația indicelui de motorizare în intervalul 2011-2015

Autoturismele înregistrate la nivelul Județului Arad între 2013-2016 sunt prezentate în tabelul și graficul următor:

	2013	2014	2015	2016
Județul Arad	110.581	115.298	121.047	128.002

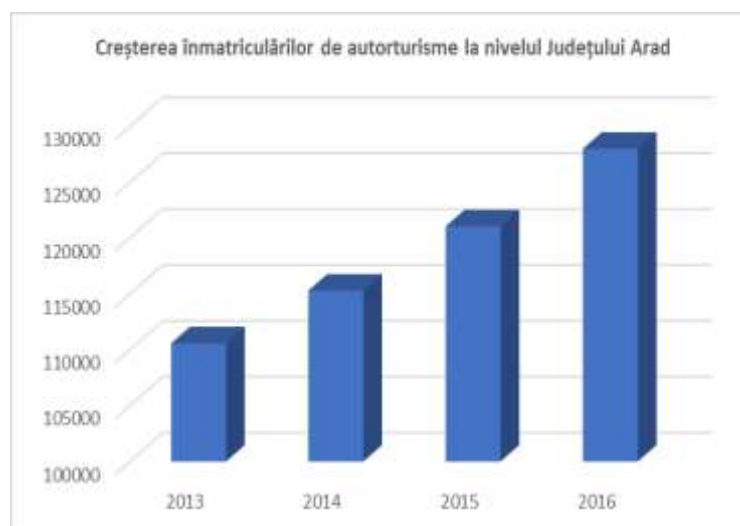


Fig. nr. 5. Creșterea înmatriculărilor de autoturisme la nivelul județului Arad

Situația transportului în județul Arad

Teritoriul județean este străbătut de coridorul trans-european nr. IV – rutier și feroviar, care asigură legăturile dintre vestul Europei și spațiul Mării Negre.

În cadrul regiunii Vest, județul Arad ocupă locul 3 în ceea ce privește lungimea totală a drumurilor publice, beneficiind de existența unui coridor pan-european, coridorul IV: frontiera Nădlac-Arad-Timișoara-Lugoj-Deva-Sebeș-Sibiu-Pitești-București-Lehliu-Fetești-Cernavodă-Constanța cu ramură de la Lugoj spre Caransebeș-Drobeta Turnu Severin-Craiova-Frontiera Calafat.

În domeniul transportului public cu tramvaie și autobuze, Aradul deține câteva premiere la nivel național. Astfel, activitatea de transport public a debutat în anul 1869, când s-au pus în funcțiune trei linii de tramvaie trase de cai care au circulat pe 3 trasee, până în 1913. În anul 1908, se înființează societatea de transport public cu autobuze în Arad, fiind prima la nivel național. Anul 1913 marchează o altă premieră la nivel național inaugurarea primei linii ferate electrificate din estul Europei pe ruta Arad – Podgoria. În anul 1946 s-a introdus tramvaiul electric, pe linie cu ecartament metric, Aradul aflându-se de atunci printre orașele cu cele mai complexe și moderne rețele de transport.

Lungimea rețelei de tramvaie, plasează Aradul pe locul al doilea la nivel național, după București.

Municipiul Arad deține tradiție și în fabricarea de material rulant, aici aflându-se cea mai mare companie producătoare de vagoane din România, cu o vechime de 125 de ani.

Județul dispune de un sistem de drumuri publice format din:

1. Autostrăzi:

- o A1, tronson VII Timișoara - Arad: 32,3 km ;
- o A1, tronson VIII Arad – Nădlac: 31,7 km.

2. Drumuri naționale (598 km):

o 3 trasee de drum european:

- E 68 (DN 7) – traversează județul de la est spre vest de la Petriș spre Lipova, până la ieșirea din țară prin punctul de frontieră Ro/Hu Nădlac, face parte din Coridorul IV Paneuropean;
- E 671 (DN 69, DN 79) – traversează județul de la sud la nord de la Timișoara la Oradea;
- E 79 (DN 76) - traversează județul de la sud la nord de la Deva la Oradea, prin localitatea Vârfurile;

o 2 trasee de drumuri naționale:

- DN 7B – traversează județul de la sud la nord, prin localitatea Turnu, spre punctul de trecere al frontierei Turnu – Battonya;
- DN 79A - traversează județul de la est spre vest, cu originea în localitatea Vârfuri, trece prin orașele Ineu, Chișineu-Criș, cu ieșire din țară spre Ungaria la Vârșand.

3. Drumuri județene și comunale/ locale (1.935 km):

- o 39 trasee de drumuri județene (1.208 km);
- o 114 trasee de drumuri comunale.

La nivelul reței globale de transport rutier, Municipiul Arad prezintă conexitate ridicată, fiind racordat la rețeaua Trans-Europeană de Transport centrală (TEN-T) prin autostrada A1,

care în zona de influență a localității Arad are prevăzute 4 noduri de legătură cu rețeaua națională și locală (figurile 2.9 și 2.10), aflate la intersecțiile cu:

- DN 69 Timișoara – Arad, în zona de Sud a localității;
- DJ 682 Arad – Zădăreni, în extremitatea Sud - Vestică a localității, deservind zona industrială Sud;
- DJ 682F, în zona de Vest a localității, în vecinătatea Aeroportului Internațional Arad;
- DN 7 București – Nădlac, în vecinătatea zonei industriale Vest.

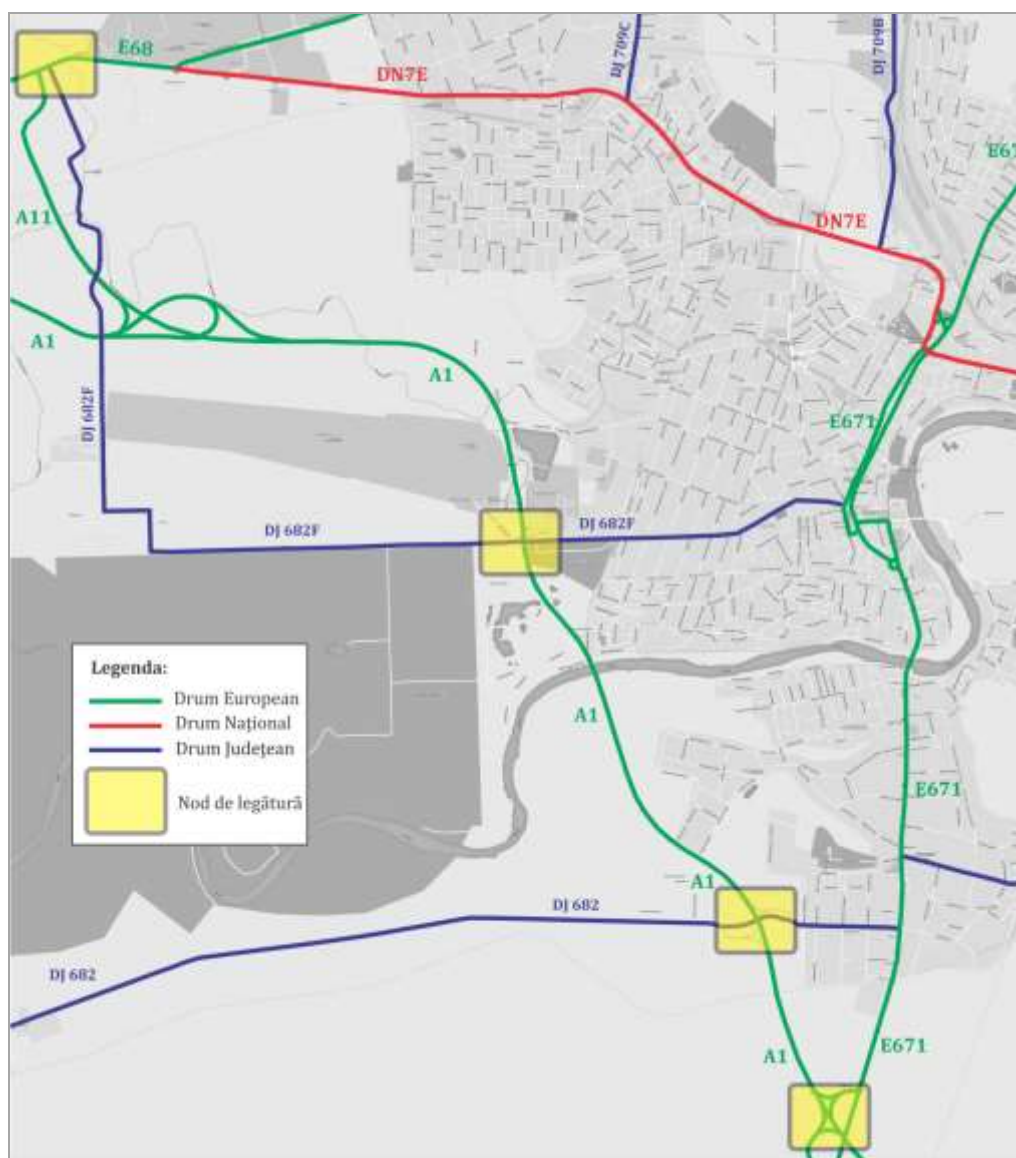


Figura 6. Nodurile de legătură ale autostrăzii A1 în zona Municipiului Arad.

Rețeaua stradală a Municipiului Arad este țesută pe structura formată din traseele drumurilor naționale și județene care asigură conexiunea cu teritoriul învecinat. Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumurilor europene, naționale și județene sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului.

Municipiul Arad este printre puținele centre urbane din România care are în funcțiune sistemul de transport public nepoluant - tramvaiul. Comparativ cu celelalte moduri de transport public, rețeaua de tramvaie prezintă flexibilitate redusă, funcționarea acestui mod de transport fiind condiționată de existența unei infrastructuri și a unor vehicule foarte costisitoare. Totuși, rețeaua de tramvaie acoperă nu numai raza municipiului Arad ci și porțiunea de drum care leagă municipiul Arad de comuna Ghioroc.

Lungimea totală a infrastructurii de tramvai din Municipiul Arad este de 70 km cale simplă, pe care sunt amplasate 126 stații. Rețeaua urbană este continuată cu ramificații în zona periurbană, cu lungime totală de 30 km cale simplă, de-a lungul căreia sunt prevăzute 21 stații. Tramvaiele circulă în intervalul orar 5:00-24:00.

Rețeaua globală de transport public local din municipiul Arad, cu tramvaiul, reprezentată grafic mai jos, este formată din 15 linii de tramvai cu o lungime totală a traseelor (dus-întors) de 335,860 Km.



Fig. 7. Rețeaua de transport public cu tramvaie din Municipiul Arad

Comparativ cu celelalte moduri de transport public, rețeaua de tramvaie prezintă flexibilitate redusă, funcționarea acestui mod de transport fiind condiționată de existența unei infrastructuri și a unor vehicule speciale (tramvai) destul de costisitoare. Din anul 2006 până în prezent din totalul de 67,720 km cale simplă de infrastructură de tramvai au fost reabilitați 37,754 Km ceea ce reprezintă un procent de 55,75%.

Operarea serviciului de transport public local pe șine este realizată cu un parc de 138 tramvaie. Cu excepția a 6 tramvaie noi achiziționate în anul 2014, restul de 132 tramvaie au vechimea cuprinsă între 39-55 de ani. Parcul de tramvaie cuprinde vagoane convenționale cu vechime diferită, produse inițial pentru Arad (Tatra), precum și vagoane la mâna a doua, cumpărate din Germania sau Austria.

Principala disfuncționalitate a sistemului de transport public este dată de vechimea mijloacelor de transport, motiv pentru care în accesarea fondurilor europene s-a ținut cont de acest lucru, pe lista dotărilor cuprinse în proiectele europene existând un număr de 38 de tramvaie.

Funcționarea sistemului de transport public local este susținută prin dotările auxiliare organizate în două depouri:

1. **Depoul UTA** cu o suprafață construită de 11.324 mp, care deține:

- hala revizii și reparații vagoane cu 4 linii, lungime linie L=60m ;
- hala reparații tramvaie cu două linii, lungime linie L=60m ;
- ateliere întreținere (atelier reparații motoare, atelier confecționat diverse piese, atelier reparații pantografe, atelier întreținere acumulatori, spălătorie, atelier lăcătușărie, atelier vopsitorie, atelier tapițerie, atelier tâmplărie, atelier formație “Rețea de contact”).

Caracteristicile tehnice ale rețelei de linii de tramvai în depou :

- 6 canale de lucru ;
- lungimea liniilor (garare și manevră) de 4.796m c.s
- numărul de macaze cu acționare manuală : 49 buc.

Dotări tehnologice specifice:

- pod rulant 1 buc.
- macara pivotantă 1 buc.
- seturi vinciuri electromecanice 4 seturi
- utilaj reprofilat bandaje (BET) 1 buc.
- presa orizontală 400 tf 1 buc.

Principalul depou de tramvaie (UTA) este situat pe Calea Victoriei, nr. 35b-37, pe terenul aparținând de S.C. Compania de Transport Public S.A. Arad. Rețeaua de parcare acoperă aproximativ 3,5 ha. Depoul a fost construit pe etape, din 1962 până în 1974 și este dotat cu echipamente tehnologice specifice vagoanelor TATRA T4R ȘI DUWAG (1960-1969), de tipul GT6 și GT8.

În 2016-2017 printr-un împrumut de la BERD s-au achiziționate echipamente tehnologice specifice vagoanelor Imperio pentru dotarea depoului. În cadrul acestui proiect au fost achiziționate:

- vinciuri electrice mobile, comandă centralizată pentru ridicarea vagonului de pe boghiuri – 8 bucăți (42.624 de euro);
- o instalație pentru schimbarea agentului de răcire din sistemul de aer condiționat – 7.840 de euro;
- un sistem de control al acumulatorilor din vagon – 3.326 de euro;
- un dispozitiv de măsurare a forței de închidere a ușilor tramvaiului – 3.180 de euro;
- o platformă mobilă de ridicare pentru reparații făcute sub vagon – 1.120 de euro;
- o mașina de spălat cu jet de apă caldă pentru curățare – 2.633 de euro;
- o instalație de încărcare cu nisip uscat a nisiparelor – 42.624 de euro;
- echipament de compactare(ciocan de burat) – 2 bucăți (2.250 de euro);
- un polizor portabil – 2.343 de euro;
- un polizor motorizat pentru șlefuirea șinelor – 8.733 de euro;
- un aparat portabil de măsurare a profilului șinelor – 35.264 de euro;
- o instalație de alimentare a tramvaiului cu tensiune de lucru (750V CC) – 6.269 de euro;
- o platformă de lucru amplasată la nivelul plafonului tramvaiului, inclusiv instalația de aplicare a siguranței automate – 56.459 de euro;
- o macara pivotantă 3,5 tf – 36.042 de euro;

- un sistem de spălare mobil tip portabil – 143.994 de euro.

Halele depoului sunt utilizate la serviciile de întreținere curentă a tramvaielor, precum și la serviciile de reparații capitale ale caroseriilor și agregatelor de rulare. Vagoanele intră în hale prin ușile batante de la capetele lor, pentru fluidizarea fluxului de lucru.

Planul general al depoului este prezentat în figura de mai jos. Liniile roșii groase reprezintă șinele iar clădirile sunt colorate în albastru.

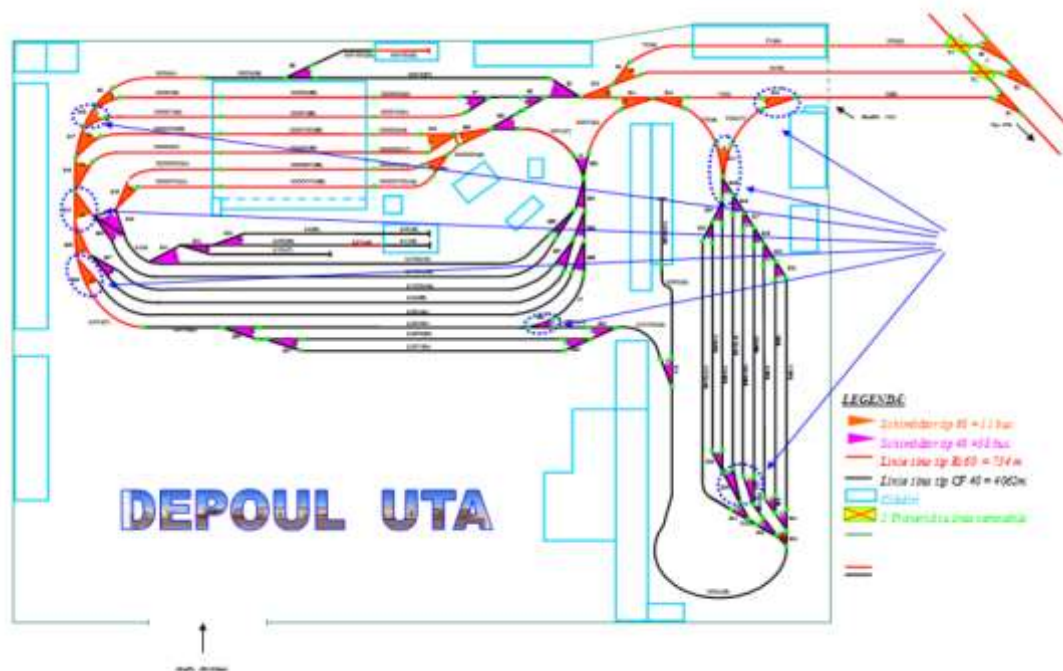


Fig. 8. Planul general al depoului UTA

2. Depoul Micalaca, cu o suprafață construită de 2.991 mp, care deține:

- hală de revizii și reparații tramvaie;
- ateliere de reparații piese și subansambluri, atelier electric, atelier boghie, atelier de strungărie, atelier sudură, atelier de reparații accidentale, atelier electronică.

Caracteristicile tehnice ale rețelei de linii de tramvai în depou:

-6 canale de lucru. Lungimea canalelor de lucru este de 50 m (pentru 4 din canale) respectiv 33 m pentru celelalte două canale de lucru.

-lungimea liniilor (garare și manevră) este de 3.945 m c.s.

-numărul de macaze cu acționare manuală: 33 buc.

Dotările tehnologice specifice existente în depou:

- pod rulant interior;
- pod rulant exterior;
- presă hidraulică pentru presat bandaje roată tip Bochum 1 buc.
- seturi vinciuri electromecanice 2 seturi

Planul general al depoului este prezentat în figura de mai jos. Liniile roșii groase reprezintă șinele iar clădirile sunt colorate în albastru.

Precizăm că la data prezentului studiu, acest depou nu mai este utilizat, dar poate fi oricând redeschis, în funcție de necesitățile societății.

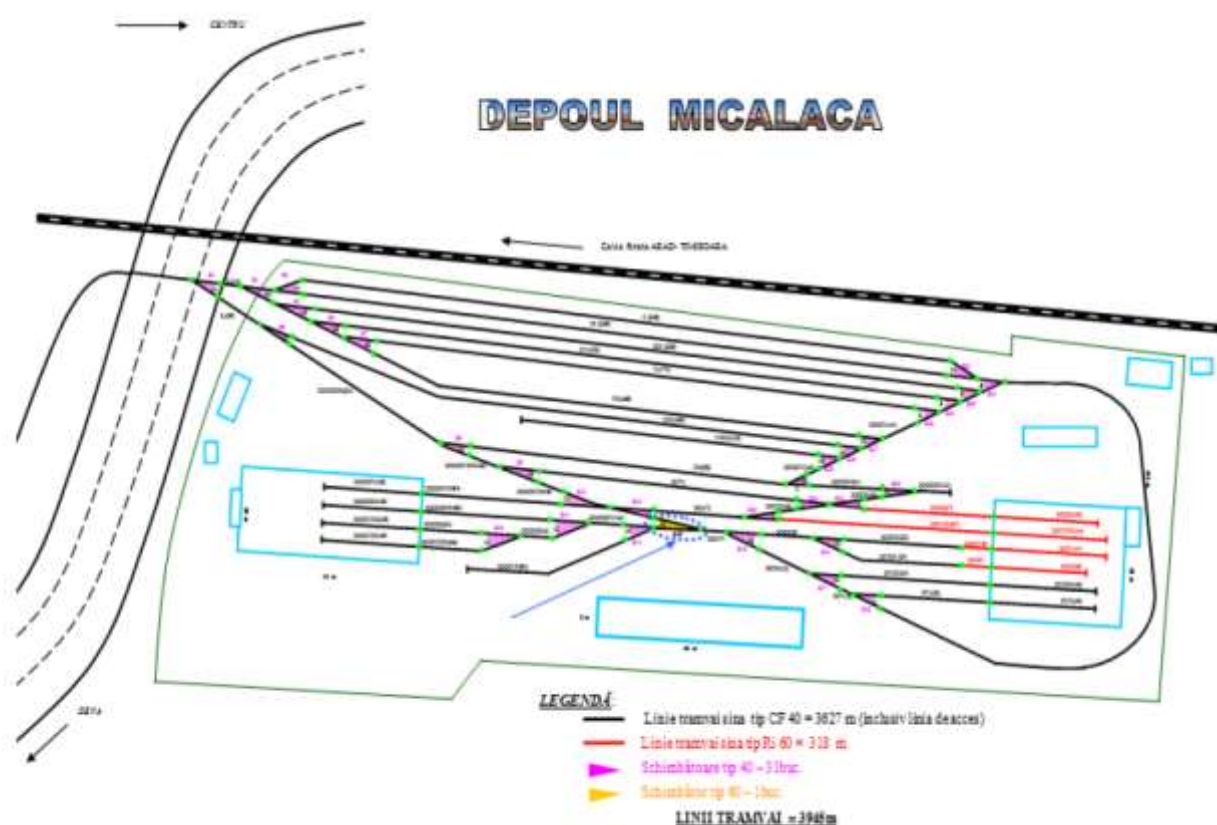


Fig. 9. Planul general al depoului Micalaca

Tramvaiele asigură transportul pe un număr de 15 linii, a căror trasee au o lungime totală de 167,930 Km.

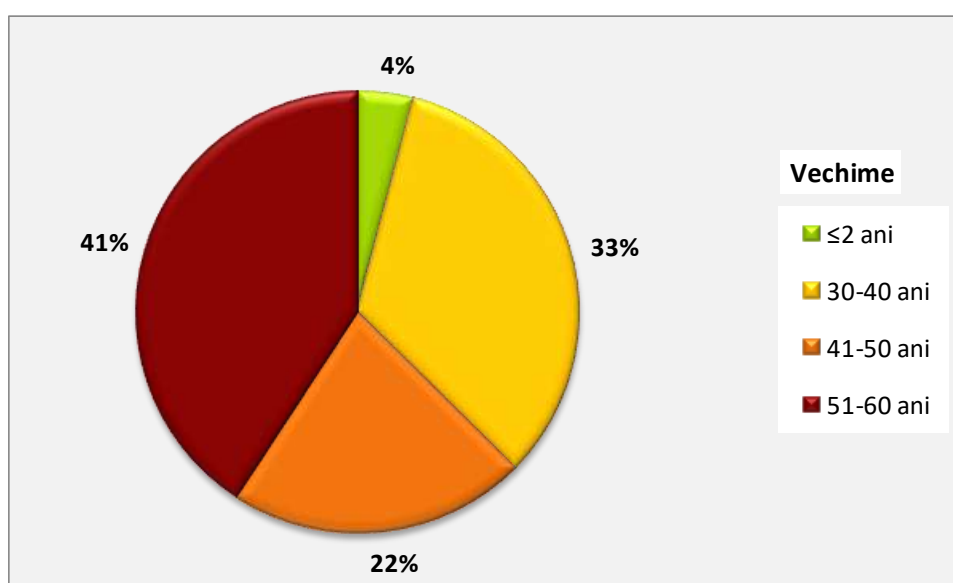


Figura 10. Ponderea tramvaielor după vechime.

Rețeaua de autobuze prezintă flexibilitate ridicată din punct de vedere al configurării traseelor, nefiind condiționată de existența unei infrastructuri dedicate. În total, în cadrul rețelei de transport din municipiu funcționează 7 linii de autobuz, care deservesc teritoriul în 123 stații. În decursul unei zile lucrătoare, autobuzele circulă în intervalul orar 05:00 - 24:00. Frecvențele de circulație variază între 1 și 2 vehicule pe oră în funcție de traseu și de perioada din zi (vârf de trafic, în afara vârfului de trafic).

II.3 Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Arad

Strategia de dezvoltare pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad este compusă din strategia de dezvoltare a Unităților Administrativ Teritoriale membre ale asociației, deoarece prin statutul asociației strategia serviciului este stabilită în sarcina autorităților locale.

Strategia de dezvoltare a Municipiului Arad în ceea ce privește transportul public local, este prezentată atât în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Durabilă 2014-2030 cât și în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Arad. Pentru investițiile cuprinse în cele două documente sumele necesare vor fi acoperite atât din fonduri europene cât și din Bugetul Local.

După realizarea investițiilor programate serviciul de transport va suferi unele modificări. Astfel, după achiziționarea sistemului de e-ticketing în municipiul Arad, se va trece la carduri de călătorie, când vor trebui realizate unele schimbări în politica de tarificare. Extinderea sistemului la nivelul asociației, va presupune o nouă etapă de modificare a politicii de tarificare. Prin aceasta, se va realiza treptat un sistem integrat de tarificare mult mai ușor de folosit.

Prin achiziționarea de tramvaie noi și autobuze electrice în municipiul Arad se va putea modifica frecvența pe unele trasee, astfel încât atât calitatea serviciilor cât și gradul de satisfacție al clienților să crească. Tendința municipiului și a asociației este ca, în timp, prin investițiile realizate toate mijloacele de transport să fie înlocuite și mai mult, infrastructura de transport să fie reabilitată pentru creșterea siguranței în circulație.

După anul 2020, asociația va putea să facă demersurile necesare pentru a încerca extinderea programului de transport prin introducerea de noi curse în zonele industriale, astfel încât societățile care în prezent utilizează transportul prin curse speciale să dorească să utilizeze noile trasee în detrimentul curselor speciale. Acest lucru, va putea fi realizat prin crearea unor facilități pentru angajați și crearea unui program de transport care va putea satisface cerințele societăților beneficiare.

Trasee de transport public

Program de Transport pentru rețeaua de tramvaie

Programul de transport pe raza municipiului Arad și în periurbanul acestuia este realizată în prezent la un program de transport care satisface necesitatea de transport. În cursul derulării contractului vor fi necesare modificări ale programului de transport existent, deoarece noile mijloace de transport achiziționate vor crea posibilitatea creșterii frecvenței la liniile pentru care există realizate modificările la infrastructură care să permită rularea acestora pe liniile reabilite.

Prin realizarea investițiilor necesare pentru reabilitarea infrastructurii de tramvai pe liniile nereabilite se va crea posibilitatea rulării pe toate liniile de transport din municipiul cu tramvaie noi, cu podea joasă. Aceste investiții, vor necesita o nouă modificare a Programului de transport deoarece performanțele noilor tramvaie vor trebui adaptate la necesitatea de transport din municipiu.

Program de Transport pentru rețeaua de autobuze

Programul de transport cu autobuzele urbane va fi la începutul contractului și până la începerea investițiilor, cel existent la momentul actual. Odată cu începerea modernizării parcului de autobuze și a realizării investițiilor cu finanțare din fonduri europene, va apărea necesitatea modificării programului de transport, prin extinderea acestuia sau modificarea frecvenței acestora pe anumite linii. De asemenea, în perioada derulării contractului există posibilitatea necesității introducerii de noi trasee sau de modificare a frecvenței pe traseele existente.

După finalizarea proiectului prin care se realizează construirea podului peste Râul Mureș se va realiza prelungirea liniei 49 până la Piața UTA.

În plus, pe raza Municipiului Arad, până la achiziționarea noului parc de tramvaie și autobuze adaptate pentru persoanele cu dizabilități, prin intermediul operatorului se va realiza transportul persoanelor cu dizabilități prin intermediul unui microbuz, într-un sistem de transport de tip *door-to-door* special pentru persoanele cu deficiențe fizice. Acesta este un microbuz special proiectat să ofere servicii de transfer, la cerere, pentru clienții cu deficiențe fizice și persoanele care îi însoțesc.

Deoarece transportul pe raza asociației, dinstre Municipiul Arad spre Comuna Ghioroc este asigurat prin transportul cu tramvaiul, la această dată nu există identificată o altă necesitate de transport spre comunele din asociație. În cazul în care necesitatea de transport se modifică prin extinderea zonelor populate, prin crearea de noi cartiere sau ca urmare a solicitărilor adresate asociației prin intermediul unităților administrativ-teritoriale (UAT) membre, se vor identifica necesitățile de transport și posibilitățile de extindere a rețelei de autobuze către UAT-urile membre. De asemenea, în momentul în care asociația se va extinde și pe raza altor UAT se va identifica atât nevoia de transport prin mărirea programului de transport, cât și mijloace se transport pentru a putea rula noile rute apărute.

II.4 Tarife și politica socială pentru transportul public de călători pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Arad

Autoritatea Contractantă va stabili Tarifele de călătorie, iar Operatorul va încasa veniturile din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile de transport public prestate de către Operator în baza contractului de servicii publice.

La momentul întocmirii Studiului de oportunitate, Operatorul aplică tarifele de călătorie stabilite prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad nr. 123/2019, cu modificările și completările ulterioare. Înainte de încheierea contractului de delegare ADI Transport va adopta o Hotărâre AGA care va stabili tarifele utilizate la transport pe raza ADI Transport Arad.

După implementarea sistemului de e-ticketing, se vor crea pachete tarifare atractive care vor avea următoarele avantaje:

- integrare tarifară prin utilizarea pe teritoriul asociației a unui singur tip de legitimație de călătorie valabil pentru toate mijloacele de transport public local (card de mobilitate urbană), conform prevederilor art.1 alin. 4 lit. n din Legea nr. 92/2007;
- reduceri tarifare la deplasările combinate, în care se utilizează cel puțin 2 mijloace de transport pentru a ajunge la destinație, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor și atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme. În prezent, pe trasee județene, tarifele sunt aprobate de către Consiliul Județean, iar titlurile de călătorie nu sunt valabile în transportul urban din municipiu;
- aprobarea tarifelor de către fiecare membru al asociației pentru traseele care o deservesc, urmată de hotărârea AGA a asociației de dezvoltare, în strânsă legătură cu condițiile de transport pe care și le dorește fiecare asociat și pe care le poate monitoriza și sancționa nemijlocit.

Operatorul va organiza și presta activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie.

Politica socială aplicată pe raza administrativ teritorială a asociației, este adaptată în funcție de legislația națională și locală adoptată pentru fiecare unitate administrativ teritorială din cadrul asociației. În acest sens, în cadrul ADI Transport în ședințele AGA vor fi aprobate măsurile sociale care se vor aplica de către toate UAT-urile membre. După aprobare unitățile administrativ teritoriale vor notifica ADI Transport care va avea obligația ca în termen de maxim 10 zile de la adoptarea hotărârilor de la toate UAT-urile membre să aducă la cunoștința operatorului modificările adoptate, astfel încât operatorul să poată asigura aplicarea în bune condiții a acestora.

La data începerii contractului legislația aplicabilă, referitoare la politica socială, în cadrul Contractului va fi următoarea:

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială	Observație
Veterani de război, invalidi și văduve de război	100%	90 lei/abonament/ toate liniile/lună	Legea nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalidilor și văduvelor de război, cu modificările și completările ulterioare	Municipiu
Eroi, martiri ai revoluției din decembrie 1989	100%	90 lei/abonament/ toate liniile/lună	Legea 341/2004 a recunoștinței față de eroii martiri și luptătorii care au contribuit la victoria revoluției române din decembrie 1989, cu modificările și completările ulterioare	Municipiu
Persoane cu handicap grav și accentuat, însotitori și asistenți personali ai acestora	100%	90 lei/abonament/ toate liniile/lună	Legea 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare	Municipiu
Persoanele persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945	100%	90 lei/abonament/ toate liniile/lună	Decret-Lege nr.118/1990, ***republicată privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, cu modificările și completările ulterioare	Municipiu
Persoanele cu vârstă de peste 70 de ani, cu domiciliul sau reședința în municipiul Arad	100%	90 lei/abonament/ toate liniile/lună	Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad Arad nr. 123/2019 privind aprobarea masurilor de protecție socială la transportul în comun cu tramvaiele, cu modificările și completările ulterioare	Municipiu
Pensionarii cu un venit lunar mai mic de 1200 lei	100%	90 lei/abonament/ toate liniile/lună	Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad Arad nr. 123/2019 privind aprobarea masurilor de protecție socială la transportul în comun cu tramvaiele, cu modificările și completările ulterioare	Municipiu
Copiii preșcolari, elevii ciclului primar și gimnazial, elevii ciclului liceal și postliceal, elevii școlilor profesionale, cursuri de zi, care frecventează unitățile de învățământ de pe raza municipiului Arad	100%	90 lei/abonament/ toate liniile/lună	Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad Arad nr. 123/2019 privind aprobarea masurilor de protecție socială la transportul în comun cu tramvaiele, cu modificările și completările ulterioare	Municipiu

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială	Observație
Donatorii de sânge	50%	90 lei/abonament/ toate liniile/lună	Legii 282/2005 privind organizarea activității de transfuzie sanguină, donarea de sânge și componente sanguine de origine umană, cu modificările și completările ulterioare și HGR 1364/2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge, coroborată cu Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad Arad nr. 123/2019 privind aprobarea masurilor de protecție socială la transportul în comun cu tramvaiele, cu modificările și completările ulterioare	Municipiu
Pensionari cu venituri peste 1200 lei	50%	45 lei/abonament/ toate liniile/lună	Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad Arad nr. 123/2019 privind aprobarea masurilor de protecție socială la transportul în comun cu tramvaiele, cu modificările și completările ulterioare	Municipiu
Studentii din învățământul superior acreditat/autorizat, cursuri de zi	50%	45 lei/abonament/ toate liniile/lună	Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad Arad nr. 123/2019 privind aprobarea masurilor de protecție socială la transportul în comun cu tramvaiele, cu modificările și completările ulterioare	Municipiu

Reducerile și gratuitățile acordate prin legislație națională se aplică și pe raza asociației. Înainte de aplicarea contractului UAT-urile membre vor lua măsuri de aprobarea a acestorași facilități pe raza lor administrativ-teritorială.

CAPITOLUL III

PREZENTAREA OPERATORULUI S.C. COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC S.A. ARAD

III.1 Scurt istoric

Compania de Transport Public SA Arad este cel mai mare transportator din județul Arad, asigurând atât transport urban cât și suburban prin intermediul autobuzelor și tramvaielor.

- 1869 marchează începutul activității de transport public din Arad când s-au pus în circulație, pe trei linii, primele tramvaie trase de cai. 19 tramvaie de acest fel vor circula până în anul 1916. Serviciul a fost concesionat de Primăria orașului liber regesc Arad societății „Fabrica de caramida și cale ferată rutieră”. S-a circulat pe linie cu ecartament normal.

- 1907 - este achiziționat primul autobuz de către municipalitate. Autobuzul mijloc recent apărut în peisajul unor metropole europene, sugerează și inițiază intenția de a aduce la Arad acest mijloc de transport atât a unor întreprinzători particulari (cazul lui R. Samu de a promova o linie de autobuz între cartierul Aradul Nou și Centru, în anul 1906), cât și a municipalității care prin comisiile orășenești de comunicații și financiare la 5.05.1906 redactau un proiect de hotărâre care urmărea înființarea unei societăți de transport cu autobuzele care în țară avea să fie prima.

- 1908- Primăria Arad a înființat Societatea de transport cu autobuzele, societate care a fost prima de acest fel din România. În mai 19 primele autobuze încep a parcurge traseele de probă pe străzile orașului care până acum nu au avut parte de un vehicul de această marime.

- 1910 - a fost inaugurată o linie suburbană care să lege orașul de localitățile învecinate din zona Podgoria (o regiune aflată la 24 km distanță și binecunoscută pentru tradiția sa viticolă).

- 1913 linia Arad –Podgoria a fost electrificată și a devenit prima de acest fel din România și a 8-a din lume. Sistemul de transport pe calea electrificată Arad – Podgoria, avea să fie inaugurat la 10 aprilie 1913 când presa vremii consemnează aici: "Prima cale electrificată din Estul Europei și a opta din lume", la acea dată funcționând linii electrificate în SUA, Franța, Elveția, Austria și Suedia.

- 1914 - autobuzele au fost rechiziționate de armată
- 1928 - activitatea de transport cu autobuzele a fost preluată de către municipalitate
- 1938 – exista un număr de 30 de autobuze care deserveau 11 trasee
- 1945 - Întreprinderea Comunală a înființat o secție de autobuze efectuând atât transport urban, cât și suburban.

- 1946 - punerea în funcțiune a tramvaiului electric a făcut ca Aradul să devină unul dintre orașele cu o rețea de transport dintre cele mai complexe și moderne.

- 1973 – parcul de mașini totaliza 170 de unități
- 1980 – prin decizia 801/10 nov. 1979 a Consiliului Popular Județean Arad se înființează întreprinderea de interes local specializată pe domeniul transporturilor numită Întreprinderea Județeană de Transport Local Arad (I.J.T.L.A.), care preia activitatea de transport public la nivelul întregului teritoriu al județului, alături de transportul auto specializat pe marfă, inclusiv taximetre.
- 1990 – se restructurează activitatea IJTL Arad, transportul public fiind preluat de către RAT Arad. Rețeaua în lungime de 97 km c.s. (din care 67 km în municipiu) urmează un ciclu de reabilitare
- 1995 – începând cu 1995 societatea își extinde activitatea în aria județului
- 1996 – datorită modificării legislației, în sensul restringerii numărului de regii organizate la diferite niveluri și activități, după unele criterii având la bază numărul

populației, conform Legii 135/95, se impune transformarea regiei în societate comercială, fapt ce determină prin Decizia nr. 6 a Consiliului Județean Arad, organizarea acestei activități în S.C. Compania de Transport Public S.A. Arad, la data de 25.03.1996., organizare care conferă activității subordonare județeană față de C.J.A. și o prestare extinsă la nivelul întregului areal al județului.

- 2003 – Se inițiază ample lucrări de modernizare, vizate fiind în prima etapă porțiunile carosabile (str. Cocorilor, str. Voinicilor, str. Kogălniceanu, str. Fat Frumos, str. Micalaca Zona II-III) administrația locală urmărind modernizarea unor străzi și refacerea utilitatilor. În total au fost modernizate a liniilor de tramvai (5.205 m.c.d. și 838 m.c.s.) finanțate din fondurile Consiliului Local al Municipiului Arad.
- 2004 – Punerea în funcțiune a 3.700 m.c.s. de tramvai pe tronsonul Bariera Gai – Zona Industrială Vest, lucrare realizată din fonduri PHARE.
- 2007 – „Transport urban în Municipiul Arad”. Investiția viza o reabilitarea pe axa centrală a municipiului a rețelei de linii de tramvai pe o lungime de 18,004 km c.s.. Lucrările au fost finanțate de Consiliul Local al Municipiului Arad prin credit BERD.

III.2 Organizarea societății

Compania de Transport Public Arad este o societate comercială având drept principalii acționari:

Numele	Adresa	Pondere capital social
Municipiul Arad	Arad, B-dul Revoluției, nr. 75	71.2018%
Județul Arad	Arad, Str. Corneliu Coposu, nr. 22	28,3446%
Comuna Săvârșin	Săvârșin, Str. Alba Iulia, nr. 37	0,2268%
Comuna Ghioroc	Ghioroc, Str. Revoluției, nr. 89	0,2268%

Cu un parc care însumează 261 unități de transport (47,51% tramvaie și 52,49% autobuze) societatea noastră este principalul furnizor de servicii de transport public local. și își desfășoară activitatea de transport public de persoane, activitate structurată pe următoarele componente:

1. Transport regulat urban Arad
 - transport electric – desfășurat pe raza municipiului Arad și a 5 localități (Vladimirescu, Cicir, Mandruloc, Sambateni, Ghioroc).
 - transport auto – în municipiul Arad.
2. Transport regulat urban Lipova
3. Transport regulat județean – realizat pe raza județului Arad - cu autobuze în baza „Planului Județean de Transport 2014-2019”.
4. Transport prin curse regulat speciale - realizat cu autobuze în baza unor contracte. Acest tip de transport, desfășurat pe raza municipiului și județului Arad, asigură, cu precădere, transportul copiilor spre școli și a angajaților spre locurile lor de muncă;
5. Transport rutier contra-cost de persoane prin servicii ocazionale către orice destinație cu orice itinerar.

Conducerea societății este asigurată de Adunarea Generală a Acționarilor. În Adunarea Generală a Acționarilor, Consiliul Local al Municipiului Arad este reprezentat prin trei membrii aleși, de regulă, dintre consilierii locali, prin hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad.

Directorul general al societății este numit de către Consiliul de Administrație. Candidații propuși pentru funcția de director general sunt selectați/evaluați în prealabil și recomandați de o comisie de nominalizare, în procesul de evaluare comisia fiind asistată de un expert independent, persoană juridică specializată în recrutarea resurselor umane, conform prevederilor O.U.G. nr.109/2011. Expertul independent stabilește criteriile de selecție, care includ, cel puțin, dar fără a se limita la aceasta, o experiență relevantă în consultanță în management sau în activitatea de conducere a unor întreprinderi publice ori societăți comerciale din sectorul privat. Criteriile de selecție sunt elaborate și selecția este efectuată cu respectarea principiilor liberei competiții, nediscriminării, transparenței și asumării răspunderii și cu luarea în considerare a specificului domeniului de activitate a societății. Anunțul privind selecția directorului se publică în două ziare economice și/sau financiare de largă răspândire și pe pagina de internet a societății, anunțul incluzând condițiile care trebuie să fie întrunite de candidați și criteriile de evaluare a acestora. Selecția se realizează cu respectarea principiilor nediscriminării, tratamentului egal și transparenței. Delegarea conducerii societății se realizează prin decizia Consiliului de Administrație. Drepturile și obligațiile directorului general sunt prevăzute prin Contractul de mandat încheiat între Consiliul de Administrație și directorul general.

La momentul actual, rețeaua urbană de transport public asigură mobilitatea locuitorilor municipiului Arad prin intermediul celor 15 trasee de tramvai și a celor 9 trasee de autobuz, îndeplinind misiunea CTP și principiile care o guvernează:

- mobilitate pentru toți
- corectitudine și loialitate
- participare și transparență
- eficiență.

Pentru a-și atinge obiectivele compania și-a fixat obiective care vizează înnoirea parcului mijloacelor de transport, prelungirea rutelor acoperite prin transportul cu tramvaie și un sistem de tip ticketig cu carduri.

Având în vedere tradiția transportului în Arad, conducerea societății este asigurată de persoane cu o mare experiență acumulată în domeniul transportului.

În prezent, datorită creșterii numărului de autovehicule achiziționate de populație, numărul de călători care utilizează transportul în comun este în scădere. De asemenea, legislația actuală încurajează promovarea concurenței între operatorii de transport, ceea ce a dus la apariția, în cazul curselor speciale și a unora dintre traseele din transportul cu autobuzele din județ la apariția unor operatori de transport concurenți companiei.

Din acest motiv, este absolut necesară demararea investițiilor în mijloace de transport noi și în achiziționarea unui sistem electronic de ticketing.

În ceea ce privește executivul societății, prezentăm mai jos o caracterizare, cu privire la obligațiile și responsabilitățile a directorilor societății:

DIRECTOR GENERAL

Obligații

- să îndeplinească, cu diligența unui bun comerciant, toate actele necesare și utile pentru realizarea obiectului de activitate al societății, cu excepția celor rezervate de lege și /sau actul constitutiv pentru adunarea generală a acționarilor și consiliul de administrație;
- să-și exercite mandatul cu loialitate în interesul societății;
- să nu divulge informații confidențiale și secrete de afaceri ale societății, pe toată durata exercitării mandatului ;
- să îndeplinească criteriile și obiectivele de performanță stabilite prin hotărârea consiliului de administrație;
- să informeze lunar în scris consiliul de administrație cu privire la activitatea desfășurată;

- să pună la dispoziția consiliului de administrație toate documentele și informațiile necesare acestuia pentru exercitarea atribuțiilor;
- să îndeplinească hotărârile consiliului de administrație.

Responsabilități

- conduce nemijlocit și efectiv întreaga activitate a societății, conform prevederilor legale, actului constitutiv și împuternicirilor conferite de consiliul de administrație;
- selectează, angajează și concediază personalul salariat necesar bunei desfășurări a activității, conform legislației în vigoare și prevederilor actului constitutiv;
- negociază contractul colectiv de muncă și contractele individuale de muncă, conform legislației în vigoare și prevederilor actului constitutiv;
- reprezintă societatea în relațiile cu terțe persoane fizice sau juridice;
- încheie acte juridice în numele și pe seama societății, conform legislației în vigoare și actului constitutiv al societății;
- promovează proiecte, planuri de lucru, etc. în vederea îmbunătățirii performanțelor serviciilor, eficienței și eficacității activității societății și în general pentru îndeplinirea cu succes a acțiunilor încredințate.

DIRECTOR OPERATIONAL

Obligații

- coordonează nemijlocit întreaga activitate de exploatare a transportului cu tramvaie și autobuze, programarea, dispecerizarea și controlul traficului, din cadrul societății;
- urmărește exploatarea judicioasă a parcului din dotare și încadrarea în consumurile specifice.
- urmărește integrarea vehiculelor noi în parcul unității.
- urmărește asigurarea documentelor legale necesare funcționării activității de transport.
- coordonează activitatea de control al gestiunilor personalului din subordine.
- urmărește îndeplinirea ritmică și integrală a programelor de transport stabilite.
- coordonează activitatea de control trafic și siguranța circulației.
- răspunde la sesizări și reclamații legate de transportul în comun.
- analizează eficiența economică a traseelor deservite de mijloacele de transport în comun ale unității, urmărind periodic veniturile obținute pe vehicul și trasee.
- elaborează studii de prognoză și marketing pentru dezvoltarea în perspectivă a societății.
- participă la organizarea sistemului informațional, promovând introducerea tehnologiilor moderne de gestionare a activității de transport.
- răspunde de respectarea normelor de PM și Situații de urgență în sectoarele coordonate.
- urmărește și ia măsuri operative pentru organizarea activității de exploatare, necesare realizării în condiții optime a programului zilnic de circulație.
- răspunde de respectarea normelor de sănătate și securitate în muncă și situații de urgență în sectoarele coordonate.
- urmărește creșterea performanțelor, serviciilor prestate de către societate prin utilizarea eficientă și eficace a resurselor existente în cadrul compartimentelor subordonate și participă la elaborarea unor strategii și tactici adecvate acestui scop.
- urmărește încadrarea în consumurile prognozate la utilități, carburanți și lubrifianți;
- duce la îndeplinire obiectivele și criteriile de performanță trasate de către directorul general;
- asigură în sectorul său de activitate, promovarea și respectarea legislației în domeniu, normativelor, regulamentelor și instrucțiunilor de lucru specifice;
- coordonează și asigură perfecționarea profesională a personalului din subordine;
- organizează, urmărește, introduce și perfecționează sistemul informațional pentru îmbunătățirea activității pe care o coordonează;
- se preocupă în permanență de implementarea noului în toată activitatea coordonată;

- urmărește respectarea integrală, de către personalul subordonat, a sarcinilor de serviciu atribuite prin fișa postului;
- numește persoane și participă la comisiile de analiză și de cercetare, a diverselor evenimente din cadrul CTP;
- urmărește cunoașterea, însușirea și aplicarea corectă a legislației în domeniul său de activitate, atât personală cât și a subordonaților;
- urmărește întocmirea și transmiterea corectă și la timp a situațiilor statistice solicitate din domeniul său de activitate;
- urmărește întocmirea procedurilor de lucru pentru operațiunile efectuate în cadrul sectoarelor coordonate;
- participă în calitate de membru, în diverse comisii : de achiziții, de recepție a mărfii, de control, de verificare a îndeplinirii prevederilor legale și a RI, ROF, CCM , etc;
- directorul exploatare are deplină libertate în conducerea, organizarea și gestionarea activității pe care o coordonează;

Responsabilități

- se obligă să-și realizeze sarcinile ce decurg din funcția sau postul deținut și să răspundă de îndeplinirea lor față de conducerea societății, să respecte programul de lucru, să folosească integral și cu eficiență timpul de lucru, să respecte ordinea și disciplina la locul de muncă, normele de protecția muncii, cele ale mediului înconjurător și cele de situații de urgență.
- se obligă să-și folosească întreaga sa capacitate de muncă în interesul societății comerciale comportându-se în activitatea sa ca un bun gospodar.
- salariatul trebuie să manifeste în orice împrejurare fidelitatea sa față de interesele societății.
- păstrează confidențialitatea asupra datelor și informațiilor referitoare la activitatea societății care au un astfel de caracter sau sunt prezentate cu acest caracter de către angajator sau înlocuitorul său.
- se obligă să aducă la cunoștința directorului general, în mod operativ, orice fel de neregulă constatată în sfera atribuțiilor sale de serviciu și, după caz, să ia măsurile de prevenire a pagubelor sau altor probleme negative în limita competențelor ce i-au fost stabilite.
- execută și alte sarcini dispuse de șeful direct sau șeful ierarhic superior.

DIRECTOR ECONOMIC

Atribuții

- coordonează nemijlocit întreaga activitate economico-financiară din cadrul societății;
- are deplină libertate în conducerea, organizarea și gestionarea activității pe care o coordonează;
- coordonează activitatea de fundamentare, calculare și încasare a subvențiilor.
- întocmește bugetul de venituri și cheltuieli și urmărește încadrarea cheltuielilor în prevederile acestuia.
- răspunde de pregătirea, fundamentarea și elaborarea lucrărilor de planificare financiară anuală și de perspectivă.
- răspunde de controlul financiar preventiv al societății și prezintă trimestrial informări asupra modului de desfășurare a acestuia.
- coordonează întocmirea bilanțului și propune măsuri de redresare financiară.
- analizează modul de utilizare a mijloacelor circulante și propune măsuri pentru readucerea în circuitul economic a stocurilor supranormative disponibile, fără mișcare sau cu mișcare lentă.
- analizează și asigură necesarul de fonduri pentru investiții și producție în limita veniturilor existente;

- întocmește documentații pentru obținerea de credite de la bănci.
- semnează documentele privind obligațiile bancare ale societății.
- răspunde de plata la termen a sumelor care constituie obligații către: Trezorerie, Administrația Financiară, Casa de asigurări de sănătate, Casa de pensii, Bugetul de Stat și alte obligații către fondurile speciale prevăzute de actele normative în vigoare.
- răspunde de efectuarea vărsămintelor din profitul net și alte resurse potrivit legii.
- coordonează împreună cu ceilalți directori executivi activitatea de inventariere anuală a patrimoniului, ia măsuri pentru păstrarea integrității acestuia, organizează și stabilește termenele de inventariere, cu respectarea dispozițiilor legale și efectuează, potrivit legii, evaluarea rezultatelor inventarierii.
- urmărește și vizează documentațiile de fundamentare a tarifelor și prețurilor pentru prestațiile și serviciile efectuate de societate, în condiții de eficiență economică, cu respectarea dispozițiilor legale.
- organizează și controlează modul de încasare, colectare, gestionare și decontare a numerarului și a diferențelor în gestiune, rezolvându-le conform legislației în vigoare.
- răspunde de aplicarea corectă a legislației în domeniul financiar-contabil și urmărește întocmirea și raportarea corectă și la termen a documentelor aferente.
- reprezintă unitatea în fața organelor de control cu tematică financiară.
- participă la organizarea sistemului informațional la nivel de unitate.
- urmărește și raportează îndeplinirea obiectivelor și criteriilor de performanță pentru personalul din conducere, prevăzute în anexele care fac parte integrantă din contractele de performanță;
- asigură în sectorul său de activitate promovarea și respectarea legislației, normativelor, regulamentelor și instrucțiunilor de lucru specifice;
- întocmește NOTE INTERNE atunci când este cazul;
- coordonează și asigură perfecționarea profesională a personalului din subordine;
- organizează și urmărește introducerea și perfecționarea sistemului informațional pentru îmbunătățirea activității pe care o coordonează;
- se ocupă în permanență de implementarea noului în toată activitatea coordonată;
- întocmește și urmărește respectarea integrală, de către personalul subordonat, a sarcinilor de serviciu atribuite prin fișa postului;
- participă în calitate de membru, în diverse comisii : de control, de verificare a îndeplinirii prevederilor legale a RI, ROF, CCM , etc ;
- participă în calitate de președinte la Comisia de monitorizare, coordonare și îndrumare metodologică a dezvoltării sistemului de control managerial

Pentru îndeplinirea obligațiilor prevăzute mai sus, Contabilul Sef are la dispoziție următoarele prerogative :

- a). conduce, organizează și gestionează activitatea următoarelor:
 - Serviciul Financiar Contabil

DIRECTOR TEHNIC

Atribuții

- coordonează nemijlocit întreaga activitate tehnică, de întreținere și reparare a parcului din dotarea societății, materialului rulant și liniei aeriene, a instalațiilor și dotărilor specifice transportului cu tramvaie și autobuze, activitatea de investiții, mecanic șef, situații de urgență, pază clădiri și administrativ.
- coordonează activitatea de investiții și lucrări de reparații, în conformitate cu programele aprobate anual.
- îndrumă și coordonează elaborarea propunerilor de norme tehnologice privind exploatarea

tehnică a parcului din dotare, consumul de combustibil și lubrifianți, piese de schimb, anvelope și alte materiale supuse normării.

- inițiază și coordonează integrarea vehiculelor noi în parcul unității.
- urmărește luarea măsurilor pentru dezvoltarea activității de investiții, precum și de introducere a tehnicii noi.
- urmărește efectuarea reparațiilor la mașini unelte și clădiri, prin unități specializate sau prin mijloacele societății.
- urmărește întocmirea propunerilor de plan de aprovizionare pentru piese de schimb, materiale, combustibili, lubrifianți, anvelope, etc.
- urmărește întocmirea programului anual de reparații și devizele aferente, pentru clădirile din patrimoniul companiei în vederea cuprinderii fondurilor necesare în BVC ;
- propune măsuri pentru reducerea cheltuielilor cu întreținerea și repararea clădirilor și instalațiilor sanitare, instalațiilor electrice, etc.;
- urmărește și ia măsuri operative pentru organizarea activității de întreținere și reparații a parcului de vehicule, în scopul asigurării capacității de transport activă, necesare realizării în condiții optime a programului zilnic de circulație.
- răspunde de respectarea normelor de sănătate și securitate în muncă și situații de urgență în sectoarele coordonate.
- urmărește creșterea performanțelor, serviciilor prestate de către societate prin utilizarea eficientă și eficace a resurselor existente în cadrul compartimentelor subordonate și participă la elaborarea unor strategii și tactici adecvate acestui scop.
- propune și urmărește realizarea programului pentru extinderea, repararea și întreținerea căii de rulare și a rețelei electrice pentru tramvaie.
- urmărește încadrarea în consumurile prognozate la utilități, carburanți și lubrifianți;
- duce la îndeplinire obiectivele și criteriile de performanță trasate de către directorul general ;
- asigură în sectorul său de activitate, promovarea și respectarea legislației, normativelor, regulamentelor și instrucțiunilor de lucru specifice ;
- coordonează și asigură perfecționarea profesională a personalului din subordine ;
- organizează și urmărește introducerea și perfecționarea sistemului informațional pentru îmbunătățirea activității pe care o coordonează;
- se preocupă în permanență de implementarea noului în toată activitatea coordonată;
- urmărește respectarea integrală, de către personalul subordonat, a sarcinilor de serviciu atribuite prin fișa postului;
- numește persoane și participă la comisiile de analiză și de cercetare, a diverselor evenimente din cadrul CTP ;
- urmărește cunoașterea, însușirea și aplicarea corectă a legislației în domeniul său de activitate, atât personală cât și a subordonaților ;
- urmărește întocmirea și transmiterea corectă și la timp a situațiilor statistice solicitate din domeniul său de activitate ;
- urmărește întocmirea procedurilor de lucru pentru operațiunile efectuate în cadrul sectoarelor coordonate ;
- participă în calitate de membru, în diverse comisii : de achiziții, de recepție a mărfii, de control, de verificare a îndeplinirii prevederilor legale și a RI, ROF, CCM , etc ;

Structura organizatorica a operatorului CTP SA

S.C. CTP S.A. Arad are următoarea structură organizatorică :

1. Director general

I. Conducerea executivă

2. Director operational
3. Director tehnic
4. Director economic

III.3 Situatia actuală

CTP este cel mai mare operator de transport din județul Arad și își desfășoară activitatea de transport public de persoane, activitate structurată pe următoarele componente:

1. Transport regulat urban Arad
 - transport electric – desfășurat pe raza municipiului Arad și a 5 localități (Vladimirescu, Cicir, Mandruloc, Sambateni, Ghioroc.
 - transport auto – în municipiul Arad.
2. Transport regulat urban Lipova
 - Transport regulat judetean
 - Transport prin curse regulat speciale
3. Transport rutier de persoane prin servicii ocazionale către orice destinație cu orice itinerar. (contra-cost)

Principalii indicatori ai serviciilor oferite in anul 2018

- **Trasee operate:** **138**
 - 24 trasee urbane (9 de autobuz si 15 de tramvai)
 - 12 trasee preurbane de autobuz in zona municipiului Arad
 - 71 trasee judetene (13 trasee cu cap de line Arad si 58 zonale)
 - 1 traseu urban de autobuz in Lipova
 - 29 trasee curse speciale (11 urbane si 17 judetene + 1 zona urbana Lipova)
- **Parcurs:** **5.971.531 km**
 - 3.513.561 km transport urban
 - 6.422 km transport urban Lipova
 - 1.934.334 km transport judetean
 - 517.214 km transport curse special
- **Ore circulatie:** **337.708**
 - 132,661 ore autobuze
 - 205,047 ore tramvaie
- **Calatori transportati:** **21,449,694**

- 18.966.107 pasageri transport urban
 - 1.808.070 pasageri transport județean
 - 675.517 pasageri transport curse speciale
- **Parc** **279 unitati**
 - 137 autobuze (18 articulate; 77 medii; 23 midibuze; 19 microbuze)
 - 124 tramvaie (107 vagoane motor; 17 vagoane remorca):
 - T4R = 37 unitati (24 vagoane motor ; 13 vagoane remorca)
 - GT4 = 23 unitati (22 vagoane motor ; 1 vagoane remorca)
 - GT6 = 32 unitati (29 vagoane motor ; 3 vagoane remorca)
 - GT8 = 17 unitati
 - M8S = 9 unitati
 - Imperio = 6 unitati
 - **Consum specific 2018**

Tramvaie (tracțiune) = 8.015 MWh (2.65 kWh/KM/unitate)

Autobuze =

Curse regulate urbane 24.10 l /100 km (109.275 l motorina).

Curse regulate județene 28.57 l /100 km (554.413 l motorina).

Curse regulat speciale + ocazionale 26.44 l /100 km(136.750 l motorina).

III.4 Experiență personal

1. Personal întreținere tramvaie

- Inginer
- Lăcătuși
- Electricieni
- Electroniști
- Informatician
- Vopsitori

Obs:

- a. O parte din personalul mai sus amintit sunt autorizați ca legători de sarcină, manevranți vinciuri, pod rulant etc.
- b. În cadrul depoului UTA, există personal desemnat și cu reviziile la utilajele ce intră sub incidența ISCIR

2. Personal întreținere cale de rulare, rețea aeriană și instalații de redresare

- Inginer
- Sudori
- Lăcătuș mecanic
- Electricieni
- Electronist întreținere și reparare automatizări macaz

3. Personal de întreținere autobuze

- Ingineri
- Mecanici auto
- Electrician auto

- Personal autorizat RAR pt. efectuare ITP
- Vopsitori

Notă: O parte din personalul mai sus amintit sunt autorizați ca legători de sarcină, manevranți vinciuri, pod rulant etc.

4. Personal auxiliar

- Profesor de legislație rutieră
- Instructor tramvaie
- Instructor auto categ. B
- Automacaragist
- Strungar, frezor
- Tâmplari, tapițeri
- Personal dispecerizare tramvaie și autobuze

5. Personal de exploatare

- Dispeceri
- Revizori

Notă: Electricienii și electroniștii de la pct. 1 și 2 sunt autorizați intern de CTP

Datorita Legii Bugetului de Stat, prin care, în fiecare an, au fost restrictionate cheltuielile de personal, acoperirea cu personal necesar a fost aproape imposibila, mai ales personal de bord (vatmani si soferi autobuz pentru municipiu).

Numarul total al personalului, care a lucrat in cadrul societatii în cursul anului 2018, este, în medie, de 599 persoane / luna, în scadere cu 1 % , fata de 2017, iar în decembrie 2018, numarul mediu de personal este de 587, în scadere cu 13 persoane fata de decembrie 2017.

III.5 Numărul mediu de personal

- **Evoluția numărului mediu al personalului CTP**

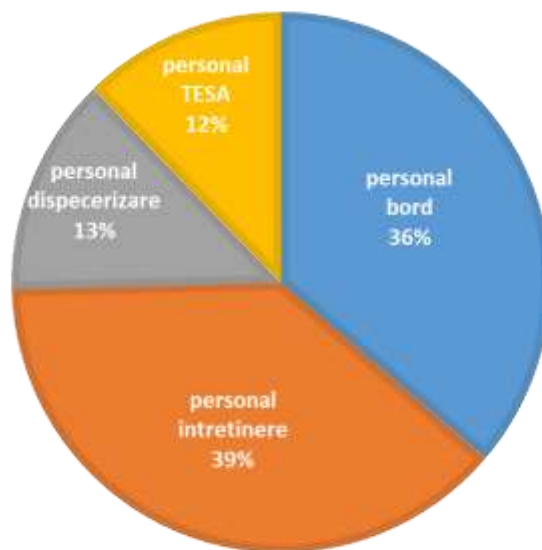


punct

luna
situatia
astfel:

bord :

•



Din
de vedere
structural, in
decembrie 2018,
se prezenta

**personal de
213 persoane**

- vatmani = 108 persoane
soferi = 105 persoane

personal de intretinere: 225 persoane

personal dispecerizare, vanzare, control, verificare gestiuni: 77 persoane

personal TESA si operativ si de conducere: 72 persoane

III.6 Nivel salarial mediu

➤ Evolutia salariului mediu CTP



III.7 Rezultat Economico-Financiar al SC CTP SA pentru anii 2015-2018

Nr crt	Indicatori	Realizari 2015	Realizari 2016	Realizari 2017	Realizat 2018
I	Venituri totale, din care:	33.134.916	34.742.534	37.248.031	39.019.689
	venituri activ de baza	19.927.917	19.372.552	17.088.556	20.790.945
	subventii dif tarif	893.543	801.127	793.728	994.701
	subventii ch exploatare	11.036.568	13.192.235	17.781.206	15.637.154
	venituri alte activ.	1.276.822	1.376.656	1.583.257	1.595.832
	alte venituri-financiare	66	-36	1.284	1.057
II	Cheltuieli totale, din care :	32.677.408	33.808.927	36.612.788	41.959.793
	chelt. materiale,energie	9.205.795	8.507.061	8.410.164	9.468.035
	chelt. cu personalul	18.551.924	20.290.634	23.303.181	25.751.669
	chelt. cu redeventa	1.045.000	1.017.000	1.038.130	1.269.598
	chelt. cu amortizarea,provizioane	735.466	668.205	599.846	1.244.262
	alte chelt. Exploatare	3.031.588	3.269.396	3.211.270	4.126.686
	chelt. Financiare	107.635	56.631	50.197	99.543
III	Profit brut	457.508	933.607	635.243	-2.940.104
IV	Impozit pe profit	0	98.680	117.765	
V	Profit net	457.508	834.927	517.478	-2.940.104

III.8 Experiență, dotări și resurse pentru eficiență și calitate

În cadrul Sectorului Mentenanta (Tramvaie și Autobuze) se desfășoară o activitate susținută în vederea sesizării și efectuării unor propuneri corective imediate pentru asigurarea îndeplinirii obiectivelor propuse, evitarea oricărui eveniment nedorit de siguranța circulației care ar putea fi prevenite și asigurarea necesarului de piese, materiale și consumabile, în strânsă legătură cu Serviciul Achiziții, într-un termen cât mai redus de la solicitare.

În cadrul Sectorului Mentenanta, pe lângă lucrările preventive și accidentale, se desfășoară și alte activități, cum ar fi : confecționat și vopsit macaze, întreținere stații de tramvai, dezmembrat vagoane/autobuze, vopsit caroserie, etc.

Sector Întreținere și Reparație tramvaie

A. Depou Micalaca

- Ateliere pentru întreținerea și repararea tramvaielor:

- Hală reparații
- Hală IZ
- Atelier reparații boghiuri

- Dotări:

- Vinciuri pentru ridicat tramvaie
- Strung
- Presă schimbat bandaje
- Poduri rualnte

- **Platformă parcare tramvaie**

B. Depou UTA

- **Ateliere pentru întreținerea și repararea tramvaielor:**

- Hală întreținere și reparații tramvaie germane
- Hală întreținere (inclusiv IZ pentru toate tramvaiele) și reparații tramvaie TATRA și IMPERIO
- Vopsitorie tramvaie
- Spălătorie tramvaie și autobuze
- Ateliere anexe

- **Dotări:**

- Vinciuri pentru ridicat tramvaie
- Poduri rulante
- Macarale pivotante
- Instalație portal de spălat tramvaie și autobuze
- Platforme pt. lucrul pe acoperișul tramvaiului
- Instalație de umplere a nisiparelor
- Instalație de umplere/golire a instalațiilor de climatizare
- Instalație încălzire bandaje TATRA în vederea înlocuirii bandajelor
- Instalație pentru depresare butuc roată
- Diverse utilaje în atelierele anexe (strung, polizor, freză, mașină găurit)
- Tramvaie utilitare (perie, plug de zăpadă, vagon inspectare fir aerian)
- Autoutilitare intervenție tramvaie în traseu

- **Platformă parcare tramvaie (2 platforme de parcare)**

C. Formațiile de întreținere și repararea căii de rulare și a rețelei de alimentare pentru tramvaie

- **Ateliere pentru întreținerea și repararea căii de rulare și a rețelei de alimentare pentru tramvaie:**

- Atelier pentru întreținerea și repararea căii de rulare
- Stații de redresare (7 buc.)
- Atelier pentru întreținerea și repararea rețelei de contact tramvaie

- **Dotări:**

- Autoutilitare cu dotări necesare intervenției și întreținerii căii de rulare
- Ciocane de burat
- Polizor ciupercă șină
- Polizor unghiular
- Grupuri de sudură
- Vinciuri de ridicat șina
- Autoturnuri pentru intervenția la rețeaua aeriană de contact
- Prăjini izolate pentru verificarea tensiunii și pentru scurtcircuitare

- Instalații de redresare pentru transformarea tensiunii alternative de 6 sau 20 kV în tensiune continuă de 750 (825) V, necesară alimentării tramvaielor
- Aparate de măsură necesare procesului de întreținere și reparație a instalațiilor de redresare
- Telecomenzi necesare efectuării manevrelor în stațiile de redresare fără personal și monitorizarea stării acestora

Realizarea programelor de lucrari, reparatii si revizii – Sector Mentenanta <u>Tramvaie</u> CTP Arad 2018	Depoul UTA Realizare fizica(buc.)
IZ (inspectie zilnica)	36.500
RT (revizie tehnica)	306
RC(revizie capitala)	14
Tapitat/Vopsit - intergral/partial	93
Statii de tramvai(vopsit/reparat-balustrade)	5
Mentenanta Preventiva Imperio: P2,P3,P4,P5,P6	65

Sector Întreținere și reparație autobuze

- Ateliere pentru întreținerea și repararea autobuzelor:

- Atelier reparații motoare
- Atelier reparații cutii viteză
- Atelier reparații caroserie
- Atelier reparații diverse (sistem de frânare, suspensie, direcție etc)
- Hală ITP

Realizarea programelor de lucrari, Statia ITP CTP Arad 2018	Realizare fizica(buc.)
Parc CTP (mijloace de transport si parc interventie)	151
Terti	125

- Spălătorie autobuze
- Ateliere anexă

- Dotări:

- Elevatoare auto
- Cricuri hidraulice
- Testere auto
- Stand frână
- Stand detectare jocuri la direcție
- Stand de reglat farurile

- Stand de verificat unghiul de fugă
- Vehicule utilitare (automacara, intervenție autobuze)

- Platformă parcare autobuze

Realizarea programelor de lucrari, reparatii si revizii – Sector Mentenanta <u>Autobuze</u> CTP Arad 208	Coloana Autobuze Realizare fizica(buc.)	Coloana Interventie Realizare fizica(buc.)
RT (revizie tehnica)	142	7
Accidentale	2.075	173
Tapitat/Vopsit - intergral/partial	49	-
SUM, SU DIF, SU CV(schimb ulei: motor,diferential, cutie viteze)	140	4

Sector exploatare

- Dispecerate tramvai:

- Dispecerat central UTA
- Dispecerat Făt Frumos
- Dispecerat Grădiște
- Dispecerat Renașterii
- Dispecerat Ghioroc

- Autogări și dispecerat auto

- Autogara Arad
- Autogara Ineu
- Dispecerat auto C-lea Victoriei

- Tonete vanzare bilete

Notă: Dispeceratul central asigură și comunicațiile în caz de evenimente din traseu (defecte, accidente, avarii la rețeaua de contact etc) și comunică cu stațiile de redresare când în urma acestor evenimente este necesară debransarea alimentării rețelei de contact.

Serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate sociala, influentand direct calitatea vietii intr-un oras, prin asigurarea dreptului fundamental la mobilitate a oricarui cetatean.

Furnizarea acestui serviciu oricarui cetatean, indiferent de varsta si origine sociala, intr-o maniera performanta, reprezinta o conditie importanta pentru intreaga dezvoltare economica a municipiului si aducerea conditiilor de transport la performanta serviciilor din Uniunea Europeana.

Serviciul de transport public local, asa cum este stipulat in Legea serviciilor de transport public local nr.92/10.04.2007, face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publica si cuprinde totalitatea actiunilor si activitatilor de utilitate publica, de interes economic si social

general desfășurate la nivelul unitatilor administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autoritatilor administratiei publice locale in scopul asigurarii transportului public local de persoane.

CAPITOLUL IV

CONTROLUL EXERCITAT DE CĂTRE ADUNAREA GENERALĂ A ASOCIAȚIILOR DIN ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT ARAD ASUPRA ACTIVITĂȚII OPERATORULUI S.C. COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC S.A. ARAD

În aplicarea prevederilor art. 28 alin. (2¹) lit. a) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în vederea exercitării de către Asociație a controlului direct și a influenței dominante asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului, asociației care sunt acționari/asociați ai operatorului acordă Asociației, prin statutul asociației s-a stabilit că asociația are dreptul de a:

- a) propune lista de persoane din rândul cărora adunarea generală a operatorului are dreptul să numească membrii consiliului de administrație al operatorului;
- b) propune revocarea membrilor consiliului de administrație al operatorului;
- c) propune introducerea unei acțiuni în justiție împotriva membrilor consiliului de administrație al operatorului pentru prejudiciile aduse acestuia;
- d) acordă avizul conform asupra regulamentului de organizare și funcționare al operatorului înainte de aprobarea acestuia de către consiliul de administrație al societății;
- e) acordă avizul conform asupra programului de activitate și strategiei propuse de consiliul de administrație al societății înainte de aprobarea acestora de către adunarea generală a operatorului;
- f) acordă avizul conform asupra propunerii de înființare de filiale;
- g) acordă avizul conform asupra constituirii altor fonduri decât fondul de rezervă prevăzut de legea societăților comerciale și a celor prevăzute în contractul de delegare, asupra destinației și cuantumului acestora, necesar pentru ca adunarea generală a Operatorului să poată lua o hotărâre în acest domeniu;
- h) avizează propunerile de modificare a actului constitutiv al operatorului înainte de adoptarea lor;
- i) fi informată, în aceeași măsură ca oricare acționar/asociat al operatorului, despre activitatea acestuia.

CAPITOLUL V

OPORTUNITATEA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE S.C. COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC S.A. ARAD

Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

- a) gestiune directă;
- b) gestiune delegată.

Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile regulamentului serviciilor de transport public local elaborate de asociația de dezvoltare intercomunitară și aprobat prin hotărâri ale consiliilor locale și ale consiliului județean, asociate, pe baza regulamentului-cadru al serviciului de transport public local.

Atribuirea gestiunii serviciilor de transport se va realiza în conformitate cu prevederile procedurii-cadru privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

Bunurile și elementele componente ale sistemelor de transport local aflate în domeniul public sau privat al administrațiilor publice asociate vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului de transport public operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului.

Atribuirea bunurilor și a elementelor componente ale sistemelor de transport se face prin gestiune delegată, încheindu-se un contract de concesiune, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

V.1 Gestiunea directă

În cazul gestiunii directe, asociația de dezvoltare intercomunitară își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport local și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente.

Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare, care pot fi:

a) servicii publice de interes local, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;

b) societăți reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto;

c) operatori regionali, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(3) Contractele de servicii publice care se încheie în modalitatea gestiunii directe, astfel cum acestea sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, pot fi:

a) hotărâri de dare în administrare a serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la lit. a);

b) contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la lit. b) și c).

Contractele de servicii publice de transport călători pot fi atribuite direct numai în situațiile și condițiile prevăzute la art. 5 alin. (2) și (4) - (6) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, după caz.

Subcontractarea serviciilor publice de transport călători de către operatorii interni este interzisă.

V.2 Gestiunea delegată

Gestiunea delegată se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, se stabilește de către autoritățile administrației publice locale/asociațiile de dezvoltare intercomunitară/alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale competente având ca scop serviciile publice de transport local, conform prevederilor Legii nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, sau ale Legii nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, după caz.

La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu trenul și metroul, sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de concesiune de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. a) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, indiferent de mijlocul de transport public de călători utilizat: autobuz, troleibuz, tramvai, tren sau metrou, sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

a. Atribuire directă, fără respectarea legislației privind achizițiile publice, respectiv a Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

Conținutul contractului de delegare a gestiunii va fi stabilit prin documentația delegării gestiunii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006.

În cazul operatorilor de transport rutier, 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, delegarea gestiunii serviciului de transport public local **se atribuie în mod direct acestora, fără licitație**, prin contract de delegare a gestiunii.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, Asociația de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit, poate încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice 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 asociației de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, sau, după caz, unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;

b) operatorul regional, respectiv operatorul, după caz, 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 unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;

c) capitalul social al operatorului regional, respectiv al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional/operatorului 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) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului.

b. Atribuire delegată, cu respectarea legislației privind achizițiile publice, respectiv a Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016 (procedură competitivă).

Acest tip de atribuire se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat 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.

Contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate fi:

a) contract de concesiune de servicii;

b) contract de achiziție publică de servicii.

În cazul acest caz, procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii se stabilește, după caz, în baza prevederilor Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

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

Existența garanțiilor profesionale și financiare ale operatorilor, precum și indicatorii de performanță și nivelul tarifelor aplicate privind furnizarea/prestarea serviciului în condiții de

calitate și cantitate corespunzătoare constituie criteriile principale pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii.

Operatorii nou-înființați pot fi admiși într-o procedură de atribuire a unui contract de delegare a gestiunii în aceleași condiții ca și societățile existente.

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

În cazul în care după încheierea contractului de delegare a gestiunii serviciul de transport public local sau județean de persoane prin curse regulate se extinde pe noi trasee sau prin prelungirea unor trasee existente, aceste trasee vor fi atribuite după cum urmează:

a) traseele prelungite vor fi atribuite operatorilor de transport rutier sau transportatorilor autorizați care deservesc traseele inițiale;

b) traseele noi vor fi atribuite prin concesionare și contracte de delegare a gestiunii conform prevederilor legale.

Durata delegării gestiunii serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de:

a) 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze;

b) 15 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloacele de transport pe cablu.

Pe durata contractului de delegare a gestiunii, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit legii, autoritățile administrației publice locale păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiile proprii de dezvoltare a serviciului și a sistemului de transport public local, precum și dreptul de a supraveghea și controla modul de desfășurare a serviciului cu privire la:

a) respectarea și îndeplinirea obligațiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați;

b) calitatea serviciilor furnizate/prestate;

c) indicatorii de performanță ai serviciilor furnizate/prestate;

d) derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute și a orarelor zilnice și săptămânale;

e) modul de administrare, exploatare, conservare și menținere în funcțiune, dezvoltare și modernizare a sistemului de transport public local, precum și modul de administrare, exploatare și menținere în funcțiune a acestuia;

f) respectarea procedurilor de formare, stabilire și ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul de transport public local.

Având în vedere faptul că S.C. Compania de Transport Public S.A. Arad este o societate cu **capital integral al unităților administrativ teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Arad** și ținând cont de faptul că asociația exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului, considerăm că este **oportună alegerea gestiunii directe prin delegarea serviciului de transport public local prin atribuire directă, operatorului regional.**

V.3 Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local

Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale asociate, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta integral serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cu tramvaiele și autobuzele, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe. Contractul de delegare a gestiunii va fi încheiat de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Arad în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, care au calitatea de delegatar. Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate fi:

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

Contractul de delegare a gestiunii va fi însoțit în mod obligatoriu de următoarele anexe:

- a) caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;
- b) regulamentul serviciului;
- c) inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciului;
- d) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevăzute la lit. c);
- e) indicatori tehnici corelați cu țintele/obiectivele asumate la nivel național.

Contractul de delegare a gestiunii cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la:

- a) denumirea părților contractante;
- b) obiectul contractului, cu indicarea activităților din sfera serviciului de utilități publice ce urmează a fi furnizate/prestate în baza contractului de delegare a gestiunii, astfel cum sunt prevăzute în legile speciale;
- c) durata contractului;
- d) aria teritorială pe care vor fi prestate serviciile;
- e) drepturile și obligațiile părților contractante cu privire la furnizarea/prestarea serviciului și la sistemul de utilități publice aferent, inclusiv conținutul și durata obligațiilor de serviciu public;
- f) modul de repartizare a riscurilor între părți, în cazul contractelor de concesiune;
- g) natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate delegatului;

h) sarcinile și responsabilitățile părților cu privire la investiții/programele de investiții, precum reabilitări, modernizări, obiective noi, extinderi, inclusiv modul de finanțare a acestora;

i) indicatorii de performanță privind calitatea și cantitatea serviciului și modul de monitorizare și evaluare a îndeplinirii acestora;

j) prețurile/tarifele pe care delegatul are dreptul să le practice la data începerii furnizării/prestării serviciului, precum și regulile, principiile și/sau formulele de ajustare și modificare a acestora;

k) compensația pentru obligațiile de serviciu public în sarcina delegatului, dacă este cazul, cu indicarea parametrilor de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de evitare și recuperare a oricărei supracompensații;

l) modul de facturare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate direct utilizatorilor și/sau delegatarului, după caz;

m) nivelul redevenței sau al altor obligații, după caz; 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;

n) garanția de bună execuție a contractului, cu indicarea valorii, modului de constituire și de executare a acesteia;

o) răspunderea contractuală;

p) forța majoră;

q) condițiile de revizuire a clauzelor contractuale;

r) condițiile de restituire sau repartiție, după caz, a bunurilor, la încetarea din orice cauză a contractului de delegare a gestiunii, inclusiv a bunurilor rezultate din investițiile realizate;

s) menținerea echilibrului contractual;

t) cazurile de încetare și condițiile de reziliere a contractului de delegare a gestiunii;

u) forța de muncă;

v) alte clauze convenite de părți, după caz.

Cesiunea sau novația contractului de delegare a gestiunii nu este permisă.

Subdelegarea de către operator a gestiunii serviciului/uneia sau mai multor activități din sfera serviciului de utilități publice este interzisă. Subcontractarea de lucrări sau servicii conexe, necesare furnizării/prestării serviciului/uneia sau mai multor activități din sfera serviciului de utilități publice delegat/delegată, se face numai în condițiile prevăzute de legislația din domeniul achizițiilor publice.

Contractul de delegare a gestiunii va fi însoțit în mod obligatoriu de următoarele anexe:

a) caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;

b) regulamentul serviciului;

c) inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciului;

d) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevăzute la lit. c);

e) indicatori tehnici corelați cu țintele/obiectivele asumate la nivel național.

V.4 Motive de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea

Avantajele delegării gestiunii prin atribuire directă:

- coordonarea unitară a serviciului de transport;
- creșterea calității serviciului prestat;
- integrarea tarifară prin utilizarea, pe viitor, a unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate și implementarea unui serviciu de e-ticketing pe raza administrativ teritorială a asociației;
- dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate.

Motivele care justifică concesionarea serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate

Motive de ordin legislativ

- a) Legea nr. 51/08.03.2006 - Legea serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare;
- b) Legea nr. 92/10.04.2007 – Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
- c) Ordinul nr. 353/23.11.2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- d) 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.

Motive de ordin economico-financiar

- a) organizarea serviciului prin gestiune directă prin crearea unei structuri proprii ar presupune investiții foarte mari și imediate de la bugetele locale pentru dotarea cu personal, mijloace de transport și realizarea de logistică necesară gestionării serviciului;
- b) Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Arad monitorizează modul de constituire al tarifelor și modificările acestora prin clauzele stabilite în contractul de delegare și aprobarea lor de către consiliile locale ale UAT membre și de către consiliul județean;
- c) posibilitatea ținerii sub control a tarifelor pe zone astfel încât să fie utilizate tarife cât mai mici pentru o calitate ridicată a serviciului;
- d) puterea de cumpărare a populației este în scădere, suportabilitatea costurilor nu ar putea fi posibilă în condițiile transferului gestiunii către un operator de transport privat care urmărește maximizarea profitului;
- e) transportul de persoane prin curse regulate este o activitate socială care este necesar să fie subvenționată deoarece cheltuielile necesare unui transport decent și convenabil nu pot fi suportate de călători, costurile înregistrând valori mari;
- f) realizarea unui raport calitate/cost cât mai bun pentru întreaga perioadă de derulare a contractului și menținerea unui echilibru permanent între riscurile și beneficiile asumate prin contract.

Motive de ordin social și de mediu

La orele de vârf, când apar cele mai mari probleme de trafic în zonele urbane, transportul în comun este de 10 ori mai eficient din punct de vedere energetic și cu emisii mai reduse de gaze de efect de seră decât transportul cu autoturismul (1 autobuz = 70 autoturisme care ocupă în trafic 1 km de arteră urbană, la o viteză de deplasare de 50 km/oră). Printre principalele probleme cu care se confruntă atât autoritățile locale cât și operatorii de transport sunt neglijarea consecințelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului, lipsa coordonării între transportul urban și cel din zonele limitrofe precum și statutul social diferit al mijloacelor de transport: automobilul fiind considerat modern iar transportul în comun demodat, destinat persoanelor cu resurse financiare limitate, care nu-și pot permite un autoturism. În acest scop, nu este nevoie numai de sporirea atractivității transportului public de călători și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, ci și limitarea în mod conștient a utilizării automobilului deoarece nu există fonduri și spațiu suficiente pentru dezvoltarea simultană a infrastructurii rutiere pentru automobile și pentru transportul public de călători pe distanțe scurte.

a) Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Arad monitorizează necesitatea de transport și asigurarea acoperirii cu transport public local prin curse regulate a întregii reze administrativ sociale, atât pentru localitățile mari cât și pentru localități aflate departe de marile centre urbane ale județului, ținând cont de caracterul social al serviciului de transport public local;

b) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;

c) asigurarea deplasării pensionarilor de a circula gratuit sau cu tarif redus;

d) asigurarea deplasării elevilor cu tarif redus;

e) infrastructura de transport va putea fi dezvoltată și armonizată pe întreaga rază a asociației;

f) îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun, prin investițiile realizate de administrații pentru achiziționarea de tramvaie noi, de autobuze hibride și electrice.

V.5 Analiză comparativă privind operarea

V.5.1. Scenariul I. Gestiune directă către un serviciu public de interes local înființat și organizat în subordinea consiliilor locale.

În cazul în care se ia în considerare varianta de a atribui serviciul de transport public local prin curse regulate prin gestiune directă prin înființarea unui serviciu public, etapele de constituire a unei structuri proprii, de autorizare, dotare și apoi delegare a gestiunii, ar necesita atât timp foarte lung, cât și fonduri suplimentare.

În acest scop ar trebui realizată o structură suficient de mare, cu personal de specialitate bine pregătit, care să poată acoperi atât partea de administrare, cât și cea de funcționare și exploatare a sistemului public de transport public local. În plus, această structură va trebui să devină operator de transport, licențiată în conformitate cu prevederile legale.

Pentru îndeplinirea tuturor cerințelor este necesară realizarea unei investiții foarte mari în achiziționare de spații necesare pentru realizarea sau închirierea unui depou pentru tramvaie, un garaj pentru autobuze pe raza municipiului și cel puțin încă unul în unul din punctele mai importante care sunt capete de traseu, realizarea unei stații ITP și a mai multor ateliere de reparații. În cazul în care s-ar opta pentru achiziționarea de servicii de acest tip de la terți, costurile de funcționare ar crește foarte mult ceea ce ar duce ori la creșteri de tarife, ori la creșteri de compensații.

Prin urmare, alegerea unei astfel de soluții solicită timp și fonduri suplimentare.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului I

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	<i>Nu este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin un an înainte de atribuirea contractului.</i>	<i>Este necesară modificarea organigramei ADI Transport pentru introducerea unui nou compartiment.</i>
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifyare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost /km	<i>Control al costurilor de operare</i> <i>Control asupra nivelului de tarifyare</i> <i>Nu se acordă compensații.</i>	<i>Necesitatea acoperirii tuturor cheltuielilor de operare, inclusiv a facilităților acordate.</i> <i>Cheltuieli suplimentare pentru angajări și dotări.</i> <i>Cheltuieli juridice nejustificate deoarece atât compartimentul care va deveni operator cât și Compania de Transport Public S.A. Arad sunt entități deținute de membrii asociați ai ADI Transport, una (compartimentul) va deveni operator, iar cealaltă (CTP S.A.) va deveni o societate care va avea ca obiect doar închirierea.</i>
Procedurale	<i>Nu se realizează nicio procedură de atribuire.</i>	
Acces la finanțare europeană	<i>Eligibilitate pentru achiziție de tramvaie, autobuze și microbuze.</i> <i>Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.</i>	
Social <i>Călători deserviți</i> <i>Populație totală deservită</i> <i>Accesul populației la serviciul de transport</i> <i>Categorii de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif</i>	<i>Extinderea facilităților acordate în municipiu pe toată raza administrativ teritorială a ADI Transport.</i> <i>Posibilitatea extinderii traseelor actuale.</i>	<i>Necesitatea preluării de angajați din Compania de Transport Public S.A. Arad, în caz contrar fiind necesar găsirea de specialiști în toate domeniile.</i>
Mediu <i>Nivel CO₂</i> <i>Nivel noxe</i>	<i>Nu are impact</i>	<i>Nu are impact</i>

V.5.2. Scenariul II. Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

Pentru a se putea realiza gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către S.C. Compania de Transport Public S.A. Arad, care va avea calitatea de Operator regional, trebuie îndeplinite condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2^a) din Legea nr. 51/2006. Astfel:

a) unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, în calitate de acționari/asociați ai S.C. Compania de Transport Public S.A. Arad, care este operatorul regional, prin intermediul asociației exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;

b) operatorul regional desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de transport public local necesare satisfacerii nevoilor de transport ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației;

c) capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației.

În acest caz, vorbim despre o societate care funcționează din 1869 ca și societate de transport și care, deși a suferit mai multe reorganizări de-a lungul timpului (ultima fiind trecerea de la organizarea ca regie autonomă la organizarea actuală de societate comercială, în 1995) și-a păstrat tradiția și obiectul de activitate de transport public. Astfel, prin atribuirea directă către S.C. Compania de Transport Public S.A. Arad se va putea pune la dispoziția publicului călător nu doar dotările deținute de societate, ci și experiența îndelungată și profesionalismul personalului. Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității, astfel cum a fost descris la capitolul III.

Prin atribuirea directă se va putea asigura o continuitate a serviciului de transport efectuat la ora actuală în municipiul și parțial în județul Arad și se va putea realiza o dezvoltare calitativă și cantitativă a serviciului oferit către populație.

De asemenea, trebuie ținut cont că, la ora actuală singura societate care are personal calificat pentru conducerea tramvaielor este Compania de Transport Public S.A. Arad. Deoarece această calificare este o calificare mai specială, este foarte important că la nivelul companiei este acoperită nevoia de calificare pentru meseria de vatman, pentru întreaga necesitate de transport din municipiul Arad.

Un alt avantaj al atribuirii directe este posibilitatea implementării ușoare a unui sistem de ticketing pe întreaga ADI Transport Arad.

Condiția obligatorie pe care va trebui îndeplinită de Operatorul regional este de a nu participa la proceduri competitive de atribuire privind prestarea serviciilor de transport public de călători în afara autorității sale contractante, conform art. 5, alin. (2) litera b) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

În cazul alegerii gestiunii delegate prin atribuire directă se va respecta cerința de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) 1370/2007. Astfel, Autoritatea Contractantă are obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității contractante, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului II

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	<i>Nu este necesară modificarea organigramei ADI Transport pentru introducerea unui nou compartiment.</i>	<i>Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de atribuirea contractului.</i>
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifyare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost /km	<i>Control al costurilor de operare</i> <i>Control asupra nivelului de tarifyare</i> <i>Compensațiile pot fi reduse în cazul modernizării și eficientizării operatorului.</i>	<i>Necesitatea compensării cheltuielilor operatorului, conform formulei de calcul.</i>
Procedurale	<i>Nu se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.</i>	<i>Necesită avizul Consiliului Concurenței</i>
Acces la finanțare europeană	<i>Eligibilitate pentru achiziție de tramvaie, autobuze și microbuze.</i> <i>Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.</i>	
Social <i>Călători deserviți</i> <i>Populație totală deservită</i> <i>Accesul populației la serviciul de transport</i> <i>Categorii de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif</i>	<i>Extinderea facilităților acordate în municipiu pe toată raza administrativ teritorială a ADI Transport.</i> <i>Posibilitatea extinderii traseelor actuale.</i>	
Mediu <i>Nivel CO₂</i> <i>Nivel noxe</i>	<i>Nu are impact</i>	<i>Nu are impact</i>

V.5.3. Scenariul III. Gestiune delegată prin procedură competitivă

Alegerea atribuirii contractului de delegare a serviciilor de transport public local prin procedură competitivă, ar însemna scoaterea la licitație a unor trasee sau grupuri de trasee desfășurate cu tramvaiele și autobuzele pe raza ADI Transport Arad.

La o primă privire, ar părea cea mai bună soluție, deoarece prin atribuire competitivă ai posibilitatea de a alege cea mai bună soluție pentru un anumit traseu, ai avea posibilitatea de a ridica nivelul calitativ al serviciului prin impunerea unor standarde la prestarea serviciului.

Totuși, trebuie să avem în vedere faptul că transportul public este un serviciu preponderent social, iar unele din traseele necesare a fi operate nu sunt profitabile, ceea ce ar putea duce la excluderea unor trasee prin neprezentare a operatorilor la licitarea unor astfel de trasee.

De asemenea, operarea fiind realizată de diferiți transportatori, va fi foarte greu să realizezi un sistem integrat de ticketing pe raza ADI Transport Arad și chiar dacă ai impune utilizarea unui astfel de sistem va fi foarte greu să se realizeze o împărțire corectă a veniturilor realizate, indiferent dacă sistemul de ticketing va fi ales unul pe număr de kilometrii, pe număr de călătorii sau orice alt sistem.

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.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului III

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	<i>Nu este necesară modificarea organigramei ADI Transport pentru introducerea unui nou compartiment.</i>	<i>Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare.</i>
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifyare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost /km	<i>Compensațiile pot fi reduse substanțial față de nivelul actual.</i>	<i>Necesitatea susținerii operatorului prin acordare de compensații.</i> <i>Nu există control direct asupra cheltuielilor de operare.</i>
Procedurale		<i>Se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.</i>
Acces la finanțare europeană	<i>Eligibilitate pentru achiziție de tramvaie, autobuze și microbuze și pentru investiții în infrastructura de transport, în condițiile reglementării privind Ajutorul de Stat.</i>	
Social <i>Călători deserviți</i> <i>Populație totală deservită</i> <i>Accesul populației la serviciul de transport</i> <i>Categorii de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif</i>		<i>Necesitatea preluării de angajați din Compania de Transport Public S.A. Arad, existând riscul de șomaj.</i>
Mediu <i>Nivel CO₂</i> <i>Nivel noxe</i>	<i>Nu are impact</i>	<i>Nu are impact</i>

V.6. Analiză comparativă între S.C. Compania de Transport Public S.A. Arad și alte societăți comerciale similare care desfășoară aceleași tipuri de transport

Pentru a putea realiza o analiză comparativă am solicitat datele necesare mai multor operatori de transport care efectuează transport public local, similar cu cel realizat pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad.

Astfel, s-a realizat comparația Oradea Transport Local S.A și Compania de Transport Public Iași, ambele societăți desfășurând transport public urban cu tramvaiele și autobuzele.

COST UNITAR PE KM TRAMVAIE

Nr crt.	Cost/ km	realiz. Arad	realiz. Oradea	realiz. Iași
1	COST/KM REALIZAT 2019	10,19	14,3	14,26
2	COST/KM PROPUȘ pentru 2020	10,38	14,6	11,1

COST UNITAR PE KM AUTOBUZE URBAN

Nr crt.	Cost/ km	realiz. Arad	realiz. Oradea	realiz. Iași
1	COST/KM REALIZAT 2019	5,5	6,5	6,93
2	COST/KM PROPUȘ pentru 2020	6,13	6,6	7,2

După cum rezultă din analiza comparativă a prețului unitar pe kilometru, se observă că prețul unitar pe kilometru propus de S.C. Compania de Transport Public S.A. Arad este mai mic comparativ cu celelalte două societăți de transport cu care s-a realizat compararea.

Analiza comparativă s-a realizat numai pentru costul unitar pe kilometru la tramvaie și autobuze urbane.

Ținând cont că, din estimarea compensației ce va fi plătită de autoritatea contractantă pentru anul 2020, transportul efectuat cu tramvaiele și autobuzele urbane este mai mult de 60% din compensația totală plătită pentru toate tipurile de transport, **considerăm ca fiind justificată din punct de vedere economic alegerea desfășurării transportului public cu tramvaiele și autobuzele pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad cu operatorul COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC S.A. ARAD.**

V.7 Concluzii și condiții impuse operatorului prin contractului de delegare a gestiunii

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Arad are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de persoane efectuat cu autobuzele și tramvaiele unui operator economic care poate demonstra că are potențial tehnic, financiar și organizatoric pentru a realiza obiectivele propuse în vederea eficientizării transportului public local desfășurat pe raza administrativ teritorială a ADI Transport Arad și a modernizării infrastructurii.

Serviciile de transport public local de persoane se organizează pentru a satisface cu prioritate nevoile populației, precum și ale instituțiilor publice și agenților economici.

Oportunitatea concesiunii 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.

Oportunitatea delegării serviciilor de transport public local de persoane prin atribuire directă concesiunii 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 teritoriale din cadrul asociației trebuie să preia bunurile concesionate, achitându-i delegatarului cota parte din investițiile realizate în perioada de concesiune, neamortizate.

Drepturile și obligațiile fiecărei părți contractante, vor fi cuprinse în contractul de delegare.

Drepturile delegatului

În temeiul contractului de delegare, delegatarul dobândește dreptul de a exploata în mod direct, pe riscul și pe răspunderea sa, bunurile, activitățile și serviciul public care face obiectul contractului, portivit obiectivelor și standardelor de calitate stabilite de delegatar.

Scopul contractului de delegare

Scopul principal al contractului de delegare este să asigure, pe baza unei gestionări optime, efectuarea la un nivel corespunzător a activităților, la prețuri accesibile pentru utilizatorii finali, precum și întreținerea și dezvoltarea oricărui bunuri de retur încredințate delegatului pentru efectuarea respectivelor activități.

Modul de distribuire a riscurilor și modul de recuperare a costurilor de către delegatar trebuie stabilit astfel încât delegatul să fie nevoit să depună toate diligențele necesare pentru reducerea costurilor respective.

Recuperarea costurilor de către delegatar trebuie să includă preluarea celei mai mari părți din riscurile exploatării aferente contractului de delegare de servicii, respectiv:

- riscul de disponibilitate, respectiv nerespectarea unor parametri de performanță și calitate ai serviciului;
- riscul de piață, respectiv neîntrebuințarea de către utilizatorii finali a rezultatului serviciului puse la dispoziția acestora, în condițiile în care parametri de performanță și calitate sunt integral respectați.

Drepturile delegatarului

Delegatarul are dreptul de a primi o redevență care va fi calculată similar amortizării mijloacelor fixe date operatorului pentru rulare. Redevența trebuie să fie proporțională cu valoarea și durata contractului de delegare.

Obligațiile delegatarului

Delegatarul trebuie să stabilească prin contract un nivel de performanță și de calitate al activităților pe care delegatarul urmează să le efectueze, stabilind în acest sens indicatori de performanță relevanți și măsurabili.

Durata delegării

Delegarea serviciului de transport public local de persoane efectuat cu tramvaiele și autobuzele pe raza administrativ teritorială a ADI Transport Arad se va realiza pe o perioadă de **6 ani**.

Valoarea redevenței

Pentru utilizarea bunurilor Municipiului Arad, date în concesiune, Operatorul datorează Delegatarului o redevență anuală, care este calculată în funcție de durata de amortizare a bunurilor concesionate.

CAPITOLUL VI

ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

VI.1 Aria teritorială

Aria teritorială pe care se va derula contractul de delegare încheiat între ADI Transport Arad în calitate de autoritate contractantă și operatorul de transport va cuprinde întreaga arie administrativ teritorială a asociației.

VI.2 Obligația de serviciu public de transport

În Contractul de delegare, Operatorul se va obliga să îndeplinească Serviciul de transport public local cu respectarea următoarelor Obligații de serviciu public:

- i. Operatorul va aplica Tarifele de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă și va furniza 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/Județean/Adunarea Generală a ADI Transport Arad. Facilitățile vor fi stabilite în contract.
- ii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport, parte din contract;
- iii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în contract;
- iv. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în contract și în legislația Europeană și națională;
- v. Operatorul va presta Serviciul de transport public local cu vehiculele prevăzute în una din anexele din contract.

VI.3 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

Dreptul exclusiv este definit la art. 2 litera f) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 ca fiind orice drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator. Deoarece raza administrativ teritorială este a asociației, Operatorul beneficiază de Drept exclusiv pe traseele atribuite. În cazul în care pe același traseu vor opera și alți operatori de transport rutier/transportatori autorizați, Operatorul are dreptul să solicite daune-interese de la Autoritatea contractantă care a dat aprobarea, sau direct de la operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat respectiv, în situația în care acesta operează fără aprobare.

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

Durata contractului de delegare va fi de 6 ani.

VI.5 Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

Operatorul are obligația de a nu cesiona Serviciul de transport public local unei alte societăți decât în cazul în care această societate este rezultatul divizării, fuzionării sau înființării ca filială a societății Operatorului, cu aprobarea Autorității Contractante și cu asumarea de către cesionar a condițiilor contractului de delegare.

Operatorul are obligația de a nu încheia cu terți contracte de subdelegare a Serviciului de transport public local.

VI.5 Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, prevăzute în Anexa 4, Operatorul se obligă să plătească Entității Contractante, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. m) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență calculată anual similar amortizării, în procent de [1,5]% din valoarea totală anuală rămasă a bunurilor puse la dispoziție. Modalitatea de calcul a redevenței poate fi modificată cu acordul ambelor părți.

Stabilirea redevenței se realizează anual, prin Decizia Consiliului Director a asociației, urmare a documentației întocmite de la serviciile de specialitate.

Redevența se plătește trimestrial, până la data de 15 a ultimei luni a trimestrului.

Neplata redevenței la termenele prevăzute în contract generează plata unor majorări de întârziere calculate la suma datorată, în cotă de 0,03% pentru fiecare zi de întârziere.

-Costuri, modalități de alocare a costurilor și valoarea pentru primul an de operare

Entitatea contractantă va plăti Operatorului Compensația în cazul în care impune obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie rezultat din aplicarea costului mediu pe călătorie oferit/estimat și fundamentat de către Operator în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007.

Compensația se calculează și se plătește cumulativ pentru toate obligațiile tarifare impuse și pentru serviciile publice de transport efectuate cu toate tipurile de mijloace de transport.

Compensația va fi plătită de Entitatea contractantă Operatorului, în baza unui Raport lunar de constatare și a facturii emise de Operator, în condițiile prevăzute în contract.

În cazul în care operatorul desfășoară și alte activități, cota de cheltuieli indirecte provenită din acestea, precum și cota de cheltuieli generale ale societății se vor repartiza pe fiecare element de cheltuieli proporțional cu ponderea acestui element în total cheltuieli. Aceste cheltuieli vor fi evidențiate în anexe separate. Pentru aceste cheltuieli se precizează cheia de repartizare a acestora pe fiecare activitate.

Operatorul poate desfășura și alte activități de transport sau activități care au legătură cu serviciul de transport public local în următoarele condiții:

- i. Activitățile sunt aprobate de Autoritatea Contractantă
- ii. Activitățile respectă legislația respectivului domeniu de activitate
- iii. Activitățile respective își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate
- iv. Activitățile nu afectează în niciun fel prestarea serviciului de transport public local
- v. Activitățile respectă concurența.

Toate înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor pe fiecare mod de transport și a compensației pentru obligația de serviciu public și condiția de la punctul iii pentru alte activități.

Costurile privind ineficiența conducerii afacerii, precum deprecieri, provizioane, penalități sau amenzi, precum și alte cheltuieli neprevăzute precum bonusuri acordate directorilor nu vor fi alocate serviciilor de operare.

Operatorul va ține contabilitatea separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează costuri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare.

Evidența contabilă se va organiza pe analitice distincte ale conturilor pe fiecare mod de transport și pe alte activități.

Toate veniturile, costurile, tarifele și prețurile vor fi calculate în RON, fără TVA, cu excepția cazurilor unde se specifică altfel.

Operatorul va utiliza Metoda ABC (Activity Based Costing) pentru gestiunea costurilor pe activități sau altă metodă agreată de către autoritatea contractantă. Metoda ABC vizează, pe de o parte, calculul și analiza costurilor, iar pe de cealaltă parte, constituie un instrument de măsură a performanțelor operatorului.

Cu 60 zile înainte de încheierea situațiilor financiare anuale, Operatorul va solicita aprobarea Autorității Contractante privind procedurile de alocare a costurilor indirecte pe activități.

-Venituri și modalități de alocare a veniturilor

Veniturile care intră în calculul compensației reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv:

- A. venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit,
- B. venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local
- C. diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit Contractului, plus
- D. venituri financiare legate de prestarea Serviciului de transport public local.

Operatorul va ține contabilitatea separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează venituri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare.

Operatorul are dreptul să rețină toate veniturile rezultate din prestarea altor activități de transport și a activităților conexe Serviciului de transport public local, care nu fac obiectul Delegării de gestiune.

-Profitul rezonabil și valoarea pentru anul 2019

Profitul rezonabil al Operatorului reprezintă o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al Serviciului de transport public local suportat de Operator.

Atât Decizia Comisiei Europene C(2011)9380 din 20.12.2011 privind aplicarea art. 106 alin. (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, cât și Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public fac referire la ratele swap în contextul determinării unui profit rezonabil (art. 5(7) din Decizie și paragrafele 36 și 38 din Cadrul comunitar).

Pentru a calcula profitul rezonabil, se vor adăuga 100 de puncte de bază la rata swap relevantă.

Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat și stabilit anual de către Autoritatea Contractantă, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an.

Rata swap pentru perioada 1 ianuarie-30 iunie 2019 pentru 6 ani este de 4,51. Prin urmare profitul rezonabil aplicabil în 2019 este de 5,51%.

-Compensația

Autoritatea Contractantă va plăti Operatorului Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public, după următoarea formulă:

$$C \text{ anuală} = (T_{cm} - T_c) \times N \text{ estimat căl.}$$

unde:

C anuală [lei]- reprezintă Compensația anuală estimată a fi plătită Operatorului;

T_{cm} [lei/călătorie]- tariful mediu pe călătorie, oferat și fundamentat de către Operator în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007;

T_c [lei/călătorie]- tariful de călătorie, impus de Entitatea contractantă pe criterii sociale; **N estimat căl.** – numărul de călătorii estimate a fi efectuate în anul de referință;

Compensația lunară plătită Operatorului se calculează după următoarea formulă:

$$C \text{ lunară} = CE + Pr - V$$

unde:

C lunară [lei] – reprezintă Compensația lunară plătită Operatorului;

CE [lei] – total costuri eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de Operator pentru îndeplinirea Obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor prevăzute în prezentul Contract, fundamentate în conformitate cu

structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007, prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activitățile desfășurate de Operator, potrivit anexei nr. 9 la prezentul Contract. Costurile eligibile CE sunt calculate cu includerea amortizării lunare a investițiilor realizate de Operator din fonduri proprii și a cheltuielilor financiare aferente rambursării creditelor de investiții. Amortizarea investițiilor realizate de Operator din fonduri de la bugetul local sau de la bugetul de stat nu este eligibilă;

Pr [lei] - reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului public de transport suportat de Operator, aplicată la total costuri eligibile. Rata profitului rezonabil stabilită de Entitatea contractantă, pentru întreaga durată de valabilitate a Contractului, care se aplică la total costuri eligibile CE este de [rata swap +1%]. Pentru primul an de contract profitul rezonabil va fi de 5,51%;

V [lei] – reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului public de transport de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv venituri din vânzarea Titlurilor de călătorie la care Operatorul este îndreptățit, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport și Diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract.

Ca urmare a estimării sumelor necesare pentru acoperirea compensației a rezultat că în primul an de contract compensația se va ridica la aproximativ suma de **12.832.602 lei**.

VI.6 Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței

Pentru a putea realiza monitorizarea din punctul de vedere al respectării standardelor de calitate, operatorul va fi obligat să raporteze o dată la trei luni evoluția performanțelor înregistrate. Pentru monitorizarea acestora s-au stabilit următorii indicatori de performanță:

1. numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație;
2. numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore;
3. numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la pct. 1 și 2;
4. numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;
5. numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
 - a) numărul de reclamații justificate;
 - b) numărul de reclamații rezolvate;
 - c) numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale;
6. numărul autovehiculelor atestate Euro 3 sau Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație;
7. vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători;

8. despăgubirile plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;

9. numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;

10. numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport/transportatorului autorizat.

În cazul în care se consideră alți indicatori de performanță care ar fi relevanți în monitorizarea calității operării, indicatorii menționați pot fi îmbunătățiți prin introducerea unora noi.

Monitorizarea indicatorilor se va realiza o dată la 3 luni.

Un mecanism de stimulare a eficienței este cel de Benchmarking. Din acest motiv, se dorește ca operatorul și ADI Transport să participe la proiectele legate de monitorizarea calității și eficienței prin Benchmarking.

VI.7 Mecanismul de evitare a oricărei supracompensării

În vederea evitării supracompensării, în contractul de servicii publice vor fi definite costurile eligibile incluse în calculul decontării operării serviciului public și cerințele privind contabilitatea separată.

De asemenea, operatorul va putea desfășura și alte activități de transport sau activități care au legătură cu serviciul de transport public local numai în următoarele condiții:

- i. Activitățile sunt aprobate de Autoritatea Contractantă
- ii. Activitățile respectă legislația respectivului domeniu de activitate
- iii. Activitățile respective își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate
- iv. Activitățile nu afectează în niciun fel prestarea serviciului de transport public local
- v. Activitățile respectă concurența.

Toate înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor pe fiecare mod de transport și a compensației pentru obligația de serviciu public și condiția de la punctul iii pentru alte activități.

Pentru a evita o supracompensare a serviciului, fiecare unitate administrativ-teritorială furnizoare de ajutor de stat va face verificări anuale ori se va asigura că astfel de verificări sunt făcute pentru a se constata dacă nu au existat supracompensări pe parcursul anului.

În situația în care se constată supracompensarea serviciului public, unitățile administrativ-teritoriale vor solicita beneficiarului să ramburseze cuantumul aferent acesteia.

VI.8 Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport și obținerea avizelor din partea Consiliului Concurenței

Orice modificare a Contractului este rezultatul acordului intervenit între Părți, exprimat într-un act adițional.

Revizuirea anuală a nivelului indicatorilor de performanță, nu este considerată o modificare a Contractului.

Modificări Unilaterale efectuate de Autoritatea Contractantă

Autoritatea Contractantă poate modifica unilateral orice parte a Contractului din motive excepționale legate de interesul public local, cu notificare prealabilă transmisă cu 60 de zile înainte către Operator.

În cazul în care modificarea unilaterală a Contractului îi aduce un prejudiciu, Operatorul are dreptul să primească o justă despăgubire în termen de 90 de zile de la dovedirea prejudiciului. În cazul dezacordului între Părți cu privire la existența prejudiciului ori la valoarea despăgubirii, acestea vor fi stabilite de către instanța judecătorească competentă. Acest dezacord nu poate în nici un caz să permită Operatorului să suspende executarea obligațiilor stabilite în Contract.

Programul de transport poate fi modificat de Autoritatea Contractantă, prin Adunarea Generală a ADI Transport, dacă acest fapt este justificat din punct de vedere social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Autoritatea Contractantă, cu notificarea Operatorului cu cel puțin 60 de zile înainte de modificare. Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de Autoritatea Contractantă, cu excepția cazului în care cererea depășește capacitatea de transport.

Modificări solicitate de Operator privind Capacitatea Serviciului

Operatorul va avea obligația de a transmite către Autoritatea Contractantă informațiile, sesizările, analizele proprii culese în timpul implementării contractului, necesare reevaluării Programului de transport din punct de vedere social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Autoritatea Contractantă.

21.4 Alte modificări

21.4.1 În cazul în care orice prevederi ale Contractului devin incompatibile cu legislația sau regulamentele din România sau din Uniunea Europeană, Contractul va fi modificat de Părți. Acest lucru nu va afecta valabilitatea celorlalte clauze ale Contractului.

21.4.2 Orice deficiențe sau contradicții din Contract pot fi rectificate ca urmare a negocierii de către Părți a modificărilor necesare, în cel mai scurt timp posibil, în conformitate cu scopul Contractului.

CAPITOLUL VII

SINTEZĂ ȘI CONCLUZII

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și aduce câteva propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad.

Schimbările care se propun prin acest studiu de oportunitate au următoarele avantaje:

1. Implementarea serviciilor publice integrate de transport călători, așa cum sunt definite prin art.2 lit. (m) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 – serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport. Astfel, dacă la începutul contractului nu se va putea realiza o taxare integrată, după achiziționarea de către Municipiul Arad a sistemului integrat de e-ticketing, cu ajutorul unor investiții minime, acesta se va putea extinde la nivelul asociației, cu atât mai mult cu cât tot mai multe localități își exprimă intenția de asociere în cadrul ADI Transport.
2. Satisfacerea necesităților de deplasare în cea mai mare măsură posibilă prin intermediul unor moduri de transport ecologic – transportul local intercomunitar, care este indispensabil în prevenirea creșterii poluării. În prezent, transportul județean nu este atractiv pentru populația din comunele limitrofe deoarece nu parcurg zonele de interes din municipiu, iar oprirea se face în autogara Companiei de Transport Public S.A. Arad, cu pierderi însemnate de timp pentru utilizatori. În majoritatea cazurilor, timpul pierdut pentru călătoria din autogară până la zonele de interes din municipiul Arad (serviciu, școală, instituții publice, etc) este la fel de mare ca timpul necesar pentru deplasarea din comună până în autogara centrului polarizator al regiunii. În locul deplasării cu autobuzul, cetățenii din comunele periurbane aleg deplasarea cu automobilul, ceea ce generează o presiune foarte mare asupra traficului din municipiu, aglomerații și poluare care pot fi mult diminuate prin trecerea la transportul public local intercomunitar.
- în cazul în care ar avea regim de trasee locale pe teritoriul asociației, mijloacele de transport pot intra în municipiu pe arterele cu trasee urbane și pot opri în orice stație, aceste suprapuneri peste transportul urban existent făcându-se într-o proporție rezonabilă și riguros reglementată în cadrul asociației. Cetățenii de pe raza asociației putând fi transportați cu economii însemnate de timp în acest mod și vor putea ajunge direct la destinație, pot fi preluați de rezerva de capacitate de pe traseele urbane actuale sau cu suplimentări de capacitate reglementate, suplimentări de trafic care în combinație cu structuri tarifare atractive sunt cu mult mai puțin nocive pentru circulația din municipiu decât numărul ridicat al autoturismelor neocupate la întreaga capacitate.
3. Program de transport unic și grafice de circulație integrate:
 - grafice de circulație care permit reducerea timpului de deplasare, interconectate și reglementate unitar pentru toate traseele din zona geografică deservită, transbordări mai bine coordonate și sancționate de către o singură autoritate de autorizare Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Arad;

- fiecare consiliu local membru al asociației își va aproba graficele de circulație ale curselor care le deserveșc, introducerea de noi curse sau prelungiri de trasee, corelarea capacităților de transport cu modificările fluxurilor de călători, modificându-le prin hotărâre de consiliu local și AGA a asociației ori de câte ori situația o impune și cu efecte imediate pentru utilizatori.
 - eliminându-se dezechilibrele actuale dintre municipiu și celelalte UAT din județ vor apărea, pentru prima dată, fluxuri de călători în prezent inexistente dinspre municipiu înspre județ.
 - în stadiul actual, indiferent de modificările în opțiunile de transport ale cetățenilor, aceste trasee având regim de transport județean, comercial, se pot modifica doar o singură dată pe an, iar consiliul local nu are putere de decizie, nefiind de competența sa ci a consiliului județean.
 - în actuala organizare, corelările dintre graficele de circulație din transportul județean și cel urban sunt empirice, fiecare autoritate având stabilite propriile priorități, neexistând sancțiuni pentru nerespectarea corelării graficelor și nici autoritate competentă care să le aplice.
5. După implementarea sistemului de e-ticketing, se vor crea pachete tarifare atractive care vor avea următoarele avantaje:
- integrare tarifară prin utilizarea pe teritoriul asociației a unui singur tip de legitimație de călătorie valabil pentru toate mijloacele de transport public local (card de mobilitate urbană), conform prevederilor art.1 alin. 4 lit. n din Legea nr. 92/2007;
 - reduceri tarifare la deplasările combinate, în care se utilizează cel puțin 2 mijloace de transport pentru a ajunge la destinație, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor și atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme. În prezent, având regim de trasee județene, tarifele sunt aprobate de către Consiliul Județean iar titlurile de călătorie nu sunt valabile în transportul urban din municipiu;
 - aprobarea tarifelor de către fiecare administrație publică membră pentru traseele care o deserveșc, urmată de hotărârea AGA a asociației de dezvoltare, în strânsă legătură cu condițiile de transport pe care și le dorește fiecare comună și pe care le poate monitoriza și sancționa nemijlocit.

6. Introducerea unui sistem integrat al rețelei de transport:

- acestea permit aplicarea prevederilor Directivei 2010/40/UE privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, sisteme care furnizează utilizatorilor și participanților la trafic vulnerabili date de bază privind călătoria precum: orare și tarife ale mijloacelor de transport în comun, informații privind călătoriile multimodale înaintea și în timpul călătoriei.

Procedura de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se întocmește pe baza normelor – cadru privind organizarea și derularea gestiunii serviciului, elaborate de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.

Conform art. 8 din Ordinul nr. 263/2007 al ANRSC, “autoritatea publică/asociația de dezvoltare comunitară atribuie contractul de delegare a gestiunii prin:

a) licitație publică deschisă;

b) negociere directă, în cazul în care două licitații publice deschise consecutive nu conduc la desemnarea unui câștigător sau în situația în care, după repetarea procedurii, nu s-au depus două oferte;

c) atribuire directă, fără licitație, în cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b) din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007:

- societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;

- societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile;

- societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile;

- compartimente sau servicii specializate de transport local ca structuri proprii ale autorităților administrației publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare comunitară cu sau fără personalitate juridică, așa cum sunt definite la art. 22 alin. (2).”

Delegarea gestiunii serviciului de transport se va realiza cu respectarea următoarelor cerințe de bază:

- actualul stadiu de dezvoltare al sistemului de transport public local din municipiul Arad trebuie menținut și dezvoltat la același nivel și pe asociației;

- serviciile de utilități publice se organizează și se gestionează de către autoritățile administrativ – teritoriale în raport cu infrastructura tehnico – edilitară existentă, în conformitate cu prevederile art. 3 alin. 1 din Legea nr.51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;

- serviciile de utilități publice sunt supuse regimului juridic al serviciilor publice de interes general, fiindu-le aplicabile obligațiile de serviciu public definite potrivit exigenței/cerinței fundamentale: continuitate din punct de vedere calitativ și cantitativ, în condiții contractuale reglementate, conform prevederilor art. 7 alin. 1 lit. b din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice.

În concluzie, din analizarea tuturor scenariilor posibile, din compararea costului/km dintre operatorul de transport Compania de Transport Public S.A. Arad și ceilalți operatori care desfășoară activități similare, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul unităților administrativ-teritoriale asociate în cadrul A.D.I. Transport Public Arad se va realiza **prin gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă, fără licitație**, în conformitate cu legislația în vigoare.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului se va încheia cu un singur operator de transport regional S.C. Compania de Transport Public S.A. Arad. Întrucât acesta îndeplinește condițiile din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 art. 30 alin. (2) lit. b și anume este “societate comercială rezultată ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al cărui capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport

valabile.” Acesta va avea **dreptul exclusiv de a opera** pe traseele situate pe teritoriul administrativ al ADI Transport Public Arad **în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public și a celorlalte obligații stabilite în cadrul contractului de delegare**, Regulamentului de transport local și în cadrul întregii documentații de atribuire.

Durata delegării

Delegarea serviciului de transport public local de persoane efectuat cu tramvaiele și autobuzele pe raza administrativ teritorială a ADI Transport Arad se va realiza pe o perioadă de **6 ani**.

Valoarea redevenței

Pentru utilizarea bunurilor Municipiului Arad, date în concesiune, Operatorul datorează Delegatarului o redevență anuală, care este calculată anual similar amortizării, în procent de **[1,5]%** din valoarea totală anuală rămasă a bunurilor puse la dispoziție.