



UNIUNEA EUROPEANĂ



RAPORT DE EVENIMENT

Seminar regional organizat în cadrul proiectului METROPOLITAN, cod SMIS 111265

- Oradea, 15-17 mai 2019 -



Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România – FZMAUR, în parteneriat cu Asociația pentru Mobilitate Metropolitană – AMM implementează proiectul Metropolitan - cod SMIS 111265, finanțat în cadrul Programului Operațional Capacitate Administrativă 2014 - 2020, având ca beneficiari direcți Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară care gestionează transportul public și Municipiile cu statut de pol de creștere/ pol de dezvoltare/ reședință de județ.

Obiectivul general al proiectului este elaborarea unei politici alternative la politicile publice inițiate de Guvern în domeniul transportului public local și metropolitan de călători din România, care va contribui la perfecționarea legislației în domeniu, la o corelare a legislației în domeniu cu legea cadru privind serviciile comunitare de utilități publice (Legea 51/2006) și cu legislația auxiliară, precum și la o armonizare cu legislația europeană privind serviciile publice de transport, respectiv Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





O activitate în cadrul proiectului o constituie organizarea a 4 seminarii regionale pe tema transportului public local și metropolitan de călători. Locațiile de desfășurare a seminariilor sunt: Brașov, Oradea, Constanța și Cluj Napoca.

Primul seminar a avut loc în perioada 14-15 februarie 2019, la Brașov.

Al doilea seminar în cadrul proiectului a avut loc în perioada 16-17 mai 2019, cu participarea unui număr de circa 50 de invitați, din care 40 de persoane fac parte din grupul țintă al proiectului (ADI-uri membre FZMAUR, reprezentanți ai municipiilor reședință de județ și ai ADI-urile de transport public) și AMM, reprezentanți ai ADI Zona Metropolitană Oradea, precum și reprezentanți ai Băncii Mondiale.

AMM, prin expertiza tehnică pe care o are în domeniul transportului public, a avut atribuții în organizarea seminariilor, prin pregătirea agendei de lucru, elaborarea prezentărilor, moderarea discuțiilor și elaborarea unui raport de eveniment.

Seminarul s-a desfășurat pe perioada a două zile, și a fost deschis cu un cuvânt de bun venit din partea domnului Mircea MĂLAN – Viceprimarul Municipiului Oradea.

În prima zi a seminarului au avut loc o serie de prezentări, dezbateri și discuții interactive cu privire la stadiul de implementare al proiectului, prezentarea sistemului de transport public al Zonei Metropolitane Oradea și al operatorului regional de transport public OTL S.A., prezentarea proiectului CICLEWALK – exemplu de mobilitate alternativă. Reprezentanții Băncii Mondiale au prezentat concluziile Studiului privind portofoliul de proiecte cu impact metropolitan la nivelul municipiilor reședință de județ din România. Au fost prezentate unele elemente de guvernare corporativă cu impact asupra transportului public, precum și exemple de bune practici în organizarea serviciilor comunitare de utilități publice în cadrul ADI Transregio și ADI Piatra Neamț.

Domnul Adrian FOGHIȘ – Directorul General al ADI Zona Metropolitană Oradea a adresat un cuvânt de bun venit participanților.

În prima parte a evenimentului, domnul Paul PECE - Managerul proiectului a prezentat obiectivul întâlnirii și agenda propusă, precum și stadiul de implementare al proiectului METROPOLITAN, cod SMIS 111265.

A urmat prezentarea Sistemului de transport public al Zonei Metropolitane Oradea. Domnul Ciprian BARNA – Coordonator proiecte în cadrul Zonei Metropolitane Oradea, a prezentat modul de organizare a serviciului de transport public la nivelul Zonei Metropolitane Oradea, viziunea și obiectivele zonei metropolitane, contextul național și regional, precum și influența teritorială la nivel transfrontalier.

Serviciul de transport public local din zona metropolitană Oradea cuprinde 19 trasee urbane, cu o lungime de 264,2 km, 6 trasee metropolitane (care fac legătura între Municipiul Oradea și comunele Borș și Sînmartin), cu o lungime de 118,1 km, și 1 linie transfrontalieră Oradea-

***Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!***





UNIUNEA EUROPEANĂ



Biharkeresztes cu o lungime de 30 km. Total parcurs autobuze/an: aprox. 3.996,02 mii km;
Numărul călătorilor transportați cu autobuzele/an: aprox. 1.718 mii călători.

Pentru perioada de finanțare 2014-2020, în cadrul Programului Operațional Regional, AP4, PI 4.1, se află în implementare proiecte de extindere a liniei de tramvai în zona de sud a municipiului Oradea, modernizarea flotei de tramvaie, modernizarea infrastructurii de transport public, modernizarea flotei de autobuze, precum și introducerea unei linii expres de autobuz.



În continuarea agendei evenimentului, a urmat prezentarea proiectului CICLEWALK-exemplu de mobilitate alternativă. Domnul Adrian FOGHIȘ, Directorul General al ADI Zona Metropolitană Oradea a prezentat proiectul CICLEWALK. Obiectiv general al proiectului este îmbunătățirea implementării politicilor și programelor de dezvoltare regională care vizează tranziția către o economie bazată pe emisii scăzute de carbon, iar obiectivele specifice sunt îmbunătățirea competențelor factorilor de decizie cu responsabilități în domeniul mobilității în ceea ce privește practicile și standardele de calitate aplicate în regiunile partenere, cu accent pe colectarea și managementul informației relevante și creșterea calității măsurilor și intervențiilor în domeniul ciclismului și a deplasării pietonale.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020



Evenimentul a continuat cu prezentarea operatorului regional de transport public OTL S.A. – Oradea. Domnul Viorel POP – Director General al OTL S.A. a prezentat operatorul de transport, o scurta istorie a acestuia de la constituire și până în prezent, precum și modul de organizare a serviciului în Municipiul Oradea și zona metropolitană aferentă. În acest sens, a fost prezentat un scurt film realizat cu ocazia aniversării a 113 ani a circulației tramvaielor în Oradea.

În a doua parte a zilei, a urmat prezentarea de către reprezentanții Băncii Mondiale a concluziilor Studiului privind portofoliul de proiecte cu impact metropolitan la nivelul municipiilor reședință de județ din România.

Doamna Adina VINȚAN - consultant în cadrul Băncii Mondiale a prezentat o serie de analize comparative a unor indicatori economico-financiari aferenți zonelor metropolitane și aglomerările urbane. De asemenea, au fost prezentați o serie de indicatori privind populația Uniunii Europene, declinul demografic și îmbătrânirea populației, care reprezintă cel mai important impas al Uniunii Europene în momentul de față, cu implicații majore și pentru România. Astfel, pentru a deveni mai competitive, metropolele românești trebuie să atragă investiții și oameni, având totodată nevoie de viziune și măsuri integrate.

Doamna Ioana IRIMIA – Expert comunicare în cadrul Băncii Mondiale a prezentat concluziile studiului realizat de către Banca Mondială privind ”Prioritățile Orașului Tău, cea mai mare campanie de consultare publică pe tema dezvoltării urbane din România. La acest proiect a participat și FZMAUR. De asemenea, și-au adus sprijinul autorități publice locale, organizații neguvernamentale naționale și locale, precum și media națională și locală.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*

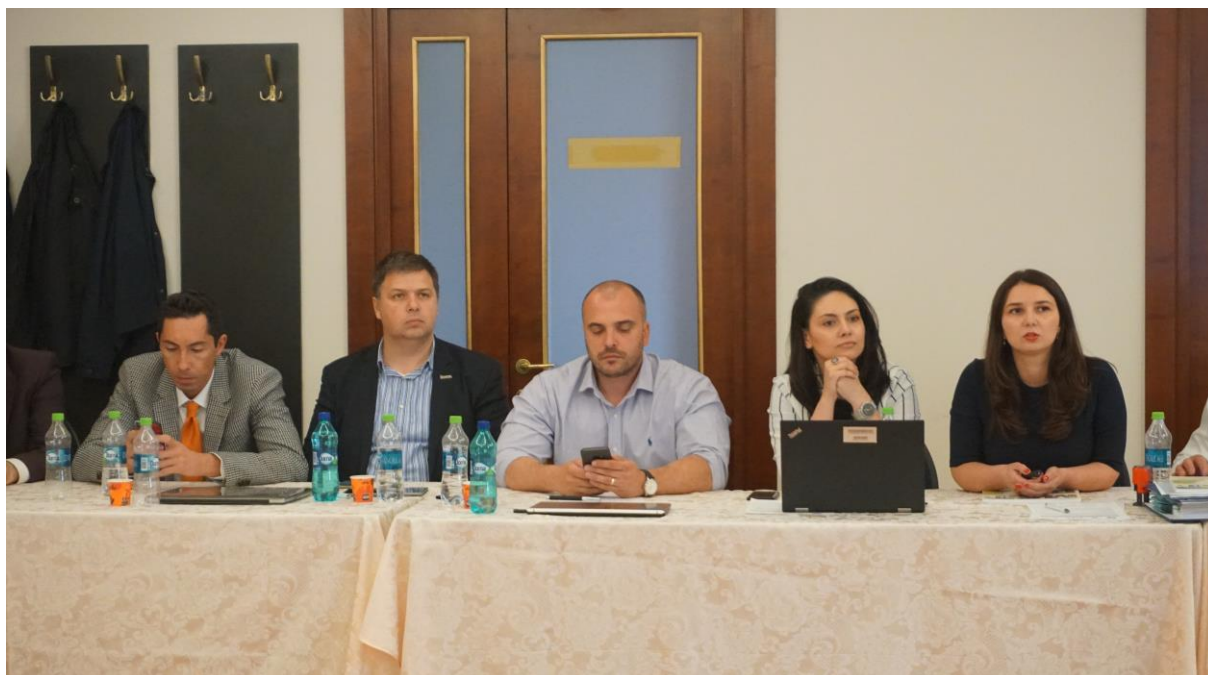




UNIUNEA EUROPEANĂ



Campania de consultare publică s-a derulat online, la nivelul Municipiului București și a celor 40 de reședințe de județ, fiind realizate 41 de hărți a câte maxim 10 proiecte strategice, în perioada 22.01. – 22.03.2019. La această campanie au participat peste 100.000 de cetățeni, iar 8 orașe au avut peste 5000 de voturi din partea cetățenilor. În cadrul seminarului au fost prezentate primele 3 proiecte prioritare pentru municipiile reședință de județ.



Evenimentul a continuat cu prezentarea de către Domnul Paul PECE – Directorul Executiv al ADI Zona Metropolitană Baia Mare a unor elemente de guvernare corporativă cu impact asupra transportului public.

În acest sens, începând cu luna noiembrie 2016, ADI-urile care au delegat gestiunea serviciului de transport public în baza unui contract de delegare unui operator regional, au calitatea de autorități tutelare pentru acești operatori, în numele și pe seama UAT-urilor acționare. Atribuțiile autorității tutelare sunt reglementate de OUG nr. 109/2011 și normele metodologice de aplicare aprobate prin HG 722/2016.

Domnul Sebastian MARCU – consilier juridic în cadrul ADI Zona Metropolitană Oradea a prezentat organizarea serviciului de transport public la nivelul A.D.I. TransRegio. La nivelul zonei metropolitane funcționează 4 ADI-uri sectoriale, în domeniile apă-canal, managementul integrat al deșeurilor, transport public și termoficare. Serviciul de transport public metropolitan de persoane prin curse regulate este organizat de către ADI Transregio, la nivelul a 3 UAT-uri membre (Municipiul Oradea, Comuna Borș și Comuna Sânmartin). Operatorul regional de transport public este S.C. Oradea Transport Local S.A., acestuia fiindu-i atribuit direct contractul de delegare a gestiunii serviciului.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





Din partea ADI Piatra Neamț, domnul Ioan CUCOREANU – Director Adj. în cadrul ADI ”URBTRANS” Piatra Neamț, a prezentat modul de organizare și gestionare a serviciului de transport public local. Membrii asociației sunt Municipiul Piatra Neamț, Județul Neamț, Orașul Roznov, Comuna Alexandru cel Bun, Comuna Dumbrava Roșie, Comuna Gârcina și Comuna Săvinești. Operatorul intern este SC Troleibuzul SA, care operează 19 trasee pe teritoriul municipiului Piatra Neamț și a satelor aparținătoare UAT-urilor membre ale ADI Urbtrans.

Cu privire la subiectele abordate în prima zi a evenimentului, au fost generate o serie de discuții interactive între participanți. Au fost abordate discuții și s-au făcut propuneri pentru a fi preluate în cadrul propunerii de politici publice privind transportul public de călători, după cum urmează:

- introducerea transportului pe cale ferată în cadrul UAT-urilor/ADI-urilor și reglementarea acestor servicii la nivel local, în cadrul Legii 92/2007;
- reducerea cotei TVA de la 19% la 5% pentru serviciile de transport public de călători, la fel ca și în cazul serviciilor de apă-canal, având în vedere și politica europeană de a uniformiza și a reduce cota TVA pentru serviciile de utilități publice;
- estimarea și calcularea costului/călătorie, astfel cum a propus ANRSC prin Ordinul 131/1401/2019 pentru serviciile de transport public, este inexactă, cu o marjă de eroare mare, mai ales în zonele unde nu sunt implementate sisteme de numărare automată a călătorilor;
- stimularea financiară și susținerea acestui serviciu din bugetul de stat;
- mobilitate înseamnă mai mult decât accesul la locul de muncă, fiind necesară asigurarea flexibilității acestui serviciu, în mare parte, fiind un serviciu social;
- în cazul unui ADI, compensația ar trebui considerată/calculată la comun, nu individual pe fiecare UAT, având în vedere calitatea municipiului de magnet, cu rol polarizator;
- trebuie asigurată sustenabilitatea acestui serviciu pe termen mediu și lung;
- trebuie avute în vedere costurile de mediu, în special impactul asupra mediului a autovehiculelor second hand importate.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





UNIUNEA EUROPEANĂ



În a doua zi a seminarului au avut loc o serie de prezentări, dezbateri și discuții interactive cu privire la noutățile legislative cu impact asupra transportului public metropolitan, precum și prezentarea draftului Studiului privind analiza situației existente a transportului public.



Domnul Ștefan ROȘEANU, Director General în cadrul AMM, a prezentat noutățile legislative cu impact asupra dezvoltării transportului public metropolitan. Rolul AMM în cadrul proiectului METROPOLITAN constă în asigurarea de suport în vederea constituirii grupului țintă, organizarea sesiunilor prin pregătirea agendei de lucru, elaborarea prezentărilor, moderarea discuțiilor și elaborarea unui raport de eveniment, realizarea Studiului privind analiza situației existente a transportului public local și metropolitan la nivelul a 20 de poli de creștere/poli de dezvoltare urbană/municipii reședință de județ, asigurarea de suport tehnic în vederea acceptării de către instituțiile publice cu competențe în domeniu a propunerii de politică publică alternativă la politicile publice inițiate de Guvern în domeniu, furnizarea de expertiză tehnică pentru organizarea conferinței finale pentru prezentarea politicii publice alternative.

În cadrul seminarului a fost prezentat un material cu privire la noutățile legislative din domeniul transportului public.

În data de 9 mai a.c. a fost publicat în M. Of. Ordinul ANRSC-ANAP nr. 131/1401/2019 prin care au fost aprobate documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 a fost modificată și completată prin Legea 328/2018, apărută în 21 decembrie 2018. Titlul legii este acum Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale.

În 10 mai a.c. ANRSC a publicat Ordinul nr. 134/2019 privind modificarea și completarea Ordinului ANRSC nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

Acest ordin aduce modificări ordinului din 2007, lărgindu-i aria de aplicabilitate și la transportul județean și metropolitan, modificându-i și titlul.

Modificările Normelor, cuprinse în Anexa Ordinului, privesc printre altele:

- eliminarea unor tipuri de vehicule desemnate ca mijloace de transport destinate serviciului de transport public: metroul, și cele din transportul naval, prin cablu și autoturismele, rămânând doar autobuz, tramvai, troleibuz, (Art. 6);
- terminologia - este inclus termenul de autoritatea locală competentă, compensație etc, se elimină termenul de subvenție;
- calculul compensației în conformitate cu normele stabilite în Anexa la Regulamentul CE 1370/2007;
- apare o nouă Anexă, anexa 2, privind structura pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifului mediu pentru serviciul public de transport județean.

În a doua parte a zilei Domnul Ștefan ROȘEANU a prezentat draftul Studiului privind analiza situației existente a transportului public local și metropolitan la nivelul a 20 de poli de creștere/poli de dezvoltare urbană/municipii reședință de județ.

Structura studiului este următoarea:

- Prima parte:

Descrierea situației actuale în România în privința situației zonelor metropolitane și a autorităților de transport; Descrierea situației transportului metropolitan/ suburban în România; Zone metropolitane funcționale; Autorități metropolitane de transport funcționale; Proiecte de înființare de noi autorități; Context european; Legislație românească în domeniu.

Plan de lucru/surse:

Studierea informațiilor publice, site-uri de prezentare, strategii naționale, studii pe subiecte similare/complementare;

Colectarea de informații în baza unui chestionar care va fi trimis via e-mail autorităților metropolitane din țară, agreat cu partenerii din proiect.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





UNIUNEA EUROPEANĂ

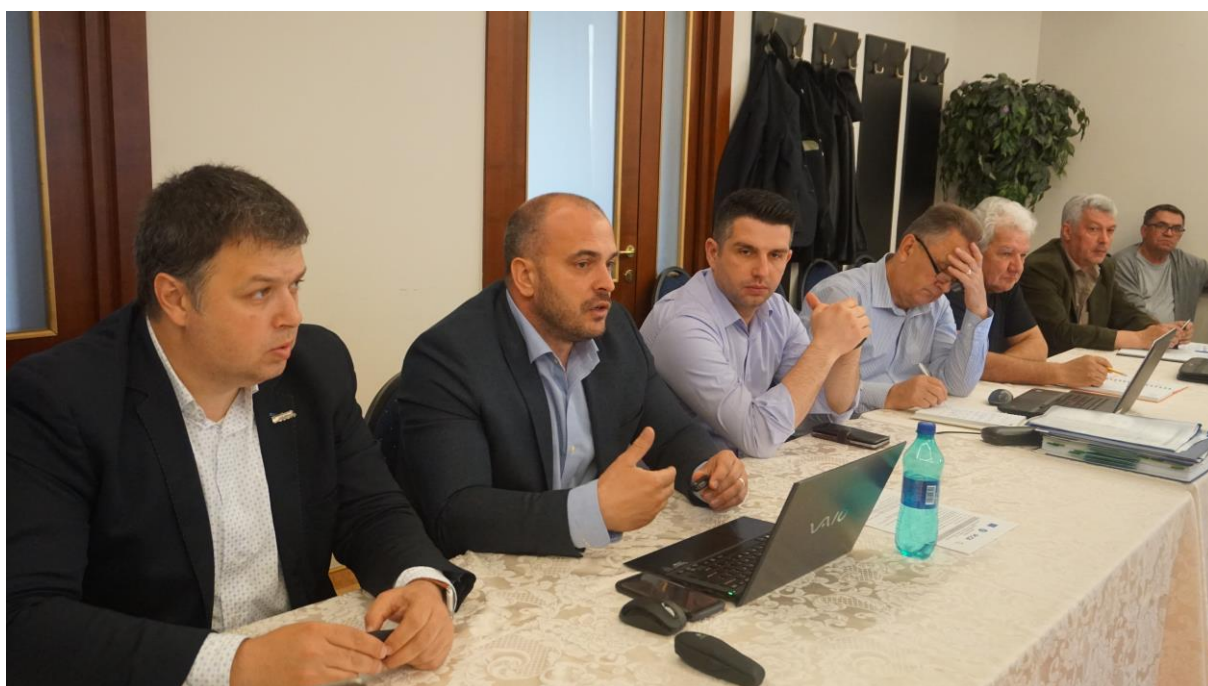


Instrumente Structurale
2014-2020

- A doua parte:

Prezentarea individuală a situației autorităților de transport existente în România: Organizare; Componentă; Conducere; Contracte; Infrastructură; Operatori; Vehicule; Proiecte gestionate; Planuri.

În prezent, în România există 10 ADI-uri de transport public în proceduri de atribuire a CSP (din care 9 ADI-uri intenționează atribuirea directă către operatori regionali, iar 1 ADI, respectiv ADI Alba Iulia, atribuire competitivă), 15 municipii care organizează licitații publice pentru atribuirea competitivă a CSP, iar celelalte 16 municipii vor atribui direct CSP către operatori interni.



Au avut loc o serie de discuții interactive cu privire la modul de aplicare a legislației prezentate, atât de către ADI-uri, cât și de către UAT-uri, după cum urmează:

- Ordinul ANRSC nr. 131/1401/2019 nu impune un contract de delegare cadru pentru atribuirea directă a serviciului, doar pentru proceduri de achiziție publică; acest ordin nu se aplică procedurilor de atribuire inițiate înainte de intrarea în vigoare (9.05.2019);
- ordinele cu caracter terțiar nu absolvă instituția/ entitatea de răspundere dacă plătește sau nu TVA pentru compensație, deoarece la un control ANAF, în baza normelor de aplicare a Codului Fiscal, aprobate prin hotărâre de guvern (care au caracter secundar), poate decide plata TVA;

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

- Regulamentul (CE) nr. 1073/2019 reglementează cursele regulate speciale/serviciile regulate speciale, chiar dacă au fost scoase de sub incidența Legii 92/2007, prin Legea 328/2018;
- Instrucțiunea ANAP nr. 2/2018 reglementează ajustarea prețului contractului de achiziție publică/sectorială. În cazul contractelor de delegare atribuite prin procedură competitivă ar trebui introduse formule de ajustare a prețului contractului, dar nu este obligatoriu pentru contractele atribuite direct. În acest sens există o formulă specifică. Aplicarea acestei formule nu mai necesită încheierea unor acte adiționale ulterioare, care probabil ar necesita aviz de la Consiliul Concurenței;
- costul/km este mult mai ușor de gestionat față de costul/călătorie. Numărul de kilometri este mult mai ușor de determinat, spre deosebire de numărul de călătorii.



În baza celor discutate în cadrul seminarului, s-au desprins următoarele concluzii și propuneri privind îmbunătățirea reglementărilor specifice dezvoltării transportului public metropolitan:

- Ordinul ANRSC 131/1401/2019 este obligatoriu pentru atribuirii competitive, dar este informativ pentru atribuirii directe;
- pentru atribuirea directă se poate folosi modelul de CSP realizat de experții Jaspers și BERD, pus la dispoziție de AMPOR;
- în contractele de delegare avem 2 valori de interes: valoarea veniturilor generate de operator și a compensației primite, și prețul plătit efectiv de Autoritate (suma compensațiilor);

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





- potrivit normelor de aplicare a Codului Fiscal, compensația este o subvenție, iar în mod normal aceste contracte ar trebui să se încheie cu o factură;
- contractele încheiate pe perioade mai mari, de 10-15 ani, vor avea cel puțin 20 de acte adiționale ulterioare, care vor necesita avizarea Consiliului Concurenței;
- în Contractele Colective de Muncă încheiate la nivelul operatorilor de transport public, se regăsesc 2 categorii de cheltuieli salariale: cheltuieli aferente CSP și cheltuieli pentru încurajarea angajării la operator (cum ar fi mașină de serviciu, telefon, prime, zile libere etc.), care nu sunt neapărat cheltuieli eligibile CSP.

Echipa de implementare,

Proiect METROPOLITAN

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*

