



STUDIU DE OPORTUNITATE
privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în aria
ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ "SOCIETATEA METROPOLITANĂ DE
TRANSPORT TIMIȘOARA"

în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) 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

CUPRINS

CAPITOLUL I OBIECTUL STUDIULUI DE OPORTUNITATE

CAPITOLUL II CADRUL LEGISLATIV

CAPITOLUL III DESCRIEREA SITUAȚIEI ACTUALE ÎN TRANSPORTUL PUBLIC DE CĂLĂTORI

CAPITOLUL IV STRATEGIA DE DEZVOLTARE INTEGRATĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN ZONA METROPOLITANĂ

CAPITOLUL V CADRUL INSTITUTIONAL SI DE REGLEMENTARE

CAPITOLUL VI MODALITĂȚI DE ATRIBUIRE

CAPITOLUL VII FEZABILITATEA GESTIUNII DIRECTE

CAPITOLUL VIII ELEMENTELE CONTRACTULUI DE SERVICII PUBLICE

1. ARIA TERITORIALĂ

2. OBLIGAȚII DE SERVICIU PUBLIC

3. CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE ÎN REALIZAREA CONTRACTULUI

4. DURATA CONTRACTULUI

5. REDEVENȚA. SERVICII MONITORIZARE DERULARE CONTRACT

6. GARANȚIA DE BUNĂ EXECUȚIE

7. DIFERENȚELE DE TARIF

8. COMPENSAȚIA

9. TARIFE ȘI TITLURI DE CĂLĂTORIE

10. INVESTIȚII

11. INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT

12. PROGRAM DE TRANSPORT

13. CONDIȚII STANDARD PENTRU MIJOACE DE TRANSPORT

14. CALITATEA SERVICIUL DE TRANSPORT

15. SISTEM DE TAXARE, CONTROLUL TITLURILOR DE CĂLĂTORIE ȘI CONTROL AL TRAFICULUI.

16. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE OPERATORULUI

17. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE ENTITĂȚII CONTRACTANTE

18. ÎNCETAREA CONTRACTULUI ȘI RĂSPUNDEREA CONTRACTUALĂ

19. MODIFICAREA ȘI INTRODUCEREA DE NOI CLAUZE CONTRACTUALE. LITIGII

CAPITOLUL IX INVESTIȚIILE NECESARE

CAPITOLUL X ANALIZA TARIFELOR PRACTICATE LA PRESTAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI

CAPITOLUL XI STABILIREA SOLUȚIEI OPTIME DE GESTIUNE

CAPITOLUL XII DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI

CAPITOLUL XIII FINANȚAREA ACTIVITĂȚII DELEGATE

CAPITOLUL XIV CONCLUZII

CAPITOLUL I

OBIECTUL STUDIULUI DE OPORTUNITATE

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Societatea Metropolitană de Transport Timișoara" a fost constituită în anul 2009 în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public local, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului, pe baza strategiei de dezvoltare a Serviciului. Interesul comun ce stă la baza constituirii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară este interesul general al locuitorilor de pe raza unităților administrativ-teritoriale membre pentru îmbunătățirea calității Serviciului, în condițiile unor tarife și/sau taxe care să respecte limitele de suportabilitate ale populației și principiul "poluatorul plătește", atingerea și respectarea standardelor europene privind protecția mediului, precum și creșterea capacității de atragere a fondurilor pentru finanțarea investițiilor necesare în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului.

Pentru realizarea obiectivelor, asociații mandatează Societatea Metropolitană de Transport Timișoara, prin statutul său, să exercite în numele și pentru unitățile administrativ-teritoriale membre atribuții legate de serviciul de transport privind planificarea, reglementarea, atribuirea, contractarea, monitorizarea și controlul serviciului, tariful, realizarea și implementarea programelor de dezvoltare, sub aprobarea apriorică a asociaților, prin vot cu pondere proporțională cu populația fiecăruia.

Societatea Metropolitană de Transport Timișoara, urmărește în condițiile legii prin strategiile pe care le va adopta următoarele:

- dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economică- socială a unităților administrativ- teritoriale membre, precum și a infrastructurii aferente acestora
- satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației, precum și ale instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ - teritorială a unităților administrativ- teritoriale membre pe care le deservește prin serviciile de transport
- gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială
- îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane
- asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate
- promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane
- acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social

Conform prevederilor legale în vigoare, realizarea studiului de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport, reprezintă o cerință obligatorie. Acesta se axează pe analiza elementelor juridice, economice, sociale și de mediu, realizând o evaluare a mai multor aspecte, printre care amintim: aspecte generale; situația existentă; scenarii alternative privind delegarea; aspecte de mediu; aspecte sociale și aspecte instituționale.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării gestiunii serviciului de transport public local de persoane în cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară "Societatea Metropolitană de Transport Timișoara" și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

Obiectivele avute în vedere la întocmirea prezentului Studiu de Oportunitate sunt:

1. stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public local prestat în aria Societății Metropolitane de Transport Timișoara
2. inițierea procedurii privind atribuirea Contractului de Servicii Publice

Scopul prezentului Studiu de Oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegării gestiunii serviciului de transport public local efectuat în cadrul Societății Metropolitane de Transport Timișoara din prisma elementelor de natură juridică, economică, socială și de mediu.

CAPITOLUL II

CADRUL LEGISLATIV

Referințele legale utilizate în cadrul elaborării prezentului studiu de oportunitate sunt reglementate astfel:

1.1. Legislație la nivel european

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători feroviar și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";
- Comunicare a Comisiei Europene referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și de călători 2014/ C 92/01;
- Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013";
- Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr 1080/2006;
- 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;
- 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;
- 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;
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor.

1.2. Legislație la nivel național

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale;
- Legea nr. 37/19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;

- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Ordinul nr. 131/ 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;
- Ordonanța de Guvern 22/ 1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, cu modificările și completările ulterioare.
- Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul Administrativ;
- Legea 72/ 2013 privind măsurile pentru combaterea întârzierii în executarea obligațiilor de plată a unor sume de bani rezultând din contracte încheiate între profesioniști și între aceștia și autorități contractante.
- Alte acte normative relevante.

CAPITOLUL III

DESCRIEREA SITUAȚIEI ACTUALE ÎN TRANSPORTUL PUBLIC DE CĂLĂTORI

Din totalul de 353.949 locuitori ai arealului Asociației "Societatea Metropolitană de Transport Timișoara", 87% locuiesc în Timișoara, municipiul având rol de centru polarizator al regiunii datorită legăturilor multiple (sociale, culturale, economice) pe care le are cu toți membrii Asociației.

Deși între orașe și zonele peri urbane sunt foarte multe diferențe, problemele cu care se confruntă acestea nu se opresc la marginea orașelor și nu pot fi rezolvate decât într-un mod coerent, printr-un ansamblu de măsuri adoptate la nivel regional. Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Societatea Metropolitană de Transport Timișoara" a dobândit personalitate juridică în anul 2009 prin asocierea unității administrativ teritoriale a Municipiului Timișoara, Comunei Ghiroda, Comunei Moșnița Nouă și a Comunei Remetea Mare. Ulterior fondării, la Societatea Metropolitană de Transport Timișoara au aderat și alte unități administrativ teritoriale, respectiv Comuna Săcălaz, Comuna Dumbrăvița, Comuna Dudeștii Noi, Comuna Becicherecu Mic, Comuna Sânmihaiu Român, Comuna Satchinez, Comuna Sînandrei, Comuna Giarmata, Comuna Orțișoara, Comuna Biled, Comuna Pădureni, Comuna Șag.

Asocierea unităților administrativ teritoriale membre a S.M.T.T., în scopul de a delega gestiunea serviciului de transport, răspunde nevoii de a echilibra dezvoltarea unităților administrativ teritoriale și constituie o aplicare a principiului solidarității ca una dintre valorile fundamentale ale Uniunii Europene cu efecte pozitive asupra utilizatorilor.

Până în prezent, prin intermediul Societății Metropolitane de Transport Timișoara au fost asigurate cerințele de deplasare a cetățenilor dinspre rural spre urban și invers pe următoarele trasee:

M11 ruta Timișoara – Ghiroda
M14 ruta Timișoara – Dumbrăvița
M45 ruta Timișoara – Dumbrăvița
M35 ruta Timișoara – Giarmata Vii
M30 ruta Timișoara – Ghiroda
M44 ruta Timișoara – Becicherecu Mic – Dudeștii Noi
M29 ruta Timișoara – Ghiroda
M22 ruta Timișoara – Moșnița Nouă – Moșnița Veche - Urseni – Albina
M36 ruta Timișoara – Sânmihaiu Român
M41 ruta Timișoara – Sînandrei – Carani
M42 ruta Timișoara – Covaci
M46 ruta Timișoara – Șag
M24 ruta Timișoara- Biled
M23 ruta Timișoara- Pădureni
M27 ruta Timișoara- Remetea Mare
M43 ruta Timișoara- Săcălaz
M47 ruta Timișoara- Satchinez
M48 ruta Timișoara- Orțișoara
M49 ruta Timișoara- Giarmata

Principalele direcții de activitate ale asociației prezintă elemente legate de promovarea unei strategii coerente de dezvoltare durabilă privind transportul local și politica tarifară integrată. Prin intermediul politicii tarifare adoptate, anumite categorii de cetățeni beneficiază de facilități și reduceri (pensionari, elevi, studenți, copii în vârstă de până la 7 ani, beneficiarii Legii 341/2004, beneficiarii Legii 44/1994, nevăzători și însoțitorii acestora, persoanele cu handicap grav și accentuat și etc.) ca utilizatori ai serviciului de transport public prestat pe traseele mai sus menționate. Utilizarea abonamentului tip General dă dreptul beneficiarilor de a utiliza liber întreaga rețea urbană și metropolitană.

S.M.T.T. este partener al rețelei naționale Civitas denumită Civinet Romania, și totodată este un partener activ pentru autoritățile și instituțiile interesate în vederea asigurării cadrului instituțional de cooperare, colaborare, promovare și susținere a intereselor comune cu privire la furnizarea/prestarea și dezvoltarea serviciului de transport public efectuat pe raza administrativ teritorială a asociației.

Pe viitor, Societatea Metropolitană își propune dezvoltarea echilibrată, durabilă și eficientă a serviciului de transport public de persoane efectuat pe teritoriul Asociației prin asigurarea unui serviciu de calitate, la standarde europene și în condițiile unor tarife accesibile pentru călători.

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

Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în contextul existenței unei asociații de dezvoltare intercomunitară în domeniul serviciilor de transport public este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

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

Printre avantajele delegării gestiunii se regăsesc următoarele:

- ✓ coordonarea unitară a serviciului de transport;
- ✓ acoperirea nevoilor de transport public în comun, actuale și viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;
- ✓ asigurarea infrastructurii, a capacității tehnice și operaționale necesare;
- ✓ asigurarea serviciului de transport public de persoane cu respectarea principiilor orizontale în conformitate cu politicile Uniunii Europene: tratament egal, dezvoltare durabilă, nondiscriminare, transparență;
- ✓ creșterea permanentă a calității serviciului prestat conform planului de investiții
- ✓ simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate.

Municipiul Timișoara

Timișoara este municipiul de reședință al județului Timiș. Se află în vestul României, aproape de frontierele cu Ungaria și Serbia, pe malul canalului Bega, aflându-se pe plan geografic la distanțe aproximativ egale față de București (541 km), Viena (549 km) și Sofia (509 km).

Timișoara este un centru industrial, comercial, medical, financiar și universitar important pentru România. Numele localității provine de la cel al râului Timiș. Situat pe râul Bega, orașul este considerat capitala oficială sau inima regiunii istorice Banat. Din 1848 și până în 1860 a fost capitala oficială a Voivodinei sârbești și a Banatului timișan. Cucerită în 1716 de către austrieci de la turci, Timișoara s-a dezvoltat în următoarele secole îndărătul fortificațiilor și în nuclee urbane situate în jurul lor. După ce fortificațiile și-au pierdut utilitatea în lumina avansurilor tehnologice din domeniul militar, a fost în mare parte dezmembrată și zonele astfel recuperate au fost valorificate. După Primul Război Mondial Timișoara a intrat în componența României. În 1989, orașul a fost focarul Revoluției Române, care a îndepărtat regimul comunist.

Clădiri emblematiche ale orașului sunt Catedrala Mitropolitană și Opera Națională din Piața Victoriei, dar și Catedrala Ortodoxă Sârbă din Piața Unirii. Printre obiectivele turistice se numără Castelul Huniade, Palatul Baroc, Muzeul Satului Bănățean și Grădina Zoologică.

În septembrie 2016, Timișoara a fost desemnată Capitală Europeană a Culturii pentru anul 2021.

Un moment important în existența Timișoarei intervine în anul 1781. Prin Diploma din 21 decembrie 1781, emisă de împăratul Iosif al II-lea, Timișoara dobândea statutul privilegiat de „oraș liber regesc”. Va fi reînnoit în anul 1790 de împăratul Leopold al II-lea. Beneficia de acum de o serie de avantaje importante care vor îngădui o dezvoltare mai accelerată a activităților urbane. Era scos de sub jurisdicția comitatului (reînființat în 1780); trimitea reprezentanți proprii în Dietă; își alegea proprii dregători și jurați; percepea vamă la intrarea și ieșirea mărfurilor; avea dreptul de a organiza târguri anuale și săptămânale, de a-și stabili bugetul propriu de venituri și cheltuieli anuale; era scutit de anumite obligații fiscale; avea dreptul la o stemă proprie etc.

Din punct de vedere demografic, Timișoara se definește, conform legii Zipf, ca oraș de rangul 2 la nivel național, alături de Iași, Constanța, Cluj-Napoca și Brașov, cu funcții macro teritoriale extinse și având cea mai întinsă zonă urbană funcțională (cu excepția Bucureștiului), de peste 5.000 km² și o populație de 508.037 de locuitori. Populația municipiului reprezintă 45,07% din populația județului Timiș, 16,07% din populația regiunii de dezvoltare Vest și 1,44% din populația totală a României.

Conform recensământului efectuat în 2011, populația municipiului Timișoara se ridică la 319.279 de locuitori, în creștere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 317.660 de locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt români (81,36%). Principalele minorități sunt cele de maghiari (4,87%), sârbi (1,52%) și germani (1,31%).

Timișoara, polul național de creștere din Regiunea Vest, este în același timp și un motor al dezvoltării. În planul dezvoltării intra-regionale, Timișoara se distanțează de celelalte comunități. Atractivitatea sa se datorează poziției geografice, infrastructurii de transport și rețelei de utilități dezvoltate, economiei dinamice și forței de muncă calificate.

Municipiul Timișoara are acces direct la coridoarele paneuropene feroviare și rutiere care îl traversează, datorită interconectării la rețeaua transeuropeană de transport TEN-T, lucru care asigură legătura cu principalele orașe europene, naționale și cu centrele regionale, atât pentru transportul călătorilor, cât și pentru marfă. Localitatea este un nod de transport regional, datorită poziției sale în centrul Banatului.

Sursa: www.primariatm.ro, www.wikipedia.com

Comuna Ghiroda

Comuna Ghiroda este așezată în câmpia Timișului, practic în lunca inundabilă a râului Beghei (canalul Bega de mai târziu).

Comuna de astăzi este alcătuită din două sate: Ghiroda - centrul comunal și Giarmata-Vii, satul aparținător comunei.

Vecinii comunei sunt: la nord satul Giarmata-Vii și comuna Giarmata, la est - comuna Remetea cu satele Ianova și Bucovăț (spre sud-est), la sud - comuna Moșnița cu satul Moșnița Veche și pădurea Bistra, iar la vest - municipiul Timișoara prin cartierele : Ghiroda - Nouă, Fabric și Pădurea Verde.

Față de Timișoara, comuna se află la mică distanță; astfel pe șoseaua națională Timișoara- București la aproximativ 5 km ,dar apropierea este și mai mare ținând cont că marginea comunei spre vest se confundă

cu marginea Timișoarei, pe actualele străzi Dunărea și Aleea Ghirodei. Prin nordul comunei Ghiroda trece și calea ferată Timișoara- București la aproximativ 300 metri, unde nu demult exista și un canton feroviar. Suprafața vetrei satului depășește 80 hectare.

La hotarul de sud, trece canalul Bega. Suprafața comunei depășește 35 kmp. Spre sud drumul de legătură cu Timișoara, actual asfaltat se numea "alee" și lângă el era un braț al Begheiului, "șanțul cel mic". Legătura cu satul Giarmata-Vii se face pe drumul ce merge spre Aeroportul Timișoara; drumul merge spre nord-est și imediat ce depășește calea ferată, se bifurcă: la stânga Giarmata-Vii iar la dreapta spre Aeroportul Timișoara și satul Ianova. Intre drumurile principale există drumuri de pământ numite "obrațe".

Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Ghiroda se ridică la 6.200 de locuitori, în creștere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 4.907 locuitori.

Canalul Bega străbate o porțiune considerabilă din partea de sud a comunei Ghiroda, oferind doritorilor de divertisment diferite modalități de recreere, cum ar fi: pescuit (știuca, clean, avat, biban, somn, caracuda, roșioara etc); plimbări cu barca; înot; plaja cu nisip;

Transportul este asigurat prin Societatea Metropolitană de Transport Timișoara, ce acoperă aria comunei Ghiroda.

Sursa: <http://www.primariaghiroda.ro>, www.wikipedia.com

Comuna Moșnița Nouă

Teritoriul comunei cuprinde o suprafață totală de 6637,26 ha, Se învecinează cu teritoriul municipiului Timișoara și comunei Giroc la vest, teritoriul comunei Ghiroda la nord teritoriul comunei Bucovăț la est nord-est, teritoriul comunei Chevereșu Mare la est, teritoriul comunei Sacoșu Turcesc la sud.

Pe teritoriul administrativ al comunei Moșnița Nouă sunt situate un număr de cinci localități: centrul de comuna Moșnița Nouă și localitățile: Albina, Moșnița Veche, Rudicica, Urseni. Localitatea Moșnița Nouă este situată de-a lungul DJ 592 Timișoara – Buziaș fiind străbătută pe direcția est-vest; localitățile Moșnița Veche și Urseni sunt situate la nord și sud de centrul de comună, fiind legate de acesta prin DC 152. Localitatea Albina este situată la nord de DJ 592, adiacent acestuia.

Populația stabilă la data de 1 Ianuarie 2012, în urma recensământului avea un total de 5810 persoane din care 2980 bărbați și 2830 femei.

Ca și puncte de interes turistic, pe lângă biserici mai regăsim și două monumente și anume Monumentul eroilor din Primul Război Mondial și Monumentul eroilor din al Doilea război mondial.

Transportul este susținut de Societatea Metropolitană de Transport Timișoara, această societate acoperind Comuna Moșnița Nouă

Sursa: www.mosnita.ro, www.wikipedia.com

Comuna Remetea Mare

Comuna Remetea Mare se situează în centrul județului Timiș, la 12 km est de municipiul Timișoara, și este formată din localitățile Remetea Mare și Ianova. Comuna este străbătută de drumul național DN 6 (E70) și de canalul Bega și se învecinează la nord-est cu Ianova, la est cu Izvin, la sud cu Bucovăț și la vest cu Ghiroda.

Populația totală a comunei este de 2039 persoane, din care 1221 persoane în localitatea Remetea Mare și de 818 persoane în localitatea Ianova.

Componența pe naționalități este următoarea: români – 1939, maghiari – 92, germani – 2, italieni – 4, arabi – 2.

Ca și puncte de interes turistic, pe teritoriul comunei Remetea Mare regăsim Lacul de acumulare Ianova (Baraj Ianova) care este situat în Bazinul Hidrografic Bega, pe cursul de apă Gherteamoș, la 3,5 km în amonte de localitatea Ianova.

Sursa: www.remeteamaretimis.ro, www.wikipedia.com

Comuna Dumbrăvița

Localitatea Dumbrăvița este situată în partea centrală a județului Timiș, la nord de municipiul Timișoara, aceasta fiind situată la 2 km distanță de Timișoara. Ea se învecinează în nord cu comunele Giarmata și Sânandrei, la est cu comuna Ghiroda, iar la sud și vest cu teritoriul municipiului Timișoara.

Pe direcția nord-sud, localitatea este traversată de DJ691 Timișoara – Lipova.

Conform recensământului populației efectuat în luna martie 2011, în localitatea Dumbrăvița populația stabilă este de 7522 locuitori.

Ca și puncte de interes regăsim un număr de 4 biserici, și anume: Biserica reformată Dumbrăvița, Biserica romano-catolică Dumbrăvița, Biserica penticostală Dumbrăvița și Biserica Ortodoxă Română Dumbrăvița. Totodată mai regăsim și Monumentul eroilor din Primul și al Doilea Război Mondial.

Serviciul de transport persoane este asigurat de Societatea Metropolitană de Transport Timișoara.

Sursa: www.primaria-dumbravita.ro, www.wikipedia.com

Comuna Becicherecu Mic

Becicherecu Mic este o comună cuprinsă în județul Timiș, România. Suprafața comunei este de 6142 ha, având o populație de 2834 locuitori conform recensământului populației realizat în anul 2011, din care 1419 persoane de sex masculin și 1415 persoane de sex feminin.

Becicherecu Mic se află la 17 km nord-vest de municipiul Timișoara, pe drumul național DN6 între Timișoara - Sânnicolau Mare - Cenad. Localitatea este legată și de calea ferată Timișoara - Cenad, care trece pe la sud, cu stația Pescărețul Mic.

Becicherecu Mic se învecinează la nord cu Hodoni, la est cu Dudeștii Noi, la sud-est cu Săcălaz, la sud cu Beregsău Mare, la vest cu Iecea Mică și Iecea Mare iar la nord-vest cu Biled.

Din punct de vedere al populației școlare, avem doar două unități de învățământ, și anume o grădiniță cu program prelungit și o școală generală cu clasele I-VIII.

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere/generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației.

Serviciul de transport persoane este asigurat de Societatea Metropolitană de Transport Timișoara.

Sursa: www.becicherecu-mic.ro, www.wikipedia.com

Comuna Dudeștii Noi

Comuna Dudeștii Noi este situată în Câmpia de Vest a Banatului, la o distanță de 13,5 km de Timișoara, oraș-reședință al județului Timiș. Localitatea se învecinează la vest cu Becicherecu Mic, la nord-vest cu Hodoni și Dudeștii Noi, la est cu Sânandrei și Timișoara, iar la sud cu Săcălaz. Legăturile sunt asigurate prin drumurile comunale și calea ferată Timișoara-Cenad. Totodată, localitatea are ieșire la drumul național DN 6 Timișoara-Sânnicolau Mare-Cenad-frontieră Ungaria.

Comuna Dudeștii Noi este străbătută în partea de sud și de est de Bega Veche, vechiul curs al râului Bega dinaintea construcției canalului și, în prezent, o continuare a Beregsăului. Numărul de locuitori ai Comunei Dudeștii Noi este într-o continuă creștere. În 2004, anul de reînființare a comunei Dudeștii Noi, populația întrunea un total de 2.313 persoane. Opt ani mai târziu, în 2012 numărul total al populației a ajuns la 3028 de persoane. În luna mai 2017, numărul locuitorilor din comuna Dudeștii Noi a ajuns la 3400.

Din punct de vedere al populației școlare, în comună sunt trei unități de învățământ și anume Grădinița cu program normal, Grădinița cu program prelungit, Școala Gimnazială Dudeștii Noi.

Ca și puncte de interes turistic, în cadrul comunei Dudeștii Noi regăsim Biserica Romano-catolică și monumentul eroilor bătăliei de la Timișoara din 9 august 1849.

Serviciul de transport persoane este asigurat de Societatea Metropolitană de Transport Timișoara.

Surse: www.pcdn.ro, www.wikipedia.com

Comuna Sînmihaiu Român

Sînmihaiu Român este o comună în județul Timiș alcătuită din 3 sate, situată în Câmpia Timișului, pe canalul Bega. Comuna este situată în centrul județului la o depărtare de 13,2 km de municipiul Timișoara, având o suprafață de 88,5 km pătrați.

Față de reședința de comună, satele se află la 3,2 km Utvin, și 4,9 km Sînmihaiu German. Comuna are legătură auto cu Timișoara prin artera rutieră DJ591 și are acces la rețeaua de cale ferată, având 2 halte (Utvin, Sînmihaiu Român) pe ruta 926 Timișoara-Cruceni.

Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Sînmihaiu Român se ridică la 6.121 de locuitori, în creștere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 4.396 de locuitori.

Servicul de transport persoane este asigurat de Societatea Metropolitană de Transport Timișoara.

Surse: www.wikipedia.com, <https://www.sinmihaiuroman.ro>

Comuna Săcălaz

Săcălaz este o comuna cuprinsă în județul Timiș, Romania. Suprafața comunei este de 136,1 km², având o populație de 7728 locuitori conform recensământului populației realizat în anul 2011.

Comuna Săcălaz este situată în județul Timiș, la o distanță de 10 km, în partea de vest a municipiului Timișoara, aceasta învecinându-se la est cu cartierul Mahala (10 km) care aparține de municipiul Timișoara, la sud-est se învecinează cu satul Utvin (5,5 km), la sud se află Sînmihaiu Român (14), la sud-vest Sînmihaiu German (6,5 km), la vest Beregsău Mare (7,7 km), la nord-vest Becicherecu Mic (11,5 km), la nord se află Dudeștii Noi (58 km) și la nord-est Sînandrei.

Natura drumurilor și distanța în km între centrul unității administrativ-teritoriale și localitățile aparținătoare : DN 59A (Săcălaz – Beregsău Mare – 4,4 km) și DN 59A și DC 214 (Săcălaz – Beregsău Mic – 6,2 km)

Din punct de vedere al populației școlare sunt două unități de învățământ, și anume o grădinița cu program normal și o școală generală cu clasele I-VIII.

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere/generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației.

Surse: www.wikipedia.com, <https://primariasacalaz.ro>.

Comuna Sînandrei

Comuna Sînandrei este situată în partea occidentală a României, în sudul Câmpiei de Vest, cunoscută și sub numele de Câmpia Tisei, la 12 kilometri de reședința județului Timiș, în vecinătatea DN 69, care leagă Timișoara de Arad și la o altitudine de 61 de metri peste nivelul mării. Suprafața totală a comunei Sînandrei, compusă din cele trei localități, Sînandrei, Carani și Covaci, este de 9684,25 hectare.

Comuna Sînandrei este străbătută de drumul județean DJ692, care la 4 km spre sud se leagă de drumul național DN69 Timișoara - Arad.

Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Sînandrei se ridică la 5.717 locuitori, în creștere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 5.371 de locuitori.

Ca și unități de învățământ, în comuna Sînandrei regăsim două instituții de acest tip și anume Grădinița cu program normal Sînandrei și școala cu clasele I-VIII Sînandrei.

Serviciul de transport persoane este asigurat de Societatea Metropolitană de Transport Timișoara.

Surse: www.wikipedia.com, <http://www.primaria-sinandrei.ro/>

Comuna Șag

Comuna Șag este o comună situată în zona periurbană a municipiului Timișoara, la o distanță de 14 km de acesta, pe DN 59 și pe calea ferată 922 Timișoara – Reșița; comuna este așezată pe malul drept al râului Timiș.

Lungimea totală a străzilor este de 18 km din care asfaltate 4 km, restul străzilor fiind pietruite. Este de asemenea asfaltat și drumul care face legătura între comună și DJ Timișoara – Foieni, în lungime de 1 km.

Comuna se învecinează la nord cu Timișoara, la est cu Giroc, la sud-est cu Pădureni, la sud-vest cu Parța, la nord-vest cu Sînmihaiu Român.

Din punct de vedere al populației școlare, sunt două unități de învățământ, și anume Școala cu clasele I-VIII Șag și Grădinița cu program prelungit Șag.

Serviciul de transport persoane este asigurat de Societatea Metropolitană de Transport Timișoara.

Surse: www.wikipedia.com, <https://www.primariasag.ro>.

Comuna Giarmata

Localitatea se situează la circa 12 km nord-est de municipiul Timișoara, de care este legată prin drumul județean DJ691 Timișoara - Lipova și de calea ferată Timișoara-Radna (213) cu stație CFR la Giarmata.

Prima atestare documentară a localității datează din 1332, în documentele de evidență papală, unde este notată cu numele Grămadă și Carmad. Aici a fost o fortăreață care la 1551 a fost ocupată de turci.

Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Giarmata se ridică la 6.502 locuitori, în creștere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 5.407 locuitori.

Comuna Giarmata este străbătută de la nord la sud de DJ 691 pe o lungime de 9,73 km, de DC 61 pe o distanță de 6,4 km, iar pe direcția est-vest de DC 58 pe o distanță de 10,3 km.

Instituțiile școlare și preșcolare ce se regăsesc în comună sunt: Școala cu clasele I-VIII Giarmata, Școala cu clasele I-IV Cerneteaz, Grădinița cu program normal Cerneteaz, Grădinița cu program prelungit Giarmata.

În comună se află bisericile ortodoxe române din Giarmata și Cerneteaz (1849), Biserica romano-catolică Giarmata (biserica veche - 1731-1732; cea nouă, 1773);

De asemenea în comună poate fi găsit și Monumentul eroilor din Primul Război Mondial.

Serviciul de transport persoane este asigurat de Societatea Metropolitană de Transport Timișoara.

Surse: www.wikipedia.org, www.cjtimis.ro

Comuna Orțișoara

Orțișoara este o comună în județul Timiș, Banat, România, formată din satele Călacea, Cornești, Orțișoara (reședința) și Seceani. Este situată în partea de vest a României, în câmpia Vinga, respectiv în partea de nord a județului Timiș, la 28 km de Arad și 24 km de Timișoara. Este străbătută de DN69. Atestată documentar în 1647. În perioada 1783 – 1785 a fost colonizată cu familii de sași.

Populația este de 4084, din care: 3672 români, 203 maghiari, 89 germani, 20 rromi, 15 bulgari și 7 sârbi.

Teritoriul administrativ al comunei este mărginit la sud de teritoriul administrativ al comunei Sânnandrei, la vest de hotarele satului Carani, la sud de teritoriul administrativ Vinga și la est de hotarele satelor Fibiș și Murani. Suprafața teritoriului administrativ al comunei este de 14.232 hectare.

Școala cu clasele I – VIII a luat ființă în anul 1875. Din 15 martie 2000 cele două unități s-au comasat, denumindu-se Grup Școlar Agricol Orțișoara. Aceasta este unitatea coordonatoare pentru unitățile de învățământ din satele aparținătoare comunei: Cornești (Grădinița PN Cornești și Școala cu clasele I-IV Cornești); Călacea (Grădinița PN Călacea și Școala cu clasele I-IV Călacea); Seceani (Grădinița PN Seceani și școala cu clasele I-IV Seceani).

Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Orțișoara se ridică la 4.190 de locuitori, în creștere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 4.080 de locuitori.

Serviciul de transport persoane este asigurat de Societatea Metropolitană de Transport Timișoara.

Surse: www.wikipedia.org, www.primariaortisoara.ro

Comuna Satchinez

Satchinez este o comună în județul Timiș, Banat, România, formată din satele Bărăteaz, Hodoni și Satchinez (reședința). Localitatea Satchinez se situează în nordul județului Timiș, la circa 25 km de municipiul Timișoara. Are stație proprie la linia Timișoara - Nerau. Se învecinează la nord cu Gelu, la est cu Bărăteaz, Călacea și Carani, la sud-est cu Hodoni iar la sud-vest cu Biled.

Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Satchinez se ridică la 4.743 de locuitori, în creștere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 4.638 de locuitori.

Ca și obiective turistice regăsim Conacul de la Hodoni, Rezervația ornitologică Satchinez și Rezervația arheologică la Picioroane, Hodoni.

În ceea ce privește pregătirea școlară, la nivelul Comunei Satchinez, aceasta se realizează în 3 școli și 3 grădinițe. În satul Satchinez funcționează Școala gimnazială cu clasele I-VIII și Grădinița cu program normal. În satul Hodoni funcționează Școala gimnazială cu clasele I-VIII și Grădinița cu program normal. În satul Bărăteaz funcționează Școala primara cu clasele I-IV și Grădinița cu Program Normal.

Serviciul de transport persoane este asigurat de Societatea Metropolitană de Transport Timișoara.

Surse: www.wikipedia.org, www.satchinez.ro

Comuna Biled

Biled este o comună în județul Timiș, Banat, România, formată numai din satul de reședință cu același nume.

Localitatea este situată la 27 km de Timișoara. Este traversată, pe axa est - vest, de drumul național DN6 care leagă Timișoara de Sânnicolau Mare și vama Cenad. Paralel cu drumul național, Biledul este traversat și de calea ferată Timișoara - Cenad, având stație CFR proprie. Pe axa nord - sud este traversat de drumul județean DJ693 Orțișoara - Cărpiniș. Se învecinează la nord-est cu Satchinez, la sud-est cu Becicherecu Mic, la sud cu Iecea Mică, la sud-vest cu Iecea Mare și Sandra la nord-vest.

Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Biled se ridică la 3.628 de locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt români (83,12%). Principalele minorități sunt cele de romi (4,1%), maghiari (3,7%) și germani (2,58%).

Localitatea a fost atestată documentar în 1462 însă este mai veche. În 1847 a fost descoperit un tezaur cu aproximativ 2.000 de monede din bronz, argint și aur, emise de la Traian la Constantin cel Mare. Acesta se află în prezent la Cabinetul Numismatic de la Viena. Tot pe teritoriul localității s-au mai găsit vestigiile mai multor așezări daco-romane care datează din secolele III - IV.

În 1562 Biledul devine proprietate regală. Colonizarea germanilor are loc într-o primă etapă în 1765 și în a doua etapă între 1768 - 1775. În 1786 se construiește biserica. Stăpânirea habsburgică a stabilit Biledul cu statut urban. În perioada 1956 - 1996 au avut loc importante emigrări spre vest.

Serviciul de transport persoane este asigurat de Societatea Metropolitană de Transport Timișoara.

Surse: www.wikipedia.org, www.cjtimis.ro

Comuna Pădureni

Populația stabilă la 1 ianuarie 2012 - total = 1620 persoane, din care: masculin sunt 810 persoane, și feminin sunt 810 persoane.

Instituții școlare: Școala cu clasele I-VIII Pădureni, Grădinița cu program normal Pădureni.

Instituții sanitare: Cabinet medical Pădureni; Cabinet stomatologic Pădureni; Farmacia umană Pădureni.

Instituții culturale: Casa Națională Pădureni; Muzeul „Anișoara Odeanu“ Pădureni; Biblioteca Pădureni.

Baze sportive și de agrement: Teren de sport cu gazon sintetic: Pădureni, Sală de sport: Pădureni.

Serviciul de transport persoane este asigurat de Societatea Metropolitană de Transport Timișoara.

Surse: www.wikipedia.org, www.cjtimis.ro

CAPITOLUL IV

STRATEGIA DE DEZVOLTARE INTEGRATĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN ZONA METROPOLITANĂ

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă - PMUD pentru polul de creștere Timișoara acoperă polul de creștere Timișoara, format din municipiul Timișoara și 15 comune: Becicherecu Mic, Bucovăț, Dudeștii Noi, Dumbrăvița, Ghiroda, Giarmata, Giroc, Moșnița Nouă, Orțișoara, Pișchia, Remetea Mare, Săcălaz, Șag, Sânnandrei, Sânmihailu Român și se referă la perioada 2016 – 2030.

PMUD urmărește crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriul său, vizând următoarele cinci obiective strategice:

1. **Accesibilitatea** – Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii cheie. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);

2. **Siguranța și securitatea** – Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general;

3. **Mediul** – Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;

4. **Eficiența economică** – Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă;

5. **Calitatea mediului urban** – Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Implementarea serviciilor publice integrate de transport călători, sunt definite prin art. 2 lit. m) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 – ca fiind 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.

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 locul deplasării cu autobuzul, cetățenii din comunele periurbane aleg deplasarea cu automobilul, ceea ce generează o presiune mare asupra traficului din municipiu, aglomerare și poluare, care pot fi mult diminuate prin trecerea la transportul public local intercomunitar.

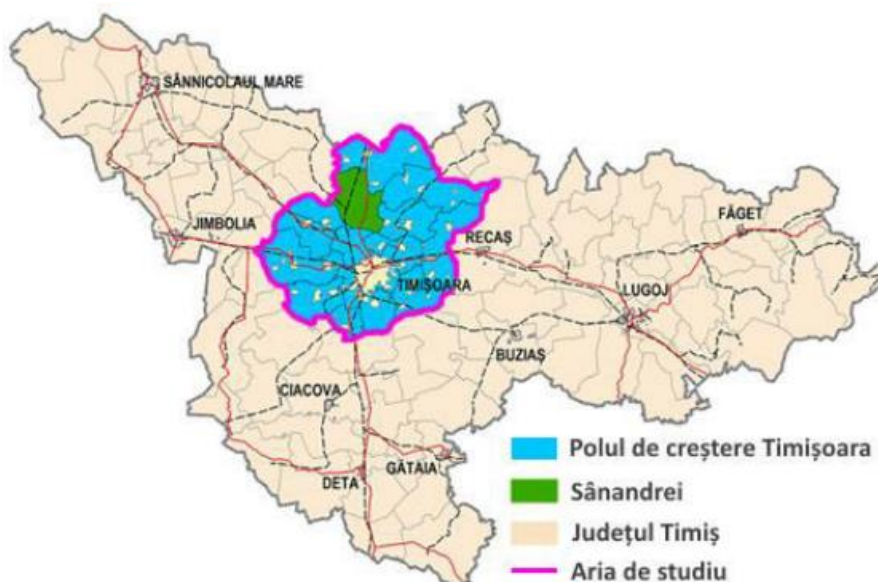
Pe trasee locale de pe teritoriul asociației mijloacele de transport intra în municipiu pe arterele cu trasee urbane și pot opri în orice stație. Cetățenii din comunele limitrofe transportați, pot ajunge direct la destinație, pot fi preluați de rezerva de capacitate de pe traseele urbane actuale.

Prin realizarea unui program de transport unic și grafice de circulație integrate se reduce timpul de deplasare datorită, unor transbordări mai bine coordonate și sancționate de către o singură autoritate de autorizare. Fiecare consiliu local membru al asociației își va aproba graficele de circulație ale curselor care le deservesc, 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 conducerea asociației ori de câte ori situația o impune și cu efecte imediate pentru utilizatori.

Se vor utiliza pachete tarifare atractive, avantajoase pentru cetățeni, gratuități, reduceri tarifare, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor și atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme.

Prin introducerea unui sistem integrat al rețelei de transport se va permite 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 date privind călătoria precum: orare și tarife ale mijloacelor de transport în comun. Punerea la dispoziția cetățenilor din arealul Societății Metropolitane de Transport Timișoara a acestor servicii este în strânsă legătură cu asigurarea unui sistem de transport sigur, extins, de înaltă calitate și la prețuri accesibile.

Zona de acoperire a PMUD



Analiza situației existente

Transportul public urban – infrastructură

STPT (Societatea de Transport Public Timișoara) este principalul operator de transport public non-feroviar din polul de creștere, operând servicii de transport cu tramvaiul, troleibuzul, autobuzul și vapoare conform Regulament CE 1370/ 2007, Legea 92/ 2007, Legea 51/ 2006, OG 42/ 1997 cu modificările și completările ulterioare care fac obiectul contractului de servicii publice (conform Ordin 131/1401/ 2019). STPT mai realizează și alte servicii de transport sau agrement care nu fac obiectul contractului de servicii publice cum sunt: transport persoane cu dizabilități, biciclete și trotinete electrice.

Rețeaua actuală constituie scheletul principal al sistemului de transport public din Timișoara și a fost concepută cu gândul de a fi extinsă după finalizarea inelelor de circulație urbane, de exemplu între Ronaț și Dâmbovița (de-a lungul inelului de circulație IV) sau între Calea Torontalului și Timișoara Est (de-a lungul inelului de circulație III).

Majoritatea liniilor de tramvai centrale au fost reabilitate, dar mai există tronsoane care încă necesită o modernizare a infrastructurii.

Transformările politice, economice și sociale petrecute în Europa de Est începând cu anii 90 au schimbat semnificativ cerințele populației referitoare la standardele infrastructurii de transport. Astfel, problemele legate de diferite domenii ale infrastructurii de transport, au trecut și granițele municipiului Timișoara.

Punctele cheie care descriu situația infrastructurii de transport în municipiul Timișoara și localitățile peri-urbane sunt:

Creșterea semnificativă a numărului de autovehicule

În directă legătură cu creșterea numărului de autovehicule se află și schimbarea în ceea ce privește traficul staționar (staționare, parcare, garare). Miile de autoturisme înmatriculate în Timișoara cât și cele de tranzit se confruntă cu lipsa spațiilor special destinate staționării (parcări, garaje individuale sau colective), atât în zonă centrală, cât și în marile cartiere dens locuite. O fluidizare semnificativă a traficului a avut loc odată cu implementarea sistemului inteligent de management și dirijare a traficului.

Datorită faptului că centura orașului nu este finalizată, apare imposibilitatea separării circulației de tranzit de cea locală. Astfel traficul de tranzit se desfășoară pe rețeaua stradală majoră a Timișoarei, folosind arterele cheie ale orașului. În zona periurbană circulația se desfășoară prin arterele de penetrație, care se continuă cu arterele radiale majore urbane. Astfel, se iau măsuri de corelare a rețelelor urbane cu cele peri-urbane, pentru rezolvarea disfuncționalităților de transport prin amenajarea de noi legături între localitățile peri-urbane și modernizarea celor existente.

Numărul mare de gări atât pentru traficul feroviar de persoane (Timișoara Nord, Timișoara Sud, Timișoara Est și Timișoara Vest), cât și pentru cel de mărfuri (opt gări) reprezintă un număr mare de noduri de transbordare cu necesități de conectare inteligentă.

Transportul de tranzit de marfă trece prin zonele centrale ale orașului, constituind o barieră considerabilă pentru orice fel de transport în zonă centrală a orașului. Timișoara este străbătută de *Canalul Bega*, a două barieră considerabilă pentru fluiditatea transportului timișorean.

Numărul insuficient de locuri care permit traversarea celor două obstacole majore (calea ferată, care străbate orașul, și canalul Bega), afectează în foarte mare măsură continuitatea rețelei stradale și a transportului în comun. Transportul în comun este bine dezvoltat pe raza municipiului Timișoara și în zona peri-urbană, dar un punct negativ ar fi că viteza de circulație a mijloacelor de transport în comun este mai mică decât în cazul în care transportul în comun ar fi prioritizat prin crearea de benzi dedicate mijloacelor de transport. Odată cu implementarea sistemului de management integrat informațiile privind modul de desfășurare a transportului pe trasee ajung mult mai repede la călători prin intermediul tabelelor electronice instalate în stațiile de transport în comun.

Timișoara este deservită de *Aeroportul Internațional "Traian Vuia"* situat în apropierea orașului. Aeroportul asigură curse regulate, pentru pasageri și marfă, atât spre diferite orașe din țara, cât și din afară ei. Deplasarea călătorilor la/de la aeroport se realizează numai pe plan rutier, cu autobuze.

Municipiul Timișoara este, din punct de vedere economic, social, cultural și turistic, un major pol de atracție pentru întreagă zonă de Vest. Astfel, restructurarea și dezvoltarea infrastructurii transportului este o condiție esențială pentru satisfacerea cerințelor de mobilitate, atât pentru populația zonei metropolitane Timișoara cât și pentru fluxul turistic național și internațional.

Luând în considerare, pe de o parte, bogăția istorică a municipiului Timișoara (așa numită Mică Viena, Orașul parcurilor sau Orașul Florilor) și pe de altă parte modernitatea contemporaneității (prin prezenta unor firme internaționale și ofertă variată de studii universitare) suntem obligați să împletim aceste două aspecte principale în toate demersurile ulterior demarate.

Datorită poziției sale geografice, municipiului Timișoara se află în apropierea mai multor capitale europene. De aceea o integrare inteligentă a rețelei rutiere în harta autostrăzilor și străzilor europene este inevitabilă.

Un sistem stradal format dintr-o centură a orașului și inele închise de drumuri va descărcă orașul de transportul de tranzit. Sistemul inteligent de management în relație cu o rețea de parcări pentru transportul motorizat individual va permite exploatarea în mod optimizat a rețelei de străzi existente.

Importanța transportului public pentru mobilitatea populației Timișoarei se poate deduce din istoria dezvoltării din metropolele mari din Europa de Vest. Prioritatea și consolidarea sa, față de transportul individual motorizat, va permite timișorenilor și locuitorilor zonelor peri-urbane o mobilitate la nivel european. Prin implementarea sistemului integrat de transport se realizează astfel conexiunea diferitelor mijloace de transport cât și cea a liniilor peri-urbane cu cele urbane, fapt ce va fi accentuat și de realizarea de noi poduri peste canalul Bega și pe modernizarea celor existente.

Obiectivul numărul 1 a transportului public dintr-un oraș european a secolului XXI nu poate să fie decât a dispune de ofertă superioară a mobilității individuale față de transportul individual motorizat pe perimetrul orașului, dar mai ales în zonele centrale și cele dens locuite.

Doar o conectare optimă cu celelalte mijloace de transport (rutier, naval sau aerian) va permite o conectare inteligentă a transportului urban, peri urban și extern. Totodată, este nevoie de această conectare pentru a atinge obiectivul de a exploata în mod cât mai optimizat infrastructura existentă de transport. Acest lucru se poate realiza prin integrarea unui sistem de management al transportului public.

CAPITOLUL V

CADRUL INSTITUȚIONAL SI DE REGLEMENTARE

În conformitate cu prevederile art. 5 lit. i) din Ordonanța de Urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul Administrativ asociațiile de dezvoltare intercomunitară sunt definite ca fiind structurile de cooperare cu personalitate juridică, de drept privat și de utilitate publică, înființate, în condițiile legii, de unitățile administrativ - teritoriale pentru realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional ori pentru furnizarea în comun a unor servicii publice.

Obiectivul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară este reglementat de Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 și îl reprezintă: înființarea, organizarea, reglementarea, finanțarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciilor de utilități publice furnizate/prestate pe raza de competență a unităților administrativ- teritoriale membre, precum și pentru realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării după caz a sistemelor de utilități publice aferente acestor servicii.

În accepțiunea Ordonanței de Urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul Administrativ în categoria organismelor prestatoare de servicii publice sau de utilitate publică în unitățile administrativ-teritoriale se includ:

- a) instituții publice de interes local sau județean,
- b) societăți și regii autonome înființate prin hotărâri ale autorităților deliberative, denumite în continuare societăți și regii autonome de interes local sau județean,
- c) asociații de dezvoltare intercomunitară,
- d) furnizorii de servicii sociale, de drept public ori privat, care acordă servicii sociale în condițiile prevăzute de lege,
- e) asociații, fundații și federații recunoscute ca fiind de utilitate publică, în condițiile legii,
- f) operatori de servicii comunitare de utilități publice locale sau județene,
- g) operatori regionali, constituiți în condițiile legii.

Unitățile administrativ-teritoriale pot mandata, în condițiile legii, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, prin hotărâri ale autorităților lor deliberative, să exercite, pe seama și în numele lor, dreptul de a delega gestiunea serviciilor de utilități publice transferate în responsabilitatea asociațiilor, inclusiv dreptul de a pune la dispoziție sistemele de utilități publice aferente serviciilor de utilități publice transferate.

Pentru realizarea obiectivelor Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Societatea Metropolitană de Transport Timișoara are următoarele atribuții legate de Serviciu:

- a) Urmărirea, monitorizarea și raportarea indicatorilor de performanță prin raportare la operatorul cu cele mai bune performanțe din domeniul transporturilor.
- b) Restrângerea ariilor în care se manifestă condițiile de monopol.
- c) Protecția și conservarea mediului natural și construit.
- d) Să asigure gestionarea serviciilor de utilități publice astfel încât să fie respectate obligațiile specifice de serviciu public.
- e) Să elaboreze și să aprobe strategii proprii în vederea îmbunătățirii și dezvoltării serviciilor de utilități publice, utilizând principiul planificării strategice multianuale.
- f) Să promoveze dezvoltarea și/sau reabilitarea infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului serviciilor de utilități publice și programe de protecție a mediului pentru activitățile și serviciile poluante.
- g) Să consulte asociațiile utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale și a modalităților de organizare și funcționare a serviciilor.
- h) Să informeze periodic utilizatorii asupra stării serviciilor de utilități publice și asupra politicilor de dezvoltare a acestora.
- i) Să medieze și să soluționeze conflictele dintre utilizatori și operatori, la cererea uneia dintre părți.
- j) Să monitorizeze și să controleze modul de respectare a obligațiilor stabilite în sarcina operatorului, inclusiv cele asumate de operator prin contractul de servicii publice cu privire la: respectarea indicatorilor de performanță și a nivelurilor serviciilor, ajustarea periodică a tarifelor conform formulelor de ajustare negociate la încheierea contractului de servicii publice, cu respectarea dispozițiilor Legii concurenței nr. 21/1996 cu modificările și completările ulterioare, exploatarea eficientă și în condiții de siguranță a sistemelor de utilități publice sau a altor bunuri aparținând patrimoniului public și/sau privat al unităților

administrativ-teritoriale, aferente serviciilor, realizarea investițiilor prevăzute în contractul de servicii publice în sarcina operatorului, de asigurare a protecției mediului și a domeniului public, asigurare a protecției utilizatorilor.

k) Să stabilească cerințele și criteriile de participare și selecție a operatorilor la procedurile publice organizate pentru atribuirea contractului de servicii publice.

l) Să solicite informații cu privire la nivelul și calitatea serviciului furnizat/prestat și cu privire la modul de întreținere, exploatare și administrare a bunurilor din proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, încredințate pentru realizarea serviciului.

m) Să invite operatorul pentru audieri, în vederea concilierii diferendelor apărute în relația cu utilizatorii serviciilor. (Conform Legii 51/ 2006 art. 9).

n) Să aprobe sub rezerva validării de către asociați, exprimată prin vot cu pondere proporțională cu populația lor, stabilirea, ajustarea sau, după caz, modificarea prețurilor și tarifelor serviciilor de utilități publice propuse de operatori, în baza metodologiilor elaborate de autoritățile de reglementare potrivit competențelor acordate acestora prin legea specială.

o) Să monitorizeze și să exercite controlul cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice și să ia măsurile necesare în cazul în care operatorul nu asigură indicatorii de performanță și continuitatea serviciilor pentru care s-a obligat.

p) Să sancționeze operatorul în cazul în care acesta nu operează la nivelul indicatorilor de performanță și eficiență la care s-a obligat și nu asigură continuitatea serviciilor.

q) Să rezilieze, cu acordul prealabil al asociațiilor, dat prin vot cu pondere proporțională cu populația lor, contractul de servicii publice în condițiile și situațiile prevăzute de clauzele contractuale.

r) Să rezilieze cu acordul prealabil al asociațiilor, dat prin vot cu pondere proporțională cu populația lor, unilateral contractul de servicii publice și să organizeze o nouă procedură pentru delegarea gestiunii acestora, dacă constată și dovedesc nerespectarea repetată de către operatori a obligațiilor contractuale și dacă operatorii nu adoptă programe de măsuri care să respecte condițiile contractuale și să asigure atingerea, într-un interval de timp prestabilit, a parametrilor de calitate asumați. Conform L 51/ 2006 art. 9.

s) Să asigure un tratament egal pentru toți operatorii, indiferent de forma de proprietate, de țară de origine, de organizarea acestora și de modul de gestiune adoptat.

ș) Să asigure un mediu de afaceri concurențial transparent și loial.

t) Să respecte angajamentele asumate față de operator prin hotărârea de dare în administrare a serviciului, respectiv prin clauzele contractuale stabilite prin contractul de servicii publice. Conform L 51/ 2006 art. 9.

ț) Să asigure resursele necesare finanțării infrastructurii tehnico-edilitare aferente serviciilor, corespunzător clauzelor contractuale.

u) Să păstreze, în condițiile legii, confidențialitatea datelor și informațiilor economico-financiare privind activitatea operatorilor, altele decât cele de interes public.

v) Să aprobe, sub rezerva validării de către asociați, exprimată prin vot cu pondere proporțională cu populația lor, modalitatea de gestiune a serviciului, prin hotărâre a Adunării Generale- în baza unui studiu de oportunitate, în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale unităților administrativ- teritoriale, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor de utilități publice.

w) Să elaboreze în cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară regulamentul serviciului și caietul de sarcini, în conformitate cu regulamentul cadru și cu caietul de sarcini cadru ale serviciului de transport public. Regulamentul serviciului și caietul de sarcini se supun aprobării unităților administrativ- teritoriale membre și se aprobă de Adunarea Generală a S.M.T.T.

x) Elaborarea și aprobarea strategiilor proprii privind dezvoltarea serviciilor a programelor de reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de utilități publice existente, precum și a programelor de înființare a unor noi sisteme, inclusiv cu consultarea operatorilor.

y) Aprobarea documentației de atribuire, care va include obligatoriu proiectul contractului de servicii publice ce urmează a fi atribuit și anexele obligatorii la acestea - în cazul gestiunii delegate.

z) Aprobarea modificării contractelor de servicii publice. (Conform Legii 51/2006 art. 8).

aa) Elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de furnizare/prestare a serviciilor și a altor acte normative locale referitoare la serviciile de utilități publice, pe baza regulamentelor-cadru, a caietelor de sarcini-cadru și a contractelor-cadru de furnizare/prestare ori a altor reglementări-cadru elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente.

- ab) Stabilirea și aprobarea anuală a taxelor pentru finanțarea serviciilor comunitare de utilități publice, în situațiile prevăzute de legile speciale.
- ac) Să aprobe, sub rezerva validării de către asociați, exprimată prin vot cu pondere proporțională cu populația lor, stabilirea, ajustarea sau modificarea prețurilor și tarifelor, după caz, în condițiile legii speciale, cu respectarea normelor metodologice/procedurilor elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente.
- ad) Să refuze, în condiții justificate, sub rezerva validării refuzului de către asociați, exprimată prin vot cu pondere proporțională cu populația lor, aprobarea prețurilor și tarifelor propuse de operator. (Conform Legii 51/ 2006 art. 9).
- ae) Regulile de guvernanta corporativă prevăzute de Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, se aplică în mod corespunzător și operatorilor regionali.
- af) În sensul dispozițiilor art. 2 pct. 3 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 cu modificările și completările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, în cazul în care mai multe unități administrativ-teritoriale participă, prin asociere, la capitalul social al unei societăți sau la patrimoniul unei regii autonome, atribuțiile de autoritate publică tutelară se exercită de unitatea administrativ-teritorială desemnată sau entitatea asociativă constituită conform prevederilor legale, după caz, așa cum sunt prevăzute în actul constitutiv/de înființare. (conform Lege 51/ 2006 art. 27).
- ag) Prin excepție de la prevederile lit. af) pentru operatorii cărora li s-a delegat gestiunea serviciului de utilități publice, în baza unui contract de delegare a gestiunii încheiat cu o asociație de dezvoltare intercomunitară, atribuțiile de autoritate tutelară se exercită de către asociația de dezvoltare intercomunitară, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale. (Conform Lege 51/ 2006 art. 27).
- ah) 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.
- ai) 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.

Autoritatea locală are competența de a delega gestiunea serviciului de transport public local și capacitatea de a monitoriza bunurile concesionate de către unitățile administrativ- teritoriale, conform Regulamentului CE 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 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului și ale Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 cu modificările și completările ulterioare.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Societatea Metropolitană de Transport Timișoara este autorizată de către Autoritatea Națională de Reglementare a Serviciilor Comunitare de Utilități Publice prin Autorizația nr. 0260/ 17.11.2009 ca autoritate de autorizare pentru exercitarea atribuțiilor în domeniul serviciilor de transport public local pentru scopul și conform obiectivelor din cuprinsul actelor constitutive ale Societății Metropolitane de Transport Timișoara.

CAPITOLUL VI

MODALITĂȚI DE ATRIBUIRE

Pentru dezvoltarea sistemului și a serviciului de transport public este necesar și obligatoriu încheierea unui contract de servicii publice încheiat cu un operator de transport public, cu respectarea normelor legale în vigoare și a legislației la nivel comunitar. Astfel, se creează condițiile pentru deplasarea la și de la locurile de muncă respectiv unitățile de învățământ și care să îmbunătățească interconectările dintre rute, frecvențele de deservire și care să deservească fluxul dintre stațiile de transport public pe întreaga rețea de transport metropolitan.

În conformitate cu prevederile Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 autoritățile administrației publice locale sunt libere să hotărască asupra modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice aflate sub responsabilitatea lor. Autoritățile administrației publice locale au posibilitatea de a gestiona în mod direct serviciile de utilități publice în baza unei hotărâri de dare în administrare sau de a încredința gestiunea acestora, respectiv toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/ prestarea unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice, în baza unui contract de delegare de gestiune.

Modalitatea de gestiune a serviciilor de utilități publice se stabilește prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în baza unui studiu de oportunitate, în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale unităților administrativ-teritoriale, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor de utilități publice.

Raporturile juridice dintre unitățile administrativ-teritoriale sau, după caz, dintre asociațiile de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice și operatori ori operatorii regionali, după caz, sunt reglementate prin:

a) hotărâri privind darea în administrare a furnizării/ prestării serviciilor de utilități publice către operatorii de drept public (servicii de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate sub autoritatea consiliilor locale sau a consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ teritoriale) respectiv, contracte de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice către operatorii- societăți reglementate de Legea 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.

b) contractele de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice, în cazul gestiunii delegate.

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.

Gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează în următoarele modalități:

a) gestiune directă

b) gestiune delegată

Gestiunea Directă

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative și executive, în numele unităților administrativ-teritoriale pe care le reprezintă, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora.

Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau de drept privat definiți conform prevederilor legale în vigoare, fără aplicarea Legii 98/ 2016 privind achizițiile publice, Legii 99/ 2016 privind achizițiile sectoriale și Legii 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii care pot fi:

a) servicii de interes local sau județean, specialitate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ- teritoriale membre respective.

b) societăți reglementate de Legea 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social al unităților administrativ- teritoriale respective.

Autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, asociațiile de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit, pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

- a) unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate 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.

Gestiunea directă se realizează prin hotărâri adoptate sub forma unui act de dispoziție intern, emis de autoritatea locală, care face referire la atribuirea și gestionarea serviciului. Cerințele obligațiilor de serviciu public impuse compartimentului specializat se stabilesc prin actul de dispoziție intern.

Regulamentul (CE) 1370/2007 prevede că actul intern al autorității locale trebuie:

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

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) 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului.

Cerințele de deplasare a cetățenilor pot fi îndeplinite și de o Autoritate Locală, care acționează prin intermediul unei Societăți cu Răspundere Limitată sau a unei Societăți pe Acțiuni- denumită Companie Municipală. Aceasta se înființează prin hotărâre adoptată de autoritatea locală și este o societate de drept comun, care funcționează în conformitate cu Legea 31/ 1990 privind societățile comerciale.

În sensul articolului 5 alin. (2) din Regulamentul (CE) 1370/ 2007 companiile orășenești sau municipale sunt Operatori Interni. Un operator intern își păstrează statutul atâta timp cât nu participă la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității sale contractante, conform articolului 5 alin. (2) lit. b) din regulamentul (CE) 1370/ 2007. Compania municipală care nu este operator intern poate participa la proceduri competitive pe raza teritorială a autorității sale contractante, precum și pe alte teritorii, în acest scop având același statut ca și o companie privată.

Conform prevederilor legale în vigoare, contractul de servicii publice se atribuie unei Societăți Comerciale care poate fi o societate nou înființată sau Societate creată prin restructurarea unei Regii Autonome al cărei capital social este deținut integral sau parțial de către Autoritatea Publică (Operator Intern).

În cazul atribuirii directe, obligația de serviciu public este impusă unei companii municipale prin contractul de servicii publice reprezentat de contractul de delegare a gestiunii, conform art. 27 din Legea 92/

2007 privind serviciile de transport public local. Atribuirea directă și contractul de delegare de gestiune se aprobă de Autoritatea Locală.

Conform Regulamentului (CE) 1370/ 2007 contractele de servicii publice trebuie:

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

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

Efectul financiar net este:

- * Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public
- * Minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză
- * Minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză
- * Plus un profit rezonabil

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

Subliniem dispozițiile art. 28 alin. 2^a din Legea 51/ 2006 privind serviciile comunitare de utilități publice care stipulează că: "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) 1370/ 2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/ 69 și nr. 1107/70 ale Consiliului."

În cazul gestiunii directe, realizată prin servicii specializate, unitatea administrativ- teritorială își asumă în întregime, prin Consiliul Local, politica, gestiunea și controlul serviciului public. Această formă exclude pentru o perioadă de timp orice modalitate și posibilitate de a promova/ susține concurența în aceste sector de activitate și este influențată de schimbările în plan politic care se produc în cadrul organului local ales. Totodată, bugetele locale se amplifică cu toată gestiunea serviciilor, existând riscul fluctuației alocăției bugetare în condițiile transferurilor posibile în cadrul aceluiași buget spre alte sectoare pe baza de evaluare a posibilităților. Referitor la procesul de selectare a Operatorului, în cazul gestiunii directe către un compartiment specializat din cadrul primăriei, nu se organizează niciun proces de selecție, întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii revine autorității locale. Pentru aceste considerente, apreciem că gestiunea directă prin servicii specializate ale consiliilor locale este recomandată doar comunităților mici, precum și în cazul unor servicii fără complexitate tehnică, care au un caracter administrativ- bugetar.

Gestiunea delegată

Gestiunea delegată este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale ori, după caz, asociațiile de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, atribuie unuia sau mai multor operatori toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, pe baza unui contract, denumit în continuare contract de delegare a gestiunii. Gestiunea delegată a serviciilor de utilități publice implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de utilități publice aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme.

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat (operator de servicii de utilități publice, denumit și operator - persoana juridică de drept public sau de drept privat cu capital public, privat sau mixt, înregistrată în România, într-un stat membru al Uniunii Europene ori în alt stat, care asigură nemijlocit furnizarea/prestarea, în condițiile reglementărilor în vigoare, a unui serviciu de utilități publice sau a uneia sau mai multor activități din sfera serviciilor de utilități publice) care pot fi:

- a) societăți reglementate de Legea 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social privat
- b) societăți reglementate de Legea 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social mixt

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

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 poate fi încheiat de asociația de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, care au calitatea de delegatar.

În cazul serviciilor de utilități publice prevăzute la art. 1 alin. (2) din Legea 51/ 2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii se stabilește după caz, conform prevederilor Legii 98/ 2016 privind achizițiile publice, Legii 99/ 2016 privind achizițiile sectoriale și Legii 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.

Operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate 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 speciale.

CAPITOLUL VII

FEZABILITATEA GESTIUNII DIRECTE

7.1. Fezabilitatea tehnică

În anul 1868 se înregistrează "*Societatea de tramvai cu cale ferata Timișoara*" conform actului ministerial nr. 13131 emis de către Ministerul de Interne.

Prima linie de tramvai cu cai din Timișoara și din România se pune în funcțiune în data de 8 iulie a anului următor, ca la 30 de ani distanță, în 1899, se între în funcțiune *tramvaiul cu tracțiune electrică*.

În anul 1942 are loc punerea în funcțiune a primei linii de *troleibuz*, iar un an mai târziu apar primele linii de autobuz în Timișoara.

Între anii 1958-1970 se pun bazele construcției *tramvaiului tip Timiș*, fabricarea lui în serie începând din anul 1972.

În anul 1990, Întreprinderea de Transport Local Timiș ia denumirea de Regia Autonomă de Transport Timișoara, iar în anul 2018 își schimbă forma juridică devenind Societatea de Transport Public Timișoara – *STPT*, societatea fiind în tot acest timp sub autoritatea Consiliului Local Timișoara.

Infrastructură și activitate

De-alungul timpului infrastructura de transport a cunoscut o dezvoltare constantă.

Activitățile principale de exploatare sunt transporturile cu multitudinea de mijloace de transport aflate în dotare conform legii 92/ 2007 Ordin 131/1401/2019, O.G. 42/ 1997:

- **tramvaie** (destinate transportului public **urban**)
- **troleibuze** (destinate transportului public **urban și metropolitan**)
- **autobuze și autobuze de mică capacitate** (destinate transportului public **urban și metropolitan**)
- **hidrobuze tip catamaran** (destinate transportului public **urban**)

STPT mai realizează și alte servicii de transport sau agrement care nu fac obiectul contractului de servicii publice cum sunt: transport persoane cu dizabilități, biciclete și trotinete electrice.

Activitatea de mentenanță constă în întreținerea liniei de cale, contact și substații precum și reparații în regie proprie, STPT *deținând propria secție de mentenanță*; pentru executarea reparațiilor curente și capitale a tramvaielor și troleibuze, autobuzelor, cât și executarea unor recondiționări și fabricarea de piese de schimb, societatea dispune de ateliere specializate cuprinse în cadrul secției ateliere de reparații. Se execută lucrări de prelucrări mecanice, sudură, tâmplărie, vopsitorie și tinichigerie. Secția are două ateliere, unul pentru fabricarea și recondiționarea pieselor și agregatelor de schimb și altul pentru reparații caroserii și aparate de rulare.

Investiții și modernizări. Parc auto

În perioada 1999 – 2005, se modernizează aproximativ 41 km de cale simplă cât și fir de contact, această modernizare realizându-se cu bani de la Banca Europeană de Investiții, fonduri guvernamentale, fonduri alocate de Consiliul Local Timișoara precum și fonduri proprii.

În anul 2005, parcul auto se modernizează prin achiziționarea de către Primăria Municipiului Timișoara a **55 de autobuze noi**, marca Mercedes Conecto, dotate cu motor Euro 3, cu posibilitatea de acces a persoanelor cu dizabilități.



În anul 2007 are loc înlocuirea întregului parc activ de troleibuze prin achiziționarea din fonduri proprii a **50 de troleibuze marca Skoda**, dotate cu podea joasă, posibilitatea de acces a persoanelor cu dizabilități.

Anul 2010 aduce în parcul auto un număr de **30 de autobuze articulate**, de mare capacitate, marca Mercedes Conecto, achiziționate de către Primăria Municipiului Timișoara. Ele sunt dotate cu podea joasă, posibilitatea de acces a persoanelor cu dizabilități



În anul 2018, Societatea de Transport Public Timișoara a completat parcul auto cu 20 de autobuze de mică capacitate.



În luna septembrie 2015 a fost pus în circulație primul tramvai **GT4 Armonia** ca început al modernizării parcului de tramvaie, având ca rezultat final în 2018 un număr de **30 de garnituri GT4 modernizate Armonia**.

În anul 2016 se achiziționează **7 hidrobuze tip catamaran** destinate transportului public local naval pe canalul navigabil Bega.

Hidrobuzele tip catamaran au fost achiziționate din bugetul local, reprezentând obligația municipalității în cadrul proiectului privind reabilitarea malurilor canalului Bega, proiect implementat cu finanțare europeană.



Hidrobuze tip catamaran, construite la Galați, au capacitatea de transport de 50 de persoane pe scaune. Ambarcațiunile sunt prevăzute cu o punte deschisă și un salon de pasageri, au 12,7 metri lungime, 4,9 metri lățime, înălțime de construcție 1,05 metri. Ele circulă pe traseu de-alungul canalului Bega, cu opriri în 9 stații-ponton.

Politica tarifară

Titlurile de călătorie oferite sunt cele reglementate prin hotărâri ale Consiliului Local al Municipiului Timișoara pentru transportul urban din Municipiul Timișoara și prin hotărâri AGA ale SMTT pentru transportul metropolitan.

Abonamentul general permite utilizarea întregii rețele de transport urbane și metropolitane, cu următoarele mijloace de transport: tramvai, troleibuz, autobuz, hidrobus tip catamaran.

Facilitățile acordate diferitelor categorii sociale și de vârstă (ex. preșcolari, elevi, studenți, doctoranzi, pensionari, veterani de război ș.a.) se dau conform legii (ex. Gratuități, reduceri, etc)

Sistem integrat de cheltuieli și încasări

Sistemul integrat este dezvoltat pentru specificul societăților de transport din România, fiind o soluție care permite gestionarea unui număr mare de utilizatori.

Sistemul Integrat pentru eficientizarea cheltuielilor și încasărilor este compus din:

- **Sistem Automat De Taxare (SAT)**- pentru modernizarea serviciilor de transport public
- **Sistem De Monitorizare A Vehiculelor (SMV)** din parcul circulant.

Sistemul de ticketing

Titlurile de călătorie pot fi achiziționate atât de la **punctele de vânzare STPT** cât și de la aproximativ **120 de puncte de vânzare ale agenților economici colaboratori**, locații distribuite în zonele urbană și periurbană pentru accesul cât mai rapid al călătorilor.

Modernizarea sistemului de achiziție a titlurilor de călătorie a început cu implementarea sistemului ce folosește **cardul fără contact**.

Cardul contactless oferă securitate, este ușor de utilizat și are o durată mare de viață. Călătorii care utilizează cardul fără contact beneficiază de toate avantajele sistemului. Biletele de hârtie rămân în circulație pentru călătorii



ocazionali. Cardul ACCES se adresează tuturor utilizatorilor transportului public, atât călători fideli, cât și călători ocazionali și poate fi procurat prima dată *gratuit*, pe baza actului de identitate, de la centrele emitente de carduri. La aceste centre puteți solicita, la alegere, încărcarea pe card a titlurilor de călătorie.

Avantajul pentru călători este reducerea timpului necesar pentru reînnoirea titlului de transport, călătorii fideli petrecând mai puțin timp pentru plata abonamentelor/permiselor de transport; prin utilizarea *portofelului electronic se plătește numai cât se călătorește*.

Cele mai noi și moderne modalități de achiziționare implementate țin pasul cu avântul tehnologic din ultimi ani în domeniul IT&C din întreaga lume.

Astfel, posesorii de telefoane mobile pot achiziționa un bilet de tramvai, troleibuz sau autobuz, de vapor sau o legitimație de o zi prin **SMS** (SMS la numărul de telefon **7442** cu textul **B urmat de numărul liniei**, cu textul **V pentru vaporetto**, cu textul **ZI pentru o legitimație de o zi**)



Deținătorii de terminale tip smartphone au posibilitatea achiziționării titlurilor de călătorie dacă instalează aplicația **24pay** (se scanează **codul QR** sau prin apropierea dispozitivului mobil de simbolul **NFC** la urcarea în mijloacele de transport în comun), sau prin noua aplicație **mobilPay Wallet** prin care STPT vinde bilete și legitimații de o zi.

Tot din luna **iunie 2019** călătorii își pot achiziționa legitimația de călătorie cu ajutorul **cardului bancar contactless**

direct de la dispozitivele montate în mijloacele de transport în comun.

Începând cu iunie 2019, un titlul de călătorie achiziționat pentru o linie este valabil timp de 60 de minute din momentul validării pe orice alt mijloc de transport în comun.



50% din transportul public urban este deservit de tramvaie, 27% de troleibuze și restul de 23% de autobuze. Flota este modernă, mijloacele dispun de rampe de acces pentru persoanele cu dizabilități, camere audio-video și internet Wi-Fi gratuit. Municipality intenționează ca pe viitor să completeze flota de transport, conform noilor standarde internaționale.

Sistemul de ticketing se bazează pe carduri contactless. Spre deosebire de cardurile bancare, acestea nu au banda magnetica, iar conexiunea cu terminalele din vehicul (validatoare) și cu cele de încărcare din centrele comerciale se realizează fără contact, prin proximitate. Datorită microprocesorului încorporat, cardurile permit lansarea unei oferte tarifare mult îmbunătățită: la elementele actuale se vor adăuga conturile de călătorii pre-plătite și taxarea în funcție de distanța parcursă pe zone tarifare. De asemenea, unele date personale stocate, permit atât identificarea corectă a persoanelor care beneficiază de facilități de transport, cât și recuperarea contului în cazul pierderii sau distrugerii cardului. Încărcarea prin sistemul bancar (POS-uri și e-banking), ca și utilizarea în alte servicii publice locale - de exemplu, pentru plata parcurii pot fi implementate ulterior.

Prima linie de tramvai (tras de cai), dintre Fabric și Cetate, a fost deschisă în Timișoara în 8 iulie 1869. În 1899 s-au introdus tramvaiele electrice. Rețeaua actuală constituie scheletul principal al sistemului de transport public din Timișoara și a fost concepută cu gândul de a fi extinsă după finalizarea inelelor de circulație urbane, de exemplu între Ronaș și Dâmbovița (de-a lungul inelului de circulație IV) sau între Calea Torontalului și Timișoara Est (de-a lungul inelului de circulație III). Extinderea nu a mai avut însă loc, deoarece inelele de circulație însele nu au fost finalizate în perioada post-decembristă. Majoritatea liniilor de tramvai centrale au fost reabilitate, dar în suburbii mai există tronsoane care încă necesită modernizare atât la șină, cât și la sursele de alimentare. Depoul de tramvaie și atelierele pentru vehicule se află în zona Dâmbovița și ocupă un teren mare, achiziționat inițial pentru garare și pentru ateliere, alături de amenajări sociale și recreative ample pentru personal. Complexul includea și fabrica în care se construiau tramvaiele Timiș, dar aceasta a fost vândută și adaptată unei alte utilizări comerciale.

Rețeaua de troleibuze cuprinde opt linii de circulație cu o lungime totală de 100,569 km. Cu troleibuzele se transportă 27% din totalul călătorilor. Timișoara a fost primul oraș din România care a introdus în circulație troleibuzul.

STPT asigură transportul de persoane cu autobuze pe 11 linii urbane, în lungime totală de 118,7 km și șapte linii curse convenție în lungime de 278 km. Cu autobuzele se transportă 23% din călători.

Autobuzele au fost introduse în transportul în comun cu mult timp în urma tramvaielor, deoarece motoarele nu erau destul de perfecționate, iar șoselele pe care urmau să circule erau construite din macadam sau piatră brută de munte. Tramvaiele Comunale Timișoara fac prima încercare de a introduce autobuzul în transportul public în anul 1926. Prețul autobuzelor din import era mare și din acest motiv a fost construit în atelierele proprii ale întreprinderii un autobuz, utilizându-se șasiul unui autocamion vechi. Acest autobuz, având o capacitate de 20 de locuri, s-a pus în circulație în data de 20 iunie 1926 pe traseul Gara Fabric (Est)–Pădurea Verde.

Transportul public școlar a fost inaugurat în ianuarie 2019. În prezent, douăsprezece linii asigură transportul elevilor înspre și dinspre principalele licee și colegii din Timișoara. Timișoara este al doilea oraș din țară care a introdus transportul public școlar, după Cluj-Napoca. În primele trei luni de la inaugurare, au fost înregistrate peste 10.000 de călătorii cu microbuzele care asigură transportul școlar. Cursele sunt gratuite.

Mijloacele de transport utilizate în prestarea serviciului de transport sunt:

Autobuze

Linia 3: Gara de Nord–Elba

Linia 5: Piața 700–IML

Linia 13: Piața Mărăști–Pasaj CF

Linia 21: Cimitir Buziaș–Școala Plopi

Linia 28: Piața Virgil Economu–Strada Gheorghe Țițeica

Linia 32: Gara de Sud–Piața Alexandru Mocioni

Linia 33: Catedrala Mitropolitană–Pod Calea Șagului

Linia 33: Catedrala Mitropolitană–Metro

Linia 40: Strada Traian Grozăvescu–Strada Stuparilor

Linia 46: Bastion–Muzeul Satului (8 opriri)

Linia S1: Calea Torontalului–Colegiul Național Bănățean

Linia S2: Pod Calea Șagului–Liceul Pedagogic „Carmen Sylva”
 Linia S3: Strada Mareșal Constantin Prezan–Colegiul Tehnic „Emanuil Ungureanu”
 Linia S4: Strada Stuparilor–Colegiul Național „Constantin Diaconovici Loga”
 Linia S5: Calea Martirilor–Colegiul Național Bănățean
 Linia S6: Strada General Virgil Economu–Colegiul Național „Constantin Diaconovici Loga”
 Linia S7: Calea Torontalului–Colegiul Național Bănățean
 Linia S8: Strada Polonă–Colegiul Național Bănățean
 Linia S9: Pod Calea Șagului–Liceul Teoretic „Vlad Țepeș”
 Linia S10: Calea Bogdăneștilor–Colegiul Național „Constantin Diaconovici Loga”
 Linia S11: Strada Holdelor–Colegiul Național Bănățean
 Linia S12: Strada Câmpului–Piața Traian.
 Linia E1: Pod Calea Șagului–Strada Tristan Tzara
 Linia E2: Continental–Strada Stuparilor
 Linia E3: Strada Apicultorilor–Gara de Nord
 Linia E4: Bastion–UM Aeroport
 Linia E4: Strada Gheorghe Barițiu–Aeroport Civil
 Linia E6: Piața Consiliul Europei–PITT
 Linia E7: Strada Traian Grozăvescu–Comtim
 Linia E8: Școala Plopi–Pod Calea Șagului
 Linia M22: Electrotimiș–Moșnița, Albina
 Linia M29: Piața Virgil Economu–Pod Ghiroda
 Linia M30: Bastion–Primăria Ghiroda
 Linia M35: Bastion–Cimitir Giarmata-Vii
 Linia M36: Piața Iuliu Maniu–Sânmihaiu German
 Linia M41: Calea Stan Vidrighin–Carani
 Linia M42: Calea Stan Vidrighin–Covaci
 Linia M44: Cimitir Buziaș–Primăria Dudeștii Noi-Becicherecu Mic
 Linia M45: Agronomie–Dumbrăvița
 Linia M46: Piața Veteranilor–Primăria Șag
 Linia M47: Banatim-Hodoni
 Linia M48: Timișoara- Seceani
 Linia M49: Timișoara- Giarmata

Troleibuze

Linia 11: Strada Gheorghe Barițiu–Arena Aqua Sport
 Linia M11: Strada Gheorghe Barițiu–Primăria Ghiroda
 Linia 14: Strada Gheorghe Barițiu–Strada Ion Ionescu de la Brad
 Linia M14: Strada Gheorghe Barițiu–Girație Dumbrăvița
 Linia 15: Strada Mareșal Constantin Prezan–Strada Traian Grozăvescu
 Linia 16: Bulevardul Sudului–Strada Traian Grozăvescu
 Linia 17: Agronomie–Strada Enric Baader
 Linia 18: CP Solventul–Piața Verde

Tramvaie

Linia 1: Bulevardul Dâmbovița–Stația Meteo
 Linia 2: Bulevardul Dâmbovița–Stația Meteo
 Linia 4: Calea Torontalului–Ciarda Roșie
 Linia 6a: Piața Maria–Piața Traian
 Linia 6b: Piața Maria–Piața Traian
 Linia 7: Bulevardul Dâmbovița–Calea Torontalului
 Linia 8: Bulevardul Dâmbovița–Ciarda Roșie
 Linia 9: Bulevardul Dâmbovița–Ciarda Roșie

Hidrobuze tip catamaran

Linia V1: Mihai Viteazul–Ardealul

Serviciul de transport public local este un factor important în incluziunea socială. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările. Factorii ca: locul de muncă, domiciliul, egalitatea de șanse, și transportul au un rol esențial în incluziunea socială. În vederea îndeplinirii acestor nevoi, serviciul de transport public trebuie să atragă utilizatorii prin creșterea atractivității, prin modernizarea infrastructurii, creșterea confortului întregii călătorii cu mijloace de transport în comun, creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele- în special pentru persoanele cu nevoi speciale și îmbunătățirea siguranței și a securității în stații și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură.

Nu în ultimul rând, la creșterea atractivității transportului public contribuie atât calitatea cât și cantitatea serviciului în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informarea privind timpii de așteptare în stații. Tarifele de călători accesibile sunt de asemenea un factor important în alegerea mijlocului de transport. Transportul public local trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unui serviciu eficient, sigur, de calitate și cu tarife accesibile.

Operatorul Societatea de Transport Public Timișoara SA, demonstrează capacitatea tehnică și managerială necesară prestării serviciului de transport la standarde europene prin:

1. experiență începând cu 8 iulie 1869 în prestarea serviciului de transport pe teritoriul Municipiului Timișoara și începând cu anul 2009 în prestarea serviciului de transport pe teritoriul următoarelor Comune limitrofe: Comuna Ghiroda, Comuna Moșnița Nouă, Comuna Remetea Mare, Comuna Sînmihaiu Român, Comuna Dumbrăvița, Comuna Dudeștii Noi, Comuna Becicherecu Mic, Comuna Săcălaz, Comuna Sănandrei, Comuna Șag, Comuna Giarmata, Comuna Orțișoara, Comuna Satchinez;
2. dotările din parcul auto: tramvaie, troleibuze, autobuze, vehicule de intervenție și mentenanță a infrastructurii și vehiculelor, echipamente și tehnologii pentru operare, hidrobuze
3. dotările pentru mentenanță și reparații;
4. resursa umană și managerială existentă a Societății de Transport Public Timișoara;
5. preocuparea pentru îmbunătățirea continuă a serviciului de transport oferit (inclusiv modernizarea parcului auto) și adaptarea serviciului la cerințele de deplasare a populației;
6. implicarea în informarea corectă și completă a călătorilor;
7. preocuparea pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;
8. implicarea continuă în instruirea personalului în domeniul transporturilor.

La data întocmirii studiului, Societatea de Transport Public Timișoara SA deține instalații tehnice, mașini și utilaje destinate activității de mentenanță la mijloace de transport și infrastructură, după cum urmează:

TM 14HNB	AUTOUTIL.MERCEDES SPRINTER-311
TM 14MGU	AUTOUTIL.MERCEDES VARIO
TM 14HNC	AUTOUTIL.MERCEDES VARIO
TM 15AWZ	AUTOVEHICUL SPECIAL NL(PRB)
TM02FEK	AUTOTURN- LUGOMET
TM02FEL	AUTOTURN- LUGOMET
B 77 SOC	AUTOMACARA LIEBHERR LTM 1040-2.1
TM 11 YGL	AUTOUTIL FURG.MERCEDES SPRINTER 311
TM 11 YIY	AUTOUTIL FURGON FORD CONECT
TM20KFH	FORD TRANSIT FED
TM20LBE	FORD TRANSIT FED
	SURSA SUDURA GENSET
	SURSA SUDURA ZENESSIS
TM14XJW	AUTOREMORCHER ROMAN
TM06WDF	CAMION ROMAN 10.2015F SPIT
TM 15 GZX	AUTOSPECIALA MERCEDES SPRINTER - 311

TM 14HNB	AUTOUTIL.MERCEDES SPRINTER-311
	VIBROMAX
00468	BULDOEXCAVATOR
TM06 YPE	AUTOMACARA ROMAN12215
	MOTOGENERA TOR
UTILAJ TERASIER	
SURSA SUD.COMANDER	
MOTOCOMPRESOR INGERSOL	
TRANSPALET MASA DE RIDICAT CU ROTI	
CRIC HIDRAULIC	
CRIC HIDRAULIC	
RECIPIENT TAMPON AER- ELECTROCOMPRESOR	
RECIPIENT TAMPON AER- ELECTROCOMPRESOR	
MACARA HIDRAULICA MANUALA, TIP GIRAFA	
CRIC HIDRAULIC WINNTEC, TIP Y412000	
CRIC HIDRAULIC WINNTEC, TIP Y412000	
SUBLER EXTERIOR	
PISTOL PTR UMFLAT ROTI CU MANOMETRU	
PISTOL PTR UMFLAT ROTI CU MANOMETRU	
CHEIE DINAMOMETRICA	
CHEIE DINAMOMETRICA	
MEGOHMMETRU UT 511	
APARAT PENTRU REGLAREA SI VERIFICAREA GEOMETRIEI SISTEMULUI DE DIRECTIE AUTO TIP GLT TRUCK	
APARAT DE ECHILIBRAT ROTI SICAM SBM 800S	
STATIE INCARCARE ACUMULATORI CU 4 POSTURI	
TRAFO TTU 1000 KVA 10/0	
ELECTROCOMPRESOR ECR350	
REDRESOR CU SELENIU	
STRUNG TIP SN 400*2000 MM	
STRUNG CARUSEL	
MASINA DE GAURIT G 25	
STRUNG FRONTAL	
MASINA DE GAURIT G.13	
MASINA DE GAURIT G 13	
MASINA DE GAURIT G.13	
STRUNG SN 320*750 S2834	
PRESA INDOIT TABLA (ABKANT)	
FOARFECA GHILOTINA	
MASINA DE GAURIT "GECO 25"	
MASINA UNIVERSALA TAMPLARIE	
MASINA DE SLEFUIT DISC	
POLIZOR UNIVERSAL PU.300	
PRESA HIDRAULICA INDOIT TABLA	
MASINA DE GAURIT S MAGNET.	
POLIZOR UNIVERSAL PU 300 A	
MASINA DE FREZAT UNIVERSALA SERIA 2785	
MASINA DE GAURIT MG 13	
MASINA UNIV. DE TIMPL.400FC	
POLIZOR DUBLU P D P 300 CU PICIOR	
POLIZOR DUBLU PDP 300 CU PICIOR	
CLESTE CURENT CHB48+ADAPT	
PODRULANTT611 DE3.2*17	

TM 14HNB	AUTOUTIL.MERCEDES SPRINTER-311
RIDICATOR MOTOR TRAMVAIE	
MASINA DE ROLUIT	
DISPOZITIV PT. BOBINAT BOBINE	
INSTALATIE DE DEGRESARE SI SPALAT PIESE	
MASINA DE GAURIT MG.13 IR	
DISPOZ. MECANIZAT PRIN SUDARE SERIA:318	
APARAT SUDURA 250 MIG SERIA-94718	
APARAT SUDAREEWMPICO 162	
MILIOHMETRU DIGITAL-METRAHIT 271	
APARAT SUDARE EWM PICO 162	
MEGOHMETRU-TERAHOM 5 KV	
INVERTOR HI STIK 161 COMPLET ECHIPAT	
RIDICATOR ELECTROMECHANIC PENTRU TRAMVAIE	
RIDICATOR ELECTROMECHANIC PENTRU TRAMVAIE	
RIDICATOR ELECTROMECHANIC PENTRU TRAMVAIE	
RIDICATOR ELECTROMECHANIC PENTRU TRAMVAIE	
RIDICATOR ELECTROMECHANIC PENTRU TRAMVAIE	
RIDICATOR ELECTROMECHANIC PENTRU TRAMVAIE	
RIDICATOR ELECTROMECHANIC PENTRU TRAMVAIE	
COMPRESOR CECCATO CU PISTON	
INVERTOR TIG 230 AC/DC CU ACCESORII.	
INVERTORXMT 304 CC/CV-MILLER S.KG150087	
STRUNG SERIA:4639/1998-24609	
ADAPTARE STRUNG SERIA:4639/1998-24609	
ECHIPAMENT SUDARE 250 HZ. S.98061003107	
STRUNG SN 402	
STRUNG SN 502*1500	
MASINA DE FREZAT UNIVERSALA	
MASINA ELECTRICA DE ECHILIBRAT	
EXTRACTOR PENTRU RULMENT! CU BILE	
RIDICATOR ELECTROMECHANIC SERIA :1079	
ECHIPAMENT MIG MAG PT SUDARE	
SET INDUCTOR F-1200	
MASINA DE SLEFUIT TIPUL ROBEL	
MASINA DE TIRFONAT ROBEL 3082 S:BF 3965	
DISPOZITIV HIDRAULIC DE INDOIT SINA	
MAI COMPACTOR TC 62,UTILAJ DE TASAT	
GENERATOR CURENT ELECTRIC	
MASINA DETAIAT SINA SERIA 13.86 ROBEL	
APARAT SE DUDURA INVERTEC 400SX LINCOLN	
POLIZOR UNGHIULAR PT SINA 7KW TRIFAZIC	
PLACA COMPACTOARE+CADRU SUBARU MS 100-3	
FREZA BETON SERIA 970153403	

Controlul de calitate este asigurat de personal calificat atestat, pe specialități.

Urmare analizei efectuate care a stat la fundamentarea studiului, se apreciază că baza materială destinată activității de transport public prin curse regulate este în măsură să asigure realizarea mentenanței infrastructurii pe întreaga zonă metropolitană.

Pe lângă baza materială menționată, operatorul deține personal calificat atestat, conform structurii organizatorice pe categorii de meserii:

Categorie personal	Nr. de personal	Observații
A. Personal tehnic, economic, socio-administrativ și de conducere	121	
B. Personal direct implicat în activitatea de transport public	639	- monitorizare: 34 - tramvaie: 221 - troleibuze: 132 - autobuze: 220 - naval: 32
C. Personal pentru alte activități	118	- agenți intervenție pază: 58 - vânzătoare bilete: 60
TOTAL PERSONAL	878	

Societatea de Transport Public Timișoara respectă toate normele naționale și europene referitoare la protecția socială a angajaților, inclusiv cele referitoare la măsurile de protecție socială luate în cazul concedierilor colective, ca urmare a planurilor de restructurare, precum și reglementările privind combaterea discriminării la locul de muncă.

Personalul cu atribuții în siguranța traficului face periodic subiectul unei examinări psihologice și medicale, potrivit legislației în vigoare.

Personalul societății se conformează reglementărilor în vigoare, instrucțiunilor și altor documente din care reies sarcini și responsabilități.

Pentru a atinge și menține competența necesară pentru activitățile prestate se identifica, planifica și conduce activități de instruire, pentru toate categoriile de angajați ai societății.

Serviciul de transport public de persoane prestat de Societatea de Transport Public Timișoara, este fiscalizat 100%.

Astfel, operatorul Societatea de Transport Public Timișoara a demonstrat ca are capacitatea tehnică și managerială necesară, și îmbunătățirea continuă a prestației sale și posibilitățile de îmbunătățire a acesteia, prin:

1. tradiție și experiența sa de peste 150 de ani în executarea serviciului de transport public pe teritoriul municipiului Timișoara și zona limitrofă,
2. dotările cu tramvaie, troleibuze și autobuze, vehicule de intervenție și mentenanță a infrastructurii și vehiculelor, echipamente și tehnologii pentru operare;
3. dotările pentru mentenanță și reparații deținute;
4. resursa umană și managerială existentă a societății și preocuparea pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
5. comportamentul avut de-a lungul timpului în relația cu călătorii și autoritățile locale, în vederea înțelegerii nevoilor comunităților și în special ale pasagerilor, îmbunătățirii continue a serviciilor oferite și adaptării la necesitățile acestora și la evoluția cererii și comportamentului de călătorie; realizarea introducerii de proceduri operaționale de lucru, monitorizarea și îmbunătățirea indicatorilor de performanță și calitate ai serviciului;
6. preocuparea pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii activității proprii și preocupării pentru îmbunătățirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacității existente și modernizare a dotărilor;
7. preocuparea pentru respectarea legislației și reglementărilor tehnice, de autorizare, etc,

8. preocuparea pentru o bună relație cu autoritatea locală și celelalte instituții cu rol în asigurarea unui transport public sigur;
 9. preocuparea pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;
 10. preocuparea continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranța circulației, relația cu călătorii, etc;
 11. preocuparea pentru menținerea în activitatea societății a unei forțe de muncă cu tradiție, cu grad de profesionalism ridicat;
 12. preocuparea pentru informarea călătorilor;
 13. preocuparea pentru un bun management financiar;
 14. preocupare pentru controlul intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor.
- În concluzie, operatorul are posibilități reale de a efectua serviciul de transport persoane pe raza Asociației Metropolitane de Transport Timișoara.

7.2. Fezabilitatea economico-financiară și juridică

Prezentul studiu de oportunitate are ca scop justificarea delegării gestiunii prin gestiune directă și stabilirea de repere oportune, menite să asigure realizarea unui serviciu de calitate.

Prin delegarea gestiunii serviciului de transport se urmărește reducerea costurilor și eficientizarea serviciilor prestate.

Alternativa prin care serviciul/ lucrarea este realizat/ă în regim de gestiune delegata este mai avantajoasă pentru Municipiul Timișoara decât cea de achiziție publică, pentru următoarele considerente:

Economice:

- Procedura de delegare a gestiunii serviciului de transport public va respecta legislația în vigoare, inclusiv cea din materia achizițiilor publice
- Modalitatea de delegare a gestiunii prin atribuire directă a gestiunii serviciului de transport public de persoane în aria Societății Metropolitane de Transport Timișoara pe o durată de 10 ani permite realizarea de investiții de către operator care pot conduce la creșterea productivității muncii și scăderea tarife;
- Posibilitatea renegocierii tarifelor activității în funcție de fluctuația prețurilor materiilor prime aflate pe piață: combustibil, energie, piese și subansamble, materiale, etc;
- Posibilitatea diminuării plăților către operator în cazul nerealizării criteriilor și obiectivelor indicatorilor de performanță;
- Eficientizarea utilizării fondurilor publice;
 - Operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării serviciului de transport public local din contract, precum și pentru orice alte activități și servicii care generează costuri și venituri neasociate prestării serviciului de transport public local, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
 - Operatorul va evidenția costurile pe fiecare mod de transport, pe serviciu public prestat și pe membru din asociație;
 - Operatorul va aplica tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători;
 - Operatorul va asigura, prin decizii ale Consiliului de Administrație și AGA, implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței/eficacității.
 - Operatorul asigură calculul costului lei/km pe costuri asociate doar serviciului de transport, evidențierea veniturilor pe fiecare categorie de călători, pe fiecare tip de titlu de călătorie și calculul compensației pentru fiecare UAT membru al asociației;
- Operatorul va adapta cheltuielile la nivelul cheltuielilor bugetare aprobate;
- Operatorul va asigura respectarea prevederilor legale în ceea ce privește angajarea personalului propriu, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a acestora;
- Obligațiile implicate în prestarea serviciului de transport sunt finanțate din fonduri proprii ale operatorului;
- Operatorul va asigura atât respectarea prevederilor legale în vigoare în domeniul contabil și fiscal (contabilitate separată pentru activitățile și serviciile ce fac obiectul prestării serviciului de transport, evidență separată pe fiecare mod de transport) cât și fiscalizarea integrală a serviciului;

Juridice:

- Asociația Societatea Metropolitană de Transport Timișoara va deține controlul, intervenția directă și imediată asupra serviciului de transport reglementat prin contractul de servicii publice.

- Unitățile administrativ teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară prin organele de conducere ale Societății Metropolitane de Transport Timișoara vor asigura restrângerea ariilor în care se manifestă condițiile de monopol;
- Unitățile administrativ teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară prin organele de conducere ale Societății Metropolitane de Transport Timișoara vor asigura protecția și conservarea mediului natural și construit;
- Unitățile administrativ teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară prin organele de conducere ale Societății Metropolitane de Transport Timișoara vor asigura un tratament egal pentru toți operatorii, indiferent de forma de proprietate, tara de origine, de organizarea acestora și de modul de gestiune adoptat;
- Unitățile administrativ teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară prin organele de conducere ale Societății Metropolitane de Transport Timișoara vor asigura un mediu de afaceri concurențial transparent și loial.

Tehnice:

- Se va asigura o activitate continuă (24h/24h) pentru intervenții privind remedierea corespunzătoare a unor situații neprevăzute ivite în prestarea serviciului de transport, ținând cont de faptul că Operatorul de Transport își desfășoară activitatea pe plan local;
- Dotarea operatorului cu utilaje și echipamente specifice, precum și cu personal specializat;
- Se va asigura garantarea continuității și permanenței în funcționare;
- Se evită perioade lungi de timp necesare lansării procedurilor competitive, rezolvării eventualelor contestații, timp care poate fi folosit de operator, acesta putând presta serviciul de transport din momentul în care a preluat gestiunea serviciului de transport;
- Societatea Metropolitană de Transport Timișoara prin organele de conducere și asigurarea unui serviciu de transport de calitate poate impune adoptarea unor soluții și tehnologii performante care pot contribui la creșterea eficienței și calității serviciului de transport;
- Operatorul asigură necesarul de vehicule pentru îndeplinirea cerințelor din programul de transport, în condițiile de calitate și siguranță impuse;
- Operatorul asigură un sistem de informare corectă și completă a călătorilor atât în stații cât și în mijloacele de transport;
- Operatorul asigură personal calificat în numărul necesar la desfășurarea activităților necesare pentru efectuarea transportului public;
- Operatorul asigură și întreținerea vehiculelor necesare prestării serviciului de transport public;
- Operatorul asigură activitatea de eliberare și comercializare a titlurilor de călătorie (inclusiv gratuități) prin puncte de vânzare dotate corespunzător;
- Operatorul asigură activitatea de dispecerizare și dotările necesare în urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport.
- UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară prin organele de conducere ale Societății Metropolitane de Transport Timișoara vor asigura elaborarea și aprobarea strategiilor proprii privind dezvoltarea serviciilor a programelor de reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de utilități publice existente, precum și a programelor de înființare a unor noi sisteme, inclusiv cu consultarea operatorilor. Programele de transport pot fi stabilite și în baza unui studiu de mobilitate.

7.3. Aspecte de ordin social și de protecție a mediului

Activitatea de transport public de persoane are un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a unei societăți, însă impactul acesteia asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin: poluarea fonică și vibrațiile, poluarea aerului și a apei, aglomerări de trafic și accidente, generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulatori, altele).

În desfășurarea activității este obligatorie respectarea principiilor ecologice pentru asigurarea unui mediu de viață sănătos. Prin aceste activități operatorul va asigura:

- satisfacerea cerințelor și nevoilor de utilitate publică ale comunității locale și creșterea calității vieții.
- respectarea continuă a standardelor și a indicatorilor de performanță ai serviciilor prestate.
- protecția și conservarea mediului natural și construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare.

- coordonarea unitară a serviciului de transport în aria administrativ- teritorială a Societății Metropolitane de Transport Timișoara;
- acoperirea nevoilor de transport public de persoane, actuale și viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;
- asigurarea infrastructurii, a capacității tehnice și operaționale necesare;
- asigurarea serviciului de transport public de persoane în conformitate cu politicile Uniunii Europene: tratament egal, dezvoltare durabilă, nondiscriminare, transparență;
- creșterea permanentă a calității serviciului prestat conform planului de investiții;
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate;
- creșterea gradului de civilizație, a confortului și a calității vieții cu o puternică componentă socială;
- creșterea gradului de securitate individuală și colectivă în cadrul comunității locale.

Dintre efectele pe care transportul le are asupra mediului cel mai perceput este cel al poluării fonice pentru că este factorul de agresiune cel mai direct și mai sesizabil, urmat de poluarea factorilor de mediu aer și apă.

În ceea ce privește reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră, a reducerii consumurilor și protecției mediului în ansamblu, Societatea de Transport Public dovedește o preocupare continuă fiind implicată în proiecte finanțate cu fonduri europene care sunt destinate cercetării și implementării de soluții de optimizare a serviciului de transport, reducerea consumurilor, creșterea siguranței călătorului.

Nu în ultimul rând, la creșterea atractivității transportului public contribuie atât calitatea cât și cantitatea serviciului în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informarea privind timpii de așteptare în stații. Tarifele de călători accesibile sunt de asemenea un factor important în alegerea mijlocului de transport. Transportul public local trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unui serviciu eficient, sigur, de calitate și cu tarife accesibile.

Având în vedere cele mai sus prezentate, precum și prevederile Legii nr. 137/1995 privind protecția mediului, modificată și completată, din punct de vedere al impactului asupra mediului nu s-au identificat factori negativi care să ridice probleme în raport cu cerințele de respectare a normelor de mediu.

Prin implicarea directă a operatorului în realizarea mentenanței infrastructurii și realizarea de investiții și preocuparea pentru înnoirea parcului propriu, se creează premisele pentru reducerea continuă a emisiilor de CO₂ și particule, iar programele de modernizare a infrastructurii prin implementarea de măsuri de reducere a poluării duc la creșterea confortului locuitorilor și a calității vieții.

7.4. Analiza delegării. Identificarea și alocarea riscurilor

PUNCTE TARI

- Posibilitatea de control a tarifelor;
- Posibilitatea de control a garanției serviciilor prestate;
- Micșorarea cheltuielilor;
- Contractul de delegare prevede îndeplinirea indicatorilor de performanță care fac referire la activitățile prestate;
- Indicatorii minimali de performanță ai serviciilor pot fi modificați prin hotărâre AGA, pe baza unor studii de specialitate.

PUNCTE SLABE

- Dificultate în estimarea cât mai exactă a serviciilor prestate;
- Valoarea plăților în timp este influențată de rata inflației.

OPORTUNITĂȚI

- Bază legală stabilă și sistem de raportare corect;
- Prin delegarea directă se va obține selectarea unui operator care să ofere raportul optim între tarif și calitate a serviciilor/lucrări;
- Reducerea consumului de resurse.

AMENINȚĂRI

- Exista posibilitatea ca societatea privata sa intre in insolventa, din incapacitate temporara de plata sau definitiva, fapt care ar periclita buna desfășurare a activităților;
- Criza economica si financiara națională sau internaționala.

CAPITOLUL VIII ELEMENTELE CONTRACTULUI DE SERVICII PUBLICE

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

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative. Contractul de delegare a gestiunii se încheie în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători, și anume:

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

Riscurile aferente operării sunt preluate de către operator.

1. ARIA TERITORIALĂ

1.1. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Societatea Metropolitană de Transport Timișoara" în calitate de delegatar, va încheia contractul de Servicii Publice în numele și pe seama următoarelor unități administrativ- teritoriale: Municipiul Timișoara, Comuna Ghiroda, Comuna Remetea Mare, Comuna Moșnița Nouă, Comuna Dumbrăvița, Comuna Săcălaz, Comuna Dudeștii Noi, Comuna Becicherecu Mic, Comuna Sânmihaiu Român, Comuna Sânanđrei, Comuna Șag, Comuna Satchinez, Comuna Orășoara, Comuna Giarmata, Comuna Biled, Comuna Pădureni.

2. OBLIGAȚII DE SERVICIU PUBLIC

2.1. Obligația de serviciu public este definită la art. 2 litera e) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și reprezintă o cerință definită sau stabilită de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit.

2.2. În conformitate cu Ordinul Președintelui ANRSC și al Președintelui Agenției Naționale pentru Achiziții Publice nr. 131/1.401/2019 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 Operatorul va îndeplini serviciul de transport public local cu respectarea următoarelor Obligații de serviciu public:

- a) Operatorul va aplica Tarifele de călătorie aprobate de Entitatea Contractantă și va presta servicii de transport pentru categoriile sociale de călători care beneficiază de reduceri/gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport și cu hotărârile adoptate de către Adunarea Generală a SMTT.
- b) Operatorul va presta Serviciul public de transport călători în conformitate cu principiile continuității, regularității și capacității prevăzute în Programul de Transport.
- c) Operatorul va presta Serviciul public de transport călători în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în Contractul de Servicii Publice.
- d) Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în Contractul de Servicii Publice și în legislația din domeniul transportului public de călători.
- e) Operatorul va presta Serviciul public de transport călători cu vehiculele prevăzute în Contractul de Servicii Publice.

2.3. Operatorul va realiza serviciul public de transport de călători în conformitate cu Obligațiile de serviciu public menționate și va avea:

- a) dreptul la plata Compensației, în termenii și condițiile prevăzute în Contractul de Servicii Publice.
- b) dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contractul de Servicii Publice și conform prevederilor legale în vigoare.
- c) dreptul exclusiv de a presta Serviciul public de transport călători pe traseele atribuite.
- d) dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Contractul de Servicii Publice.
- e) dreptul de exploatare a infrastructurii și/sau mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului public de transport călători, cu redevența aferentă.
- f) alte drepturi prevăzute în Contractul de Servicii Publice

3. CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE ÎN REALIZAREA CONTRACTULUI

Categoriile de bunuri utilizate de Operator în executarea contractului sunt următoarele:

- a) Bunuri de retur, respectiv bunurile publice puse la dispoziție de către proprietar către Operator în scopul executării Contractului, bunurile de natura domeniului public nou creat sau cele existente, dezvoltate și modernizate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau central precum și cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții și care, la încetarea Contractului, revin deplin drept, gratuit și libere de orice sarcini, proprietarului. Bunurile de retur vor fi prevăzute în contract.
- b) Bunuri de preluare, respectiv bunurile dobândite de către Operator cu acordul Entității Contractante, rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului în condițiile legii, care aparțin Operatorului și care sunt, utilizate de acesta în scopul executării Contractului. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Entității Contractante. Bunurile de preluare vor fi prevăzute în contract.
- c) Bunuri proprii, respectiv bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de către acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia. La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului. Bunurile proprii vor fi prevăzute în contract.

4. DURATA CONTRACTULUI

4.1. Durata Contractului este de 10 ani, începând de la data intrării în vigoare, în conformitate cu prevederile Regulamentul (CE) 1370/2007.

4.2. Durata Contractului poate fi prelungită prin act adițional, pe o perioadă de cel mult jumătate din durata inițială, în conformitate cu prevederile art. 4 alin. (4) din Regulamentul (CE) 1370/2007.

4.3. Entitatea Contractantă are dreptul, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, de a prelunge durata Contractului pe măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări, pe o perioadă ce nu poate depăși doi ani.

5. REDEVENȚĂ. SERVICII MONITORIZARE DERULARE CONTRACT.

5.1. În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, 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, conform hotărârii Consiliului Local al fiecărui membru SMTT și în corelare cu gradul de suportabilitate al populației calculat după datele furnizate de Institutul Național de Statistică.

5.2. Operatorul va achita trimestrial Entității Contractante pe baza facturii emise împărțită în tranșe egale valoarea redevenței anuale datorate, cel târziu până la data de 30 a primei luni a trimestrului următor celui pentru care redevența este datorată. Plata redevenței se va face în contul Entității Contractante. Codul de înregistrare al Entității Contractante este RO25952775.

5.2.1. Pe durata derulării contractului de servicii publice, părțile vor proceda la actualizarea Anexei care cuprinde de bunurile de retur, în baza încheierii unui act adițional la contract.

5.2.2 Redevența se va calcula începând cu data semnării procesului verbal de predare primire a bunurilor de retur.

5.2.3 Plata redevenței se va face în baza facturii emise de entitatea contractantă către operator având la bază factura primită de la fiecare unitate administrativ teritorială membră a entității contractante și proprietară a bunurilor concesionate cel târziu până la data de 10 a primei luni a trimestrului următor celui pentru care redevența este datorată, în contul comunicat de către entitatea contractantă.

5.3. Pentru nerespectarea termenului de plată a redevenței, Operatorul datorează Entității Contractante penalități de întârziere, în procent de 0,02 %/zi din suma neachitată pentru fiecare zi de întârziere. În caz de întârziere la plată a redevenței cu 90 de zile, Entitatea contractantă va executa garanția constituită de Operator cu suma datorată de aceasta.

5.4. Pentru componentele sistemului de transport, care aparțin domeniului public al unităților administrativ-teritoriale membre ale SMTT, se va calcula și percepe Redevența în conformitate cu prevederile legale în vigoare, Redevență care va rămâne la dispoziția SMTT în vederea constituirii fondului de dezvoltare a sistemului de transport în aria de competență a SMTT, în baza Strategiei de Dezvoltare a Sistemului de Transport în zona metropolitană inclusiv utilizarea Sisteme Inteligente de Transport, conform legii 51/ 2006 (art. 29).

5.5. În vederea realizării de investiții, cheltuieli de funcționare respectiv urmărire supraveghere și control a sistemului de transport conform contractului de servicii publice încheiat cu operatorul (i) de transport, entitatea contractantă va încasa lunar un procent de 10% aplicat la contravaloarea titlurilor de călătorie emise conform prevederilor legale și vândute de către operator(i) de transport în luna precedentă încasării. Lunar, suma stabilită în modalitatea mai sus prezentată va fi încasată prin compensare cu sumele datorate către operator(i) de transport. Veniturile lunare obținute de către operatorul de transport din vânzarea titlurilor de călătorie (bilete și abonamente inclusiv facilități acordate) se vor comunica SMTT până la data de 15 a lunii pentru luna precedentă.

6. GARANȚIA DE BUNĂ EXECUȚIE

6.1. Entitatea contractantă are dreptul de a nu solicita operatorului constituirea garanției de bună execuție în cazul în care valoarea estimată a contractului este mai mică decât cea prevăzută la art. 12 alin. (1) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, respectiv:

- a) 1.994.386 pentru contractele sectoriale de produse și de servicii, precum și pentru concursurile de soluții,
- b) 24.977.096 lei pentru contractele sectoriale de lucrări
- c) 4.502.000 lei pentru contractele sectoriale de servicii care au ca obiect servicii sectoriale și alte servicii specifice.

6.2. În baza Legii 99 din 2016 privind achizițiile sectoriale și a Hotărârii de Guvern nr. 394/ 2016 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial / acordului- cadru din legea 99/2016 privind achizițiile sectoriale, Operatorul va constitui garanția de bună execuție în termen de 60 (șaizeci) de zile de la Data Intrării în Vigoare a Contractului de Servicii Publice. Operatorul este obligat să constituie, cu titlu de garanție de bună execuție, în contul entității contractante, garanția de bună execuție în cuantum de 1% din valoarea anuală a Contractului. Anual până la data de 31 decembrie a anului în curs, Operatorul se obligă la constituirea garanției de bună execuție pentru anul următor, în funcție de modificările prezentului contract. (conform art. 45 H.G.394/ 2016).

6.3. Anual, Operatorul va constitui garanția de bună execuție sub condiția deblocării garanției de bună execuție constituită pentru anul precedent. În caz de neconstituire a garanției de bună execuție, entitatea contractantă va încasa suma stabilită ca garanție de bună execuție în modalitatea mai sus prezentată, va fi încasată prin compensare cu sumele datorate către operator(i) de transport sau să rezilieze de plin drept contractul, fără alte formalități prealabile.

6.4. Garanția de bună execuție se actualizează anual cu rata inflației și se reîntregește trimestrial de către Operator, până la data de 15 a primei luni a fiecărui trimestru. În caz contrar, entitatea contractantă va încasa suma datorată prin compensare cu sumele datorate către operator(i) de transport, fără alte formalități prealabile.

6.5. Din garanția de bună execuție se rețin, dacă este cazul, penalitățile și orice alte sume datorate Entității Contractante și neachitate de către Operator la termenele stabilite și în baza clauzelor prevăzute în Contractul de Servicii Publice.

6.6. Garanția de bună execuție se restituie la sfârșitul Contractului de Servicii Publice, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

7. DIFERENȚELE DE TARIF

7.1 Operatorul este obligat să transporte toți călătorii care dețin un Titlu de călătorie valabil, inclusiv categoriile de călători care beneficiază de facilități la transport, respectiv de gratuitățile și reducerile la Titlurile de călătorie, precum și de orice alte gratuități și reduceri ce vor fi stabilite după Data Intrării în Vigoare a Contractului de Servicii Publice prin: acte normative, hotărâri ale Consiliilor Locale, hotărâri ale SMTT.

7.2. Modul de acordare a Diferențelor de tarif este cel prevăzut în Ordinul 131/ 1401/ 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.

Categorია socială/ Tipul de protecție socială	Perioada	Număr de călătorii pe perioada selectată, utilizat pentru calcul	Tarif	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Modalitatea de acordare a protecției sociale
			Tarif întreg	Reducerea oferita	

7.3. Operatorul este obligat să emită Titluri de călătorie pentru toate categoriile de călători care beneficiază de reduceri și gratuități, potrivit prevederilor legale și hotărârilor Adunării Generale a SMTT adoptate în baza Hotărârilor de Consiliu Local a UAT-urilor membre.

Sumele aferente Diferențelor de tarif se estimează anual și se prevăd în bugetele autorităților competente, potrivit prevederilor Ordinului 131/1401/2019 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 astfel:

Nr. crt.	Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Unități de calcul (abonamente/ călătorii vândute)	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)

7.4. Acoperirea Diferențelor de tarif acordate Operatorului se va face până la valoarea integrală a Titlurilor de călătorie, în baza numărului de Titluri de călătorie cu valoare redusă vândute și a numărului de Titluri de călătorie de care beneficiază gratuit fiecare categorie de călători, în luna respectivă, dovedite prin rapoartele lunare ale sistemului electronic de taxare și ale sistemului de numărare a călătorilor și a altor documente justificative stabilite prin acte normative.

7.5. Plata Diferențelor de tarif către Operator se va face lunar de către Entitatea contractantă, în baza facturii emise de către Operator și a documentației justificative. Operatorul are obligația de a comunica la sediul SMTT, factura până la data de 10 a lunii următoare a celei pentru care se face decontarea, la care va atașa documentația justificativă pentru fiecare categorie de călători care beneficiază de reduceri și gratuități.

7.6. Entitatea Contractantă are obligația să facă plata Diferențelor de tarif în termen de 60 de zile de la primirea facturii și a documentației justificative depusă de către Operator. Modelul de decont este prevăzut în Ordinul 131/ 1401/ 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 (conform Legea 72/ 2013 art. 7).

Nr. Crt	Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Unități de calcul (abonamente/ călătorii vândute)	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)

Suma reprezentând Diferențele de tarif pentru luna respectivă facturată intră în calculul Compensației, indiferent de stadiul plății facturii pentru diferențele de tarif.

7.7. Entitatea contractantă va emite factura pentru fiecare UAT beneficiară de transport în maxim 3 zile lucrătoare de la aprobarea documentelor justificative care stau la baza emiterii facturii de către operatorul de transport. UAT se obligă să achite Entității Contractante factura în termen de maxim 30 zile de la primirea facturii (conform Legea 72/ 2013 art. 6).

8. COMPENSATIA

8.1. UAT- urile membre, prin ADI în calitate de entitate contractantă va plăti Operatorului Compensația pentru acoperirea costurilor de exploatare plus un profit rezonabil în cazul în care impune obligații de serviciu public și/sau obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie (lei/călătorie) oferat/aplicat și fundamentat de către Operator în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la normele-cadru aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007.

8.2. Sumele aferente Compensației se prevăd în bugetul local și se estimează anual de către Entitatea contractantă potrivit formulei (conform Ordin ANRSC 131/1401/2019):

Canuală= (Tcm – Tc) x N estimat căl.

unde:

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

Tcm [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;

Tc [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.

8.3. 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 cheltuieli 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. Cheltuielile 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 publice nu este eligibilă pentru calculul CE;

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 este stabilită de Entitatea contractantă, pentru întreaga durată de valabilitate a Contractului până la data de 30 ianuarie a fiecărui an, pe baza balanței la 31 decembrie a anului precedent. La începutul fiecărui an, se desfășoară, prin grija entității contractante un audit tehnic- economic care certifică și regularizează ulterior nivelul compensației acordat operatorilor pentru anul anterior.

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. 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. Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat și stabilit anual de către Autoritatea Contractantă, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an, pe baza balanței la 31 decembrie a anului precedent și va fi aplicat la total cheltuieli eligibile.

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

8.5. Compensația va fi plătită Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare și a facturii emise de Operator. Raportul lunar de constatare se întocmește de către Operator, și se depune la registratura Entității Contractante până la data de 10 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația, Raportul lunar de constatare se analizează și semnează de către Entitatea contractantă până la data de 20 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația.

8.6. În cazul în care sumele înscrise în Raportul lunar de constatare nu sunt agreeate de către Entitatea Contractantă, acest lucru va fi menționat în Raportul lunar de constatare, iar Entitatea Contractantă va plăti suma necontestată, urmând ca pentru partea Compensației contestată, Părțile să acționeze conform clauzelor prevăzute în Contractul de Servicii Publice.

8.7. Operatorul are obligația de a întocmi și trimite factura pentru plata compensației în termen de 5 zile de la semnarea Raportului lunar de constatare. Entitatea Contractantă are obligația de a plăti compensația Operatorului în termen de 60 de zile calendaristice de la data înregistrării la sediul SMTT a facturii. (Legea 72/ 2013).

8.8. În vederea evitării efectului financiar negativ cât și a supracompensației, în termen de 60 de zile calendaristice de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale, potrivit prevederilor legale în vigoare.

8.9. În cazul în care Compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mare decât compensația anuală calculată conform prevederilor legale în vigoare, diferența rezultată și stabilită în modalitatea mai sus prezentată va fi încasată astfel: prin compensare cu sumele datorate către operator(i) de transport sau din garanția de bună execuție a contractului cu respectarea termenului de 30 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale. În mod corespunzător, în cazul în care compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mică decât Compensația calculată potrivit prevederilor legale în vigoare, Entitatea Contractantă va vira în contul Operatorului diferența rezultată în termen de 30 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale, iar dacă suma necesară nu se încadrează în prevederile bugetare aprobate Entitatea contractantă va vira partea rămasă din compensația anuală în termen de 30 zile calendaristice de la rectificarea bugetului.

8.10. Părțile vor datora penalități de întârziere în cuantum de 0,02% din suma datorată, pentru fiecare de întârziere, în cazul în care nu virează la timp sumele datorate.

8.11. Operatorul poate solicita, în cursul anului, ajustarea /modificarea tarifului mediu pe călătorie [lei/călătorie] în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007.

8.12. Sumele ce urmează a fi acordate anual Operatorului cu titlu de Compensație vor fi aprobate de către consiliile locale ale unităților administrativ-teritoriale membre a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară, în funcție de estimările inițiale și vor putea fi supuse rectificărilor ulterioare de buget, în vederea asigurării necesarului de sume până la sfârșitul anului.

8.13. În situația în care prin normele fiscale se prevede ca această compensație să intre în baza de impozitare a TVA, atunci la sumele plătite cu titlu de Compensație se va aplica TVA.

8.14. Evitarea supracompensării sau a subcompensării și respectarea Anexei la regulamentul (CE) 1370/ 2007 se realizează prin mecanismul auditului tehnico- economic urmat de decontarea anuală de regularizare.

9. TARIFE SI TITLURI DE CALATORIE

9.1 Entitatea contractantă va stabili și aproba Tarifele de călătorie, iar Operatorul va încasa veniturile din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile publice de transport călători prestate în baza Contractului de Servicii Publice.

9.2. La Data Începerii Contractului de Servicii Publice, Operatorul va aplica Tarifele de călătorie menționate în Contract.

9.3. Operatorul are obligația de a organiza și presta activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie. În acest sens, Operatorul se obligă să asigure emiterea Titlurilor de călătorie și distribuirea acestora.

9.4. Elementele de identificare ale Titlurilor de călătorie vor fi stabilite de Entitatea Contractantă potrivit legii.

9.5. Transportul public de călători se va desfășura conform legislației în vigoare și a Regulamentului serviciului de transport public de călători aprobat de către Adunarea Generală a SMTT.

9.6. Controlul călătorilor pe raza teritorială de competență a Entității Contractante este realizat de către Operator în mijloacele de transport prin personal propriu și de personalul autorizat al SMTT respectiv personalul autorizat al unităților administrativ- teritoriale membre a entității contractante, în ținută corespunzătoare- uniforme. Operatorul se obligă să întreprindă toate acțiunile necesare pentru reducerea numărului de călători care circulă fără titlu de călătorie valabil pe traseele pe care acesta operează asigurând necesarul de controlori titlu de călătorie începând cu data intrării în vigoare a prezentului contract.

9.7. Tarifele de călătorie sunt stabilite, ajustate și modificate de către Entitatea Contractantă.

9.8. Operatorul are obligația să aplice Tarifele de călătorie aprobate începând cu data prevăzută în hotărârile adoptate de către Adunarea Generală a SMTT.

9.9. Pentru realizarea decontărilor între Operator și alți operatori, din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile publice de transport prestate de către fiecare operator, se va lua în considerare numărul de călătorii efectuate. Dovada se va face prin rapoartele lunare ale sistemului electronic de taxare.

10. INVESTITII

10.1. Operatorul are obligația de a realiza investițiile în legătură cu prestarea Serviciului public de transport călători în conformitate cu Programul de Investiții al Operatorului, menționat în Contractul de Servicii Publice.

10.2. Costurile aferente investițiilor realizate de Operator vor fi luate în considerare pentru calculul Compensației, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

10.3. Activitățile de implementare a investițiilor din Programul de Investiții al Entității Contractante, desfășurate de Operator în baza prezentului Contract, se consideră activități eligibile pentru calculul cheltuielilor CE aferente Obligațiilor de serviciu public, fundamentate conform prevederilor din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007.

10.4. Entitatea contractantă are obligația de a finanța investițiile din Programul de Investiții al Entității Contractante menționat în Contractul de Servicii Publice. (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

10.5. Cheltuielile în legătură cu implementarea investițiilor din Programul de Investiții al Entității Contractante, desfășurate de Operator în baza împuternicirii dată de aceasta și Contractului de Servicii Publice, se evidențiază distinct și se comunică după recepția lucrărilor Entității Contractante pentru înregistrare în evidența bunurilor de natura domeniului public, care se pun la dispoziția Operatorului (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

11. INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT

11.1. Infrastructura de transport este cea definită de art. 14 din Legea nr. 92/2007 ca fiind infrastructura tehnica-edilitară specifică care, împreună cu mijloacele de transport formează sistemul de transport public.

11.2. Operatorul are dreptul și obligația de a administra componentele din sistemul de transport public, care reprezintă infrastructura de transport pusă la dispoziție de către următoarele unități administrativ- teritoriale: Municipiul Timișoara, Comuna Ghiroda, Comuna Remetea Mare, Comuna Moșnița Nouă, Comuna Sânmihaiu Român, Comuna Dumbrăvița, Comuna Dudeștii Noi, Comuna Becicherecu Mic, Comuna Săcălaz, Comuna Sânnandrei, Comuna Șag, Comuna Orțișoara, Comuna Satchinez, Comuna Giarmata, Comuna Biled, Comuna Pădureni în baza procesului-verbal de predare-preluare a bunurilor publice, anexă la Contractul de Servicii Publice, împreună cu infrastructura de transport proprie a Operatorului utilizată pentru prestarea serviciului (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

11.3. Operatorul are obligația de a administra și responsabilitatea de a întreține componentele infrastructurii de transport aferente infrastructurii tehnico-edilitare utilizate pentru efectuarea Serviciului public de transport călători care sunt puse la dispoziția acestuia (conform Ordin 131/ 1401/ 2019).

11.4. Operatorul va întocmi un Program anual de întreținere și reparare a infrastructurii de transport conform Ordinului 131/1401/2019 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 și O.G. 42/ 1997 privind transportul pe căi navigabile interioare, până la data de 31 octombrie a anului precedent celui pentru care se întocmește, cu

scopul de a asigura menținerea infrastructurii de transport într-o condiție tehnică optimă de funcționare, pe care îl va trimite spre aprobare Entității Contractante.

11.5. Independent de executarea Programului anual de întreținere și reparare a infrastructurii de transport întocmit și aprobat potrivit prevederilor legale în vigoare, Operatorul va asigura lucrări de reparație ori de câte ori este necesar, în caz de accidente ori alte cazuri de avarie a infrastructurii, în cel mai scurt timp, dar nu mai târziu de 3 zile de la producerea evenimentului, în vederea asigurării continuității și siguranței prestării Serviciului public de transport călători (conform ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

12 PROGRAM DE TRANSPORT

12.1. Entitatea contractantă este responsabilă de întocmirea Programului de transport.

12.2 Numărul total de kilometri din Programul de transport nu va putea varia de la un an la altul cu mai mult de 10% în plus, sau 20% în minus, față de numărul de kilometri din anul anterior, decât cu încheierea unui act adițional la prezentul contract având la bază îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:

a) cu acordul prealabil și scris al Operatorului emis în termen de maxim 30 zile de la data primirii notificării de negociere a contractului

și

b) aprobarea ulterioară a adunării generale a SMTT.

12.3. Programul de transport va putea fi modificat oricând pe parcursul derulării Contractului, unilateral de către entitatea contractantă, pe baza unor criterii obiective, având la bază studiul de mobilitate, studii de trafic, necesități generate de lucrări la infrastructura de transport, sau evenimente speciale. Operatorul are obligația de a implementa Programul de transport astfel modificat, în termen de 15 zile calendaristice de la primirea notificării în acest sens de la Entitatea Contractantă (conform Ordin ANRSC 131/ 1404/ 2019).

13. CONDIȚII STANDARD PENTRU MIJLOACE DE TRANSPORT

13.1. Operatorul va presta Serviciul public de transport călători cu mijloace de transport:

a) aflate la dispoziția sa, în condițiile legii;

b) achiziționate de către Operator conform Programului de investiții, potrivit Contractului de Servicii Publice

c) puse la dispoziție de către unitățile administrativ- teritoriale membre ale SMTT, potrivit proceselor-verbale de predare-preluare a bunurilor publice, anexe la Contractul de Servicii Publice.

13.2. Operatorul poate folosi pentru prestarea Serviciului public de transport călători numai mijloace de transport care îndeplinesc, cumulativ, următoarele condiții:

a) respectă cerințele legale privind siguranța în trafic, protecția mediului, sănătății și securității publice în mijlocul de transport.

b) dețin toate autorizațiile, licențele și celelalte documente cerute de lege în scopul prestării Serviciului public de transport călători;

c) respectă specificațiile tehnice menționate în Contractul de Servicii Publice

13.3. La Data Începerii prezentului Contract Operatorul va presta serviciul cu mijloacele de transport prevăzute în Contract.

13.4. Pe parcursul executării Contractului de Servicii Publice, Operatorul poate înlocui un autovehicul cu care a obținut licența de traseu numai cu un autovehicul care are cel puțin aceeași capacitate cu cea prevăzută în programul de transport și care întrunește cel puțin cerințele tehnice și de vechime ale autovehiculului înlocuit avute în vedere la atribuirea Contractului de Servicii Publice, după notificarea Entității Contractante.

14. CALITATEA SERVICIULUI DE TRANSPORT

14.1. Indicatorii de performanță ce trebuie respectați de Operator și monitorizați de Entitatea Contractantă vor fi menționați în cuprinsul Contractului de Servicii Publice.

14.2. Abaterile justificate de la Programul de Transport vor fi cuprinse în Contractul de Servicii Publice.

14.3. Nerespectarea indicatorilor de performanță de către Operator duce la aplicarea de penalități, în conformitate cu prevederile contractuale.

14.4. Penalitățile vor fi reținute din garanția constituită conform Contractului. În cazul în care garanția nu acoperă totalitatea penalităților, suma rămasă de plată va fi reținută din Compensația lunară datorată de Entitatea Contractantă.

14.5. În cazul neîndeplinirii indicatorilor de performanță de către Operator, Entitatea Contractantă va stabili în sarcina acestuia un plan de măsuri pentru îndeplinirea indicatorilor, în termen de 5 zile calendaristice, care se va comunica Operatorului.

14.6. Operatorul are obligația de a face disponibile detaliile cu privire la procedura de reclamație pe panouri de informare ori în alte locuri vizibile, amplasate pe traseele din Programul de transport.

14.7. Operatorul va înregistra toate reclamațiile călătorilor indiferent de calea de primire a acestora, direct prin telefon/fax, pe adresa poștală sau adresa electronică, într-un registru special pentru reclamații "Registru de Reclamații" în conformitate cu Legea 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public..

14.8. Operatorul este obligat să răspundă reclamațiilor scrise ale călătorilor primite, în conformitate cu Legea 544/ 2001 privind liberul acces la informațiile de interes public.

14.9. Entitatea contractantă va transmite Operatorului petițiile cu privire la activitatea acestuia și la activitatea de transport public în general primite prin sistemele proprii de înregistrare a petițiilor pentru a-și exprima punctul de vedere asupra acestora și spre soluționare, după caz.

15. SISTEM DE TAXARE, CONTROLUL TITLURILOR DE CĂLĂTORIE ȘI CONTROL AL TRAFICULUI

15.1. Gestiunea sistemului de taxare electronică și a sistemului de numărare a călătorilor revine în sarcina Operatorului, pe întreaga durată a Contractului.

15.2. Operatorul are obligația de a monta pe mijloacele de transport folosite pentru realizarea Serviciului public de transport persoane, validatoare pentru Titlurile de călătorie, sisteme de numărare a călătorilor și echipamente de bord cu casă de marcat fiscală în cazul în care eliberează Titluri de călătorie în mijlocul de transport, potrivit specificațiilor din Contractul de servicii publice și de a le menține în stare de funcționare pe toată durata efectuării curselor. Operatorul va putea pune la dispoziție și alte metode de achiziție a titlurilor de călătorie în mijloacele de transport, cu aprobarea conducerii SMTT.

15.3. Pentru mijloacele de transport nou achiziționate pe parcursul derulării prezentului Contract Operatorul are obligația de a achiziționa și instala validatoare, sisteme de numărare a călătorilor și echipamente de bord care să fie compatibile cu sistemul de taxare electronică sau, după caz, cu sistemul de numărare a călătorilor aferent transportului public local.

15.4. Controlul Titlurilor de călătorie se va realiza conform legislației în vigoare și a Regulamentului serviciului de transport public de călători aprobat de Entitatea contractantă, care prevede obligațiile călătorilor și sancțiunile aplicate pentru încălcarea respectivelor obligații inclusiv pentru călătorii care călătoresc fără bilet, abonament sau alt Titlu de călătorie valabil.

15.5. Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor, în funcție de gravitatea faptei, se va face de către personalul propriu al Operatorului și personalul autorizat al SMTT, în conformitate cu prevederile din Regulamentul serviciului de transport public de călători aprobat de Entitatea contractantă.

16. DREPTURILE OBLIGAȚIILE OPERATORULUI

16.1. Fără a aduce atingere tuturor drepturilor și obligațiilor prevăzute de legislația în vigoare și care vor fi menționate în cuprinsul Contractului de Servicii Publice, Operatorul va avea drepturi și obligații referitoare la autorizații și licențe, restricții teritoriale, separarea contabilității, întreținere și reparații, confortul călătorilor, proceduri interne, activități conexe Serviciului public de transport călători, cesiunea, informarea publicului, drepturi și obligații aferente prestării Serviciului public de transport călători. Serviciile delegate nu pot fi subcontractate.

17. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE ENTITĂȚII CONTRACTANTE

17.1. Fără a aduce atingere tuturor drepturilor și obligațiilor prevăzute de legislația în vigoare și care vor fi menționate în cuprinsul Contractului de Servicii Publice, entitatea contractantă va avea drepturi și obligații referitoare la infrastructura publică, controlul exercitat asupra Operatorului.

18. ÎNCETAREA CONTRACTULUI ȘI RĂSPUNDEREA CONTRACTUALĂ

18.1. Contractul de Servicii Publice va înceta la expirarea duratei prevăzută, cu excepția cazurilor de prelungire sau încetare înainte de ajungere la termen, ca urmare a prevederilor Contractului. Părțile pot decide încetarea Contractului de Servicii Publice pe baza acordului lor de voință exprimat în scris (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

18.2. Entitatea contractantă are dreptul să denunțe unilateral Contractul, cu un termen de preaviz de 60 de zile și cu plata unei despăgubiri juste și prealabile către Operator, în cazul în care interesul național sau local o impune. (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

18.3. Contractul de Servicii Publice va înceta în cazul dispariției, dintr-o cauză de forță majoră, a bunurilor de retur sau a unei părți importante din acestea ori în cazul imposibilității obiective a Operatorului de a le exploata pe o perioadă mai mare de 30 de zile, prin renunțare, fără plata unei despăgubiri, sub rezerva dispozițiilor din prezentul Contract. (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

18.4. Următoarele acte, fapte sau omisiuni ale Operatorului dau dreptul Entității Contractante să rezilieze Contractul: (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

- a) Neplata de către Operator a redevenței stabilite potrivit Contractului pentru o perioadă de 90 zile;
- b) încălcarea de 3 ori într-un an calendaristic a măsurilor stabilite de Entitatea Contractantă potrivit prevederilor Contractului de Servicii Publice (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019) ;
- c) Operatorul nu adoptă programe de măsuri care să respecte condițiile contractuale și care să asigure atingerea indicatorilor de performanță asumați prin Contract, atunci când acest lucru este necesar potrivit prevederilor Contractului (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019);
- d) Operatorul totalizează un număr de 3 încălcări ale indicatorilor de performanță, în decursul unui an (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019);
- e) Operatorul nu asigură prestarea Serviciului public de transport călători în condiții de continuitate, potrivit Contractului, ori întrerupe efectuarea serviciului pentru o perioadă mai mare de 24 de ore, fără a fi incident vreun eveniment de forță majoră (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019);
- f) Retragera sau încetarea valabilității licenței sau autorizației pentru exercitarea ocupației de operator de transport persoane (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019) ;
- g) Operatorul încalcă interdicția de subdelegare ori de cesionare a drepturilor și obligațiilor izvorâte din prezentul Contract (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019) ;
- h) Operatorul nu asigură întreținerea corespunzătoare a bunurilor de retur ori a celor de preluare, provocându-le degradări semnificative sau încalcă restricția de înstrăinare a bunurilor de preluare pe durata Contractului (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019) ;
- i) Operatorul nu constituie garanția de bună execuție stabilită în Contractul de Servicii Publice (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

18.5. Operatorul are dreptul să rezilieze Contractul cu respectarea procedurii menționate în cuprinsul Contractului de Servicii Publice, în cazul în care Entitatea Contractantă nu plătește Compensația sau Diferențele de tarif prevăzute în prezentul contract pentru o perioadă mai mare de 90 de zile. (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

18.6. Cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel, orice notificare de încetare a Contractului va fi făcută de Partea care solicită încetarea prin transmiterea celeilalte Părți a unei notificări în acest scop “Notificarea de încetare”. (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

18.7. Înainte de transmiterea Notificării de încetare, Partea care se consideră prejudiciată va convoca cealaltă Parte la negocieri, prin transmiterea unei notificări “Notificarea de negociere”, în vederea încercării de soluționare a diferendului pe cale amiabilă. Notificarea de negociere va indica cel puțin următoarele elemente:

- a) Data și locul unde vor avea loc negocierile;
- b) Obligațiile pretinse neîndeplinite;
- c) Termenul în care se așteaptă remedierea obligațiilor încălcate, termen care nu poate fi mai mic decât termenul menționat în Contract, pentru fiecare situație de neîndeplinire în parte.

Dacă:

- α) Partea în culpă nu se prezintă la negociere, așa cum această întâlnire a fost convocată conform prezentului Contract,
- β) Negocierea nu conduce la soluționarea diferendului,
- χ) Partea în culpă nu își îndeplinește toate obligațiile pretinse a fi îndeplinite, conform celor decise în procesul de negociere,

Partea prejudiciată are dreptul să transmită Părții în culpa Notificarea de încetare dacă:

- a) Partea prejudiciată renunță la pretențiile din Notificarea de negociere, sau
- b) Partea prejudiciată nu se prezintă la negociere,

Partea prejudiciată nu va avea dreptul să transmită o Notificare de încetare privind obligațiile menționate în Notificarea de negociere, cu excepția situației în care este reluată procedura. (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

18.8. În situația în care în urma negocierilor pentru soluționarea diferendului pe cale amiabilă Părțile nu decid prin voință comună nici continuarea Contractului, nici încetarea Contractului, partea prejudiciată va transmite părții în culpa Notificarea de încetare și se va adresa instanței competente pentru constatarea rezilierii Contractului și stabilirea cuantumului prejudiciului. (conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

La încetarea Contractului, indiferent de motiv:

- a) Drepturile și obligațiile impuse Părților în baza Contractului vor înceta, cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel;
- b) Operatorul va transmite de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, Entității Contractante bunurile de retur;
- c) Entitatea contractantă va avea dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator în termen de 90 de zile calendaristice de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea rămasă de amortizat a bunurilor de preluare.

18.9. În cazul încetării Contractului din culpa Entității Contractante, înainte de termenul stabilit în Contract:

18.9.1. Entitatea contractantă va prelua Bunurile de retur realizate de Operator în temeiul prezentului contract.

18.9.2. Entitatea contractantă va plăti Operatorului daune-interese pentru repararea prejudiciului pe care Entitatea contractantă l-a cauzat în mod direct Operatorului.

18.10. Operatorul are obligația ca, la încetarea Contractului din alte cauze decât prin forță majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului public de transport călători, în condițiile stipulate în Contract, până la preluarea acestuia de către Entitatea contractantă sau de către un alt operator.

18.11. Entitatea contractantă are dreptul de a denunța unilateral Contractul de Servicii Publice în condițiile prevăzute de Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale.

18.12. Nerespectarea dovedită de către Părți a obligațiilor contractuale prevăzute în Contractul de Servicii Publice atrage răspunderea contractuală a Părții în culpă.

18.13. Entitatea contractantă are dreptul să sancționeze și să penalizeze Operatorul în cazul în care acesta nu prestează serviciul la parametrii de performanță, eficiență și calitate la care s-a obligat prin prezentul Contract și reglementările legale în vigoare, ori nu asigură continuitatea serviciului.

18.14. Operatorul este obligat la plata de despăgubiri către Entitatea Contractantă pentru neîndeplinirea obligațiilor asumate prin prezentul Contract, după cum urmează:

- a) pentru neîndeplinirea măsurilor de conformare impuse de către Entitatea contractantă în termenul prevăzut, ca urmare a controalelor efectuate privind modul de executare a Contractului sau evaluării modului de realizare a operării; cuantumul va fi stabilit prin Contractul de Servicii Publice.
- b) pentru nerespectarea altor termenele prevăzute în Contract, altele decât cele de la lit. a) de mai sus; cuantumul va fi stabilit prin Contractul de Servicii Publice
- c) pentru utilizarea altor mijloace auto de transport de călători decât cele stabilite prin Contractul și caietul de sarcini, cu excepția cazului când înlocuirea unui autovehicul se face numai cu un autovehicul care are cel puțin aceeași capacitate cu cea prevăzută în Programul de transport și care întrunește cel puțin același punctaj cu al autovehiculului înlocuit; cuantumul va fi stabilit prin Contractul de Servicii Publice.
- d) pentru nerespectarea programului de vânzare a Titlurilor de călătorie, cuantumul va fi stabilit prin Contractul de Servicii Publice.
- e) pentru nerespectarea condițiilor de salubritate a mijlocului de transport și a mediului (păstrarea curățeniei la capetele de traseu și în stațiile de îmbarcare/ debarcare) cuantumul va fi stabilit prin Contractul de Servicii Publice.

Despăgubirile prevăzute la pct. 18.14. nu sunt cheltuieli eligibile pentru plata compensației.

18.15. Pentru orice alte prejudicii suplimentare dovedite, cauzate de încălcarea oricăror altor obligații stabilite în Contract, Partea în culpa este obligată la daune-interese, potrivit principiului reparării integrale a prejudiciului.

19. MODIFICAREA ȘI INTRODUCEREA DE NOI CLAUZE CONTRACTUALE

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

19.2. Entitatea contractantă poate modifica unilateral, în condițiile legii, orice parte a Contractului din motive excepționale legate de interesul public local, cu notificare prealabilă.

19.3. În cazul în care modificarea unilaterală a Contractului îi aduce un prejudiciu, Operatorul are dreptul să primească o justă despăgubire. 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 conform Ordin ANRSC 131/ 1401/ 2019).

19.4. Programul de transport poate fi modificat de Entitatea Contractantă, dacă acest fapt este justificat din punct de vedere al cerințelor de transport, cu notificarea Operatorului. Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de Entitatea contractantă, cu excepția cazului în care cererea depășește capacitatea de transport.

19.5. Operatorul poate solicita Entității Contractante modificarea Programului de transport, care va iniția dacă consideră necesar aprobarea modificării Programului de Transport.

19.6. Operatorul are obligația de a transmite către Entitatea Contractantă informațiile, sesizările și analizele proprii pentru modificările propuse, necesare reevaluării Programului de transport din punct de vedere social și al viabilității economice.

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

CAPITOLUL IX INVESTIȚIILE NECESARE

Investițiile necesare pentru modernizare și extindere vor rezulta în urma activității de administrare prin elaborarea politicilor și strategiilor, a programelor de dezvoltare și modernizare a infrastructurii, a normelor și regulamentelor.

Actualul stadiu de dezvoltare al sistemului de transport public local din municipiul Timișoara trebuie menținut și dezvoltat la același nivel în comunele limitrofe, membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, fiind necesare mai multe investiții.

Scopul urmărit de managementul societății și de autoritățile administrației publice locale este eficientizarea activității de transport public de călători în municipiul Timișoara, prin creșterea fluentei traficului, creșterea capacității de transport și asigurarea unui serviciu de transport public de călători modern, ecologic, care să răspundă cerințelor de ritmicitate, confort și siguranță ale cetățenilor.

Investițiile necesare pentru dezvoltarea serviciului de transport public vor fi prevăzute în contractul de servicii publice.

Investițiile privind achiziția de mijloace de transport respectiv altor componente din cadrul sistemului de transport utilizate în derularea prezentului contract vor fi doar de tip ecologic, cu respectarea Legii nr. 37/ 2018 privind promovarea transportului ecologic și a standardelor de calitate și mediu pentru toți operatorii desemnați.

CAPITOLUL X ANALIZA TARIFELOR PRACTICATE LA PRESTAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI

Pentru a analiza gradul de performanță al elementelor de cost implicate în prestarea serviciului de transport și care sunt regăsite și în tarifele practicate la bilete respectiv abonamente, Societatea Metropolitană de Transport Timișoara a procedat la o analiză comparativă cu alți operatori care în prezent au încheiat contracte de servicii publice, astfel:

Tarife titluri de călătorie

Localitate	Bilet		Legitimație 1 zi		Abonament 1 linie 30 zile		Abonament General 30 zile	
	Tarif lei	Observații	Tarif lei	Observații	Tarif lei	Observații	Tarif lei	Observații
Timișoara sursa www.primariatm.ro	2,50	valabil 60 min pe toate liniile te transport urban, metropolitan expres	12,00	valabil pe toate liniile: urban, metropolitan și expres	66,00	valabil pe toate liniile: urban, metropolitan și expres	93,00	valabil pe toate liniile: urban, metropolitan și expres
Cariova sursa www.primariacariova.ro	2,00 2,50 3,00	vandut la toneta vandut de cond. auto traseu exterior valabilitate 1 călătorie	6,00	valabilitate pe toate traseele	-	-	65,00 110,00	unic valabilitate pe toate liniile nenominalizat cu valabilitate pe toate liniile
Brașov sursa www.primaria-braşov.ro	5,00 6,00	 în funcție de lungime traseu	-	-	85,00 119,00	 în funcție de lungime traseu	119,00 sau 85,00 128,00 sau 158,00	nenominale sau nominale în funcție de lungime traseu
București sursa www.tpbi.ro	1,30 1,50	 în funcție de linie: urbană sau preorășenească	8,00	fractionat nenominal linie urbană	30,00 35,00	linie: urbană sau regională	125,00 62,50	General și general redus Valabil pe toate liniile în București și județul Ilfov
Cluj Napoca sursa www.primariacclujnapoca.ro	2,50 5,00 4,00 5,00 6,00 7,00 9,00	valabilitate 1 călătorie la 1 mijloc de transport valabilitate 60 min.călătorii nelimitate pe toate liniile valabilitate 1 călătorie pe 1 mijloc de transport în funcție de zona metropolitană	14,00	valabilitate pe toate traseele	70,00	nr. nelimitat de călătorii	138,00 168,00	Nominalizat sau nenominalizat Valabilitate pe toate liniile 1 luna
Iași sursa www.primaria-iasi.ro	2,50 3,50	Valabilitate 120 minute pentru una respectiv 2 zone	10,00	Valabilitate pe 2 zone	-	-	80,00 30,00 110,00	zona 1 zona 2 ambele zone

Dat fiind faptul că, costul lei/km aferent fiecărei categorii de mijloc de transport utilizat la prestarea serviciului reflectă o serie de factori specifici socio-economici, de organizare a operatorului și de vechimea parcului auto cu influență directă asupra costurilor cu amortizarea și întreținerea, apreciem că, costurile unitare practicate de Societatea de Transport Public Timișoara sunt sub nivelul mediu practicat de către alți operatori de transport care au încheiate contracte de Servicii Publice și prestează serviciul de transport public în orașe de rangul Municipiului Timișoara, cu excepția Municipiului București.

La creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile. Acest obiectiv va putea fi atins numai în condițiile creșterii continue a eficienței transportului public de călători.

PROTECȚIA SOCIALĂ A CĂLĂTORILOR

Pentru serviciul de transport public de calatori prestat, anumite categorii de cetățeni beneficiază de anumite facilități suportate din bugetele locale ale UAT-urile membre ale Asociației Societatea Metropolitană de Transport Timișoara.

Fiecare UAT aprobă prin hotărâre a consiliului local facilitățile ce se vor acorda anumitor categorii de persoane sociale defavorizate astfel:

Gratuitate se acordă: pensionarilor, studenților, persoane cu vârsta peste 70 ani, beneficiari ai Legii nr. 341/2004, ai Legii nr. 44/1994 și ai Legii nr. 309/2002, beneficiari ai Legii 416/2001, preșcolari, elevilor, angajații Casei Faenza, angajații SALVO, activiștii sociali, angajații serviciului de Ajutor Maltez din România, personalul din cadrul Organizației pentru Apărarea Drepturilor Omului din România și pentru alte entități de același profil cu filiala în Timișoara, angajații Casei Faenza, angajații SALVO, activiștii sociali, angajații serviciului de Ajutor Maltez din România, entitățile cu profil umanitar și caritabil care acordă servicii de asistență socială persoanelor aflate în dificultate prin FEDERAȚIA CARITAS, entitățile pentru integrare socială economică și familială a persoanelor traficate având filiala în Timișoara, personalul din cadrul Organizației pentru Apărarea Drepturilor Omului din România și pentru alte entități de același profil cu filiala în Timișoara, Organizația Salvați Copiii, Centrul de Servicii Sociale „Pentru Voi” și Fundația „Pentru Voi”, Asociația Națională a Surzilor din România, Filiala Timișoara, precum și pentru angajații Asociației Nevăzătorilor din România, entitățile în domeniul transporturilor, entitățile sociale, culturale, sportive, educaționale și muzee, deținătorii Titlului „Cetățean de Onoare al Municipiului Timișoara”, etc.

De asemenea se acordă și **reduceri** ale tarifului pentru anumite categorii de persoane cum ar fi: 50% la costul abonamentelor pentru fiecare donare efectivă pentru o perioadă de o lună/maxim 30 zile, donatorilor onorifici de sânge și plasmă, conform H.G. 1364/2006, 50% la costul abonamentelor pentru studenții și doctoranzii instituțiilor de învățământ timișorene, la forma de învățământ cu frecvență.

CAPITOLUL XI STABILIREA SOLUȚIEI OPTIME DE GESTIUNE

Conform prevederilor OG nr. 57/2019 privind Codul administrativ și Legii nr. 51/2006, organizarea și reglementarea serviciilor de administrare a domeniului public și privat constituie dreptul exclusiv al autorităților administrației publice locale.

În exercitarea acestui drept, fiecare membru al SMTT are posibilitatea de a alege și de a hotărî modalitatea pentru gestiunea serviciilor de utilități publice astfel încât să asigure funcționarea corespunzătoare a serviciului de transport public local.

Decizia atribuirii directe a contractului de gestiune delegata a serviciului de transport local calatori pe raza Societății Metropolitane de Transport Timișoara se întemeiază pe mai multe considerente printre care amintim:

- operatorul transport public din Municipiul Timișoara – STPT este sigurul care deține o capacitate de gestiune unitară, flexibilă și modernă a transportului public local și metropolitan, fiind, la momentul de față, singura societate care deține o infrastructură de transport adecvată;

- delegarea gestiunii serviciului în condiții de concurență unei/mai multor entități private sau operatori economici privați ar aduce următoarele neajunsuri:

a. Anumite trasee ar rămâne descoperite, întrucât operatorii economici privați nu ar putea acoperi traseele neviabile din punct de vedere economic fără o creștere a tarifelor, prin urmare s-ar produce o discriminare între anumite categorii de cetățeni beneficiari ai serviciului.

b. Transportul pe teritoriul asociației metropolitane ar fi îngreunat datorită necesității de coordonare a operatorilor privați și operatorul de transport public, care ar rămâne oricum unicul prestator pentru municipiul Timișoara.

c. Accesul la acest serviciu nu ar mai fi accesibil în mod egal și nediscriminatoriu pentru toate categoriile de cetățeni, deoarece cetățenii care locuiesc în zone care nu prezintă interes pentru un operator privat nu vor beneficia de servicii similare cu cei din zonele de interes major. Societatea Metropolitană de Transport Timișoara poate interveni prin compensarea financiară a acestor rute, însă compensarea financiară acordată unui operator privat ridică probleme legate de regimul ajutoarelor de stat.

d. STPT este singurul operator public din cadrul Asociației Societatea Metropolitană de Transport Timișoara, prin urmare singurul care își poate asuma riscurile inerente prestării unui serviciu public de interes general, unde profitul este de importanță secundară sau chiar inexistent. Datorită faptului că operatorul de transport public este deținut de un membru al asociației, există siguranța continuității finanțării și continuității prestării serviciului. Având în vedere cele de mai sus, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul unităților administrativ-teritoriale asociate în cadrul Societății Metropolitane de Transport Timișoara se va realiza prin atribuire directă, fără licitație, în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 și ale Legii nr. 92/2007. Contractul de delegare a gestiunii serviciului se va încheia cu un singur operator de transport, 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 de a opera pe teritoriul administrativ al Societății Metropolitane de Transport Timișoara în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, obligații stabilite în cadrul contractului de delegare și în cadrul întregii documentații de atribuire.

Urmare a analizei prezentului studiu, activitatea de transport public local de persoane poate fi atribuită direct către operatorul de transport STPT, care are acționar unic Municipiul Timișoara, datorită capacității tehnice, organizatorice, o dotare mai bună precum și o experiență managerială performantă, este eficientă din punct de vedere economic, urmărind realizarea unui raport calitate/preț cât mai bun și unui echilibru între riscurile și beneficiile asumate.

Prin prezentul studiu se propune ca modalitate de gestiune, gestiune delegată prin atribuire directă.

CAPITOLUL XII

DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI

Durata contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50 % din valoarea serviciilor în cauză. Dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt importante atât în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.

Intenția entității contractante de a atribui direct contractul pentru o perioadă de 10 ani este justificată și legală. Dacă va fi necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice va putea fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt importante atât în raport cu activele generale necesare

pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.

De asemenea, prin stabilirea unei durate de 10 ani se respecta Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, conform căruia contractele pe termen lung pot duce la închiderea pieței pe o perioadă mai lungă decât este necesar, reducând astfel avantajele presiunii exercitate de concurență.

Astfel, durata gestiunii directe este de 10 ani, cu drept de prelungire în condițiile legii, în condițiile art. 32 alin. (3) din Legea nr. 51/2006 autoritățile administrației publice locale sunt obligate ca, periodic, respectiv odată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului.

CAPITOLUL XIII

FINANȚAREA ACTIVITĂȚII DELEGATE

Sursele de finanțare a contractului care urmează să fie atribuit se asigură prin:

- bugetele de venituri și cheltuieli al operatorului și, după caz, din alocații bugetare în conformitate prevederile legale în vigoare;
- alte surse financiare legal constituite.

CAPITOLUL XIV

CONCLUZII

Regulamentul nr. 1370/2007 permite, dacă legislația națională nu interzice, atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern. Această modalitate de atribuire este prevăzută și de legislația națională prin Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ- teritoriale și Legea 51/ 2006 privind serviciile comunitare de utilități publice.

Societatea de Transport Public Timișoara a demonstrat de-a lungul timpului, începând cu anul 1869, potențialul tehnic, financiar și organizatoric în prestarea unui serviciu de transport public în acord cu standardele europene și mai mult, în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/ 2007 acest operator poate exploata "linii de ieșire sau (alte) elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine" (troleibuze) datorită faptului că serviciile prestate conectează unitățile administrativ teritoriale membre- aspect care nu poate fi adus la îndeplinire de orice operator economic,

În considerarea celor expuse, considerăm oportună soluția gestiunii directe a serviciului public de transport local pe trasee din aria de competență a Societății Metropolitane de Transport Timișoara, prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local către operatorul de transport Societatea de Transport Public Timișoara,

Având în vedere precizările menționate în cuprinsul prezentului Studiu de Oportunitate, apreciem că sunt asigurate atât premisele tehnice și manageriale pentru justificarea atribuirii directe către operatorul Societatea de Transport Public Timișoara cât și respectarea prevederilor legale în vigoare la nivel național și comunitar în ceea ce privește delegarea gestiunii serviciului de transport public local, drept pentru care Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Societatea Metropolitană de Transport Timișoara" propune încheierea Contractului de Servicii Publice cu operatorul intern S.C. Societatea de Transport Public Timișoara S.A., prin atribuire directă pe o perioada de 10 ani, conform prevederilor legale în materie adoptate la nivel național și comunitar.

Legislația care a stat la baza întocmirii prezentului studiu:

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători feroviar și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";
- Comunicare a Comisiei Europene referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și de călători 2014/ C 92/01;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ- teritoriale;
- Legea nr. 37/19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordinul nr. 131/ 1401/2019 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;
- Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul Administrativ;
- Ordonanța de Guvern 22/ 1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, cu modificările și completările ulterioare.
- Legea 72/ 2013 privind măsurile pentru combaterea întârzierii în executarea obligațiilor de plată a unor sume de bani rezultând din contracte încheiate între profesioniști și între aceștia și autorități contractante.