UNIUNEA EUROPEANĂ
Fondul Social European

POCA
Programul Operațional Capacitate Administrativă
Competența face diferența!

Instrumente Structurale 2014-2020

Studiu 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

AMM
Asociatia pentru Mobilitate Metropolitana

Transportul public local și metropolitan la nivelul a 20 de poli de creștere/poli de dezvoltare urbană/municipii reședință de județ

Studiu privind analiza situației existente. Iulie 2019

AMM
Asociația pentru Mobilitate Metropolitană

Transportul public local și metropolitan la nivelul a 20 de poli de creștere/poli de dezvoltare urbană/municipii reședință de județ. Studiu privind analiza situației existente

Iulie 2019

Autori:

Ștefan ROȘEANU, AMM

Florentina Ghemuț, AMM

Foto coperta:

Foto 1 & 3 – AMM; Foto 2 – Adobe Stock

Studiu elaborat în cadrul proiectului „Metropolitan - Politica publică alternativă la politicile publice inițiate de Guvern în domeniul transportului public local și metropolitan de călători din România vor oferi soluții pentru provocările identificate în cadrul acestei analize". Cod MySMIS2014: 111265.
Proiect selectat în cadrul Programului Operațional Capacitate Administrativă cofinanțat de Uniunea Europeană, din Fondul Social European.
Lider proiect: Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România (FZMAUR).
Partener: Asociația pentru Mobilitate Metropolitană (AMM)

Disclaimer:

Opiniile exprimate în acest document sunt ale autorilor și nu reflectă, în mod obligatoriu, poziția instituțiilor Uniunii Europene, a Guvernului României, AM POCA sau Federației Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România (FZMAUR) și a membrilor săi.

Cuprins

1		**SUMAR EXECUTIV**	**1**
2		**DESCRIEREA SITUAȚIEI ACTUALE IN ROMÂNIA ÎN PRIVINȚA SITUAȚIEI ZONELOR METROPOLITANE ȘI A AUTORITĂȚILOR DE TRANSPORT**	**6**
3		**CADRUL JURIDIC ȘI DOCUMENTE STRATEGICE**	**8**
	3.1	**ÎMPĂRȚIREA PUTERII ÎN ROMÂNIA**	**8**
	3.2	**INTEGRAREA STRATEGIILOR ȘI POLITICILOR DE DEZVOLTARE CU POLITICA DE MOBILITATE DURABILĂ**	**9**
	3.3	**ASIGURAREA ȘI RESPECTAREA DREPTURILOR PASAGERILOR**	**11**
	3.4	**IMPLEMENTAREA CADRUL JURIDIC EUROPEAN**	**13**
4		**TENDINȚE SOCIALE ÎN CENTRELE URBANE DIN ROMÂNIA**	**15**
	4.1	**POPULAȚIE**	**15**
	4.2	**AUTORITĂȚI PUBLICE LOCALE**	**18**
	4.3	**ZONELE URBANE**	**18**
	4.4	**STRATEGII**	**21**
5		**TENDINȚELE ECONOMICE ÎN CENTRELE URBANE DIN ROMÂNIA**	**22**
6		**GESTIONAREA TRANSPORTULUI PUBLIC ÎN CENTRELE URBANE DIN ROMÂNIA**	**26**
	6.1	**CADRUL JURIDIC ÎN UE ȘI ROMÂNIA**	**26**
	6.2	**SISTEME DE TRANSPORT PUBLIC**	**31**
	6.3	**PĂRȚILE INTERESATE DE TP**	**37**
	6.4	**PROCESUL DE IMPLEMENTARE A PMUD ÎN ROMÂNIA**	**40**
	6.5	**PROCESUL DE IMPLEMENTARE A CSP ÎN ROMÂNIA**	**42**
	6.6	**PROCESUL DE INVESTIȚII ÎN SECTORUL TRANSPORTULUI PUBLIC URBAN**	**44**

7 SURSE ȘI MECANISME DE FINANȚARE PENTRU SISTEMELE DE TRANSPORT PUBLIC URBAN ȘI METROPOLITAN 48

7.1 FONDURI NERAMBURSABILE ROMÂNEȘTI 48

7.2 PROGRAMUL ROMÂNESC DE ÎMBUNĂTĂȚIRE A CALITĂȚII AERULUI ȘI DE REDUCERE A EMISIILOR DE GAZE CU EFECT DE SERĂ PRIN UTILIZAREA VEHICULELOR MAI PUȚIN POLUANTE ÎN TP URBAN 48

7.3 FONDURI NERAMBURSABILE UE 49

7.4 CREDITE ACORDATE DE INSTITUȚIILE FINANCIARE INTERNAȚIONALE 60

8 PRINCIPALELE ORGANIZAȚII DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI PUBLIC 65

9 GESTIONAREA ACTIVELOR ȘI SERVICIILOR DE TRANSPORT PUBLIC 67

10 CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI 69

ANEXA I. **BIBLIOGRAFIE 73**

LEGISLAȚIE GENERALĂ RELEVANTĂ PENTRU ÎNFIINȚAREA ȘI GESTIONAREA SERVICIILOR TP ÎN ZONELE URBANE/METROPOLITANE 73

LEGISLAȚIE GENERALĂ RELEVANTĂ PENTRU ÎNFIINȚAREA ȘI GESTIONAREA ZONELOR METROPOLITANE DE TRANSPORT PUBLIC 74

LEGISLAȚIE GENERALĂ RELEVANTĂ PENTRU ELABORAREA PROIECTELOR DE INVESTIȚII 75

ALTE SURSE BIBLIOGRAFICE 76

ANEXA II. **PRIVIRE GENERALĂ ASUPRA ÎMPĂRȚIRII PUTERII ÎN SECTORUL TRANSPORT DE PERSOANE 79**

II.1. NIVEL CENTRAL 79

II.2. NIVEL REGIONAL 79

II.3. NIVEL JUDEȚEAN 79

II.4. NIVEL MUNICIPAL 80

II.5. ASOCIAȚIILE DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ 80

ANEXA III. **PREZENTAREA INDIVIDUALĂ A SITUAȚIEI AUTORITĂȚILOR DE TRANSPORT EXISTENTE ÎN POLII DE CREȘTERE 81**

III.1. BUCUREȘTI – ILFOV (ZONA METROPOLITANĂ) 81

III.2. BRAȘOV (ZONA METROPOLITANĂ) 85

III.3. CLUJ-NAPOCA (ZONA METROPOLITANĂ) 88

III.4. CONSTANȚA (MUNICIPIUL) 92

III.5. CRAIOVA (MUNICIPIUL) 95

III.6. IAȘI (MUNICIPIUL) 98

III.7. PLOIEȘTI (MUNICIPIUL) 101

III.8. TIMIȘOARA (ZONA METROPOLITANĂ) 104

ANEXA IV. **PREZENTAREA INDIVIDUALĂ A SITUAȚIEI AUTORITĂȚILOR DE TRANSPORT EXISTENTE ÎN POLII DE DEZVOLTARE URBANĂ 108**

IV.1. ARAD (ZONA METROPOLITANĂ) 108

IV.2. BAIA MARE (ZONA METROPOLITANĂ) 111

IV.3. BACĂU (MUNICIPIUL) 114

IV.4. BRĂILA (MUNICIPIUL) 116

IV.5. DEVA (MUNICIPIUL) 119

IV.6. GALAȚI (MUNICIPIUL) 121

IV.7. ORADEA (ZONA METROPOLITANĂ) 124

IV.8. PITEȘTI (MUNICIPIUL) 127

IV.9. RÂMNICU VÂLCEA (MUNICIPIUL) 129

IV.10. SATU MARE (MUNICIPIUL) 132

IV.11. SIBIU (MUNICIPIUL) 134

IV.12. SUCEAVA (MUNICIPIUL) 137

IV.13. TÎRGU MUREȘ (MUNICIPIUL) 140

ANEXA V. **PREZENTAREA INDIVIDUALĂ A SITUAȚIEI AUTORITĂȚILOR DE TRANSPORT EXISTENTE ÎN ALTE CENTRE URBANE MEMBRE ALE PROIECTULUI METROPOLITAN 142**

V.1. ALBA IULIA (ZONA METROPOLITANĂ) 142

V.2. BOTOȘANI (MUNICIPIUL) 145

V.3. BUZĂU (ZONA METROPOLITANĂ) 148

V.4. FOCȘANI (ZONA METROPOLITANĂ) 150

V.5. PIATRA NEAMȚ (ZONA METROPOLITANĂ) 152

V.6. REȘIȚA (MUNICIPIUL) 154

V.7. ZALĂU (MUNICIPIUL) 157

Abrevieri

ABE	Autobuze cu Baterii Electrice
ADI	Asociația pentru Dezvoltarea Intercomunitară
ADR	Agenția de Dezvoltare Regională
AMPOR	Autoritatea de Management pentru Programul Operațional pentru Dezvoltare Regională 2014-2020
APL	Autoritatea publică locală
BEI	Banca Europeană de Investiții
BERD	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare
CE	Comisia Europeană
CFM 2014-2020	Cadrul Financiar Multianual al UE 2014-2020
CSP	Contract de servicii publice
EIA	Evaluarea impactului asupra mediului
GNC	Gaz Natural Comprimat
IFI	Instituția Financiară Internațională
MDRAP	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
MEUR	Milioane EURO
OUG	Ordonanța de urgență a Guvernului României
OSP	Obligația serviciului public
OTP	Operatorul de transport public
PMR	Persoanele cu mobilitate redusă
PMUD	Plan de mobilitate urbană durabilă
PPP	Parteneriat public-privat
PUG	Planuri urbane generale
SIDU	Strategia integrată de dezvoltare urbană
TP	Transport public
UE	Uniunea Europeană
UM	Unitate de măsură

Tabele

Tabel 1 – Stabiliri nete de domiciliu în mediul urban pe județe 16
Tabel 2 – Evoluția venitului brut pe cap de locuitor în fiecare județ 17
Tabel 3 – Evoluția ratei de urbanizare în România. Rata de urbanizare ca totalități de municipii și orașe din totalul localităților 19
Tabel 4 – Evoluția populației active din România pe județe 20
Tabel 5 – Evoluția Produsului Intern Brut la nivelul județelor 23
Tabel 6 – Evoluția venitului brut pe cap de locuitor în fiecare județ 24
Tabel 7 – Execuția bugetului autorităților publice locale agregată la nivel național 25
Tabel 8 - Volumul transportului de călători raportat la PIB (2005 - 2015; 2005 = 100) 31
Tabel 9 - Evoluția flotelor de tramvai în centrele urbane din România 32
Tabel 10 - Evoluția flotelor de autobuze în centrele urbane din România (UM: numărul de autobuze) 35
Tabel 11 - Evoluția flotelor de troleibuze în centrele urbane din România (UM: numărul de troleibuze) 36
Tabel 12 – Principalele părți interesate pe piața urbană TP din România 39
Tabel 13 - Principalele centre urbane din România - Statutul de implementare a CSP pentru transportul public, în Iunie 2019 43
Tabel 14 – Alocarea prealabilă a fondurilor UE (POR 2014, Axa 4, SO 41) pe regiuni de dezvoltare 50
Tabel 15 – Proiecte de transport public ale BERD în centrele urbane din România, 2010-2018 61
Tabel 16 - Proiecte de transport public BEI în centrele urbane din România, 2010-2018 ... 61
Tabel 17 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din București (2018) 83
Tabel 18 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Brașov (2018) 87
Tabel 19 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Cluj Napoca(2018) 90

Tabel 20 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Constanța (2018) 94

Tabel 21 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Craiova (2018) 97

Tabel 22 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Iași (2018) 100

Tabel 23 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Ploiești (2018) 103

Tabel 24 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Timișoara (2018) 106

Tabel 25 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Arad (2018) 110

Tabel 26 – Principalele surse de venituri pentru exploatare ale OTP din Baia Mare (2018) 113

Tabel 27 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Brăila (2018) 118

Tabel 28 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Galați (2018) 123

Tabel 29 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Oradea (2018) 126

Tabel 30 – Principalele surse de venituri pentru exploatare ale OTP din Pitești (2018) 128

Tabel 31 – Principalele surse de venituri pentru exploatare ale OTP din Râmnicu Vâlcea (2018) 130

Tabel 32 – Principalele surse de venituri pentru exploatare ale OTP din Satu Mare (2018) 133

Tabel 33 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Sibiu (2018) 136

Tabel 34 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Suceava (2018) 139

Tabel 35 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP intern din Botoșani (2017) 146

Tabel 36 – Principalele surse de venituri pentru exploatare ale OTP din Piatra Neamț (2018) 153

Tabel 37 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Reșița (2018) 156

Figuri

Figura 1 – Centrele urbane principale și structurarea TP urbană.....12

Figura 2 - Jaspers, Ajutor de stat în sectorul transporturilor - PROIECT. Noțiunea de ajutor și rețele analitice, 2017 28

1 Sumar executiv

Studiul 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 a fost dezvoltat de către experții Asociației pentru Mobilitate Metropolitană, în prima jumătate a anului 2019, în cadrul proiectului cu asistență comunitară nerambursabilă asigurată din Fondul Social European (FSE) prin Programul Operațional Capacitate Administrativă (POCA) – „Metropolitan - Politica publică alternativă la politicile publice inițiate de Guvern în domeniul transportului public local și metropolitan de călători din România". Scopul studiul este de a analiza situația politicilor publice în domeniul organizării transportului public în marile orașe ale României pentru a constitui baza dezvoltării de propuneri de politici publice de către partenerii proiectului.

Liderul de proiect este Federația Zonelor Metropolitane din România.

Analiza pieței sectorului transportului public urban a fost realizată în a doua parte a anului 2018 pentru a analiza oportunitățile de organizare a unor asociații de dezvoltare intercomunitare pentru furnizarea serviciilor publice de transport local de persoane existente în orașele din România și identificarea unor lacune de politică publică în domeniu pentru care liderul de proiect va pregăti soluții alternative.

România este stat membru al Uniunii Europene care aplică principiile descentralizării locale, în care transportul public urban intră sub responsabilitatea deplină a autorităților publice locale (APL), municipii și orașe. APL sunt autorizate să se asocieze între ele pentru a furniza servicii de interes economic general în zone dincolo de teritoriile lor administrative. Există o tendință acum în România de a înființa astfel de asociații dedicate planificării și gestionării rețelelor de transport public, cu 13 asociații care au acordat sau urmează să atribuie contracte de servicii publice (CSP) pentru transportul public urban.

Tendințele socio-economice în marile orașe din România arată o evoluție general pozitivă, orașele raportând o ușoară creștere a populației, chiar dacă tendința națională generală este negativă, o expansiune continuă în zonele suburbane, o creștere constantă a PIB-ului local și creșterea puterii consum.

Acest lucru se traduce și în numărul tot mai mare de utilizatori ai sistemelor de transport public urban (TP) și un apetit crescut de a investi în infrastructurile și activele urbane TP.

Cu o tradiție puternică în furnizarea serviciilor de transport public cetățenilor săi, municipiile românești operează rețele de tramvai (11 orașe), rețele de troleibuze (12 orașe), de autobuze diesel (toate capitalele de județ) și rețele de autobuze CNG (1 oraș). Operatorii

de transport public sunt, în general, deținuți de o municipalitate (singură sau în asociere cu alte APL). Din motive istorice – din lipsa resurselor financiare pentru a asigura subvenții de exploatare sau politica de privatizare din 1990 - aproximativ 10 orașe mari au transferat activitățile de TP către sectorul privat.

Unele municipii, dintre cele care lucrează cu operatori de transport public (OTP) privați, mai mari și mai dinamice din punct de vedere economic (de exemplu, Alba Iulia și Bistrița) au acordat CSP în perioada 2010-2012 pe baza procedurilor concurențiale și compensează efectele financiare nete ale contractelor.

Celelalte orașe au transferat toate riscurile la OTP privați, au impus niveluri tarifare maxime și nu au plătit nicio compensație. Ca atare, calitatea activelor și serviciilor TP este scăzută. În aceste condiții de piață, în timp ce 4 municipii (Alba Iulia, Bistrița, Călărași și Drobeta Tr. Severin) sunt mulțumite de această organizare juridică și se pregătesc să organizeze noi licitații pentru atribuirea CSP, celelalte municipii caută soluții tehnice pentru transferul activității către un operator intern.

Transportul public urban este din ce în ce mai organizat, în România, în jurul a doi piloni strategici: Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) și CSP. Pe baza prevederilor Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, PMUD-urile sunt adoptate de toate orașele importante începând cu 2015 ca un instrument strategic pentru susținerea deciziilor de investiții în sectoarele transportului public și individual. Documentele sunt obligatorii prin lege și, în general, acoperă perioade până în 2030 și includ un master-plan general de investiții.

CSP-urile sunt acum pregătite și atribuite de toate marile orașe pe baza prevederilor Regulamentului UE 1370. Acestea acoperă în general 5 până la 6 ani, dar unele municipii mai mari și asociații de dezvoltare intercomunitară (ADI), inclusiv București, Cluj Napoca și Timișoara caută să acopere perioade de 10-15 ani. Chiar dacă aceste contracte răspund principiilor și condițiilor impuse de normele UE și de România privind ajutoarele de stat, orașele românești au pregătit contracte pentru a include doar proiectele care urmează a fi finanțate în cadrul financiar multianual al UE 2014-2020 (Municipiul Suceava este autoritatea locală care a prevăzut necesități de investiții și după anul 2021).

Pe baza prevederilor CSP elaborate până în prezent, se poate observa că orașele din România nu dispun de expertiza privind împărțirea riscurilor între autoritatea publică și operatorul de transport public selectat. CSP-urile atribuite deja în perioada anterioară lunii mai 2019 includ proiectele majore de investiții care urmează a fi efectuate de APL, dar nu există investiții necesare de către OTP. Nivelul de rentabilitate este de asemenea contractat la un nivel foarte scăzut (în jur de 3-4%), ceea ce aduce capitalul propriu al OTP la un nivel nesemnificativ (cu excepția cazului notabil al Bucureștiului unde cifra de afaceri a CSP este de aproximativ 250 MEUR pe an) .

Promotorii principali ai investițiilor de capital în bunurile și infrastructurile de transport public ar trebui să fie considerați municipalitățile cu cele două brațe ale sale, cel executiv și cel legislativ. Brațul executiv, aparatul de lucru al Primarului, este responsabil cu

pregătirea și implementarea proiectelor, iar cel legislativ, Consiliul Local, este responsabil cu aprobarea proiectelor, a bugetelor și monitorizarea implementării. Selectarea surselor de finanțare și a surselor financiare este o responsabilitate comună, în care biroul primarului identifică și propune sursele financiare și condițiile contractuale, iar Consiliul Local aprobă finanțarea.

Licitațiile derulate până în prezent pentru achiziția de active TP, publicate până în prezent în platforma de licitații publice, arată că marea majoritate a orașelor preferă să investească din bugetele publice locale, cu doar câteva excepții (de exemplu Brăila, Oradea, Pitești) unde OTP de stat a investit propriul său capital în active noi. În cazul în care orașele au selectat deja OTP privat (de exemplu Alba Iulia, Bistrița, Bacău), principalul investitor este operatorul din propriul capital.

Până în prezent, orașele și operatorii și-au folosit propriul capital pentru a achiziționa vehicule second-hand sau pentru unele programe mici de investiții (Brăila, Oradea, Ploiești, Timișoara au cumpărat tramvaie de pe piețele secundare, Galați, Ploiești, Timișoara au cumpărat troleibuze pe piețele secundare; Sibiu, Târgu Mureș au achiziționat autobuze de 18 m de pe piețele secundare). Toate bunurile nou fabricate achiziționate de către OTP de stat și private cu capital propriu sunt autobuze urbane.

Municipiile și ADI-urile din România acoperă costurile aferente serviciilor de transport public prin tarife, subvenții de exploatare, subvenții acordate diverselor categorii sociale și subvenții pentru investițiile de capital. În general, raportul dintre veniturile din tarife și subvențiile de exploatare este egală. Nu există o regulă clară privind stabilirea nivelului fondurilor publice în costurile de exploatare, dar unele dintre orașele mai bogate au decis să plătească o pondere mai mare din subvențiile de exploatare (de exemplu, Bucureștiul acoperă 60% din costurile de exploatare cu fonduri publice, Constanța acoperă 57 % din costul de exploatare din fonduri publice). Craiova sau Cluj Napoca au o altă filozofie financiară și acoperă cele mai multe costuri prin intermediul subvenții acordate diverselor categorii sociale (Craiova 66% și Cluj Napoca 100% raportat la ponderea subvențiilor de exploatare).

Investițiile de capital se bazează în mare măsură pe fondurile UE nerambursabile sau pe alte granturi. Începând cu Cadrul Financiar Multianual (CFM) 2007-2013, orașele care gestionează rețelele de tramvai au investit în modernizarea infrastructurii de tramvai, susținute de fonduri UE nerambursabile. Guvernul român a acordat granturi suplimentare, deci orașele ar fi trebuit să investească doar 2% din costurile capitalului. În cadrul CFM UE 2014-2020, orașele au pregătit proiecte de investiții pentru infrastructura de transport și alte active (vehicule, depouri/autobaze) și, din nou, guvernul român oferă fonduri suplimentare, astfel că orașele plătesc doar 2% din costurile capitalului. Fiecare oraș principal a primit o sumă dedicată pentru investiții în mijloacele și infrastructurile de transport public.

În cadrul fondurilor nerambursabile UE CFM 2014-2020, Ministerul Dezvoltării din România a organizat în 2018 un program de parteneriat cu 18 municipii pentru a cumpăra pe baza unor proceduri comune de achiziții noi tramvaie, troleibuze, autobuze electrice pe

baterii (AEB), stații. Fondurile utilizate pentru aceste proceduri de achiziție nu sunt considerate ca făcând parte din suma pre-alocată pentru fiecare oraș.

Municipiile au primit fonduri nerambursabile și din alte surse. Granturile elvețiene, cu proiecte eligibile până în 2015, au susținut investiții în autobuze electrice în municipii, inclusiv Suceava și Cluj Napoca. În anul 2018, Guvernul României a introdus o primă linie de proiecte de finanțare a vehiculelor de transport public cu un grad scăzut de poluare, prin intermediul Autorității de Management pentru Fondul pentru Mediu. Aproximativ 10 municipii au pregătit proiecte pentru primul apel, dar până acum au fost selectate doar două municipii (București și Brașov).

Orașele din România și unii OTP (cele din Pitești, Brașov și Sibiu) au lucrat deja cu împrumuturi instituționale și comerciale pentru dezvoltarea infrastructurilor și a bunurilor de transport public. BERD este unul dintre principalii IFI activi pe piața românească, până în prezent. Proiectele susținute de împrumuturile BERD au fost direcționate atât către municipalități (6 proiecte), cât și către OTP de stat (3 proiecte).

BEI este prezentă prin împrumuturi pentru sprijinirea investițiilor urbane în principal prin cofinanțarea programelor operaționale și printr-un proiect în Oradea pentru transportul public urban. De asemenea, BEI sprijină dezvoltarea metroului la București. Orașele utilizează, de asemenea, împrumuturi comerciale pentru a finanța proiecte majore. Activele TP sunt finanțate și prin leasing financiar și operațional.

Dat fiind că proiectele și planificarea bugetară sunt încă legate de o mentalitate de planificare anuală, finanțarea proiectelor majore și pe termen lung încorporează anumite riscuri.

O serie de provocări de ordin legislativ, referitor la care propunerile alternative de politici publice lansate de partenerii proiectului Metropolitan vor oferi autorităților publice centrale soluții de rezolvare, împiedică implementarea în totalitate a proiectelor de transport public „metropolitan”:

1. Politica în domeniul taxării TVA pentru subvențiile / compensațiile acordate de către APL operatorilor sub contract;
2. Rolul „operatorilor regionali”;
3. Structura acționariatului „operatorilor regionali”;
4. Rolul Consiliilor Județene în stabilirea serviciilor de transport public local la nivel de ADI;
5. Drepturile patrimoniale ale membrilor ADI de transport public asupra investițiilor efectuate de unul sau mai mulți membrii ai ADI;
6. Bugetele necesare subvenționării activităților de exploatare a transportului public local metropolitan;
7. Modelul de CSP cadru pentru transportul public local la nivel metropolitan atât pentru atribuirile competitive cât și cele directe;
8. Constituirea de flote de vehicule de transport public deținute în comun de mai multe APL și puse la dispoziția OTP pentru implementarea OSP;

9. Înființarea de ADI-uri de transport pe teritoriul mai multor județe și, în zonele de frontieră, cu localități din țările vecine;
10. Rolul ADI-urilor de transport în definirea, contractarea și gestionarea serviciilor de transport public pe infrastructura de cale ferată publică națională și pe căile navigabile interioare.
11. Mecanisme financiare eficace și eficiente care să asigure sustenabilitatea serviciului public de transport pe termen lung.
12. Scheme de finanțare care să partajeze efortul financiar local cu eventuale transferuri cu destinație speciale din bugetul de stat, pentru finanțarea serviciilor de transport public local.

2 Descrierea situației actuale in România în privința situației zonelor metropolitane și a autorităților de transport

Orașele din România au o tradiție îndelungată în furnizarea serviciilor de transport public pe teritoriul lor administrativ. În ultimele decenii ale secolului al XIX-lea și primele din secolul al XX-lea, principalele centre economice din România au introdus diferite forme de servicii de transport public. Inițial, investitorii privați au construit rețele de tramvai în municipii, inclusiv București, Arad, Timișoara și Iași, sau cumpărau autobuze, dar, începând cu perioada Primului Război Mondial, municipiile au naționalizat rețelele de transport public, încercând să impună un anumit nivel de calitate și siguranță.

În perioada comunistă, care a urmat celui de-al doilea război mondial până în decembrie 1989, rețelele de transport public au fost dezvoltate în întreaga țară în contextul unor investiții majore în fabricile din industria grea. Criza petrolieră din anii 1970 a antrenat impulsul de a investi în surse de energie electrică pentru transport. Orașele industriale, precum Ploiești, Galați, Suceava, Sibiu sau Târgoviște, au introdus rețele de troleibuze pentru a conecta zonele rezidențiale la cele industriale. Decizii similare au fost luate de autoritățile locale și centrale în rețelele de tramvai. Rețelele de tramvai din București, Brașov, Sibiu, Botoșani și Oradea au fost extinse sau reorganizate pentru a deservi marile fabrici de producție.

Trecerea la economia de piață, care a început în anii 1990, a afectat negativ unele dintre rețelele de transport public din țară. Întrucât capacitățile de producție s-au prăbușit sau și-au redus activitatea, unele municipii nu au reușit să mențină o rețea de transport public adecvată. Unele rețele de transport public au fost privatizate (de exemplu, Alba Iulia, Bistrița, Slobozia, Târgoviște, Bacău), în timp ce unele municipii mari au încercat să reducă costurile de exploatare prin eliminarea tramvaielor și / sau a infrastructurilor de troleibuz (de exemplu Brașov, Constanța, Suceava, Sibiu).

Orașele care au parcurs calea privatizării au înregistrat până acum o evoluție mixtă. Orașe precum Alba Iulia sau Bistrița au acordat contracte de servicii publice (CSP) cu drepturi și obligații echilibrate pentru APL și OTP, acoperind și compensarea pierderilor financiare nete. În astfel de cazuri, sistemele de transport public se află pe o tendință pozitivă, iar municipalitățile pregătesc noi licitații pentru a atribui în mod competitiv noua generație de contracte atribuite.

Alte municipii, cum ar fi Deva, Slobozia sau Târgoviște, au încercat să transfere toate riscurile către operatorii privați, solicitând în același timp niveluri mai scăzute ale tarifelor tarifare. Calitatea serviciilor de transport public s-a deteriorat și, în contextul unui mediu economic revenit pe un trend pozitiv, municipalitățile respective au decis să reînființeze

operatorii interni pentru preluarea serviciilor. Până în prezent, nici o rețea urbană de transport public în România nu a fost durabilă fără compensații financiare provenite din municipiu.

În contextul aderării României la UE, cadrul legal în domeniul amenajării teritoriului, al gestionării utilităților și al managementului transportului public a fost aliniat la principiile europene. În perioada imediat următoare anului 2007, orașele din România au introdus CSP-uri care nu erau complet transparente, conform cerințelor Regulamentului UE 1370/2007[1].

Centrele urbane din România au început, în principal în 2017-2018, un proces important de aliniere a procedurilor de contractare a obligațiilor de serviciu public (OSP) la cele europene. În contextul fondurilor UE nerambursabile alocate centrelor urbane în cadrul CFM UE 2014-2020 pentru a reduce amprenta de carbon și alte obiective politice, există o cerere instituțională de contractare a serviciilor de transport de călători, în conformitate cu dispozițiile legislației și reglementărilor UE cadru în domeniu.

[1] Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, OJ L 315, 3.12.2007, p. 1–13

3 Cadrul juridic și documente strategice

Promovarea proiectelor de sisteme urbane TP în ceea ce privește cadrul juridic în vigoare la nivel național și la nivelul UE implică acțiuni, activități și responsabilități care reprezintă provocări complexe pentru autoritățile locale, planificatorii, operatorii de transport și instituțiile responsabile cu aprobarea și autorizarea. Domeniile cheie în care sunt grupate aceste provocări:

- Planificarea integrată a investițiilor pentru realizarea unei infrastructuri specifice și a funcțiilor și a spațiilor adiacente coridoarelor PT;
- Satisfacerea cererii de mobilitate și transport pentru toți potențialii utilizatori;
- Evaluarea impactului asupra mediului;
- Asigurarea procesului participativ și a sistemului de consultare publică;
- Gruparea proceselor de achiziție pentru bunurile și serviciile urbane PT;
- Eficiența și integrarea serviciilor TP în mediul urban;
- Asigurarea și respectarea drepturilor pasagerilor.

Pentru a face față acestor provocări, este necesară o cunoaștere bună a prevederilor și posibilităților oferite de cadrul legal și instituțional pentru promovarea și implementarea politicilor și strategiilor de transport pentru dezvoltarea urbană și dezvoltarea socio-economică durabilă la nivel național, regional și local, dar, de asemenea, aplicarea soluțiilor confirmate de cele mai bune practici în domeniu.

3.1 Împărțirea puterii în România

România este un stat național suveran, independent, unitar, indivizibil, forma guvernării fiind o republică parlamentară cu regim semi-prezidențial. Președintele României este ales direct pentru un mandat de cinci ani, pentru maximum două mandate. Parlamentul României este bicameral și este format din Camera Deputaților și Senatul. Parlamentul României are un mandat de patru ani.

Teritoriul României este împărțit în:

- Comune,
- Orașe și
- Județe;
- orașele mari sunt declarate "municipii" pe baza unei legi specifice [2].

[2] Orașele cu un număr mare de locuitori și având importanță economică, socială, politică și științifică majoră la nivel național sau care îndeplinesc condițiile necesare dezvoltării în aceste domenii pot fi clasificate drept orașe (Legea 351/2001 cu modificările ulterioare).

Județele din România sunt unitățile administrativ-teritoriale la nivel intermediar, în timp ce comunele, orașele și municipiile formează nivelul administrativ local.

Nivelul administrativ intermediar este format din 41 de județe și municipiul București, ultimul ocupând atât competențele municipale, cât și cele județene. La acest nivel, prefectul este numit de guvernul central ca reprezentant al guvernului la nivel județean.

Gestionarea afacerilor publice locale este responsabilitatea autorităților administrativ-teritoriale deliberative autonome, respectiv a Consiliului Județean și a Consiliilor Locale.

Nivelul local cuprinde 103 de municipii, 217 de orașe[3] și 2853 de comune.

Legea privind dezvoltarea regională în România (nr. 315/2004) stabilește cadrul instituțional pentru politica de dezvoltare regională în România, obiectivele acestuia, competențele regiunilor de dezvoltare și instrumentele specifice ale politicii de dezvoltare regională. Există opt regiuni de dezvoltare pe teritoriul României. Regiunile de dezvoltare nu sunt autorități publice și nu au personalitate juridică.

Agențiile de Dezvoltare Regională sunt organele executive ale Consiliilor pentru Dezvoltare Regională ale Regiunii de Dezvoltare. Agențiile de Dezvoltare Regională dezvoltă strategii, atrag resurse, identifică și implementează programe de finanțare și oferă servicii pentru stimularea dezvoltării economice durabile, a parteneriatelor și a spiritului antreprenorial.

Consiliile de dezvoltare regională - compuse din președinții Consiliului Județean - sunt organele deliberative care coordonează întregul proces de dezvoltare regională într-o anumită regiune de dezvoltare.

Pe lângă Constituția din 1991 (modificată în 2003), ***Legea Administrației Publice Locale*** din 2001, ***Legea Cadru privind Descentralizarea*** din 2006 și ***Legea privind Dezvoltarea Regională*** din 2004 sunt principalele surse care trebuie consultate.

3.2 Integrarea strategiilor și politicilor de dezvoltare cu politica de mobilitate durabilă

Planificarea strategică de dezvoltare urbană și de mobilitate și managementul operațional caută o mai bună calitate a vieții locuitorilor printr-o viziune bazată pe principiile securității, accesibilității, eficienței, sustenabilității economice, mediului și coeziunii sociale.

[3] Orașele și orașele sunt autorizate prin lege să gestioneze serviciile PT

Politicile de dezvoltare urbană influențează toate elementele funcționale ale țesutului urban acoperit, transportul și mobilitatea urbană - funcția rezidențială (zonele rezidențiale), funcția economică (ocuparea forței de muncă), funcția de recreere (spații verzi, spații pentru activități culturale și sportive), fluxurile (volumul) schimbărilor de circulație care duc, în timp, la schimbări în structura viitoare a orașului.

La nivel european, ***Cartea albă privind transporturile 2011*** adoptată de Comisia Europeană include un program de acțiuni care vizează reechilibrarea cotei diferitelor moduri de transport și dezvoltarea multimodalității, combaterea congestionării drumurilor și creșterea siguranței pasagerilor și a calității serviciilor, fără a se atinge de dreptul de mișcare.

Documentul strategic din România de integrare a măsurilor de dezvoltare teritorială este ***Conceptul Strategic de Dezvoltare Teritorială România 2030***, plan strategic care traduce într-un plan teritorial Obiectivele și direcțiile de dezvoltare ale României.[4]

În document sunt prezentate cinci orientări și nouă obiective strategice, dintre care două sunt cele mai importante pentru planificarea teritoriului:

- Conectarea centrelor și coridoarelor de dezvoltare spațială europeană - implicarea municipiilor din România ca poli de dezvoltare;
- Afirmarea solidarității urban-rural, potrivită pentru categoriile de teritorii - implică coerența, complementaritatea teritoriilor pentru a oferi rezidenților același nivel de dezvoltare și calitate a vieții, acces la diverse servicii și facilități.

La nivel local, ***Planurile Urbanistice Generale*** (PUG) sunt cele mai importante documente strategice, deoarece includ viziunea multianuală a dezvoltării urbane[5]. Diverse alte planuri și strategii includ detalii privind zonele specifice și planul general de investiții:

- amenajarea teritoriului (PATZ);
- strategia pentru zona metropolitană / peri-urbană;
- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU).

Un studiu pentru ***Planul de Mobilitate Urbană Durabilă*** (PMUD) este inclus în PUG pentru o mai bună coordonare a tipologiei transportului în oraș și în zonele periurbane sau metropolitane (dacă este cazul) cu tipul de dezvoltare planificată pentru sat. Mobilitatea care va reduce consumul de energie și poluarea și va utiliza mai bine spațiul urban, acum ocupat de automobil, este privilegiată. Această mobilitate blândă poate deveni realitate prin gândirea rețelelor interconectate de zone pietonale, a benzilor de biciclete și a TP verde.

[4] Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor, http://www.mdrap.ro/_documente/publicatii/2008/Brosura%20Conc_strat_dezv_teritoriala.pdf

[5] PUG-ul face parte din programele de amenajare a teritoriului care analizează, reglementează și dezvoltă reglementările locale de planificare urbană pentru teritoriul administrativ al centrului urban și baza legală pentru implementarea programelor și acțiunilor de dezvoltare.

Planul de Amenajare Teritorială Zonală (PATZ) este pregătit pentru teritorii grupate într-o zonă cu caracteristici comune, care generează politici teritoriale regionale în domenii specifice de interes comun (de exemplu, zone periurbane, metropolitane). Strategiile pentru zonele periurbane sau metropolitane includ o serie de obiective specifice de dezvoltare teritorială (cea mai importantă fiind construirea infrastructurii pentru transport). Documentele pot fi întocmite de autoritățile centrale (MDRAP) sau de autoritățile județene și sunt valabile până la implementarea strategiei[6].

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) este un document-cheie al cărui scop, în perioada actuală de programare 2014-2020 (cu perioadă de implementare până în 2023), este de a oferi o viziune de dezvoltare coerentă pentru municipalități și zonele metropolitane identificând un portofoliu de proiecte prioritare, susținut în mod ideal de către comunitate și finanțat de Uniunea Europeană. Ca instrument de planificare, SIDU trebuie să răspundă nevoilor de dezvoltare locală prin implementarea unui proces participativ în care buna guvernare, colaborare și implicare comunitară sunt piloni ai dezvoltării și asigură continuitatea pe termen lung a viziunii de dezvoltare[7].

Coerența dezvoltării viitoare se datorează și conceptului de accesibilitate (sisteme urbane TP pentru mediul înconjurător, ca alternativă la autoturismele private), diversificarea urbană (spațială și funcțională) fiind privilegiată, contribuind la recuperarea identității spațiilor publice, spiritul locului și îmbunătățirea calității experienței urbane pentru locuitori.

3.3 Asigurarea și respectarea drepturilor pasagerilor

Drepturile pasagerilor reprezintă noi provocări pentru APL și OTP din cauza condițiilor de siguranță, confort și calitate a serviciilor care sunt necesare ca standard minim aplicabil în toate țările UE. O atenție deosebită este acordată în ultimii ani furnizării accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (PRM).

Deoarece majoritatea rețelelor urbane TP oferă servicii bazate pe vechile vehicule și vechile infrastructuri conceptuale, Autoritatea Română pentru Persoanele cu Dizabilități efectuează inspecții periodice și impune amenzi OTP-urilor care nu răspund reglementărilor PRM. Investițiile în noile generații de vehicule cu podea parțială totală sau parțială sunt solicitate OTP-urilor și autorităților locale.

[6] Legea 350/2001 privind amenajarea teritorială și urbanismul

[7] Idem

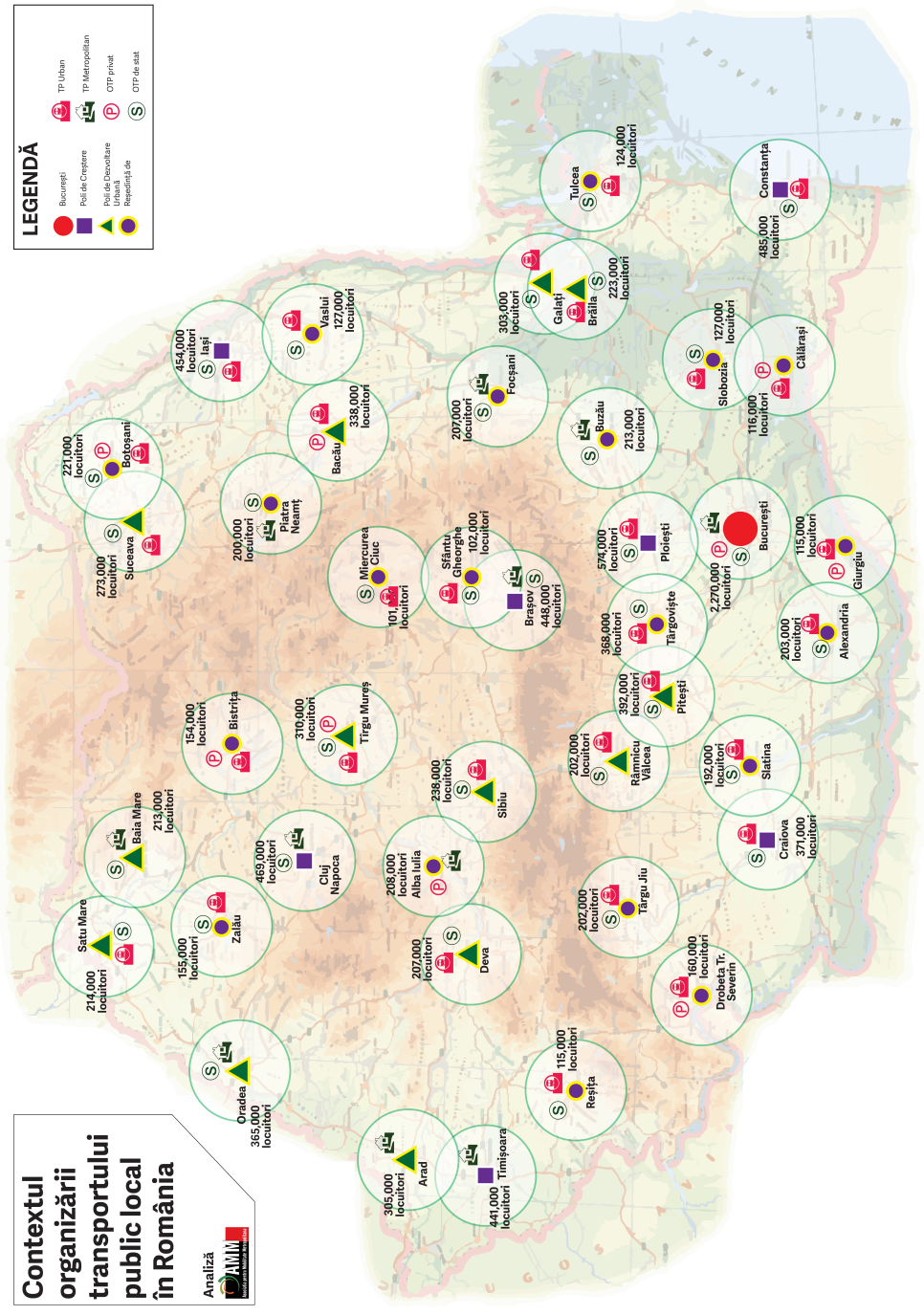


Figura 1 – Centrele urbane principale și structurarea TP urbană

(sursa: Institutul Național de Statistică al României, Populația României pe localități, 1 ianuarie 2016, calcule proprii ale consultantului)
Numerele reprezintă populația totală din centrul orașului și zonele de legendă (orașe și comune în raza de circa 30 km în jurul centrului urban principal). Numerele pot varia în comparație cu alte date statistice datorită diferitelor zone analizate

3.4 Implementarea cadrul juridic european

Mai mult de 80 de municipalități mai mari sau mai mici, din totalul de 320 orașe din România, au publicat în Jurnalul Oficial al UE anunțurile de intenție și au inițiat procesul de atribuire directă sau de atribuire a contractelor de serviciu public.

Planul Urban General (PUG)[8] face parte din programele care analizează, reglementează și dezvoltă reglementările locale de planificare urbană pentru teritoriul administrativ al orașului și baza legală pentru implementarea programelor și acțiunilor de dezvoltare.

Un studiu important pentru elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD) este inclus în PUG, pentru o mai bună coordonare a tipologiei transportului în oraș și în zonele periurbane sau metropolitane[9] (dacă este cazul) cu tipul de dezvoltare planificat satul. PMUD include planuri de dezvoltare strategică pentru bunurile și infrastructurile de transport public și, în general, pentru o perioadă de aproape 15 ani. Toate municipiile din Romania au aprobat PMUD-urile in perioada 2014-2018, iar orizontul de investiții este 2030.

În promovarea mobilității durabile la nivel metropolitan, un rol important îl joacă autoritățile metropolitane din domeniul transporturilor[10]. Astfel de structuri există deja în câteva domenii, mai ales în Transilvania (Oradea, Alba-Iulia, Brașov, Cluj-Napoca), dar și în alte părți (București, Buzău, Focșani). În cazul în care nu există, planurile de mobilitate recomandă stabilirea acestora.

Capitalul de investiții se bazează în mare măsură pe fondurile UE nerambursabile sau pe alte granturi. Până în prezent, municipiile și operatorii și-au folosit propriul capital doar pentru a cumpăra vehicule second-hand sau pentru unele programe de investiții mici. Începând cu CFM 2007-2013, orașele care gestionează rețelele de tramvai au investit în modernizarea infrastructurii de tramvai susținută de fonduri UE nerambursabile. Guvernul român a acordat granturi suplimentare, deci orașele ar fi trebuit să investească doar 2% din costurile de capital.

În ultimii ani, un număr de municipalități mari și mijlocii din România au utilizat împrumuturi non-suverane pentru a investi în active urbane PT, cea mai mare parte a împrumuturilor fiind contractate BERD. De asemenea, alte bănci comerciale și companii

[8] Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanism și Normele metodologice de aplicare a Legii 350/2001

[9] În scopul acestui studiu, "zone metropolitane" înseamnă teritoriul administrativ al unui centru urban și al municipalităților / comunelor înconjurătoare care fac parte dintr-un IDA. Conform legislației românești, "zonele metropolitane" nu sunt recunoscute drept autorități publice locale, ci mai degrabă organizații care reprezintă interesele membrilor lor.

[10] „autoritățile de transport metropolitane "sunt ADI cu activități în domeniul planificării și gestionării transporturilor. Acestea sunt noile autorități competente pentru transportul public, pe baza mandatului primit de la membrii lor

de leasing au oferit instrumente financiare OTP-urilor (de exemplu, municipalitatea Brașov a semnat în 2018 un contract de leasing operațional de 0,9 milioane EUR cu BT Operational Leasing pentru finanțarea a 6 autobuze mijlocii; Contractul de leasing financiar pentru 22 de autobuze nou construite, operatorul privat din Alba Iulia a semnat în 2012 un contract de leasing financiar pentru 80 de autobuze nou construite - valoarea totală nu este dezvăluită).

4 Tendințe sociale în centrele urbane din România

România este încă o țară cu peste 50% din populație locuind în mediul rural. În plus, statisticile arată că numărul de oameni care părăsesc orașele și se mută la sate este în creștere.

Există desigur și pentru România prognoza ca pe termen lung procesul de urbanizare să fie reluat și intensificat, deși renunțarea masivă la ruralitate ar duce la dispariția unor tradiții, obiceiuri, fapte culturale care ar schimba substanțial specificul românesc. Păstrarea acestor comunități și aducerea lor la un nivel de viață ridicat ține însă și de accesul la locuri de muncă sau instituții de învățământ din mediul urban. Aceasta este una dintre principalele obligații de serviciu public la care trebuie să se răspundă prin proiecte de mobilitate.

4.1 Populație

România numără 20,12 Milioane locuitori (conform rezultatelor ultimului recensământ - 2011). Conform datelor recensământului, între 2002 și 2011 numărul total al locuitorilor a scăzut cu 7,2%, iar în cazul zonelor urbane cu 5%.

Se preconizează că populația va continua să scadă în toate regiunile țării, cu câteva excepții ale unor arii metropolitane, inclusiv Bucureștiul. Până în anul 2030, după cum se arată în prognozele INS, în regiunile Sud-Muntenia (cu peste 425.000 de locuitori) și Sud-Vest Oltenia (cu aproape 400.000 de locuitori) se anticipează o scădere pronunțată a populației.

Rang	Județ	Ani / UM: Număr de stabiliri de domiciliu				Media netă a stabilirii (2011-2017)
		2011	2013	2015	2017	
1	București - Ilfov	2.796	-3.047	5.467	9.880	2.416
2	Iași	-1.043	1.666	436	572	352
3	Sibiu	-6	40	85	546	134
4	Bistrița-Năsăud	88	176	146	-28	55
5	Arad	-109	-35	54	22	-82
6	Giurgiu	-224	-281	-244	-308	-268
8	Cluj	-27	74	-567	45	-285
9	Timiș	180	428	-574	-1257	-384
10	Vaslui	-1.072	970	-794	-869	-438
11	Alba	-495	-310	-242	-280	-444
12	Brașov	-821	-242	-365	-17	-493
13	Covasna	-608	-513	-368	-364	-505
16	Sălaj	-559	-430	-545	-413	-550
17	Satu Mare	-569	-488	-507	-560	-579
18	Călărași	-448	-509	-532	-822	-641

Rang	Județ	Ani / UM: Număr de stabiliri de domiciliu				Media netă a stabilirii (2011-2017)
		2011	2013	2015	2017	
19	Harghita	-722	-866	-691	-555	-678
20	Vâlcea	-504	-471	-897	-750	-701
21	Vrancea	-440	-609	-826	-851	-718
23	Bihor	-738	-458	-731	-695	-760
24	Tulcea	-565	-698	-830	-879	-787
25	Ialomița	-771	-677	-754	-797	-792
26	Maramureș	-656	-789	-690	-726	-830
27	Dâmbovița	-841	-1.077	-1.013	-816	-983
28	Suceava	-707	-792	-1.152	-863	-1.074
31	Gorj	-634	-782	-1.237	-1.061	-1.086
32	Mureș	-1.181	-947	-976	-1.104	-1.097
33	Mehedinți	-898	-938	-1.056	-885	-1.119
34	Constanta	-1.222	-778	-1.250	-1.172	-1.139
35	Caras-Severin	-930	-1.050	-1.081	-941	-1.157
36	Teleorman	-1.024	-958	-1.163	-1.408	-1.232
37	Buzău	-1.204	-1.176	-1.325	-1.047	-1.289
38	Neamț	-1.484	-1.191	-1.266	-1.152	-1.291
43	Brăila	-996	-1.043	-1.189	-1.739	-1.293
44	Botosani	-1.065	-1.263	-1.197	-1.421	-1.307
45	Prahova	-1.500	-1.083	-1.135	-1.566	-1.322
46	Bacău	-1.887	-1.445	-1.451	-976	-1.523
47	Argeș	-1.693	-1.551	-1.263	-1.154	-1.535
49	Galați	-1.090	-1.201	-2.154	-1.603	-1.558
50	Dolj	-1.396	-1.314	-1.479	-1.270	-1.598
51	Olt	-1.241	-1.271	-1.571	-1.395	-1.606
52	Hunedoara	-1.923	-1.758	-1.842	-1.627	-1.881

Tabel 1 – Stabiliri nete de domiciliu în mediul urban pe județe

Sursa: Institutul Român de Statistică; calcul propriu
Codificarea culorilor în coloana medie de evoluție netă (2011-2017): Alb - tendință de evoluție netă în media națională ; Verde – peste media netă națională de stabiliri; Roșu - sub media netă națională de stabiliri

Pe regiuni NUTS 2, Capitala împreună cu județul Ilfov au cea mai mare densitate a populației din România (1.304,4 persoane / km^2), urmată de Regiunea Nord-Est (89 persoane / km^2), regiunea cu cel mai mare dinamism demografic din țară, și Regiunea Sud Muntenia (89,1 persoane / km^2). Regiunea Vest (56,4 persoane / km^2) are cea mică densitate.[11]

[11] Eurostat 2016 - Densitatea populației în funcție de regiunea NUTS 2, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Archive:Population_change_at_regional_level/ro&direction=next&oldid=85434

Rang	Județ	Ani / UM = RON				Creșterea medie anuală (RON)
		2011	2013	2015	2017	
1	Cluj	2.012	2.287	2.763	3.636	217
2	BUCUREȘTI - ILFOV	2.865	3.096	3.620	4.380	212
3	Iași	1.841	2.048	2.473	3.215	176
4	Brașov	1.898	2.045	2.457	3.190	177
5	Timiș	2.034	2.324	2.809	3.514	199
6	Sibiu	1.917	2.123	2.510	3.188	169
7	Mureș	1.711	1.902	2.250	2.926	156
8	Maramureș	1.417	1.590	1.893	2.604	152
9	Călărași	1.530	1.703	1.982	2.688	155
10	Vaslui	1.416	1.597	1.877	2.588	143
11	Dolj	1.840	2.018	2.310	2.947	151
12	Argeș	2.021	2.267	2.683	3.207	155
13	Alba	1.683	1.818	2.193	2.849	145
14	Giurgiu	1.695	1.831	2.143	2.806	137
15	Prahova	1.925	2.125	2.530	3.094	149
16	Bacău	1.720	1.857	2.182	2.814	135
17	Arad	1.755	1.925	2.304	2.909	153
18	Neamț	1.520	1.650	1.887	2.585	137
19	Satu Mare	1.517	1.746	2.013	2.662	153
20	Gorj	2.114	2.219	2.466	2.955	109
21	Constanta	1.932	2.047	2.403	2.938	140
22	Dâmbovița	1.717	1.939	2.168	2.776	132
23	Olt	1.670	1.900	2.245	2.834	147
24	Tulcea	1.752	1.897	2.185	2.775	133
25	Bihor	1.492	1.589	1.929	2.584	141
26	Ialomița	1.575	1.695	1.991	2.613	134
27	Teleorman	1.570	1.708	1.964	2.587	131
28	Buzău	1.605	1.779	2.047	2.629	133
29	Botosani	1.472	1.668	2.026	2.608	141
30	Covasna	1.465	1.604	1.926	2.541	140
31	Galați	1.800	1.967	2.262	2.773	131
32	Caras-Severin	1.577	1.678	1.994	2.584	125
33	Sălaj	1.541	1.659	2.040	2.605	138
34	Hunedoara	1.632	1.794	2.101	2.618	122
35	Harghita	1.431	1.543	1.895	2.489	138
36	Suceava	1.547	1.712	2.040	2.594	136
37	Mehedinți	1.774	1.874	2.123	2.617	103
38	Vâlcea	1.698	1.779	1.976	2.555	117
39	Brăila	1.585	1.727	2.014	2.567	129
40	Vrancea	1.467	1.641	1.972	2.486	127
41	Bistrița-Năsăud	1.508	1.641	2.041	2.506	129

Tabel 2 – Evoluția venitului brut pe cap de locuitor în fiecare județ
Sursa: Institutul Român de Statistică; calcul propriu
PIB-ul pe cap de locuitor și creșterea medie anuală se situează în valori curente, nediscountate

4.2 Autorități publice locale

Teritoriul României este împărțit în sate, comune, orașe, municipii și județe.

Există 320 de orașe și municipii, 2.861 de comune și 12.957 de sate. Orașele și satele sunt grupate în 41 de județe, în timp ce capitala țării, orașul București, reprezintă o diviziune administrativă individuală. Cele mai mari orașe din România sunt București, Iași, Constanța, Timișoara, Cluj-Napoca, Brașov, Craiova și Ploiești.

Mai mult de jumătate din cele 320 de orașe din România numără mai puțin de 20.000 de locuitori. Doar 23 de orașe numără mai mult de 100.000 de locuitori. Bucureștiul este cel mai mare oraș cu 1,88 Mil.

4.3 Zonele urbane

Zonele urbane funcționale (ZUF) ale orașului București și celor 40 de reședințe județene din România generează 90% din veniturile companiilor naționale, concentrează 80% din persoanele cu studii superioare, au atras 67% din navetiști în 2011 și 66% din învățământul superior. Populația cu comportament de navetă extraurbană, în perioada 2001-2011, a reprezentat 61% din forța de muncă și 58% din populația totală a țării, potrivit unui raport al Băncii Mondiale privind migrația internă[12].

Rețeaua localităților urbane din România prezintă o distribuție spațială echilibrată, dar este polarizată de București, orașul care a avut cea mai puternică creștere economică în orașele fostului bloc comunist, concentrând peste 50% din investițiile străine în România și contribuind cu peste 25% la PIB-ul național (Sursa - SDTR).

UAT-uri	Regiuni de dezvoltare	Ani / UM: Nr.		Rată de urbanizare (%)
		2010	2017	
Municipii	Total	103	103	10,06
	Nord Vest	15	15	9,64
	Centru	20	20	13,77
	Nord Est	17	17	8,33
	Sud Est	11	11	8,97
	Sud Muntenia	16	16	8,47
	București Ilfov	1	1	21,95
	Sud Vest Oltenia	11	11	8,93

[12] Cristea Marius, Codruța Mare, Ciprian Moldovan, Andreea China, Thomas Farole, Adina Vințan, Jane Park, Keith Patrick Garrett, Marcel Ionescu-Heroiu. ***Orașe magnet: Migrație și navetism în România***, Washington, DC: Banca Mondială, 2017

UAT-uri	Regiuni de dezvoltare	Ani / UM: Nr.		Rată de urbanizare (%)
		2010	2017	
	Vest	12	12	13,00
Orașe	Total	217	217	
	Nord Vest	28	28	
	Centru	37	37	
	Nord Est	29	29	
	Sud Est	24	24	
	Sud Muntenia	32	32	
	București Ilfov	8	8	
	Sud Vest Oltenia	29	29	
	Vest	30	30	
Comune	Total	2861	2861	
	Nord Vest	403	403	
	Centru	357	357	
	Nord Est	506	506	
	Sud Est	355	355	
	Sud Muntenia	519	519	
	București Ilfov	32	32	
	Sud Vest Oltenia	408	408	
	Vest	281	281	

Tabel 3 – Evoluția ratei de urbanizare în România. Rata de urbanizare ca totalități de municipii și orașe din totalul localităților
Sursa: Institutul Român de Statistică; calcul propriu
Codul de culoare (coloana ratei de urbanizare): verde este rata de urbanizare peste medie

Deși orașele oferă cea mai mare parte a venitului național, România nu are o strategie specifică pentru dezvoltarea zonelor urbane și nici nu are o direcție clară de acțiune în această privință. Dezvoltarea urbană nu este suficient de bine fundamentată în ceea ce privește infrastructura, iar aglomerarea creează dificultăți în funcționarea corespunzătoare a serviciilor publice.

Poate că prăbușirea cea mai evidentă se întâlnește în domeniul mobilității, unde, din cauza lipsei investițiilor în TP din mediul urban, rata crescută de motorizare în zonele funcționale urbane generează un trafic enorm și, în consecință, blochează traficul.

În acest context, orașele au anunțat proiecte majore pentru îmbunătățirea condițiilor de mobilitate. Dacă, timp de aproximativ 10 ani, s-au concentrat mai mult pe crearea condițiilor mai bune pentru transportul rutier individual, acum, și sub presiunea politicilor care stau la baza alocării fondurilor europene, cele mai importante proiecte anunțate sunt legate de TP urban și mobilitate durabilă.

Rang	Județ	Ani / UM = '000 persoane			
		2011	2013	2015	2017
1	BUCUREȘTI - ILFOV	1.225	1.257	1.275	1.369
2	Cluj	326,3	337,8	345,2	358,4
3	Timiș	325,1	334,4	341,2	346,3
4	Brașov	229,2	241,7	243,6	254,1
5	Argeș	241,7	246,8	243,5	249,7
6	Prahova	284,2	289,8	284,4	284,5
7	Sibiu	176,6	185	186,6	192,5
8	Iași	280	285,8	277,4	282,7
9	Arad	201,3	210,4	210,8	210,2
10	Bihor	263	266,4	262,8	260,4
11	Constanta	287,3	295,1	289,2	284,3
12	Alba	158,1	163,3	159,2	162,1
13	Mureș	229	233,4	225,5	225,5
14	Maramureș	196,6	201,1	195,7	192,7
15	Sălaj	98,2	101,3	97,9	98
16	Covasna	81,9	83,2	83,2	82,4
17	Galați	181,9	186,3	180,6	177
18	Bistrița-Năsăud	127	130,2	129,1	127,3
19	Dolj	261,1	262,7	248,8	242,5
20	Tulcea	80	82,9	80,9	80,5
21	Bacău	208,3	208,3	201,2	197,7
22	Suceava	232,7	233,6	222,4	217,1
23	Brăila	123,1	122,3	117,6	119,3
24	Harghita	132	134,2	128,5	128,4
25	Satu Mare	145,6	151,2	145,3	143
26	Dâmbovița	193,3	193,5	184,6	181,3
27	Hunedoara	176,1	179,5	175,1	168,6
28	Gorj	133,3	134,4	127,1	127,2
29	Neamț	186,5	188,3	178,7	171,5
30	Caras-Severin	112,6	112,2	112,4	105,4
31	Vâlcea	166,5	166,1	157,9	153,4
32	Buzău	173,4	175,4	166,3	158,1
33	Olt	162,6	163,5	154,6	149,8
34	Vrancea	140,5	141,9	134,4	130,4
35	Ialomița	96	97,7	90,8	88,1
36	Botosani	146,6	148,6	139,4	131,7
37	Giurgiu	87,5	87,9	82	79,3
38	Mehedinți	105,4	105,3	99,3	94,4
39	Teleorman	152,6	154,3	140,6	132,4
40	Călărași	99,2	98,8	91,8	86,5
41	Vaslui	138,7	139,1	130,3	123,4

Tabel 4 – Evoluția populației active din România pe județe
Sursa: Institutul Român de Statistică; calcul propriu
Codul culorii: pentru fiecare oraș, verdele mai închis este cel mai mare, galbenul este cel mai mic (adică un rând galben spre verde rămâne pentru o evoluție pozitivă, verde spre galben rămâne pentru o evoluție negativă)

În România, majoritatea așezărilor periurbane au un caracter puternic rural și majoritatea acestor localități sunt deservite de TP organizat la nivel județean, nu metropolitan. În același timp, localitățile periurbane au o importanță egală cu centrul urban în buna funcționare a unei zone metropolitane, fie că este constituită ca o structură juridică sau nu. Aceste localități oferă orașelor forță de muncă, activități turistice și recreative și chiar produse agricole. Planificarea dezvoltării lor în mod integrat, la nivel metropolitan, este esențială pentru asigurarea unei mobilități optime.

4.4 Strategii

O serie de strategii naționale românești subliniază și preocupările legate de mediu și dezvoltarea durabilă. În ceea ce privește ceea ce se reflectă în domeniul transporturilor, menționăm Strategia națională a României privind schimbările climatice, în care se afirmă că "un rol important în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transporturilor îl are transportul rutier: se vor optimiza mijloacele TP (trenuri, autobuze, troleibuze, tramvaie), infrastructura necesară pentru o mai bună eficiență a funcționării acestora și forme alternative de transport (ciclism, car-pooling, partajarea autovehiculelor etc.), o alternativă atrăgătoare pentru transportul individualizat cu motor."

Strategia de dezvoltare teritorială a României – România Policentrică 2035[13], stabilește 10 orientări de planificare, inclusiv cea pentru încurajarea transportului durabil și obligația de a dezvolta planuri de mobilitate. Dezvoltarea TP va fi încurajată prin identificarea soluțiilor optime pentru a asigura accesibilitatea locală și regională și pentru a contribui la reducerea emisiilor de dioxid de carbon.

[13] PL-x nr. 574/2017, Proiect de Lege pentru aprobarea strategiei de dezvoltare teritorială a României. Forma adoptată de Senat. http://www.cdep.ro/proiecte/2017/500/70/4/se718.pdf, 06.12.2017

5 Tendințele economice în centrele urbane din România

Din 1989, orașele românești au cunoscut o evoluție foarte dinamică în structura lor urbană. Mult mai rapid decât alte orașe, Bucureștiul s-a adaptat la schimbările economice și sociale de tranziție și a atras cele mai multe investiții străine directe. În prezent, Bucureștiul concentrează până la 50% din veniturile din afaceri ale României și generează aproximativ 25% din PIB-ul național. Aceasta face ca capitala să fie polul dominant în sistemul urbanistic național, dar, în același timp, creează un dezechilibru în rețeaua de orașe.

Hotărârea Guvernului 998/2008 a definit șapte poli de creștere în România: Brașov, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Ploiești și Timișoara, toate centrele urbane importante, în afara capitalei București. Potrivit aceluiași document, aceste orașe ar trebui să devină principalele obiective ale investițiilor care rezultă din surse guvernamentale și europene.

Rang	județ	Ani / UM = '000,000 RON			Creștere medie anuală (RON)
		2011	2013	2015	
1	BUCUREȘTI - ILFOV	146.580	170.844	197.788	10.956
2	Constanta	24.939	30.908	32.783	1.936
3	Timiș	27.755	29.630	33.612	1.237
4	Prahova	25.155	26.160	28.086	1.735
5	Cluj	22.315	27.742	31.178	1.659
6	Brașov	17.812	21.242	23.443	959
7	Iași	16.166	19.668	21.756	916
8	Mureș	11.606	13.616	15.595	738
9	Dolj	14.513	15.636	17.231	553
10	Arad	12.417	13.717	15.322	632
11	Sibiu	12.829	13.679	15.528	566
12	Argeș	16.574	16.906	19.079	401
13	Bihor	12.714	13.983	16.219	454
14	Suceava	10.654	11.890	12.771	418
15	Maramureș	9.037	10.212	12.092	516
16	Alba	9.371	10.393	11.776	416
17	Bacău	11.224	12.463	14.001	314
18	Dâmbovița	10.608	11.788	12.630	309
19	Buzău	8.077	9.614	10.259	392
20	Galați	10.982	12.245	12.616	287
21	Vâlcea	7.950	8.813	9.758	382
22	Neamț	7.656	8.817	9.733	378
23	Satu Mare	6.761	7.857	8.610	351
24	Olt	6.997	8.064	8.645	284
25	Hunedoara	9.410	10.429	10.879	237
26	Gorj	8.839	10.846	11.311	226
27	Brăila	6.992	7.443	7.712	258

Rang	județ	Ani / UM = '000,000 RON			Creștere medie anuală (RON)
		2011	2013	2015	
28	Ialomița	5.322	5.887	6.615	299
29	Bistrița-Năsăud	6.253	6.535	7.483	245
30	Vrancea	5.690	6.656	7.296	257
31	Giurgiu	4.963	4.617	6.639	266
32	Sălaj	4.511	5.384	6.087	266
33	Teleorman	5.510	6.670	7.048	244
34	Harghita	6.385	6.916	7.367	213
35	Caras-Severin	6.260	6.755	7.635	160
36	Botosani	6.108	6.705	6.913	192
37	Vaslui	5.064	5.836	6.297	232
38	Călărași	5.481	5.777	6.551	156
39	Tulcea	5.251	5.288	5.518	173
40	Covasna	4.429	4.657	5.106	175
41	Mehedinți	4.399	4.654	5.123	130

Tabel 5 – Evoluția Produsului Intern Brut la nivelul județelor
Sursa: Institutul Român de Statistică; calcul propriu
PIB-ul și creșterea medie anuală se situează în valori curente, nediscountate

Chiar dacă nu există o explicație explicită pentru alegerea orașelor și nici pentru desemnarea lor ca poli de creștere, aceleași orașe sunt definite în Planul de Amenajare Teritorială Național (PATN), secțiunea IV, "Rețeaua de localități", ca prim nivel de orașe ale României.

Conform acestui document, rețeaua de decontare a României este împărțită în cinci niveluri sau grade, primele orașe fiind definite de o populație mare (peste 200 000), o economie bazată pe servicii și o existență a unor conexiuni importante de transport. Orașele de gradul doi și trei sunt aglomerări urbane mai mici de importanță locală, în timp ce patru și cinci sunt împărțite de așezările rurale. În partea de sus a ierarhiei se află capitala, București.

Rang	Județ	Ani / UM = RON				Creștere medie anuală (RON)
		2011	2013	2015	2017	
1	Cluj	2.012	2.287	2.763	3.636	217
2	BUCUREȘTI - ILFOV	2.865	3.096	3.620	4.380	212
3	Iași	1.841	2.048	2.473	3.215	176
4	Brașov	1.898	2.045	2.457	3.190	177
5	Timiș	2.034	2.324	2.809	3.514	199
6	Sibiu	1.917	2.123	2.510	3.188	169
7	Mureș	1.711	1.902	2.250	2.926	156
8	Maramureș	1.417	1.590	1.893	2.604	152
9	Călărași	1.530	1.703	1.982	2.688	155

Rang	Județ	Ani / UM = RON				Creștere medie anuală (RON)
		2011	2013	2015	2017	
10	Vaslui	1.416	1.597	1.877	2.588	143
11	Dolj	1.840	2.018	2.310	2.947	151
12	Argeș	2.021	2.267	2.683	3.207	155
13	Alba	1.683	1.818	2.193	2.849	145
14	Giurgiu	1.695	1.831	2.143	2.806	137
15	Prahova	1.925	2.125	2.530	3.094	149
16	Bacău	1.720	1.857	2.182	2.814	135
17	Arad	1.755	1.925	2.304	2.909	153
18	Neamț	1.520	1.650	1.887	2.585	137
19	Satu Mare	1.517	1.746	2.013	2.662	153
20	Gorj	2.114	2.219	2.466	2.955	109
21	Constanta	1.932	2.047	2.403	2.938	140
22	Dâmbovița	1.717	1.939	2.168	2.776	132
23	Olt	1.670	1.900	2.245	2.834	147
24	Tulcea	1.752	1.897	2.185	2.775	133
25	Bihor	1.492	1.589	1.929	2.584	141
26	Ialomița	1.575	1.695	1.991	2.613	134
27	Teleorman	1.570	1.708	1.964	2.587	131
28	Buzău	1.605	1.779	2.047	2.629	133
29	Botosani	1.472	1.668	2.026	2.608	141
30	Covasna	1.465	1.604	1.926	2.541	140
31	Galați	1.800	1.967	2.262	2.773	131
32	Caras-Severin	1.577	1.678	1.994	2.584	125
33	Sălaj	1.541	1.659	2.040	2.605	138
34	Hunedoara	1.632	1.794	2.101	2.618	122
35	Harghita	1.431	1.543	1.895	2.489	138
36	Suceava	1.547	1.712	2.040	2.594	136
37	Mehedinți	1.774	1.874	2.123	2.617	103
38	Vâlcea	1.698	1.779	1.976	2.555	117
39	Brăila	1.585	1.727	2.014	2.567	129
40	Vrancea	1.467	1.641	1.972	2.486	127
41	Bistrița-Năsăud	1.508	1.641	2.041	2.506	129

Tabel 6 – Evoluția venitului brut pe cap de locuitor în fiecare județ
Sursa: Institutul Român de Statistică; calcul propriu
Venitul brut pe cap de locuitor și creșterea medie anuală se situează în valori curente, nediscountate

În afară de polii de creștere, Hotărârea Guvernului nr. 998/2008 a definit o a doua listă a orașelor mari, polii de dezvoltare urbană. În România există 14 astfel de orașe: Arad, Bacău, Baia Mare, Botoșani, Brăila, Deva, Galați, Pitești, Oradea, Râmnicu Vâlcea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Tîrgu Mureș.

Categorii de venituri și cheltuieli	Ani / UM = '000,000 RON						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
VENITURI - total	43.922,2	44.803,9	45.419,3	48.092,6	53.666,2	61.462,9	59.518,1
Subvenții	5.294,7	5.619,7	4.636,4	5.218,9	6.887,5	8.192,5	9.358,4
Subvenții de la alte niveluri ale administrației publice	5.294,7	5.619,7	4.636,4	5.218,9	6.887,5	8.192,5	9.358,4
Sume primite de la donatori UE / alți donatori	2.245,1	3.600,2	3.490,4	4.227,3	3.366,1	5.345,3	1.615,0
CHELTUIELI - total	41.207,1	44.003,8	46.333,4	47.380,4	52.101,1	59.048,5	56.284,7
Transferuri între unitățile administrației publice	2.725,2	2.695,1	2.792,3	2.810,3	3.059,7	3.295,9	3.548,5
Proiecte cu fonduri externe nerambursabile după aderare	1.743,1	4.360,1	4.933,7	5.308,0	4.723,2	9.376,7	1.517,1
Proiecte cu fonduri nerambursabile în CFM 2014-2020	:	:	:	:	:	0,1	209,4
Împrumuturi plătite	569,3	693,4	1.009,0	1.503,1	1.615,2	1.467,6	2.059,9
Servicii publice generale	5.235,0	5.180,6	5.561,8	5.825,8	6.328,5	6.719,9	6.703,4
Transporturi	6.289,9	8.025,2	8.661,1	8.369,8	9.260,1	10.528,0	10.060,0
SURPLUS (+). DEFICIT (-)	2.715,1	800,1	-914,1	712,2	1.565,1	2.414,4	3.233,4

Tabel 7 – Execuția bugetului autorităților publice locale agregată la nivel național
Sursa: Institutul Român de Statistică; calcul propriu
Venitul brut pe cap de locuitor și creșterea medie anuală se situează în valori curente, nediscountate

Evoluția economică reflectată în statisticile oficiale este una pozitivă generală, cu o creștere constantă a PIB-ului local și a veniturilor pe cap de locuitor. Acest lucru este generat atât de vectori de piață, cum ar fi dezvoltarea diferitelor sectoare industriale din fiecare oraș, dar și de deciziile politice naționale. Orașele mari cum ar fi Timișoara, Cluj-Napoca sau Iași, alături de unele orașe secundare majore precum Arad, Sibiu sau Oradea, au reușit să atragă noi investitori cu un rezultat pozitiv în economiile lor locale.

Economia locală este uneori influențată de disponibilitatea terenurilor deschise dezvoltării pe teritoriul administrativ. Pitești și Baia Mare, chiar dacă au reușit să mențină sau să atragă în zonă noi investitori majori (de exemplu, fabrica Renault de la Pitești), nu beneficiază în bugetul local ca sediu și activele industriale sunt în afara limitelor orașului. Pe de altă parte, Craiova sau Galați, unde principalii jucători industriali sunt activi în limitele orașului, raportează venituri importante pentru bugetele lor provenite de la acești investitori (Ford și Arcelor Mittal).

6 Gestionarea transportului public în centrele urbane din România

Pe fondul reorganizării economiei românești (în special a sectorului de producție), în anii care au urmat evenimentelor din decembrie 1989, transportul public urban a fost afectat de scăderea cererii, datorită dispariției giganților industriali, a generatoarelor tradiționale de fluxuri mari de navetiști[14].

În același timp, liberalizarea pieței de consum a dus la o creștere rapidă a ratei de motorizare, ceea ce pare să ofere utilizatorilor un grad mai mare de autonomie decât oferta urbană tradițională de PT. Acest lucru a condus, în continuare, la congestionarea în zonele urbane, ceea ce a generat presiuni asupra terenurilor necesare pentru consolidarea rețelelor rutiere, dar și asupra calității mediului prin creșterea poluării chimice și a parametrilor de zgomot.

Realizând terenurile limitate disponibile pentru lucrările de infrastructură și nevoia de a oferi o soluție mai sănătoasă și mai durabilă pentru a trăi în zonele urbane, unii primari ai aglomerărilor urbane mari, care doresc să răspundă politicii și strategiei europene în sectorul dezvoltării urbane, au lansat proiecte pentru a îmbunătăți mobilitatea pe teritoriile administrative pe care le desfășoară.

Presiunea exercitată asupra bugetelor locale, nivelul investițiilor de capital și al costurilor operaționale necesare pentru dezvoltarea și menținerea infrastructurilor de transport pentru vehiculele individuale motorizate reprezintă un alt motiv pentru a identifica soluții durabile în domeniul transporturilor.

6.1 Cadrul juridic în UE și România

Transportul de călători în zonele urbane și regionale face obiectul OSP. Considerate de Uniunea Europeană ca servicii de interes economic general (SIEG), serviciile de transport de călători beneficiază de un cadru juridic cuprinzător și armonizat în ceea ce privește normele de contractare a serviciilor și de cheltuieli publice, valabile în Uniunea Europeană în ansamblu.

[14] Institutul Național de Statistică - GOS114B - Călători transportați cu transportul public local prin macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe (2,5 miliarde de pasageri în 1990 față de 1,9 miliarde de pasageri în 2017)

Regulamentul UE 1370/2007, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul UE 2338/2016[15], creează condițiile pentru stabilirea procedurilor de atribuire a CSP și pentru compensarea pierderilor financiare inerente unui CSP la un nivel înalt. Pentru a încuraja investițiile private în acest sector, legiuitorul a prevăzut perioade mai lungi de viabilitate pentru contracte: până la 10 ani pentru contractele legate de servicii rutiere și până la 15 ani pentru contractele legate de serviciile feroviare. Aceste perioade pot fi prelungite la jumătate în cazul în care nivelul de investiție cerut operatorului de transport este prea mare.

Fondurile publice utilizate pentru întreprinderi (private sau de stat) pot face obiectul normelor privind ajutoarele de stat ca urmare a Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și a cadrului juridic ulterior al UE. În lipsa unei proceduri de contractare clare și transparente, fondurile publice destinate transportului de călători pot reprezenta ajutor de stat. CSP care răspund celor patru criterii Altmark[16] clarifică această problemă, iar fondurile sunt cheltuite pentru a sprijini nivelul de servicii, mai degrabă decât pentru a dezvolta o întreprindere în concurență cu o altă întreprindere.

Pentru a ușura procesul de investiții în operarea rețelelor de transport public, instituțiile UE au stabilit un set de reguli care să ofere atât transparență, cât și abordare nediscriminatorie diferitelor întreprinderi din acest sector. Diagrama prezentată în figura 2 descrie procesul de evaluare efectuat de autoritățile publice pentru identificarea unui ajutor de stat potențial sau pentru clarificarea unei astfel de situații.

Calitatea și durabilitatea serviciilor de transport livrate în timpul perioadei contractuale a unui CSP sunt generate de puterea previzibilității pe care autoritatea contractantă o are asupra dezvoltării sau regresiei economice, asupra necesităților și ofertei de transport, asupra accesului la resursele financiare.

[15] Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători, OJ L 354, 23.12.2016, p. 22–31

[16] Curtea Europeană de Justiție, Hotărârea Curții din 24 iulie 2003. Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, and Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, Case C-280/00

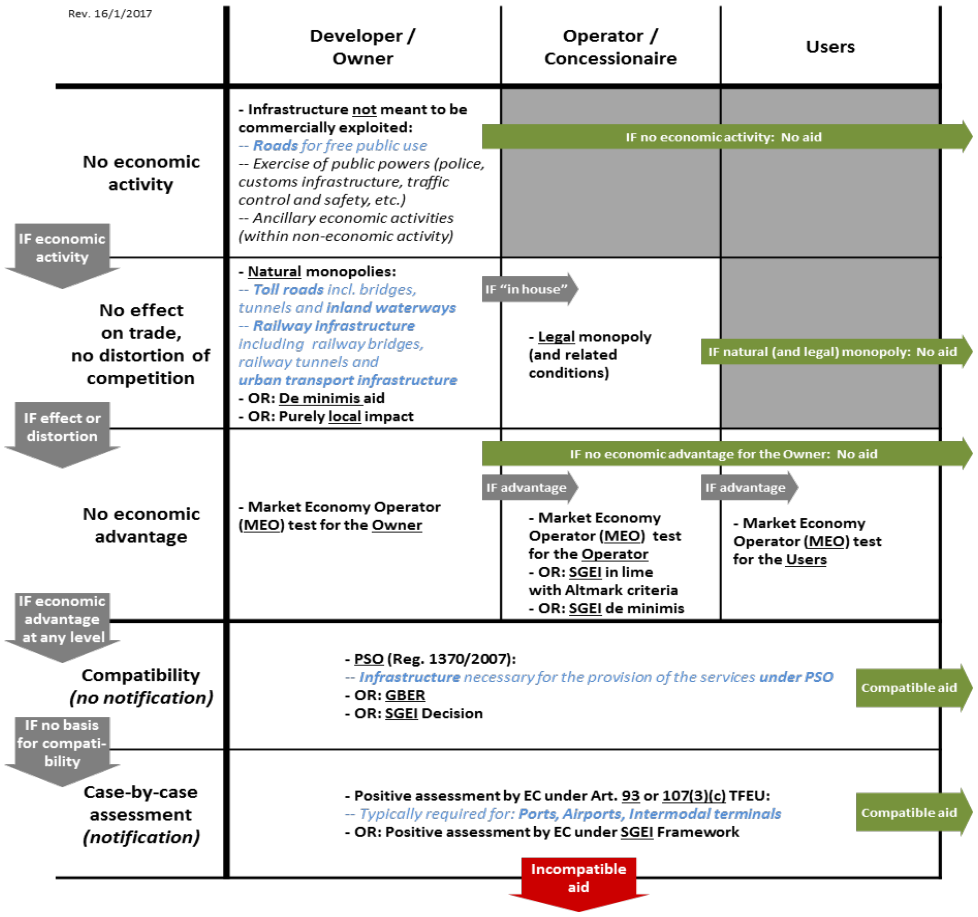


Figura 2 - Jaspers, Ajutor de stat în sectorul transporturilor - PROIECT. Noțiunea de ajutor și rețele analitice, 2017[17]

UE a convenit să lucreze cu bugetele care se încadrează într-un CFM pentru a acoperi o perioadă minimă de 5 ani, iar acum CFM acoperă 7 ani[18].

Această viziune privind puterea de previziune pe perioade mai lungi de timp ar trebui plasată în același context cu interdicția de a modifica în mod substanțial orice contract din statele membre ale UE[19].

[17] Jaspers, State aid in the Transport Sector - DRAFT. Notion of Aid and Analytical Grids, 2017

[18] Conciliul UE, *Cadrul financiar multianual: modelarea cheltuielilor UE*, http://www.consilium.europa.eu/en/policies/multiannual-financial-framework/

[19] Comisia Europeană, COMUNICAREA COMISIEI privind orientările interpretative privind Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, 2014 / C 92/01, considerentul 2.3.6. Modificări ale contractelor de servicii publice: "Curtea Europeană de Justiție a hotărât că, în cazul unor modificări minore și nesemnificative, nu poate fi necesară o nouă atribuire pentru a asigura respectarea principiilor generale ale tratatului, cum ar fi transparența și nediscriminarea iar o simplă modificare a contractului poate fi suficientă. Potrivit Curții, pentru a asigura transparența procedurilor și egalitatea de tratament a ofertanților, modificările substanțiale ale dispozițiilor esențiale ale unui contract de

Activitățile de transport urban de călători sunt guvernate de legislația UE și de legile naționale speciale[20]. Cadrul legal prevede obligația de a stabili o relație contractuală între cele două părți, o procedură de transparență, precum și un conținut minim obligatoriu.

CSP care respectă procedura solicitată de UE scutesc autoritatea publică de obligația de notificare a unei posibile scheme de ajutor de stat. Cu toate acestea, legislația națională introduce o obligație din partea autorității naționale competente (Consiliul Concurenței) privind modul de selectare a procedurii de atribuire și alocarea fondurilor publice necesare pentru CSP.

Având în vedere politica Uniunii privind schimbările climatice și independența energetică, politica europeană în domeniul transporturilor a stabilit un obiectiv important pentru următorii ani de reducere a emisiilor nocive prin eliminarea în mare măsură a combustibililor petrolieri sau prin impunerea unor standarde de emisie în cazul lor.

Legislativ, așa-numita Directivă privind vehiculele curate[21], este baza politicii de achiziții publice față de vehiculele urbane de TP care respectă standardele înalte de protecție a mediului. După cum se precizează în textul acestei directive, acesta a fost emis cu scopul de a stimula piața pentru vehiculele de transport rutier clasificate ca nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, asigurând că piața are un nivel de cerere suficient de ridicat pentru a încuraja producătorii și industria să investească și pentru a dezvolta în continuare vehicule cu emisii reduse de energie și cu emisii scăzute și alți poluanți. Directiva ia în considerare toate vehiculele rutiere, inclusiv cele pentru PT. În practică, directiva impune autorităților contractante și operatorilor din cadrul unui CSP să considere ca criterii de selecție consumul de energie, emisiile de CO_2 și emisiile poluante.

concesiune de servicii sau ale contractelor care fac obiectul directivelor privind achizițiile publice necesită atribuirea unui nou contract în anumite cazuri. Acesta este cazul, în special, în cazul în care noile dispoziții sunt diferite în mod semnificativ de la contractul inițial și, prin urmare, sunt de natură să demonstreze intenția părților de a renegocia condițiile esențiale ale contractului respectiv "

[20] Principalele documente juridice române: Legea 92/2007 privind PT, Legea 51/2006 privind serviciile publice, OUG 77/2014 privind ajutorul de stat

[21] Directiva UE 33/2009 din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. La 8 noiembrie 2017, Comisia a prezentat un pachet de mobilitate curată, care constă în propuneri legislative privind vehiculele de transport rutier, infrastructurile și transportul combinat de mărfuri, măsurile fără caracter legislativ prezentate într-un plan de acțiune privind combustibilii alternativi și o comunicare privind mobilitatea cu emisii scăzute. Pachetul include o propunere legislativă pentru o directivă revizuită privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. Scopul său este de a promova soluții de mobilitate curată în cadrul licitațiilor de achiziții publice (achiziționarea, închirierea, închirierea sau cumpărarea în leasing a vehiculelor de transport rutier și contractele de servicii publice privind transportul public de călători și feroviar) și, prin urmare, să ridice cererea și desfășurarea în continuare vehicule curate. Odată cu încheierea acordului tripartit din februarie 2019, se așteaptă ca noua directivă să fie adoptată în 2019 (http://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-resilient-energy-union-with-a-climate-change-policy/file-jd-clean-vehicles-directive-review)

Directiva a fost transpusă în legislația românească[22] și orice autobuz nou care intră pe piață este obligat, începând cu 1 ianuarie 2014, să respecte standardele UE în vigoare impuse prin Regulamentul 595/2009 sau așa-numitul standard EURO VI.

Obiectivele europene privind energia regenerabilă și emisiile de gaze cu efect de seră sunt asumate și de România prin Programul național de reformă 2018[23]. În ceea ce privește ponderea energiei regenerabile în consumul final brut de energie, România se află deja foarte aproape de obiectivul de 24% energie din surse totale. Cu toate acestea, trebuie luate măsuri importante pentru utilizarea acestor surse regenerabile de energie în sectorul transporturilor, deoarece numai 4% din energia utilizată în sectorul transporturilor este regenerabilă, în comparație cu obiectivul UE de 10% pentru 2010.

România a transpus în legislație politicile UE în acest domeniu în Strategia Națională de Schimbări Climaterice din 2013 a României și o serie de alte strategii naționale care stipulează preocupările pentru protecția mediului și dezvoltarea durabilă.[24]

PMUD-urile, care s-au dezvoltat pentru prima dată în ultimii ani în multe orașe din România, reprezintă, de asemenea, un impuls pentru modernizarea de TP urban. Cu toate acestea, cel mai mare stimulent pentru investițiile capitale în activele urbane de TP sunt fondurile europene nerambursabile disponibile pentru achiziționarea de vehicule cu poluare scăzută.

În acest context, potențialii beneficiari și-au anunțat deja intenția de a achiziționa astfel de vehicule în vederea reînnoirii flotelor de autobuze, troleibuze sau de tramvai, pentru a valorifica lucrările de modernizare a infrastructurii care au beneficiat de fonduri europene în exercițiul financiar precedent 2007-2013. În cadrul CFM UE 2007-2013 nu a existat nici un oraș românesc care să investească în vehicule urbane TP care să utilizeze fonduri UE nerambursabile (numărul mic de investiții a fost realizat cu fonduri locale).

Procedurile de achiziție sunt deja în curs de desfășurare în acest sens sau chiar au fost încheiate (orașele au selectat ofertanți câștigători)[25].

---

[22] OUG nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și aprobată prin Legea nr.119 din 24 aprilie 2013

[23] Guvernul României, Programul național de reformă 2018, https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2018-european-semester-national-reform-programme-romania-en.pdf

[24] ***Strategia națională privind schimbările climatice din România:*** "un rol important în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transporturilor îl are transportul rutier. Pentru acest segment de transport vor fi optimizate mijloacele TP (trenuri, autobuze, troleibuze, tramvaie) infrastructura necesară pentru o mai bună eficiență a funcționării acestora și forme alternative de transport (ciclism, car-pooling, partajarea autoturismelor etc.) pentru a reprezenta o alternativă atrăgătoare pentru transportul individualizat cu motor", http://mmediu.ro/app/webroot/uploads/files/Strategia-Nationala-pe-Schimbari-Climatice-2013-2020.pdf

[25] Orașele mari precum Cluj Napoca, Timișoara, Baia Mare, Oradea, Galați au început deja procesele de achiziții pentru autobuze, troleibuze sau tramvaie. Cluj-Napoca, Oradea și Galați au selectat deja ofertele

În ceea ce privește legislația, menționăm Legea privind promovarea transportului de mediu adoptată la începutul anului 2018[26]. Aceasta stipulează că autoritățile publice locale, administrațiile autonome și companiile subordonate unităților administrativ-teritoriale, precum și cele private care furnizează servicii TP urbane, vor achiziționa vehicule electrice sau alte tehnologii ecologice precum hidrogen, GNC, GNL, biogaz sau tehnologia hibridă, reprezentând 30% din necesitățile de achiziții viitoare.

6.2 Sisteme de transport public

Toate orașele mari din România oferă servicii de transport public cetățenilor lor folosind, în general, autobuze de 12 m ca infrastructură tehnică. Dar, în același timp, un număr de 12 orașe continuă să exploateze sistemele de troleibuz, în timp ce 11 orașe utilizează sisteme de tramvai. Cu o istorie tumultoasă după înlocuirea regimului comunist, rețelele urbane de TP din România dau un amestec de vehicule noi și secundare, precum și de infrastructură, fie că sunt modernizate, fie că nu.

	2005	2008	2011	2014	2015
Romania	100	96,5	101,4	107,2	106,9

Tabel 8 - Volumul transportului de călători raportat la PIB (2005 - 2015; 2005 = 100)
(sursa: Institutul de Statistică al României)

Poate două dintre cele mai bune exemple în care probleme financiare au lăsat cicatrici în rețeaua de TP local urban sunt Sibiu și Târgoviște. Sibiul nu a reușit să exploateze rețeaua de tramvai în anii 2000 și ultima linie a fost transferată pentru exploatare orașului vecin Rășinari. Târgoviște a oprit în jurul anului 2010 serviciile de troleibuz, dar infrastructura este încă prezentă în oraș, deoarece municipalitatea intenționează să cumpere vehicule noi și să repornească serviciul.

În acest context, chiar dacă sistemul PT urban, în ansamblul său, raportează, în ultimii 15 ani, o tendință general pozitivă, cu un o rată de utilizare mai mare decât PIB-ul, există un evoluție mixtă în funcție de fiecare oraș. Unele cifre, așa cum au fost înregistrate de Institutul de Statistică al României, nu sunt foarte consecvente datorită modificărilor introduse în cadrul legal legat de călătoriile libere sau aproape gratuite și de unele modificări ale sistemului de raportare. În timp ce putem identifica o scădere a numărului de pasageri în sistemul de transport suprateran al Bucureștiului (probabil generată de o trecere la rețeaua de metrou extinsă și la autoturismele private, în special în contextul unei extinderi a suburbiilor rurale cu puțină conectivitate PT), alte orașe mari, cum ar fi Cluj-

preferate în licitațiile de tramvai. De asemenea, Cluj-Napoca a ales oferta preferată pentru autobuze electrice.

[26] Legea 37/2018 privind promovarea transportului ecologic

Napoca, Iași, Timișoara, Ploiești sau Brașov, înregistrează o creștere abruptă a numărului de pasageri (cu aproximativ 75% mai mulți utilizatori înregistrați în Cluj-Napoca în anul 2017 față de anul 2005).

Schimbările în economia locală și-au pus amprenta asupra modelelor de călătorie. Galați, un oraș dezvoltat în principal în jurul unei fabrici de producție a oțelului și al unui port de marfă pe Dunăre, a înregistrat o creștere generală a utilizării TP, deoarece vectorii de piață au fost pozitivi. Pe de altă parte, Drobeta Turnu Severin, un alt oraș dezvoltat în jurul industriei grele și a unui port de marfă pe Dunăre, a înregistrat o scădere bruscă a gradului de utilizare (mai mult de 10 ori mai scăzută din 2005 până în 2017), în principal datorită reducerii activităților economice.

6.2.1 Rețele și bunuri de tramvai

Tramvaiele se găsesc numai în orașele mari din România, de regulă, reședințe de județ. 11 municipii din România folosesc transportul de tramvai, scăzând de la 15 comparativ cu anii 1990. În 2005, Constanța și Brașov au oprit operarea tramvaielor și le-au înlocuit cu linii de autobuz. În 2011, Reșița a suspendat și transportul de tramvai, însă fără a dezmembra infrastructura, dar pregătesc din 2018 proiecte pentru reluarea serviciilor de tramvai în oraș. În Sibiu, singura linie de tramvai încă funcțională, care leagă orașul de un sat suburban, este folosită doar pentru operațiuni de agrement și turism și, în cele din urmă, a fost transferată de la municipiul Sibiu către orașul Rășinari.

	2010	2012	2014	2016	2017
BUCURESTI	513	521	488	491	491
TIMISOARA	160	158	159	143	146
ARAD	171	156	146	142	142
IASI	161	139	150	151	124
ORADEA	129	120	113	111	114
GALATI	72	81	79	54	45
CLUJ-NAPOCA	34	38	37	37	38
PLOIESTI	33	33	33	33	33
BOTOSANI	24	31	31	31	31
BRAILA	49	34	31	38	30
CRAIOVA	34	36	28	29	29
RESITA	28	:	:	:	:
SIBIU	3	3	:	:	:
TOTAL	1.411	1.350	1.295	1.260	1.223

Tabel 9 - Evoluția flotelor de tramvai în centrele urbane din România
(UM: numărul de tramvaie, sursa: Institutul de Statistică al României)

Scăderea flotelor de tramvaie (în medie de 15%), precum și degradarea generală a transportului de tramvai în România au avut loc pe fondul creșterii ratei de motorizare. Autoritățile au redus investițiile TP în mediul urban, iar tramvaiul, fiind mai scump, a fost adesea principala victimă. Puține orașe au investit în modernizarea transportului de tramvai între 1990 și 2010.

"Salvarea" a venit împreună cu POR 2007-2013, care a prevăzut ca modernizarea infrastructurii de tramvai să fie eligibilă pentru fonduri europene. Acest lucru este, de asemenea, promovat în POR 2014-2020, cu posibilitatea suplimentară de a finanța achiziția sau modernizarea materialului rulant. În acest context, orașele românești și MDRAP pregătesc proiecte pentru achiziționarea de vehicule noi de tramvai și pentru modernizarea elementelor de infrastructură.

Pe toate aceste oportunități de finanțare, începând cu alegerile locale din 2012 și mai puternic cu cele din 2016, modernizarea transportului de tramvai a devenit o prioritate în programele electorale, spre deosebire de alegerile locale anterioare, când accentul a fost pus exclusiv pe traficul rutier . În plus, în ultimii patru ani, PMUD-urile au atras atenția asupra tramvaielor și asupra avantajelor acestora în ceea ce privește eficiența energetică.

În ultimii 5 ani, aproape toate orașele cu tramvai au fost supuse modernizării liniilor, unele dintre ele finanțate de IFI, la fel ca și orașul Oradea care a contractat un împrumut BEI pentru achiziționarea de autobuze și tramvaie noi în 2008.

Operatorii de transport urban se confruntă cu problemele legate de vehiculele de tramvai învechite. Cele mai recente achiziții au fost axate pe vehiculele second-hand. Deoarece municipalitățile au investit deja în modernizarea unei părți din infrastructură, în prezent, accentul este schimbat pe investițiile în reînnoirea flotelor.

Până în prezent au fost achiziționate tramvaie noi în Arad, Oradea și Cluj Napoca. De asemenea, în București se află circa 20 de tramvaie noi, Bucur Low Floor, realizate de fabrica locală de stat, URAC.

MDRAP, cu sprijinul JASPERS (reprezentanța din București), a pregătit o procedură centralizată de achiziții publice pentru a achiziționa tramvaie pentru o serie de orașe (de exemplu, Craiova, Iași, Ploiești). Achiziționarea centralizată se bazează pe fonduri UE nerambursabile în POR 2014-2020.

6.2.2 Rețele și alte active pentru autobuze diesel

Piața autobuzelor diesel din România se pregătește, de asemenea, pentru o modernizare semnificativă, datorită reorientării spre vehicule ecologice și a posibilităților de finanțare a achiziției lor.

Cu excepția notabilă a municipiului București, piața autobuzelor din România a fost caracterizată printr-un amestec de autobuze de piață noi și secundare. Cu autobuze Euro 2-

3 dezafectate de rețelele urbane din Europa de Vest, România a devenit în ultimii 10 ani o piață pentru aceste tipuri de active, deoarece prețul de achiziție este foarte scăzut, iar capitalul lipsește în acest sector. În aceste condiții orașele din România sunt populate cu autobuze de 12 m și 18 m care generează costuri de exploatare ridicate atunci când ne referim la consumul de combustibil și la fiabilitate.

Piața din București este caracterizată de autobuze nou construite, achiziționate în loturi mari: procedura din 2006 a adus pe piață 1 000 de noi autobuze de 12 m care au contribuit la dispariția tuturor autobuzelor articulate din această rețea. Următorul proces de achiziție a fost derulat în 2017-2018 și 400 de autobuze noi au fost introduse în exploatare în ultimele luni ale anului 2018 și în 2019. Această procedură marchează începutul diversificării flotei în București cu trei modele diferite incluse în proiect: autobuze de tip 10 m, 12 m și 18 m.

	2010	2012	2014	2016	2017
BUCURESTI	1.333	1.148	1.147	1.147	1.147
CONSTANTA	281	284	273	285	279
CLUJ-NAPOCA	204	201	218	273	238
BRASOV	265	202	213	212	212
CRAIOVA	218	190	203	230	209
PLOIESTI	185	184	193	183	183
IASI	231	234	269	199	153
TIRGU MURES	119	94	97	147	145
BRAILA	195	157	178	135	144
ARAD	190	161	136	129	141
GALATI	306	289	296	140	140
TIMISOARA	113	114	108	108	108
SIBIU	93	95	107	107	107
BUZAU	73	62	83	81	93
PITESTI	113	111	111	86	86
ALBA IULIA	76	85	85	85	84
ORADEA	74	69	77	85	82
BAIA MARE	66	68	54	70	70
SATU MARE	47	47	43	56	62
BACAU	72	65	64	59	60
BOTOSANI	52	46	55	50	50
RAMNICU VALCEA	47	47	47	48	48
SUCEAVA	75	59	65	73	47
ZALAU	48	47	43	46	45
TIRGOVISTE	22	31	40	41	41
RESITA	22	29	32	37	37
BISTRITA	46	41	45	36	36
PIATRA NEAMT	18	12	17	32	32
TULCEA	41	38	41	26	27
SFINTU GHEORGHE	26	26	25	25	25
TIRGU JIU	20	20	20	23	23
DROBETA-TURNU SEVERIN	82	70	26	18	20
ALEXANDRIA	16	15	15	17	17

	2010	2012	2014	2016	2017
VASLUI	21	21	19	17	17
DEVA	37	30	46	24	16
SLATINA	19	15	15	15	15
CALARASI	32	20	19	21	14
GIURGIU	12	12	11	10	10
MIERCUREA CIUC	7	6	7	9	9
SLOBOZIA	8	11	6	6	5
TOTAL	5.244	4.805	4.942	4.832	4.708

Tabel 10 - Evoluția flotelor de autobuze în centrele urbane din România (UM: numărul de autobuze)
Sursa: Institutul de Statistică al României
Numărul total de autobuze include autobuzele utilizate de orașe secundare (orașele nu sunt afișate în aceste statistici).

Alte orașe, mai mici sau mai mari, au reluat procesul de achiziție pentru autobuzele nou construite, în special în contextul împrumuturilor BERD pentru infrastructurile municipale. În perioada 2015-2018, orașe precum Iași, Pitești, Sibiu și Constanța au cumpărat noi flote de circa 100 autobuze de 12 m pe oraș. Alte orașe au decis să cumpere cantități mai mici și, în ultimii 2-3 ani, autobuzele de dimensiuni reduse (lungime de 6 m) au devenit, de asemenea, atractive pentru unele orașe precum Oradea sau Brăila.

O piață mai activă s-a dovedit a fi cea a vehiculelor TP clasice electrice (tramvaie și troleibuze), atât în ceea ce privește achizițiile, cât și în industria prelucrătoare. România, ca toate țările fostei blocuri comuniste, este una dintre țările europene care beneficiază de numeroase rețele urbane de transport electric, respectiv rețelele de tramvai și troleibuze.

6.2.3 Rețele și alte active pentru troleibuze

11 orașe din România utilizează troleibuzul ca sistem TP urban, cel mai important fiind Bucureștiul, care deține 300 de astfel de vehicule. Doar trei dintre aceste orașe au achiziționat troleibuze noi în ultimii zece ani. Printre acestea, Timișoara, care a cumpărat, în 2008, 50 de troleibuze de la Skoda Electric, reînnoind complet flota. De asemenea, au fost achiziționate troleibuze noi în Baia Mare și Cluj-Napoca.

	2010	2012	2014	2016	2017
BUCURESTI	302	297	297	297	297
CLUJ-NAPOCA	95	97	95	91	92
TIMISOARA	50	50	50	50	50
PLOIESTI	49	42	42	42	42
BRASOV	35	38	30	33	25
BAIA MARE	12	12	18	18	18
TIRGU JIU	17	17	17	15	15
PIATRA NEAMT	27	27	25	25	15
GALATI	13	13	12	13	13

	2010	2012	2014	2016	2017
MEDIAS	11	12	8	10	10
VASLUI	3	:	:	3	3
TOTAL	614	605	594	597	580

Tabel 11 - Evoluția flotelor de troleibuze în centrele urbane din România (UM: numărul de troleibuze)
Sursa: Institutul de Statistică al României)
Orașul Mediaș este singurul oraș secundar din România, de până acum, pentru a opera o rețea de troleibuze.

La începutul toamnei 2018, MDRAP a inițiat o procedură de achiziție pentru noi troleibuze pentru orașul Brașov, ca parte a unei proceduri de achiziții publice centralizate, destinată achiziționării vehiculelor urbane TP (tramvaie, troleibuze și autobuze electrice).

6.2.4 Autobuze pe baterii electrice și pe alte tipuri de combustibili alternativi

Autobuzele electrice sunt încă puține pe piața autobuzelor din România. Deoarece nu sunt considerate o categorie diferită de vehicule urbane PT, efectul asupra gradului de utilizare sau eficiența din punct de vedere al costurilor nu va fi ușor de identificat în statisticile oficiale.

Autobuzele electrice de autobuze (AEB) au devenit aparent foarte populare în anii 2016-2017 în rândul municipalităților din România, întrucât unii consultanți angajați în pregătirea proiectelor pentru POR 2014-2020 au înțeles că numai aceste vehicule ar putea beneficia de fonduri UE. Atunci când orașele și forțele lor de forță de muncă interne au primit noul mesaj că tehnologiile de propulsie pentru autobuze pot acoperi un spectru mai mare, unele proiecte au fost schimbate în plug-in și non-plug-in hibride.

In acest context, doar un număr limitat de orașe au început procesul de achiziție al AEB-urilor cu Cluj Napoca, Suceava si orașul mai mic din Turda in avangarda.

Orașele din partea de sud a României și de pe flancul estic al Transilvaniei au în vedere și autobuzele CNG, deoarece sunt considerate mai fiabile în comparație cu AEB-urile, în special în timpul condițiilor grele de iarnă înregistrate în Transilvania de Est.

Un sprijin semnificativ în introducerea AEB în orașele din România este asigurat de MDRAP, care a pregătit până acum proceduri de achiziții publice pentru a cumpăra AEB de 10 și 12 m în parteneriat cu 20 de orașe diferite. Procesul de achiziții publice este în curs de implementare atunci când prezentul raport este pregătit.

6.3 Părțile interesate de TP

Pe baza ponderii puterii și responsabilităților între diferiții actori prezenți pe piața urbană TP din România, principalele părți interesate sunt:

Părți interesate	Scurtă descriere	Rol principal
Brațul executiv al municipiilor (principalele orașe din România definite prin Legea 351/2001, în total, 92 de orașe cu mai mult de 25.000 de locuitori) - Biroul primăriei și departamentul TP	Executivul este responsabil cu implementarea strategiilor și programelor operaționale, coordonarea activităților TP, propunerea unor noi politici și programe de investiții, implementarea programelor de investiții.	Pregătesc și implementează SIDU-rile, PMUD-urile și CSP-urile. Pregătesc și derulează programe de achiziție pentru infrastructura TP urbană și active grele. Ei reprezintă municipalitatea în Adunarea Generală ADI și aprobă (pe baza mandatului consiliului municipal) programele propuse de sucursalele executive ale IDA.
Brațul legislativ al Municipalităților de rangul 1 și 2 - Consiliului Local	Brațul legislativ al municipalităților este responsabilă cu aprobarea bugetului orașului, a opțiunilor de politică, a programelor strategice și operaționale. Aprobă asociațiile cu alte unități administrative sau autorități publice, încorporarea de noi societăți și transferul de active publice.	Aprobă bugetul orașului, SIDU, PMUD și CSP. Aprobă programe de achiziție pentru infrastructura urbană și activele grele. Aprobă mandatul primarilor din Adunarea Generală ADI. Aprobă împrumuturi, programe de asistență tehnică și PPP-uri.
Brațul legislativ al Asociațiilor de Dezvoltare Intercomunitară / Zonelor Metropolitane de TP	Executivul ADI este responsabil cu implementarea programelor strategice și operaționale aprobate de Adunarea Generală a primarilor. Pregătesc politica în domeniul transporturilor și pun în aplicare măsuri operaționale.	Pregătesc și pun în aplicare măsurile PMUD. Pregătesc, atribuie și implementează CSP împreună cu OTP-urile selectate. Aceștia pregătesc programe de investiții

Părți interesate	Scurtă descriere	Rol principal
	Pregătesc PMUD-urile și CSP-urile pentru teritoriile urbane funcționale ca entități delegate ale municipalităților membre.	care să fie incluse în CSP.
OTP-uri deținuți de autoritatea (autoritățile) contractantă	Companiile responsabile cu punerea în aplicare a dispozițiilor CSP și cu gestionarea activelor furnizate de municipalitate sau IDA. Aceștia sunt responsabili pentru a-și pregăti propriile programe de investiții în conformitate cu cerințele CSP. Acestea sunt considerate entitatea de suport tehnic a municipalității sau ADI în pregătirea documentelor de licitație pentru infrastructura de transport și activele grele. Întrucât acestea sunt tradiționale pe piețele de transport locale, ele derulează programe de restructurare pentru a se adapta noilor cerințe legale.	Pregătesc și pun în aplicare propriile programe de investiții. Pregătesc documentele de licitație pentru propriile programe de investiții. Își administrează propriile active și cele oferite de autoritatea contractantă. Acestea oferă suport tehnic autorității contractante pentru pregătirea documentelor de investiții municipale. Pregătesc și aprobă împrumuturi și acorduri de asistență tehnică.
OTP-uri deținuți de investitori privați	Companiile responsabile cu punerea în aplicare a dispozițiilor CSP și cu gestionarea activelor furnizate de municipalitate sau IDA. Aceștia sunt responsabili pentru a-și pregăti propriile programe de investiții în conformitate cu cerințele CSP. Întrucât sunt entități private, aceștia pot executa procesele de achiziții pe baza propriilor proceduri.	Pregătesc și pun în aplicare propriile programe de investiții. Pregătesc documentele de achiziție pentru propriile programe de investiții. Ei își administrează propriile active și cele oferite de autoritatea contractantă. Pregătesc și aprobă împrumuturi și acorduri de asistență tehnică.
Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice	Ministerul responsabil cu politica publică locală (gestionează și actualizează cadrul legal și de reglementare specific).	Coordonează activitățile autorităților publice locale.

Părți interesate	Scurtă descriere	Rol principal
		Coordonează Autoritatea de Management pentru Programul Operațional pentru Dezvoltare Regională 2014-2020. Pregătesc documentele de licitație și organizează licitații pentru proiectele centralizate de achiziții de bunuri urbane TP.
Agențiile de Dezvoltare Regională (ADR București-Ilfov, ADR Sud Muntenia, ADR Sud-Est Oltenia, ADR Vest, ADR Centru, ADR Nord-Vest, ADR Nord-Est și ADR Sud-Est)	Rol de Organism Intermediar pentru Programul Operațional Regional, precum și planificarea regională (Planul de Dezvoltare Regională) și dezvoltarea proiectelor regionale.	Verifică și aprobă cererile de finanțare depuse de municipalități și ADI pentru proiectele finanțate de UE. Pregătesc și monitorizează implementarea planurilor de dezvoltare regională.
Autoritatea Națională pentru Reglementări pentru Servicii Locale în Sectorul Utilităților Publice (ANRSC)	Autoritatea națională, sub coordonarea MDRAP, responsabilă cu pregătirea și monitorizarea regulilor pieței pentru sectorul urban TP.	Avizează CSP din punctul de vedere al cadrului juridic specific privind utilitățile publice.
Consiliul Concurenței	Autoritatea națională responsabilă cu pregătirea și monitorizarea regulilor generale ale pieței și a normelor privind ajutoarele de stat.	Avizează CSP din punctul de vedere al politicii în domeniul concurenței.
Curtea de Conturi	Autoritatea națională responsabilă cu auditarea și monitorizarea cheltuielilor cu fondurile publice.	Auditează fondurile publice cheltuite de municipalități, ADI și OTP-uri în contextul implementării CSP și a programelor de investiții.

Tabel 12 – Principalele părți interesate pe piața urbană TP din România

6.4 Procesul de implementare a PMUD în România

În România, primele planuri de mobilitate durabilă au fost impuse orașelor poli de creștere și Municipiului București în 2014, când, cu sprijinul BERD, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice a inițiat o licitație pentru realizarea acestor planuri. Acestea urmau să fie obligatorii în vederea accesării de fonduri FEDR 2014-2020.

Respectarea orientărilor europene pentru realizarea planurilor de mobilitate, dar și a orientărilor realizate de MDRAP și a noilor reglementări legislative, face ca aceste planuri realizate acum în România să contureze o transformare a mobilității urbane, în care atenția se va fixa pe reducerea transportului auto individual și pe o mai bună corelare între transport și dezvoltarea imobiliară.

Toate aceste opt planuri, alături de alte peste 80 de documente similare, sunt acum finalizate, dar problemele au ajuns în partea de comunicare, care nu a fost suficient realizată. Având în vedere transformarea profundă a modului în care se propune mobilitatea în aceste PMUD, este necesară o campanie intensă de comunicare și dezbatere cu privire la aceste documente. De fapt, o scurtă trecere în revistă a modului în care aceste planuri sunt primite de cetățeni, dar și de presă ne permite să observăm că accentul se pune în principal pe numărul de vehicule TP urbane ce urmează să fie cumpărate sau pe numărul de locuri de parcare care vor fi construite.

O înțelegere a principalelor motive care stau la baza planurilor de mobilitate nu există încă la nivelul cetățenilor sau al autorităților în multe cazuri, deoarece în poli de creștere, realizarea acestor planuri nu a fost rezultatul unei politici locale, ci au fost impuse. Structura PMUD este definită în regulile stabilite de MDRAP în 2016 și este obligatorie pentru toate autoritățile publice.[27]

În plus, rapoartele privind aceste planuri făcute publice și teoretic în consultare sunt sute de pagini de hârtie care sunt greu de urmărit: de la 270 de pagini de la PMUD Moinești, spre exemplu la aproape 800 de pagini pentru PMUD București-Ilfov, cu o medie de 300 pagini pentru PMUD-urile polilor de creștere.

Având în vedere unele planuri similare din alte orașe europene, constatăm că acestea au adesea aproximativ 100 de pagini și nu depășesc 200 de pagini cu toate anexele. De exemplu, planul de mobilitate al Vienei are 125 de pagini, în timp ce PMUD Malmö, acordat de Comisia Europeană în 2016, are doar 68 de pagini. Este adevărat că, pentru România, aceste planuri reprezintă o primă încercare de a planifica mobilitatea, în special o primă încercare de a gestiona cu aceeași atenție TP și alte modalități de deplasare.

[27] Ordonanța MDR 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice la Legea 350/2001 privind amenajarea teritorială și urbană și pregătirea și actualizarea documentelor de urbanism, secțiunea 4. Planul mobilității urbane

Secțiunile complete includ detaliile rezultatelor modelului de transport matematic, impuse de Ordinul MDPA 233/2016. În alte țări, însă, în prezent, elaborarea unor astfel de planuri este o practică obișnuită, având astfel mai multe ediții în partea din spate și, în plus, există planuri sau strategii separate în paralel dedicate unei singure căi de a călători, de exemplu, cu bicicleta. În același sens, planurile urbane din orașele occidentale au inclus de zeci de ani capitole dedicate relației dintre urbanism și mobilitate.

Dar tocmai din dorința de aborda mobilitatea în toate aspectele ei și într-un mod nemaifăcut până acum, în România aceste prime planificări ale mobilității durabile ajung să fie documente complexe, pe care puțini cetățeni ajung să le parcurgă în întregime, probabil la fel de puțini și din rândul consilierilor sau angajaților primăriei, ceea ce face ca justificarea măsurilor promovate să fie puțin cunoscută.

Unul dintre cele mai importante rezultate ale acestor planuri a fost analiza situației existente, destul de detaliată în unele cazuri, ca în cazul PMUD București-Ilfov, o analiză care în multe cazuri a subliniat lipsa de baze de date privind dezvoltarea transportului, în special în ceea ce privește numărul călătorilor, timpul de călătorie etc. Practic, în special în ceea ce privește numărul de pasageri din zonele suburbane, lipsesc date statistice importante care pot ajuta la creionarea unei situații reale.

Odată cu apariția unor noi reglementări de planificare urbană, planurile de mobilitate au devenit și mai dorite în orașele din România. În prezent, toate orașele importante au aprobat PMUD de consiliile locale, iar aproximativ 25% din orașe secundare din România au în derulare sau în derulare PMUD, alții anunțându-și intenția de a face acest lucru.

Toate aceste planuri de mobilitate au propus un orizont de lucru 2030. De asemenea, au luat în considerare teritoriile înconjurătoare incluse în respectivul pilon de creștere.

Analiza și planificarea au cuprins astfel orașul și zona înconjurătoare, iar prin impunerea legală a corelației cu planificarea urbană este asigurată o dezvoltare integrată care favorizează mobilitatea durabilă.

Faptul că PUG-urile sunt în curs de revizuire în multe dintre aceste orașe, în același timp cu elaborarea planurilor de mobilitate, a oferit o oportunitate pentru o corelare între cele două documente strategice.

În toate localitățile din România s-au înregistrat creșteri ale populației în zonele suburbane și o stagnare sau descreștere în zonele centrale. Această dezvoltare imobiliară sporește, de asemenea, necesitatea mobilității în zonele suburbane și, prin urmare, a infrastructurii de transport. În condițiile în care nu există condițiile pentru dezvoltarea infrastructurii necesare, au apărut cartiere lipsite de canalizare, de drumuri asfaltate sau de legături de transport public. Aceste cartiere nu au o masă critică de locuitori, care să asigure eficiența unei rute de TP, iar dezvoltările de spații publice sunt compromise; depind de multe ori exclusiv de transportul auto individual. Pentru a răspunde acestor provocări, PMUD-urile adoptate de marile orașe includ măsuri de politică și proiecte de investiții pentru dezvoltarea infrastructurilor pentru mobilitate ușoară (biciclete, rute pietonale etc.).

6.5 Procesul de implementare a CSP în România

Transportul de călători în zonele urbane și regionale este supus OSP. Considerate de Uniunea Europeană ca servicii de interes economic general (SIEG), serviciile de transport de călători beneficiază de un cadru juridic cuprinzător și armonizat în ceea ce privește normele de contractare a serviciilor și de cheltuieli publice, valabile în întreaga Uniune Europeană.

Regulamentul UE 1370/2007, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul UE 2338/2016, creează condițiile pentru stabilirea procedurilor de atribuire a CSP și pentru compensarea pierderilor financiare inerente unui OCP la un nivel înalt. Pentru a încuraja investițiile private în acest sector, legiuitorul a prevăzut perioade mai lungi de viabilitate pentru contracte: până la 10 ani pentru contractele legate de servicii rutiere și până la 15 ani pentru contractele legate de serviciile feroviare. Aceste perioade pot fi prelungite la jumătate dacă nivelul de investiție cerut operatorului de transport este semnificativ.

Este important de remarcat faptul că Regulamentul 1370/2007 este, dacă este un instrument juridic al regulamentului, direct aplicabil în toate statele membre, inclusiv în România. Pe lângă Regulamentul UE, TP urban în România este organizat în principal prin Legea 92/2007 privind transportul public și legea RO 51/2006 (225/2016) privind serviciile publice.

Centrele urbane din România au demarat în 2017 un proces important de aliniere a procedurilor de contractare a PSO la cele europene. În contextul fondurilor UE nerambursabile alocate centrelor urbane în cadrul CFM UE 2014-2020 pentru reducerea amprentei de carbon, există o cerere instituțională de contractare a serviciilor de transport de călători, urmând în detaliu prevederile cadrului juridic și de reglementare al UE în domeniu .

O serie de orașe au acordat deja noi contracte conform Regulamentului UE 1370/2007, zona de metropolitană Alba Iulia fiind un pionier cu primul lor CSP anunțat în 2012. Potrivit studiilor efectuate de echipa de proiect a EIB Urban TP Sector Review din România, la începutul lunii decembrie 2018, 15 orașe mari care au urmat toate etapele cerute de cadrul juridic european și românesc. Ei au atribuit contracte prin licitații și negocieri directe, atribuire directă și proceduri pentru situații excepționale.

Municipiu	Aria acoperită	Procedura de atribuire	Anunțarea CSP	Atribuirea CSP	Valabilitate (ani)
Alba Iulia	M	Competitiv	Apr-19	Jun-19	6
Alexandria	C	AtrDir		Nov-18	10
Arad	M	AtrDir		Jul-19	6
Bacău	Contract pe termen lung acordat înainte de Dec-09				
Baia Mare	M	AtrDir		Feb-19	6

Municipiu	Aria acoperită	Procedura de atribuire	Anunțarea CSP	Atribuirea CSP	Valabilitate (ani)
Bistrița	C	Competitiv	Oct-18	Feb-19	6
Botoșani	C	AtrDir		Jan-19	5
	C	Competitiv	Sep-19	Jan-20	6
Brăila	C	AtrDir		Feb-19	10
Brașov	M	AtrDir		Jul-19	10
București (ADI TPBI)	M	AtrDir		Jan-19	10
Buzău	M	AtrDir		Aug-19	6
Călărași	C	Competitiv	Dec-18	Mar-19	6
Cluj-Napoca	M	AtrDir		Nov-18	10
Constanța	C	AtrDir		Jan-21	10
Craiova	C	AtrDir		May-18	10
Deva	C	AtrDir		Mar-19	5
Dr. T. Severin	C	Competitiv		Jan-19	4
Focșani	M	AtrDir		Jan-19	10
Galați	C	AtrDir		May-16	6
Giurgiu	C	AtrDir		Jun-21	5
Iași	C	AtrDir		Oct-18	15
Miercurea Ciuc	C	AtrDir		Jan-20	6
Oradea	M	AtrDir		May-19	6
Piatra Neamț	M	AtrDir		Sep-16	6
Pitești	C	AtrDir		Aug-17	5
Ploiești	C	AtrDir		Apr-19	5
Râmnicu Vâlcea	C	AtrDir		Nov-18	10
Reșița	C	AtrDir		Jan-18	6
Satu Mare	C	AtrDir		Jul-18	6
Sfântu Gheorghe	C	AtrDir		Jun-19	6
Sibiu	C	AtrDir		Apr-19	6
Slatina	C	AtrDir		Jan-18	6
Slobozia	C	AtrDir		Jun-19	6
Suceava	C	AtrDir		Mar-18	6
Târgoviște	C	AtrDir		Apr-19	5
Târgu Jiu	C	AtrDir		Jul-16	6
Târgu Mureș	C	AtrDir		Jan-19	6
Timișoara	M	AtrDir		Jun-19	15
Tulcea	C	AtrDir		Sep-19	10
Vaslui	C	AtrDir		Jan-19	10
Zalău	C	AtrDir		Nov-19	10

Tabel 13 - Principalele centre urbane din România - Statutul de implementare a CSP pentru transportul public, în Iunie 2019
(Abrevieri: O - Oraș, M - Metropolitan, AtrDir – Atribuire directă)

Contractele multianuale conforme cu standardele UE ajung pe o piață cu o tradiție diferită în ceea ce privește organizarea OSP, în comparație cu filosofia UE reflectată în diferite comunicări din partea CE sau în considerentele regulamentelor și directivelor. Cadrul

juridic din sfera de sectorului de TP urban include în România ca Lex specialis Legea 51/2006 privind Utilitățile Publice și Legea 92/2007 privind transportul public:

1. bugetele publice naționale și locale sunt proiectate pentru o perioadă de 1 an și sunt deseori modificate în cursul aceluiași exercițiu financiar;
2. OTP-ul acționează adesea ca un braț tehnic al municipiului, iar competența tehnică în proiectarea rutelor, serviciilor și alimentării cu autovehicule revine OTP-ului;
3. CSP sunt acordate pe baza unei proceduri mai puțin transparente, deoarece nu există o cerință legală pentru o notificare prealabilă de intenție și nu există nicio cerință legală pentru nici o raportare publică privind calitatea și nivelul serviciului;
4. CSP sunt acordate pentru perioade de până la 6 ani pentru serviciile de transport cu autobuzul și până la 10 ani pentru tramvaie și troleibuze, dar
5. Contractele sunt modificate substanțial aproape anual, deoarece noile programe de transport, noile cerințe de investiții și nivelurile noi de compensare a pierderilor operaționale sunt modificate pe baza cerințelor spot generate de dezvoltarea urbană și accesul la noi surse de finanțare.

O serie de orașe sunt în prezent în derulare pentru a modifica contractele existente, cum ar fi:

1. lista de investiții și obiectivele nu acoperă nevoile reale ale orașului;
2. obligațiile de investiții nu au fost împărțite corect între Autoritatea Contractantă și OTP;
3. costurile de exploatare generate de OSP nu sunt compensate pe deplin.

6.6 Procesul de investiții în sectorul transportului public urban[28]

Gestionarea serviciilor TP este adesea împărțită între o autoritate publică competentă și o întreprindere care acționează în calitate de operator de transport public. Dezvoltarea serviciilor TP și a activelor este responsabilă în principal de autoritatea publică pentru a răspunde OSP și nevoilor socio-economice ale comunității. Investițiile care se desfășoară în cadrul implementării OSP trebuie să răspundă normelor privind ajutoarele de stat pentru a evita denaturarea pieței.

Managementul proiectelor de investiții și al serviciilor publice de transport public reprezintă atât o coordonată majoră a sistemelor TP cât și o provocare importantă pentru autorități și operatorii serviciilor oferite. Fiind vorba de bani publici alocați în interesul colectivității, eficientizarea și integrarea serviciilor se realizează în condițiile normelor

[28] Capitol bazat pe Ștefan Roșeanu, Dr.Arh.Urb. Monica Oreviceanu (coord.), ***Ghid de investiții în sisteme urbane de transport public de mare capacitate în România***, Asociația pentru Mobilitate Metropolitană, Decembrie 2015

specifice de reglementare a atribuțiilor, competențelor factorilor decizionali și în cadrul coordonatelor obligatorii privind logica derulării proceselor investiționale.

Pentru ca proiectul de investiții să fie admis la finanțare, el trebuie să fie inclus în strategiile și planurile de dezvoltare ale sistemului urban/metropolitan de transport, precum și în lista obiectelor de investiții, anexă la bugetul autorității promotoare, aprobată de ordonatorul principal de credite.

Conform normelor de reglementare specifice (Legea Finanțelor Publice Locale și Legea Bugetului de Stat), Ministerul Finanțelor Publice elaborează Strategia în domeniul investițiilor publice la nivelul administrației centrale, pe baza propunerilor din programele de investiții ale ordonatorilor principali de credit, care au obligația de a întocmi Programe de investiții defalcate funcțional, respectiv pentru obiective în continuare, obiective noi și alte cheltuieli de investiții, împreună cu anexa la bugetul propriu pentru anul următor și previziunea pe următorii trei ani. Lista va preciza ce lucrări de investiții, studii de prefezabilitate și fezabilitate se vor executa în anul următor pentru care se întocmește bugetul. Proiectele vor fi incluse în program numai dacă există documentații tehnico-economice aprobate în limita plafoanelor valorice acceptate de către Guvern sau ordonatorii principali de credite. Fiecare proiect înscris va fi caracterizat de:

1. Informații financiare:

a) valoarea proiectului,
b) creditele de angajament,
c) credite bugetare,
d) grafic de finanțare (pe surse și ani) corelat cu graficul de execuție,
e) analiza de tip cost-beneficiu,
f) costuri de întreținere și funcționare;

2. informații nefinanciare:

a) strategia de investiții - prioritățile investiționale, legătura între diferite proiecte, criteriile de analiză pe baza cărora s-au inclus în program proiectele noi, s.a.
b) descrierea proiectului,
c) stadiul fizic al realizărilor.

Ordonatorii principali de credite sunt responsabili de utilizarea eficientă a fondurilor și de realizarea obiectivelor de investiții incluse, conform programului. Pe parcursul execuției bugetare se urmărește conformitatea derulării proiectului cu dispozițiile legale, întocmindu-se rapoarte de monitorizare care se transmit la MFP. În funcție de evoluția prețurilor se poate actualiza și aproba, pe propria răspundere, valoarea fiecărui obiectiv nou sau în continuare.

Toate angajamentele legale, din care rezultă o cheltuială de investiție sau alte cheltuieli asimilate investiției, cofinanțate de o instituție internațională, se vor derula conform acordurilor de finanțare.

În situația în care, pe parcursul execuției bugetare, din motive obiective, un proiect de investiții nu se poate derula conform proiecției bugetare, ordonatorii principali de credite pot să propună Consiliilor locale, județene, CGMB, până la data de 31 octombrie, redistribuirea fondurilor la celelalte proiecte cuprinse în programul de investiții.

Proiectul acceptat pe baza documentelor de fundamentare elaborate în faza de pregătire trece la faza de planificare a implementării sale. Planul de investiții și finanțare parcurge astfel următoarele 4 etape principale:

- Analiza structurii financiare a autorității/instituției promotoare a proiectului pentru sistemul TP;
- Identificarea nevoilor de finanțare legate de proiectele în curs și pentru cele noi;
- Previziunea mijloacelor și surselor de finanțare internă;
- Identificarea, analiza și alegerea surselor de finanțare externă.

În cazul proiectelor complexe cum este cazul investițiilor pentru infrastructura, dotările și serviciile sistemului TP, sursele de finanțare utilizate în montajul financiar trebuie să fie raportate la caracteristicile tematice și tehnice ale componentelor structurale ale proiectului și pot cuprinde:

a) finanțare de la bugetul/bugetele locale;
b) finanțare din fondurile proprii ale întreprinderilor locale – regii, societăți comerciale;
c) fondurile colectivităților locale, sponsorizări, donații, de la persoane fizice sau juridice rezidente în teritoriu, organizații, asociații etc.;
d) accesarea resurselor financiare de pe piața financiar-bancară autohtonă sau externă, cu sau fără garanții guvernamentale;
e) parteneriat public - privat sau asocierea în participațiune - întreprinderi mixte.

O sursă majoră de finanțare pentru dezvoltarea sistemelor TP în cadrul proiectelor integrate o constituie Programul Operațional Regional 2014-2020. Acesta este structurat pe axe majore de prioritate tematică de finanțare și oferă instrumente adecvate pentru proiecte complexe integrate prin care autoritatea locală promotoare poate realiza investiții cumulate pe proiecte separate sau etapizate, ceea ce implică defalcarea obiectivelor de investiții în montajul de finanțare corespunzător acestor axe și în funcție de ordinea stabilită de graficul de realizare a proiectului complex în totalitatea sa.

Astfel, pentru a contribui la atingerea obiectivelor Strategiei Europa 2020 privind creşterea inteligentă, durabilă şi favorabilă incluziuni, POR 2014-2020 beneficiază, pentru această etapă de programare, de noi instrumente propuse de regulamentele și ghidurile de finanțare pentru proiectele integrate:

1. Planul de acţiune comun - un grup de proiecte implementate sub responsabilitatea beneficiarului, ca parte a programului sau programelor operaţionale;

2. Investiție teritorială integrată - abordare integrată a strategiilor de dezvoltare urbană sau teritorială care implică investiții din mai multe axe prioritare, din unul sau mai multe programe operaționale;
3. Dezvoltarea locală plasată sub responsabilitatea comunității - este realizată prin strategii de dezvoltare locală pe zone integrate şi multisectoriale, fiind plasată sub responsabilitatea comunității, a grupurilor de acțiune locală formate din reprezentanți ai intereselor socio-economice locale ale sectoarelor public şi privat; grupurile de acțiune locală elaborează şi pun în aplicare strategiile de dezvoltare locală.

7 Surse și mecanisme de finanțare pentru sistemele de transport public urban și metropolitan

7.1 Fonduri nerambursabile românești

Programul Național de Dezvoltare Locală (PNDL) este principala sursă de finanțare a infrastructurii locale și se bazează pe principiul că trebuie asigurat un set minim de servicii publice în fiecare localitate din țară în domeniile sănătății, educației, apă, canalizare, energie termică și electrică, inclusiv iluminatul public, transport / drumuri, salubritate, cultură, culte, locuințe și sport.

Până în prezent, chiar dacă mai mult de 6.000 de proiecte au fost selectate pentru finanțare în cadrul acestui program, nu au fost propuse de către potențialii beneficiari investiții în infrastructuri TP urbane sau alte active grele.

7.2 Programul românesc de îmbunătățire a calității aerului și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră prin utilizarea vehiculelor mai puțin poluante în TP urban

În toamna anului 2018, Ministerul Mediului din România, Administrația Fondului de Mediu, a lansat prima etapă a programului de îmbunătățire a calității aerului și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, utilizând vehicule mai curate în localitățile urbane TP.

Acest program beneficiază de un buget inițial de 460 milioane RON și sprijină achiziționarea de autobuze electrice, autobuze electrice hibride, autobuze CNC (gaz natural comprimat) sau troleibuze.

Scopul programului este de a îmbunătăți calitatea aerului și de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră ca urmare a utilizării vehiculelor mai puțin poluante în TP urbane.

Opt orașe diferite (București, Brașov, Cluj Napoca, Galați, Iași, Pitești, Satu Mare, Timișoara) au depus proiecte in cadrul primului apel în noiembrie 2018 pentru achiziționarea de autobuze electrice, autobuze hibride, autobuze CNG si troleibuze. Doar două proiecte, provenite din municipiul București și din municipiul Brașov, au fost selectate în decembrie 2018 pentru a cumpăra 100 de troleibuze și 130 de autobuze hibride în București și 32 de noi AEB și 20 de autobuze hibride noi în Brașov. Valoarea totală a acestor proiecte este de aproximativ 110 milioane EUR, în care Fondul pentru Mediu va cofinanța 80% din totalul investițiilor de capital[29].

[29] https://www.afm.ro/transport_public_nepoluant.php

7.3 Fonduri nerambursabile UE

Perioada multianuală de bugetare a Uniunii Europene 2014-2020 oferă autorităților publice și companiilor interesate să finanțeze proiecte în domeniul mobilității durabile și TP urban de mare capacitate un număr de instrumente financiare. Pe baza dispozițiilor Strategiei Europa 2020 și a Acordului de parteneriat pentru dezvoltare și investiții aplicate politicii de coeziune, această perioadă de execuție bugetară necesită îndeplinirea unui număr de condiționalități ex ante și realizarea unei rezerve obligatorii de performanță de 6%[30].

7.3.1 Programele operaționale naționale

Investițiile care vizează diferite aspecte ale TP din mediul urban pot fi finanțate prin aplicarea în mai multe programe operaționale, ținând seama de faptul că printre obiectivele tematice se numără: (1) promovarea transportului durabil și eliminarea blocajelor în infrastructurile de rețea cheie; (2) protejarea mediului și promovarea eficienței resurselor; (3) promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor; (4) sprijinirea trecerii către o economie cu emisii reduse de carbon în toate sectoarele; (5) promovarea incluziunii sociale și combaterea sărăciei și a tuturor formelor de discriminare; (6) promovarea durabilității și a calității locurilor de muncă și sprijinirea mobilității forței de muncă; (7) consolidarea cercetării, dezvoltării tehnologice și inovării etc.

Programele operaționale care vizează investițiile în activități urbane, metropolitane și regionale și activitățile conexe sunt următoarele:

1. Programul Operațional Regional (POR) este gestionat de Ministerul Dezvoltării Regionale și al Administrației Publice ca Autoritate de Management. Pentru atingerea obiectivelor POR pentru perioada 2014-2020 au fost stabilite 11 axe prioritare (plus axa asistenței tehnice), care au o alocare totală estimată de 8,25 miliarde EUR, din care 6,7 miliarde EUR sunt sprijinul UE prin Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) și 1,5 miliarde EUR - contribuție națională. Axa prioritară 4 vizează sprijinirea dezvoltării urbane durabile.

   În baza unei decizii a Guvernului României, toate orașele din România sunt eligibile pentru o schemă de cofinanțare națională de 15% (cu excepția municipiului București eligibilă pentru 18%) pentru a implica doar 2% cofinanțare a proiectelor provenite din bugetele locale;
2. Programul Operațional Major Infrastructură (POIM) este gestionat de Ministerul Fondurilor Europene. Prin POIM 2014-2020 este asigurată o finanțare totală de

[30] http://www.fonduri-ue.ro/acord-parteneriat/8-programe-operationale

aproximativ 11,8 miliarde de euro, din care 6,94 miliarde de euro. de Fondul de Coeziune (CF); 2,48 miliarde EUR. de FEDR și de 2,46 miliarde de euro. - Contribuția națională. Axa prioritară 1 vizează îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului, iar axa prioritară 2 vizează dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de înaltă calitate, durabil și eficient;

3. Programul Operațional de Competitivitate (POC) este gestionat de Ministerul Fondurilor Europene; oferă finanțare totală de 1,3 miliarde de euro. Axa prioritară 1 vizează cercetarea, dezvoltarea tehnologică și inovarea pentru a sprijini competitivitatea economică și dezvoltarea afacerilor, în timp ce axa prioritară 2 vizează investițiile în tehnologia informației și comunicațiilor (TIC) pentru o economie digitală competitivă;
4. Programul Operațional Asistență Tehnică (POAT) este gestionat de Ministerul Fondurilor Europene și vizează asigurarea implementării eficiente și eficiente a Fondurilor Structurale Europene și a Investițiilor în România. Bugetul total este de 212 milioane EUR.

În cadrul POR 2014-2020 sa înființat Axa prioritară 4, dedicată susținerii dezvoltării urbane durabile. Proiectele pentru dezvoltarea orașelor sunt eligibile pe alte axe ale POR 2014-2020. De asemenea, la nivelul Acordului de parteneriat se identifică un mecanism de corelare și prioritizare a investițiilor: investițiile incluse în SIDU și finanțate în cadrul axei prioritare 4 POR 2014-2020 sunt prioritare pentru finanțarea prin alte axe prioritare ale POR 2014-2020 sau alte programe operaționale, bazate pe un mecanism de corelare a investițiilor și acordând prioritate finanțării proiectelor.

Axa prioritară 4 a POR 2014-2020, "Sprijinirea dezvoltării urbane durabile", combină prioritățile tematice ale Obiectivelor Tematice (OT): OT 4 - Emisii cu emisii reduse de carbon; OT 6 - protejarea mediului și promovarea eficienței resurselor; OT 9 - Promovarea incluziunii sociale și combaterea sărăciei și OT 10 - Investiția în educație, competențe și învățare pe tot parcursul vieții. Bugetul disponibil este de 1,38 miliarde EUR. (din Fondul European de Dezvoltare Regională și contribuția națională).

Tipurile de investiții finanțate includ transportul urban: trasee de alergare, trasee de ciclism, achiziționarea de transporturi ecologice / electrice etc., cu un buget total de 1.037 miliarde EUR.

Alocarea financiară este împărțită pe regiuni după cum urmează (orașele dintr-o regiune având o cotă egală de aproximativ 26 de milioane de euro):

Nord Est	Sud Est	Sud Muntenia	Sud Vest	West	Nord Vest	Centru
EUR 181 Mil	EUR 154 Mil	EUR 163 Mil	EUR 124 Mil	EUR 122 Mil	EUR 148 Mil	EUR 143 Mil

Tabel 14 – Alocarea prealabilă a fondurilor UE (POR 2014, Axa 4, SO 41) pe regiuni de dezvoltare
Sursa: MA POR 2014-2020

Fondurile care nu au fost contractate până în martie 2019 urmează să fie redistribuite printre alte proiecte eligibile.

7.3.2 Programul de Cooperare INTERREG EUROPE

Programul Europe Interreg este menit să sprijine autoritățile locale și regionale în elaborarea unor strategii mai bune prin crearea unui mediu de cooperare. Dezvoltat pe baza experienței predecesorului Interreg IV, programul actual are un buget total de 426 de milioane de euro. (din care 359 mil. EUR finanțate de FEDR).

Proiectele care urmează să fie finanțate de Interreg trebuie să atingă obiectivele stabilite în patru axe principale, dintre care ținem seama de axa 3, care vizează sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele și Axa 4 privind mediul și utilizarea eficientă a resurselor.

Finanțarea prin acest mecanism vizează sectorul instituțional, autoritățile publice fiind eligibile, precum și organizațiile publice și cele private nonprofit. Parteneriatele între organizațiile din cele 3-5 țări din Uniunea Europeană și Spațiul de Cooperare Economică vor urma implementarea "proiectelor de cooperare interregională" și a "platformelor de învățare a politicilor".

7.3.3 Programe de cooperare transfrontalieră

Dezvoltarea armonioasă a întregului teritoriu al Uniunii Europene este asigurată prin intermediul programelor CBC. Regulamentul UE 1299/2013 reglementează cadrul comun și stabilește obiectivele care trebuie abordate: soluționarea provocărilor legate de accesibilitatea redusă, în special în ceea ce privește conectivitatea tehnologiilor informației și comunicațiilor (TIC) și infrastructura de transport, poluarea mediului, consolidarea procesului de cooperare .

Programele de cooperare administrate de Ministerul Dezvoltării Regionale și al Administrației Publice și care vizează componente ale TP urban sunt următoarele:

1. Programul Interreg V-A România-Bulgaria 2014-2020. Programul se bazează pe cinci obiective tematice printre care se constată (1) promovarea adaptării la schimbările climatice, gestionarea și prevenirea riscurilor și (2) promovarea transportului durabil și eliminarea blocajelor în infrastructurile de rețea cheie;
2. Programul Operațional Comun România - Moldova 2014-2020. Programul vizează 4 obiective tematice, printre care și: îmbunătățirea accesibilității în regiuni,

dezvoltarea rețelelor și sistemelor de transport și de transport comun. Buget: 82 milioane EUR;

3. Programul Operațional Comun România - Ucraina 2014-2020. Programul vizează 4 obiective tematice, printre care și: îmbunătățirea accesibilității în regiuni, dezvoltarea rețelelor și sistemelor de transport și de transport comun. Buget: 66 de milioane EUR;
4. IPA CBC România - Serbia 2014-2020 este un program finanțat de Uniunea Europeană cu fonduri IPA-CBC. Programul are patru axe prioritare, dintre care Axa 2 vizează protecția mediului și gestionarea riscurilor, iar Axa 3 urmărește asigurarea mobilității și accesibilității durabile. Buget: 88,1 milioane de euro;
5. Programul Interreg V-A România-Ungaria. Programul are șase axe prioritare, printre care Axa 2, care vizează îmbunătățirea mobilității transfrontaliere durabile și eliminarea blocajelor și Axa 3 care vizează îmbunătățirea ocupării forței de muncă și promovarea mobilității forței de muncă la nivel transfrontalier. Buget: 210 de milioane de euro;
6. Programul Ungaria - Slovacia - România - Ucraina 2014-2020. Direcțiile de investiții sunt grupate în jurul a patru obiective tematice pe care le avem în vedere OT6 Protecția mediului, atenuarea și adaptarea la schimbările climatice și OT7 - Îmbunătățirea accesibilității în regiuni, rețele și sisteme. Buget: 81,3 milioane de euro;
7. Programul Operațional Comun "Bazinul Mării Negre" 2014-2020. Programul are patru domenii prioritare, printre care îmbunătățirea sistemului comun de monitorizare a mediului. Buget: 49 milioane EUR.

7.3.4 Programul transnațional Dunărea 2014-2020

PO 2014-2020 Dunărea este un instrument de finanțare a proiectelor care vizează îmbunătățirea politicilor publice și a cooperării instituționale și sunt implementate printr-un parteneriat transnațional extins. Organizațiile participante provin din Austria, Bulgaria, Germania (Länder Baden Wurttemberg și Bavaria), Ungaria, România, Slovenia, Slovacia, Bosnia și Herțegovina, Muntenegru, Serbia, Moldova și Ucraina (regiunile Chernivetska, Ivano-Frankiviska, Zakarpatska, Odessa).

Programul de buget este de 263 mil. EUR; depuse trebuie să îndeplinească una dintre cele cinci axe prioritare. Dintre acestea, axa prioritară 2 vizează responsabilitatea față de mediu, în timp ce axa prioritară 3 urmărește rezolvarea problemei conectivității în regiunea Dunării prin susținerea transportului sigur și ecologic și a accesului egal la zonele rurale și urbane.

Beneficiarii acestui program (organisme locale / regionale / naționale, grupuri europene de cooperare teritorială, organizații internaționale, organisme private, inclusiv IMM-uri) au adăugat instituții germane și ucrainene situate în afara zonei, cu condiția ca acestea să aibă competență în zona eligibilă - de exemplu, ministere, agenții federale, instituții naționale de cercetare înregistrate în afara zonei programului, - să îndeplinească criteriile generale de eligibilitate și să implementeze activitățile de care beneficiază zona de programe) să formeze consorții de cel puțin 3 organizații.

7.3.5 Programul URBACT III

Finanțarea oferită de Uniunea Europeană prin programul URBACT III face parte din instrumentele politicii de coeziune și vizează să permită orașelor să colaboreze și să dezvolte soluții integrate pentru dezvoltarea urbană integrată și durabilă. URBACT III este construit pe patru obiective principale: (1) îmbunătățirea capacității orașelor de a gestiona politicile și practicile urbane durabile într-un mod integrat și participativ; (2) să îmbunătățească elaborarea politicilor și practicilor urbane durabile în orașe; (3) să îmbunătățească punerea în aplicare a strategiilor și acțiunilor urbane integrate și durabile în orașe și (4) să se asigure că practicienii și factorii de decizie de la toate nivelurile au acces la cunoștințe și împărtășesc know-how cu privire la toate aspectele dezvoltării urbane durabile, politicile de dezvoltare.

Programul are un buget total de 96,3 milioane de euro, finanțarea fiind acordată consorțiilor de implementare pe baza unui concurs lansat prin cereri de oferte publice. Partenerii eligibili pentru toate activitățile sunt (1) orașe, municipalități (2) niveluri infra-municipale ale administrației publice, cum ar fi cartierele și cartierele, în cazul în care sunt reprezentate de o instituție politico-administrativă și (3) autorități metropolitane și aglomerări urbane. La acestea se adaugă și Partenerii eligibili pentru anumite activități: (a) agenții locale definite ca organizații publice sau semi-publice înființate de orașe; (B) autoritățile provinciale, regionale și naționale în ceea ce privește aspectele urbane și (c) universitățile și centrele de cercetare, în ceea ce privește problemele urbane.

Costul total eligibil pentru o rețea de planificare de acțiune este de maximum 750.000 EUR. Rețelele de planificare de acțiune sunt finanțate prin intermediul Fondului european de dezvoltare regională și al contribuțiilor locale, regionale sau naționale ale partenerilor orașelor.

Un proiect finanțat prin URBACTIII (aprobat în decembrie 2018), cu accent pe mobilitate și transport public:

1. CARD4ALL (consorțiu de 7 organizații, inclusiv municipiul Suceava), care are ca scop implementarea de servicii și tehnologii inovatoare prin intermediul unui sistem de carduri pentru cetățeni. Orasele pot colecta informații pentru a-și îmbunătăți serviciile și a le folosi pentru procesele participative. Acesta poate fi aplicat pentru a promova incluziunea socială, comerțul local, mobilitatea urbană și viața durabilă,

creând astfel o Oras inteligent cu cetățeni inteligenți. Tehnologia utilizată permite transferabilitatea și replicarea în diferite contexte[31].

Din ianuarie 2019, în Urbact III este deschis un nou apel pentru 23 de rețele noi de planificare de acțiune.[32]

7.3.6 Orizont 2020

Orizont 2020 este cadrul financiar al cercetării și inovării din Uniunea Europeană în perioada de programare 2014-2020. Din bugetul total de aproximativ 80 de miliarde de euro, 6,3 miliarde de euro. este alocată activităților din sectorul transporturilor. Scopul general este de a spori excelența științifică și industrială în contextul soluționării provocărilor societale. Ținând seama de presiunea de a încuraja un mediu urban durabil și necontaminat, proiectele de transport urban de înaltă capacitate pot solicita linii de finanțare dedicate domeniilor conexe, cum ar fi protecția mediului (3,08 miliarde EUR), energie (5,9 miliarde EUR) (1,7 miliarde EUR).

Spre deosebire de Programul de cercetare anterior Cadru 7 (2007-2013) (FP7), programul Orizont 2020 se concentrează pe cercetarea aplicată și pe obținerea de rezultate tangibile. Finanțarea este asigurată pe baza cererilor de ofertă lansate la nivelul UE, eligibilitatea poate varia de la o ofertă la alta. Putem observa totuși că acest program este deschis tuturor formelor de organizare. Posibilitățile de finanțare sunt grupate în programe de lucru multianuale pregătite de Comisia Europeană în consultare cu grupurile de experți.

Investițiile în transport se bazează pe trei cuvinte-cheie - inteligente, ecologice și integrate - și urmăresc reducerea cu 60% a poluării din transporturi până în 2050. Bugetul Orizont 2020 este structurat pentru a răspunde modurilor (note: feroviar, rutier și apă) și provocări trans-sectoriale (de exemplu, socio-economice, comportamentale).

În cadrul programului "Orizont 2020", avem în vedere trei programe de finanțare care pot avea un impact direct asupra dezvoltării urbane și PT:

1. inițiativa CIVITAS 2020
2. organizarea de cercetări comune SHIFT2RAIL și
3. inițiativă comună de cercetare în domeniul pilelor de combustie și hidrogenului.

Pentru a răspunde provocărilor strategiilor UE, 4 subiecte sectoriale sunt urmărite în cadrul finanțării Orizont 2020:

1. mobilitatea urbană;
2. Infrastructura;

[31] https://urbact.eu/23-transfer-networks-embarking-second-phase-their-journey

[32] https://urbact.eu/urbact-last-call-action-planning-networks-now-open

3. logistică și
4. Sisteme inteligente de transport (ITS).

7.3.7 Inițiativa CIVITAS 2020

Programul de finanțare pentru dezvoltarea transportului ecologic, CIVITAS, a fost lansat în 2002 și este în prezent în a treia generație. Inițiativa urmărește să redefinească strategiile din sectorul transporturilor pentru a crea un sistem de transport mai curat și mai atractiv în orașe. În actuala programare financiară, 2014-2020, inițiativa a primit acronimul CIVITAS 2020 și este susținută de programul Orizont 2020.

Organizațiile eligibile pentru finanțare provin de la autoritățile publice (orașe), care vor dezvolta în colaborare politici de îmbunătățire a eficienței transportului urban și de reducere a impactului negativ al acestui sector, reducând în același timp poluarea. Susține proiectele care urmăresc să finanțeze îmbunătățirile tehnologice, planificarea socio-economică și urbană. Printre prioritățile CIVITAS 2020 sunt evidențiate cele referitoare la construirea de soluții logistice urbane fără emisii de dioxid de carbon până în 2030 și la eliminarea vehiculelor convenționale alimentate până în 2050.

CIVITAS 2020 este o platformă de evaluare, diseminare și schimb de informații pentru a sprijini autoritățile locale în implementarea și testarea noilor politici de transport în mediul real. Finanțarea se bazează pe cererile de oferte lansate la nivelul UE.

Proiecte finanțate de CIVITAS:

1. CIVITAS DYN @ MO (consorțiul a patru orașe) vizează consolidarea mobilității durabile prin promovarea unui stil de viață prietenos cu mediul, consolidarea colaborării sociale și interacțiunea cu noile mijloace de comunicare și implementarea serviciilor inovatoare de transport pentru persoanele active de toate vârstele;
2. CIVITAS 2MOVE2 (consorțiul a patru orașe) promovează difuzarea cunoștințelor privind sistemele de transport urban inovatoare și integrate, cu un accent deosebit pe punerea în aplicare a planurilor de mobilitate urbană durabilă.

7.3.8 ITC SHIFT2RAIL

SHIFT2RAIL este prima Inițiativă Tehnologică Comună (ITC; Joint Technology Initiative) europeană de cercetare și inovare în transportul feroviar, care vizează furnizarea de soluții orientate spre piață și accelerează integrarea tehnologiilor noi și avansate. Este o inițiativă industrială reglementată de Comisia Europeană împreună cu reprezentanții companiilor fondatoare și aplică regulile de transparență și finanțare ale Comisiei Europene. Cu un buget total de aprox. 900 de milioane EUR, ITC lansează invitații la licitații pentru parteneri industriali, IMM-uri, operatori de transport, administratori de infrastructură, universități și centre de cercetare pentru activități.

SHIFT2RAIL direcțiile de cercetare sunt structurate în jurul a cinci piloni care acoperă în special subiecte ale căilor ferate suburbane și regionale, fără a neglija elementele de infrastructură și operațiunile urbane și periurbane:

1. vehicule cu structuri eficiente de costuri și disponibilitate ridicată, inclusiv trenuri de mare capacitate și de mare viteză;
2. gestionarea și controlul avansat al traficului;
3. infrastructură de mare capacitate și eficiență ridicată;
4. soluții IT pentru servicii feroviare atractive;
5. tehnologii pentru un transport feroviar european durabil și atractiv.

7.3.9 ITC FUEL CELLS AND HYDROGEN

Hydrogen and Fuel Cells - HFC – ITC continuă în perioada 2014-2020 un proiect început în 2008 pentru dezvoltarea corectă a unui portofoliu de tehnologii curate în domeniul pilelor de combustie și a hidrogenului, eficiente și accesibile. Bugetul este de 1,33 miliarde EUR. și se adresează proiectelor menite să îmbunătățească și să reducă costurile produselor și acțiunile care demonstrează disponibilitatea lor pentru autobuze și infrastructuri de aprovizionare sau sisteme de producție a energiei. Organizația lansează apeluri care oferă granturi de finanțare partenerilor industriali, IMM-urilor, operatorilor de transport, managerilor de infrastructură, universităților și centrelor de cercetare.

ITC HCF își desfășoară activitățile în jurul a cinci direcții principale de cercetare:

1. să reducă costurile de producție ale sistemelor cu celule de combustibil pentru a fi utilizate în aplicațiile de transport, sporind în același timp durata lor de viață la niveluri competitive cu tehnologiile convenționale;
2. creșterea eficienței electrice și durabilității diferitelor celule de combustie utilizate pentru producția de energie, reducând în același timp costurile, la niveluri competitive cu tehnologiile convenționale;
3. creșterea eficienței energetice a producției de hidrogen, în principal din electroliza apei și din surse regenerabile, reducând în același timp costurile de exploatare și de capital, astfel încât sistemul combinat de producere a hidrogenului și conversia prin sistemul cu pile de combustie să fie competitiv cu alternativele disponibile pe piață;
4. să demonstreze pe o scară largă fezabilitatea utilizării hidrogenului pentru a sprijini integrarea surselor de energie regenerabile în sistemele energetice, inclusiv prin utilizarea lor ca mediu competitiv de stocare a energiei pentru energia electrică produsă din surse regenerabile de energie;

5. reducerea utilizării "materiilor prime critice" definite de UE, de exemplu prin resurse scutite sau fără platină și prin reciclarea sau reducerea sau evitarea utilizării elementelor de pământuri rare.

7.3.10 Programul de mediu și climă (LIFE)

Programul LIFE, care este acum în cea de-a cincea generație, de la începutul anului 1992, își propune să contribuie la tranziția spre o economie eficientă în ceea ce privește utilizarea resurselor, cu emisii reduse de carbon și rezistentă la schimbările climatice; să îmbunătățească dezvoltarea, punerea în aplicare a politicii și legislației Uniunii în domeniul mediului și al climei și să acționeze ca un catalizator și promotor al integrării obiectivelor de mediu și a climei în alte politici și practici în sectoarele public și privat la nivelul UE, capacitatea acestor sectoare.

Programul LIFE este gestionat de Comisia Europeană și are un buget total de 3,45 miliarde de euro, toate categoriile de organizații fiind eligibile.

Activitățile sunt împărțite în subprogramul de mediu și unul în domeniul politicilor climatice, cu o serie de priorități în domeniul transporturilor:

1. introducerea schemelor zonelor cu emisii scăzute de zgomot în zonele urbane, permițând doar vehicule cu motor electric sau aplicarea altor abordări de zgomot la fel de eficiente;
2. reducerea zgomotului datorat drumurilor și altor infrastructuri de transport prin utilizarea unor suprafețe cu zgomot redus;
3. proiecte de mobilitate durabilă pentru acele componente care sunt esențiale pentru îndeplinirea standardelor de calitate a aerului, concentrându-se pe conducerea mai curată în lumea reală, utilizarea vehiculelor electrice sau cu emisii foarte scăzute, precum și utilizarea platformelor logistice inovatoare pentru livrarea mărfurilor pe ultima distanță;
4. politici integrate și cuprinzătoare pentru planificarea și proiectarea urbană durabilă prin abordări inovatoare privind TP și mobilitatea urbană, clădiri durabile, eficiența energetică sau conservarea biodiversității urbane.

7.3.11 Mecanismul de Conectare a Europei (MCE)

Începând cu perioada de bugetare 2014-2020, Comisia Europeană a introdus un nou mecanism pentru finanțarea sistemelor de transport - Mecanismul "Conectarea Europei" (CEF). Cu un buget total de 30,4 miliarde de euro, CEF va oferi 24,05 miliarde de euro.

pentru proiecte de transport și este guvernat de Comisia Europeană prin intermediul Agenției Europene pentru Inovare și Rețele.

Finanțarea se adresează construcției și modernizării infrastructurii de transport cu rol major în realizarea obiectivului Europei: finalizarea principalelor TEN-T până în 2030 și încheierea completă a TEN-T până în 2050. În acest sens, CEF se concentrează asupra proiectelor transfrontaliere precum și proiecte care vizează eliminarea blocajelor sau punctele de legătură care lipsesc în diferitele secțiuni ale rețelei centrale și pe rețeaua globală. Principalul obiectiv al investițiilor se adresează infrastructurii de transport feroviar, însă investițiile în STI și în infrastructura rutieră sunt, de asemenea, eligibile. Fondurile sunt alocate în urma unor cereri competitive de propuneri, cu o alocare prealabilă de aproximativ 11,3 miliarde EUR. pentru proiectele din regiunile beneficiare ale fondurilor de coeziune.

În 2017, CE a lansat apelul de amestec, cu un buget total de 1,35 EUR, pentru a încerca să maximizeze pârghia implicării sectorului privat și a capitalului în furnizarea de proiecte. Obiectivul apelului de asociere a fost de a selecta, în cele din urmă, proiectele care combină în mod eficient sprijinul CEF cu finanțarea din partea Fondului european pentru investiții strategice sau a Băncii Europene de Investiții sau a băncilor naționale de promovare sau a investitorilor din sectorul privat, respectând în același timp principiul noncumulativ adjudecare. Dintre obiectivele de finanțare, CE a inclus:

1. Asigurarea unor sisteme de transport durabile și eficiente pe termen lung în vederea pregătirii pentru viitoarele fluxuri de transport așteptate, precum și pentru decarbonizarea tuturor modurilor de transport prin trecerea la tehnologii inovatoare cu emisii reduse de carbon și eficiente din punct de vedere energetic, ; și
2. Optimizarea integrării și interconectării modurilor de transport și consolidarea interoperabilității serviciilor de transport, asigurând în același timp accesibilitatea infrastructurilor de transport.[33]

Pe baza procesului de evaluare în două etape, comisia de evaluare a propus pentru finanțarea unui număr total de 74 de proiecte, iar proiectele dedicate transportului public urban sunt incluse doar în al doilea proces de evaluare. Printre acestea, un proiect acoperă și România:

3. AMBRA-Electrify Europe (Austria, Spania, Italia și România, 71,7 milioane EUR, 20% sprijin din partea UE) - Acțiunea vizează implementarea și operarea unei rețele

[33] Innovation and Networks Executive Agency, Connecting Europe Facility (CEF). 2017 Transport Blending call. Second cut-off. Proposal for the selection of projects. September 2018, https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/2017_cef_blending_call_brochure_20180926_last.pdf; Innovation and Networks Executive Agency, Connecting Europe Facility (CEF). 2017 Transport Blending call. First cut-off. Proposal for the selection of projects. December 2017, https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/cef_blending_call_brochure_alltogether_20171205_final_web.pdf

de stații de încărcare normale, rapide și ultra-rapide (până la 350 kW) Vehiculele din Europa, oferind o acoperire legată de călătoriile pe distanțe lungi și care să permită călătoriile transfrontaliere în Italia, Spania și România și sporind viteza acestor state membre în ceea ce privește adoptarea tehnologiei EV. Acțiunea intenționează să desfășoare 3,169 de stații de taxare EV pe 6 rețele principale TEN-T, cu accent deosebit pe coridoare. Se preconizează că utilizarea punctelor de tarifare va fi posibilă fie cu plăți ad-hoc, fie cu orice furnizor de servicii de mobilitate în cazul tarifării pe bază de contract;

Proiectele propuse în apelul din 2018 au fost în evaluare până în aprilie 2019. Din cele 148 de propuneri (cu o cerere totală de finanțare de 928 mil. EUR), 67 de proiecte se încadrează în politica sigură și sigură a infrastructurii și inovării și tehnologiilor noi cererea de 361 milioane EUR și numai 200 de milioane de euro disponibile din partea UE).

Apelul din 2019 a fost deschis până în aprilie 2019.

Până în prezent, CEF are un grad scăzut de conștientizare la nivelul autorităților locale și al OTP-urilor urbane din România. Principalii beneficiari sunt considerați Ministerul Transporturilor din România prin intermediul administratorului infrastructurii feroviare (CFR S.A.). O mai bună diseminare și publicitate a facilității este necesară pentru a facilita participarea actorilor locali la activitățile de depunere a proiectelor susținute de CEF.

7.3.12 Programul INTERACT III 2014-2020

Programul de asistență tehnică pentru alte programe de cooperare, programul INTERACT III implementează Regulamentul UE 1303/2013 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul European de Dezvoltare Regională, Fondul Social European, Fondul de Coeziune, Fondul European Agricol pentru Dezvoltare Rurală și Afaceri Europene pentru Pescuit și Afaceri Maritime de stabilire a dispozițiilor generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime. Proiectele întreprinse de această linie de finanțare trebuie să îndeplinească obiectivul general de intensificare a cooperării regionale pentru a consolida eficacitatea politicii de coeziune în cadrul obiectivelor de investiții pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și a cooperării teritoriale europene.

Programul are un buget total de 46,3 milioane de euro și sprijină autoritățile de gestionare, secretariatele tehnice comune, comitetele de monitorizare, persoanele naționale de contact, controlorii de nivel 1, autoritățile de certificare și autoritățile de audit din Europa. România nu poate avea beneficiari direcți în cadrul programului INTERACT III, dar programele de cooperare în care România participă pot beneficia de serviciile și activitățile programului INTERACT III.

7.4 Credite acordate de instituțiile financiare internaționale

7.4.1.1 BEI, BERD și Banca Mondială

Principalele surse de finanțare a proiectelor în domeniul dezvoltării urbane durabile și al transporturilor sunt furnizate de instituțiile financiare ale UE - Banca Europeană de Investiții (BEI), Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) - împreună cu structura supranațională Banca Mondială WB). Operând pe baza documentelor statutare care asigură sprijinirea politicilor UE, pe de o parte, și a celor de interes mondial, pe de altă parte, cele trei instituții bancare au adoptat o serie de strategii care oferă prioritate investițiilor în zone cu impact direct asupra durabilității , precum și a celor din sistemele de transport durabile în legătură cu găsirea de soluții pentru eficiența energetică și utilizarea combustibililor regenerabili, dar și cu rezolvarea unor probleme cum ar fi incluziunea socială și asigurarea mobilității tuturor categoriilor de persoane.

Diferitele programe și unități de lucru utilizate de aceste bănci pentru a finaliza portofoliul de soluții de finanțare sunt detaliate în următoarele pagini:

4. BEI: programul ELENA, Fondul european pentru eficiență energetică și programul JESSICA - acestea sunt inițiative comune cu Comisia Europeană;
5. Banca Mondială: Corporația Financiară Internațională și Agenția de Garantare a Investițiilor Multilaterale.

7.4.1.2 Proiecte de transport public ale BERD

BERD a oferit, în perioada 2010-2018, sprijin financiar și tehnic pentru următoarele organizații de transport public și proiecte:

Tipul de promotor	Beneficiar	Titlul proiectului
Municipalitățile	Municipiul Craiova	GrCF2 W2 - Reabilitarea urbana Craiova
	Municipiul Constanța	Constanța Transport urban
	Municipiul Iași	Transportul Urban Iași
	Municipiul Arad	Arad Reabilitarea urbană și managementul parcării
		Arad Transport urban - prelungire
	Municipiul Sibiu	Reabilitarea infrastructurii urbane Sibiu
	Municipiul Galați	Reabilitarea infrastructurii urbane Galați

OTP deținut de municipalitate	Compania de Transport Public SAA Cluj Napoca	Proiectul de Transport Public Urban Cluj
	Publitrans2000 S.A. Pitești	Transportul public Pitești Urban
Municipalități împreună cu OTP intern	Municipiul Brașov și RATBv	Proiectul de transport urban din Brașov
OTP private sau terțe	–	–
Furnizori și constructori privați sau terți	–	–

Tabel 15 – Proiecte de transport public ale BERD în centrele urbane din România, 2010-2018
Sursa: BERD

7.4.1.3 Proiecte de transport public ale BEI

BEI a oferit, în perioada 2010-2018, sprijin financiar și tehnic pentru următoarele organizații de transport public și proiecte:

Tipul de promotor	Beneficiar	Titlul proiectului
Municipalitățile	Municipiul Oradea	Oradea infrastructura urbană II
		Transportul public Oradea
OTP deținut de municipalitate	–	–
Municipalități împreună cu OTP intern	–	–
OTP private sau terțe	–	–
Furnizori și constructori privați sau terți	–	–

Tabel 16 - Proiecte de transport public BEI în centrele urbane din România, 2010-2018
Sursa: BEI

7.4.1.4 Proiecte de transport public ale Băncii Mondiale

Băncile din cadrul Grupului Băncii Mondiale au oferit, în perioada 2008-2018, sprijin financiar și tehnic pentru promotorii și proiectele din România.

7.4.1.5 ELENA Program

ELENA - Asistența locală europeană în domeniul energiei este un program de inițiativă între BEI și UE și este destinat să sprijine municipalitățile în efortul de a pregăti proiecte mari în domeniul eficienței energetice și al energiei regenerabile. Soluția oferă finanțare de până la 90% din costurile studiilor tehnice și poate ajuta atragerea investitorilor privați în domeniu pentru a ajuta la injectarea de capital privat în proiecte municipale. ELENA are un buget de 15 milioane EUR. pentru perioada 2016-2020 și se adresează direct autorităților municipale, fiind plasate sub administrația BEI.

Prin ELENA, pot fi finanțate toate tipurile de documente pregătitoare din studii de fezabilitate și studii de piață pentru pregătirea procedurilor de licitație și pot fi utilizate pentru finanțarea sistemelor de transport ecologice.

1. MADEV - vehicule electrice pentru Madrid. 1,14 milioane EUR. a fost oferită pentru compania TP din Madrid (EMT), deținută de municipalitate pentru achiziționarea a 1.400 de vehicule electrice și a 1.870 de stații de încărcare;
2. Rețeaua de autobuze Electrobus - eficiență energetică pentru Barcelona. ELENA a finanțat cu 1,92 milioane de euro. pregătirea documentelor pentru o investiție de aproximativ 163 mil. EUR. pentru reorganizarea rețelei de autobuze și introducerea sistemelor BRT, a tehnologiei LED în sistemul de semnalizare a traficului și modernizarea a 220 de autobuze existente în autobuze hibride;
3. SPIS - tramvaie în regiunea Skane și orașele Malmo, Lund și Helsingborg. ELENA a acordat o subvenție de 2,97 mil. EUR. pentru documentația de pregătire pentru o investiție de 170,5 milioane EUR. în construcția de noi linii de tramvai în trei orașe suedeze.

7.4.1.6 Fondul european pentru eficiență energetică

Fondul European de Eficiență Energetică (EEEF) SA este o societate inițiată de Comisia Europeană în cooperare cu Banca Europeană de Investiții, cu contribuții suplimentare ale sponsorilor Banca Europeană de Investiții, Cassa Depozit e Prestiti și Managerul de Investiții Deutsche Bank, Eforturile Uniunii de a promova o piață durabilă a energiei și protecția climei. EEEF facilitează investițiile în sectorul public prin deblocarea blocajelor cauzate de constrângerile bugetare sau de lipsa de experiență în acest tip de investiții și, de asemenea, atragerea de capital privat suplimentar pe această piață.

Beneficiarii finali ai EEEF sunt autoritățile municipale, locale și regionale, precum și entitățile publice și private care acționează în numele acestor autorități, cum ar fi furnizorii TP. Investițiile directe cuprind investiții în proiecte de eficiență energetică și energie regenerabilă în intervalul de la 5 până la 25 milioane de euro, instrumente de investiții, achiziționarea de acțiuni în diverse categorii de investiții, cum ar fi economisirea și eficiența energetică (de exemplu lumina inteligentă a semaforului) (creșterea eficienței energetice și integrarea energiei regenerabile, cu accent pe TP urban bazat pe vehicule electrice sau pe bază de hidrogen, înlocuirea petrolului cu alte surse de energie pentru reducerea poluării).

Până în prezent, EEEF a contribuit la finanțarea unui proiect realizat de Bolloré (Franța), în valoare de 30 de milioane de euro. pentru achiziționarea de vehicule electrice.

7.4.1.7 JESSICA Program

JESSICA este o inițiativă a Comisiei Europene elaborată în cooperare cu BEI și cu Banca de Dezvoltare a Consiliului Europei (CEB). Susține dezvoltarea durabilă și regenerarea urbană prin intermediul mecanismelor de inginerie financiară. Țările UE pot alege să investească o parte din alocările fondurilor structurale ale UE în fonduri reînnoibile pentru a ajuta la reciclarea resurselor financiare pentru accelerarea investițiilor în zonele urbane ale Europei. Printre direcțiile strategice susținute de JESSICA se numără infrastructura urbană (inclusiv sectorul transporturilor), site-urile de regenerare "brownfield" și eficiența energetică.

JESSICA necesită înființarea de fonduri de dezvoltare urbană (FDP) din Fondul European pentru Dezvoltare Regională, fie prin crearea de fonduri locale pentru a investi în mai multe UDF. Datorită funcționării acestor instrumente, veniturile sunt reinvestite în proiectele de dezvoltare urbană, promovând astfel sustenabilitatea și impactul pe termen lung al fondurilor publice europene și naționale.

7.4.1.8 International Finance Corporation (IFC)

România este membru al International Finance Corporation (IFC), divizie a Băncii Mondiale, din 1990, beneficiind de investiții de peste 2,4 miliarde de dolari din această sursă, dezvoltarea infrastructurii fiind una dintre investițiile strategice. Rolul IFC în România tinde să scadă, deoarece accesul la fondurile de investiții private devine mai ușor. IFC oferă o gamă de produse și servicii de investiții pentru a valorifica solicitanții în privința oportunităților identificate.

Un alt rol important pe care îl are consultantul IFC este creșterea încrederii capitalului privat prin îmbunătățirea activităților de management ale organizațiilor, a celor legate de provocările sociale și de mediu. În regiunea care include România, IFC a investit recent peste 600 de milioane de dolari. în proiecte privind schimbările climatice, împreună cu investițiile în cele două linii de tramvai din Izmir (Turcia) și noul Terminal Aeroport Internațional Zagreb (Croația).

7.4.1.9 Agenția de garantare a investițiilor multilaterale (MIGA)

Agenția Multilaterală de Garantare a Investițiilor (MIGA) este o divizie a Băncii Mondiale creată pentru a promova investițiile străine directe în țările în curs de dezvoltare, România continuă să primească serviciile acestei agenții. MIGA urmărește atragerea investitorilor privați în medii operaționale dificile, care oferă scheme de garantare a investițiilor pentru a spori încrederea investitorilor. Bazându-se pe sprijinul băncii mamă, Banca Mondială, MIGA a oferit, încă de la înființarea sa, în 1988 garanții de peste 28 miliarde USD.

Dintre proiectele recente din transportul urban finanțate de MIGA, avem în vedere:

1. Tramvaiul din Izmir - împrumut de 91,1 milioane USD, acordat în 2014 de ING Bank, sucursala ING-Diba AG (Germania). Obiectiv: construirea a două linii de

tramvai cu o lungime totală de 22,5 km și o flotă de 36 de vehicule. Co-debitor: Corporația Financiară Internațională;

2. Linia de metrou Üsküdar-Ümraniye-Çekmeköy din Istanbul - 192,9 mil. USD. împrumut acordat în 2015 de BNP Paribas și Crédit Agricole Corporate and Investment Banking (Franța). Obiectiv: Construirea unei linii de metrou cu o lungime de 17 km, 16 stații și un depozit. Proiectul este cofinanțat de Banca Europeană de Investiții cu 700 Mil. EURO.

7.4.1.10 EUROFIMA

European Company for the Financing of Railway Vehicles (EUROFIMA) este o organizație supranațională situată în Elveția, înființată în 1956 la inițiativa companiilor feroviare din țări de pe ambele părți ale Cortinei de Fier. Până în prezent, 25 de țări europene s-au alăturat organizației non-profit care are drept scop finanțarea companiilor din statele membre în procesul de reînnoire sau modernizare a vehiculelor.

EUROFIMA acționează ca o instituție de finanțare, practicând un set de costuri reduse pentru împrumuturile acordate și dreptul împrumutatului de a da în plată vehiculele în caz de eșec al rambursării împrumutului.

Printre proiectele finanțate de EUROFIMA am identificat:

1. Serbia - 24 trenuri diesel de navetiști și 22 trenuri electrice de navetiști;
2. Republica Cehă - 14 trenuri electrice de navetiști;
3. Ungaria - 33 trenuri diesel de navetiști și 8 trenuri electrice de navetiști;
4. Slovacia - 39 trenuri diesel de navetiști;
5. Muntenegru - 6 trenuri electrice de navetiști.

8 Principalele organizații din domeniul transportului public

Transportul public local de călători în România este supus autonomiei locale în cadrul orașelor, organizațiilor lor asociative și județelor care acționează ca autorități de planificare și contractare.

Sectorul în ansamblu este reglementat sub coordonarea Ministerului Dezvoltării Regionale și a Administrației Publice și Ministerului Transporturilor și este supravegheat de Autoritatea Națională pentru Reglementări pentru Servicii Locale în Sectoarele Utilităților Publice.

Odată cu deschiderea pieței de transport de călători către concurența națională și internațională prin intermediul unor contracte de atribuire competitive, Consiliul Concurenței este autoritatea competentă în supravegherea procedurilor corecte de atribuire pentru a evita închiderea inutilă a pieței.

O serie de municipalități au acordat deja contracte noi conform Regulamentului UE 1370/2007, iar Zona Metropolitană Alba Iulia este un pionier cu primul lor CSP anunțat în 2012. Conform unei serii de anchete desfășurate în vara anului 2018, 17 municipalități consideră că acestea a urmat toate etapele impuse de cadrul juridic european și românesc. Ei au atribuit contracte prin licitații și negocieri directe, atribuire directă și proceduri pentru situații excepționale.

În acest stadiu există 5 situații majore în gestionarea operațiunilor de transport public în orașele din România:

1. Companiile de stat deținute de municipalitate (cea mai frecventă situație);
2. Companiile de stat deținute în comun de municipalități organizate în Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară (OTP-uri în centrele urbane Cluj Napoca, Brașov, Baia Mare, Buzău, Focșani, Oradea)
3. Companiile de stat deținute în comun de municipalități și județe organizate în ADI (OTP-uri în centrele urbane din București, Arad, Piatra Neamț)
4. Structurile interne ale municipiului (Alexandria și Slobozia)
5. Companiile cu capital privat selectate prin licitații competitive (OTP-uri din Alba Iulia, Bacău, Bistrița, Botoșani - operatorul de transport cu autobuzul - Călărași, Drobeta Turnu Severin)

În contextul fondurilor UE nerambursabile pentru perioada 2014-2020, orașele au pregătit CSP unde autoritatea publică este principalul investitor în infrastructurile și activele urbane TP, în timp ce OTP selectat este responsabil pentru gestionarea serviciului. Acest lucru este valabil și pentru orașele cu OTP private.

În timp ce municipalitățile și OTP sunt deschise împrumuturilor instituționale și comerciale pentru a sprijini investițiile de capital în activele și infrastructurile urbane TP, există puțină încredere în utilizarea soluțiilor alternative (de exemplu, chiria sau leasingul operațional de active).

În aceste condiții, investitorii privați au puțin loc pentru a dezvolta flote independente pentru piața românească, iar ulterior să închirieze vehicule către diferite orașe sau OTP.

Promotorii principali ai investițiilor ar fi în următorii ani municipalitățile și, într-un mod mai limitat, OTP selectat pentru implementarea CSP.

9 Gestionarea activelor și serviciilor de transport public

Piața transporturilor publice urbane din România este dominată încă de companii de stat, deținute de municipalități prin intermediul Consiliul Local, în calitate de acționar al companiei. Începând cu anul 2018, toți operatorii de stat (cu excepția celui din Constanța) sunt înregistrați ca societăți comerciale sau servicii specializate ale municipalității și lungul proces de transformare a vechii "regii autonome" în companii este încheiat, cu municipii precum București și Timișoara între ultimele orașe importante care au implementat acest proces.

În contextul extinderii transportului public urban în zonele învecinate, în "zonele metropolitane", orașele transferă acțiuni autorităților publice asociate pentru a răspunde cerințelor legale referitoare la înființarea "operatorilor regionali". Cadrul juridic românesc permite asociațiilor metropolitane de transport să direcționeze CSP-uri de atribuire către "operatorii interni" dacă sunt organizați ca "operatori regionali". Întrucât orașul principal deține mai mult de 98% din acțiuni, deciziile de dezvoltare și de funcționare rămân la Consiliul municipal al respectivului oraș:

- București
- Cluj-Napoca
- Timișoara
- Iași
- Brașov
- Buzău
- Oradea
- Baia Mare

Din motive istorice, unii operatori regionali (acolo unde rețeaua de transport public încorporează, în interiorul granițelor județului, infrastructuri grele pentru tramvaiul și troleibuzul) sunt controlați în comun de Consiliul Local al municipiului și de Consiliul Județean:

- Arad
- Piatra Neamț

Unele capitale județene mai mici, cum ar fi Alexandria, Slobozia, Deva și Giurgiu, s-au lovit de probleme financiare gestionarea serviciilor urbane TP cu operatori privați și au înființat noi operatori de stat. Alexandria și Slobozia au decis să conducă serviciile cu un departament intern, în timp ce celelalte două orașe au înființat noi companii.

Majoritatea orașelor din România preferă să lucreze cu operatorii de stat, deoarece acestea nu au încredere în transferul de active publice (în special cele dobândite pe baza fondurilor UE nerambursabile) unor companii private.

Numărul operatorilor privați este limitat pe piața urbană TP. În momentul în care toate județele lucrează numai cu companii private, putem găsi companii private numai în număr mic pe piețele urbane:

- Alba Iulia (transport metropolitan)
- Bistrița
- Drobeta Turnu Severin
- Bacău
- Târgoviște (orașul a notificat intenția de a se transforma într-o companie deținută de stat începând cu anul 2019, când urmează să înceapă următoarea perioadă CSP)
- Slobozia (orașul a notificat intenția de a se transforma într-o companie deținută de stat începând cu anul 2019, când urmează să înceapă următoarea perioadă CSP)
- Giurgiu (orașul a notificat intenția de a se transforma într-o companie deținută de stat începând cu anul 2019, când urmează să înceapă următoarea perioadă CSP).

Toți operatorii privați au capital românesc și niciun operator internațional nu este prezent în această etapă pe piața transportului public urban. Unul dintre motive este volumul redus de activitate contractat de unele orașe. Un altul este imprevizibilitatea percepută a pieței. De asemenea, în perioada 2009-2017, ofertele nu au fost publicate în Jurnalul Oficial al UE și, în consecință, a existat un acces limitat la informațiile privind ofertele.

Înainte de 2017, dat fiind că orașele au implementat CSP bazate exclusiv pe cadrul legal și tradițiile românești, cea mai mare parte a capitalului investițional a fost acordată direct de oraș, cu puțină preocupare pentru procedurile de ajutor de stat. Cei mai mulți operatori de stat au realizat programe de investiții cu bani transferați direct din bugetele publice locale fără proceduri clare privind procesul de returnare.

Începând cu anul 2018, noua generație de CSP în conformitate cu Regulamentul UE 1370 și cu normele privind ajutoarele de stat au început să fie acordate de principalele orașe. Programele de investiții sunt împărțite între autoritatea locală și OTP cu indicarea clară a sursei de finanțare. Întrucât nivelul profitului CSP este foarte scăzut, programele majore de investiții în activele urbane TP sunt în responsabilitatea autorității locale care transferă activele la OTP pentru perioada de funcționare a CSP.

10 Concluzii și recomandări

Serviciile de transport public urban sunt furnizate în România de către municipii și asociații de dezvoltare intercomunitară formate din principalele municipii și orașele sau comunele mai mici învecinate. Serviciul este unul dintre serviciile descentralizate din România, guvernul și Parlamentul central fiind implicate doar în stabilirea cadrului juridic general și furnizarea unor subvenții pentru investiții în active noi.

Opt municipii (inclusiv Bucureștiul) sunt considerate de guvernul central drept poli de creștere pentru țară; acestea reprezintă orașe cu o populație de peste 200 mii locuitori în aria administrativă și aproximativ 500 mii locuitori în zona funcțională. Alte 14 orașe, cu peste 100 mii locuitori în zona administrativă, sunt considerate poli de dezvoltare urbană. Majoritatea acestor orașe au economii în creștere și, după ani de declin demografic, au început să înregistreze o ușoară creștere a populației.

Orașele din România au o tradiție îndelungată în organizarea serviciilor de transport public și, din motive istorice legate de eficiența energetică și independența față de combustibilii fosili, unele orașe gestionează, în afară de autobuze, rețelele de tramvai și troleibuze. Activele și activitățile de gestionare a transporturilor publice au urmat evoluția economiilor naționale și locale, unele orașe transferând operațiunile către sectorul privat în căutare de reducere sau eliminare a subvențiilor de exploatare, în timp ce altele au continuat să mențină în viață vechile companii de stat și să plătească subvenții pentru acoperirea costurilor operaționale.

Transportul public urban este în general sub presiune financiară severă în România, cu dificultăți în ceea ce privește asigurarea menținerii valorii activelor, investiții în vehicule noi, mai ecologice și infrastructura asociată (depozite / infrastructură de tarifare).

Orașele răspund în mod diferit acestei provocări - unele mențin subvențiile necesare și oferă noi investiții, în timp ce altele nu au fonduri pentru aceasta. Din punct de vedere organizațional, unele orașe mențin operatorii interni, în timp ce alții se angajează cu operatori privați - toate pe CSP, în conformitate cu cadrul legal și reglementările UE ale României. Nu există o direcție preferată de acțiune în ceea ce privește operatorii interni și cei privați.

Până de curând nu a existat o separare clară între APL și OTP. Acest fapt a fost tradus în lipsa unor limite clare între activele deținute de APL și cele deținute de OTP. Fondurile utilizate pentru investiții de capital au fost adesea furnizate de autoritățile locale, în timp ce procesul de investiții a fost efectuat de către OTP și activele înregistrate în registrele de OTP.

Chiar dacă OTP trebuiau să răspundă la diverse obligații publice emise de autoritățile locale, nu existau clauze contractuale clare pentru aceste solicitări. Acest lucru a dus la o lipsă de predictibilitate în ceea ce privește dezvoltarea, operațiunile și compensațiile financiare ale pierderilor.

În contextul CFM 2014-2020, fondurile UE nerambursabile au fost alocate pentru investiții în active TP urbane. Autoritățile centrale din România au impus potențialilor beneficiari să justifice programele de investiții prin dispoziții privind CSP, în conformitate cu Regulamentul UE 1370, așa cum se solicită prin normele privind ajutorul de stat. 2017 este anul în care majoritatea orașelor românești au demarat procesul de acordare a unor astfel de CSP și este de așteptat ca până în 2020 toate orașele importante (cu excepția orașului Bacău) să gestioneze serviciile TP urbane bazate pe CSP compatibile cu UE.

Chiar dacă fondurile UE nerambursabile sunt văzute de orașe ca sursă preferată de finanțare a programelor de investiții majore în domeniul infrastructurii și al investițiilor urbane de TP, în ultimii ani au demonstrat că sunt deschise și pentru împrumuturi (instituționale sau comerciale). BERD este unul dintre cei mai activi jucători din domeniul utilităților, până în prezent, în timp ce BEI a acordat împrumuturi în principal Guvernului României, inclusiv pentru proiecte urbane (cu excepția municipiului Oradea, unde BEI a lucrat direct cu orașul). BERD a acordat împrumuturi atât municipalităților, cât și operatorilor de transport public, pe baza prevederilor codurilor CSP compatibile cu UE. Banii au fost folosiți în principal pentru a cumpăra vehicule noi (autobuze, troleibuze și tramvaie), dar și pentru proiecte de e-ticketing și alte proiecte ITS.

Pe lângă împrumuturile instituționale, municipalitățile și OTP au utilizat contracte de leasing pentru modernizarea flotelor. Opțiunea preferată, până în prezent, este leasingul financiar. Această soluție a fost utilizată atât de companii deținute de stat, cât și de companii private. De exemplu, compania privată STP Alba Iulia, care operează în Alba Iulia și Turda, pe baza unor CSP-uri cu atribuții de competiție, a reînnoit parcul de autobuze cu 80 de autobuze prin intermediul leasingului de capital. Operațiunea de leasing este o opțiune testată doar recent de unele orașe (inclusiv Satu Mare și Brașov), dar OTP și orașele evită această soluție deoarece nu dețin vehiculele la sfârșitul contractului.

În aceste condiții, principalul promotor al investițiilor în infrastructurile și activele TP urban este municipalitatea. Brațul executiv al municipalității, responsabil cu pregătirea și implementarea proiectelor, este biroul primarului, sprijinit de administratorul public. Proiectele și sursele financiare trebuie să fie aprobate de Consiliul Local, structura politică responsabilă de monitorizarea implementării proiectelor aprobate.

Există o tendință evidentă de asociere a municipiilor cu autoritățile publice învecinate sau chiar cu consiliile județene în încercarea de a furniza cetățenilor servicii publice în domeniul transportului de persoane la un grad de calitate, predictibilitate și disponibilitate ridicat.

Din totalul de 41 municipii reședință de județ, inclusiv Municipiul București, doar 11 municipii au organizat transport de tip metropolitan în vecinătatea lor, prin intermediul unor asociații de dezvoltare intercomunitară, iar structura lor se prezintă astfel:

- Municipiul București (ADI de transport public local împreună cu Județul Ilfov și UAT-urile de pe teritoriul Județului Ilfov);
- Poli de creștere: municipiile Brașov, Cluj Napoca și Timișoara (ADI de transport public local împreună cu UAT-uri de pe teritoriul județului unde sunt reședință de județ);
- Poli de dezvoltare urbană: municipiile Arad (ADI de transport public local împreună cu Consiliul Județean Arad și UAT-uri de pe teritoriul județului Arad), Baia Mare și Oradea (ADI de transport public local împreună cu UAT-uri de pe teritoriul județului unde sunt reședință de județ);
- alte Centre Urbane: municipiile Alba Iulia, Buzău, Focșani((ADI de transport public local împreună cu UAT-uri de pe teritoriul județului unde sunt reședință de județ) , Piatra Neamț (ADI de transport public local împreună cu Consiliul Județean Neamț și UAT-uri de pe teritoriul județului Neamț).

In acest context, principalul obiectiv al politicii publice care va fi elaborată în cadrul proiectului *Metropolitan - Politica publică alternativă la politicile publice inițiate de Guvern în domeniul transportului public local și metropolitan de călători din România*, va viza crearea sistemului de transport metropolitan și în jurul celorlalte municipii reședință de județ existente la nivelul României.

Extinderea transportului metropolitan la nivelul tuturor municipiilor reședință de județ, va contribui la creșterea calității vieții cetățenilor din zonele funcționale urbane, în contextul creșterii mobilității prietenoase cu mediul în interiorul zonei metropolitane. Acest fenomen va genera efecte pozitive asupra dezvoltării economice locale și regionale.

O serie de provocări de ordin legislativ împiedică implementarea în totalitate a proiectelor de transport public „metropolitan" și cărora propunerile alternative de politici publice lansate de partenerii proiectului Metropolitan vor oferi autorităților publice centrale soluții de rezolvare:

1. Politica în domeniul taxării TVA pentru subvențiile / compensațiile acordate de către APL operatorilor sub contract (situația actuală creează condiții neunitare la nivel național și, acolo unde se aplică cota TVA bugetul local este împovărat cu 19% din valoarea cotizațiilor – sume ce ar putea fi folosite pentru investiții în calitatea serviciului public);
2. Definirea ambiguă a „operatorilor regionali" – anumite interpretări consideră că doar un operator deținut de membrii ai ADI poate opera pe baza unui CSP cu atribuire directă pe teritoriul ADI deși, tradițional există mai mulți operatori înființați de diverse APL care pot presta servicii pe o parte din teritoriul ADI;
3. Definirea restrictivă a acționariatului „operatorilor regionali" – deși cadrul legal UE permite ca doar unul sau o parte din APL asociate în ADI să fie

acționari ai OTP cadrul legal românesc solicită deținerea de către toți asociații;

4. Definirea ambiguă a rolului Consiliilor Județene în stabilirea serviciilor de transport public local la nivel de ADI; mai ales în contextul modificărilor legislative din iunie 2019 când traseele județene au fost declarate prin lege „comerciale" trebuie reglementat clar modul în care Consiliile Județene pot contribui la asigurarea serviciilor publice în domeniul transportului public local metropolitan;
5. Redefinirea drepturilor patrimoniale ale membrilor ADI de transport public asupra investițiilor efectuate de unul sau mai mulți membrii ai ADI; bunurile mobile necesare desfășurării activității de transport public local metropolitan achiziționate de o APL membră a ADI trebuie să poată fi utilizate și pe teritoriul administrativ al altei APL membră a aceleiași ADI;
6. Redefinirea modului în care se constituie bugetele necesare subvenționării activităților de exploatare a transportului public local metropolitan; cadrul legal trebuie actualizat pentru constituirea unui buget unic la nivelul ADI din care să se acopere pierderile operaționale ale serviciului de transport indiferent de sursa de venit și de teritoriul pe care se cheltuiesc subvențiile respective;
7. Adoptarea unui model de CSP cadru pentru transportul public local la nivel metropolitan atât pentru atribuirile competitive cât și cele directe;
8. Crearea cadrului legal pentru constituirea de flote de vehicule de transport public deținute în comun de mai multe APL și puse la dispoziția OTP pentru implementarea OSP; asigurarea surselor de finanțare nerambursabilă pentru astfel de investiții;
9. Definirea ambiguă a cadrului legislativ pentru înființarea de ADI-uri de transport pe teritoriul mai multor județe și, în zonele de frontieră, cu localități din țările vecine;
10. Definirea ambiguă a rolului ADI-urilor de transport în definirea, contractarea și gestionarea serviciilor de transport public pe infrastructura de cale ferată publică națională și pe căile navigabile interioare.

De asemenea, având în vedere dependența ridică a OTP, de compensațiile financiare și facilitățile acordate din bugetele APL, vor trebui concepute mecanisme financiare eficace și eficiente care să asigure sustenabilitatea serviciului public de transport pe termen lung.

În acest sens politica publică va trebui să propună o schemă de finanțare care să partajeze efortul financiar local cu eventuale transferuri cu destinație speciale din bugetul de stat, pentru finanțarea serviciilor de transport public local.

Politicile publice pregătite de partenerii din proiectul *Metropolitan - Politica publică alternativă la politicile publice inițiate de Guvern în domeniul transportului public local și metropolitan de călători din România* vor oferi soluții pentru provocările identificate în cadrul acestei analize.

Anexa I. Bibliografie

Legislație generală relevantă pentru înființarea și gestionarea serviciilor TP în zonele urbane/metropolitane

1. LEGE nr. 213 din 17 noiembrie 1998 privind bunurile proprietate public, cu modificările ulterioare;
2. ORDONANŢA DE URGENŢĂ A GUVERNULUI nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată prin LEGEA nr. 265 din 29 iunie 2006, cu modificările ulterioare;
3. LEGEA nr. 51 din 8 martie 2006 serviciilor comunitare de utilități publice, republicată și cu modificările ulterioare;
4. LEGEA nr. 273 din 29 iunie 2006 privind finanțele publice locale;
5. LEGEA nr. 92 din 10 aprilie 2007 serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările ulterioare;
6. REGULAMENTUL (CE) NR. 1370/2007 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;
7. REGULAMENTUL (CE) NR. 1371/2007 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar;
8. ORDINUL președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 206 din 29 octombrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local, cu modificările ulterioare;
9. ORDINUL președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local, cu modificările ulterioare;
10. ORDINUL președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272 din 12 decembrie 2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane cu modificările ulterioare;
11. REGULAMENTUL (CE) nr. 1071/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului;
12. HOTĂRÂREA de GUVERN nr. 1.476 din 25 noiembrie 2009 privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea aplicării Regulamentului (CE) nr.

1.371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar;
13. ORDONANȚA nr. 27 din 31 august 2011 privind transporturile rutiere, cu modificările ulterioare;
14. Communication EC no. 898/2011 to the European Parliament and the Council on passenger rights for all transport modes - "A European vision for passengers";
15. REGULAMENTUL (UE) NR. 181/2011 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 16 februarie 2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004;
16. HOTĂRÂREA de GUVERN nr. 425 din 26 iunie 2013 privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea aplicării Regulamentului (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European şi al Consiliului din 16 februarie 2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul şi autocarul şi de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004;
17. REGULAMENTUL (UE) 2016/2338 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători;
18. LEGEA nr. 37 din 19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic;
19. ORDINUL președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 131/1.401/2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie

Legislație generală relevantă pentru înființarea și gestionarea zonelor metropolitane de transport public

1. Carta europeană a amenajării teritoriului. Carta de la Torremolinos. Adoptată la 20 mai 1983 la Torremolinos (Spania), http://www.mie.ro/_documente/dezvoltare_teritoriala/amenajarea_teritoriului/Carta_Torremolinos.pdf;
2. LEGEA nr. 199 din 17 noiembrie 1997 pentru ratificarea Cartei europene a autonomiei locale, adoptată la Strasbourg la 15 octombrie 1985;
3. ORDONANȚA de GUVERN nr. 26 din 30 ianuarie 2000 cu privire la asociații și fundații
4. LEGE nr. 215 din 23 aprilie 2001 administrației publice locale, republicată și cu modificările ulterioare;
5. LEGEA nr. 350 din 6 iunie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările ulterioare, împreună cu normele sale de aplicare;
6. LEGEA-CADRU nr. 195 din 22 mai 2006 a descentralizării, actualizată;

7. REGULAMENTUL (CE) NR. 1082/2006 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 5 iulie 2006 privind o grupare europeană de cooperare teritorială (GECT);
8. Carta de la Leipzig pentru Orașe Europene Durabile. Aprobată cu ocazia reuniunii informale a miniștrilor europeni responsabili cu dezvoltarea urbana si coeziunea teritoriala de la Leipzig 24-25 mai 2007, https://rur.ro/download/1183;
9. REGULAMENTUL (CE) NR. 951/2007 AL COMISIEI din 9 august 2007 de stabilire a normelor de aplicare a programelor de cooperare transfrontalieră finanțate în cadrul Regulamentului (CE) nr. 1638/2006 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a dispozițiilor generale privind instituirea unui instrument european de vecinătate și de parteneriat;
10. REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1343/2014 AL COMISIEI din 17 decembrie 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 951/2007 de stabilire a normelor de aplicare a programelor de cooperare transfrontalieră finanțate în cadrul Regulamentului (CE) nr. 1638/2006 al Parlamentului European și al Consiliului;
11. LEGEA nr. 227 din 8 septembrie 2015 privind Codul fiscal, cu modificările ulterioare;
12. HOTĂRÂREA de GUVERN nr. 1 din 6 ianuarie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările ulterioare;
13. Strategia de Dezvoltare Teritoriala a Romaniei (SDTR), adoptata de catre Guvernul Romaniei in data de 5.10.2016, https://www.mdrap.ro/dezvoltare-teritoriala/-2979;

Legislație generală relevantă pentru elaborarea proiectelor de investiții

1. HOTĂRÂREA de GUVERN nr. 273 din 14 iunie 1994 pentru aprobarea Regulamentului privind recepția construcțiilor, cu modificările ulterioare;
2. LEGEA nr. 10 din 18 ianuarie 1995 privind calitatea în construcții, cu modificările ulterioare;
3. HOTĂRÂREA de GUVERN nr. 925 din 20 noiembrie 1995 pentru aprobarea Regulamentului privind verificarea și expertizarea tehnică a proiectelor, expertizarea tehnică a execuției lucrărilor și a construcțiilor, precum și verificarea calității lucrărilor executate, cu modificările ulterioare;
4. HOTĂRÂREA de GUVERN nr. 766 din 21 noiembrie 1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții, cu modificările ulterioare;
5. ORDINUL MINISTERULUI APELOR ŞI PROTECŢIEI MEDIULUI nr. 863 din 26 septembrie 2002 privind aprobarea ghidurilor metodologice aplicabile etapelor procedurii-cadru de evaluare a impactului asupra mediului;
6. HOTĂRÂREA de GUVERN nr. 203 din 20 februarie 2003 pentru aprobarea Regulamentului privind activitatea de reglementare în construcții și categoriile de cheltuieli aferente, cu modificările ulterioare;

7. HOTĂRÂREA de GUVERN nr. 622 din 21 aprilie 2004 privind stabilirea condiţiilor de introducere pe piaţă a produselor pentru construcţii, republicată și actualizată;
8. HOTĂRÂREA de GUVERN nr. 445 din 8 aprilie 2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
9. ORDINUL MINISTERULUI MEDIULUI ȘI PĂDURILOR nr. 135 din 10 februarie 2010 privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice și private;
10. LEGEA nr. 178 din 1 octombrie 2010 parteneriatului public-privat, actualizată;
11. HOTĂRÂREA de GUVERN nr. 1.239 din 8 decembrie 2010 privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii parteneriatului public-privat nr. 178/2010, precum şi pentru aprobarea unor măsuri privind reorganizarea Unităţii centrale pentru coordonarea parteneriatului public-privat din cadrul Ministerului Finanţelor Publice, actualizată;
12. HOTĂRÂREA de GUVERN nr. 1.236 din 12 decembrie 2012 privind stabilirea cadrului instituţional şi a unor măsuri pentru aplicarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 305/2011 al Parlamentului European şi al Consiliului din 9 martie 2011 de stabilire a unor condiţii armonizate pentru comercializarea produselor pentru construcţii şi de abrogare a Directivei 89/106/CEE a Consiliului, actualizată;
13. ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 28 din 10 aprilie 2013 pentru aprobarea Programului național de dezvoltare locală, cu modificările ulterioare;
14. HOTĂRÂREA de GUVERN nr. 525 din 24 iulie 2013 pentru aprobarea atribuțiilor generale și specifice, a structurii organizatorice și a numărului maxim de posturi, precum și a normării parcului auto și a consumului de carburanți ale Inspectoratului de Stat în Construcții - I.S.C.;
15. ORDINUL MINISTRULUI DEZVOLTĂRII REGIONALE ŞI ADMINISTRAŢIEI PUBLICE nr. 901 din 5 mai 2015 privind aprobarea Metodologiei de emitere a avizului tehnic de către Inspectoratul de Stat în Construcţii - I.S.C. pentru documentaţiile tehnico-economice aferente obiectivelor de investiţii finanţate din fonduri publice.

Alte surse bibliografice

1. Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor, ***Conceptul Strategic de Dezvoltare Teritorială România 2030,*** http://www.mdrap.ro/_documente/publicatii/2008/Brosura%20Conc_strat_dezv_teritoriala.pdf
2. Institutul Național de Statistică – Baze de date statistice, http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table
3. Curtea Europeană de Justiție, Hotărârea Curții din 24 iulie 2003. Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, and Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, Case C-280/00

4. Didier van de Velde, Arne Beck, JanCoen van Elburg, Kai-Henning Terschüren, ***Contracting in urban public transport***, Amsterdam, 2008
5. Comisia Comunităților Europene, ***Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor. Planul de acțiune privind mobilitatea urbană***, COM(2009) 490 final, Brussels, 2009
6. Comisia Europeană, ***Action Plan on Urban Mobility – State of Play, Brussels***, 2012
7. Comisia Europeană, ***Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Together towards competitive and resource-efficient urban mobility***, COM(2013) 913 final, Brussels, 2013
8. Comisia Europeană, ***Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Together towards competitive and resource-efficient urban mobility***, ***ANNEX A CONCEPT FOR SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANS,*** COM(2013) 913 final, Brussels, 2013
9. Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România, ***Studiu privind stadiul dezvoltării policentrice a României***, Brașov, 2013
10. Marcel Ionescu-Heroiu, Marina Neagu, Sebastian Burduja, Dumitru Sandu, Ciprian Moldovan, Titus Man, și Raularian Rusu, ***Polii de creștere. Faza următoare,*** București, Banca Mondială, 2013
11. Marcel Ionescu-Heroiu, Sebastian Burduja, Dumitru Sandu, Ștefan Cojocaru, Brian Blankespoor, Elena Iorga, Enrico Moretti, Ciprian Moldovan, Titus Man, Raularian Rus și Roy van der Weide, ***Orașe competitive. Remodelarea geografiei economice a României***, București, Banca Mondială, 2013
12. Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebastian Bührmann, Susanne Böhler-Baedeker Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH, ***Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan***, January 2014
13. Jaspers, ***State aid in the Transport Sector - DRAFT. Notion of Aid and Analytical Grids***, 2017
14. Conciliul UE, ***Cadrul financiar multianual: modelarea cheltuielilor UE***, http://www.consilium.europa.eu/en/policies/multiannual-financial-framework/
15. Comisia Europeană, ***COMUNICAREA COMISIEI privind orientările interpretative privind Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători***, 2014 / C 92/01
16. Guvernul României, ***Programul național de reformă 2018***, https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2018-european-semester-national-reform-programme-romania-en.pdf

17. Ministerul Mediul, ***Strategia națională privind schimbările climatice din România***, http://mmediu.ro/app/webroot/uploads/files/Strategia-Nationala-pe-Schimbari-Climatice-2013-2020.pdf
18. HOTĂRÂREA de GUVERN nr. 909 din 15 octombrie 2014 privind aprobarea Strategiei pentru consolidarea administrației publice 2014-2020 și constituirea Comitetului național pentru coordonarea implementării Strategiei pentru consolidarea administrației publice 2014-2020
19. Ștefan Roșeanu, Dr.Arh.Urb. Monica Oreviceanu (coord.), ***Ghid de investiții în sisteme urbane de transport public de mare capacitate în România***, Asociația pentru Mobilitate Metropolitană, Decembrie 2015
20. Florentina Ghemuț, ***Optimizarea consumurilor energetice în transportul public din România,*** București, Mai 2016
21. Ștefan Roșeanu, Florentina Ghemuț, Vladimir Roșeanu, Octavian Udriște, Marcela Nae, ***Achiziția de vehicule nepoluante destinate transportului public***, București, Iulie 2016
22. Ștefan Roșeanu, Florentina Ghemuț, Vladimir Roșeanu, Octavian Udriște, Felicia-Elena Constantinescu, Marcela Nae, ***Adoptarea sistemelor inteligente de transport în orașele din România***, București, Septembrie 2016
23. Cristea Marius, Codruța Mare, Ciprian Moldovan, Andreea China, Thomas Farole, Adina Vințan, Jane Park, Keith Patrick Garrett, Marcel Ionescu-Heroiu. ***Orașe magnet: Migrație și navetism în România***, Washington, DC: Banca Mondială, 2017
24. Charlotte Brannigan, Marius Biedka, Guy Hitchcock (Ricardo Energy & Environment) and Davide Fiorello (TRT), ***Study on urban mobility – Assessing and improving the accessibility of urban areas. Final report and policy proposals***, Brussels, 2017
25. PL-x nr. 574/2017, ***Proiect de Lege pentru aprobarea strategiei de dezvoltare teritorială a României***. Forma adoptată de Senat. http://www.cdep.ro/proiecte/2017/500/70/4/se718.pdf, 06.12.2017
26. Banca Mondială, ***Plan Strategic Instituțional 2018-2021 pentru Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice,*** București, Iulie 2018
27. Ștefan Roșeanu, ***Orientări privind pregătirea și implementarea Contractelor de Servicii Publice pentru transportul public urban și periurban***, București, JASPERS, Noiembrie 2018
28. Gutberlet, Theresa; Pons, Aleix; Kritzinger, Stephan; Busquets, Marc; Saurí, Sergi; Turró, Mateu; Penyalver, Domingo, ***Pilot project study on innovative ways of sustainably financing public transport. Final report – Study***, Brussels, 2018, https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f3815f44-5fc8-11e8-ab9c-01aa75ed71a1/language-en

Anexa II. Privire generală asupra împărțirii puterii în sectorul transport de persoane

II.1. Nivel central

Nivelul central are puterea legislativă în toate domeniile și desfășoară politica de stat, politica externă, gestionează bugetul de stat și menține legea și ordinea.

Prin intermediul MT și MRDAP, Guvernul stabilește principalele reguli în sectoarele transportului urban și intercity și execută programe majore de investiții în infrastructurile de transport și în activele feroviare și aeriene grele.

II.2. Nivel Regional

Conform Legii nr. 315/2004 privind dezvoltarea regională, "regiunile de dezvoltare" au următoarele atribuții:

- Reducerea dezechilibrelor regionale existente prin încurajarea dezvoltării echilibrate, accelerarea redresării economice și sociale a regiunilor mai puțin dezvoltate în funcție de dezechilibrele istorice, geografice, economice, sociale și politice și prevenirea apariției unor noi dezechilibre;
- Corelarea politicilor și activităților sectoriale la nivel regional prin încurajarea inițiativelor guvernamentale și prin explorarea resurselor locale și regionale pentru dezvoltarea dezvoltării economice și sociale și promovarea dezvoltării culturale;
- Promovarea cooperării interregionale naționale și internaționale, cooperarea transfrontalieră și în contextul euroregiunilor; și
- Încurajarea participării regiunilor de dezvoltare la structurile și organizațiile europene care promovează dezvoltarea lor socio-economică și instituțională în vederea realizării proiectelor de interes reciproc în conformitate cu acordurile internaționale semnate de România.

II.3. Nivel județean

Conform Legii-cadru nr. 195/2006 privind descentralizarea, județele sunt responsabile pentru:

- Gestionarea aeroporturilor locale;

- Managementul domeniului public și privat al județului;
- Gestionarea infrastructurii rutiere de interes județean;

II.4. Nivel municipal

Municipiile, orașele și comunele sunt responsabile pentru:

- Gestionarea domeniului public și privat al statului;
- Gestionarea infrastructurii rutiere de interes local;
- Planificare urbană și urbanism;
- Transport public local de călători; și
- Acordarea de asistență socială persoanelor în nevoie;
- Gestionarea infrastructurii rutiere;

II.5. Asociațiile de dezvoltare intercomunitară

Fiecare municipalitate își poate organiza serviciile TP urban sau poate coopera în acest scop cu alte municipalități vecine. Această cooperare se realizează sub formă de ADI, organizate în calitate de asociații non-profit, în conformitate cu Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată și modificată ulterior.

Dacă mai multe municipalități înființează o ADI în scopul exclusiv de a asigura membrilor săi serviciul TP urban, acesta va acționa în baza mandatului acordat de fiecare municipalitate membră. Acest mandat se acordă în detaliu pentru categoriile generale de decizii, dar este necesar un mandat special înainte de luarea fiecărei decizii majore, cum ar fi acordarea sau modificarea contractelor de gestionare delegate.

Anexa III. Prezentarea individuală a situației autorităților de transport existente în polii de creștere

III.1. București – Ilfov (Zona Metropolitană)

Populația orașului, milioane	2,1	Densitatea populației, pe km	9.210	Urbanizarea regiunii (%)	21,95
Venitul brut pe locuitor, RON	4.380	Creșterea anuală a PIB, RON	10.956	Stabiliri nete de domiciliu	2.416

Municipiul București este capitala României, situată în partea de sud a țării. Orașul, împărțit în 6 sectoare, este considerat de lege drept echivalent unui județ. Aproximativ 2,1 milioane de locuitori sunt înregistrați în București, în timp ce alte 1,5 milioane de persoane locuiesc în zona funcțională de transport (aparținând a cinci județe diferite).

Vehicule tramvai	
Vechime sub 20 ani	16
Vechime peste 20 ani	470
Troleibuze	
Vechime sub 10 ani	100
Vechime peste 10 ani	197
Autobuze	
Max EURO 4	1.147
Min EURO 5	347
AEB	0

Depouri si ateliere	
Tramvai	8
Troleibuz	3
Tram&Troleibuz	1
Bus	9
Lungime rețea (km.)	
Tramvai	286
Troleibuz	100

III.1.1. Profilul economic al Municipiului București

PIB-ul regional a crescut, ajungând la 47,0 miliarde de euro în 2016 (Eurostat, 2018). PIB-ul pe cap de locuitor în standardele puterii de cumpărare (PPS) a fost de 40.400 PPS pe cap de locuitor în același an (cel mai înalt nivel al țării), peste media UE-28 (29.200) și media națională (17.000), indicând o disparitate izbitoare în ceea ce privește nivelul de trai între regiunea capitalei și restul regiunilor românești.

Conform Tabloului de bord al Inovării Regionale (2017), sectorul serviciilor ocupă 70,9% din numărul angajaților din regiune, urmată de construcții (10,5%), industrie prelucrătoare (9,4%) și administrație publică

(8,1%). Agricultura reprezintă doar 1,2% din totalul ocupării forței de muncă. Rata șomajului persoanelor cu vârsta cuprinsă între 15 și 74 ani a scăzut treptat după criză și a fost de 4,3% în 2017 (Eurostat, 2018). Aceasta este mai mică decât media națională (4,9%) și media UE-28 (7,6%).

Regiunea are cea mai mare pondere a IMM-urilor și întreprinderilor mari din țară, atingând 25,0% în 2016 (INS, 2018). București-Ilfov este cel mai important atractor al ISD în țară, beneficiind de o cantitate disproporționat de mare de influxuri în comparație cu restul regiunilor (aproximativ 59,9% din totalul influxului de ISD din țară în 2016) (Banca Națională a României, 2017).[34]

III.1.2. Managementul sistemului de transport public în zona metropolitană București-Ilfov

Primăria Municipiului București este pe deplin responsabilă pentru gestionarea sistemului de transport public și pentru investițiile necesare pentru menținerea și dezvoltarea acestui sistem. Din motive istorice, sistemul subteran de transport public feroviar urban (metroul) este gestionat și dezvoltat de Ministerul Transporturilor, iar municipiul București nu are niciun rol oficial legat de acest sistem de transport public. Aceeași situație este identificată pentru inelul orașului București (feroviar și rutier).

Primăria municipiului București administrează 3 sisteme majore de transport public, până în prezent: autobuze, troleibuze și tramvaie. Alte moduri moderne de transport public (de exemplu, servicii de tramvai feroviare suburbane, car sharing, bike sharing, gondola etc.) vor fi introduse prin proiecte viitoare. Sistemul de bike sharing existent în zona Bucureștiului este dezvoltat pe baza unor proiecte private. Cele 6 sectoare nu au un rol direct în gestionarea și dezvoltarea sistemelor de transport public, cu excepția autorizațiilor de construcție. Toate străzile principale cu rute de

Operator de Transport Public	Societatea de Transport Bucuresti (STB) S.A.
Acționari	Consilliul General al Municipiului București Consiliul Județeaan Ilfov

Puncte de contact ale Municipiului București:

Primar: Gabriela FIREA
Viceprimar responsabil cu PT: Aurelian BĂDULESCU
DG Infrastructură: Lorena BĂRDAN
DG Proiecte cu Finanțare internațională: Monica MÎNDRU
DG Planificarea investițiilor: Florina EPURAȘ

Puncte de contact ale Județului Ilfov:

Președinte: Marian PETRACHE
Secretar Județ: Monica TRANDAFIR
Dir.Exec. Management Programe de Dezvoltare: Remus TRANDAFIR

Puncte de contact ale ADI TPBI:

Administrator Public: Ștefan STROE
Director executiv: Adrian Sorin MIHAIL
Director coordonator tehnic: Vladimir GHIȚULESCU
Director coordonator proiecte: Aura RĂDUCU

[34] https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/regional-innovation-monitor/base-profile/bucharest-ilfov

transport public sunt gestionate de municipiul București.

Venituri directe de exploatare	40%
Subvenții publice de exploatare	60%
Total venituri de exploatare	215 MEUR
OTP capital propriu de investiții	0%
Subvenții publice pentru investiții	100%
Buget total de investiții	50 MEUR

Tabel 17 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din București (2018)

Situația CSP în București:

Autoritatea contractantă:
ADI TPBI

Numărul de contracte: 4

Situație:
3 CSP-uri acordate direct către STB S.A. (București și Ilfov), ECOTRANS STCM SRL (Chitila și Mogoșoaia) și STV S.A. (Voluntari și Petrăchioaia) pe o perioadă de 2 ani în baza art. 5 alin. (5) din Regulamentul UE 1370/2007
CSP pe termen lung - care vor fi acordate în 2020

Procedura de atribuire:
1 CSP care va fi acordat direct unui operator de stat deținut de UAT-uri membre TPBI (Regio Serv Transport SRL deținut de Orașul Buftea și Comuna Corbeanca)
3 CSP-uri care vor fi acordate direct operatorilor de stat deținute de 3 municipalități membre ale ADI TPBI (Municipiul București, Municipiul Voluntari și municipiul Buftea)

III.1.3. Transportul în zona metropolitană București

Pentru a gestiona și dezvolta un sistem de transport public integrat în limitele orașului și în zona funcțională, Municipiul București, Consiliul Județean Ilfov și toate cele 42 UAT-uri din județul Ilfov s-au asociat și au creat o nouă autoritate de transport ”metropolitană” - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov (TPBI).

TPBI a acordat primul CSP în septembrie 2018 către STB S.A., operatorul istoric al Bucureștiului, reorganizat și deținut de PMB și Consiliul Județean Ilfov. CSP a fost atribuit direct în regim de urgență, pe o perioadă de doi ani conform reglementărilor UE. Unele UAT-uri din județul Ilfov s-au asociat sau dețin OTP-uri mai mici cu care TPBI a încheiat sau urmează să semneze CSP.

Începând cu anul 2020 se așteaptă ca serviciile publice de transport să fie împărțite între STB SA, OTP-uri mai mici deținute de stat și OTP-uri private (atribuire competitivă)

III.1.4. Caracteristicile rețelei de transport public din București

Bucureștiul are cea mai mare rețea de tramvai din Romania, 137 km de cale dublă, cu 24 de linii comerciale. Rețeaua este desfășurată uniform pe teritoriul orașului, iar peste 60% din rezidenți se află în apropierea unei stații de tramvai. Jumătate din această rețea este modernizată datorită lucrărilor desfășurate în cea mai mare parte între anii 2001 și 2009.

Pentru mai multe secțiuni s-a lucrat ani de zile, cu întârzieri considerabile în termenul limită de finalizare inițial. Linii importante de tramvai sunt astfel închise, generând scăderi semnificative ale numărului de pasageri care aleg acest mijloc de transport. Alte proiecte de modernizare nu au fost lansate în ultimii ani și nici nu sunt anunțate pentru acest an.

III.2. Brașov (Zona Metropolitană)

Populația orașului, milioane	0,29	Densitatea populației, pe km	853	Urbanizarea regiunii (%)	13,77
Venitul brut pe locuitor, RON	3.190	Creșterea anuală a PIB, RON	959	Stabiliri nete de domiciliu	-493

Municipiul este capitala județului Brașov și este situat în Regiunea de Dezvoltare Centru a țării. Centrul urban cu aproximativ 290 mii locuitori în limita administrativă și aproximativ 400 mii de locuitori în zona urbană funcțională este declarat prin lege unul dintre cei șapte poli de creștere ai României.

III.2.1. Profilul economic al Municipiului Brașov

Municipiul Brașov este situat pe coridorul feroviar principal care leagă Europa Centrală de Portul Constanța și Balcani. În același timp, în zona orașului există cea mai importantă intersecție feroviară din România cu linii de cale ferată care leagă Estul Transilvaniei, Transilvania de Sud, Transilvania de Vest și Nord-Vest de sudul României, ceea ce face din Brașov un important centru feroviar al țării. Este în curs de dezvoltare o conexiune de autostradă cu Bucureștiul și cu părțile de nord-vest ale Transilvaniei, precum și cu un aeroport internațional.

Municipiul Brașov are un puternic fond industrial și comercial datorită poziției geografice. În zona suburbană există unele dintre cele mai mari stațiuni montane din România, precum și locuri de patrimoniu istoric, ceea ce face din Brașov și o zonă turistică importantă. În plus, pe teritoriul administrativ al orașului există o stațiune montană de top. În imediata vecinătate a orașului există o altă capitală de județ (Municipiul Sfântu Gheorghe).

În perioada comunistă, o serie de fabrici de producție grele au fost amplasate în diferite zone ale orașului (în

Situația CSP în zona Brașov:

Autoritatea contractantă: Asociația Metropolitană pentru Dezvoltarea Durabilă a Transportului Public Brașov
Numărul de contracte: 1
Stadiu:
1 CSP valabil timp de 10 ani (2019-2028), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire: Atribuire directă către RATBV S.A., operator deținut de Municipiul Brașov și Comuna Prejmer

Troleibuze	
Vechime sub 10 ani	24
Vechime peste 10 ani	0
Autobuze	
EURO 6	111
Max EURO 5	92
AEB	0

Depouri si ateliere	
Troleibuz	1
Autobuz	1
Lungime rețea (km.)	
Troleibuz	34.9

special legate de mașini agricole și de fabricarea autobuzelor). În epoca postcomunistă, aceste companii s-au prăbușit, lăsând în urmă amenințări grele asupra economiei locale în anii 1990 și începutul anilor 2000.

Noile investiții generate după 2004 (unele dintre ele de către investitorii germani) au reluat motoarele economiei locale. În zilele noastre economia locală se caracterizează prin prezența unor întreprinderi mai mici situate în parcuri industriale și în industria serviciilor (comerț și turism). Zonele rezidențiale se extind, de asemenea, una dintre vechile fabrici industriale situate în partea de sud a orașului fiind transformată acum într-o mare zonă rezidențială și comercială.

Brașov este, de asemenea, un oraș universitar tradițional, cu principalele domenii de interes care se încadrează în studiile de inginerie [35].

Operator de Transport Public	RATBV S.A.
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Brașov (99.02%) și Comuna Prejmer (0.98%)

Puncte de contact ale Municipiului Brașov:

Primar: George SCRIPCARU
Viceprimar responsabil cu PT: Mihai COSTEL
Direcția Relații Externe, Cultură și Evenimente: Cecilia DOICIU
Director Tehnic: Dumitru LOGA

Puncte de contact ale Asociației Metropolitane pentru Dezvoltarea Durabilă a Transportului Public Brașov (AMDDTPB):

Director Executiv: Aurelian DANU

Puncte de contact ale RATBV S.A.:

DG: George CORNEA
Director Tehnic: Ioan STROE

III.2.2. Managementul sistemului de transport public în Zona Metropolitană Brașov

Serviciul public de transport metropolitan de persoane la nivelul Asociației Metropolitane pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov se desfășoară în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007 și legislației naționale în vigoare. Asumarea de către AMDDTPB a diferitelor funcții aferente unei agenții de transport public este un proces gradual, evolutiv, astfel încât să nu fie periclitată continuitatea și predictibilitatea serviciilor de transport.

În prima etapă de dezvoltare a serviciului de transport public local de călători prin curse regulate AMDDTPB a fost mandatată de către Municipiul Brașov, Comuna Cristian, orașul Ghimbav, Comuna Bod și Comuna Sânpetru de a acționa în vederea organizării serviciului de transport public local de persoane.

Din AMDDTP fac parte municipiile Brașov, Săcele și Codlea, orașele Ghimbav, Predeal, Râșnov și Zărnești,

[35] http://www.brasovcity.ro/

comunele Bod, Budila, Cristian, Crizbav, Feldioara, Hălchiu, Hărman, Prejmer, Sânpetru, Tărlungeni și Vulcan.

Noul CSP atribuit în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007 a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2019, fiind valabil pe 10 ani.

Municipiul Brașov gestionează, din motive istorice, doar două sisteme majore de transport public: autobuzul diesel și troleibuzul.

În contextul economic al anilor 1990 și începutul anilor 2000, când industria grea din oraș se prăbușește, municipalitatea a considerat rețeaua de tramvai nesustenabilă și, în 2006, a decis să închidă serviciile de tramvai. Mai târziu, la începutul anului 2010, infrastructura de tramvai a fost dezmembrată în cadrul proiectelor de reconstrucție a drumurilor.

Potrivit proiectelor cuprinse în PMUD Brașov, municipalitatea dorește în prezent să găsească soluții pentru a introduce noi servicii de transport feroviar ușor în oraș și în zonele înconjurătoare. Încă nu a început un proiect clar în această direcție.

Venituri directe de exploatare	66%
Subvenții publice de exploatare	34%
Total venituri de exploatare	23,8 MEUR
OTP capital propriu de investiții	100%
Subvenții publice pentru investiții	0%
Buget total de investiții	19,7 MEUR

Tabel 18 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Brașov (2019)

III.2.3. Transportul în zona metropolitană Brașov

Pentru pregătirea și gestionarea serviciilor de transport public în limitele orașului Brașov și a zonelor înconjurătoare, municipalitatea a creat împreună cu 19 autorități locale vecine o nouă autoritate metropolitană de transport (Asociația Metropolitană pentru Dezvoltarea Durabilă a Transportului Public Brașov). Această organizație a demarat în 2017 pregătirea noul CSP în conformitate cu cadrul legal al UE și al României. Contractul a fost atribuit direct în 2019 societății de stat RATBv S.A.

III.3. Cluj-Napoca (Zona Metropolitană)

Populația orașului, milioane	0,32	Densitatea populației, pe km	1.808	Urbanizarea regiunii (%)	9,64
Venitul brut pe locuitor, RON	3.636	Creșterea anuală a PIB, RON	1.659	Stabiliri nete de domiciliu	-285

Orașul Cluj Napoca este capitala județului Cluj și se află în regiunea de dezvoltare Nord-Vest a României. Orașul este unul dintre cele mai mari orașe din România, cu peste 300.000 de locuitori pe teritoriul administrativ și peste 400.000 de locuitori în zona de influență. În baza legii, Cluj Napoca este considerat unul dintre cei 7 poli de creștere ai țării.

Vehicule tramvai	
Vechime sub 20 ani	4
Vechime peste 20 ani	32
Troleibuze	
Vechime sub 10 ani	20
Vechime peste 10 ani	63
Autobuze	
Max EURO 4	172
Min EURO 5	50
AEB	23

III.3.1. Profilul economic al Municipiului Cluj Napoca

Cluj Napoca are un trecut istoric puternic ca un important centru urban din Transilvania si astazi găzduiește al doilea cel mai mare aeroport international din România. Principalele legături terestre sunt linia feroviară principală care leagă Transilvania de Europa Centrală și de Nord, precum și o autostradă aflată încă în curs de dezvoltare.

Cluj-Napoca este o destinație atractivă pentru investitori, un oraș dinamic care încearcă întotdeauna să-și alinieze politicile economice cu evoluția macroeconomică.

Forța de muncă tânără, educată, competitivă și calificată este una dintre principalele active ale orașului atunci când vine vorba de atragerea investitorilor.

Comunitatea de afaceri din Cluj-Napoca contribuie activ la creșterea orașului și este partenerul cheie al municipalității în implementarea strategiei de dezvoltare locală.

Depouri si ateliere	
Tramvai	1
Troleibuz	1
Bus	1
Lungime rețea (km.)	
Tramvai	12.5
Troleibuz	25

Numărul persoanelor care s-au mutat în zona metropolitană este mai mare decât cei care au părăsit zona urbană, ceea ce reprezintă o dovadă a stabilității sociale și economice a regiunii. Zona Metropolitană Cluj se întinde pe o suprafață de 1.510 de kilometri pătrați, ceea ce reprezintă aproape un sfert din suprafața județului (23%).

Clujul este un important centru economic, care găzduiește câteva branduri locale care au devenit celebre în Europa, cum ar fi producătorul de cosmetice Farmec, fabricile de bere Ursus, compania farmaceutică Terapia Ranbaxy, producătorul de produse lactate Napolact sau Banca Transilvania.

Clujul găzduiește sediul central și birourile naționale pentru o serie de companii europene și internaționale din domeniul petrolului, construcțiilor, imobiliarelor care au adus în oraș investiții masive și au stimulat economia locală.

Economia se bazează preponderent pe servicii, comerț și industrie. Orașul este recunoscut ca un hub pentru IT și sectorul software. Peste 90% din companiile private din zona metropolitană extinsă activează în Cluj. Există trei parcuri industriale în zona metropolitană și alte câteva urmează să fie dezvoltate. Floresti și Apahida sunt principalele comune din regiune și au atras investiții strategice masive din partea companiilor multinaționale.

La mijlocul anilor 2000, Nokia, un mare producător de telecomunicații finlandez, a investit peste 200 de milioane de euro pentru a deschide o fabrică la Jucu, dar compania a închis instalația în 2011. Între timp, fabrica a fost preluată de DeLonghi, un italian producător de echipamente, care a planificat începerea producției până la sfârșitul anului 2012[36].

Operator de Transport Public	Compania de Transport Public Cluj Napoca S.A. (CTP Cluj Napoca)
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Cluj Napoca

Puncte de contact ale Municipiului Cluj Napoca:

Primar: Emil BOC

Viceprimar responsible with PT: Dan TARCEA

City Manager: Gheorghe ȘURUBARU

Șef serviciu Strategie și dezvoltare locală: Bogdan REVESZ

Director Tehnic: Virgiul PORUȚIU

Puncte de contact ale ADI AMTP Cluj:

Președinte: Emil BOC

Puncte de contact ale CTP S.A.:

DG: Liviu NEAG
Director Tehnic: Gheorghe TOTH

[36] https://esmap.org/sites/esmap.org/files/DocumentLibrary/TRACE_Romania_CLUJ%20NAPOCA_Optimized.pdf

III.3.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Cluj Napoca

Primăria municipiului Cluj Napoca are sarcina de a furniza servicii de transport public pe teritoriul administrativ și de a investi în mijloace de transport public. Orașul gestionează 3 sisteme de transport public terestru: tramvai, troleibuz și autobuz. Orașul pregătește o serie de studii pentru a introduce în viitor un prim sistem subteran, pentru a crește fluxurile de trafic în zona centrală a orașului.

În contextul extinderii influenței economice asupra comunelor vecine, municipiul Cluj Napoca explorează ideea de a introduce un serviciu de trenuri suburbane în regiune. Chiar dacă nu este strict interzisă de legea română, această activitate a fost, până în prezent, în competența Ministerului Transporturilor.

Serviciile de transport public sunt livrate pe baza unui CSP acordat direct cu compania de stat Compania de Transport Public SA, 100% deținută de municipiul Cluj Napoca.

Situația CSP Zona Cluj Napoca:

Autoritatea contractantă: ADI AMTP Cluj

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP valabil timp de 10 ani (2018 - 2027), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct CTP S.A., operator deținut de un membru al asociației (municipiul Cluj Napoca)

Venituri directe de exploatare	100%
Subvenții publice de exploatare	0%
Total venituri de exploatare	31 MEUR
OTP capital propriu de investiții	92%
Subvenții publice pentru investiții	8%
Buget total de investiții	35 MEUR

Tabel 19 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Cluj Napoca(2018)

III.3.3. Transportul în zona metropolitană Cluj Napoca

Pentru a opera sistemul de transport public în limitele orașului și zona suburbană, municipiul Cluj Napoca a colaborat cu alte 7 comune învecinate. Toate aceste autorități publice locale au creat o nouă autoritate de transport "metropolitană" - ADI Asociația Metropolitană de Transport Public Cluj (ADI AMTP).

ADI AMTP este pe deplin responsabilă în pregătirea, negocierea și acordarea CSP-ului cu operatorul de transport public și, începând din noiembrie 2018, implementează un CSP de 10 ani cu CTP Cluj Napoca.

CTP rulează în prezent pe 3 rute de tramvai, 7 rute de troleibuz, 41 de linii de autobuz urban, dar și 24 de rute metropolitane.

Tarifarea se face în funcție de zone tarifare, există 6 zone tarifare în aria metropolitană deservită. Centrul este dat de municipiul Cluj-Napoca - zona 1 (tarife linii urbane), iar zonele următoare apar ca cercuri cu raza crescătoare, în funcție de numărul de kilometri al traseelor companiei între Cluj-Napoca și localitățile unde se prestează transport.

Abonamentele și biletele de călătorie sunt valabile în zona tarifară corespunzătoare tarifului plătit și în orice zonă tarifară inferioară. Călătorii beneficiază și de o călătorie gratuită pe orice linie în municipiul Cluj-Napoca, respectiv pe o linie în cazul unui abonament. Linia gratuită de Cluj-Napoca inclusă în abonamente se alege de către client.

III.4. Constanța (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,31	Densitatea populației, pe km	2.273	Urbanizarea regiunii (%)	8,97
Venitul brut pe locuitor, RON	2.938	Creșterea anuală a PIB, RON	1.936	Stabiliri nete de domiciliu	-1.139

Orașul Constanța este capitala județului Constanța și este situat în regiunea de dezvoltare sud-est a țării. Orașul cu aproximativ 310.000 de locuitori găzduiește cel mai mare port românesc la Marea Neagră și este considerat de lege unul dintre cei șapte poli de creștere ai României.

Stadiul CSP în Constanța:

Autoritatea contractantă:
Municipiul Constanța

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP în curs de pregătire este valabil timp de 10 ani (2019-2027), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct CT Bus S.A. Constanța, operator deținut de municipiul Constanța

Autobuze	
Max EURO 4	196
Min EURO 5	20
AEB	0

Depouri si ateliere	
Bus	1

III.4.1. Profilul economic al Municipiului Constanța

Constanța se află pe principalul coridor de transport terestru care conectează Europa Centrală cu portul Constanța. Orașul se află, de asemenea, în imediata apropiere a Canalului Dunăre-Marea Neagră, care oferă o legătură cu coridorul fluviului Rin-Dunăre în Europa. Aeroportul internațional situat la 15 km în afara limitelor orașului oferă servicii interne și internaționale, în special în timpul sezonului de vară, dar găzduiește și o bază importantă a forței aeriene NATO.

Cel mai important vector economic din oraș este portul cu toate activitățile conexe (transport maritim, expediere de bunuri, operațiuni portuare). Unele fabrici de producție mici și mijlocii sunt înființate în Constanța.

Constanta include pe teritoriul administrativ una dintre cele mai importante stațiuni turistice din Romania. Ca atare, industria turismului joacă și în acest oraș un rol economic important. Sezonul turistic tradițional durează doar 3 luni (de la jumătatea lunii iunie până la jumătatea lunii septembrie), dar în ultimii ani perioada este extinsă datorită programelor sociale conduse de

Guvernul României și dezvoltării facilităților de turism de afaceri.

Constanța este un oraș universitar tânăr, cu interese principale fiind studiile de inginerie pentru activitățile maritime (civile și militare)[37].

Operator de Transport Public	Regia Autonomă de Transport Constanța (RATC Constanta)
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Constanta

Puncte de contact ale Municipiului Constanta:

Primar: Decebal FĂGĂDĂU
Viceprimar responsabil cu TP: Dumitru BABU
Executive manager Development and European Funds: Ani MERLA
Executive manager Public Procurement and Investments: Mihaela NIȚĂ

III.4.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Constanța

Municipiul Constanța este pe deplin responsabil pentru gestionarea sistemului de transport public și pentru investițiile necesare pentru menținerea și dezvoltarea acestui sistem. Municipiul Constanța oferă servicii de transport public numai cu o rețea de autobuze diesel.

Sistemele de troleibuz și de tramvai au fost considerate de către municipiul Constanța drept nesustenabile în contextul economic din anii 1990 și începutul anilor 2000. Prin urmare, în 2008, după 100 de ani de funcționare, serviciile de tramvai au fost închise, iar infrastructura de tramvai a fost dezmembrată în timpul proiectelor de modernizare a drumurilor. Serviciile de troleibuz au fost închise doi ani mai târziu, în 2010, după 50 de ani de operațiuni.

Serviciile de transport public sunt livrate de o societate de stat (Regia Autonomă de Transport Constanța), o organizație care nu este pe deplin încorporată din municipiul Constanța. În octombrie 2018, municipalitatea a înființat o nouă societate (CT Bus SA), deținută 100% de municipalitate, care va prelua activitățile RATC. Procesul este în curs de desfășurare.

În 2018, municipalitatea a început să pregătească un nou CSP care să fie pe deplin conform Regulamentului UE 1370, care ar trebui acordat în mod direct societății de stat în septembrie 2019.

[37] http://www.primaria-constanta.ro/

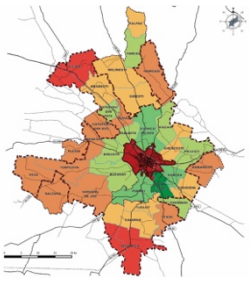
Venituri directe de exploatare	43%
Subvenții publice de exploatare	57%
Total venituri de exploatare	15 MEUR
OTP capital propriu de investiții	0%
Subvenții publice pentru investiții	0%
Buget total de investiții	0 MEUR

Tabel 20 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Constanța (2018)

Municipiul Constanța nu are în prezent un plan clar de extindere a serviciilor de transport public în zonele suburbane, prin înființarea unei autorități metropolitane de transport cu autoritățile locale vecine sau prin transferarea serviciilor de transport public către terți pe baza unor CSP-uri acordate competitiv.

III.5. Craiova (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,30	Densitatea populației, pe km	2.994	Urbanizarea regiunii (%)	8,93
Venitul brut pe locuitor, RON	2.947	Creșterea anuală a PIB, RON	553	Stabiliri nete de domiciliu	-1.598



Orașul Craiova este capitala județului Dolj și este situat în regiunea de dezvoltare Sud-Vest a țării. Orașul are aproximativ 300 de mii de locuitori în interiorul granițelor orașului și aproximativ 450 de mii de locuitori în zona suburbană. Orașul Craiova este declarat prin lege unul dintre cei 7 poli de creștere ai României.

Stadiul CSP în Craiova:

Autoritatea contractantă:
Municipiul Craiova

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP valabil timp de 10 ani (2018 - 2027), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP atribuit direct RAT S.R.L. Craiova, operator deținut de municipiul Craiova

Vehicule tramvai	
Vechime sub 20 ani	0
Vechime peste 20 ani	29
Autobuze	
Max EURO 4	148
Min EURO 5	32
AEB	0

Depouri si ateliere	
Tramvai	1
Bus	2
Lungime rețea (km.)	
Tramvai	18.4

III.5.1. Profilul economic al Municipiului Craiova

Orașul Craiova este unul dintre marile orașe ale României cu un istoric puternic în regiunile sudice ale țării. Situat în vecinătatea marilor depozite de cărbune și exploatări ale României, orașul Craiova este strâns legat de industria de producere a energiei electrice. Orașul beneficiază de o conexiune feroviară bună pe axa Europa Centrală - Portul Constanța și de recenta reconstrucție și redeschidere a unui aeroport internațional. Există planuri naționale și europene de modernizare a legăturii feroviare la Dunăre și Balcani, precum și de conectare a orașului la rețeaua de autostrăzi.

În această etapă, industriile logistice și depozitare sunt afectate negativ de lipsa acestor sisteme moderne de transport terestru. Cu toate acestea, se înregistrează evoluții industriale majore în zona orașului Craiova. Printre acestea, fabrica Ford continuă o tradiție de 40 de ani în domeniul fabricării de mașini în Craiova. O altă zonă industrială importantă este fabricarea și renovarea vehiculelor feroviare. O serie de fabrici de producție mai mici și companii de cercetare au apărut în ultimii

20 de ani de la tradiția stabilită de fabricile Electroputere.

În acest context, PIB-ul regional este acum unul dintre primele 10 PIB-uri din România, cu o valoare totală de aproximativ 4 miliarde de euro. Cu toate acestea, criza economică și schimbările în profilul economic față de perioada anterioară anului 1989 continuă să-și arate amprenta asupra evoluției orașului. Orașul se află într-o regiune cu una dintre cele mai ridicate rate de schimbare a domiciliului. Deci, în timp ce orașul în sine înregistrează o creștere a populației, zona metropolitană pare să fie pe o pantă descendentă.

Craiova este unul dintre marile orașe universitare din România cu domenii tradiționale de interes, de la științele umaniste până la cele tehnice (în special legate de producția de energie electrică și de producția de automobile).

Operator de Transport Public	R.A.T. S.R.L. Craiova (RAT Craiova)
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Craiova

Puncte de contact ale Municipiului Craiova:

Primar: Mihail GENOIU
City Manager (responsabil cu TP): Sorin MANDA
Executive director projects preparation and implementation: Dana BOȘOTEANU

Puncte de contact ale RAT Craiova:

DG: Marcel TĂNĂSESCU
Director Tehnic: Doru POPA

III.5.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Craiova

Municipiul Craiova este pe deplin responsabil pentru gestionarea sistemului de transport public și pentru investițiile necesare pentru menținerea și dezvoltarea acestui sistem. Chiar dacă există unele discuții între autoritățile locale din zonă în vederea înființării unei autorități metropolitane de transport pentru a gestiona transportul în zonele suburbane din Craiova, până acum nu există rezultate.

Rețeaua de transport public include, pentru moment, numai autobuzele diesel și tramvaiele. Potrivit unor planuri incluse în PMUD, adoptat de municipalitate în 2016, poate fi introdusă o schemă de bike sharing în oraș.

Serviciile de transport public sunt livrate de către compania de stat R.A.T. SRL, o companie cu capital integral de 100%. Compania se află sub un CSP cu localitatea cu valabilitate de 10 ani. Contractul a fost atribuit direct și este în conformitate cu cerințele Regulamentului UE 1370.

Venituri directe de exploatare	66%
Subvenții publice de exploatare	34%
Total venituri de exploatare	10 MEUR
OTP capital propriu de investiții	29%
Subvenții publice pentru investiții	71%
Buget total de investiții	1.2 MEUR

Tabel 21 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Craiova (2018)

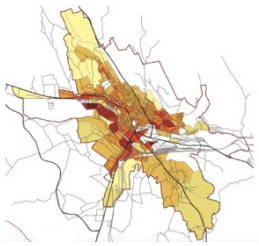
În acest stadiu nu există o decizie clară de pregătire și acordare a CSP-urilor altor OTP-uri.

III.5.3. Caracteristicile rețelei de transport public din Craiova

Rețeaua de tramvai din orașul Craiova este relativ tânără, deoarece rețeaua de o singură linie a devenit operațională în 1987. Obiectivul principal pentru construirea acestei infrastructuri a fost acela de a diminua impactul navetiștilor care călătoresc la / de la principalele platforme industriale ale orașului. În comparație cu alte orașe (Brașov, Constanța sau Sibiu) unde evoluția platformelor industriale a pus o presiune puternică asupra durabilității unei astfel de infrastructuri, în Craiova continuitatea activităților pe aceste platforme a permis orașului să mențină linia operațională. Pe baza fondurilor nerambursabile europene 2007-2013, municipalitatea a reconstruit cea mai mare parte a infrastructurii de tramvai, iar operațiunile au fost deschise din nou în 2016.

III.6. Iași (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,36	Densitatea populației, pe km	3.092	Urbanizarea regiunii (%)	8,33
Venitul brut pe locuitor, RON	3.215	Creșterea anuală a PIB, RON	916	Stabiliri nete de domiciliu	352



Orașul Iași este capitala județului Iași și este situat în regiunea de dezvoltare nord-estică a României. Orașul este cel mai mare oraș din zona Moldovei cu mai mult de 350.000 de locuitori și o tendință multianuală pozitivă în schimbarea domiciliului. Orașul Iași este situat în apropierea granitei româno-moldovenești și este declarat prin lege unul dintre cei șapte poli de creștere ai României. Orașul este deservit de un aeroport internațional și are legături slabe de transport terestru, în special spre Europa Centrală.

Stadiul CSP în Iași:

Autoritatea contractantă:
Municipiul Iași

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP valabil timp de 15 ani (2018 - 2033), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct CTP S.A. Iași, operator deținut de municipiul Iași

Vehicule tramvai	
Vechime sub 20 ani	0
Vechime peste 20 ani	126
Autobuze	
Max EURO 4	110
Min EURO 5	12
AEB	0

Depouri si ateliere	
Tramvai	1
Bus	1
Lungime rețea (km.)	
Tramvai	140

III.6.1. Profilul economic al Municipiului Iași

Unul dintre cele mai vechi și mai importante situri din țară, Iași este cunoscut ca capitala culturală a României. Din punct de vedere istoric, a fost capitala statului independent al Moldovei și are un patrimoniu bogat și multe bunuri culturale.

Astăzi, Iași este un important centru economic, bancar și de retail din România. Sectorul serviciilor este principala sursă de ocupare a forței de muncă. S-a concentrat pe tehnologia informației și s-au stabilit aici câteva importante companii internaționale de software, inclusiv Amazon, Xerox, Bitdefender și Capgemini. Încă mai există un sector de producție activ, cu întreprinderi producătoare de piese auto, metale, textile și îmbrăcăminte, vinuri și carne.

Iași este polul de creștere al Regiunii Nord-Est și cel mai bine dezvoltat municipiu din regiune. În același timp, este motorul economic al județului Iași, generând peste 65% din cifra de afaceri a întregului județ.

Sectoarele economice cu cea mai mare pondere a cifrei de afaceri din Iași sunt industria prelucrătoare (28% din cifra de afaceri totală) și comerțul cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și a motocicletelor (32% din cifra de afaceri totală). Sectorul construcțiilor, deși ocupă locul trei ca cifră de afaceri, înregistrează o cotă mică din cifra de afaceri totală - 9%.

Orașul este bine deservit pentru învățământul superior, cu aproximativ 65.000 de studenți care frecventează cele cinci universități publice și cele șase. Acestea includ Universitatea din Iași, cea mai veche din România, și prima școală de inginerie din țară. În ciuda progreselor înregistrate în ultimii ani, Iași este cunoscută ca zonă săracă, unde salariile au rămas scăzute[38].

Operator de Transport Public	Compania de Transport Public S.A. Iași (CTP Iași)
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Iași

Puncte de contact ale Municipiului Iași:

Primar: Mihai CHIRICA
Viceprimar responsabil cu TP: Radu BOTEZ
Director tehnoic și de investiții: Dumitru TOMORUG

Puncte de contact ale CTP Iași:

DG: Cristian STOICA
Director Exploatare: Cristinel TALEF

III.6.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Iași

Primăria Municipiului Iași are responsabilități complete privind organizarea și gestionarea serviciilor de transport public. Chiar dacă municipalitatea și comunele și orașele învecinate discută mult timp despre ideea înființării unei autorități metropolitane pentru transportul public, până acum nu există rezultate pozitive.

Orașul oferă serviciile de TP cu tramvaie și autobuze. Din motive istorice și configurația tehnică a străzilor din zona centrală, rețeaua de tramvai are un ecartament de 1000 mm (în România doar orașele Iași și Arad au caracteristicile rețelei de tramvai).

OTP este o companie de stat (Compania de Transport Public SAA Iași), deținută integral de municipiul Iași. Compania furnizează serviciile bazate pe un CSP compatibil cu UE, cu o valabilitate de 2 ani. Începând cu anul 2019, municipalitatea pregătește un nou CSP valabil timp de 10 ani. Contractul urmează să fie atribuit direct CTP Iași, așa cum se menționează în anunțul de informare prealabil publicat în Jurnalul Oficial al UE.

[38] http://www.primaria-iasi.ro/imagini-iasi/fisiere-iasi/1473757362-SIDU%20august%202016.pdf

Venituri directe de exploatare	84%
Subvenții publice de exploatare	16%
Total venituri de exploatare	26 MEUR
OTP capital propriu de investiții	100%
Subvenții publice pentru investiții	0%
Buget total de investiții	0.9 MEUR

Tabel 22 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Iași (2018)

III.7. Ploiești (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,23	Densitatea populației, pe km	3.394	Urbanizarea regiunii (%)	8,47
Venitul brut pe locuitor, RON	3.094	Creșterea anuală a PIB, RON	1.735	Stabiliri nete de domiciliu	-1.322

Orașul Ploiești este capitala județului Prahova și este situat în partea de sud a țării, în regiunea de dezvoltare Sud-Muntenia. Orașul este populat de mai mult de 230 de mii de locuitori și, împreună cu comunele și orașele din zona urbană funcțională, depășește 500 de mii de locuitori. Orașul se află în imediata vecinătate a Bucureștiului, mai puțin de 60 km fiind distanța dintre cele două orașe. Orașul Ploiești este considerat de lege drept unul dintre cei șapte poli de creștere ai României.

Vehicule tramvai	
Vechime sub 20 ani	0
Vechime peste 20 ani	32
Troleibuze	
Vechime sub 10 ani	0
Vechime peste 10 ani	24
Autobuze	
Max EURO 4	128
Min EURO 5	10
Old GPL	13
AEB	0

III.7.1. Profilul economic al Municipiului Ploiești

Orașul Ploiești și zona înconjurătoare este una dintre zonele industriale tradiționale din România, bazate pe resursele importante de petrol și gaze naturale găsite în regiune. Pe baza acestor resurse, o serie de investiții industriale în rafinăriile de petrol și sistemele de distribuție, precum și în instalațiile de chimie au fost înregistrate de-a lungul deceniilor în zona Ploiești.

Zona Ploiești găzduiește unele dintre cele mai mari companii din România, OMV Petrom, în timp ce alți jucători industriali precum Lukoil, Coca Cola sau Unilever dispun și de facilități industriale importante. Acest lucru se traduce și în investiții constante în spațiile de depozitare și logistică și în partea de vest a orașului, capitalul românesc și european dezvoltă astfel de facilități.

Depouri si ateliere	
Tramvai	1
Troleibuz	1
Bus	1
Lungime rețea (km.)	
Tramvai	24
Troleibuz	23

Activitatea industrială este declanșată de conexiuni bune de transport terestru. Orașul Ploiești se află la intersecția dintre două coridoare de transport europene principale, una dintre Europa Centrală spre Portul

Constanța și cealaltă care leagă Balcanii de Europa de Est și Rusia.

PIB-ul local este de aproximativ 7 miliarde de euro, cu o creștere anuală în top 5 în România. Pe de altă parte, orașul trebuie să facă față provocărilor create de vecinătatea altor orașe mari precum Bucureștiul. Ploiești înregistrează una dintre cele mai mari scăderi ale stabilirii nete a domiciliului din țară.

Orașul Ploiești nu este un oraș universitar major din România, având o singură instituție de învățământ important în oraș, axată în principal pe educația chimiei industriale și a industriei petroliere. O mare atracție este exercitată, din nou, de universitățile din București și Brașov.

III.7.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Ploiești

Primăria Municipiului Ploiești este pe deplin responsabilă pentru gestionarea sistemului de transport public și pentru investițiile necesare pentru menținerea și dezvoltarea acestui sistem. Chiar dacă există discuții istorice pentru extinderea sistemului TP în afara limitelor orașului, nu există o autoritate metropolitană stabilită până în prezent.

Primăria Municipiului Ploiești gestionează 3 moduri de transport majore: autobuze diesel, troleibuze și tramvaie. Nu există proiecte clare de gestionare a serviciilor feroviare suburbane, dar Planul mobilității urbane durabile prevede introducerea unei scheme de partajare a bicicletelor în oraș.

Operatorul de transport public din oraș este o companie de stat (Transport Călători Express S.A. - TCE), deținută integral de municipiul Ploiești. Acesta prestează serviciile de transport public pe baza unui CSP acordat pe baza prevederilor legislației românești și nu respectă pe deplin cerințele Regulamentului UE 1370.

Primăria Municipiului Ploiești se pregătește să acorde în 2019 un CSP de 10 ani către TCE, pe baza unei proceduri

Stadiul CSP în Ploiești:

Autoritatea contractantă:
Primăria Ploiești

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP în curs de pregătire este valabil timp de 5 ani (2019 - 2023), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct TCE S.A. Ploiești, operator deținut de municipiul Ploiești

Operator de Transport Public	Transport Călători Express S.A. Ploiesti (TCE)
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Ploiești

Puncte de contact ale Municipiului Ploiești:

Primar: Adrian DOBRE
Viceprimar responsabil cu TP: George PANĂ
City Manager: Teodora MARIN
Director tehnic și de investiții: Mihaela IAMANDI
Direcția dezvoltare urbană: Arhitect Șef Cristina HERTIA

Puncte de contact ale TCE:

DG: Alexandri NICOLAE
Director Tehnic:
Ion MICU

de atribuire directă. Aceștia au publicat anunțul de informare prealabilă obligatoriu în Jurnalul Oficial al UE.

Venituri directe de exploatare	66%
Subvenții publice de exploatare	34%
Total venituri de exploatare	16 MEUR
OTP capital propriu de investiții	100%
Subvenții publice pentru investiții	0%
Buget total de investiții	0.6 MEUR

Tabel 23 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Ploiești (2018)

În acest stadiu nu există o decizie clară de pregătire și acordare a CSP-urilor altor OTP-uri.

III.7.3. Caracteristicile rețelei de transport public din Ploiești

Ambele rețele de tramvai și cele de troleibuz sunt relativ tinere în oraș. Primele 14 km de linii de tramvai au fost puse în funcțiune în 1987, în timp ce rețeaua de troleibuze a devenit operațională între 1997 și 2001. Flota tramvaielor și troleibuzelor este relativ veche, orașul operând numai vehicule second-hand cu mai mult de 15- troleibuze vechi și tramvaie de 30 de ani.

III.8. Timișoara (Zona Metropolitană)

Populația orașului, milioane	0,31	Densitatea populației, pe km	2.452	Urbanizarea regiunii (%)	13,0
Venitul brut pe locuitor, RON	3.514	Creșterea anuală a PIB, RON	1.237	Stabiliri nete de domiciliu	-384

Orașul Timișoara, principalul oraș al județului Timiș, este situat în regiunea de dezvoltare vest a României și în vecinătatea granițelor româno-ungare și româno-sârbe. Cu o populație de peste 300 de mii de locuitori pe teritoriul administrativ și aproximativ 400 de mii de kilometri în zona funcțională, Timișoara este declarată prin lege drept unul dintre cei 7 poli de creștere ai României.

Vehicule tramvai	
Vechime sub 20 ani	81
Vechime peste 20 ani	0
Troleibuze	
Vechime sub 10 ani	31
Vechime peste 10 ani	50
Autobuze	
Max EURO 4	0
Min EURO 5	50
AEB	0

III.8.1. Profilul economic al Municipiului Timișoara

Aproape jumătate (49 la sută) din PIB-ul Regiunii Vest este reprezentat de PIB-ul județului Timiș, Timișoara fiind considerat unul dintre cei mai importanți poli de creștere din regiune. Poziția geografică favorabilă, infrastructura în curs de dezvoltare, calitatea ridicată a resurselor umane - caracterizată prin multilingvism - sunt printre principalele avantaje ale Timișoarei și ale județului Timiș. În plus, potențialul investițional este semnificativ. Județul Timiș ocupă locul doi în clasamentul companiilor cu capital străin, după București. Locul trei ocupa județul Cluj, iar al patrulea este ocupat de Bihor.

Oportunitățile companiei Timiș au atras în principal companii din industria automobilelor, cum ar fi Continental, Delphi Packard, Lisa Draexlmaier, Kromberg & Schubert, TRW, Mahle, Dura, dar și din multe alte industrii, cum ar fi producția de echipamente electronice și electro-tehnice , telecomunicații precum Flextronics, Zoppas, ABB Rometrics, Luxten Lighting, ELBA, Alcatel și Deltatel. În ultimul timp, IT este o

Depouri si ateliere	
Tramvai	1
Troleibuz	1
Bus	1
Lungime rețea (km.)	
Tramvai	113
Troleibuz	60.4

altă zonă cu o ascensiune fulminantă în Timișoara. Cu peste 500 de companii relevante și aproape 9000 de angajați, piața TIC din Timișoara este considerată ca fiind cea de-a doua cea mai mare din România după București, conform unor statistici, iar altele, cea de-a treia după Iași.

Principalele active ale Timișoarei au fost o forță de muncă calificată multilingvă care este disponibilă pentru angajare. Cu toate acestea, acest avantaj principal se transformă treptat într-o adevărată provocare, deoarece în prezent se confruntă cu o rată negativă a șomajului, provocând probleme companiilor existente și planurilor lor de extindere. Cu toate acestea, cu patru universități de stat, Timișoara rămâne un pol foarte atractiv de investiții, în special pentru sectorul serviciilor. În plus, companiile de producție caută deja soluții pentru a investi și a contribui la educația la nivel de liceu prin articularea și implementarea sistemului dual de învățământ, convingând astfel elevii de liceu să ia în considerare un grad tehnic ca suport pentru dorința lor de a urma o diplomă universitară

Cea mai importantă perspectivă economică la nivel regional este dezvoltarea infrastructurii regiunii, cum ar fi legătura cu rețeaua de autostrăzi europene, care leagă regiunea Banat de Europa, facilitând astfel exportul produselor fabricate în regiune, aeroportul internațional și infrastructura feroviară[39].

Operator de Transport Public	Societatea Transport Public Timișoara S.A. (STPT)
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Timișoara

Puncte de contact ale Municipiului Timișoara:

Primar: Nicolae ROBU
Viceprimar responsabil cu PT: Dan DIACONU
City Manager: Robert KRISTOF
Director Economic: Steliana STANCIU
Director Tehnic: Culiță CHIȘ

Puncte de contact ale ADI SMTT Timișoara:

Director Executiv: Culiță CHIȘ

Puncte de contact ale STPT:

DG: Nicolae BITEA
Director Tehnic: Adrian DRĂGHIN

III.8.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Timișoara

Primăria Municipiului Timișoara este pe deplin responsabilă pentru pregătirea și gestionarea serviciilor de transport public terestru pe teritoriul administrativ al orașului. Tehnologiile utilizate până în prezent includ tramvaiele, troleibuzele, autobuzele și bicicletele. În ultimii 5 ani, municipiul Timișoara a încercat să introducă și servicii de transport public cu apă pe canalul Bega, dar datorită găurilor negre legale acest lucru nu a fost încă

[39] https://www.esiweb.org/index.php?lang=en&id=298&city_ID=89

posibil. Pentru a crește fluxul de trafic în zona centrală a municipiului, municipiul Timișoara explorează ideea introducerii unui sistem de transport subteran în oraș

Serviciile de transport public sunt livrate de către societatea de stat Societatea de Transport Public Timișoara S.A., deținută integral de municipiul Timișoara. Compania a fost înființată în 2018 prin restructurarea fostei "regii autonome".

Venituri directe de exploatare	31%
Subvenții publice de exploatare	69%
Total venituri de exploatare	23 MEUR
OTP capital propriu de investiții	100%
Subvenții publice pentru investiții	0%
Buget total de investiții	0.5 MEUR

Tabel 24 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Timișoara (2018)

Stadiul CSP în Timișoara:

Autoritatea contractantă:
ADI SMTT Timișoara

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP în curs de pregătire este valabil timp de 15 ani (2019 - 2034), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP care va fi atribuit direct STPT S.A., operator deținut de un membru al asociației (municipiul Timișoara)

Serviciile de transport public sunt livrate momentan pe baza unui CSP în conformitate cu Legea română 92/2007 și nu respectă prevederile Regulamentului UE 1370.

III.8.3. Transportul în zona metropolitană Timișoara

Pentru a gestiona și dezvolta un sistem de transport public integrat în limitele orașului și în zona funcțională, municipiul Timișoara s-a asociat cu alte 4 comune din județul Timiș pentru o nouă autoritate de transport "metropolitană" - ADI Societatea Metropolitană de Transport Timișoara (ADI SMTT). Organizația gestionează deja unele servicii de troleibuz livrate în afara teritoriului administrativ din Timișoara și intenționează să extindă infrastructura troleibuzului în continuare în zona metropolitană.

ADI SMTT a demarat procedurile de atribuire a unui CSP societății de stat STPT începând cu anul 2019. Selectarea procedurii de atribuire corespunzătoare nu a fost o sarcină ușoară pentru managementul ADI SMTT. Datorită unor restricții legale impuse companiilor care implementează contracte atribuite direct, valabile până la jumătatea anului 2018, ADI SMTT a selectat în 2017 o procedură competitivă care să fie utilizată pentru atribuirea contractului. Ulterior, deoarece cadrul legal a fost actualizat și restricțiile eliminate, ADI SMTT a inițiat o nouă procedură bazată pe atribuirea directă a CSP. Se preconizează că contractul va fi valabil timp de 15 ani.

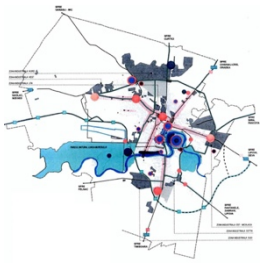
Planurile existente ale ADI SMTT nu includ colaborarea cu mai multe OTP-uri în zona lor, iar STPT ar fi singurul OTP din orașul Timișoara și din zona metropolitană.

Timișoara dispune de o rețea extinsă de transport public care include tramvaie, troleibuze, autobuze diesel, vaporetto și biciclete. Ambele nave și bicicletele au fost achiziționate pe baza fondurilor UE nerambursabile 2007-2013. Bicicletele fac deja parte din oferta oficială TP a orașului, iar sistemul de e-ticketing oferă acces la biciclete. Vaporetto-ul funcționează pe baze comerciale, deocamdată datorită unor probleme juridice și va fi integrat în sistemul TP atunci când Guvernul României finalizează modificările necesare.

Anexa IV. Prezentarea individuală a situației autorităților de transport existente în polii de dezvoltare urbană

IV.1. Arad (Zona Metropolitană)

Populația orașului, milioane	0,16	Densitatea populației, pe km	3.500	Urbanizarea regiunii (%)	13,00
Venitul brut pe locuitor, RON	2.909	Creșterea anuală a PIB, RON	632	Stabiliri nete de domiciliu	-82



Orașul Arad este capitala județului Arad, situat în regiunea de dezvoltare Vest a țării. Cu aproximativ 160 de mii de locuitori în limitele orașului și aproximativ 250 de mii de locuitori în zona urbană funcțională, orașul Arad este unul dintre cele 21 de orașe considerate de lege drept centru de dezvoltare urbană. Orașul este situat în vecinătatea granței româno-ungare și la mai puțin de 40 km de orașul Timișoara.

Vehicule tramvai	
Vechime sub 20 ani	6
Vechime peste 20 ani	141
Autobuze	
Max EURO 4	106
Min EURO 5	37
AEB	0

IV.1.1. Profilul economic al Municipiului Arad

Orașul Arad este bine deservit de rețelele de transport terestru. Orașul se află pe principala cale ferată și de autostradă care leagă Europa Centrală de Balcani și de Portul Constanța. Acest lucru se reflectă în dezvoltarea unei industrii logistice și de depozitare, precum și a nivelului investițiilor industriale din zonă. Orașul este servit atât de un aeroport internațional local, cât și de aeroportul internațional din Timișoara.

După 1989, datorită deschiderii și implicării active a administrației publice locale, orașul Arad s-a dezvoltat peste media națională, cu un PIB local aproape de 4 miliarde de euro.

Depouri si ateliere	
Tramvai	1
Bus	1
Lungime rețea (km.)	
Tramvai	70

Privatizarea cu succes a mai multor fabrici importante (vagoane, fabrici de bere), investițiile în fabrici industriale noi prin atragerea investitorilor străini și autohtoni au contribuit la restabilirea economică a orașului. Un proiect important cu impact asupra dezvoltării economice a orașului este Zona de Dezvoltare Economică Arad. Proiectul include configurarea Zonei Industriale și a Centrului Logistic Arad, a Terminalului de marfă de la Aeroportul Internațional Arad, Târgul Internațional Arad și Zona Liberă Arad - Curtici.

Principalele și cele mai reprezentative ramuri și companii industriale din Arad sunt în domeniul vagoanelor de marfă și de călători, mobilier și accesoriile pentru mobilier, îmbrăcăminte și textile.

Orașul este, de asemenea, un important oraș universitar cu principalele domenii de interes în domeniile legate de industrie[40].

Operator de Transport Public	Compania de Transport Public S.A. Arad (CTP Arad)
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Arad Consiliul Județean Arad Consiliul Local al Comunei Săvârșin Consiliul Local al Orașului Lipova Consiliul Local al Comunei Ghioroc Consiliul Local al Orașului Pâncota

Puncte de contact ale Municipiului Arad:
Primar: Călin BIBARȚ
Viceprimar responsabil cu PT: Ionel BULBUC
City Manager: Claudia MACRA
Director Tehnic: Elena PORTARU

Puncte de contact ale ADI TPA:
DG: Ovidiu ILIE

Puncte de contact ale CTP Arad:
DG: Claudiu GODJA
Director Tehnic: Cătălin BALTĂ

IV.1.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Arad

Cu o tradiție feroviară puternică în oraș și regiune, Arad continuă să gestioneze o rețea extinsă de tramvai, alături de serviciile de transport cu autobuzul diesel. Rețeaua de tramvai, în comparație cu alte orașe, deservește teritoriul administrativ al orașului și 2 orașe vecine și o comună. Bazându-se pe această tradiție istorică, gestionarea serviciilor de transport public reprezintă o responsabilitate comună între municipiul Arad și județul Arad.

Serviciile de transport public pe teritoriul orașului Arad sunt livrate de compania de stat Compania de Transport Public SA Arad, o companie co-proprietară a municipiului Arad, județul Arad, comuna Savarsin, orașul Lipova, comuna Ghioroc și orașul Pancota. Acționarii principali sunt Municipiul Arad și județul Arad.

[40] http://www.primariaarad.ro

OTP livrează serviciile bazate pe un CSP care respectă cadrul legal românesc, dar nu respectă pe deplin cerințele Regulamentului UE 1370.

Venituri directe de exploatare	54%
Subvenții publice de exploatare	46%
Total venituri de exploatare	9.4 MEUR
OTP capital propriu de investiții	20%
Subvenții publice pentru investiții	80%
Buget total de investiții	1.3 MEUR

Tabel 25 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Arad (2018)

Stadiul CSP în Arad:

Autoritatea contractantă:
ADI TPA Arad

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP în curs de pregătire este valabil timp de 6 ani (2019-2025), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP care va fi acordat direct CTP S.A. Arad, operator deținut de toți membrii asociației

IV.1.3. Transportul în zona metropolitană Arad

Pentru a organiza și gestiona serviciile de transport public în conformitate cu cerințele cadrului juridic al UE, în 2018, în anul 2018 a fost înființată o nouă autoritate metropolitană pentru transportul public (ADI Transport Public Arad - ADI TPA). Această organizație pregătește un nou CSP pentru a fi atribuit direct CTP Arad în iunie 2019 și a publicat anunțul de informare prealabilă obligatoriu în Jurnalul Oficial al UE.

Rețeaua de tramvai Arad este una dintre rețelele istorice din România și, pe baza topologiei străzilor vechi din centru, este construită pe un ecartament de 1.000 mm (numai orașele Arad și Iași au un ecartament îngust în România). Cu sprijinul financiar provenit din fondurile UE nerambursabile 2007-2013, municipalitatea Arad a demarat în 2010 să modernizeze infrastructura de tramvai. Un proiect major de infrastructură care nu a fost inclus în programul de reconstrucție a tramvaiului în acest moment este podul peste râul Mureș. Valoarea totală a acestui proiect a depășit fondurile disponibile, iar municipiul Arad a decis să înceapă actualizarea pe baza fondurilor UE nerambursabile 2014-2020.

IV.2. Baia Mare (Zona Metropolitană)

Populația orașului, milioane	0,14	Densitatea populației, pe km	600	Urbanizarea regiunii (%)	9,64
Venitul net per capita, RON	2.604	Creșterea anuală a PIB, RON	516	Stabiliri nete de domiciliu	-830

Baia Mare, reședința județului Maramureș, este unul din municipiile medii ale României, individualizându-se ca polarizând una din cele mai însemnate regiuni turistice, dar fiind mai bine conectat cu capitala Ungariei decât cu capitala României.

IV.2.1 Profilul economic al Municipiului Baia Mare

În mod tradițional și reflectat și în nume, economia municipiului se baza pe activitate minieră. Azi, cele mai importante sectoare sunt industria de prelucrare și comerțul. Serviciile au o creștere însemnată, ajungând la peste 10% din volumul total al cifrei de afaceri pe municipiu.

Valorificarea resurselor turistice ale județului Maramureș asigură municipiului peste jumătate din numărul de turiști care ajung în Maramureș.

Conectarea municipiului în rețeaua rutieră și feroviară este însă deficitară, din cauza lipsei unei autostrăzi în proximitate și a faptului că nu se află pe unul din coridoarele feroviare majore care i-ar permite frecvență și legături mai rapide.

În acest context a crescut importanța aeroportului Baia Mare, recent modernizat, care asigură și legături internaționale.

Zona Metropolitană Baia Mare înființată în 2012 de Municipiul Baia Mare, împreună cu cinci orașe și

Stadiul CSP în Baia Mare:

Autoritatea contractantă: Zona Metropolitană Baia Mare

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP în curs de pregătire este valabil timp de 6 ani (2019 - 2025), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP în curs de atribuire acordat direct companiei Urbis SA, operator deținut de municipiul Baia Mare

Troleibuze	
Vechime sub 10 ani	18
Vechime peste 10 ani	0
Autobuze	
Max EURO 4	34
Min EURO 5	42
AEB	0

Depouri si ateliere	
Troleibuz	2
Autobuz	1
Lungime rețea (km.)	
Troleibuz	31,8

treisprezece comune, și-a propus de la început, ca unul din cele mai importante proiecte, crearea sistemului de transport metropolitan.

IV.2.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Baia Mare

Municipiul Baia Mare este unul din puținele orașe care au introdus transport public electric după anul 1990, construind o rețea de troleibuz pe care intenționează să o dezvolte în viitor. Un proiect recent a vizat extinderea ei în cartierul Vasile Alecsandri, precum și achiziționarea de troleibuze moderne.

În afară de cele 2 linii de troleibuz, Baia Mare se bazează pe o rețea de 18 linii de autobuze. Transportul este operat de SC Urbis SA, societate comercială desprinsă în 1998 din fosta Regie Autonomă a Serviciilor Publice. Acționar majoritar este acum Municipiul Baia Mare care deține un procent de 97,06% din totalul acțiunilor, iar restul orașul Tăuții Măgherăuș - 0,98%, comuna Dumbrăvița - 0,49%, comuna Recea - 0,49%, comuna Groși - 0,49% și comuna Săcălășeni - 0,49%.

IV.2.3. Transportul în zona metropolitană Baia Mare

În 2013, Asociația Zona Metropolitană Baia Mare a atribuit direct contractul de delegare prin care Urbis SA devine operator pe tot teritoriul Zonei Metropolitane. Urbis operează astfel pe 14 linii metropolitane, asigurând legătura cu șapte localități învecinate municipiului.

Licențele de traseu și caietele de sarcini aferente, pentru toate traseele din Zona Metropolitană Baia Mare, au fost eliberate de către Autoritatea de Autorizare – Compartimentul de transport local din cadrul ADI ZM Baia Mare.

Costurile sunt recuperate diferit, în cazul Municipiului Baia Mare, prin tarifele pentru bilete și abonamente, facilitățile la transportul public local și prin subvenția de

Operator de Transport Public	Urbis SA
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Baia Mare Consiliul Local al Comunei RECEA Consiliul Local al Comunei SACALASENI Consiliul Local al Orașului TAUTII MAGHERAUS Consiliul Local al Comunei DUMBRAVITA Consiliul Local al Comunei GROSI

Puncte de contact ale Municipiului Baia Mare:

Primar: Cătălin CHERECHEȘ
Viceprimar responsabil cu PT: Marinel ROB

Puncte de contact ale ZMB:

Director executiv: Paul PECE

Puncte de contact ale Urbis:

DG: Ion POP
Director Tehnic: Tudor RUSU

exploatare acordată de la bugetul local. Valoarea subvenţiei este egală cu diferenţa dintre cheltuielile şi veniturile activităţii de transport public.

În cazul localităților din Zona Metropolitană Baia Mare, operatorul își recuperează costurile prin tarifele pentru bilete și abonamente și facilitățile la transportul public local (cu excepția costurilor de reabilitare și dezvoltare care se recuperează de la Municipiul Baia Mare). Programul de transport este concepute în așa fel încât să nu se genereze diferențe negative dintre venituri și cheltuieli, din exploatarea acestor trasee.

Venituri directe de exploatare	48%
Subvenții publice de exploatare	52%
Total venituri de exploatare	9.4 MEUR

Tabel 26 – Principalele surse de venituri pentru exploatare ale OTP din Baia Mare (2018)

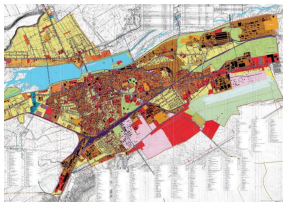
Deoarece contractul existent nu respecta în totalitate Regulamentul 1370/ 2007, a fost încheiat un act adițional în martie 2019 privind metodologia de decontare a compensațiilor pentru obligația de serviciu public/facturilor.

Tarifarea se face prin bilete și abonamente, diferite ca costuri în funcție de relație. Un bilet pe raza Municipiului Baia Mare are valabilitate de 60 de minute, iar pe diferite relații cu localitățile metropolitane se pot achiziționa bilete cu valabilitate de 60 sau 30 de minute. Există și oferte de abonamente pentru o localitate, precum și pentru toată zona metropolitană.

Implementarea unui sistem de e-ticketing se va face prin finanțare europeană.

IV.3. Bacău (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,20	Densitatea populației, pe km	3.494	Urbanizarea regiunii (%)	8,33
Venitul net per capita, RON	2.814	Creșterea anuală a PIB, RON	314	Stabiliri nete de domiciliu	-1.523



Situat pe malul Siretului, bine conectat la rețeaua rutieră și feroviară majoră și având și un aeroport internațional, Bacăul este unul din cele mai importante orașe ale Moldovei.

IV.3.1 Profilul economic al Municipiului Bacău

Profilul economic al Bacăului este dominat de sectorul comerțului, urmat de cel al industriei prelucrătoare și al construcțiilor, activitățile industriale fiind din ce în ce mai puțin importante, chiar dacă în apropierea Bacăului se afă două hidrocentrale și două rafinării de petrol, precum și Aerostar SA, fosta Întreprinderea de Avioane Bacău.

La periferia Bacăului există de asemenea și un parc industrial.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Zona Metropolitană Bacău" a fost constituită în 2007, cuprinzând 21 de comune pe lângă municipiul Bacău. La nivelul acestei zone, transportul public este organizat ca parte a transportului județean.

IV.3.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Bacău

Operatorul de transport public este Transport Public SA, care operează 15 rute de autobuz dintre care patru

Stadiul CSP în Bacău:

Autoritatea contractantă: Municipiul Bacău

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP concesionat pentru 30 ani (2004-2033); nu este în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat prin licitație către Transport Public S.A. de către Municipiul Bacău

Autobuze	
Max EURO 4	44
Min EURO 5	17
AEB	0

Depouri si ateliere	
Autobuz	1

realizează legături cu comune din proximitate (Cleja, Nicolae Bălcescu, Holt şi Letea Veche).
Din parcul de 60 de autobuze al operatorului, doar 6 sunt autobuze moderne achiziționate recent. Autobuzele sunt dotate cu GPS, dar nu există un sistem interactiv de informare a călătorilor.

Tarifarea se realizează prin bilete de hârtie și abonamente, dar este în curs de implementare un sistem de ticketing bazat pe carduri contactless.

Operator de Transport Public	Transport Public S.A
Acționari	Acționari privați

Puncte de contact ale Municipiului Bacău:

Primar: Cosmin NECULA
Viceprimar responsabil cu PT: Dragoș Daniel ȘTEFAN
City Manager: Romică Lucian CHINDRUȘ

Puncte de contact ale Transport Public S.A:

DG: Adrian BOTEZ

IV.4. Brăila (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,18	Densitatea populației, pe km	2.314	Urbanizarea regiunii (%)	8,97
Venitul brut pe locuitor, RON	2.567	Creșterea anuală a PIB, RON	256	Stabiliri nete de domiciliu	-1.293

Orașul Brăila este capitala județului Brăila și este situat în regiunea de dezvoltare sud-estică a țării. Orașul, cu o populație de aproximativ 180.000 de locuitori, este declarat de lege unul dintre cei 21 poli de dezvoltare urbană. Orașul Brăila este situat în vecinătatea frontierei româno-moldovenești și pe malurile Dunării.

IV.4.1 Profilul economic al Municipiului Brăila

Orașul Brăila este unul dintre porturile istorice ale Țării Românești, fiind considerat principala poartă de comerț internațional cu cereale și oi. În secolul XIX, odată cu dezvoltarea comerțului pe Dunăre, Brăila a găzduit bursa europeană a cerealelor.

Orașul se află în imediata vecinătate a orașului Galați, la mai puțin de 15 km de centrul orașului și se poate observa o rivalitate istorică între cele două orașe. Chiar dacă există discuții în vederea înființării unei asociații de dezvoltare intercomunitară care să sprijine dezvoltarea de proiecte de interes comun, acest lucru nu a fost transformat până acum în realitate.

Economia locală a fost dezvoltată în perioada comunistă în jurul unei mari fabrici de oțel și a unor fabrici de industrie ușoară (industria țesăturilor fiind cea mai importantă). Schimbările economice înregistrate după 1990 au fost transformate într-o depresiune economică locală. Începând cu anul 2010, orașul este din nou pe o tendință de dezvoltare cu noi investiții în industria prelucrătoare și în industria serviciilor.

Stadiul CSP în Brăila:

Autoritatea contractantă:
Municipiul Brăila

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP în curs de pregătire este valabil timp de 6 ani (2019 - 2024), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct companiei Braicar S.A., operator deținut de municipiul Brăila

Vehicule tramvai	
Vechime sub 20 ani	0
Vechime peste 20 ani	85
Autobuze	
Max EURO 4	36
Min EURO 5	30
AEB	0

Depouri si ateliere	
Tramvai	2
Bus	1
Lungime rețea (km.)	
Tramvai	22.7

Un impact negativ este generat de calitatea scăzută a conexiunilor de transport pe distanțe lungi: portul de marfă (ultimul port din zona maritimă a Dunării) este controlat de autoritățile din Galați și nu este dezvoltat, legăturile rutiere și conexiunile feroviare sunt slabe . PIB-ul local se ridică la 2 miliarde euro și orașul se află în a doua jumătate a clasamentului național.

Un important impuls pentru economia locală este de așteptat în următorii ani de la construirea unui pod rutier peste Dunăre pentru a conecta printr-o legătură directă terestră Moldova cu regiunea Constanța. Construcția podului a început în 2018 și urmează să fie încheiată în 2020.

Reabilitarea orașului este susținută puternic de fondurile UE nerambursabile, iar municipalitatea a implementat deja diferite proiecte pentru a restabili infrastructura orașelor [41].

Operator de Transport Public	Braicar S.A. Brăila
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Brăila

Puncte de contact ale Municipiului Brăila:

Primar: Marian DRAGOMIR
Viceprimar responsabil cu PT: Doinița CIOCAN
Director executive strategii, dezvoltare și relații internaționale: Iuliana NEAGU
Șef serviciu transport public: Mihai RUSINOIU

Puncte de contact ale Braicar:

DG: Cornel SĂNDULESCU
Inginer Șef: Gabriel PLEȘOIANU

IV.4.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Brăila

Municipalitatea Brăila este pe deplin responsabilă pentru organizarea și gestionarea sistemului de transport public din oraș. Sistemul include doar două moduri majore de transport public terestru: tramvaie și autobuze diesel. Conform prevederilor PMUD Brăila municipalitatea intenționează să introducă o schemă de partajare a bicicletelor în oferta de transport public.

Sistemul de tramvai are o tradiție îndelungată în orașul Brăila. Primele linii au fost deschise pentru trafic în 1900 și, datorită caracteristicilor locale, Brăila este unul dintre cele două orașe din România (în afară de Arad) care operează în prezent o linie de tramvai în afara limitelor orașului.

Serviciile sunt livrate în oraș de către compania de stat (Braicar S.A.), deținută integral de municipiul Brăila. Actualul CSP se bazează pe legislația românească și nu respectă în totalitate Regulamentul UE 1370. Începând cu anul 2017, municipalitatea a inițiat procesul de acordare a unui nou CSP care respectă reglementările UE, cu o valabilitate de 6 ani.

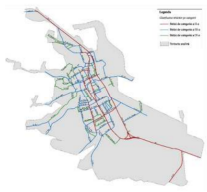
[41] http://www.primariabraila.ro:7200/default.aspx

Venituri directe de exploatare	94%
Subvenții publice de exploatare	6%
Total venituri de exploatare	7 MEUR
OTP capital propriu de investiții	100%
Subvenții publice pentru investiții	0%
Buget total de investiții	1 MEUR

Tabel 27 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Brăila (2018)

IV.5. Deva (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,06	Densitatea populației, pe km	1.000	Urbanizarea regiunii (%)	13,0
Venitul brut pe locuitor, RON	2.618	Creșterea anuală a PIB, RON	237	Stabiliri nete de domiciliu	-1.881



Municipiul Deva se află pe un culoar care separă trei grupe muntoase din Carpații Orientali, pe malul Mureșului, fiind astfel situat pe principala arteră de transport care leagă România de țările vestice.

IV.5.1 Profilul economic al Municipiului Deva

Deva se bazează din punct de vedere economic pe o activitate industrială (industria prelucrătoare, energia electrică, industria extractivă). Potențialul sectorului turistic este semnificativ, dar deocamdată slab valorificat.

Deși capitală de județ, Deva este un oraș mic, cu 65.000 de locuitori. Proximitatea a două alte orașe, Hunedora și Simeria, creează însă oportunitatea creării unei zone metropolitane comune cu potențial de dezvoltare deosebit. Există astfel un proiect de creare a unei asociații de dezvoltare intercomunitară, denumită Conurbația Corvina. Proiectul este discutat din 2005, iar un prim pas concret s-a făcut în 2008 prin redactarea unui Plan Urbanistic General al zonei preconizate. Niciun pas concret nu a mai fost făcut apoi, dar noi discuții au fost inițiate în 2019.

IV.5.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Deva

Până în 2018, serviciul de transport public local pe raza Municipiului Deva era concesionat către 2 operatori privați. În septembrie 2018, Societatea de Transport Public Local Deva SRL - TPLD înființată de primărie și al cărei

Stadiul CSP în Deva:

Autoritatea contractantă:
Municipiul Deva

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP în curs de pregătire este valabil timp de 6 ani (2019 - 2024), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct companiei Transport Public Local Deva SRL., operator deținut de municipiul Deva

Autobuze	
Max EURO 4	0
Min EURO 5	0
AEB	0

Depouri si ateliere	
Autobuz	1

acționar unic este Consiliul Local Deva, a început operarea pe 7 trasee.

Tarifarea se face prin bilete de hârtie la prețul de 2 lei călătoria, neexistând oferte de abonament decât cele gratuite pentru elevi și studenți.

TPLD a operat la început cu autobuz închiriate de la Primăria Timișoara, iar din martie 2019 operează cu autobuze închiriate din București. Chiria lunară pentru un autobuz este de 1.800 euro. Contractul de închiriere este de 2 ani iar la finalul contractului, autobuzele vor putea fi achiziționate la 1.000 de euro/bucată.

Municipalitatea Deva a depus și un proiect pentru obținerea de fonduri europene pentru achiziționarea de 24 autobuze electrice.

Operator de Transport Public	Transport Public Local Deva SRL Deva
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Deva

Puncte de contact ale Municipiului Deva:

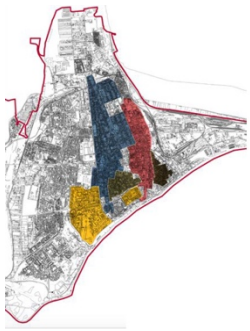
Primar: Nicolae-Florin OANCEA
Viceprimar responsabil cu PT: Ovidiu MOȘ

Puncte de contact ale TPLD:

DG: Gabriel GIURASA

IV.6. Galați (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,30	Densitatea populației, pe km	1.000	Urbanizarea regiunii (%)	8,97
Venitul brut pe locuitor, RON	2.773	Creșterea anuală a PIB, RON	287	Stabiliri nete de domiciliu	-1.558



Orasul Galați este capitala județului Galați si se află în Regiunea de Dezvoltare Sud-Est. Orașul, cu o populație de aproximativ 300.000 de locuitori, este declarat de lege drept unul dintre cei 21 de poli de dezvoltare urbană. Orașul Galați este situat în vecinătatea frontierei româno-moldovenești și pe malurile Dunării.

Vehicule tramvai	
Vechime sub 20 ani	0
Vechime peste 20 ani	19
Troleibuze	
Vechime sub 10 ani	9
Vechime peste 10 ani	17
Autobuze	
Max EURO 4	106
Min EURO 5	25
AEB	0

IV.6.1. Profilul economic al Municipiului Galați

Galați este unul dintre cele două principale porturi maritime ale României; portul Galați fiind situat în sectorul maritim al fluviului Dunărea și este inclus în porturile rețelei de bază TEN-T din Europa. Cu toate acestea, comerțul internațional este afectat negativ de calitatea scăzută a rețelelor feroviare și rutiere din zonă.

Orașul este situat în imediata apropiere a orașului Brăila, cu mai puțin de 15 km între cele două centre ale orașelor. Există o concurență tradițională între cele două orașe, deoarece Galați a servit ca port principal pentru regiunea Moldovei și Brăila pentru Țara Românească. În același timp, există discuții istorice între cele două municipalități pentru a înființa o asociație de dezvoltare intercomunitară, dar până acum nu există rezultate clare.

Bazându-se pe filozofia dezvoltării economice a erei comuniste românești, orașul Galați a fost reamenajat în jurul unei mari fabrici de oțel amplasate la marginea orașului. Legat de această uzină, portul de marfă a avut un rol major în furnizarea de materii prime către instalație. A treia direcție majoră de dezvoltare a fost șantierul naval. Toate aceste activități industriale au

Depouri si ateliere	
Tramvai	2
Troleibuz&autobuz	1
Lungime rețea (km.)	
Tramvai	15
Troleibuz	34.4

înregistrat o scădere după 1990, cu impact negativ asupra economiei orașului

Renașterea combinatului siderurgic și a șantierului naval, înregistrată începând cu anul 2005, a afectat constant în mod pozitiv economia locală. Orașul creează astăzi un PIB local aproape de proiectul de lege de 3 EUR, clasând orașul în jurul PIB-ului local românesc.

Un important impuls pentru economia locală este de așteptat în următorii ani de la construirea unui pod rutier deasupra Dunării pentru a conecta printr-o legătură directă terestră Moldova cu regiunea Constanța. Construcția podului a început în 2018 și urmează să fie încheiată în 2020.

Orasul Galați este un oras universitar cu interes traditional pentru studii de inginerie legate de industria siderurgica si industria constructiilor navale [42].

IV.6.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Galați

Primaria Municipiului Galați este pe deplin responsabilă pentru organizarea și administrarea sistemului de transport public în oras. Sistemul include toate cele trei moduri majore de transport public terestru: tramvaie, troleibuze și autobuze diesel. Potrivit prevederilor PMUD Galați, municipalitatea intenționează să introducă și o schemă de partajare a bicicletelor în oferta de transport public.

Sistemul de tramvai are o tradiție îndelungată în orașul Galați, primele servicii fiind inaugurate în 1900. Pe de altă parte, sistemul de troleibuze este construit în ultimii ani ai erei comuniste pentru a reduce dependența transportului public de sursele de motorină. Rețeaua de troleibuze a fost inaugurată în 1989.

Stadiul CSP în Galați

Autoritatea contractantă: Municipiul Galați

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP valabil 6 ani (2016-2021), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct întreprinderii Transurb S.A., deținută de municipiul Galați

Operator de Transport Public	Transurb S.A. Galați
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Galați

Puncte de contact ale Municipiului Galați:

Primar: Ionuț PUCHEANU
Viceprimar responsabil cu TP: Picu ROMAN
City Manager: Marius HUMELNICU
DG Dezvoltare, Infrastructură și Lucrări Publice: Cristian CAPEȚIS

Puncte de contact ale Transurb:

DG: Mihai CADINOIU
Director Tehnic: Ghiță PARASCHIV

[42] http://www.primariagalati.ro/portal/index.php

Serviciile sunt livrate de o companie de stat (Transurb S.A.), 100% deținută de oraș.

Venituri directe de exploatare	100%
Subvenții publice de exploatare	0%
Total venituri de exploatare	14.7 MEUR
OTP capital propriu de investiții	23%
Subvenții publice pentru investiții	77%
Buget total de investiții	4.2 MEUR

Tabel 28 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Galați (2018)

Pe baza unei asistențe tehnice oferite de BERD în perioada 2014-2016, municipiul Galați a introdus unul dintre primele CSP-uri moderne pentru transportul public urban în România. Contractul, acordat direct companiei Transurb, este conform cu cerințele Regulamentului UE 1370 și este valabil până în 2021.

Orașul nu intenționează în acest stadiu să deruleze servicii cu alte OTP sau să extindă serviciile în zonele suburbane.

IV.7. Oradea (Zona Metropolitană)

Populația orașului, milioane	0,22	Densitatea populației, pe km	1.257	Urbanizarea regiunii (%)	9,64
Venitul net per capita, RON	2.584	Creșterea anuală a PIB, RON	454	Stabiliri nete de domiciliu	-760

Orașul Oradea este capitala județului Bihor și este situat în regiunea de dezvoltare Nord-Vest a țării. Orașul cu aproximativ 220.000 de locuitori în limitele orașului este declarat de legislația românească unul dintre cei 21 de poli de dezvoltare urbană din România. Orașul se află în imediata vecinătate a frontierei româno-ungare, reprezentând a doua poarta principală în România după regiunea Arad.

Stadiul CSP în Oradea:

Autoritatea contractantă:
ADI TransRegio

Numărul de contracte: 1

Stare:
1 CSP valabil timp de 6 ani (2019-2025), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP care urmează a fi atribuit direct OTL S.A., operator deținut de toți membrii asociației

Vehicule tramvai	
Vechime sub 20 ani	10
Vechime peste 20 ani	104
Autobuze	
Max EURO 4	80
Min EURO 5	5
AEB	0

Depouri si ateliere	
Tramvai	1
Bus	1
Lungime rețea (km.)	
Tramvai	38.7

IV.7.1 Profilul economic al Municipiului Oradea

Orașul Oradea se află pe coridorul terestru care leagă Transilvania de Europa Centrală, atât pe calea ferată, cât și pe infrastructura rutieră, care permite legături rapide cu capitalele precum Budapesta, Viena sau Bratislava. Aeroportul internațional a fost recent modernizat și sunt introduse noi servicii care leagă Oradea de zona din București.

Dezvoltarea economică recentă a orașului Oradea este strâns legată de poziția de gateway în regiunea Nord-Vest a României. Orașul are legături strânse cu satele și orașele din Ungaria vecine și dezvoltă proiecte comune, în special în sectoarele de afaceri precum turismul și medicina.

Oradea este unul dintre cele mai proactive orașe de afaceri din România, căutând soluții diferite pentru a atrage noi afaceri în zonă. Municipalitatea a creat o agenție specială care să se ocupe de promovarea mediului de afaceri din Oradea și gestionarea unui nou parc industrial. Companiile din sectoarele IT și electronică sunt acum investitori noi în oraș și, pe baza

dezvoltării recente a infrastructurii de transport, unele companii (de exemplu, Emerson) au în vedere consolidarea activităților lor în Oradea.

Cu ajutorul dezvoltării recente a infrastructurilor feroviare și autostrăzilor din Ungaria și a proiectelor de extindere a autostrăzii din Transilvania la Oradea și la granița cu Ungaria, orașul este un centru logistic în creștere pe rutele care leagă porturile vest-europene de România.

Municipalitatea este unul dintre promotorii din România ai conceptului de dezvoltare metropolitană, în 2006 fiind un pionier în această direcție. Orașul și zona înconjurătoare construiesc împreună oportunități comune. În afară de dezvoltarea industrială, turismul joacă un rol crucial, deoarece Oradea se află pe apele geotermale și două stațiuni se află la periferia orașului.

PIB-ul local plasează orașul în primele zece zone economice ale României. Este de aproximativ 4 miliarde de euro, plasează orașul chiar în partea de sus a orașelor Arad și Sibiu.

Oradea are, de asemenea, o tradiție puternică ca oraș universitar cu studenți provenind din toată Transilvania, sporind nevoile de mobilitate în zona orașului.

În 2017, Oradea și o comună vecină au organizat un referendum local pentru a se uni într-o singură autoritate locală. Chiar dacă rezultatele au fost pozitive, referendumul a fost anulat din cauza lipsei de cvorum[43].

Operator de Transport Public	OTL S.A.
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Oradea Consiliul Local al Comunei Bors Consiliul Local al Comunei Sinmartin

Puncte de contact ale Municipiului Oradea:

Primar: Ilie BOLOJAN
Viceprimar responsabil cu TP: Mircea MĂLAN
City Manager: Dacian PALLADI
Director Executiv Proiecte cu Fonduri Internaționale: Marius MOȘ
Director Tehnic: Mircea GHITEA

Puncte de contact ale ADI Transregio Oradea:

Director Executiv: Adrian FOGHIȘ

Puncte de contact ale OTL S.A.:

DG: Viorel POP
Director Tehnic: Adrian REVNIC

IV.7.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Oradea

Primaria Municipiului Oradea este pe deplin responsabila cu gestionarea serviciilor de transport public pe teritoriul orasului. În acest stadiu, sistemul de transport public include 2 rețele majore: autobuzul diesel și tramvaiul. Orașul explorează ideea preluării unei linii de cale ferată

[43] http://www.oradea.ro/

care leagă centrul orașului de stațiunea vecină Băile Felix
și de a o transforma într-o infrastructură ușoară.

IV.7.3. Transportul în zona metropolitană Oradea

Pentru a furniza serviciile din zona înconjurătoare, Oradea a creat împreună cu alte 2 autorități locale autoritatea de transport metropolitan (ADI Transregio), care este acum responsabilă cu pregătirea și gestionarea CSP.

Venituri directe de exploatare	70%
Subvenții publice de exploatare	30%
Total venituri de exploatare	11.8 MEUR
OTP capital propriu de investiții	95%
Subvenții publice pentru investiții	5%
Buget total de investiții	19.7 MEUR

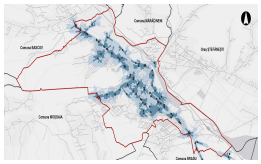
Tabel 29 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Oradea (2018)

Serviciile de transport public sunt livrate de o societate de stat (OTL S.A), co-proprietară a municipiului Oradea și a celor două comune, membre ale ADI Transregio (Bors și Sînmartin). CSP, în conformitate cu prevederile cadrului românesc și european, a fost acordat direct la sfârșitul anului 2018 și este valabil timp de 6 ani.

Până în prezent, nu există nicio intenție clară ca ADI Transregio să atribuie altor terți, pe baza procedurilor concurențiale.

IV.8. Pitești (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,15	Densitatea populației, pe km	3.800	Urbanizarea regiunii (%)	8,47
Venitul net per capita, RON	3.207	Creșterea anuală a PIB, RON	401	Stabiliri nete de domiciliu	-1.533



Capitala județului Argeș este catalogat ca pol de dezvoltare urbană. Se află la cca 110 km de capitală, fiind astfel inclus în zona urbană funcțională a Municipiului București.

Situarea Piteștiului pe principala axă rutieră de transport est-vest este unul din avantajele care îi sporesc potențialul de dezvoltare.

IV.8.1 Profilul economic al Municipiului Pitești

Pitești este un oraș mare, de peste 150.000 de locuitori, cu funcție principal industrială, dar și cu potențial pentru dezvoltarea sectorului turismului. Municipiul este perceput ca spațiu de tranzit spre zonele turistice din împrejurimi, cum ar fi Barajul Vidraru, Transfăgărășan, Culoarul Bran-Rucăr și mai departe spre Brașov.

Își au sediul aici companii din industria extractivă a petrolului, industria chimică și petrochimică, industria energetică, a construcțiilor de mașini. Cea mai importantă uzină din domeniul auto se află în orașul Mioveni, fost Colibași, la 15 km de Pitești.

Cele trei hidrocentrale din apropiere, de pe râul Argeș, reprezintă de asemenea centre economice importante pentru economia Piteștiului.

Pitești este de asemenea centru universitar, jumătate din absolvenții de studii medii urmând și cursuri universitare.

Stadiul CSP în Pitești:

Autoritatea contractantă:
Primăria Municipiului Pitești

Numărul de contracte: 1

Stare:
1 CSP valabil timp de 6 ani (2016-2021), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP atribuit direct Publitrans2000 S.A., operator deținut de Municipiul Pitești

Autobuze	
Max EURO 4	16
Min EURO 5	70
AEB	0

Depouri si ateliere	
Bus	1

IV.8.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Pitești

Operator de Transport Public	Publitrans2000 S.A.
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Pitești

Puncte de contact ale Municipiului Pitești:

Primar: Constantin Cornel IONICĂ
Viceprimar responsabil cu TP: Sorin APOSTOLICEANU
Director Executiv Tehnic: Iulian CHIRIȚĂ

Puncte de contact ale Publitrans2000 S.A.:

DG: Manuel ROTARU
Director Economic: Elena BERINDE

Deși municipiul Pitești polarizează localități și centre economice importante în zona sa de influență, nu s-a reușit până în prezent implementarea unui sistem de transport metropolitan, aceasta reprezentând unul din punctele slabe ale conectivității muncipiului.

Transportul public se realizează strict cu autobuze, pe 19 trasee comerciale. Publitrans 2000 S.A, care are ca acționariat unic Consiliul Local Pitești, operează aceste trasee în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului din 2016 încheiat pe o perioadă de 6 ani.

Aproape toată flota de autobuze din Pitești este nouă. Din cele 86 de autobuze, 70 sunt autobuze Solaris achiziționate în 2015 cu ajutorul unui credit BERD. A fost depusă în 2019 și o cerere de finanțare cu fonduri europene pentru achiziție de autobuze electrice. Se are în vedere și un proiect pentru implementarea unui sistem de ticketing.

Venituri directe de exploatare	47%
Subvenții publice de exploatare	53%
Total venituri de exploatare	8,8 MEUR

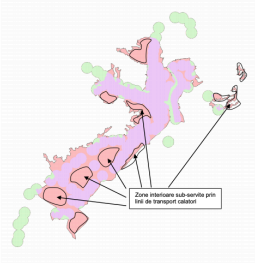
Tabel 30 – Principalele surse de venituri pentru exploatare ale OTP din Pitești (2018)

Legăturile cu periferia Piteștiului se realizează cu ajutorul câtorva trasee prelungite, spre centrele comerciale mari de la marginea orașului sau spre Rafinăria Arpechim. Operatorii județeni care asigură legătura Piteștiului cu localitățile învecinate operează pe trasee care traversează sau sunt inițiate chiar în centrul Piteștiului.

Tarifarea se face prin bilete pentru călătorii și abonamente pe diverse intervale de timp și pe diverse categorii. În autobuze sunt instalate și echipamente care permit plata cu carduri bancare contactless. Biletele se achiziționează de la tonete din stații sau prin intermediul unor automate (17 la număr).

IV.9. Râmnicu Vâlcea (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,09	Densitatea populației, pe km	1.000	Urbanizarea regiunii (%)	8,93
Venitul net per capita, RON	2.555	Creșterea anuală a PIB, RON	382	Stabiliri nete de domiciliu	-701



Reședința județului Vâlcea este situată pe valea Oltului, beneficiind astfel de importanța acestei căi de acces care asigură legătura între sudul României și Transilvania.

IV.9.1 Profilul economic al Municipiului Râmnicu Vâlcea

Cu aproape 120.000 de locutori, municipiul este una din localitățile importante din zona subcarpatică sudică. Orașul Râmnicu Vâlcea are în apropiere, la o distanță nu mai mare de 20 de km, trei staţiuni balneo-climaterice, unele din cele mai cunoscute ale țării, care asigură un flux de turiști constant, din ţară şi din străinătate: Călimăneşti-Căciulata, Băile Olăneşti şi Băile Govora. Cca 50.000 de turiști sunt înregistrați anual în municipiu.

Aceste stațiuni, împreună cu orașele Băbeni și Ocnele Mari și 12 comune au înființat în 2013 alături de Râmnicu Vâlcea o asociație intercomunitară, punând bazele Zonei Metropolitane Râmnicu Vâlcea.

În afară de sectorul turistic care beneficiază de prezența acestor stațiuni, dar și a numeroaselor obiective de patrimoniu, la Râmnicu Vâlcea sectorul industrial este destul de puternic, datorită prezenței combinatului Oltchim, cel mai important combinat chimic din România. Industria energetică este reprezentată printr-o centrală termo-electrică de capacitate mare și a trei hidrocentrale pe râul Olt.

Stadiul CSP în Râmnicu Vâlcea:

Autoritatea contractantă:
Primăria Municipiului Râmnicu Vâlcea

Numărul de contracte: 1

Stare:
1 CSP valabil timp de 6 ani (2018-2024), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP atribuit direct ETA S.A., operator deținut de Municipiul Râmnicu Vâlcea

Autobuze	
Max EURO 4	51
Min EURO 5 (CNG)	3
AEB	0

Depouri si ateliere	
Bus	1

IV.9.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Râmnicu Vâlcea

Operator de Transport Public	ETA S.A.
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Râmnicu Vâlcea

Puncte de contact ale Municipiului Râmnicu Vâlcea:

Primar: Mircia GUTĂU
Viceprimar responsabil cu TP: Maria – Carmen PREDA
Director Dezvoltare Locală: Maria FEROIU
Director de Investiții și Achiziții Publice: Corina TOMA

Puncte de contact ale ETA S.A.:

DG: Andi-Ștefan DAVIDESCU
Contabil Șef: Anda PANTELIMON

Transportul public în municipiu este operat de ETA SA, aflată în subordinea Primăriei și care are ca unic acționar Consiliul Local, pe 26 de linii comerciale urbane, din care trei asigură legături periurbane. Operarea se face acum în baza unui contract de serviciu public atribuit direct în 2018.

Nu există o organizare metropolitană a transportului public, legăturile cu localitățile din jur fiind realizate ca parte a transportului județean Vâlcea, cu mici operatori privați.

Autobuzele (40) și microbuzele (11) folosite de ETA SA sunt în majoritate vechi, cu o medie de cca 15 ani, cu excepția a 4 vehicule achiziționate în 2015. În 2019 s-a reușit achiziționarea 3 midibuze noi care folosesc GNC - gaz natural comprimat. Programul de înnoire va continua deoarece există un proiect cu finanțare europeană pentru achiziția a 35 de autobuze cu alimentare GNC.

În toamna anului 2016 s-a implementat un sistem de e-ticketing, care presupune încărcarea titlurilor de călătorie pe carduri electronice nominale, înlocuind biletele de hârtie. Cardul poate fi reîncărcat la centrele de vânzare ETA, existând un singur aparat automat. Validarea lui este obligatorie.

Venituri directe de exploatare	40%
Subvenții publice de exploatare	60%
Total venituri de exploatare	2,5 MEUR

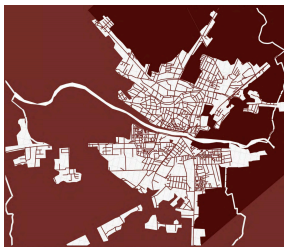
Tabel 31 – Principalele surse de venituri pentru exploatare ale OTP din Râmnicu Vâlcea (2018)

Oferta tarifară include bilete pentru una sau două călătorii și abonamente lunare sau saptămânale pe toate traseele.

Din 2018 există și posibilitatea plății călătoriei sau abonamentelor prin intermediul aplicației 24pay, iar din 2019 este posibilă plata unei călătorii în autobuz direct prin cardul bancar contactless.

IV.10. Satu Mare (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,10	Densitatea populației, pe km	669	Urbanizarea regiunii (%)	9,64
Venitul net per capita, RON	2.662	Creșterea anuală a PIB, RON	351	Stabiliri nete de domiciliu	-579



Reședință a județului cu același nume, Satu Mare este situat în extremitatea nord vestică, la doar 10 km de granița cu Ungaria și la 35 km de cea cu Ucraina. Oraș cu peste 100.000 de locuitori, divers din punct de vedere etnic și confesional, beneficiază de numeroase obiective istorice și culturale.

IV.10.1 Profilul economic al Municipiului Satu Mare

Poziția geografică cu potențial de tranzit nu este însă valorificată corespunzător. Deşi are în apropiere două treceri de frontieră (Petea şi Halmeu) cu două ţări (Ungaria şi Ucraina), orașul și județul Satu Mare nu dispun de centre sau facilităţi pentru transportul intermodal.

Există în schimb un aeroport cu statut internațional, dar fără curse regulate de pasageri, aflat în concurență cu cel din apropiere de la Baia Mare.

La nivelul municipiului Satu Mare există activități industriale diverse (componente auto, componente electronice, articole din materiale plastice, construcţii metalice etc). Multe se desfășoară în parcul industrial creat în 2015 în zona sudică.

Apropierea de graniță și prezența unui aeroport internațional favorizează investițiile cu capital străin, în creștere în ultimii ani, când s-au realizat investiţii importante de tip greenfield, creând peste 5.000 de noi locuri de muncă. Grupul de firme Electrolux, cel mai mare

Stadiul CSP în Satu Mare:

Autoritatea contractantă: Municipiul Satu Mare

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP valabil timp de 6 ani (2018 - 2023), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct companiei TRANSURBAN S.A., operator deținut de municipiul Satu Mare

Autobuze	
Max EURO 4	48
Min EURO 5	0
AEB	0

Depouri si ateliere	
Autobuz	1

producător de maşini de gătit şi aparate electrocasnice din Europa, este un important investitor străin în zonă, preluând fosta fabrică de aragazuri Samus.

O structură metropolitană a apărut în jurul municipiului în 2013, când s-a înființat Asociaţia de Dezvoltare Intercomunitară Satu Mare, cu 26 de membri fondatori. Nu există încă o structură dedicată organizării unui transport integrat la nivel metropolitan.

Operator de Transport Public	TRANSURBAN S.A. Satu Mare
Acţionari	Consiliul Local al Municipiului Satu Mare

Puncte de contact ale Municipiului Satu Mare:

Primar: KERESKÉNYI Gábor
Viceprimar responsabil cu PT: FEHER Doina
City Manager - MASCULIC Csaba

Puncte de contact ale TRANSURBAN:

DG: Ionuț Antonio BUJOR
Director Tehnic: MOLNÁR Csaba

IV.10.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Satu Mare

Mobilitatea în municipiul Satu-Mare suferă din cauza unui trafic accentuat, neexistând un drum de centură, și a unui transport public insuficient dezvoltat. Se estimează că doar 15% dintre locuitori folosesc transportul public.

Operatorul de transport public în Satu Mare este Transurban SA, societate comercială transformată din fosta Regie Autonomă, care operează 20 de trasee cu 48 de autobuze.

Venituri directe de exploatare	41%
Subvenții publice de exploatare	59%
Total venituri de exploatare	2,1 MEUR

Tabel 32 – Principalele surse de venituri pentru exploatare ale OTP din Satu Mare (2018)

Zonele periferice au o slabă accesibilitate la staţiile de transport public. Nu există e-ticketing iar sistemul de informare a călătorilor este minimal, fără o componentă interactivă.

Tarifarea se face prin bilete și abonamente lunare sau valabile 15 zile: Acestea pot fi achiziționate de la chioșcuri sau magazine partenere, dar și cu ajutorul aparatelor automate, în număr de 30.

IV.11. Sibiu (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,14	Densitatea populației, pe km	1.132	Urbanizarea regiunii (%)	13,77
Venitul brut pe locuitor, RON	3.188	Creșterea anuală a PIB, RON	566	Stabiliri nete de domiciliu	134

Orașul Sibiu este capitala județului Sibiu și se află în regiunea de dezvoltare Centru. Orașul cu aproximativ 140.000 de locuitori pe teritoriul administrativ este declarat de lege unul dintre cei 21 de poli de dezvoltare urbană din România.

IV.11.1. Profilul economic al Municipiului Sibiu

Orașul Sibiu este unul dintre cele mai importante centre economice din România, cu o poziție strategică pe principalele rute de transport rutier internațional. Orașul se află pe legătura rutieră TEN-T între Europa Centrală și Balcani și portul Constanța. Autostrada principală de-a lungul acestui coridor se află în stadii avansate de construcție. Orașul este, de asemenea, deservit de un aeroport internațional cu o evoluție pozitivă de la reconstrucția sa în 2007. Aceasta este tradusă într-o explozie a industriilor de logistică și depozitare existente în zonă.

Datorita fundatiei puternice a orasului si a regiunii inconjuratoare, orasul Sibiu a atras in ultimii 20 de ani un numar mare de investitori industriali. Industria de automobile și industria electronică sunt printre cele mai dezvoltate industrii locale din zilele noastre. Este un centru important pentru fabricarea componentelor auto și a fabricilor de case din ThyssenKrupp, Bilstein-Compa, Takata Corporation, Continental Automotive Systems și NTN-SNR.

Orașul este, de asemenea, sediul pentru cea de-a doua cea mai mare bursă din România, Bursa de Valori din

Stadiul CSP în Sibiu:

Autoritatea contractantă:
Primăria Municipiului Sibiu

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP în curs de pregătire este valabil timp de 6 ani (2019 - 2024), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP care va fi atribuit direct companiei Tursib S.A., deținută de municipiul Sibiu

Autobuze	
Max EURO 4	107
Min EURO 5	55
AEB	0

Depouri si ateliere	
Bus	2

Sibiu, care este în curs de fuziune cu bursa principală din România,

PIB-ul local poziționează Sibiul în top 10 orașe din România. Cu toate acestea, comparativ cu orașul Arad, orașul care produce cifre economice similare, Sibiul a înregistrat o creștere medie anuală mai lentă.

Orașul Sibiu și zona vecină sunt zone turistice foarte populare, care sporesc nevoile de mobilitate din oraș. Un impuls important pentru turismul cultural a fost dat de titlul de Capitală Culturală din 2007.

Orașul Sibiu este, de asemenea, un oraș tradițional universitar din România, cu domenii principale de interes pentru domeniul IT și electronică, industria automobilelor, precum și studiile umaniste [44].

Operator de Transport Public	Tursib S.A.
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Sibiu

Puncte de contact ale Municipiului Sibiu:

Primar: Corina BOKOR
City Manager: Ioana LECA
Director executiv cu investițiile: Monica DANCU
Director Tehnic: Ciprian RAȚIU
Șef Serviciu Proiecte cu Fonduri Internaționale: Alexandra DINCĂ

Puncte de contact ale TURSIB:

DG: Dan CAPRARIU
Director Tehnic: Eugen SÂRBU

IV.11.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Sibiu

Primăria municipiului Sibiu este pe deplin responsabilă pentru gestionarea sistemului de transport public și pentru investițiile necesare pentru menținerea și dezvoltarea acestui sistem. În prezent, Sibiu oferă servicii de transport public doar cu o rețea de autobuze diesel. Rețeaua de tramvai și troleibuzul a fost dezafectată la începutul anilor 2000. Din rețeaua veche de tramvai există o ultimă linie rămasă, care leagă orașul Sibiu de un oraș vecin (Rasinari), iar operațiunile acestei linii au fost transferate la Rasinari. Linia este utilizată numai din motive turistice fără un serviciu de transport public.

Serviciile de transport public din Sibiu sunt operate de o societate de stat (Tursib S.A.), o societate de 100% din capitalul municipal. Compania livrează obligațiile de serviciu public bazate pe un CSP în conformitate cu cerințele legislației românești și nu respectă în totalitate Regulamentul UE 1370. În 2018, municipalitatea a început procesul de pregătire și acordare a unui CSP nou, în conformitate cu cadrul legal european. CSP este pe punctul de a fi atribuit în mod direct Tursib în iunie 2019, iar anunțul obligatoriu de informare prealabilă a fost publicat în Jurnalul Oficial al UE.

[44] https://www.sibiu.ro/?refreshed

Venituri directe de exploatare	45%
Subvenții publice de exploatare	55%
Total venituri de exploatare	8.5 MEUR
OTP capital propriu de investiții	100%
Subvenții publice pentru investiții	0%
Buget total de investiții	13.5 MEUR

Tabel 33 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Sibiu (2018)

Municipalitatea nu a exprimat până în prezent nici o intenție clară de a conduce servicii și cu terți sau de a înființa o autoritate metropolitană de transport care să ofere servicii localităților învecinate. Cu toate acestea, conform Strategiei PMUD Sibiu și a altor strategii locale, municipalitatea caută soluții pentru a introduce un serviciu de trenuri suburbane pentru conectarea aeroportului din nord spre zonele de sud ale orașului. Proiectul include lucrări de reconstrucție a infrastructurii feroviare și achiziționarea de material rulant.

IV.12. Suceava (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,11	Densitatea populației, pe km	1.771	Urbanizarea regiunii (%)	8,33
Venitul brut pe locuitor, RON	2.594	Cretsrea anuală a PIB, RON	418	Stabiliri nete de domiciliu	-1.074

Orașul Suceava este capitala județului Suceava și este situat în regiunea de dezvoltare nord-estică a țării. Orașul cu aproximativ 110.000 de locuitori și aproximativ 250.000 de locuitori în zona funcțională este considerat de lege drept unul dintre cei 21 de poli de dezvoltare urbană din România. Orașul se află în imediata vecinătate a frontierei România - Ucraina și cu altă capitală județeană (orașul Botoșani).

IV.12.1. Profilul economic al Municipiului Suceava

Orașul Suceava se află pe principalele rute de transport terestru care leagă Balcanii și România de Europa de Est și Federația Rusă. Activitățile comerciale de-a lungul acestei rute sunt caracterizate, în principal, prin transportul mărfurilor grele cu valoare adăugată scăzută, cum ar fi lemn sau minereu. Zonele logistice și fabricile de producție pentru acest tip de bunuri sunt dezvoltate în zonele înconjurătoare ale orașului. Modernizarea recentă a aeroportului internațional local a început să arate un impact pozitiv asupra tiparelor de navetă pe rutele românești.

Orașul și regiunea au o puternică fundație istorică și religioasă, generând o cerere puternică în ceea ce privește activitățile turistice. Pe baza fondurilor UE nerambursabile, unele dintre reperele istorice au fost restaurate în ultimii 10 ani și au fost deschise noi capacități de cazare în zona orașului.

Economia locală este încă marcată de evoluția economică în epoca postcomunistă, când platformele industriei grele au fost închise. Investițiile noi sunt

Stadiul CSP în Suceava:

Autoritatea contractantă:
Municipiul Suceava

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP valabil 6 ani (2018 - 2023), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct TPL S.A. Suceava, operator deținut de municipiul Suceava

Autobuze	
Max EURO 4	6
Min EURO 5	40
AEB	5

Depouri si ateliere	
Bus	1

direcționate către întreprinderi mici și mijlocii, cu mai puțin de 17% din forța de muncă de 44 de angajați angajate de companii cu mai mult de 500 de muncitori

Suceava apare ca un oraș tânăr universitar cu zone de interes în domeniul studiilor de inginerie care atrag tinerii din zona Moldovei.

Chiar dacă Suceava se află într-una din cele mai sărace regiuni ale UE, orașul aduce un PIB local de aproximativ 3,5 miliarde de euro și clasifică orașul printre primele 15 orașe ale României. Orasul are o influenta puternica asupra orasului vecin Botosani (la mai putin de 30 km de centrul orasului pana in centrul orasului) si exista discutii istorice pentru dezvoltarea proiectelor de infrastructura de transport de interes comun. Nici unul dintre aceste proiecte nu a ajuns la viață până acum[45].

Operator de Transport Public	Transport Public Local S.A. Suceava (TPL Suceava)
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Suceava

Puncte de contact ale Municipiului Suceava:

Primar: Ion LUNGU
Viceprimar responsabil cu strategiile de dezvoltare: Lucian HARȘOVSCHI
DG Tehnic și cu investițiile: Florin CERLINCĂ

Puncte de contact ale TPL Suceava:

DG: Darie ROMANIUC

IV.12.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Suceava

Municipiul Suceava este pe deplin responsabil pentru gestionarea sistemului de transport public și pentru investițiile necesare pentru menținerea și dezvoltarea acestui sistem. Orașul oferă servicii de transport public printr-o rețea de autobuze diesel. Pe baza unui proiect susținut de fonduri elvețiene nerambursabile, în 2019, Suceava ar trebui să introducă prima rețea de autobuze electrice în oraș.

Rețeaua de troleibuze din Suceava a avut o durată de funcționare mai mică de 20 de ani. Cu o rețea construită la sfârșitul anilor 1980, serviciul de troleibuz a fost suspendat în 2006 și infrastructura a fost dezmembrată.

Pe baza unor discuții istorice cu municipiul Botoșani, Suceava explorează ideea de a opera un serviciu de trenuri suburbane pentru conectarea celor două orașe.

Primăria a pregătit, în 2017-2018, un CSP compatibil cu UE, care a fost acordat direct întreprinderii de stat Transport Public Local S.A. Compania este deținută în proporție de 100% de municipiul Suceava.

[45] Sigma Mobility Engineering, ***Suceava Sustainable Urban Mobility Plan***, 2017

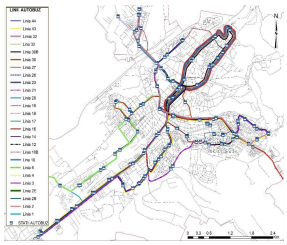
Venituri directe de exploatare	83%
Subvenții publice de exploatare	17%
Total venituri de exploatare	4.1 MEUR
OTP capital propriu de investiții	100%
Subvenții publice pentru investiții	0%
Buget total de investiții	0.1 MEUR

Tabel 34 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Suceava (2018)

Municipalitatea nu are până acum proiecte clare de extindere a serviciilor de transport public în zona metropolitană sau de gestionare a unei părți a serviciilor cu OTP-uri terțe.

IV.13. Tîrgu Mureș (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,13	Densitatea populației, pe km	2.593	Urbanizarea regiunii (%)	13,77
Venitul net per capita, RON	2.926	Creșterea anuală a PIB, RON	738	Stabiliri nete de domiciliu	-1.097



Reședința județului Mureș, unul din județele bine populate ale țării, Tîrgu Mureș are la rândul său o populație de cca 135.000 de locuitori.

În anul 2006 municipiul Tîrgu Mureș împreună cu 13 localități din apropiere au înființat Asociația Zona Metropolitană Tîrgu Mureș.

IV.13.1 Profilul economic al Municipiului Tîrgu Mureș

Tîrgu Mureș concentrează cca jumătate din toate locurile de muncă din județ. Sectorul industrial continuă să fie bine reprezentat prin uzine cum este Azomureș. Industria farmaceutică este de asemenea bine reprezentată - 15% din cifra de afaceri a producatorilor din industria municipiului. Sectorul serviciilor este însă în creștere și va deveni predominant în profilul economic.
Municipiul, centru universitar, se remarcă prin existența unei tradiţii puternice a serviciilor medicale, care atrage pacienţi şi studenţi toată țara (repere în acest sens fiind Spitalul Clinic Județean de Urgență Tîrgu Mureş, Universitatea de Medicină şi Farmacie Tîrgu Mureş, SMURD - care a fost iniţial implementat ca program pilot la Tîrgu Mureş).

Aeroportul Transilvania, la numai 15 km de centrul orașului, este unul dintre atuurile majore ale municipiului Tîrgu Mureş.

Stadiul CSP în Tîrgu Mureș:

Autoritatea contractantă: Municipiul Tîrgu Mureș

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP valabil timp de 6 ani (2019 - 2024), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct companiei Transport Local S.A. Tîrgu Mureș, operator deținut de municipiul Tîrgu Mureș

Autobuze	
Max EURO 4	122
Min EURO 5	0
AEB	0

Depouri si ateliere	
Autobuz	1

IV.13.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Tîrgu Mureș

În ciuda existenței Zonei Metropolitane și a faptului că 30-40% din populaţia acesteia practică navetismul către Tîrgu Mureș şi zona industrială din sud-vest, nu există o structură organizată pentru gestionarea mobilității metropolitane.
În municipiul Tîrgu Mureș, transportul public este operat de o asociere între compania municipalității, Transport Local SA și a unui operator privat, Siletina. Transportul public se realizează pe 24 de linii comerciale cu 122 autobuze, în cea mai mare parte cu vechime mare, cu excepția a 20 de autobuze noi achiziționate de primărie în 2016.
În Tîrgu Mureș nu există un sistem de taxare, biletele se achiziționează numai din autobuz. În 2019 au fost introduse carduri electronice pentru abonamentele gratuite. Prin finanțare europeană, se dorește achiziționarea de noi autobuze pentru înnoirea integrală a parcului. Un proiect vizează achiziția a 38 de autobuze hibrid iar altul achiziționarea de autobuze electrice, în parteneriat cu MDRAP. Un alt proiect vizează implementarea unui sistem de e-ticketing și a sistemului de management al traficului.

Operator de Transport Public	Transport Local SA Tîrgu Mureș
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Tîrgu Mureș

Puncte de contact ale Municipiului Tîrgu Mureș:

Primar: Dorin FLOREA
Viceprimar responsabil cu PT: Sergiu Vasile PAPUC
Director Tehnic: Lucian RACZ

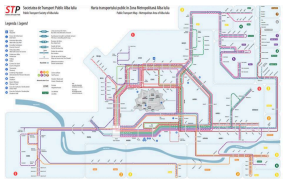
Puncte de contact ale Transport Local S.A.:

DG: Tatár Béla

Anexa V. Prezentarea individuală a situației autorităților de transport existente în alte centre urbane membre ale proiectului Metropolitan

V.1. Alba Iulia (Zona Metropolitană)

Populația orașului, milioane	0,06	Densitatea populației, pe km	1.000	Urbanizarea regiunii (%)	13,77
Venitul net per capita, RON	2.849	Creșterea anuală a PIB, RON	416	Stabiliri nete de domiciliu	-444



Orașul Alba Iulia este situat geografic în centrul României, situație care i-a atras o simbolistică istorică aparte între orașele României. Datorită rolului avut în Marea Unire din 1918, este numit de multe ori ca a doua capitală a României.

Stadiul CSP în Alba Iulia:

Autoritatea contractantă: Asociația Intercomunitară de Dezvoltare Alba Iulia – Transport Local

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP în curs de pregătire valabil timp de 6 ani (2019 - 2024), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat prin procedură competitive; lansarea procedurii este amânată din Septembrie 2018 în contextul cadrului legal neclar (lipsa unui contract cadrul aprobat prin ordin comun ARSC – ANAP)

V.1.1 Profilul economic al Municipiului Alba Iulia

Alba Iulia continuă să își valorifice poziția geografică, fiind situată la intersecția unor artere naționale importante. Este o capitală de județ de mărime mijlocie, dar catalogată ca având un potențial de dezvoltare ridicat.

Cea mai semnificativă creștere a fost evidențiată în sectorul turistic, stimulată de investițiile semnificative în reabilitaterea atracției principale a orașului, cetatea Alba Carolina.

O asociație metropolitană s-a înființat în Alba Iulia încă din 2007, cuprinzând 10 localități din jurul muncipiului.

Asociația de transport metropolitan a luat naștere doi ani mai târziu, acoperind doar șapte comune pe lângă Alba Iulia.

V.1.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Alba Iulia

Asociația Intercomunitară de Dezvoltare Alba Iulia – Transport Local este răspunzătoare de organizarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe raza Municipiului Alba Iulia și a Comunelor Ciugud, Sîntimbru, Galda de Jos, Întregalde, Cricău, Ighiu și Mihalț.

STP Alba are drept exclusiv de circulație pe trasee și de oprire în stațiile amenajate din Municipiul Alba Iulia și comunele Ciugud, Sântimbru, Galda de Jos, Întregalde, Cricău și Ighiu și Mihalț în baza contractului de delegare nr. 226/1683/2012, începând cu data de 10.09.2012. Acest contract a fost prelungit începând cu 10 septembrie 2018 şi până la data semnării noului contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, dar nu mai mult de doi ani.

Asociația Intercomunitară de Dezvoltare Alba Iulia – Transport Local (AIDA TL) a fost prima autoritate metropolitană de transport public înființată în România, în 2009. Autoritatea a preluat rutele din sistemul județean, Consiliul Județean Alba cedându-i-le în baza modificării Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, Art.27: „*Autoritatea judeţeană de transport poate elimina din programul judeţean de transport, pe perioada de valabilitate a acestuia, traseele care urmează a fi incluse în programul de transport public local din cadrul asociaţiilor de dezvoltare intercomunitară*.”

Documentația de atribuire (regulamentul de organizare şi funcţionare a Serviciului de transport public local de persoane, caietul de sarcini şi contractul cadru de delegare a gestiunii) a fost consultată și a primit avizul autorităţilor din localităţile componente în decembrie 2011. Documentaţia a fost avizată și de ANRSC. A fost apoi o

Autobuze	
Max EURO 4	77
Min EURO 5	0
AEB	0

Depouri si ateliere	
Autobuz	1

Operator de Transport Public	Societatea de Transport Public S.A. Alba Iulia
Acționari	Acționari privați

Puncte de contact ale Municipiului Alba Iulia:

Primar: Paul VOICU
Viceprimar responsabil cu PT: Gabriel PLEȘA

Puncte de contact ale AIDA-TL:

Consilier: Andrei ZAHAN
Consilier: Florin CÎNDEA

Puncte de contact ale STP Alba Iulia:

DG: Stelian NICOLA
Director Tehnic: Dan DÂRJA

lună în dezbatere publică şi a fost aprobată de AGA AIDA
– TL în 18 ianuarie 2012.

Anunţul privind organizarea licitaţiei publice deschise, într-un singur pachet, unui singur operator de transport și cu impunerea obligației de serviciu public, a fost publicat în 30 ianuarie 2012.

Atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public prin procedura de licitație s-a făcut către operatorul STP Alba (Societatea de Transport Public SA Alba Iulia), care presta la ora respectivă servicul de transport public în Municipiul Alba Iulia.

V.1.3. Transportul în zona metropolitană Alba Iulia

Teritoriul localităților participante în AIDA-TL este împărit în 7 zone tarifare. Abonamentele și biletele de călătorie sunt valabile în zona tarifară corespunzătoare tarifului plătit și în orice zonă tarifară inferioară, în același preț și pentru un număr nelimitat de călătorii efectuate în perioada de valabilitate.

Spre exemplu un bilet achiziționat din zona tarifară 7 este, de asemenea, pe toate zonele inferioare. Biletul are o valabilitate orară diferită de zona tarifară (de la 60 la 120 de minute). Astfel călătorul care vine din afara municipiului poate beneficia de în general 30 de minute de valabilitate a biletului și în Alba Iulia, indiferent câte mijloace de transport schimbă.

Există de asemenea și tarife intermediare, pentru cei care călătoresc între comune.

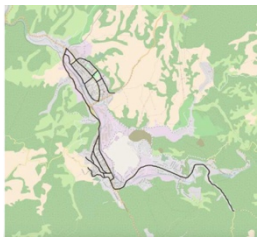
Cardul contactless de tip RFID permite control și debitare automată în vehicule şi transmiterea de date on-line. Un program soft permite pentru validarea automată a cardurilor în funcţie de poziţia GPS a mijlocului de transport (zonare dinamică şi individualizată pe linii).

Sistemul integrat de taxare electronică pe zone precum și cel de management integrat al vehiculelor au fost solicitate de la început prin caietul de sarcini al serviciului de transport public local.

Municipiul Alba Iulia plătește o cotizație către AIDA TL de 2 lei pe locuitor/ an (2019). Aceasta reprezintă o majorare de la contribuția inițială de 1 leu pe locuitor, cum a fost fixată în statutul AIDA TL.

V.2. Botoșani (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,08	Densitatea populației, pe km	370	Urbanizarea regiunii (%)	9,64
Venitul brut pe locuitor, RON	2.580	Creșterea anuală a	160	Stabiliri nete de domiciliu	-1.157



Botoșani este capitala județului cu același nume, situat în extremitatea nord-estică a României. Este un oraș de peste 100.000 de locuitori, cu o istorie bogată, dar dezavantajat de localizare și de conectivitatea slabă la rețeaua națională de transport.

V.5.1. Profilul economic al Municipiului Botoșani

În plan economic, județul Botoșani înregistrează unul din cele mai scăzute PIB din țară. Principalele sectoare economice reprezentate de-a lungul timpului în Botoșani au fost agricultura și prelucrarea produselor agricole, precum și industria textilă. În anii 1970-1980, industria locală s-a diversificat, apărând și specializări precum producția de echipamente electrice.

Astăzi în Botoșani sunt înregistrate cca 7000 de companii, aproape toate fiind IMM-uri, iar peste 85% dintre ele au mai puțin de 10 salariați. Cele mai multe își desfășoară activitatea în sectorul industriei prelucrătoare, urmat de cel al comerţului şi serviciilor.

Zona Metropolitană Botoșani a fost constituită ca o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară în 2014, având ca membri municipiul Botoșani și 8 comune. Asociația nu are momentan atribuții în organizarea transportului public.

Stadiul CSP în Botoșani

Autoritatea contractantă: municipiul Botoșani

Numărul de contracte: 2

Stadiu:
2 CSP-uri în pregătive, valabile 6 ani (2019 - 2025), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP pentru transportul cu tramvaiul acordat direct Eltrans SA, operator deținut de municipiul Botoșani
1 CSP pentru transportul cu autobuzul prin atribuire competitivă

Vehicule tramvai	
Vechime sub 20 ani	31
Vechime peste 20 ani	0
Autobuze	
Max EURO 4	60
Min EURO 5	0
AEB	0

Depouri si ateliere	
Tramvai	1
Bus	1
Lungime rețea (km.)	
Tramvai	15,8

V.2.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Botoșani

Botoșani este unul din puținele orașe în care există rețea de tramvai, dar și unul din puținele în care transportul public se bazează pe microbuze.

Compania Eltrans SA operează liniile de tramvai a căror construcție, deși proiectată în perioada comunistă, a avut loc în anii 1990, de altfel singura rețea de tramvai construită după 1990 în România. Botoșani deține azi o rețea de 15,8 km de cale de rulare, asigurând 2 linii comerciale. Tramvaiele în circulație au fost achiziționate second-hand din Germania.

Calea de rulare, construită din dale prefabricate din beton, este foarte uzată, necesitând înlocuirea completă, precum și modernizări ale infrastructurii de alimentare cu energie electrică și modernizarea stației de tracțiune. Proiecte în acest sens au fost depuse pentru finanțare prin POR 2014-2020. De asemenea, în parteneriat cu MDRAP, Municipiul Botoșani derulează o lizitație pentru achiziția de 9 tramvaie noi.

Transportul cu tramvaiul acoperă aproape jumătate din totalul călătorilor transportați.

Operator de Transport Public	Eltrans SA
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Botoșani

Operator de Transport Public	Microbuzul SRL
Acționari	Acționari privați

Puncte de contact ale Municipiului Botoșani:

Primar: Cătălin Mugurel FLUTUR
City Manager: Adriana ZĂICEANU

Puncte de contact ale ZM Botoșani:

DG:
Florin EGNER

Puncte de contact ale Eltrans:

DG:
Dumitru BĂLAN

Puncte de contact ale Microbuzul:

DG:
Victor IVĂNESCU

Venituri directe de exploatare	100%
Subvenții publice de exploatare	0%
Total venituri de exploatare	1.5 MEUR
OTP capital propriu de investiții	0%
Subvenții publice pentru investiții	0%
Buget total de investiții	0 MEUR

Tabel 35 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP intern din Botoșani (2017)

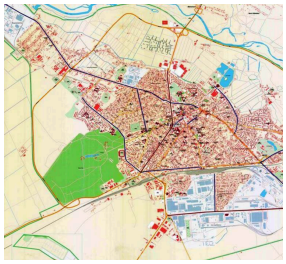
Prestarea serviciului de transport public cu tramvaiul se face în baza contractului de delegare directă a gestiunii nr. 4682/2010, încheiat între operator și Primăria Municipiului Botoșani.

Transportul public rutier în Botoșani este asigurat de compania privată Microbuzul SRL. Aceasta folosește 60 de microbuze cu o capacitate de 12 locuri şi operează pe șase trasee.

Prestarea serviciului de transport public cu microbuze se face în baza contractului de delegare a gestiunii nr. 15884/2009, modificat în 2015, încheiat între MICROBUZUL S.R.L. și Primăria Municipiului Botoșani.

V.3. Buzău (Zona Metropolitană)

Populația orașului, milioane	0,11	Densitatea populației, pe km	1.333	Urbanizarea regiunii (%)	8,97
Venitul net per capita, RON	2.629	Creșterea anuală a PIB, RON	392	Stabiliri nete de domiciliu	-1.289



Situat aproape de granița dintre regiunile istorice ale Moldovei și Țării Românești, și deci și la intersecţia drumurilor care unesc aceste provincii dar și Transilvania, Buzăul s-a dezvoltat ca târg în secolul XIX, cunoscând o industrializare forțată accentuată în perioada comunistă.

V.3.1 Profilul economic al Municipiului Buzău

50% din economia municipiului este azi bazată pe activități industriale. Principalele unități industriale și de construcții sunt grupate în doua zone: - zona industrială nord și zona industrială sud.
Sectorul serviciilor este ca peste tot în România în creștere, cu accent pe cel comercial.
Situat totuși într-o zonă agricolă importantă, economia Buzăului conține și un procent de 5% de activități agricole.
Din punct de vedere al numărului de salariați, industria prelucrătoare și comerț însumează 64,64% din totalul salariaților din municipiu.
Există constituită din 2008 o Asociație de dezvoltare intercomunitara de utilități publice pentru serviciul de alimentare cu apă și de canalizare, „ADI BUZAU 2008”.
Pentru serviciul de transport public local s-a înființat Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Buzău-Mărăcineni, care cuprinde azi municipiul Buzău și 6 comune.

Stadiul CSP în Buzău:

Autoritatea contractantă:
ADI Buzău-Mărăcineni

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP valabil timp de 6 ani (2019 - 2024), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct companiei TRANS-BUS SA Buzău, operator deținut de autoritățile asociate în ADI Buzău-Mărăcineni

Autobuze	
Max EURO 4	110
Min EURO 5	0
AEB	0

Depouri si ateliere	
Autobuz	1

V.3.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Buzău

Rețeaua de transport public din Buzău cuprindea 18 trasee 10 trasee principale și 8 trasee secundare. Traseele secundare de transport public erau delegate unor operatori de transport, privați, iar transportul călătorilor era asigurat cu microbuze.
Traseele principale erau deservite de societatea comercială TRANS-BUS SA Buzău, înființată ca societate comercială în 1998 și transformată ca operator regional în 2016, când au fost cooptați ca acționari comunele Mărăcineni și Săpoca.

Operator de Transport Public	TRANS-BUS SA Buzău
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Buzău Consiliul Local al Comunei Mărăcineni Consiliul Local al Comunei Săpoca Consiliul Local al Comunei Vadu Pasii Consiliul Local al Comunei Gălbinași

V.3.3. Transportul în zona metropolitană Buzău

De la aceea dată, Trans Bus operează și traseele metropolitane care fac legătura între Buzău și localitățile incluse în ADI Buzău-Mărăcineni, iar transportul operat cu microbuze de operatorii privați a fost desființat.
Trans Bus deține un parc de 110 autobuze.
Tarifarea se bazează pe bilete și abonamente, nu există un sistem de e-ticketing și nici unul de informare a călătorilor. Există în schimb posibilitatea de plată a biletelor și abonamentelor prin SMS.

Puncte de contact ale Municipiului Buzău:

Primar: Constantin TOMA
Viceprimar responsabil cu PT: Ionuț APOSTU

Puncte de contact ale ADI Buzău-Mărăcineni:

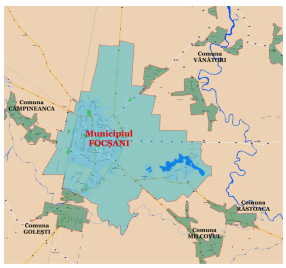
DG: Adrian PASCU

Puncte de contact ale TRANS-BUS SA Buzău:

DG: Gică TOADER

V.4. Focșani (Zona Metropolitană)

Populația orașului, milioane	0,08	Densitatea populației, pe km	1.535	Urbanizarea regiunii (%)	8,97
Venitul net per capita, RON	2.486	Creșterea anuală a PIB, RON	257	Stabiliri nete de domiciliu	-1.291



Focșani, municipiul de reședință al județului Vrancea, are o populație de cca 75.000 de locuitori, fiind un oraș de dimensiuni medii.

V.4.1 Profilul economic al Municipiului Focșani

Odinioară oraș situat pe granița dintre Țara Românească și Moldova, Focșani ocupă un loc aparte în istoria modernă a României, ceea ce, împreună cu diversitatea geografică a județului Vrancea, îi oferă un potențial turistic însemnat. Municipiul și-a propus valorificarea acestui potențial prin conservarea și promovarea tradițiilor locale, istorice, artistice și culturale.

Economia orașului Focșani este dominată de sectorul serviciilor , cu 80% din total și 18% în industrie și construcții.

V.4.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Focșani

Pentru modernizarea transportului public, Primăria Focșani a depus deja cereri de finanțare din fonduri europene pentru achiziția a 36 de autobuze electrice, introducerea unui sistem modern de ticketing, modernizarea infrastructurii de transport prin crearea de linii speciale dedicate mijloacelor de transport public etc.

Stadiul CSP în Focșani:

Autoritatea contractantă: Asociația Metropolitan Trans

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP valabil timp de 6 ani (2019 - 2024), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct companiei Transport Public Local Deva SRL., operator deținut de municipiul Focșani

Autobuze	
Max EURO 4	32
Min EURO 5	12
AEB	0

Depouri si ateliere	
Autobuz	1

Se dorește o transformare completă a transportului public, în sensul în care în câțiva ani autobuzele vor fi doar electrice.

Operator de Transport Public	Transport Public SA Focșani
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Focșani

Puncte de contact ale Municipiului Focșani:

Primar: Valentin Cristi MISĂILĂ
Viceprimar responsabil cu PT: Ionuț MERSOIU

Puncte de contact ale ADI Metropolitan Trans:

Președinte: Valentin Cristi MISĂILĂ

Puncte de contact ale Transport Public SA:

DG: Ion DIACONU

V.4.3. Transportul în zona metropolitană Focșani

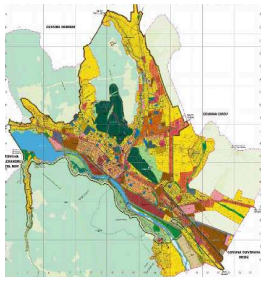
Asociația Metropolitan Trans s-a constituit în 2018 cu scopul de a gestiona serviciul de transport public pentru Focșani și pentru șase comune vecine. În 2019, asociația a decis ca gestiunea serviciului de transport public să fie delegată prin intermediul unui contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public către Transport Public SA Focșani.

SC Transport Public SA Focșani, având ca acționar unic Consiliul Local al municipiului Focșani, asigură la această dată transportul public pe raza municipiului Focșani și în localitățile Golești și Mândrești. Cele 10 linii comerciale sunt operate cu un parc de 32 de autobuze. Recent au fost achiziționate 12 midibuze moderne, care au înnoit considerabil parcul de vehicule.

La momentul actual, tarifarea se bazează pe bilete de hârtie și abonamente care pot fi achiziționate doar din autobuze.

V.5. Piatra Neamț (Zona Metropolitană)

Populația orașului, milioane	0,09	Densitatea populației, pe km	1.099	Urbanizarea regiunii (%)	8,97
Venitul net per capita, RON	2.585	Creșterea anuală a PIB, RON	378	Stabiliri nete de domiciliu	-1.291



Piatra Neamț este reședința județului Neamț dar și sediul Agenției pentru Dezvoltare Regională Nord-Est. Istoria bogată și frumusețea peisajului în care se integrează îi conferă o atractivitate aparte.

V.5.1 Profilul economic al Municipiului Piatra Neamț

Dezvoltat ca târg datorită situării pe rute comerciale, orașul a devenit apoi preponderent industrial.

În trend cu toate orașele țării, după 1990, profilul economic a cunoscut modificări importante, de la activităţi preponderent industriale, cu specializare în industria textilă şi prelucrarea lemnului, spre ramuri economice sunt comerţul, serviciile şi turismul.

Orașul concentrează cca 40% din numărul total de întreprinderi active din județul Neamț, respectiv, 5,82% din numărul total de întreprinderi active din Regiunea Nord-Est. Comparativ cu celelalte municipii reședință de județ din regiune, municipiul Piatra Neamț se situa, în cifre absolute, pe locul 4, după municipiile Iași, Bacău și Suceava.

Stadiul CSP în Piatra Neamț:

Autoritatea contractantă: Asociația de Dezvoltare Intercomunitară URBTRANS

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP valabil timp de 6 ani (2016 - 2022), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct companiei Troleibuzul SA, operator membrii ADI Urbtrans

Troleibuze	
Vechime sub 10 ani	0
Vechime peste 10 ani	25
Autobuze	
Max EURO 4	36
Min EURO 5	0
AEB	0

Depouri si ateliere	
Troleibuz	1
Autobuz	1
Lungime rețea (km.)	
Troleibuz	17,5

V.5.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Piatra Neamț

Transportul public este operat în Piatra Neamț de Troleibuzul SA, înființată în 1995, pe trei linii de troleibuz și 18 de autobuz.

Troleibuzul S.A. are în dotare un număr de 56 vehicule, dintre care 25 troleibuze şi 31 autobuze, 46 % dintre acestea având o vechime mai mare de 10 ani, iar 37% din parcul auto are o vechime mai mare de 20 de ani.

V.5.3. Transportul în zona metropolitană Piatra Neamț

În 2008 s-a înființat Asociaţia de Dezvoltare Intercomunitară URBTRANS, propunându-și ca scop organizarea în comun a serviciului de transport public de persoane pe raza localităților Piatra Neamț, Alexandru cel Bun, Dumbrava Roșie, Gircina, Roznov și Savinești.

Venituri directe de exploatare	40%
Subvenții publice de exploatare	60%
Total venituri de exploatare	9.4 MEUR

Tabel 36 – Principalele surse de venituri pentru exploatare ale OTP din Piatra Neamț (2018)

Din 2015, Troleibuzul SA are calitatea de operator regional din 2015, pe raza de competenţă a localităților membre ale “URBTRANS”.

Operator de Transport Public	Troleibuzul S.A. Dumbrava Roșie
Acționari	Consiliul Județean Neamț Consiliul Local al Municipiului Piatra Neamț Consiliul Local al Orașului Roznov Consiliul Local al Comunei Alexandru cel Bun Consiliul Local al Comunei Dumbrava Roșie Consiliul Local al Comunei Gârcina Consiliul Local al Comunei Săvinești

Puncte de contact ale Județului Neamț:

Președinte: Ionel ARSENE
Vicepreședinte responsabil cu PT: Ion Asaftei

Puncte de contact ale ADI URBTRANS:

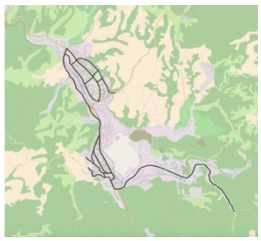
DG: Adrian GRIGORAȘ

Puncte de contact ale Troleibuzul S.A.:

DG: Ana Nadia NĂSTASE

V.6. Reșița (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,08	Densitatea populației, pe km	370	Urbanizarea regiunii (%)	9,64
Venitul brut pe locuitor, RON	2.580	Creșterea anuală a	160	Stabiliri nete de domiciliu	-1.157



Orașul Reșița este capitala județului Caras-Severin și este situat în regiunea de dezvoltare Vest a țării. Orașul cu aproximativ 80 de mii de locuitori și aproximativ 325 de mii de locuitori în zona urbană funcțională are o tradiție puternică în industria grea și este unul dintre cele mai mici orașe din România cu infrastructură de tramvai.

V.6.1. Profilul economic al Municipiului Reșița

Reșița se află la mai puțin de o oră distanță de accesul pe autostrada A1 (prin Lugoj), parte a Coridorului de rețea TEN-T care leagă România de Europa Centrală și de Vest. Conectivitatea feroviară este asigurată prin coridorul rețelei de bază TEN-T: Rin - Dunăre, ușor accesibil prin segmentul feroviar electrificat Reșița - Caransebeș, la aprox. 1 oră.

Reșița păstrează un profil industrial puternic, având printre principalii sa angajatori agenți industriali de lungă durată, cum ar fi UCM Reșița (fabrica de mașini) sau TMK Reșița (fabrică de oțel).

După ce a suferit restructurări industriale în deceniile postcomuniste, Reșița își găsește propriul drum spre noi afaceri, păstrând în același timp profilul industrial principal.

De la industria alimentară până la producție și servicii, Reșița nu este deloc lipsită de exemple de creștere economică și de antreprenoriat. Producția oțelului este încă o activitate majoră, desfășurată în prezent de TMK Reșița, cu investiții recente în modernizarea

Stadiul CSP în Reșița

Autoritatea contractantă: municipiul Resita

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP valabil 6 ani (2018 - 2023), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct TUR S.A. Resita, operator deținut de municipiul Resita

Vehicule tramvai	
Vechime sub 20 ani	0
Vechime peste 20 ani	0
Autobuze	
Max EURO 4	0
Min EURO 5	18
AEB	0

Depouri si ateliere	
Tramvai	1
Bus	1
Lungime rețea (km.)	
Tramvai	13

tehnologică. Investitorii din Reșița aflate în prezent în expansiune includ companii precum Autoliv, în timp ce întreprinderile dezvoltate local includ companii precum C + C și Pangram în producția de alimente sau Velocity, în producția de biciclete.

Liceele tehnice și profesionale din Reșița și orașele din apropiere Bocșa, Caransebeș și Oțelu Roșu califică tinerii pentru o gamă largă de profesii de producție și servicii. Noile domenii de calificare pot fi introduse în oferta educațională în cel mult 6 luni. Sistemul de calificare profesională dublă este disponibil în Reșița începând cu anul 2017, permițând companiilor să califice noi angajați pe site[46].

Operator de Transport Public	Transport Urban Resita SRL (TUR)
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Reșița

Puncte de contact ale Municipiului Resita:

Primar: Ioan POPA
Viceprimar responsabil cu TP: Gabriel DURUȚ
City Manager: Paul VASILE
Director Executiv Investiții și Mobilitate Urbană: Ionel TUȚĂ

Puncte de contact ale TUR:

DG:
Dănuț JURUBESCU

V.6.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Reșița

Municipiul Reșița este pe deplin responsabil pentru gestionarea sistemului de transport public și pentru investițiile necesare pentru menținerea și dezvoltarea acestui sistem în limitele orașului.

Bazat pe industria feroviară puternică prezentă în oraș, Reșița a oferit în mod tradițional servicii de transport public cu tramvaie și autobuze diesel. În turbulențele economice de la începutul anilor 2000, Reșița a privatizat compania de transport public și a operat serviciile de transport public pe baza unui contract cu o companie privată. Compania nu a investit în sistemul de tramvai, iar în 2011 serviciile de tramvai au încetat. Calitatea serviciilor de transport cu autobuzul a fost, de asemenea, scăzută, potrivit diferitelor rapoarte publice.

Începând cu anul 2016, municipiul Reșița a inițiat un nou program de dezvoltare a serviciilor de transport public în oraș. Primăria a înființat în 2017 o nouă companie de stat (Transport Urban Reșița SRL), deținută 100% de municipiul Reșița. Bazându-se pe o nouă flotă achiziționată de oraș, OTP deținută de stat a început să furnizeze obligații de serviciu public în 2017 pe baza unui CSP, în conformitate cu cerințele Regulamentului UE 1370.

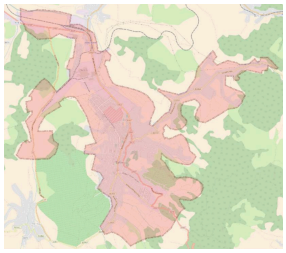
[46] http://www.primaria-resita.ro/

Venituri directe de exploatare	55%
Subvenții publice de exploatare	45%
Total venituri de exploatare	1.8 MEUR
OTP capital propriu de investiții	0%
Subvenții publice pentru investiții	0%
Buget total de investiții	0 MEUR

Tabel 37 – Principalele surse de venituri pentru exploatare și pentru investiții ale OTP din Reșița (2018)

V.7. Zalău (Municipiul)

Populația orașului, milioane	0,06	Densitatea populației, pe km	623	Urbanizarea regiunii (%)	9,64
Venitul net per capita, RON	138	Creșterea anuală a PIB, RON	266	Stabiliri nete de domiciliu	-550



Reședința județului Sălaj, Zalău este unul din orașele cele mai mici cu acest rol, cu o populație de 55.000 de locuitori, dar având din cele mai vechi timpuri un rol economic important în regiune.

V.7.1 Profilul economic al Municipiului Zalău

Profilul economic al municipiului Zalău este dat de industria prelucrătoare şi de comerț. Astfel, cca 30% din totalul angajaților sunt activi în industria prelucrătoare în companii precum Silcotub S.A, Michelin etc.

Locurile de muncă oferite de municipiul Zalău se concentrează în în zona industrială de nord, care atrage astfel cea mai mare parte a navetiștilor din comune limitrofe.

Construcția unui parc industrial logistic, un proiect care poate obține finanțare europeană anul acesta, poate genera noi activități industriale.

Un rol important în economia Zalăului îl are și turismul, care valorifică vestigiile istorice, tradițiile culturale și peisajul ofertant al zonei.

În 2015, împreună cu orașele Șimleu Silvaniei, Jibou, Cehu Silvaniei și 12 comune de pe o rază de circa 30 de kilometri în jurul municipiului, Zalăul a înființat Asociatia de dezvoltare intercomunitară *Zona Metropolitană Zalău*.

Stadiul CSP în Zalău:

Autoritatea contractantă:
Municipiul Zalău

Numărul de contracte: 1

Stadiu:
1 CSP valabil timp de 6 ani (2019 - 2025), în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 1370/2007

Procedura de atribuire:
1 CSP acordat direct companiei Transurbis SA, operator deținut de municipiul Zalău

Autobuze	
Max EURO 4	36
Min EURO 5	5
AEB	0

Depouri si ateliere	
Autobuz	1

Crearea unui sistem de transport public metropolitan este unul din obiectivele acestei asociații, dar cu orizont de timp până în 2030.

Operator de Transport Public	Transurbis SA Zalău
Acționari	Consiliul Local al Municipiului Zalău

Puncte de contact ale Municipiului Deva:

Primar: Ionel CIUNT
City Manager: Călin Cristian FORȚ

Puncte de contact ale Transurbis:

DG: Alin OROS

V.7.2. Managementul sistemului de transport public în Municipiul Zalău

Transportul public în municipiul Zalău este operat de Transurbis SA pe 25 de linii de autobuz.

Transurbis S.A., societate pe acțiuni cu capital integral al Municipiului Zălău, activează în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului, începând cu noiembrie 2012.

Operatorul deține 41 vehicule transport călători, dintre care 31 autobuze şi 10 microbuze. 95 % dintre acestea au o vechime mai mare de 10 ani, iar aproape 50% din parcul auto are durata de exploatare depășită.

Lider:
Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România

Str. Mihail Kogălniceanu nr. 23, bl. C7, cam. 43, Brașov, Jud. Brașov
Telefon : +0268.547.616
Fax: +0268.547.676
E-mail : paul.pece@fzmaur.ro

Competența face diferența!
Proiect selectat în cadrul Programului Operațional Capacitate Administrativă cofinanțat de Uniunea Europeană, din Fondul Social European

„Metropolitan - Politica publică alternativă la politicile publice inițiate de Guvern în domeniul transportului public local și metropolitan de călători din România vor oferi soluții pentru provocările identificate în cadrul acestei analize". Cod MySMIS2014: 111265
Asociația pentru Mobilitate Metropolitană
Iulie 2019
Conținutul acestui material nu reprezintă în mod obligatoriu poziția oficială
a Uniunii Europene sau a Guvernului României