

***STUDIU DE OPORTUNITATE ÎN VEDEREA
DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE
TRANSPORT PUBLIC LOCAL PE
TERITORIUL ORAȘULUI SEINI***

CUPRINS

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI	3
CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ	4
II.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante	4
II.2. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor	6
II.3. Descrierea serviciului de transport public de călători	8
II.4. Cadrul instituțional și de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului și strategiei de contractare	9
II.5. Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în Orașul Seini	9
CAPITOLUL III - OPORTUNITATEA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI SPECIALIZAȚI	11
III.1. Prevederi legislative	11
III.2. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public	13
III.3. Cerințe impuse operatorului serviciului de transport public de călători	13
III.4. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului de transport	15
III.5. Venituri și modalități de alocare a veniturilor	16
III.6. Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public	16
III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate	16
III.8. Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței	16
III.9. Mecanismul de evitare a oricărei supracompensări	16
III.10. Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport	16
CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE	17

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

Orașul Seini a depus pentru finanțare pe axa prioritară 3, obiectivul specific 3.2: Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, 2 proiecte, pentru unul s-a semnat în luna decembrie contractul de finanțare iar celălalt este în faza de precontractare. Proiectele ce urmează să fie finanțate prin intermediul acestei axe, propun o abordare integrată și complementară a problemelor de mediu și contribuie în mod direct la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și de alte gaze cu efect de seră (GES) provenite din transportul rutier motorizat de la nivelul orașului Seini, generat, în principal, de utilizarea extinsă a autoturismelor pentru deplasarea populației.

Scopul principal al acestei axe, respectiv a celor 2 proiecte, este de a reduce emisiile de carbon prin descurajarea folosirii autoturismelor proprii și oferirea ca alternativă a transportului public local și a modurilor nemotorizate, creându-se în acest fel condițiile pentru reducerea numărului autoturismelor și implicit reducerea emisiilor de echivalent CO₂.

Cum în orașul Seini nu există în acest moment un sistem de transport public local de persoane, este obligatoriu să înființăm unul, iar pentru asta este necesar să realizăm un studiu de oportunitate care să ne arate calea pe care trebuie să o parcurgem.

Pentru realizarea obiectivelor în ceea ce privește transportul public local, Primăria Orașului Seini a decis înființarea unui sistem de transport în comun cu două rute de transport, achiziția a două autobuze electrice, construire depou de deservire a autovehiculelor și marcarea stațiilor de pe cele 2 trasee.

UAT Seini exercită conform legii atribuții legate de acest serviciu în ceea ce privește planificarea, reglementarea, atribuirea, contractarea, monitorizarea și controlul serviciului, tarifarea și taxarea, realizarea și implementarea programelor de dezvoltare.

În vederea inițierii procedurii privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe teritoriul administrativ al Orașului Seini, se întocmește prezentul **studiu de oportunitate pentru stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public local de călători pe teritoriul orașului și a satelor aparținătoare.**

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

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

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

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

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

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

Zonele urbane 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 urban este indispensabil 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 Orașe 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 urban 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 urban durabil. Totodată,

documentul strategic prevede promovarea unui transport urban 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), creerea 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.

Programul de guvernare 2017-2020: prevede de asemenea politici de îmbunătățire a infrastructurii de transport și calitatea mediului prin prevenirea și limitarea efectelor negative ale schimbărilor climatice, implementarea măsurilor pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, dezvoltarea transportului urban (căi de rulare / piste pentru bicicliști / mijloace de transport ecologice), încurajarea deplasării cu bicicleta (amenajarea unor piste sigure pentru bicicliști), etc.

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 Nord-Vest 2014-2020: 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 și identificarea deficiențelor

Rețeaua totală de drumuri a orașului Seini însumează 71 de km de infrastructură, din care: 11 km de drum național / european, 6 km de drum județean și 54 de km de rețea stradală. Rețeaua de drumuri naționale și județene este în totalitate asfaltată. În ceea ce privește rețeaua stradală, orașul dispune doar de 25 km de străzi modernizate, echivalentul a 46,3% din totalul rețelei stradale, restul fiind preponderent drumuri de piatră sau pământ.

În prezent, rețeaua de căi de comunicație de pe raza orașului Seini cuprinde:

- DN 1C Baia Mare – Satu Mare, cunoscut ca și drumul european E 58, care traversează de la est la vest localitățile Săbișa și Seini, pe o lungime de cca. 11 km. Traficul mediu zilnic înregistrat este de 2.507 total vehicule;

- DJ 109 I, Satu Mare – Negrești Oaș – Viile Apei – Seini, aflat la limita dintre județe, cu o lungime de aproximativ 6 km;

- Drumuri din interiorul localității, în lungime totală de 54 km, amenajate în diferite variante din punct de vedere al îmbrăcăminții: asfaltate, balastate sau drumuri din pământ;

- Din punct de vedere feroviar, orașul Seini este tranzitat de Magistrala 400 a Căilor Ferate Române, pe ruta Brașov – Deda – Dej - Baia Mare - Satu Mare. Lungimea rețelei feroviare pe teritoriul administrativ al orașului Seini este de 10,09 km. Întreaga lungime este de tip neelectrificat, cu ecartament normal (o singură cale), exceptând zona stației CFR unde linia este dublată.

Conform datelor preluate de la Institutul Național de Statistică, populația orașului Seini la 1 ianuarie 2016 era de 9605 locuitori, iar conform recensământului din 2011, populația totală după domiciliu era 8987 locuitori, din care 7501 în orașul Seini, 858 în localitatea Săbișa, 628 în localitatea Viile Apei. Valorile arată că populația este în creștere, situație care se regăsește în puține cazuri în alte localități din România. Unul din motivele pentru care populația își menține rezidența în orașul Seini este amplasarea strategică în apropierea celor două reședințe de județ, Baia Mare și Satu Mare, care a permis rezidenților orașului Seini să lucreze în afara acestuia, dar să facă naveta fără a fi nevoie să se mute.

În orașul Seini NU există transport public, definit conform art. 3, alin. 3 din Legea 92/2007 - Legea privind serviciile de transport public local. În niciuna din cele trei localități aferente UAT Seini nu există transport prin curse regulate și nici prin curse regulate speciale, taxi sau regim de închiriere.

Transportul public de persoane interjudețean cu rute ce tranzitează și orașul Seini este asigurat de mai multi operatori, cu masinile din dotare: autocare, autobuze, microbuze, care asigură legături cu localitățile Baia Mare, Satu Mare și Negrești Oaș. Pe teritoriul orașului sunt amenajate stații de autobuz județean.

O atenție sporită trebuie acordată satelor componente ale orașului Seini care prezintă proporții importante din totalul populației orașului Seini și a gradului de locuire: conform datelor, se înregistrează în anul 2016, 978 locuitori în Săbișa și 864 locuitori în Viile Apei. Având în vedere că toate instituțiile de interes public și serviciile sunt amplasate în orașul Seini, inclusiv conectarea cu rețeaua de cale ferată, cererea de deplasare a locuitorilor localităților aparținătoare către oraș este foarte mare. Totodată, având în vedere necesitatea suplimentării forței de muncă în oraș și luând în considerare oportunitatea investiției aflată în curs de execuție - pod peste râul Someș cu legătură către comuna Pomi, se consideră un mare avantaj includerea în viitoarele rute de transport public în comun a traseului către Pod Seini spre Comuna Pomi, pentru preluarea călătorilor ce vor desfășura activități de natură economică, administrativă, de tranzit, etc. pe teritoriul Orașului Seini.

În intervalul 2010-2016, din punct de vedere al echipării tehnice, este înregistrat un număr de autovehicule în creștere, din care numărul de autoturisme înregistrate atât pe persoane fizice cât și la agenți economici la nivelul acestui interval înregistrează un trend crescător.

În condițiile calitative actuale ale rețelei de transport și a gradului de motorizare al orașului aflat ca valoare peste media națională, traficul viitor probabil prezintă posibilități de expansiune evidente.

Prin urmare, concluziile studiilor arată că, menținând situația actuală din teritoriu, se vor înregistra creșteri ale numărului de autovehicule care vor circula prin orașul Seini, implicit și a emisiilor de poluanți în atmosferă provenite din trafic.

Totodată, având în vedere predispoziția populației orașului Seini de utilizare a transportului rutier privat, se estimează că traficul va crește, iar capacitatea de circulație va fi depășită pe anumite tronsoane de drumuri.

Lipsa transportului public local și a infrastructurii amenajate pentru transportul nemotorizat face ca un procentaj ridicat din deplasările interne să fie realizate cu autoturismul privat contribuind la congestia rețelei, în condițiile existenței unui număr mare de persoane dependente din punct de vedere al transportului (minorii și vârstnicii).

Rezultă deci, ca o necesitate pentru orașul Seini, asigurarea mobilității interne și asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localităților, respectiv stabilirea de măsuri pentru reducerea traficului în UAT Seini.

Pentru interconectarea infrastructurii și eficientizarea exploatării lor, se impune realizarea unor linii de transport public pentru Orașul Seini, interconectarea tronsoanelor de trafic intens și măsuri de optimizare a traseelor și orarelor de circulație prin amplasarea de sisteme de monitorizare a frecvenței tronsoanelor.

Accesibilitatea oferită de sistemul de transport ar trebui să fie disponibilă tuturor, astfel încât toate facilitățile publice urbane - transportul public și circulație pentru bicicliști, să fie disponibile în regim nediscriminatoriu.

O contribuție esențială pentru îmbunătățirea condițiilor de viață și a calității mediului poate fi asigurată printr-un transport urban 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 urban durabil.

Diminuarea dependenței de mașina individuală și promovarea unor modalități de transport alternative (transport public, biciclete), ameliorarea condițiilor unui transfer al traficului rutier spre alte moduri de transport sunt premise necesare pentru îmbunătățirea calității mediului.

Amplasarea în teritoriu a gării în cadrul orașului Seini, a zonelor de locuințe aflate în satele componente a UAT-ului (Săbișa și Viile Apei), a agenților economici, respectiv a zonelor rezidențiale din oraș, influențează semnificativ cerințele populației asupra necesității înființării serviciului de transport urban de persoane, justificată de: cererea de transport potențială, modurile de deplasare, volumele de trafic urban, rutele de transport urban și periurban cu încărcare ridicată, gradul de ocupare a vehiculelor, cererea de servicii de transport intermodale, etc. Inexistența acestui serviciu, influențează încărcarea drumurilor în mediul urban și creșterea implicită a volumului emisiilor poluante în orele de vârf datorită utilizării autoturismului personal.

În concluzie, principalele probleme cu care se confruntă infrastructura de trafic din orașul Seini constau în:

- Lipsa transportului public local face ca un procentaj ridicat din deplasările interne să fie realizate cu autoturismul privat, contribuind la congestia rețelei, în condițiile existenței unui

număr mare de persoane dependente din punct de vedere al transportului (minorii și vârstnicii);

- Valorile mari ale circulației cauzează implicit valori mari ale emisiilor poluante în atmosferă generate din trafic;
- Lipsa unui sistem urban pentru circulația pe biciclete și pietonală;
- Existența străzilor urbane care necesită modernizări;
- Dezvoltarea succesivă și uneori spontană a rețelei rutiere a condus la existența unor elemente de rețea cu lățimi reduse, care generează conflicte de circulație și congestii în anumite perioade ale zilei;
- Lipsa unui sistem de management al traficului.

II.3. Descrierea serviciului de transport public de călători

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

Acesta va cuprinde 2 trasee, se vor lega cele 2 sate aparținătoare, Viile Apei și Săbișa, de punctele de interes din orașul Seini, se vor achiziționa pentru deservire două autobuze electrice, se va construi un depou de deservire a autovehiculelor și se vor marca stațiile de pe cele 2 trasee, în total 22 buc.

Configurația celor 2 rute va fi următoarea:

Ruta 1, cu lungimea de 9 km pe sens, 18 km lungime totală, de la pod Someș până la limita Nord a UAT Seini, înspre Viile Apei:

- Stația 1, pe strada Cuza Vodă, în fața stației de călători SNCFR Seini;
- Stația 2, pe strada Nicolae Bălcescu, după intersecția cu strada Cuza Vodă, pe partea dreapta a sensului de mers pe ruta 1, în apropierea sensului giratoriu de la intersecția străzilor Băii (DN 1C), Nicolae Bălcescu, Mihai Eminescu;
- Stația 3, la intersecția străzilor Cetății și Libertății;
- Stația 4, la intersecția străzilor General Georgescu și Olarilor;
- Stația 5, la intersecția străzilor General Georgescu și Între Văi;
- Stația 6, la intersecția străzilor Zugău și Principală Viile Apei;
- Stația 7, pe strada Principală Viile Apei, în apropiere de limita UAT Seini;
- Stația 8, la intersecția străzilor Zugău și Principală Viile Apei;
- Stația 9, la intersecția străzilor Cetății și Libertății, cu traseu pe străzile Zugău și Mihai Eminescu;
- Stația 9, pe strada Nicolae Bălcescu, centru;
- Stația 10, pe strada Cuza Vodă, în fața stației de călători SNCFR Seini;
- Stația 11, pod Seini către UAT Pomi.

• **Ruta 2**, cu o lungime de 13 km, de la gara Seini, pe strada Cuza Vodă, spre strada Industriilor, strada Băii (DN 1C), strada Tablă, strada Căminului, strada Dealul Soarelui, strada Băii (DN 1C), strada Boci, strada Sub Vii, strada General Bălan, strada Tudor Vladimirescu, strada Mihai Eminescu, înapoi pe strada Cuza Vodă, cu încheierea rutei la stația de pornire, lângă gara Seini:

- Stația 1, pe strada Cuza Vodă, stația de călători SNCFR Seini;
- Stația 2, pe strada Industriilor, cu circa 100 m înainte de intersecția cu strada Băii (DN 1C);
- Stația 3, pe strada Tablă;
- Stația 4, în fața școlii de pe strada Căminului, în apropiere (50 m) de intersecția cu strada Băii (DN 1C);

- Stația 5, la intersecția străzii Băii (DN 1C) cu strada Valea Satului (Săbișa), la circa 250 m după intersecția cu strada Dealul Soarelui;
- Stația 6, pe strada Dealul Soarelui;
- Stația 7, pe strada Băii (DN 1C), în apropiere de intersecția cu strada Industriilor;
- Stația 8, pe strada Boci, după intersecția cu strada Băii (DN 1C);
- Stația 9, pe strada General Bălan, la intersecția cu brațul înfundat al străzii General Bălan;
- Stația 10, pe strada Nicolae Bălcescu, înainte de intersecția cu strada Cuza Vodă, pe partea dreapta a sensului de mers pe ruta 2, în apropierea sensului giratoriu de la intersecția străzilor Băii (DN 1C), Nicolae Bălcescu, Mihai Eminescu;
- Stația 11, pe strada Cuza Vodă, stația de călători SNCFR Seini.

Populația deservită de transportul public nu va fi doar cea de pe traseele unde se realizează transportul în comun, vor fi preluați și cei din zonele adiacente, respectiv se va prelua populația din zona comunei Pomi odată cu finalizarea legăturii rutiere – pod peste râul Someș.

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 orașului Seini 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;
- Hotărârea Guvernului nr. 855/2008 pentru aprobarea actului constitutiv-cadru și a statutului-cadru ale Asociațiilor de Dezvoltare Intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice;
- Hotărârea Guvernului nr. 742/2014 privind modificarea anexelor nr. 2 și 4 la Hotărârea Guvernului nr. 855/2008 pentru aprobarea actului constitutiv-cadru și a statutului-cadru ale Asociațiilor de Dezvoltare Intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice;
- Legea nr. 215/2001 – Legea administrației publice locale;
- 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 Orașul Seini

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

PMUD-ul pentru orașul Seini a fost realizat în anul 2017 și a fost revizuit în 2018 și își dorește să asigure implementarea conceptelor europene de planificare și management pentru mobilitate urbană durabilă, adaptate la condițiile specifice ale regiunii. Pentru acest lucru, planul include o listă de măsuri dezvoltate pentru îmbunătățirea mobilității pe termen scurt, mediu și lung.

Planul de mobilitate urbană durabilă este destinat obținerii unui plan strategic pentru oameni și locuri și va avea următoarea viziune pentru dezvoltarea mobilității pentru perioada 2017-2030: un sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, proiectat să promoveze dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții în orașul Seini.

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

- **ACCESIBILITATE** – se asigură că toate categoriile de locuitori au opțiuni de deplasare, ceea ce permite accesul la destinații și servicii esențiale;
- **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – îmbunătățirea siguranței și securității în circulație pentru toate categoriile de participanți la mobilitate;
- **MEDIU** - reducerea poluării aerului și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** - îmbunătățirea eficienței și eficacității costurilor transportului de persoane și bunuri și asigurarea dezvoltării economice prin acces la servicii de mobilitate;
- **CALITATEA MEDIULUI URBAN ȘI A VIEȚII** - creșterea atractivității și calității mediului urban și a vieții și proiectarea unui mediu urban în beneficiul tuturor cetățenilor, a economiei și societății în general.

Viziunea de dezvoltare este etapizată astfel:

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

Viziunea pe termen scurt rezolvă problemele pentru care sunt deja inițiate, cum ar fi: realizarea sistemului de piste pentru biciclete, creșterea accesibilității pietonale, organizarea traseelor de transport public, modernizarea căilor de rulare, crearea unui sistem de închiriat biciclete.

Viziunea pe termen mediu completează viziunea pe termen scurt prin extinderea sistemului de închiriat biciclete, creșterea accesibilității pietonale, extinderea sistemului de parcuri, extinderea traseelor de transport public, dezvoltarea unui sistem de dispecerat pentru persoanele cu mobilitate redusă, organizarea unui sistem de sensuri unice, amenajarea intersecțiilor, realizarea de noi străzi colectoare, realizarea șoselei ocolitoare, dezvoltarea transportului multimodal.

Viziunea de dezvoltare care poate suplini toate problemele majore ale orașului este **viziunea pe termen lung**, care acoperă toate necesitățile și permite o dezvoltare coerentă și fezabilă.

Viziunea pe termen lung 2030

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

Deplasările pietonale reprezintă al doilea aspect în deplasările nemotorizate. Orașul trebuie să își îmbunătățească atât starea trotuarelor existente dar și să creeze altele noi. În egală măsură, valea Seinel trebuie amenajată astfel încât să devină un coridor verde dedicat pietonilor.

Zonele rezidențiale trebuie să fie spații cu o atenție sporită asupra locuitorilor. Aceștia trebuie să fie feriți de accidente și de poluare fonică, astfel încât vehiculele trebuie să se deplaseze cu viteze reduse. De asemenea, spațiile aferente zonei de locuit sunt zone dedicate omului și nevoilor sale, sunt spații de întâlnire a comunității. Astfel, garajele sau magaziile / micile depozite situate în apropierea blocurilor trebuie înlocuite cu spații publice calitative.

Parcările sunt o necesitate, atât în zonele de rezidență, cât și în zonele comerciale, culturale sau de servicii. Orașul este uneori sufocat de mașini parcate spontan și ilegal, astfel încât trebuie dezvoltate politici de diminuare a parcării în locuri neamenajate. De asemenea, trebuie sporit numărul de parcări în punctele de interes, chiar și pentru staționări temporare.

Un oraș axat pe creșterea calității vieții și a scăderii gradului de poluare este susținut de **transportul public** performant. Încurajarea utilizării transportului în comun în defavoarea celui personal trebuie să se facă prin orice mijloace. Transportul public este eficient atunci când acoperă toate zonele din oraș. Aglomerările care se produc la intrarea și la ieșirea de la școală pot fi reduse prin introducerea unor trasee de transport public pentru elevi, pentru a evita întârzierile date de staționările vehiculelor personale.

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

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

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

CAPITOLUL III - OPORTUNITATEA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI SPECIALIZAȚI

III.1. Prevederi legislative

Serviciile de transport public pe teritoriul UAT Seini se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în secțiunile II și III din legea serviciilor comunitare de utilității publice nr. 51/2006 actualizată. 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 orașului, precum și de mărimea și complexitatea serviciului.

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune prin care orașul Seini 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.

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

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

UAT-urile 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) unitatea administrativ-teritorială în calitate de acționar / asociat unic al operatorului, prin intermediul AGA și al CA, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului în legătură cu serviciul furnizat / prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b) operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării / prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza unității administrativ - teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;
- c) capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional este exclusă.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 în orașul Seini. 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 orașului Seini;
- 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 întreaga arie teritorială a orașului Seini;
- Operatorul va realiza investiții în legătură cu prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu programul de investiții al orașului Seini;
- 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 Primăriei Orașului Seini;
- Orașul Seini 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 Consiliului Local Seini;
- 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 UAT Seini, 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 UAT Seini;
- 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;
- 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 6 ani.

III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

Serviciile delegate nu se pot subcontracta.

III.8. Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței

Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători se revizuiesc anual de către Autoritatea Contractantă iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, funcție de politica în domeniu și obiectivele delegatarului. Prin ponderea dată anumitor indicatori și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de Autoritatea Contractantă. Deasemenea, contractul prevede monitorizarea atentă a performanțelor derulării sarcinilor operatorului asumate prin contract și penalități pentru neîndeplinire, incluzând și adoptarea de măsuri corective.

III.9. Mecanismul de evitare a oricărei supracompensări

Evitarea supra sau subcompensării și respectarea Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se realizează prin mecanismul auditului tehnico - economic urmat de decontarea anuală de regularizare. În plus, cerințele de evidențiere separată a altor activități desfășurate și alocarea de cotă de costuri indirecte asigură trasabilitatea costurilor obligației de serviciu public.

III.10. Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport

Modificarea contractului se realizează prin act adițional agreeat de ambele părți.

CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE

Analizând cele prezentate în capitolele de mai sus și având în vedere o serie de condiționări sau oportunități, cum ar fi:

a) Operatorul de transport public local Urbis SA care are calitatea de operator regional nu operează în această zonă decât până la limita cu Orașul Tăuții Măgherauș, iar operarea acestuia în Seini ar presupune un cost semnificativ suportat de UAT care ar trebui să acopere diferența dintre veniturile realizate și costurile cu operarea. Chiar dacă nu avem o situație reală, putem compara oferta de operare a ADI ZMBM prin intermediul SC Urbis SA care cu 3 curse / zi pe ruta Baia Mare – Seini ar avea o pierdere de peste 30.000 lei / lună, ori programul de transport de care au nevoie cetățenii din Seini presupune un număr de minim 15 curse / zi pentru fiecare din cele 2 rute,

b) Alegerea unui operator extern ar priva Consiliul Local Seini de exercitarea unei influențe și a unui control efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale ale operatorului cu efecte negative asupra intereselor cetățenilor orașului,

c) Ținând cont de natura și starea serviciului propus, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț / calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale orașului, precum și de mărimea și complexitatea noului serviciu de transport care va cuprinde pentru început doar 2 rute de transport operate cu 2 mijloace de dimensiuni medii,

d) Ținând cont de dimensiunea geografică și populația orașului Seini și a satelor aparținătoare,

e) Ținând cont de faptul că va fi un serviciu nou înființat în orașul Seini, acesta având nevoie în cei 6 ani de contract de sprijin pentru buna funcționare,

f) Ținând cont de faptul că toate dotările de care va beneficia serviciul în cei 6 ani de contract vor fi puse în totalitate la dispoziție de către UAT Seini,

g) Posibilitatea de a înființa un serviciu public prin reorganizarea unor compartimente existente din cadrul Primăriei, respectiv de a transfera personalul necesar pentru operarea transportului în comun din cadrul acestor compartimente existente,

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

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

Considerăm oportună soluția **gestiunii directe** a serviciului public de transport local de călători pe teritoriul Orașului Seini și a satelor aparținătoare, prin **atribuirea directă a contractului de delegare** a gestiunii către un **operator de drept public de tipul „Serviciu Public de interes local”**, cu personalitate juridică, aflat în subordinea exclusivă a Consiliului Local Seini, ca fiind cea mai bună variantă din punct de vedere tehnico – economică pe care o are acum orașul la îndemână.

Întocmit
Vasile Barbul

Seini,
15.01.2019