

STUDIU DE OPORTUNITATE

STUDIU DE OPORTUNITATE ÎN VEDEREA
ALEGERII MODALITĂȚII DE GESTIUNE A
SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL
PENTRU TRASEUL nr. 6 – ROMAN-CORDUN,
JUDEȚUL NEAMȚ

Data: MARTIE
2026

Versiunea: 2

**STUDIU DE OPORTUNITATE ÎN VEDEREA ALEGERII MODALITĂȚII
DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL
PENTRU TRASEUL nr. 6 – ROMAN-CORDUN, JUDEȚUL NEAMȚ**

ELABORATOR: SC SPES CONSULTING

Responsabil elaborare studiu: Ec. Vasilică ȚUGUI



The image shows a handwritten signature in blue ink on the left. To its right is a circular blue stamp. The stamp contains the text: 'SOCIETATE MEMBRĂ' at the top, 'C.U.I. 28147606' in the middle, 'SPES CONSULTING' in the center, 'SRL' below it, 'J22 4472011' below that, and 'IASI - ROMANIA' at the bottom.

Cuprins

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI.....	4
Rezumat executiv.....	4
Scopul studiului de oportunitate	5
Metodologia de lucru	5
CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL	5
II.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante	7
II.2. Analiza situației existente.....	9
II.3. Descrierea serviciului de transport public de călători.....	13
Fluxurile prognozate de pasageri de pe rutele vizate și cererea maximă de vehicule într-o zi de lucru tipică (CMZL).....	14
Alte mijloace fixe tehnice relevante (spațiu de garare, facilități de întreținere, modalitate de achiziționare a biletelor de călătorie, management de trafic)	15
II.4. Cadrul instituțional și de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului și strategiei de contractare	16
II.5. Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în COMUNA PRISACANI.....	16
CAPITOLUL III – OPORTUNITATEA ALEGERII MODALITĂȚII DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI SPECIALIZAȚI	17
III.1. Prevederi legislative	17
III.2. Contractul de delegare a gestiunii/hotărârea de dare în administrare a serviciului de transport public local	22
III.3. Cerințe impuse operatorului serviciului de transport public de călători	23
III.4. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului de transport	25
III.5. Venituri și modalități de alocare a veniturilor	26
III.6. Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public.....	26
III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate	26
III.8 Nivelul minim al redeventei pentru serviciul de transport	26
CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE	27
IV.1. Procedura de delegare a gestiunii	27
IV.2. Aspecte cu privire la respectarea cerințelor de concurență	30
Analiza reglementărilor legale actuale	30
Măsurile administrative și mecanisme de control al costurilor și de evitare a supra-plaților	31
Mecanisme de control al costurilor și de evitare a supra-plaților.....	33
FORMULA DE INDEXARE A COSTULUI/KM.....	39
Reguli și aspecte cu privire la modul de respectare a aspectelor de concurență în cazul delegării serviciului de transport calatori	44

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

Rezumat executiv

În anul 2022 UAT MUNICIPIUL ROMAN și UAT COMUNA CORDUN a încheiat **Acordul de parteneriat nr. 33319/12.05.2022** - prin care au convenit realizarea proiectului de investiții „**Modernizarea transportului public de călători în Municipiul Roman prin achiziția de mijloace de transport nepoluante - autobuze electrice**” – proiect ce a fost finanțat prin PNRR.

Proiectul realizat are la bază direcțiile de acțiune și obiectivele trasate la nivelul PNRR axate pe reducerea emisiilor de CO2 la nivel local, având în vedere că măsurile investiționale integrate conduc la realizarea tranziției comunităților, de la o mobilitate bazată în principal pe utilizarea autoturismelor private la una bazată pe transportul public ecologic, concretizate în achiziția a 6 autobuze electrice cu stații de încărcare lentă și a două stații de încărcare rapidă.

Pentru punerea în exploatare a investiției a fost creat un traseu (denumit traseul nr. 6) ce asigură legătura între UAT COMUNA CORDUN și UAT MUNICIPIUL ROMAN.

Acest traseu are următoarea structură:

Centrul Comercial Roman Value Centre - Alee Centrul Comercial Roman Value - Ștefan cel Mare - Socar - Ștefan cel Mare - **C.T. Miron Costin Corp A - Ștefan cel Mare – **Marsat - Ștefan cel Mare** - **Fostul Liceu nr. 1 - Ștefan cel Mare** - **Mariko Inn - Ștefan cel Mare** - **Centrul Comercial Dedeman - Ștefan cel Mare** – **Libertății Cordun** – **Cimitir Cordun** – **Libertății Cordun** – **Vasile Alecsandri** – **Școală** – **Vasile Alecsandri** – **Sediu URȘ Cordun** – **Cordun Gaz** – **Vasile Alecsandri** – **Sediu URȘ vis-a-vis** – **Vasile Alecsandri** – **Primăria Cordun** – **Vasile Alecsandri** – **Magazin mixt vis-a-vis** - **Vasile Alecsandri** – **Dumitru Mărtinaș** – **Liceu Danubiana vis-a-vis** – **Dumitru Mărtinaș** – **Unitate militară** – **Dumitru Mărtinaș** – **Teiului** – **fost I.A.S. Roman** – **Teiului** – **Dumitru Mărtinaș** – **Nicolae Bălcescu** – **Sucedava** – **Magazin mixt Buzdugan** – **Sucedava** - **Kosarom** – **Sucedava** – **Gang Kaufland** – **Sucedava** – **Kaufland 1** – **Artera ocolitoare vest** – **Sucedava** – **Lidl** - **Sucedava** – **Biserica Isus Bunul Păstor** – **Victor Hugo** – **Stadion Moldova** – **Alee strand** – **Complex de agrement Moldova** – **Vasile Lupu** – **Griviței** – **Traian** – **Alexandru cel Bun** – **Direcția de asistență****

socială - Alexandru cel Bun - Roman Mușat - Gang Cinema Unirea - Roman Mușat - Elite - Roman Mușat - ANAF - Roman Mușat - Farmacia Etelka - Roman Mușat - Hotel Zara - Roman Mușat - Sala polivalentă - Roman Mușat - Mihai Viteazu - Cămine IMR - Mihai Viteazu - Alee Centrul Comercial Roman Value - Centrul Comercial Roman Value Centre

Lungime traseu: 19,6 km

5

Scopul studiului de oportunitate

ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST exercită conform legii atribuții legate de acest serviciu în ceea ce privește planificarea, reglementarea, atribuirea, contractarea, monitorizarea și controlul serviciului, tariful și taxarea, realizarea și implementarea programelor de dezvoltare.

În vederea inițierii procedurii privind atribuirea contractelor de delegare/hotărâri de dare în administrare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe teritoriul administrativ al **ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST**, se întocmește prezentul *studiu de oportunitate pentru stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public local de călători pe teritoriul* dintre UAT MUNICIPIUL ROMAN și UAT COMUNA CORDUN

Metodologia de lucru

Pentru realizarea studiului de oportunitate s-a folosit ca metodologie de lucru:

- analiza documentelor puse la dispoziție de UAT MUNICIPIUL ROMAN;
- articole de presă referitor la serviciul de transport în Județul NEAMȚ;
- modul de desfășurare și implementare a contractelor de prestări servicii cu prestatorii anteriori ce au realizat această activitate.

CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL

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, în scopul asigurării transportului public local.

Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

a) se efectuează, după caz, de către un operator de transport rutier, operator de transport feroviar, de către un transportator autorizat sau de către un operator de transport naval autorizat;

b) se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate. În cazul în care traseul transportului pe șină, inclusiv transportul feroviar, depășește limita localității, acesta va fi considerat serviciul public de transport local;

c) se execută pe rute și cu programe de transport prestabilite, de către consiliul local, Consiliul Județean NEAMT;

d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, înmatriculate sau înregistrate în România, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou, tren sau nave deținute de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie, metrou, tren sau nave se realizează de către transportatorii autorizați;

e) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații, autogări și, după caz, gări fluviale sau locuri de operare;

f) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de titluri de călătorie;

g) autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații

de orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.

7

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

II.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante

Zonele periurbane din România prezintă o importanță deosebită din punct de vedere economic, social și din punct de vedere al potențialului pe care îl dețin. Dezvoltarea economică și socială durabilă a spațiului periurban este indispensabilă legată de realizarea unei infrastructuri de transport durabilă. Pentru crearea unor condiții de viață adecvate populației, administrația locală trebuie să ia în considerare aplicarea unor măsuri de limitare a poluării provenite de la traficul auto. Concomitent cu aceste măsuri, trebuie dezvoltate strategii sustenabile de încurajare și a altor forme de transport.

Contextul de politici și strategii de la nivel european prevăd ca directive în domeniul transportului următoarele:

Carta de la Leipzig pentru zone Europene Durabile, este un document al statelor membre, întocmit cu participarea largă și transparentă a factorilor europeni interesați, care prevede că o contribuție esențială pentru îmbunătățirea condițiilor de viață și a calității mediului poate fi asigurată printr-un transport durabil, accesibil și la preț rezonabil, cu legături coordonate către rețelele de transport urbane și regionale. Gestionarea traficului și a interconectării modurilor de transport, inclusiv infrastructurii pentru cicliști și pietoni sunt măsuri de îmbunătățire de prim interes pentru transportul durabil.

Totodată, documentul strategic prevede promovarea unui transport eficient și ieftin, care să reducă progresiv impactul negativ al transportului asupra mediului și să organizeze transportul într-o manieră în care să se reușească integrarea zonelor marginale de centru, ca un tot unitar și adoptarea unor rețele adecvate pentru traficul pietonal și pentru cicliști.

Schema de dezvoltare a Spațiului European spre o dezvoltare spațială echilibrată și durabilă a teritoriului Uniunii Europene, Postdam, mai 1999: este un document strategic conceput la nivel european care prevede ca directive pentru sectorul de transport și mediu diminuarea dependenței de mașina individuală și promovarea unor modalități de transport alternative (transport public, biciclete), crearea unui transfer al traficului rutier spre moduri de transport care să afecteze mai puțin mediul, ca de ex. transportul public, bicicleta și deplasarea pe jos. Se impun, de asemenea, diferite inițiative pentru a asigura transportul de o manieră durabilă și sustenabilă.

Declarația de la Toledo: prevede reducerea nevoilor de transport prin promovarea proximității și a schemelor mixte de transport, în paralel cu stimularea unei mobilități mai durabile, prin: prioritizarea mijloacelor de transport non-motorizate (orașe care promovează „mersul pe jos” sau cu „bicicleta”), mai puțin poluante; susținerea unui transport public eficient și ieftin accesibil tuturor - în special cartierelor marginalizate unde poate avea un rol cheie în diminuarea izolării fizice.

Contextul de politici și strategii de la nivel național:

Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni: are ca obiectiv de prim interes implementarea politicilor de transport și mobilitate de la nivel european, ca viziune comună, prin realizarea unui sistem de transport integrat și funcțional, un sistem competitiv și sustenabil, prin sprijinirea mobilității, și, în același timp, reducerea emisiilor de carbon.

Planul național de acțiune în domeniul eficienței energetice: prevede ca măsuri specifice reducerea transportului rutier prin promovarea transportului inter-modal, creșterea gradului de utilizare a transportului public prin optimizarea mijloacelor de transport în comun (trenuri, autobuze, etc) și a infrastructurii necesare pentru o bună funcționare a acestora, încurajarea formelor de transport alternativ (ciclismul, car-pooling, car-sharing etc.) prin planificare urbană și dezvoltarea unei infrastructuri adecvate pentru ciclism (piste de biciclete, rasteluri

de depozitare, vagoane / compartimente speciale pentru biciclete la metrou și în trenuri, etc) și extinderea zonelor pietonale în special în marile aglomerări urbane;

Planul de dezvoltare al regiunii S-E 2021-2027: prevede ca măsuri specifice reducerea cu 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră (sau chiar cu 30%, în condiții favorabile) față de nivelurile înregistrate în 1990, respectiv promovarea transportului durabil.

Așadar, conform documentelor programatice de la nivel european, dezvoltarea mobilității urbane trebuie să devină mult mai puțin dependentă de utilizarea autoturismelor, prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată pe utilizarea acestora, la o mobilitate bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, utilizarea transportului public de înaltă calitate și eficiență, reducerea utilizării autoturismelor în paralel cu utilizarea unor categorii de autoturisme nepoluante.

II.2. Analiza situației existente

Obiectivele pe transport public ale UAT Municipiul Roman În PMUD, transportul public este tratat ca element central al mobilității durabile. Țintele principale sunt: creșterea atractivității și a cotei modale a transportului public, modernizarea căilor de rulare pentru a crește viteza comercială, înnoirea flotei cu autobuze electrice, modernizarea stațiilor, introducerea sistemelor inteligente de management al flotei, e-ticketing, informare în timp real, monitorizare GPS/CCTV și dezvoltarea infrastructurii de garare și încărcare. Planul mai prevede reorganizarea traseelor și instituirea unui operator municipal/regional sau a unui cadru contractual adecvat pentru operare.

Contextul actual explică aceste obiective: în prezent, transportul public local funcționează pe 6 trasee, cu circa 36 km în intravilan și 87 de stații; cota modală este de 24%, frecvența teoretică este de 15 minute, însă programul nu este respectat constant, flota este integral diesel, iar sistemul nu este adaptat persoanelor cu dizabilități. PMUD leagă direct îmbunătățirea serviciului de reducerea poluării, creșterea accesibilității și interconectarea mai bună cu localitățile limitrofe.

Caracteristici demografice

Municipiul Roman este o localitate de rang II și a doua localitate ca mărime din județul Neamț. PMUD îl plasează într-un județ predominant rural, unde în 2021 populația județului era de

561.352 locuitori, dintre care 39,14% în mediul urban și 60,86% în mediul rural. La nivel local, municipiul are 3.008 ha suprafață administrativă, din care 1.617 ha intravilan.

Efectivul și structura populației

Conform datelor folosite în PMUD, Municipiul Roman avea în 2021 o populație după domiciliu de 68.136 locuitori, din care 32.337 bărbați și 35.899 femei. Recensământul din 2021 indică însă o populație rezidentă de 48.644 locuitori. Structura pe vârste arată predominanța populației mature tinere, în special între 25 și 55 de ani, dar și o tendință clară de îmbătrânire demografică.

Indicatorii demografici confirmă această evoluție: ponderea populației de 0-14 ani este de 13,09%, iar a persoanelor de 65 ani și peste este de 16,34%. Gradul de îmbătrânire este de 1248‰, raportul de dependență demografică este 417, iar rata de înlocuire a forței de muncă este 556‰, ceea ce arată presiune viitoare asupra resursei de muncă.

Dinamica populației

PMUD arată că populația Municipiului Roman este în scădere. Între 2015 și 2021, populația după domiciliu a scăzut de la 71.289 la 68.136 locuitori, adică cu 3.153 persoane, respectiv 4,4%. Documentul leagă această depopulare de declinul industrial resimțit la nivel local și județean și observă, în paralel, reducerea populației active și creșterea ponderii vârstnicilor.

Mișcarea naturală și mișcarea migratorie

Pentru mișcarea naturală, PMUD oferă indicatori clari: rata natalității este de 6,47‰, rata mortalității generale este de 11,32‰, iar sporul natural este negativ, de -4,85‰, mai slab decât media națională. Concluzia documentului este că scăderea populației va continua, chiar dacă într-un ritm mai lent.

În privința mișcării migratorii, subcapitolul este intitulat „Mișcarea Naturală și Mișcarea Migratorie”, dar în paginile identificate PMUD nu oferă un indicator numeric separat pentru soldul migratoriu. Componenta migratorie apare mai degrabă indirect, prin referiri la depopulare, la suburbanizarea observată în UAT-urile din vecinătate și la nevoia de îmbunătățire a legăturilor cu prima coroană de localități, pentru accesul populației active la locuri de muncă.

Navetism dinspre UAT Cordun

Pentru navetismul de muncă, harta din Figura 14 plasează comuna Cordun printre principalele surse de navetiști către Roman, în categoria 449-1235 navetiști din prima coroană de localități.

În același context, PMUD apreciază că Roman are un nivel mediu de atractivitate regională pentru locurile de muncă, pe o rază de aproximativ 20 km.

Pentru navetismul școlar, Cordon este menționat explicit printre UAT-urile polarizate de Municipiul Roman, iar Figura 15 indică 150 de elevi navetiști din Cordon către Roman. Documentul arată că, alături de Sagna, Cordon se află în prima coroană de localități care alimentează cel mai puternic fluxurile de elevi spre municipiu.

11

Obiectivele pe transport public ale UAT Comuna Cordon

Pentru Cordon, direcția de mobilitate se conturează în jurul a trei idei: conectarea mai bună cu Municipiul Roman, modernizarea infrastructurii locale și integrarea într-un cadru funcțional mai larg. Comuna are deja **8 stații de transport în comun amenajate**, iar documentele locale arată că tranzitul este asigurat de operatori publici și privați, locali și externi. În plus, Cordon a intrat în parteneriat cu Municipiul Roman pentru proiecte de **modernizare a transportului public cu autobuze electrice**, iar la nivel local apar constant proiecte de **modernizare a străzilor și drumurilor** din satele Cordon, Pildești și Simionești. Reactualizarea PUG menționează și orientarea spre mijloace alternative de deplasare, inclusiv transport în comun și biciclete.

Caracteristici demografice

Comuna Cordon este o **comună periurbană** aflată în imediata vecinătate a Municipiului Roman și face parte din **Zona Urbană Funcțională Roman**, alături de Horia, Gâdinti, Sagna și Tămășeni. Structura administrativă cuprinde **trei sate: Cordon, Pildești și Simionești**. Într-o sursă statistică teritorială oficială pentru județul Neamț, Cordon apare cu o suprafață de **42,33 km²** și o populație după domiciliu de **8.263 locuitori** la 1 iulie 2023. Această poziționare explică profilul său de comună rurală puternic legată funcțional de Roman.

Efectivul și structura populației

Conform Recensământului 2021, **populația rezidentă** a comunei Cordon este de **6.842 locuitori**. Distribuția pe sexe este foarte echilibrată: **3.418 bărbați** și **3.424 femei**. Din punct de vedere teritorial, cel mai mare sat este **Pildești** cu **3.400 locuitori**, urmat de **Cordon** cu **2.700 locuitori** și **Simionești** cu **742 locuitori**. Ca structură pe vârste, din datele RPL2021 rezultă aproximativ **17,2% populație de 0-14 ani**, **65,7% populație de 15-64 ani** și **17,1%**

populație de 65 de ani și peste, ceea ce arată o comună încă relativ echilibrată, dar deja intrată în procesul de îmbătrânire demografică.

Dinamica populației

Evoluția populației arată un traseu în trei etape: **6.869 locuitori în 1992, 7.174 în 2002**, apoi un recul la **6.333 în 2011**, urmat de o revenire la **6.842 în 2021**. Așadar, comuna a recuperat după minimumul din 2011, dar încă nu a revenit la maximumul din 2002. Raportat la 2011, creșterea până în 2021 este de aproximativ **8%**, ceea ce sugerează o refacere demografică moderată, probabil favorizată de apropierea de Roman și de caracterul periurban al localității. Diferența dintre populația rezidentă din 2021 și populația după domiciliu din 2023 arată și existența unui bazin administrativ mai mare decât populația efectiv rezidentă.

Mișcarea naturală și mișcarea migratorie

În sursele online ușor accesibile nu am găsit o serie anuală recentă, clar indexată, cu **născuți-vii și decese** la nivel de comună, astfel încât să pot da un sold natural anual exact fără risc de eroare. Totuși, reactualizarea PUG pentru Cordun precizează că **atât sporul natural, cât și cel migratoriu au avut evoluții oscilante**, iar rezultanta a permis o proiecție locală de creștere a populației până în 2032. Pentru componenta migratorie, datele de recensământ sunt mai clare: dintre rezidenții comunei, **4.812** sunt născuți în localitatea de recensare, **1.296** în altă localitate din județ, **524** în alt județ și **210** în străinătate. Separat, după domiciliu, **6.694** aveau domiciliul în localitatea de recensare, **108** în altă localitate din județ, **28** în alt județ și **12** în altă țară. În ansamblu, imaginea este a unei comune cu mobilitate mai ales **intra-județeană și de proximitate**, nu cu migrație externă dominantă.

Navetism spre Municipiul Roman

Cordun este clar integrată în bazinul de navetism al Municipiului Roman. Documentele strategice ale Romanului indică faptul că **Cordun se află în prima coroană de UAT-uri polarizate** de oraș, mai ales în ceea ce privește **elevii navetiști**; Roman atrage în total **2.539 de elevi navetiști** din localitățile limitrofe, iar Cordun este menționată explicit printre principalele comune sursă. Pentru navetismul de muncă, în sursele indexate nu apare ușor un număr exact separat pentru Cordun, dar legătura funcțională este evidentă: Roman include direcția **DJ 207B spre Cordun** între axele sale principale de mobilitate, iar includerea comunei în **Zona Urbană Funcțională Roman** confirmă dependența reciprocă de zi cu zi pentru muncă, educație și servicii.

II.3. Descrierea serviciului de transport public de călători

Transport public local

În Municipiul Roman, serviciul de transport public local de călători este asigurat de **S.C. SDN RENTAL SOLUTIONS S.R.L.** Acesta și-a început activitatea în anul 2017 sub numele de **S.C. Pristyl S.R.L.**, operând sub noua denumire începând cu anul 2025. Sistemul funcționează în prezent cu **autobuze**, pe **6 trasee**, cu o lungime totală de **36 km în intravilan**, deservite prin **87 de stații** amplasate pe ambele sensuri. Cota modală a transportului public este de **24%**, ceea ce indică o utilizare medie. PMUD arată însă și principalele limite ale sistemului actual: flota este alcătuită din **minibuze de 23 de locuri**, integral **diesel**, frecvența maximă este de **15 minute**, dar programul nu este respectat constant, lipsesc informațiile clare pentru călători, iar transportul public nu este adaptat persoanelor cu dizabilități.

Transport rutier de călători

Roman are un rol important în rețeaua rutieră regională și națională, fiind conectat la **DN2/E85, DN15D și DN28/E583**, iar în perspectivă și la **Autostrada A7**. Rețeaua stradală a municipiului are o lungime totală de **95,66 km**, din care **85,36 km sunt modernizați**. Pentru transportul rutier județean, național și internațional de călători, în municipiu funcționează **două autogări: Autogara Pristyl și Autogara Ulderich**, însă documentul precizează că ambele au probleme de confort, calitate și servicii limitate. Tabelul din PMUD indică existența unor curse regulate importante către principalii poli regionali, de exemplu: **Iași – 24 curse către / 26 de la, Piatra Neamț – 24/22, Bacău – 16/17, București – 8/8, Suceava – 6/5, Botoșani – 5/4 și Vaslui – 3/3**.

Transport feroviar

Transportul feroviar reprezintă o componentă importantă a mobilității municipiului. **Gara Roman** este una dintre principalele porți de intrare și ieșire din oraș, fiind tranzitată zilnic de aproximativ **35 de trenuri**. Municipiul este deservit de **Magistrala 500 dublu electrificată** pe relația **Suceava – Pașcani – Roman – Bacău – București**, parte a coridorului central **TEN-T**, dar și de linia simplă neelectrificată **Roman – Buhăiești**, care are rol și în transportul navetiștilor. Roman se află la **346 km de București**, iar legătura feroviară cu capitala se realizează în aproximativ **5 ore**, cu o viteză medie de circa **69 km/h**.

PMUD subliniază însă că infrastructura feroviară și zona gării sunt slab atractive, cu dotări insuficiente, dar cu potențial de transformare într-un **nod intermodal** care să lege transportul feroviar, rutier și transportul public local.

Fluxurile prognozate de pasageri de pe rutele vizate și cererea maximă de vehicule într-o zi de lucru tipică (CMZL)

Pe relația Roman–Cordun, în condițiile unei încărcări medii de **21 pasageri/cursă**, se estimează un flux zilnic de aproximativ **1.260 călătorii/zi**, respectiv circa **630 călătorii/zi/sens**. În perioada de vârf, la un interval de succedare de **20 minute**, fluxul maxim estimat este de aproximativ **63 pasageri/oră/sens**. Cererea maximă de vehicule într-o zi de lucru tipică este de aproximativ **6 autobuze**.

Pentru relația **Roman – Cordun**, dacă autobuzele circulă **8 ore/zi la 20 minute** și încă **4 ore/zi la 40 minute**, atunci rezultă:

- **24 plecări/zi/sens** în intervalul de 8 ore la 20 minute
- **6 plecări/zi/sens** în intervalul de 4 ore la 40 minute

Rezultă:

- **30 plecări/zi/sens**
- **60 curse simple/zi** pe ambele sensuri

Fluxuri prognozate de pasageri

Dacă fiecare cursă transportă în medie **21 pasageri**, atunci:

- **60 curse/zi × 21 pasageri = 1.260 călătorii/zi**
- pe un singur sens: **30 curse × 21 = 630 călătorii/zi/sens**

Flux maxim într-o zi de lucru tipică

În intervalul cu frecvență de **20 minute**, circulă:

- **3 curse/oră/sens**

Prin urmare:

- **3 × 21 = 63 pasageri/oră/sens**
- pe ambele sensuri: **126 pasageri/oră**

Cererea maximă de vehicule într-o zi de lucru tipică (CMZL)

Aceasta **rămâne aproximativ 6 vehicule**, deoarece este determinată de:

- lungimea traseului
- durata unui tur-retur
- intervalul de succedare de 20 minute

Frecvența curselor și intervalele de timp necesare pentru parcurgerea traseelor sistemului de transport

Serviciul de transport public pe relația **Roman – Cordun** este organizat diferențiat pentru **zilele lucrătoare** și pentru **zilele de sâmbătă și duminică**, în funcție de nivelul cererii de mobilitate.

În **zilele lucrătoare (luni-vineri)**, programul de circulație se desfășoară în intervalul orar **06:00 – 22:00**. Conform datelor disponibile, exploatarea este realizată cu **6 autobuze**, iar frecvența de circulație este mai ridicată în intervalele cu cerere crescută, respectiv **un autobuz la 20 de minute**, timp de **8 ore pe zi**, și **un autobuz la 40 de minute**, timp de **4 ore pe zi**. Pentru restul intervalului până la închiderea programului zilnic, nu a fost precizată explicit o altă frecvență, însă structura de exploatare indică un regim adaptat perioadelor de vârf și de reducere a cererii.

În **zilele de sâmbătă și duminică**, programul este restrâns, circulația fiind asigurată cu **3 autobuze**, în intervalul **06:00 – 22:00**, la o frecvență de **1 autobuz la 50 de minute**. Acest regim corespunde unui nivel mai redus al cererii de deplasare specifice weekendului, menținând totuși continuitatea legăturii de transport dintre cele două localități pe întreaga durată a zilei.

Lungimea traseului este de aproximativ **19,6 km**. În lipsa unui timp măsurat oficial de parcurs, durata unei curse poate fi estimată în funcție de viteza comercială specifică transportului public periurban. La o viteză medie de exploatare de aproximativ **25 km/h**, timpul necesar pentru parcurgerea traseului pe un sens este de circa **45–50 minute**, iar durata unui **tur-retur** ajunge la aproximativ **95–105 minute**, incluzând timpii de staționare și reglaj la capetele de linie. În aceste condiții, parcul de **6 autobuze** este compatibil cu menținerea unui interval minim de succedare de **20 de minute** în zilele lucrătoare, iar parcul de **3 autobuze** permite asigurarea frecvenței de **50 de minute** în weekend.

În ansamblu, sistemul de transport propus asigură o deservire diferențiată, adaptată fluxurilor de pasageri, cu frecvențe mai ridicate în zilele lucrătoare și cu un program restrâns, dar continuu, în zilele de repaus săptămânal.

Alte mijloace fixe tehnice relevante (spațiu de garare, facilități de întreținere, modalitate de achiziționare a biletelor de călătorie, management de trafic)

Spațiu de garare și facilități de întreținere

Odată cu introducerea autobuzelor electrice în sistemul de transport NU este necesară construirea unui depou care să fie utilizat pentru gararea, încărcarea și întreținerea mijloacelor de transport în comun.

Autobuzele vor fi garate pe parcarea amenajată de către UAT MUNICIPIUL ROMAN, unde sunt amplasate și facilități pentru încărcarea electrică a autobuzelor

16

II.4. Cadrul instituțional și de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului și strategiei de contractare

Cadrul legislativ aplicabil serviciilor de transport public pe teritoriul **ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST** cuprinde în principal:

- ☑ Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr.1370/2007 – privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
- ☑ Legea nr. 51/2006 – Legea serviciilor comunitare de utilități publice;
- ☑ Legea nr.92/2007 – a serviciilor de transport public local.

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

II.5. Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în **ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST**

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

UAT MUNICIPIUL ROMAN –are elaborat un Planul de Mobilitate locala.

UAT COMUNA CORDUN – nu are elaborat un Planul de Mobilitate locala.

17

CAPITOLUL III – OPORTUNITATEA ALEGERII MODALITĂȚII DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI SPECIALIZAȚI

III.1. Prevederi legislative

Serviciile de transport public pe teritoriul **ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST** se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în secțiunile II și III din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 actualizată. Modalitatea de gestiune se stabilește prin hotărâre a Consiliului Local, luată în baza unui studiu de oportunitate, realizat în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț / calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale localității, precum și de mărimea și complexitatea serviciului.

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune prin care **ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST** își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce îi 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 privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare, care pot fi:

- a) servicii publice de interes local, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;
- b) societăți reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția

formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto;

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

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

a) hotărâri de dare în administrare a serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la alin. (2) lit. a);

b) contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la alin. (2) lit. b) și c).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători se întocmește de autoritatea de transport și se aprobă prin hotărâre a autorității locale competente.

Fără a fi afectate prevederile art. 20 din Hotărârea Guvernului nr. 395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, și ale art. 22 din Hotărârea Guvernului nr. 394/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/acordului-cadru din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, documentația de atribuire include, în mod obligatoriu, următoarele:

- a) formularele tipizate, care să faciliteze elaborarea și prezentarea ofertei și a documentelor care o însoțesc;
- b) programul de transport;
- c) criteriile de calificare și selecție a ofertelor;
- d) criteriul de atribuire a contractului;
- e) modelul de contract de delegare a gestiunii serviciului;
- f) valoarea estimată a contractului.

Criteriile de calificare și selecție menționate la alin. (2) lit. c) sunt cele prevăzute de Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, sau, după caz, de Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Pentru îndeplinirea cerinței privind experiența similară, ce reprezintă criteriu de calificare și selecție cu privire la capacitatea tehnică și profesională, ofertanții pot face dovada fie prin prezentarea unei liste cu principalele contracte similare de servicii publice de transport călători prestate în ultimii 3 ani, cu indicarea valorilor contractelor, fie prin prezentarea unei liste cu licența/licențele de traseu din care să reiasă vechimea pe traseu în ultimii 3 ani, cu indicarea veniturilor realizate din prestarea respectivelor servicii.

În cazul serviciilor publice de transport rutier de călători efectuate cu autobuze, factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire, în condițiile legii, sunt:

- a) vechimea medie a parcului de autobuze;
- b) clasificarea autobuzelor;
- c) nivelul tarifului;
- d) dotarea cu instalație de aer condiționat;
- e) capacitatea de transport;
- f) norma de poluare a microbuzului;

g) utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Autoritățile administrației publice locale ori asociațiile de dezvoltare intercomunitară stabilesc prin hotărâre a autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, prin hotărâre a adunării generale a asociației de dezvoltare intercomunitară, grila de punctaj, pe baza factorilor de evaluare prevăzuți mai sus.

III.2. Contractul de delegare a gestiunii/hotărârea de dare în administrare a serviciului de transport public local

În cazul **gestiunii delegate**, 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, dacă e cazul.

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

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

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

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

a) hotărâri de dare în administrare a serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la alin. (2) lit. a);

b) contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la alin. (2) lit. b) și c).

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

III.3. Cerințe impuse operatorului serviciului de transport public de călători

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea implementării transportului public de persoane. Acesta trebuie să demonstreze capacitate tehnică și managerială pentru a putea realiza un transport eficient situat la nivelul de așteptare a beneficiarilor acestui serviciu, urmărind realizarea următoarelor **deziderate**:

- Experiență în executarea serviciului de transport public pe teritoriul **ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST**;
- Asigurarea intervenției și mentenanței infrastructurii de transport ce le va fi pusă la dispoziție (vehicule, echipamentele și tehnologiile pentru operare);
- Resursă umană și managerială la nivelul operatorului și preocupare pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
- Să aibă un comportament corespunzător în relația cu călătorii și autoritățile locale, să înțeleagă nevoile comunității și în special ale pasagerilor, să îmbunătățească continuu serviciile oferite și să se adapteze la necesitățile acestora și la evoluția cererii și comportamentului călătorilor;
- Realizarea introducerii de proceduri operaționale de lucru;
- Preocupare pentru monitorizarea și îmbunătățirea indicatorilor de performanță și calitate ai serviciului;
- Preocupare pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii eficienței activității proprii și preocupare pentru îmbunătățirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacității existente și de modernizare a dotărilor;
- Preocupare pentru respectarea legislației și reglementărilor tehnice, de autorizare, etc;
- Preocupare pentru o bună relație cu autoritățile locale și celelalte instituții cu rol în asigurarea unui transport public sigur (Poliția Rutieră, Poliția Locală, etc.);
- Preocupare pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;
- Preocupare continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranța circulației, eco-driving, relația cu călătorii, etc;
- Preocupare pentru menținerea în activitatea companiei a unei forțe de muncă cu tradiție, cu grad de profesionalism ridicat;
- Preocupare pentru informarea călătorilor;
- Preocupare pentru îmbunătățirea managementului financiar;

- Preocupare pentru controlul intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor;
- Preocupare pentru testarea și introducerea de tehnologii noi, inovative.

Cerințele ce vor fi impuse operatorului sunt:

- Operatorul se va asigura ca parcul de vehicule pentru îndeplinirea programului de transport, să fie în condiții tehnice, de calitate și siguranță impuse;
- Operatorul va întreține în bună stare spațiile și dotările tehnice pentru asigurarea mentenanței, reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului de delegare;
- Operatorul va asigura respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor;
- Operatorul va asigura activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor pe traseul nr. 6 - ROMAN - CORDUN;
- Operatorul va realiza investiții în legătură cu prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu programul de investiții al **ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST**;
- Operatorul va respecta toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public;
- Operatorul va asigura activitatea de comercializare a biletelor și legitimațiilor de călătorie;
- Operatorul va asigura personal calificat în număr suficient pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public;
- Operatorul va asigura respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a personalului;
- Operatorul va asigura respectarea Indicatorilor de Performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii;
- Operatorul va respecta Regulamentul serviciului și Caietul de sarcini al serviciului;
- Operatorul va asigura realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul va asigura un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line;
- Operatorul va realiza statistici privind accidentele;

- Operatorul va asigura furnizarea de date, accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport ;
- **ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST** va furniza active (bunuri de retur) astfel încât operatorul să poată îndeplini obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare;
- Operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării serviciului de transport public local din contract, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
- Operatorul va supune aprobării Consiliului Local calculul costului/km, a costurilor de operare, respectiv a tarifelor pentru toate categoriile de călători;
- Operatorul va aplica doar tarifele aprobate de Consiliul Local pentru călătoriile efectuate;
- Operatorul va asigura implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței /eficacității serviciului realizat;
- Operatorul va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri / gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile **ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST**
- Prestarea serviciului de transport public local se va realiza în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în programul de transport;
- Prestarea serviciului de transport public local se va face cu vehiculele prevăzute în contractul de delegare.

III.4. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului de transport

Operatorul de transport desemnat va avea următoarele drepturi:

- Dreptul la plata compensației din partea **ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST**, în termenii și condițiile prevăzute în contractul de delegare;
- Dreptul la diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în contractul de delegare;
- Dreptul exclusiv de a desfășura serviciul de transport public local pe teritoriul **ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST**
- Dreptul de a emite, vinde și controla biletele și legitimațiile de călătorie, în condițiile prevăzute în contractul de delegare;
- Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii de transport și a mijloacelor de

transport necesare prestării serviciului de transport public local.

III.5. Venituri și modalități de alocare a veniturilor

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

- Venituri din activitatea de vânzare a bilete și legitimațiile de călătorie la care operatorul este îndreptățit;
- Diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit potrivit contractului de delegare/hotărârii de dare în administrare;
- Venituri din alte activități legate de prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în vehicule, pe sau în clădirile sau dotările operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc.), etc;
- Orice alte venituri obținute de către operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului: venituri din casări sau valorificări de mijloace fixe.

III.6. Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public

Durata este limitată la 3 ani.

III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

Serviciile delegate nu se pot subcontracta.

III.8 Nivelul minim al redevenței pentru serviciul de transport

Operatorul se obligă să plătească redevența Autorității Contractante, prin aplicarea unui calcul similar amortizării liniare pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației.

Astfel, redevența va fi stabilită prin aplicarea unui procent de 1% (gradul de suportabilitate al populației) din valoarea rezultată la calculul amortizării anuale a mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice.

Nota: la acest moment nivelul preconizat al valorii amortizării este 0 (zero) deoarece investițiile sunt achiziționate/finanțate din fonduri europene.

CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE

IV.1. Procedura de delegare a gestiunii

Analiza avantajelor și dezavantajelor opțiunilor

În rezumat, **ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST** are următoarele opțiuni:

Forma de gestiune	Opțiunea
Gestiune directă	1.1. Gestiune directă prin serviciu propriu – cu personalitate
	1.2. Gestiune directă prin societate cu capital integral al Autorității contractante
Gestiune delegată	2.1. Gestiune delegată prin contract de concesiune
	2.2.1. Gestiune delegată prin contract de prestări servicii
	2.2.2. Gestiune delegată prin acord cadru

Forma de gestiune	Avantaje	Dezavantaje
Gestiune directă (prin serviciu propriu sau societate comercială înființată)	- posibil control mai mare asupra proceselor	Este limitată la 10 ani prin lege, după care este necesară reevaluarea eficienței serviciului
	- posibil control mai mare asupra calității și eficienței economice a activității	
	- deținerea unei societăți de profil înființate de C.L. al MUNICIPIULUI ROMAN	
Gestiune delegată	Timpuri mari de realizare a delegării din cauza procedurilor de achiziții	Ric financiar mai mare
		Atractivitatea scăzută din partea operatorilor privați din cauza poziției geografice, distanțelor de transport

Concluzia: cea mai atractivă modalitate este delegarea directă către societatea comercială înființată în baza L31/1990.

Cadrul general si verificarea indeplinirii cerintelor

Gestiune directa prin societati reglementate de Legea nr. 31/1990, infiintate de autoritatile deliberative ale unitatilor administrativ teritoriale respective (conform art. 28 alin b).

Pentru indeplinirea conditiilor prevazute de lege pentru aceasta optiune sunt necesare:

- respectarea prevederilor privind ajutorul de stat al Legii nr. 51/2006, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare;
- existenta unei societati comerciale infiintate conform prevederilor Legii nr. 31/1990, care sa indeplineasca toate conditiile prevazute de art. 28 alin 2 din Legea nr. 51/2006.
- incheierea unui contract de delegare, conform prevederilor Legii nr. 51/2006 republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, in baza unui caiet de sarcini, a unor indicatori de performanta si a unui regulament de functionare.

De asemenea, indiferent de durata contractului de delegare, in cazul gestiunii directe, conform prevederilor art. 32 alin (3) al Legii nr. 51/2006 republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, dupa 5 ani de desfasurare a contractului de delegare este necesara analiza eficientei economice a prestarii serviciului, decizandu-se in continuare mentinerea sau schimbarea formei de gestiune.

Verificarea indeplinirii cerintelor

In prezent la C.L. al MUNICIPIULUI ROMAN a infiintat o societate de profil cu numele Societății Comerciale **TRANS URBAN S.R.L.** cu datele de indentificare:

INFORMAȚII DE IDENTIFICARE

Număr de ordine în Registrul Comerțului: J2025078449005, atribuit în data de 14.10.2025

Identificator Unic la Nivel European (EUID): ROONRC.J2025078449005

Cod unic de înregistrare : 52690213

Certificat de înregistrare : B5518637, emis în data de 15.10.2025, eliberat în data de 16.10.2025

Adresă sediu social: Municipiul Roman, P-ța ROMAN VODĂ, Nr. 1, PRIMĂRIA MUNICIPIULUI ROMAN

CAMERA 27, Județ Neamț

Contacte sediu social: Adresa de e-mail: registratura@primariaroman.ro

Contacte firmă: Adresa de e-mail: registratura@primariaroman.ro

Actul de înmatriculare și autorizare: IncheiereRegistrator nr. 822453 din 14.10.2025

Stare firmă: funcțiune

Formă de organizare: Societate cu Raspundere Limitata

Data ultimei înregistrări în registrul comerțului: 15.10.2025

Societatea comerciala TRANS URBAN S.R.L. are următorul obiect de activitate:**ACTIVITATE PRINCIPALĂ**

Domeniul de activitate principal: conform codificării (Ordin 337/2007) Rev. Caen (2)

4931 - Transporturi terestre de pasageri, pe bază de grafic**ACTIVITĂȚI SECUNDARE**

Domeniile de activitate secundare: conform codificării (Ordin 337/2007) Rev. Caen (2)

3311 - Repararea și întreținerea articolelor fabricate din metal

3312 - Repararea și întreținerea mașinilor

4211 - Lucrări de construcții ale drumurilor și autostrăzilor

4933 - Transporturi terestre de pasageri cu vehicule cu șofer, pe bază de comandă

5221 - Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre

5225 - Activități de servicii logistice pentru transporturi

5226 - Alte activități anexe transporturilor

5232 - Activități de intermediere pentru transportul de pasageri

Pasii semnării contractului de delegare directă:

- realizarea unui caiet de sarcini
- realizarea unui Regulament de organizare si functionare
- realizarea unui draft de contract de delegare a gestiunii
- obtinerea avizului Consiliului Concurentei
- aprobarea prin HCL a documentelor
- semnarea contractului de delegare

Contractul de delegare a gestiunii/ gestiune va fi insotit in mod obligatoriu de urmatoarele anexe:

- a) caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;
- b) regulamentul serviciului pentru gestiune delegata operator de drept privat/regulamentul de organizare si functionare al operatorului pentru gestiune directa ;
- c) studiul de oportunitate.
- d) inventarul bunurilor mobile si imobile, proprietate publica sau privata a unitatilor

- administrativ-teritoriale, aferente serviciului;
- e) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevazute;
 - f) indicatori tehnici corelati cu tintele/obiectivele asumate la nivel national

IV.2. Aspecte cu privire la respectarea cerintelor de concurenta

Analiza reglementarilor legale actuale

Potrivit prevederilor art. 28 alin. (21) din Legea nr. 51/2006, autoritatile deliberative ale unitatilor administrativ-teritoriale pot incredinta unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilitati publice sau a uneia ori mai multor activitati din sfera acestor servicii **prin atribuirea directa a contractului de delegare a gestiunii**, cu respectarea urmatoarelor conditii cumulative ce trebuie indeplinite atat la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cat si pe toata durata acestui contract:

- 1) unitatea administrativ-teritoriala, in calitate de actionar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunarii generale a actionarilor si al consiliului de administratie, exercita un control direct si o influenta dominanta asupra deciziilor strategice si/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului in legatura cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care il exercita asupra structurilor proprii in cazul gestiunii directe;
- 2) operatorul operatorul desfasoara exclusiv activitati din sfera furnizarii/prestarii serviciilor de utilitati publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competenta a unitatilor administrativ-teritoriale membre ale asociatiei, respectiv a unitatii administrativ-teritoriale care i-a incredintat gestiunea serviciului;
- 3) capitalul social al operatorului este detinut in totalitate de unitatile administrativ-teritoriale membre ale asociatiei, respectiv de unitatea administrativ-teritoriala; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului este exclusa.

Este foarte important de subliniat faptul ca, practic, actualmente, legislatia prevede doua conditii care trebuie indeplinite in vederea operarii interne a serviciilor, ca rezultat al atribuirii in mod direct a contractului de delegare a gestiunii acestor servicii operatorului propriu de drept privat:

- 1) conditia de control, asigurata, actualmente, prin detinerea integrala a capitalului de catre UAT. Trebuie precizat faptul ca prevederea de la art. 28 alin. (6) din Legea nr. 51/2006 teza a II-a, potrivit careia, in cazul operatorilor proprii de drept privat (intreprinderi al

caror capital social este detinut in totalitate de unitati administrativ-teritoriale), regulamentul de organizare si functionare al acestora este aprobat de consiliul de administratie al acestora.

In acest sens, se reitereaza faptul ca UAT trebuie sa exercite un control direct si o influenta dominanta asupra deciziilor strategice si/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului in legatura cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care il exercita asupra structurilor proprii in cazul gestiunii directe.

Potrivit jurisprudentei europene, asigurarea unui control al operatorului intern similar celui exercitat asupra propriilor servicii (ca parte a aparatului administrativ) presupune, alaturi de indeplinirea conditiilor de control asupra acestei intreprinderi rezultate din detinerea integrala a capitalului social de catre UAT (respectiv numirea adunarii generale a actionarilor si a consiliului de administratie), inclusiv inlaturarea posibilitatii operatorului respectiv de a avea o orientare proprie spre piata si o marja de autonomie care ar periclita controlul exercitat de UAT. Aceasta presupune controlul deciziilor strategice privind politica comerciala a societatii, exercitat prin:

- a) numirea conducerii superioare si stabilirea bugetului;
- b) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investitiilor;
- c) exercitarea unor drepturi specifice pietei, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosita de societatea in situatia in care aceasta este un element cheie pentru activitatile societatii.f

2) conditia privind obiectul de activitate - in speta, operatorul propriu de drept privat, in calitate de delegat, desfasoara exclusiv activitati din sfera furnizarii/prestarii serviciilor de salubritate in raza de competenta a UAT/ADI care i-a delegat gestiunea serviciului.

Masurile administrative si mecanisme de control al costurilor si de evitare a supra-platilor
In cazul delegarii gestiunii serviciilor, activitatile realizate de autoritatile administratiei publice locale competente sunt numai cele corespunzatoare atributelor de reglementare (organizarea serviciului, inclusiv a procedurii prin care se delegea acesta, monitorizarea indeplinirii serviciului, precum si aplicarea de sanctiuni pentru nerespectarea obligatiilor impuse intreprinderii prin contractul de delegare), acestea fiind activitati legate de exercitarea prerogativelor de autoritate a statului (in acest caz, autoritatile administratiei publice locale competente).

Avand in vedere caracterul restrictiv pentru piata al masurii de atribuire directa a contractului de delegare a gestiunii chiar si catre propria intreprindere (cu respectarea limitelor legale aratate mai sus, inclusiv in ceea ce priveste durata contractului de delegare atribuit direct), trebuie instituite masuri administrative cu caracter compensator pentru utilizatori, care sa asigure obtinerea de catre acestia a unui rezultat similar celui care s-ar obtine pe o piata concurentiala.

In acest sens, avand in vedere faptul ca operatorul propriu de drept privat este o intreprindere orientata, prin natura sa, **spre obtinerea de profit** ca rezultat al activitatii sale pe o piata de monopol, trebuie instituite masuri care sa impiedice aceasta entitate de a se comporta in mod unilateral fata de clientii sai, ori de a se angaja in actiuni anticoncurentiale pe pietele relationate cu pietele serviciilor de transport calatori, libere spre concurenta prin natura lor, astfel incat sa denatureze sau sa restranga ori chiar sa inlature concurenta de pe aceste pietele.

Astfel, in cazul atribuirii directe a contractului de delegare a serviciilor de propriei intreprinderi (operatorul propriu de drept privat), **ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST** se va asigura de indeplinirea urmatoarelor conditii:

1) un control al operatorului propriu de drept privat similar celui exercitat asupra propriului departament/serviciu (ca parte a aparatului administrativ). Acest criteriu presupune, in mod cumulativ:

a) numirea de catre UAT a adunarii generale a actionarilor si a consiliului de administratie, ca rezultat al detinerii integrale a capitalului social al operatorului de salubritate (aceasta din urma fiind conditia prevazuta la art. 28 alin. (21) lit. a) din Legea nr. 51/2006). SC TRANS URBAN S.R.L. - conform actelor constitutive este detinuta 90% de catre Consiliul Local AL MUNICIPIULUI ROMAN si de 10% de catre UAT COMUNA CORDUN

b) exercitarea de catre UAT a unui control prealabil asupra regulamentului de organizare si functionare al operatorului propriu de drept privat (prin conditionarea aprobarii acestuia de existenta unui aviz conform al adunarii generale a UAT membre). Toata activitatea SC TRANS URBAN S.R.L. este controlata si gestionata de catre Consiliul Local al COMUNEI CORDUN si de catre Consiliul Local al MUNICIPIULUI ROMAN , asa cum rezulta din documentele constitutive.

c) inlaturarea posibilitatii operatorului propriu de drept privat - SC TRANS URBAN S.R.L. - de a avea o orientare proprie spre piata si o marja de autonomie care ar periclita controlul exercitat de UAT:

i. controlul deciziilor strategice privind politica comerciala a societatii, exercitat prin:

- 1) numirea conducerii superioare si stabilirea bugetului;
- 2) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investitiilor;

- 3) exercitarea unor drepturi specifice pietei, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosită de întreprindere în situația în care aceasta este un element cheie pentru activitățile sale pe piețele pe care acționează;
- ii. operatorul propriu de drept privat beneficiar al contractelor de delegare prin care se atribuie direct gestiunea serviciilor nu poate participa la licitații organizate de alte UAT pentru delegarea serviciului de utilități publice;
- iii. operatorul propriu de drept privat nu poate presta decât activitățile incluse în sfera serviciului de utilități publice încredințate (aceasta din urma fiind condiția prevăzută la art. 28 alin. (21) lit. b) din Legea nr. 51/2006);
- iv. evitarea riscurilor concurențiale generate de cumularea funcției de reglementare cu funcția de operare prin transferul funcției de reglementare către entități independente ori autonome cel puțin față de operatorul propriu de drept privat.

Toate condițiile de mai sus sunt îndeplinite de către situația propusă de ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST

Mecanisme de control al costurilor și de evitare a supra-plaților

În vederea asigurării unui comportament specific pieței de drept privat a SC TRANS URBAN S.R.L. și de evitare a riscului unui ajutor de stat, se stabilește ca activitatea operatorului să fie atent monitorizată și asigurarea unui control al operatorului intern similar celui exercitat asupra propriilor servicii (ca parte a aparatului administrativ) din punct de vedere al costurilor.

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

Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil

$$C = CE - Vt + Pr$$

C - reprezintă Compensația

CE - reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligațiilor de serviciu public, calculate după următoarea formulă:

(C unitar x Km), pentru transportul terestru, unde

C unitar reprezintă costul în lei stabilit pe km pentru fiecare categorie de mijloc de transport terestru, calculat potrivit detalierii de mai jos (*Metodologia de calcul și modificare a Costului Unitar/ kilometru și a Costului Unitar/ cursă*); c unitar este calculat cu includerea amortizării investițiilor operatorului și a cheltuielilor financiare aferente investițiilor (dobânzi și alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiții). Amortizarea investițiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibilă.

Km reprezintă numărul de km efectivi realizați de mijloacele de transport Operatorului în luna pentru care se acordă Compensatia, pe traseele stabilite în Programul de transport, potrivit Anexei 13, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Astfel

$$CE = (c \text{ unitar autobuze} \times Km \text{ autobuze})$$

CE - reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligațiilor de serviciu public, calculate după următoarea formulă:

PrM - reprezintă profitul rezonabil maximal ce poate fi acordat Operatorului. Nivelul profitului rezonabil este stabilit semestrial prin Rata SWAP pentru România dată publicității de Consiliul Concurenței și este aferent perioadelor contractuale (de la 1 an până la maxim 10 ani), plus 100 puncte de bază (<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>)

Având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public în **ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST** va fi pe un termen de 3 ani, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub 7,37% aplicat costurilor nete ex-post suportate pentru prestarea serviciului. Procentul de 7,37% reprezintă rata swap de 6,37% aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, plus 100 de puncte de bază.

Ratele swap approximate valabile pentru România de la **01.01.2026** la **30.06.2026**

Years	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Swap rate in %	5,15	5,15	6,37	5,92	5,46	5,72	5,98	5,53	5,07	4,62

Ratele swap valabile de la **01.01.2026** la **30.06.2026**

Currency	1-year rate	2-year rate	3-year rate	4-year rate	5-year rate	6-year rate	7-year rate	8-year rate	9-year rate	10-year rate
EUR	2,12	2,13	2,21	2,28	2,36	2,43	2,49	2,56	2,62	2,67
BGN*	NA	3,53	3,81	NA	4,06	NA	3,02	NA	NA	3,05
CZK	3,58	3,66	3,75	3,81	3,86	3,92	3,97	4,02	4,06	4,11
DKK	2,20	2,23	2,32	2,41	2,50	2,57	2,64	2,70	2,76	2,82
HUF	6,51	6,23	6,19	6,21	6,26	6,33	6,40	6,47	6,54	6,60
RON*	NA	5,15	6,37	NA	5,46	NA	5,98	NA	NA	4,62
PLN	4,13	3,98	3,97	4,00	4,06	4,13	4,20	4,28	4,35	4,43
SEK	2,00	2,05	2,15	2,25	2,34	2,43	2,51	2,58	2,65	2,70
GBP	3,75	3,65	3,65	3,68	3,73	3,78	3,85	3,92	3,98	4,05
ISK	7,25	7,00	6,75	6,50	6,25	NA	NA	NA	NA	NA
NOK	4,28	4,11	4,04	4,01	4,00	4,00	4,00	4,02	4,03	4,04
CHF	-0,09	-0,09	-0,02	0,06	0,13	0,20	0,27	0,33	0,39	0,45

Source: Own calculations, based on data provided by Bloomberg.

Swap rates are based on average daily observations (px_mid) from 01.09.2025 to 30.11.2025 excluding non-trading days.

* For BGN and RON no swap dates are available. See explanatory note for the calculation method.

For GBP swap rates calculated based on overnight rate SONIO/N (+27.66 bps).

For CHF swap rates calculated based on overnight rate SARON (+7.41 bps).

Pr - reprezintă profitul rezonabil ce va fi acordat Operatorului pentru serviciul de transport public din **ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ ROMAN INVEST**. Mărimea profitului rezonabil acordat va fi de 1% (unu la sută) aplicat costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Astfel, profitul rezonabil va fi calculat astfel:

Profitul anual = 1% (unu la sută) * costurile **nete ex-post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general**.

Compensația nu poate depăși Efectul financiar net, calculat după următoarea formulă: $C = CE - Vt + PrM$.

Compensația se calculează și se plătește cumulativ pentru activitățile de transport în comun cu autobuze.

Compensația va fi plătită de Autoritatea Contractantă Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare întocmit de către Operator până la data de 20 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația, potrivit Anexei 8.1 la prezentul Contract și a facturii emise de Operator în baza Raportului lunar de constatare. Raportul lunar de constatare întocmit de Operator va fi

agreat și semnat de Autoritatea Contractantă până la data de 15 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația.

În cazul în care sumele înscrise în Raportul lunar de constatare sunt contestate de către Părți, acest lucru va fi menționat în Raportul lunar de constatare, iar Autoritatea Contractantă va plăti partea necontestată în termenul prevăzut la art. 9.5 de mai jos, urmând ca pentru partea contestată, Părțile să acționeze potrivit Capitolului 23.

Operatorul are obligația de a întocmi și trimite factura pentru plata Compensației în termen de 5 zile de la semnarea Raportului lunar de constatare. Autoritatea Contractantă are obligația de a plăti Compensația Operatorului în termen de 5 zile de la emiterea facturii de către acesta din urmă.

În vederea evitării supracompensării, în termen de 30 de zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale. Compensația anuală reprezintă cea mai mică valoare dintre:

- valoarea totală anuală a Compensației calculate potrivit Rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv; și
- valoarea totală anuală a Compensației, calculate potrivit formulei de mai sus, în care CE se va înlocui și va reprezenta valoarea cheltuielilor efective suportate de Operator pentru prestarea Obligației de serviciu public efective, pe categoriile de costuri prevăzute în tabelul de mai jos, conform situațiilor financiare anuale auditate.

Metodologia de calcul și modificare a Costului Unitar/ kilometru și a Costului Unitar/ cursă

Costul unitar pe kilometrul parcurs / costul unitar pe cursă parcursă este pretul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor eligibile, reale ale serviciului de transport al Operatorului, prevăzute în Anexa 9. Atunci când se calculează costul/km, respectiv costul/ cursă, trebuie să fie urmate toate principiile cu privire la alocarea costurilor din Anexa 9.

Costul unitar pe kilometru parcurs/ costul unitar pe cursă parcursă, trebuie să facă obiectul unui audit tehnico-economic extern.

Toate costurile și veniturile astfel înregistrate pe analitice pe moduri de transport și alte activități sunt introduse în situațiile financiare anuale ale Operatorului și prezentate în balanțe separate.

Operatorul poate solicita modificarea Costului/ km. sau a Costului/ cursă, în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de pret folosite la calculul costului/km negociat/indexat depășesc anumite praguri sau dacă condițiile de exploatare s-au schimbat semnificativ, cu impact semnificativ asupra nivelului cheltuielilor.

Costul unitar/km și costul unitar/ cursa pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, se pot modifica în cazurile care conduc la modificarea majoră a acestora ori a condițiilor de exploatare, care determină modificarea cheltuielilor cu o influență mai mare decât cea determinată de influența indicelui prețurilor de consum, pe o perioadă de 3 luni consecutive.

Modificarea costurilor unitare/km și a celor unitare/cursă, pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, se fundamentează potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

Modificarea costului unitar pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

- a) cheltuielile cu combustibilii și lubrifiții se determină avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard, luându-se în calcul modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;
- b) cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;
- c) cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori și alte cheltuieli se determină avându-se în vedere modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;
- d) cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice;
- e) cheltuielile cu impozitele, autorizațiile și alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;

f) cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Cazurile luate in considerare sunt:

- inflația cumulată de la începutul anului curent, așa cum este raportată de către Institutul Național de Statistică, depășește 5% (cinci la sută), sau
- prețul combustibilului diesel sau al gazelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depășește cu mai mult de 10% (zece procente), lunar, în comparație cu prețul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau
- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislația națională crește cu 10% (zece procente) sau mai mult în comparație cu cel în vigoare în luna stabilirii costului/kilometru veh.
- Operatorul trebuie să prezinte Autorității Contractante toate documentele relevante, datele și calculele, indicând motivele pentru modificarea solicitată a costului/kilometru sau a costului/ cursă. Autoritatea Contractantă va examina propunerea Operatorului în 30 zile de la data primirii acesteia și nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.
- Autoritatea contractantă poate solicita scăderea Costului/ km sau a Costului/ cursă, în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de preț folosite la calculul costului/km sau a costului/ cursă negociat scad sub anumite praguri ca urmare a modificării condițiilor pieței sau dacă punerea în funcțiune a unor investiții duce la scăderea semnificativă a elementelor de cost (energie, combustibili, cheltuieli cu mentenanța și reparațiile, reduceri de personal, etc).
- Operatorul trebuie să prezinte Autorității Contractante în 10 zile de la solicitarea Autorității Contractante toate documentele relevante, datele și calculele, justificând nivelul de modificare a costului/kilometru, respectiv a costului/ cursă. Autoritatea Contractantă va examina propunerea Operatorului de modificare în 10 zile de la data primirii acesteia și Operatorul nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.
- Modificarea costului/km și a costului/ cursă se va face prin Act Adițional la Contract, în baza unui audit tehnico-economic care să certifice noul nivel al costului/km, respectiv a costului/ cursă.

Formula de indexare a costului/ kilometru și a costului/ cursă

Costurile unitare/km (lei/km), dar și costurile unitare/ cursă (lei/cursă), pentru serviciile de transport public local, pe fiecare categorie de mijloc de transport se pot ajusta periodic pe baza cererilor primite de la operatorii de transport, în baza creșterii indicelui prețurilor de consum

fata de nivelul existent la data precedentei ajustari.

Nivelul costurilor unitare/km și a costurilor unitare/ cursă pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determina pe baza analizei situației economico-financiare a operatorilor de transport, precum și a influențelor reale primite în costuri, determinate de evoluția prețurilor pe economie.

Ajustarea costurilor unitare/km și a costurilor unitare/cursă pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se fundamentează potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul presedintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

Ajustarea costurilor unitare/km și a costurilor unitare/cursă la serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

- a) cheltuielile cu combustibilii și lubrifianții se determina avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard, luându-se în calcul influența indicelui prețurilor de consum de la ultima avizare;
- b) cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;
- c) cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori și alte cheltuieli se determina avându-se în vedere cele mai mici costuri de contractare de servicii și prețuri de achiziție, luându-se în calcul influența indicelui prețurilor de consum de la ultima avizare;
- d) cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice;
- e) cheltuielile cu impozitele, autorizațiile și alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;
- f) cheltuielile financiare detaliate corespunzator.

Ajustarea costului/km și a costului/ cursă, se va face prin Act Adicional la Contract.

FORMULA DE INDEXARE A COSTULUI/KM

c unitar-mijloc de transport km, n+i = (c unitar-mijloc de transport km, i D mijloc de transport) x IPC (n +i) + D mijloc

de transport

unde:

c unitar-mijloc de transport km, n+i este costul unitar/ km, respectiv costul unitar/ cursă, pe categorie de mijloc de transport,ajustat [lei/km], [lei/cursă];

c unitar-mijloc de transport km, i este costul unitar/ km, respectiv costul unitar/ cursă, pe categorie de mijloc de transport, in vigoare la data ajustarii [lei/km], [lei/cursă];

Dmijloc de transport este deprecierea (amortizarea) mijloacelor fixe, cuprinsa in calculul costului unitar/km, respectiv costul unitar/ cursă, in vigoare la data ajustarii [lei/km], [lei/cursă];

IPC i este inflatia calculata pe baza nivelului ultimului Indice Total al Preturilor de Consum publicat la momentul solicitarii ajustarii, raportat la nivelul Indicelui Total al Preturilor de Consum existent la data precedentei ajustari.

Modul de estimare al Costului unitar pe km este prevazut in calcul de mai jos:

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale -lei-
I.	Cheltuieli materiale:	560.155,00
	Carburanți	0
	Energic electrică	318.815,00
	Redeventa	143.340,00
	Service auto (înlrctir.crc-rcparații)	63.000,00
	Schimb ulei	-
	Schimb filtra	5.500,00
	Schimb anligcl	-
	Piese de schimb	19.500,00
	Alte cheltuieli materiale	10.000,00
II.	Cheltuieli cu taxe/inipozite și autorizații	87.000,00
	Inspectia tehnică periodică	3.000,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	21.000,00
	Asigurare CASCO	63.000,00
	Impozit pe mijloc de transport	-
	Impozit pe terenuri pentru parcare	-
	Impozit pe clădiri	-
	Redeვენă	-
	Taxă de mediu	-
	Alte cheltuieli cu taxcfiinpozitc și autorizații	-
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	1.351.350,00
	- salarii	1.260.000,00

	- contribuții sociale obligatorii	28.350,00
	- alte drepturi asimilate salariilor	63.000,00
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+l 11)	1.911.505,00
V.	Cheltuieli financiare	-
VI.	Total cheltuieli (1V+V)	1.911.505,00
MI.	Profit - 7,37%	140.877,92
VIII.	Valoare totală servicii de transport local (VI+VH)	2.052.382,92
IX.	Număr estimat anual de călătorii	480.000,00
X.	Tarif mediu (lei/călătorie) (VITI/IX)	4,28
XI.	T.V.A.	0,81
XII.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie) (X+XI)	5,09
XIII.	Numar de km estimati	468.900,00
XIV.	Cost pe km	4,38
XV.	T.V.A.	0,92
XVI.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km)	5,30

Tarife de călătorie practicate în momentul elaborării documentației:

- 2 lei pentru o calatorie
- 4 lei pentru o calatorie dus intors

Valoarea compensației va fi recalculată în urma semnării contractului, conform tarifelor actualizate, în vigoare, la data semnării contractului.

Valoarea estimată anuală a Compensatiei convenită Operatorului pe durata contractului este prezentată mai jos:

Anul	2026	2027	2028	2029
Numar total de autobuze	6	6	6	6
Grad de utilizare	67%	100%	100%	100%
Nr km parcursi	312.600,00	468.900,00	468.900,00	468.900,00
Numar de calatorii estimate	320.000,00	480.000,00	480.000,00	480.000,00
(I) Costuri inregistrate	1.274.336,67	1.911.505,00	1.911.505,00	1.911.505,00
(II.1) Propus pentru UAR ROMAN SI UAT CORDUN (1%) (Pr)	0	0	0	0
(II.2) Maxim (6,37%+100 puncte de bază) (PrM)	93.969,59	140.954,38	140.954,38	140.954,38

(III) Venituri din servicii de transport persoane	480.000,00	720.000,00	720.000,00	720.000,00
	37,67%	37,67%	37,67%	37,67%
TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ PLANIFICATĂ (I + II - III)	794.336,67	1.191.505,00	1.191.505,00	1.191.505,00
	62,33%	62,33%	62,33%	62,33%
din care diferențe de tarif	224.000,00	336.000,00	336.000,00	336.000,00
TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ efectivă	570.336,67	855.505,00	855.505,00	855.505,00

Reguli si aspecte cu privire la modul de respectare a aspectelor de concurenta in cazul delegarii serviciului de transport calatori

Conditie	Situatia prezenta supusa analizei
Obiectul de activitate al operatorului propriu privat	4931 - Transporturi terestre de pasageri, pe bază de grafic
Conditia privind subcontractare / subdelegarii	Conform caietului de sarcini si a contractului: Interdictia subdelegarii si cesionarea contractului: 1. se interzice delegatului sa incheie cu terti, contracte de subdelegare avand ca obiect prestarea activitatilor delegate sau parti din acestea. 2. cesionarea contractului de delegare de catre delegat unei alte societati nu este admisa
Teritorialitatea delegarii serviciilor	Doar pe raza traseul 6 – ROMAN - CORDUN
Capitalul social al operatorului este detinut in totalitate de unitatea administrativ-teritoriala; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului este exclusa	<i>NATURA CAPITAL</i> <i>integral de stat</i> <i>ASOCIATI PERSOANE JURIDICE</i> <i>UAT MUNICIPIUL ROMAN 90%</i> <i>Calitate: asociat unic</i> <i>Naționalitate: română</i> <i>UAT COMUNA CORDUN 10%</i> <i>Calitate: asociat unic</i> <i>Naționalitate: română</i>
Conditia de control, asigurata, actualmente, prin detinerea integrala a capitalului de catre UAT	AGA – este constituita 90% din imputernicitii Consiliului Local al MUNICIPIULUI ROMAN si 10% din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI CORDUN ; Numirea conducerii superioare si stabilirea bugetului - este realizata din imputernicitii Consiliului Local al Municipiului Roman si din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI CORDUN; Stabilirea planului de afaceri, respectiv a investitiilor – se realizeaza din imputernicitii Consiliului Local al Municipiului Roman si din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI CORDUN;

	Exercitarea unor drepturi specifice pietei – se realizeaza 50% din imputernicitii Consiliului Local al Municipiului Roman si din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI CORDUN;
Asigurarea impotriva unor supra-plati	Conform calculelor de la sectiunea anterioara, societatea va activa in conditiile pietii, la preturile pietii (plecand de la costuri) si avand o marja de profit rezonabil de 7,37%. Procentul de 7,37% reprezinta rata swap de 6,37% aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, plus 100 de puncte de bază
Metode de recuperare in cazul unei supra-plati	<p>Compensația va fi plătită de Autoritatea Contractantă Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare întocmit de către Operator până la data de 20 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația, potrivit prezentului Contract și a facturii emise de Operator în baza Raportului lunar de constatare. Raportul lunar de constatare întocmit de Operator va fi agreeat și semnat de Autoritatea Contractantă până la data de 15 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația.</p> <p>În vederea evitării supracompensării, în termen de 30 de zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale. Compensația anuală reprezintă cea mai mică valoare dintre:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ valoarea totală anuală a Compensației calculate potrivit Rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv; și ■ valoarea totală anuală a Compensației platite.
Durata delegarii	Durata pentru care se delegea serviciul public este de 3 ani de la data semnării contractului fara posibilitatea prelungirii.
Anunțul în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene	Publicarea intenției de atribuire în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene este necesară deoarece contractul de servicii publice privește o prestație anuală de mai mult

	de 50.000 de kilometri de servicii publice de transport de călători – anunt JOUE – OJ- S 84/2026 – 30.04.2026
Clarificarea informațiilor din contract privind bunurile de preluare, bunurile de retur și investițiile delegatului/operatorului	Toate informațiilor privind bunurile de preluare, bunurile de retur și investițiile delegatului/operatorului sunt identificate în Anexa 4 - Bunuri Utilizate de Operator în Executarea Contractului – la contractual de delegare

Analizând cele prezentate în capitolele de mai sus considerăm oportună soluția **gestiunii directe** a GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE EFECTUAT CU AUTOBUZE ELECTRICE PENTRU TRASEUL nr. 6 – ROMAN-CORDUN, JUDEȚUL NEAMȚ, CĂTRE OPERATORUL PROPRIU PRIVAT SC TRANS URBAN SRL, entitatea cu personalitate juridică, aflat în subordinea exclusivă a Consiliului Local al MUNICIPIULUI ROMAN și Consiliul Local CORDUN, ca fiind cea mai bună variantă din punct de vedere tehnico – economică pe care o are acum localitatea la îndemână.